

INFORMATIVO **anut**

Ano 7 Nº07 31/07/2009

Atividades de Julho de 2009

APENAS REGULAR, O GRAU DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DA FERROVIA

Enquete realizada entre as empresas associadas da ANUT, que no momento embarcam mais de 170 milhões de toneladas/ano nos modais terrestres, revelou que o grau de satisfação, relativo ao 1º Semestre de 2009, desse importante grupo de usuários das ferrovias, na média geral é apenas regular (2,7 pontos em 5).

A enquete constou de sete itens que obtiveram a seguinte avaliação: preservação do produto (2,6); ocorrência de furtos (3,0); acidentes com perdas de produto (2,8); cumprimento da programação (2,0); canal de comunicação com o usuário (2,6); tempo de trânsito (2,2); e frota e condição de vagões (3,6).

A ferrovia melhor colocada foi a MRS com 3,8 pontos. A ferrovia de pior avaliação obteve 1,6 pontos.

Aspecto interessante: Progresso inquestionável no quesito “frota e condição de vagões”, onde a média geral situou-se em 3,6, tendo a MRS obtido 4,1 pontos e duas outras empresas, a nota máxima 5.

ÓLEO DIESEL: REDUÇÃO DE PREÇO ANUNCIADA CONTINUA DEMORANDO

A redução de preço do diesel nas bombas dos postos de abastecimento anunciada pelo governo no início de junho CONTINUA demorando a se concretizar.

Naquela ocasião, o Ministro da Fazenda anunciou que o governo calculava uma queda de 9,6% nas bombas, fruto da redução de 15% promovida pela PETROBRAS nas refinarias, compensada por um aumento de R\$ 0,04 por litro na CIDE.

Segundo o “site” da ANP, decorridos dois meses, o preço médio do diesel nas bombas, em nível Brasil, chegou a R\$ 1,996 por litro, contra os R\$ 2,105 vigentes na semana do reajuste, o que significa uma queda de apenas 5,1 %. Curioso é o fato de que o preço máximo nas bombas continua em R\$ 2,750, contra os R\$ 2,790 na data do anúncio.

PORTO – UM RESULTADO A COMEMORAR

A imprensa noticiou que o Terminal de Contêineres Santos-Brasil obteve a expressiva marca, na operação de um navio, de 100 movimentos por hora, ao mover 533 contêineres em 5,5 horas de operação. O recorde anterior, segundo a notícia, era de 91,43 movimentos por hora.

Sem dúvida alguma o resultado é digno de comemoração, pelo que cumprimentamos a empresa, pois estamos bem lembrados da realidade de dez anos atrás, quando a regra geral nos portos brasileiros era os “espantosos” 9 contêineres por hora por navio. Isso significa que essa operação que durou 5,5 horas no Santos-Brasil, tomaria 2,5 dias, no mesmo terminal no seu tempo de estatal. Viva a desestatização da operação portuária.

Mas precisamos compreender completamente o alcance desse auspicioso resultado. Cem movimentos por hora por navio é resultado muito bom entre os terminais mais modernos do mundo, mas como média de operação continuada, digamos por mês, por

semestre ou por ano. Isso ainda vale uma comemoração ruidosa, logicamente dependendo do custo dessa movimentação. Em nosso País, contudo, essa marca será difícil de alcançar enquanto a burocracia e os desencontros na atuação dos agentes de autoridade continuarem emperrando o processo portuário.

A ANTAQ no seu Sistema de Desempenho Portuário (SDP), calcula e tabula esse dado em base mensal, contabilizando o número de contêineres movimentados, o número de navios que operaram e o tempo atracado desses navios. Para o terminal em apreço, o SDP registrou a prancha média, no período janeiro a maio do corrente ano, em 32,8 contêineres por hora por navio. O número que estamos utilizando em nossos cálculos, para o mesmo terminal, com base em informação de companhia de navegação, é 41 contêineres por hora por navio, o que, no nosso entendimento é um bom resultado para a operação com duas máquinas por navio.

De qualquer forma, valeu Santos-Brasil, parabéns, esperamos estar juntos para comemorar todas as vezes que a média de 100 por hora por navio for se estendendo no tempo. Semana, mês etc.

CABOTAGEM – NOVA OPORTUNIDADE DE DEBATE – É HORA DE REFLETIR

Acertadamente, a ANTAQ, durante os próximos dias 12 e 13 de agosto, abrirá espaço para um Seminário sobre Cabotagem.

Eis uma excelente oportunidade para repensar algumas questões cruciais, entre elas o erro original cometido ainda na década de 60, na concepção do modelo marítimo brasileiro, que foi o de atrelar os destinos da navegação aos da construção naval. Ou seja, de tentar fazer da navegação de longo curso e da cabotagem os sustentáculos da sobrevivência e do crescimento da construção naval, como verdadeiros clientes cativos.

O esquema parecia inteligente: reservar carga às empresas de navegação, conceder-lhes facilidades e subsídios, abrir-lhes mecanismo de financiamento a juros subsidiados, mas obrigando-as a adquirir seus navios exclusivamente nos estaleiros nacionais. Ocorre que o modelo falhou, da mesma forma que não deu certo em nenhum país em que foi tentado.

A partir de 1961, até o fim dos anos 80, a economia marítima mundial viveu uma sucessão de crises em função dos efeitos combinados de excesso de capacidade instalada dos estaleiros, de excesso de oferta de crédito e de planos mirabolantes de facilitação de construção de navios.

Enquanto isso, aqui, vivíamos o sonho de um segmento econômico fechado em si próprio, capaz de sobreviver às custas da proteção e do subsídio, sem compromisso com a produtividade. Chegamos até a alimentar a quimera de estarmos entre os maiores parques de construção naval do mundo.

Ali mesmo, nos anos 70, o nosso sonho começou a ruir sem que percebêssemos. Na década de 1980 a agonia do modelo foi se agravando, transformando-se em processo de desindustrialização na década de 90. O fim da reserva de carga no longo curso foi apenas o tiro de misericórdia num modelo marítimo já moribundo.

O seminário da ANTAQ será uma oportunidade ímpar para revermos essa e muitas outras questões, com participação do usuário, como por exemplo o Registro Especial Brasileiro e um novo modelo que use a cabotagem como alavanca de retomada do longo curso, dando maior liberdade à empresa de navegação brasileira, para que ela se fortaleça e possa comprar muitos navios, inclusive em estaleiros nacionais.