

CENTRO DE ESTUDOS EM GESTÃO NAVAL

São Paulo, 02 de Abril de 2009

Em consideração à publicação da SANTOS PILOTS com críticas ao estudo “ANÁLISE DE ESTRUTURA OPERACIONAL, DE CUSTOS E RECURSOS DE UMA ASSOCIAÇÃO DE PRATICAGEM NO BRASIL E COMPARAÇÃO DO DESEMPENHO E DOS MODELOS COM CASOS INTERNACIONAIS” (“ESTUDO”) no seu *website* (<http://www.santospilots.com.br/>), o CEGN vem a público esclarecer pontos importantes de seu trabalho e publicar uma errata complementar ao relatório.

Complemento da Errata

1. Quanto à não pertinência da extrapolação de dados da amostra para o mundo

Como expresso na página 27, a análise de preços é de uma amostra limitada e, portanto, não conclusiva: *“É importante frisar que o acesso aos preços é difícil e foi efetuado apenas para uma amostra de portos. Não é possível afirmar categoricamente que a amostra considerada seja representativa dos preços médios.”*

Para que o relatório se torne coerente é preciso alterar o parágrafo da página 6:

“O trabalho mostra que, apesar da estrutura de prestação do serviço ser equivalente a de diversos países, os preços cobrados no Brasil são mais caros do que o da média mundial.”

Deve ser substituído por:

“O trabalho mostra que, apesar da estrutura de prestação do serviço ser equivalente a de diversos países, os preços cobrados no Brasil são mais caros do que o da média da amostra avaliada.”

2. Quanto aos valores e fontes de preços utilizados na comparação de preços

2.1. Fontes:

Na tabela 1, página 29, os valores com referências de preços de: “Entrevista com especialista australiano do setor” e “entrevistas com armadores internacionais” foram confirmados com o documento “Transport Operations (Marine Safety) Amendment Regulation” no primeiro caso e com cópias de notas fiscais de serviço no segundo.

Da amostra considerada os portos de Hamburg, Pusan e Shanghai não tiveram preços confirmados por documentos formais, mas apenas verbal.

2.2. Tampa Bay

Na página 28, nota de rodapé 56, a referência “http://lrpa.com” deve ser substituída por “http://www.tampabaypilots.com/”.

2.3. Miami, Yokohama e Long Beach

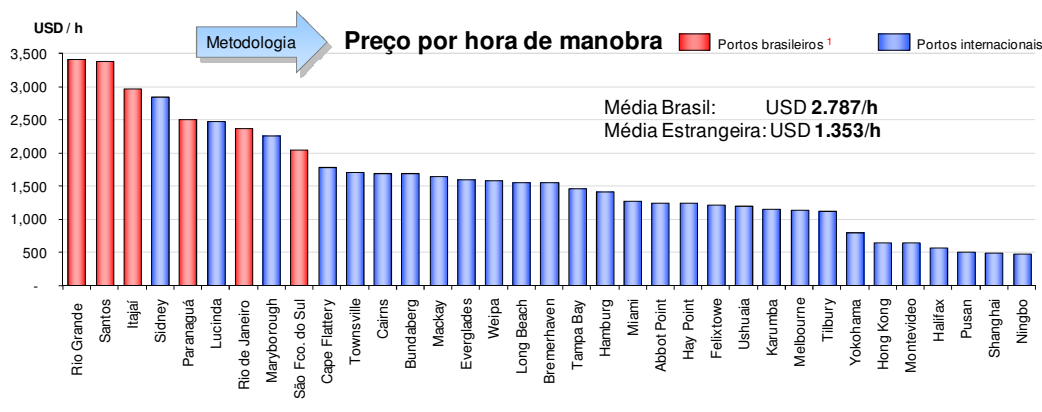
Na tabela 1, página 29, as linhas correspondentes ao porto de Miami, Yokohama e Long Beach devem sofrer as seguintes alterações:

Porto	País	Preço total [USD]	Tempo de manobra [h]	Preço [USD/h]	Distância de manobra [Mn]
Miami	EUA (Flórida)	2.930 3.860	3,0	977 1.287	10
Yokohama	Japão	2.175 4.072	5,0	435 814	30
Long Beach	EUA(Califórnia)	3.132	4 2	783 1.566	9

2.4. Comparação de preços

A atualização dos valores dos portos de Yokohama, Miami e Long Beach (tempo de manobra) implica em mudança da média estrangeira e da relação com a média dos portos nacionais - de 2,2 vezes para 2,1.

Alteração do gráfico da figura 2, página 29:



No parágrafo da página 29 a frase:

“... A média encontrada dos portos brasileiros foi de 2,2 vezes superior à observada nos portos internacionais, USD 2.787 e USD 1.268, respectivamente”

Deve ser substituída por:

“... A média encontrada dos portos brasileiros foi de 2,1 vezes superior à observada nos portos internacionais, USD 2.787 e USD 1.353, respectivamente”

2.5. Variação cambial

A taxa de câmbio utilizada não havia sido explicitada. Para tanto deve-se inserir uma nota de rodapé na tabela 1, página 28:

“Na comparação de preços foi utilizado o câmbio de R\$ 1,80/USD, média do período de 06/2007 a 05/2008 (IPEADATA)”

3. Quanto à distância da praticagem em Santos

O parágrafo da página 38:

“A exemplo da atuação do Porto de Santos, a empresa hipotética realiza uma média de 37 manobras por dia, somando 13.533 manobras no ano. Em cada manobra o navio percorre, em média, 5 milhas náuticas, com duração aproximada de 2 horas”.

Deve ser substituído por:

“A exemplo da atuação do Porto de Santos, a empresa hipotética realiza uma média de 37 manobras por dia, somando 13.533 manobras no ano. Em cada manobra o navio percorre, em média, 5 milhas náuticas, com duração aproximada de 1,2 horas”

Isso não altera a comparação de preços, e a diferença de 40% citada pela Santos Pilots é improcedente. Para o tempo de manobra não foi utilizado um tratamento estatístico.

4. Quanto à relevância dos preços de praticagem nos custos totais de transporte oceânico

No parágrafo da página 8 a frase:

“... Pode ainda representar cerca de 3,5% dos custos totais de transporte oceânico, incluindo os portuários.”

Deve ser substituída por:

“... Pode ainda representar cerca de 1,0% dos custos totais de transporte oceânico para o armador, incluindo os portuários.”

Houve erro de cálculo. A informação é irrelevante para o objetivo do trabalho e suas conclusões. Desse modo, respeitando a confidencialidade acordada, o CEGN não disponibilizará os dados que levam ao resultado.

5. Quanto à importância dos custos de praticagem segundo dados do Relatório Anual da ANTAQ

No parágrafo da página 8:

“Com base nos dados da ANTAQ (2007), os custos associados à praticagem representaram cerca de 10% dos custos portuários totais de cada contêiner movimentado no Brasil em 2006 (em média, incluindo as despesas de movimentação e armazenagem).”

Deve ser inserida uma nota de rodapé com os seguintes dizeres:

“Conforme consta na página 83: “Se compararmos com os preços médios totais estes percentuais [participação da praticagem] para os portos das regiões Norte, Nordeste, Sudeste e Sul, foram de: 13%, 10%, 9% e 7%, respectivamente”

A nota de rodapé orienta o leitor para o exato trecho do Relatório da ANTAQ que faz referências a valores próximos de 10% para a participação da praticagem nos custos portuários totais.

6. Quanto ao papel do agente marítimo na negociação

O parágrafo da página 20:

“As negociações para navios estrangeiros exigem o intermédio de um agente marítimo, que, ao cobrar comissões, torna o serviço mais caro que para um navio brasileiro”

Deve ser substituído por:

“As negociações para navios estrangeiros normalmente exigem o intermédio de um agente marítimo, que, ao cobrar comissões, torna o serviço mais caro que para um navio brasileiro”

A frase original não deixa claro que se trata de uma prática, e não de uma obrigação legal. A alteração não tem qualquer implicação para os resultados do estudo.

7. Quanto ao preço da praticagem com o uso de helicóptero

Não foi verificado se os portos que têm transporte aéreo cobram esse custo à parte. Isso não altera as conclusões da comparação de preços já que as tarifas utilizadas na comparação de modelos não incluem esta funcionalidade. De qualquer forma, retira-se o comentário para evitar confusão.

O parágrafo da página 26:

“Há portos onde as condições são mais adversas, são necessários equipamentos mais sofisticados (muitas vezes utilizam-se helicópteros para embarque do prático) e as tarifas cobradas são significativamente inferiores às brasileiras.”

Deve ser substituído por:

“Há portos onde as condições são mais adversas, são necessários equipamentos mais sofisticados ~~(muitas vezes utilizam-se helicópteros para embarque do prático)~~ e as tarifas cobradas são significativamente inferiores às brasileiras”

8. Quanto à estrutura da empresa hipotética modelada

Foi utilizada uma estrutura convencional de empresa para a modelagem das praticagens com práticos contratados em regime CLT, procedimento conservador quanto à lucratividade. Seguindo a sugestão da Santos Pilot a mesma modelagem foi efetuada considerando o regime de “associações de praticagem”. Nesse caso, inseriu-se na redução de preços definida o custo de capital dos acionistas. Para essa modelagem a redução potencial de preços para Santos passa de 54% para 54,4%. Já para Manaus, por causa do maior número de práticos a redução passa de 37% para 42,9%.

Alterações no modelo:

- Os práticos recebem seus salários após o pagamento de impostos, ou seja, divisão de lucros (considerado 13 pagamentos/ano de R\$ 24.000,00/mês);
- Inclusão da remuneração ao capital investido;

No parágrafo da página 40 a frase:

“... poderiam ser reduzidos em 54%, atingindo a média de USD 1,6 mil ...”

Deveria, nesse caso, ser substituída por:

“... poderiam ser reduzidos em 54,4% atingindo a média de R\$ 2.800,00”

No parágrafo da página 44 a frase:

“... poderiam ser reduzidos em 37%, atingindo a média de USD 5,7 mil ...”

Deveria, nesse caso, ser substituída por:

“... poderiam ser reduzidos em 42,9% atingindo a média de R\$ 9.252,7 ...”

No parágrafo da página 46 a frase:

“...nas tarifas atuais talvez possam chegar a 54% e 37% respectivamente ...”

Deveria, nesse caso, ser substituída por:

“...nas tarifas atuais talvez possam chegar a 54,4% e 42,9% respectivamente ...”

Esclarecimentos aos interessados

O ESTUDO foi elaborado por diversos integrantes do Centro de Estudos em Gestão Naval (CEGN), todos vinculados institucionalmente à Universidade de São Paulo, como professores, alunos de graduação ou de pós-graduação. O CEGN é uma marca registrada em nome da Universidade de São Paulo – USP conforme documento protocolado na Agência USP de Inovação / 1145 / 2008 em 05/11/2008, anteriormente aos questionamentos da Santos Pilots.

Todas as conclusões do ESTUDO permanecem válidas após a análise das sugestões da Santos Pilots. Pode-se afirmar que:

- O ESTUDO conclui que há oportunidade de melhorias no sistema regulatório da praticagem no Brasil, conclusão que independe de informações internas das associações de praticagem.

Cabe ressaltar que a parte de estudo dos modelos internacionais não foi questionada. Não existem outros monopólios desregulados em preço no restante da amostra estudada, que é muito significativa em termos de volume de comércio;

- Existem indícios de que a precificação no Brasil não é, nos dois casos avaliados, justificada pela estrutura de custos. Esta análise, somada à comparação de modelos e de preços internacionais, deixa pouca margem para questionar desvios ou a validade das premissas assumidas.

É preciso também esclarecer que a pretensão era investigar se os preços eram elevados de forma injustificada pela estrutura de custos, e não simplesmente “muito caros”. Ainda que os portos brasileiros fossem os mais baratos do mundo a investigação continuaria válida.

O CEGN expressa seu agradecimento com as colaborações recebidas de várias partes ao seu exercício.