



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E COORDENAÇÃO DA UNIDADES REGIONAIS
UNIDADE REGIONAL SUL

**MONITORAMENTO DO DESEMPENHO DA
ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA DOCAS-PB
SCPAR PORTO DE CABEDELO**

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	3
INTRODUÇÃO	4
1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA	6
1.1 Decisões de Investimento e Financiamento.....	6
1.2 Decisões de Investimento e Financiamento com Base na DRE	6
1.3 Análise das decisões	7
1.4 Conclusões	8
2. DA GESTÃO.....	8
2.1. Planejamento Estratégico	9
2.2. Estrutura de Governança	9
2.3. Ações voltadas à compliance e boas práticas	10
2.4. Publicação de Relatórios de Gestão	10
2.5. Corpo Funcional	10
2.6. Capacitação	11
2.7. Premiações de boas práticas de gestão	12
2.8. Conclusões	12
3. DA OPERAÇÃO.....	13
3.1. Movimentação de carga	13
3.2. Tempo de espera para atracação	14
3.3. Prancha Média	15
3.4. Taxa de Ocupação dos Berços de Atracação	17
3.5. Problemas de Acesso e Circulação no Porto	17
3.6. Conclusões	18
4. DA ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA	18
4.1. Condições das vias de circulação interna	18
4.2. Condições dos armazéns e pátios públicos	23
4.3. Condições da Infraestrutura de Atracação (Cais, Defensas e Cabeços de Amarração).....	24
4.4. Condições de Acesso Aquaviário (Profundidade do Canal de Acesso e dos Berços de Atracação e Eventuais Restrições)	26
4.5. Condições do sistema de combate a incêndio	29
4.6. Condições do Sistema de Controle de Acesso e de Segurança / Declaração de Cumprimento da CONPORTOS (ISPS CODE).....	29
4.7. Investimentos em Infraestrutura Realizados	30
4.8. Conclusões	31
5. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS	31
5.1. Receitas por Arrendamento	31
5.2. Contratos Encerrados (Contratos de Transição e Decisões Judiciais)	32
5.3. Áreas Ociosas e Projetos de Uso	32
5.4. Conclusões	32
6. DOS OUTROS ASPECTOS EDUCATIVOS, AMBIENTAIS E DE CONFORMIDADE REGULATÓRIA.....	32
6.1. Existência de ações educativas junto a comunidades próximas ao porto	32
6.2. Desempenho Ambiental - IDA.....	33
6.3. Indicadores de Conformidade Regulatória	33
6.4. Conclusões	34
7. COMENTÁRIOS FINAIS.....	34
8. DAS RECOMENDAÇÕES À AUTORIDADE PORTUÁRIA	35
APÊNDICE 1 – FÓRMULAS DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS.....	36
Indicadores de Liquidez e Endividamento.....	36
Indicadores de Resultado	36
APÊNDICE 2 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA.....	37
APÊNDICE 3 – PRANCHA MÉDIA OPERACIONAL (PMO) E GERAL (PMG)	37
APÊNDICE 4 – TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO	38
APÊNDICE 5 – ARMAZÉNS E PÁTIOS PÚBLICOS	38
APÊNDICE 6 – RECEITAS DE ARRENDAMENTO	39

APRESENTAÇÃO

Trata-se de Relatório de Monitoramento do Desempenho da Administração Portuária DOCAS-PB em relação à atividade de administrar e explorar o Porto Organizado de Cabedelo, no Estado da Paraíba. Nesse contexto, o monitoramento do desempenho dos portos organizados pela ANTAQ faz-se necessário uma vez que a Autoridade Portuária tem a responsabilidade de gerir um bem patrimonial estratégico da União. A boa gestão do porto, em última instância, é zelo pelo patrimônio público.

A sustentação jurídica deste trabalho dispensa maiores esforços para demonstrá-la, bastando mencionarmos os princípios constitucionais da Administração Pública unanimemente consagrados no *caput* do art. 37 da Carta Magna, quais sejam, a legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, e especialmente neste caso, a eficiência.

Espera-se de uma boa gestão que ela gere valor aos seus “acionistas”, que no caso dos Portos Organizados são os cidadãos brasileiros. Ao falarmos em geração de valor, é de sabença que esta não se restringe apenas à maximização de lucros, mas também se trata da relação entre benefício e esforço. O benefício pode ser medido de várias formas, incluindo o aumento da rentabilidade, do patrimônio líquido e da movimentação portuária, mas também pode ser medido do relacionamento com o setor/comunidade ou mesmo do atendimento a uma nova regulamentação.

A metodologia de trabalho adotada para a feitura deste Relatório encontra-se consubstanciada sob a lógica da análise descritiva, cujo objetivo é justamente descrever os eventos e objetos analisados por meio da pesquisa de dados documentais com foco no monitoramento do desempenho da Administração Portuária.

Para tanto, foram minuciosamente apreciados os principais aspectos a serem considerados na aferição da Gestão de um Porto Público. São eles: a situação econômico-financeira, a gestão administrativa, a operação, a atualidade da infraestrutura, a exploração das áreas, e ainda outros aspectos importantes, como os aspectos educativos, ambientais e de conformidade regulatória.

INTRODUÇÃO

O Porto Organizado de Cabedelo está situado Município de Cabedelo-PB, sendo suas coordenadas 6° 58'21" S e 34° 50'18" W. Atualmente, a poligonal do Porto Organizado em vigor foi a estabelecida por meio da Portaria de nº 88, de 13 de junho de 2021, que definiu a área do porto organizado, conforme publicação na Seção 01 do Diário Oficial da União. O perímetro portuário é composto de uma área de terra com 509.545,00 m² (Áreas Primária, Secundária e Retroportuária) e de uma área de rio e mar com 6.752.425,00 m², referente ao canal de acesso, bacia devolução e espaço aquaviário de acostagem.

Do ponto de vista geográfico, caracteriza-se como um porto estuarino, tendo em vista sua posição na margem direita do Rio Paraíba. Sua construção foi concebida ainda no século XIX pelo engenheiro André Rebouças, projeto somente entregue em 1935. Vejamos na imagem abaixo a localização geográfica o Porto de Cabedelo:

Imagem – Localização Geográfica



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Ao longo de sua existência, a referida instalação portuária sempre esteve administrada na condição de Porto Público, e nos últimos anos tem como instrumento de Concessão, entre 30/12/1997 até 30/12/2022, o Convênio de Delegação de nº 09/1997 e dois termos aditivos. O referido Convênio foi prorrogado até 04 de fevereiro de 2048, por força do seu 3º termo aditivo (SEI nº 1553618) que delega ao Estado da Paraíba a administração e exploração do Porto Organizado de Cabedelo, que desenvolve a administração por intermédio de Sociedade de Economia Mista criada pela Lei Estadual de nº 6.510, de 21 de agosto de 1997 (SEI nº 1572739) denominada Companhia Docas da Paraíba (DOCAS-PB).

O Porto organiza suas áreas de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), aprovado por meio da Portaria de nº 670, de 07 de junho de 2021, conforme se comprova com o link: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/pdz/>, e possui Regulamento de Exploração do Porto (REP) atualizado em fevereiro de 2021 e ainda está sob análise da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura.

Sobre a regularidade da ocupação/exploração das áreas portuárias, merece destaque a Cessão em Condições Especiais concedida pela Secretaria de Governança e Patrimônio da União em abril de 2022 e que

tem como teor a integralidade das áreas portuárias em terra e águas públicas, conforme recente notícia disponível no link: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/abril/governo-federal-e-companhia-docas-pb-promovem-novo-marco-historico-no-desenvolvimento-portuario-da-paraiba>, o que faz desse o primeiro Porto Organizado do Brasil com 100% de sua área regularizada.

Também é digna de menção a elaboração do Plano Mestre do Porto de Cabedelo, apresentado pelo Ministério da Infraestrutura em 2018 e que já conta com equipe ministerial designada para sua atualização, conforme disposto no link: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/pm07-pdf> e também amplamente noticiado, a exemplo do link: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/2022/01/31/porto-de-cabedelo-inicia-nova-etapa-da-atualizacao-do-plano-mestre/>, cuja coleta de dados já foi realizada e encontra-se em fase de aprovação do texto final.

Noutro ponto, a tabela tarifária do Porto está vigente desde 1996 e passa por um processo de atualização e revisão de valores, processo esse conduzido pela ANTAQ no bojo do [Processo nº 50300.018497/2021-49](#).

É digno de nota, de igual modo, que as vigências dos contratos de arrendamento estão todas válidas.

Outra conquista merecedora de menção é a obtenção, por parte da Autoridade Portuária paraibana, em 2021, da Declaração de Cumprimento e certificado do ISPS-Code.

Em suma, são essas as informações básicas do Porto Organizado de Cabedelo. Passemos então à apreciação descritiva dos dados de gestão.

1. DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

Este tópico busca apresentar a situação econômico-financeira da Companhia Docas da Paraíba, de forma a clarear o entendimento quanto à qualidade: (i) de suas decisões de investimento e financiamento, (ii) de seus resultados e (iii) do perfil de geração de caixa.

Para tanto, utilizamos as demonstrações financeiras auditadas dos anos de 2016 a 2021, disponibilizadas pela Autoridade Portuária, assim como indicadores econômico-financeiros no intuito de verificarmos objetivamente o risco financeiro de curto e longo prazo, bem como a rentabilidade.

1.1 Decisões de Investimento e Financiamento

Aqui avaliaremos os ativos e passivos da Companhia Docas da Paraíba. Uma empresa capta recursos de credores (operacional ou financeiro) ou de sócios e os investe. O ativo refletirá essas decisões de investimento tomadas no passado pelos gestores, que influenciam a performance da empresa e a demanda por capital.

Ao avaliarmos o ativo e passivo conjuntamente é possível ter uma sensibilidade inicial sobre o equilíbrio dos fluxos de caixa entre as decisões de investimento e de financiamento. Por meio do balanço patrimonial foram calculados índices de liquidez e endividamento, conforme memória de cálculo constante no apêndice 1. Esses indicadores medem a capacidade da empresa cumprir suas obrigações na data de vencimento, ou seja, referem-se à solvência da situação financeira global da empresa. A tabela 1, abaixo, agrupa os resultados encontrados:

Tabela 1.1 – Indicadores de Liquidez e Endividamento

Ano	Liquidez Corrente	Liquidez Geral	CGL	Índice de Endividamento	Endividamento Financeiro
2015	0.45	0.31	-2,305,006.06	31%	38.77%
2016	0.68	0.33	-924,945.45	32%	39.98%
2017	0.45	0.16	-936,336.16	62%	23.45%
2018	0.38	0.14	-839,845.04	37%	17.41%
2019	0.47	0.04	-1,232,142.13	258%	36.56%
2020	0.70	0.03	-565,686.42	511%	100.36%
2021	0.31	0.01	-1,426,631.00	575%	98.18%

Fonte: elaboração própria.

1.2 Decisões de Investimento e Financiamento com Base na DRE

No balanço é possível observar as decisões de investimento e financiamento, inclusive o capital aplicado pelos sócios (PL). Na DRE verifica-se os resultados gerados que pertencem aos sócios (lucro líquido) e que irão remunerar o capital aportado pelos sócios (PL). A boa gestão portuária deve converter-se em investimentos portuários e consequente aumento da capacidade operacional e eficiência, assim como preços módicos. A tabela 2 abaixo registra os seguintes indicadores com base na DRE de cada exercício:

Tabela 1.2 – Indicadores de Resultado

Ano	Margem Líquida	Margem EBITDA	ROE	ROA
2015	-6.97%	-6.39%	-3.14%	-1.45%
2016	-2.28%	-2.70%	-0.94%	-0.42%
2017	-12.45%	-8.21%	-5.61%	-4.54%
2018	0.38%	6.91%	0.16%	0.13%
2019	6.20%	20.81%	0.84%	0.61%
2020	12.42%	26.83%	2.53%	1.26%
2021	0.59%	12.46%	0.13%	0.06%

Fonte: elaboração própria.

1.3 Análise das decisões

Verificamos, a partir dos mencionados indicadores, que no período entre 2015 e 2021 a empresa tem apresentado degradação na sua capacidade de pagamento (liquidez), aumento do endividamento e rentabilidade próxima de zero.

A situação de liquidez da Autoridade Portuária é bastante precária, uma vez que dispõe de apenas R\$ 0,31 para cada real de obrigação financeira do ano. Se a situação de curto prazo não é boa, piora no longo prazo, dado que possui pouco mais de R\$ 0,01 para cada real devido pela empresa.

O nível de endividamento atingiu, em 2021, o patamar de quase seis vezes (575%) o ativo da empresa (descontados os bens da união e de terceiros). E deu um salto significativo a partir de 2019, basicamente devido ao registro contábil da dívida trabalhista referente ao acordo realizado na 3ª Vara do TRT da 13ª Região, cujo valor em 2021 é de R\$ 23.071.822,75, o qual vem sendo pago aos poucos, de forma parcelada.

A despeito do enorme ativo sob sua gestão, a interveniente do delegatário apresenta lucros modestos, sendo registrado no balanço patrimonial de 2021 um lucro de R\$ 65.851,00. O resultado Líquido no período de sete anos (2015-2021), entre lucros e prejuízos, foi positivo em R\$ 118.241,29, conforme tabela abaixo:

Tabela 1.3 – Indicadores de Resultado

Ano	Margem Líquida
2015	-637,561.82
2016	-180,797.80
2017	-1,136,089.07
2018	38,580.82
2019	646,040.17
2020	1,322,217.99
2021	65,851.00
Acumulado no Período	R\$ 118.241,29

Fonte: elaboração própria.

O grau de eficiência com que os ativos portuários são geridos pode ser verificado a partir do indicador de ROA, o qual apresenta uma média de -0,62% a.a., nos últimos sete anos. O ano de 2020 representou o melhor resultado da série observada: +1,26%.

Assim, a capacidade de investimentos na infraestrutura portuária é limitada pela condição econômico-financeira em que se encontra a interveniente do delegatário. Em 2020, a Autoridade Portuária investiu R\$

921.954,00 na infraestrutura portuária. Por sua vez, em 2021 investimentos no valor de R\$ 876.465,22 foram custeados com recursos próprios da Companhia Docas da Paraíba. Para realização de intervenções de maior vulto, a empresa depende de aportes do Governo Estadual, o qual investiu nos últimos sete anos o valor de R\$ 5.201.393,90 em obras de infraestrutura, tais como: melhorias na iluminação do cais, sinalização náutica, recuperação do berço 101 e construção das instalações de combate a incêndio.

Tabela 1.4 – Investimentos Realizados Pelo Governo do Estado da Paraíba

Ano	Aportes do Delegatário (R\$)
2015	-
2016	-
2017	411.353,00
2018	4.088,935,99
2019	-
2020	-
2021	701.104,91
Acumulado no Período	R\$ 5.201.393,90

Fonte: elaboração própria.

1.4 Conclusões

Os achados indicam que ao longo dos últimos sete anos o Porto de Cabedelo vem obtendo resultados financeiros pouco expressivos, com retornos negativos (de 2015 a 2017) ou oscilando próximo a zero (de 2018 a 2021). Além disso, ficou evidenciado que a interveniente do delegatário não dispõe de liquidez para fazer frente aos seus compromissos de curto e longo prazo, bem como possui um elevado nível de endividamento, eminentemente relacionados ao passivo trabalhista que vem sendo pago de forma parcelada. As obras de ampliação do Porto e de melhoria significativa do nível de serviço portuário, por sua vez, estão dependentes de aportes do delegatário ou de investimentos privados decorrentes de novas concessões. Nesse contexto, o crescimento contínuo de receitas é importante para que a empresa consiga honrar seus compromissos com o parcelamento das dívidas trabalhistas, bem como realizar a manutenção da infraestrutura portuária.

2. DA GESTÃO

Este tópico busca apresentar uma fotografia da atual situação da DOCAS-PB do ponto de vista da gestão estratégica e governança. A governança fornece a estrutura por meio da qual as organizações definem seus objetivos, os meios para atingi-los e os parâmetros para o monitoramento de seu desempenho.

Cabe salientar que, do ponto de vista regulatório, o Convênio de Delegação de nº 09/1997 e seus dois termos aditivos já traz em seu bojo a obrigação do delegatário (Estado da Paraíba) firmar com seu interveniente (DOCAS-PB) compromissos de metas e desempenho e, normativamente, a DOCAS-PB já possui a obrigação de estruturar gestão e governança, conforme se comprova com o Regulamento de Exploração do Porto - REP.

As boas práticas têm como objetivo alinhar os interesses do titular do Porto Organizado (União) com os dos executivos (Estado da Paraíba, por meio da DOCAS-PB). Abordaremos neste tópico a existência de peças como o planejamento estratégico, relatórios de gestão, capacitação dos quadros, estrutura dos quadros, entre outros.

2.1. Planejamento Estratégico

A DOCAS-PB possui em sua estrutura a Assessoria de Planejamento, ligado diretamente à presidência e responsável pelo plano estratégico. De acordo com o Relatório de Gestão mais recente da DOCAS-PB, essa Administração Portuária planeja as seguintes ações de curto, médio e longo prazos:

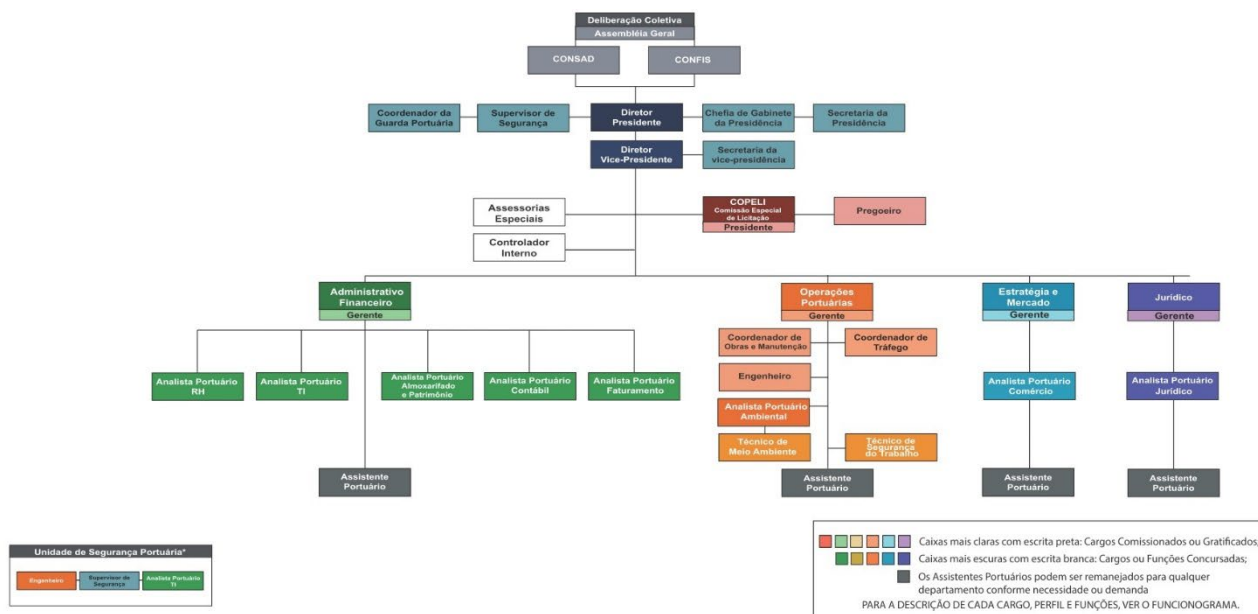
- Realizar concurso público para compor o quadro de pessoal da Companhia Docas da Paraíba Inscrições;
- Elaborar projeto para extensão da área de acostagem do berço 101 do Porto de Cabedelo através da construção de um Dolphin;
- Elaborar projeto de Balizamento Definitivo do canal do Porto de Cabedelo, após a conclusão da obra de dragagem;
- Realizar a sinalização horizontal e vertical das vias internas da Área Primária do Porto de Cabedelo, após a conclusão da obra de pavimentação de toda área pública do Porto;
- Acompanhar a atualização do Plano Mestre, em curso pelo Ministério da Infraestrutura através da SNPTA e EPL;
- Acompanhar o processo de cessão especial dos terrenos da poligonal do Porto de Cabedelo e áreas excluídas junto à SPU;
- Protocolar pedido de revisão da poligonal para inclusão de terreno adjacente a área DE-6;
- Acompanhar os investimentos de expansão dos terminais da Nordeste Logística II e III S. A.;
- Acompanhar o processo de reequilíbrio econômico e financeiro do Contrato de Arrendamento de longo prazo do Moinho Dias Branco S. A.
- Comércio e Indústria;
- Acompanhar o processo de reequilíbrio econômico e financeiro do Contrato de Arrendamento de longo prazo da *Top-Log* Transportes e Operações Portuárias Ltda.;
- Realizar estudo e requalificar a área AE-14 para abrir nova licitação e arrendamento;
- Acompanhar a implementação do pátio de regulação de caminhões, atualizar REP e editar portarias do *Truckcenter* de Cabedelo;
- Execução a obra de dragagem do canal de acesso e bacia de evolução;
- Substituição das defensas do Berço 101;
- Realização de obra de reforço da cortina do Berço 101;
- Execução das obras de requalificação da Área Primária.

Muitas dessas ações já foram ou estão totalmente implementadas, como a realização de concurso público, a obra de dragagem, as ações de atualização do Plano Mestre, a cessão em condições especiais concedida pela SPU e a licitação do pátio de regulação de veículos de carga. São ações que estão sendo desenvolvidas no ano de 2022 e que certamente refletirão em significativo ganho de qualidade na gestão portuária.

2.2. Estrutura de Governança

A Companhia ocas da Paraíba possui estrutura institucional para exercer a governança, cujo organograma segue abaixo para melhor visualização:

Figura 2.1 – Organograma e Estrutura de Governança



Fonte: <http://portodecabedelo.pb.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/Organograma-Docas-V21-19-fev-2021.pdf>

2.3. Ações voltadas à compliance e boas práticas

Consoante os autos do processo, a DOCAS-PB tem sido atuante no acompanhamento de suas demandas, quer em processos judiciais, quer em procedimentos administrativos, nos âmbitos Federal e Estadual, nas mais diversas searas, tais como Cível, Trabalhista e Tributária (SEI nº [1577184](#) e [1580043](#)).

Percebemos a atuação participativa da Administração Portuária perante os Órgãos de Controle e Agências Reguladoras como o Tribunal de Contas do Estado da Paraíba, ANTAQ, ANVISA, Ministério Público do Trabalho, Ministério Público Estadual, dentre outros.

2.4. Publicação de Relatórios de Gestão

A DOCAS-PB publica com frequência seus Relatórios de Gestão, especialmente por ocasião das reuniões do Conselho da Autoridade Portuária (CAP) e do Conselho de Administração da Companhia Docas da Paraíba (CONSAD) cujas atas de reunião são tocas religiosamente publicadas no sítio eletrônico na *internet* (link: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/>).

Os Relatórios de Gestão da Docas reúnem informações estratégicas sobre operação portuária, finanças, planejamento de obras e investimentos, assessoria jurídica e expansão dos arrendamentos (SEI nº [1580050](#), [1580043](#), [1580041](#) e [1580039](#)).

2.5. Corpo Funcional

A composição do quadro de servidores da Companhia Docas da Paraíba apresenta significativa concentração na natureza de cargos comissionados, muito embora se tenha notado ao longo dos últimos períodos o esforço dessa Administração na tentativa de contratação de servidores efetivos por meio de concurso público.

A última abertura de edital, de responsabilidade da Fundação para o Vestibular da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” – Fundação VUNESP, foi de fevereiro de 2022 e ofertou 15 vagas, distribuídas pelos seguintes cargos: Engenheiro Civil, Engenheiro Ambiental, Contador, Advogado, Administrador, Assistente Administrativo e Técnico em Segurança do Trabalho. Uma vez implementada a convocação dos candidatos inscritos e aprovados no certame, teremos uma modificação substancial na relação da natureza institucional dos cargos a serem ocupados na Companhia Docas da Paraíba.

Ainda na iminência da contratação dos servidores oriundos do referido certamente público, podemos descrever abaixo a relação por vínculo institucional da composição da força de trabalho dessa empresa, conforme segue abaixo:

Tabela 2.1 – Relação de Cargos Comissionados X Cargos Efetivos

Ano	Nº de cargos comissionados	Nº de cargos efetivos
2016	19	07
2017	26	07
2018	26	07
2019	27	07
2020	28	07
2021	31	07

Fonte: elaboração própria.

Também merece destaque a evolução dos gastos com despesas de pessoal no período entre 2016 e 2021. Nesses números estão incluídas as despesas com todos os trabalhadores, mesmo os terceirizados que prestam serviços na área portuária. Vejamos:

Tabela 2.2 – Evolução das Despesas de Pessoal

Despesas com pessoal	Valores (R\$)
Exercício 2016	R\$ 2.110.481,73
Exercício 2017	R\$ 2.619.728,08
Exercício 2018	R\$ 3.241.782,41
Exercício 2019	R\$ 3.210.142,00
Exercício 2020	R\$ 3.497.407,38
Exercício 2021	R\$ 3.542.556,88

Fonte: elaboração própria.

2.6. Capacitação

A tabela abaixo demonstra as despesas com treinamentos e capacitação dos colaboradores do Porto de Cabedelo:

Tabela 2.3 – Despesas com Treinamento e Capacitação

Ano	Valores (R\$)
2016	6.923,73
2017	360,00
2018	6.384,00

2019	4.000,00
2020	0,00
2021	22.349,21

Fonte: elaboração própria.

Verifica-se que entre o período de 2016 a 2020 houve reduzido montante de investimentos na aprendizagem organizacional, especificamente em programas de treinamento. Essa realidade foi alterada em 2021, com a elevação média de gastos em relação ao período anteriormente citado, embora seja bastante evidente a ausência de um programa continuado de treinamento das equipes de trabalho na DOCAS-PB.

2.7. Premiações de boas práticas de gestão

A DOCAS-PB recentemente ganhou o Prêmio ANTAQ 2021, ficando em terceiro lugar nacional na categoria Conformidade Regulatória, o que também evidencia a tendência de melhoria contínua da atual Gestão vide o link: <<https://portodecabedelo.pb.gov.br/2021/10/15/porto-de-cabedelo-ganha-3o-lugar-na-categoria-conformidade-regulatoria-do-premio-antag-2021/>>).

Além disso, em 2019 ainda recebeu o Prêmio Portos + Brasil, em terceiro lugar na categoria Variação da margem EBITDA, tornando-se um dos portos com a gestão mais eficiente do país também na avaliação do Ministério da Infraestrutura. A premiação é feita com base no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP).

A margem EBITDA é um conceito das áreas de contabilidade e finanças corporativas. Ele se refere a um indicador calculado usando duas informações: a receita e o EBITDA, sendo que na fórmula original se divide a primeira pela segunda a fim de encontrar o valor da margem. Nesse sentido, o Porto de Cabedelo garantiu uma diminuição de despesas e aumento de receita numa margem superior a 200% em 2019, tornando o Porto mais eficiente (vide o link: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/2020/11/25/porto-de-cabedelo-recebe-premio-portos-brasil-e-se-destaca-como-um-dos-portos-com-a-gestao-mais-eficiente-do-pais/>).

2.8. Conclusões

A importância da gestão profissional com eficiência é indiscutível para qualquer empresa de qualquer setor. Esse reconhecimento e preocupação no setor portuário nasce no próprio documento de concessão, no qual o Poder Concedente consigna a exigência de se produzirem instrumentos de planejamento e acompanhamento. Essa diretriz ainda é enfatizada por meio de premiações pelo Ministério da Infraestrutura e pela ANTAQ àqueles que apresentem boas práticas de gestão.

A DOCAS-PB, nos recentes anos analisados, demonstra esforço para que sua gestão esteja alinhada às boas práticas de gestão. Destaca-se, como aspecto positivo, a continuidade de uma mesma gestão, pois não houve mudança de administradores na Companhia Docas da Paraíba nos últimos seis anos, o que é raro na administração dos Portos Públicos, em especial nos Portos delegados a Estados. Essa medida favorece a continuidade de ações e a realização de um planejamento de longo prazo.

O planejamento e estrutura organizacional parecem já dar resultados práticos, conforme as melhorias apresentadas, especialmente na produção e publicação de relatórios de gestão. O reflexo dessas ações já se converteu em duas premiações nos anos de 2019 e 2021 junto ao Ministério da Infraestrutura e à ANTAQ.

Contudo, os desafios para a DOCAS-PB ainda são expressivos na medida em que sua gestão profissional carece de profissionais que sejam do quadro efetivo, não sujeitos a ciclos políticos. Nesse ponto, ao apresentar 81% dos seus cargos comissionados preenchidos por profissionais sem vínculo, especialmente os cargos de decisão, o sucesso na realização do concurso público em andamento faz-se relevante para o alcance da efetiva conquista de sua autonomia técnica.

3. DA OPERAÇÃO

Neste tópico apresentaremos o perfil de carga do Porto de Cabedelo e seu desempenho nas operações, incluindo as movimentações brutas e indicadores de eficiência das operações, como tempo médio para a atracação e a prancha média. Entendemos que boas decisões de investimentos, aliadas a boas práticas de gestão, devem conduzir os portos a melhores resultados operacionais. Buscamos, com isso, constatar para qual direção esses dados e indicadores estão caminhando.

Os dados apresentados a seguir foram obtidos no Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ, disponível no link: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html#pt>.

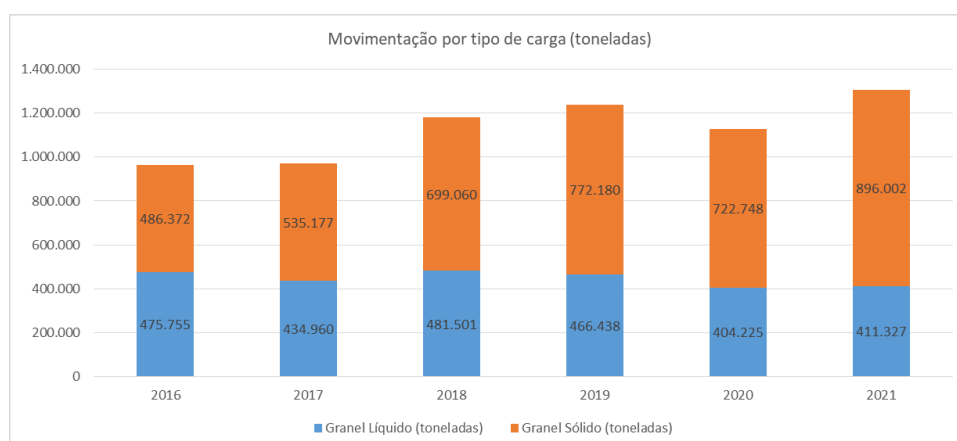
3.1. Movimentação de carga

Conforme dados extraídos do aludido Painel Estatístico Aquaviário, o Porto de Cabedelo movimenta apenas graneis sólidos e líquidos, não havendo registro no período de 2016 a 2021 de movimentação de carga geral ou containerizada. A movimentação total de cargas no período teve um crescimento de 35%. No entanto, verifica-se que o aumento está concentrado na movimentação de graneis sólidos (crescimento de 84%). Por outro lado, houve queda na movimentação de graneis líquidos (redução de 13%).

As principais cargas movimentadas no período foram petróleo e derivados (desembarcado via cabotagem), trigo e malte de cevada (desembarcado preponderantemente via longo curso) e coque de petróleo (embarcado via longo curso).

O Porto de Cabedelo possui quatro berços de atracação, todos de uso público, sendo que as operações com graneis líquidos são realizadas exclusivamente no berço 101 e as operações com graneis sólidos são realizadas nos berços 103, 105 e 107.

Figura 3.1 – Movimentação por tipo de carga (toneladas)



Fonte: elaboração própria.

Conforme verificamos com o gráfico acima, em 2016, a participação da movimentação de graneis líquidos e sólidos no Porto de Cabedelo era praticamente a mesma, cada um com cerca de 50% da carga total movimentada. Em 2021, os graneis líquidos passaram a representar apenas 31,5% do total de carga, enquanto os graneis sólidos respondem atualmente por 68,5% do movimento de cargas no Porto de Cabedelo.

3.2. Tempo de espera para atracação

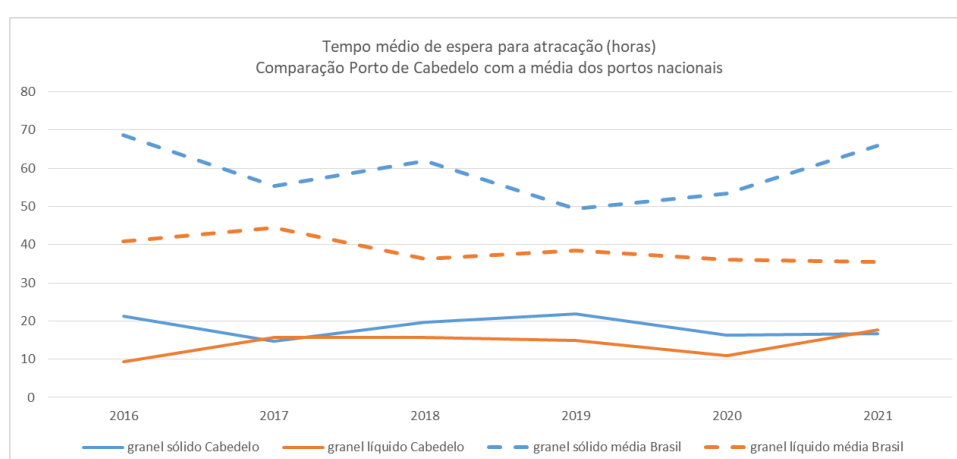
O tempo médio de espera para atracação é o indicador que mensura o tempo médio que as embarcações, que movimentaram um grupo específico de mercadorias, levam para ir do ponto de chegada (por exemplo, a área de fundeio nos portos marítimos) até o ponto de atracação na instalação portuária. O cálculo dos tempos médios leva em consideração os dados temporais enviados pelas instalações portuárias e é obtido pela diferença, para cada embarcação, da data/hora da atracação na instalação portuária e a data/hora de chegada na área de chegada. Trata-se de um indicador da qualidade do atendimento, em termos do tempo, medido em horas, gasto em espera de atracação dos navios de cada grupo de carga ou produto, para cada terminal ou conjunto de berços.

Muitos fatores podem afetar este indicador, sendo alguns de ingerência da Autoridade Portuária e outros são fatores exógenos. Quanto a estes últimos, podemos citar os fatores conjunturais, cíclicos e sazonais de demanda pelos serviços portuários, assim como as questões climatológicas, como tempestades, chuvas e vento. Quanto aos fatores pelos quais a Autoridade Portuária possui responsabilidade, citamos o cuidado das condições dos equipamentos públicos e a gestão operacional dos berços e filas.

O gráfico abaixo ilustra o tempo médio para a atracação (em horas) no Porto de Cabedelo no período de 2016 a 2021 e o tempo médio de espera dos demais Portos do Brasil no que se refere aos graneis sólidos e líquidos:

Figura 3.2 – Tempo médio de espera para atracação (horas)

Fonte: elaboração própria.



Os dados apresentados mostram que os tempos médios de espera para atracação no Porto de Cabedelo são bastante inferiores à média nacional. No caso dos navios que operam com graneis sólidos, no Porto de Cabedelo, o tempo médio de espera registrado em 2021 foi de 16,6 horas, enquanto o tempo médio de espera nos portos brasileiros para operações com graneis sólidos foi de 65,8 horas.

Da mesma forma, para operações com graneis líquidos, o tempo médio de espera no Porto de Cabedelo foi de 17,7 horas enquanto o tempo médio dos portos nacionais foi de 35,5 horas.

Isso pode ser explicado pela baixa taxa de ocupação dos berços do Porto de Cabedelo, que contribui para que não haja filas de navio de forma que o tempo de espera para a atracação seja bem menor do que a média nacional.

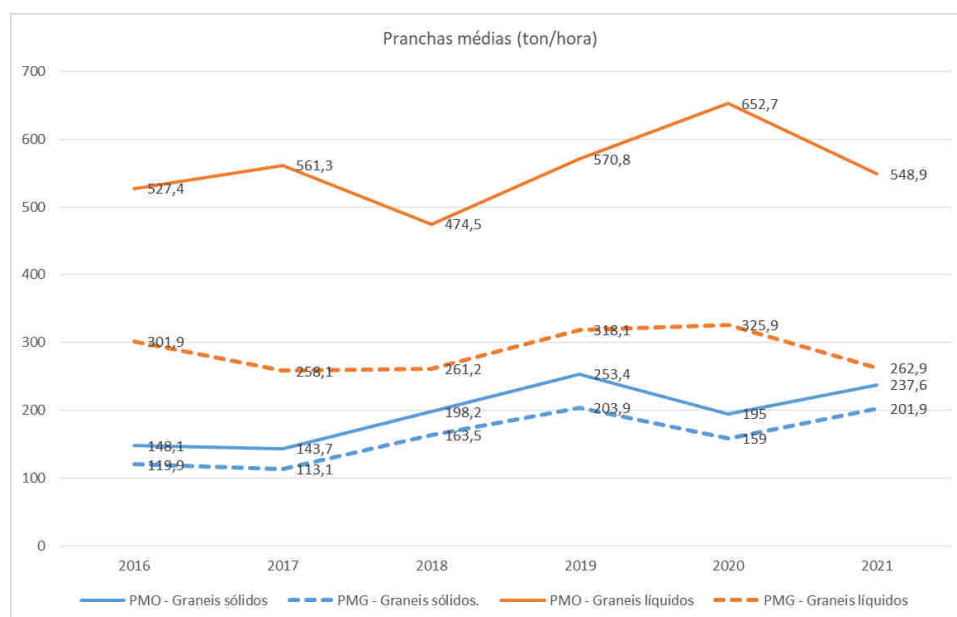
3.3. Prancha Média

No intuito de bem observarmos a produtividade da operação portuária, apreciaremos dois indicadores: (i) Prancha Média Operacional (PMO) e (ii) Prancha Média Geral (PMG). O primeiro indicador mede a produtividade média em um ano com relação a um grupo específico de mercadorias (cargas containerizadas, carga geral, granel sólido etc.). No caso dos graneis, a prancha média operacional é obtida pela divisão do somatório total de toneladas de carga movimentada pelo tempo total de operação (desde o primeiro movimento de carga ou descarga até o último). Portanto, a produtividade média está estritamente ligada à eficiência do operador portuário.

A prancha média geral (PMG), por sua vez, difere da PMO apenas pelo tempo de apuração, que se inicia na atracação do navio e chega a termo em sua desatracação. Desta forma, o PMG depende não somente da produtividade do operador portuário, mas também de outros fatores que possam influenciar tanto o início da operação após a atracação, quanto a desatracação após a conclusão da operação. Portanto, o Agente Marítimo passa ter um papel fundamental para a PMG, especialmente no tempo medido entre o fim da operação e a desatracação, pois é ele quem vai acionar a praticagem e os rebocadores após os trâmites formais pós operação.

O gráfico abaixo demonstra as informações da PMO e da PMG do Porto de Cabedelo no período de 2016 a 2021, por natureza da carga, assim como a consignação média de carga por navio.

Figura 3.3 – Pranchas médias (ton/horas)



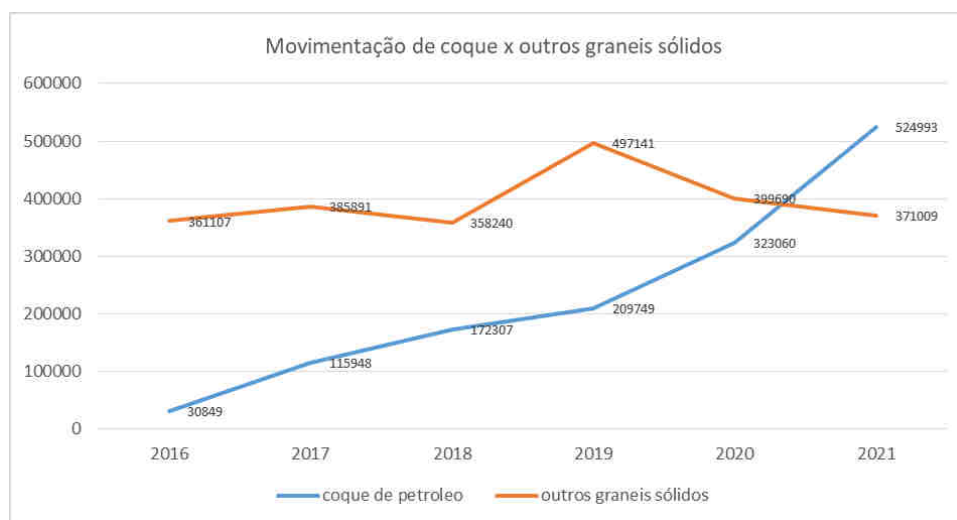
Fonte: elaboração própria.

Ao observarmos os indicadores PMO e PMG do Porto de Cabedelo, verificamos uma melhora em todos eles, exceto pela PMG de graneis líquidos, que sofreu uma redução de 13% no período. É notória a melhoria nas pranchas médias operacional e geral para os graneis sólidos, que tiveram um aumento de 60% e 68% respectivamente.

Para os graneis líquidos, a prancha média operacional manteve-se praticamente estável no período. Isso pode ser explicado pelas características da operação, que depende basicamente da capacidade dos dutos e dos sistemas de bombeamento, que não podem ser ampliados de forma simples. Ainda em relação aos graneis líquidos, outro dado relevante que se extrai do gráfico é a larga diferença entre a PMO e PMG. Em 2021, a PMO foi 108% superior à PMG, indicando que o somatório do tempo médio gasto entre a atracação e o início da operação e o tempo entre o término da operação e a desatracação é praticamente igual ao tempo que a embarcação está efetivamente em operação com graneis líquidos.

Em relação aos graneis sólidos, não é possível afirmar se o aumento de 60% da PMO se deve exclusivamente à maior eficiência por parte dos operadores (melhores técnicas e equipamentos mais modernos, inclusive dos navios). Isso porque há um outro fator que pode ter contribuído para o aumento da prancha, que é o crescimento da movimentação de coque de petróleo, que é uma carga com densidade específica elevada, o que acaba refletindo em uma maior quantidade de carga transportada em cada movimento do *grab* e, por consequência, no aumento da prancha média operacional. O gráfico a seguir mostra a evolução da movimentação de coque de petróleo em comparação com outros graneis sólidos no período e que pode ter contribuído para o aumento da PMO de graneis sólidos.

Figura 3.4 – Movimentação de coque X outros graneis sólidos



Fonte: elaboração própria.

Os dados acima demonstram que não houve variação significativa no número de atracções ao longo dos últimos anos. Dessa forma, o aumento da movimentação de carga no período de 2016 a 2021 pode ser explicado pelo aumento da consignação média por navio, que em 2016 foi de 9.826 toneladas e em 2021 foi de 12.944 toneladas (crescimento de 32%, ou seja, proporcional ao crescimento da movimentação total, que foi de 35% no mesmo período).

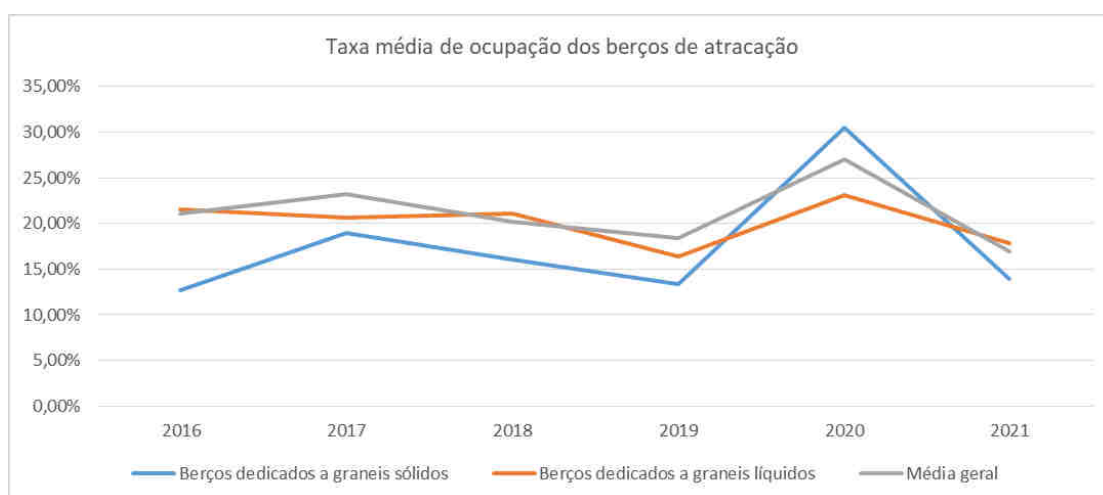
A tendência de aumento da consignação média está relacionada com o aumento do porte dos navios e, consequentemente, com o aumento do volume de carga embarcada por operação por navio. Nesse sentido, a dragagem de aprofundamento do canal de acesso e dos berços do Porto de Cabedelo, cujo contrato de

execução do serviço já foi assinado, é fundamental para garantir a operação de navios maiores operando com suas capacidades máximas.

3.4. Taxa de Ocupação dos Berços de Atracação

Conforme registrado no item anterior, a explicação para o baixo tempo de espera para atracação das embarcações é certamente a baixa taxa de ocupação dos berços, o que é confirmado pelo gráfico abaixo, que indica que a taxa média de ocupação dos berços do Porto de Cabedelo se manteve próximo de apenas 20% entre 2016 e 2021.

Figura 3.5 – Taxa média de ocupação dos berços de atracação



Fonte: elaboração própria.

Esses dados mostram que o Porto de Cabedelo possui condições de aumentar a movimentação de cargas sem enfrentar grandes limitações da infraestrutura de atracação, o que necessariamente também demandará uma melhor otimização dos berços pela Autoridade Portuária para atendimento de mais embarcações sem aumentar o tempo de espera.

3.5. Problemas de Acesso e Circulação no Porto

Desde novembro de 2021, a Companhia Docas da Paraíba deu início à licitação para a cessão onerosa de área não operacional (54.202,00 m²) na área denominada DJ-01 para implantação de Pátio de Regulação de Caminhões, denominado *Truck Center*. Essa providência administrativa tem como objetivo dar solução a uma demanda social, ambiental e de segurança pública histórica no Município de Cabedelo, ao buscar a redução na formação de filas de caminhões na cidade, aprimorar a gestão do fluxo, diminuir o estacionamento irregular dos veículos de carga nas vias do entorno do Porto e de seus terminais, e ampliar a eficiência nas operações portuárias. Segundo informações disponíveis no edital, a estimativa é que em 2023 o referido pátio já esteja em operação, com investimentos de R\$ 12 milhões de reais (CAPEX).

Todas as informações relacionadas ao certame estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico disponível no link: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/procedimento-licitatorio-n-003-2021/>. Essa demanda

foi objeto de fiscalização da ANTAQ e de recomendações de solução conforme consta no Processo nº [50300.009193/2019-76](#).

3.6. Conclusões

As informações extraídas do Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ indicam que o Porto de Cabedelo apresenta tendência de crescimento na movimentação de carga, que está concentrada em graneis sólidos e líquidos. Os berços de atracação possuem taxa de ocupação média próxima de 20% e tempos de espera para atracação inferiores à média nacional, indicando potencial de crescimento moderado na movimentação de cargas sem que ocorram gargalos.

A par disso, a Autoridade Portuária deve se planejar para otimizar a utilização das instalações, pois há tendência de aumento do porte dos navios de graneis sólidos, o que pode demandar a utilização de mais de um berço para apenas um navio, ainda mais com a iminente dragagem de aprofundamento do canal de acesso, bacia de evolução e cais, o que permitirá o recebimento de navios com calado autorizado de até onze metros.

Nesse sentido, a implantação do pátio de regulação de caminhões será fundamental para organizar o provável aumento do fluxo de caminhões no entorno do porto, que atualmente já está notoriamente saturado.

4. DA ATUALIDADE DA INFRAESTRUTURA

O presente tópico busca apresentar a infraestrutura pública portuária sob a gestão da DOCAS-PB, suas condições operacionais (estado e atualidade), assim como registrar seu atendimento a requisitos de segurança portuária (*safety* - Corpo de Bombeiros e *security* - CONPORTOS). Tudo de forma avaliar o mais fidedignamente possível a real atualidade da infraestrutura do Porto Organizado de Cabedelo.

4.1. Condições das vias de circulação interna

De acordo com o novo PDZ do Porto de Cabedelo aprovado recentemente em 2021, a análise da situação atual do acesso rodoviário está dividida em quatro etapas:

- Conexão com a hinterlândia;
- Entorno portuário;
- Portarias de acesso;
- Intraporto.

Conexão com a Hinterlândia

A hinterlândia do Complexo Portuário de Cabedelo é composta pelas rodovias BR-101 e BR-230, conhecida como Rodovia Transamazônica, por onde as cargas com origem ou destino ao Complexo são transportadas. Nesse particular, é notória a existência de cargas *ro-ro* acessíveis à hinterlândia do Porto. O segmento da BR-230 mais próximo à área urbanizada dos municípios de João Pessoa e Cabedelo pertence ao entorno portuário.

Figura 4.1 – Rodovias da Hinterlândia



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Entorno Portuário

Como é de sabença, os pontos mais críticos em termos de acessos terrestres são os que se situam em áreas mais urbanizadas, e foi exatamente com base nesse aspecto que o novo PDZ do Porto de Cabedelo concentrou sua análise, contemplando os trajetos percorridos pelos caminhões até as instalações do Complexo Portuário. A partir da BR-230, os veículos com destino ao Terminal OXBOW utilizam a Rua Doutora Maria Luz de Vasconcelos e a Rua Jair Cunha Cavalcanti, enquanto os veículos que se dirigem às demais áreas do Porto de Cabedelo seguem pela Rua Pastor José Alves de Oliveira e pela Rua Duque de Caxias - vias coincidentes com a BR-230.

Os veículos que se dirigem ao Terminal TOP LOG e às áreas internas do Porto de Cabedelo, após passar pela Rua Duque de Caxias, utilizam a Rua Presidente João Pessoa, que apresenta curva sinuosa e pista estreita, dificultando a conversão dos caminhões que necessitam adentrar o Porto.

Para acesso aos terminais portuários NORDESTE LOGÍSTICA I S.A., TECAB e M. DIAS BRANCO, os veículos utilizam, a partir da Rua Duque de Caxias, a Rua Coronel José Teles, a Rua Santa Catarina, a Rua Francisco Serafim, a Rua Augusto Chericate, a Rua da Petrobras, e, após a saída dos terminais, a Travessa do Mercado de Artesanato. Ao longo dessas vias, observa-se a presença de caminhões estacionados aguardando chamada para acesso ao Porto e aos terminais, sobretudo, em frente à Fortaleza de Santa Catarina, local de importância turística para a região.

O acesso aos terminais NORDESTE LOGÍSTICA II e NORDESTE LOGÍSTICA III S.A. ocorre a partir da Rua Duque de Caxias e da Rua Coronel José Teles, pela Av. Cassiano da Cunha Nóbrega, rota que também é utilizada pelos veículos que acessam M. DIAS BRANCO. Nessas vias, também se verifica a presença de caminhões estacionados em suas margens e em pátios improvisados.

O segmento da Rodovia BR-230 situado no entorno portuário, que inclui a Rua Pastor José Alves de Oliveira e a Rua Duque de Caxias, apresenta bom estado de conservação tanto de sua pavimentação quanto das sinalizações verticais e horizontais. No entanto, a maioria das demais vias encontram-se pavimentadas com paralelepípedos em mau estado de conservação ou em leito natural, assim como carecem de sinalizações. Tais condições prejudicam o acesso aos terminais locais, especialmente em épocas de chuva, haja vista o aumento das irregularidades nas vias, com formação de buracos e acúmulo de água.

Portarias de Acesso

Para acessar o Porto de Cabedelo e os terminais arrendados que compõem o Complexo, os veículos necessitam passar pelas portarias nas quais são realizados os controles de entrada e de saída, tanto de pessoas e veículos (de carga e de passeio), quanto de máquinas e equipamentos, quando necessário. O controle da portaria administrada pelo Porto é de responsabilidade da guarda portuária, onde são executados os procedimentos de conferência documental para liberação dos acessos. Já o controle das portarias de acesso aos terminais arrendados é realizado por segurança privada.

Figura 4.2 – Localização das portarias de acesso às áreas do porto



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

A Tabela a seguir apresenta as características das portarias de acesso às áreas do Complexo Portuário de Cabedelo, incluindo as vias por onde são acessadas, a quantidade de *gates* de acesso - indicando o sentido do fluxo, bem como a existência de reversibilidade, ou seja, quando o mesmo *gate* funciona tanto no sentido de entrada como no de saída - tipos de veículos que acessam, equipamentos e fluxo no dia-pico, ou seja, quantidade de veículos que passam pelo *gate* no dia de maior movimentação do ano.

Figura 4.3 – Características das Portarias de Acesso do Complexo Portuário de Cabedelo

Portaria	Via de acesso*	Quantidade de gates	Tipos de veículos que acessam	Equipamentos	Fluxo no dia-pico
Autoridade Portuária	Rua Pres. João Pessoa	1 de entrada	Caminhões e carros de passeio	Câmeras OCR, leitores de cartão de proximidade e balanças	313 caminhões
		1 de saída			29 carros de passeio
Consórcio Nordeste II	Rua Coronel José Teles	1 reversível	Caminhões	Leitores de cartão de proximidade	8 caminhões
M. Dias Brano	Av. Cassiano da Cunha Nóbrega	2 reversíveis	Caminhões	Balança	168 caminhões
Mineração Coto	Rua Augusto Chericate	1 de entrada	Caminhões	Inexistente	64 caminhões
		1 de saída			
Consórcio Nordeste I	Rua Francisco Serafim	1 reversível	Caminhões	Inexistente	40 caminhões
TECAB	Rua Augusto Chericate	1 de entrada	Caminhões	Leitores biométricos	150 caminhões
		1 de saída		Balança ¹	
		1 reversível			
Terminal Oxbow	Rua Jair Cunha Cavalcanti	1 de entrada	Caminhões e carros de passeio	Inexistente	59 caminhões
		1 de saída			20 carros de passeio
Consórcio Nordeste III	Rua Coronel José Teles	1 de entrada	Caminhões	Inexistente	51 caminhões
		1 de saí			

¹ Balança somente no *gate* reversível.

¹ Balança somente no *gate* reversível.

Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Os equipamentos considerados no referido PDZ e identificados nas portarias foram: leitores biométricos, leitores RFID (do inglês - *Radio-Frequency Identification*), que se referem aos leitores de cartão de proximidade, e balanças rodoviárias.

Intraporto

As ruas internas possuem nomenclatura e extensão conforme apresentado na imagem e respectiva tabela do PDZ abaixo colacionadas:

Figura 4.4 – Ruas Intraporto



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Figura 4.5 – Extensão das Ruas Intraporto

Trecho	Extensão (km)
Rua A	0,523
Rua B	0,524
Rua C	0,402
Rua D	0,107
Rua E	0,137
Rua F	0,044
Rua G	0,081
Rua H	0,078
Rua I	0,112
Rua J	0,073
Rua K	0,085

Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Após adentrar o Porto Público pela portaria de acesso, os caminhões fazem a pesagem na balança de entrada, ao lado da guarita, e seguem para a operação. Na sequência, após os veículos realizarem o carregamento ou o descarregamento, prosseguem novamente em direção à balança mais antiga para uma nova pesagem e, posteriormente, seguem para o *gate* de saída.

De acordo com o próprio PDZ atualizado do Porto, as vias internas encontram-se todas pavimentadas, mas com estado de conservação ruim. A maior parte é pavimentada com paralelepípedos regulares de rocha, no entanto, em frente ao cais, há trechos com blocos de concreto intertravados e outros em que os blocos foram revestidos por uma camada de concreto. O trecho de cais que compreende os Berços 107 e 103/105 recebeu pavimentação asfáltica no ano de 2021.

Comprovamos com o referido documento que a falta de manutenção se torna aparente em locais onde ocorre afundamento nas trilhas de roda, sugerindo que o pavimento já é antigo e necessita de reforço. Além disso, é possível observar uma grande irregularidade no pavimento, que, aliado à inexistência de drenagem, provoca acúmulo de água. Segundo a Autoridade Portuária, em razão da falta de recursos, o pavimento vem sendo restaurado por partes, em concreto, atendendo prioritariamente aos pontos mais críticos.

Figura 4.6 – Condições do Pavimento das Ruas Intraporto



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

A boa notícia é que a DOCAS-PB já possui projeto executivo para adequação do pavimento das vias internas do Porto, com utilização de *brickpavers*, orçado em aproximadamente R\$ 12.500.000,00, o qual também já está contemplado no rol de obras a serem executadas pela Autoridade Portuária em decorrência do leilão da área AI-01 do Porto de Cabedelo.

Por sua vez, no que se refere à malha ferroviária, insta salientar que o transporte de cargas pelo modal ferroviário encerrou-se em 2010, e a movimentação ocorria apenas no sentido importação, ou seja, com origem no Complexo e destino às cidades do interior, como Missão Velha (CE) e Campina Grande (PB), por exemplo.

No Porto de Cabedelo, o acesso ferroviário era feito por meio do Ramal de Cabedelo, uma linha da FTL entre os pátios de Paula Cavalcanti e de Cabedelo. As características da infraestrutura desse ramal são as seguintes:

Figura 4.7 – Características da ferrovia de acesso ao porto de cabedelo

Ferrovia Transnordestina Logística	
Característica	Ramal de Cabedelo
Extensão	50,025 km
Bitola	Métrica
Linha	Singela
Perfil do trilho	TR32-TR37
Fixação	Rígida
Dormente	Concreto/Madeira
Taxa de dormentação	1510
Bitola	Métrica
Carga máxima por eixo	20
Velocidade média autorizada (VMA)	Sem operação para cargas

Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Apesar de atualmente o Porto de Cabedelo não utilizar mais o transporte ferroviário de cargas, não haveria limitação técnica que inviabilize essa operação no futuro, inclusive a concessionária da ferrovia dispõe de pátio para manobra e ramais para o cais e para a área primária do Porto Organizado.

4.2. Condições dos armazéns e pátios públicos

O Porto conta atualmente com cinco armazéns de 2 mil m² de área cada, totalizando 10.000m², visto que os armazéns 3, 5 e 8 foram demolidos recentemente e as áreas dos antigos armazéns 3 e 5 foram preparadas para a armazenagem de contêineres.

Os armazéns 4 e 6 são destinados à carga geral que chega em contêineres, cuja operação ocorre no regime de Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA). Essa carga (pneu, vinhos etc.) é desembarcada em outra unidade local de recinto aduaneiro, transportada via rodovia e nacionalizada no Porto de Cabedelo. O armazém 6 também é utilizado pelos órgãos anuentes para fiscalização, inspeção, desova, ova e carregamento de contêineres e caminhão baú.

Os armazéns e pátios estão atualmente passando por reforma, devido a questões patológicas da estrutura, cujo projeto de reforma geral do armazém 4 e de reforma e reconstrução dos armazéns 1, 2, 6 e 7. A reforma conta com recursos decorrentes da exploração do patrimônio da União por meio da antecipação de receitas do arrendamento firmado com a NORDESTE LOGÍSTICA I S.A.

Figura 4.8 – Reforma dos armazéns 1, 2, 4, 6 e 7



Fonte: elaboração própria.

A área primária do Porto de Cabedelo dispõe de 6.000m² (seis mil metros quadrados) de pátio descoberto, de uso público e administrado pela DOCAS-PB, para armazenagem de contêineres e cargas de projetos. Essa área corresponde às áreas dos antigos armazéns 3, 5 e 8.

Figura 4.9 – Pátio público da área primária do porto



Fonte: elaboração própria.

4.3. Condições da Infraestrutura de Atracação (Cais, Defensas e Cabeços de Amarração)

A infraestrutura de acostagem do Porto de Cabedelo conta com 602 metros de comprimento de cais público acostável, dividido em três berços de atracação: 101, 103, 105 e 107, com profundidade igual a 11 metros e calado máximo autorizado de 9,14 metros. Sua característica contínua possibilita a atracação de até três navios simultaneamente, obedecendo a destinação de cada berço.

Figura 4.10 – Localização dos berços de atracação



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Os Berços estão caracterizados nas tabelas abaixo, podendo também ser visualizado logo a seguir o estado atual de conservação de suas defensas e dos cabeços de amarração.

Figura 4.11 – Características dos berços de atracação

BERÇO 101	
Localização	Em frente ao armazém 01
Destinação principal	Granel Líquido
Principais produtos movimentados	Diesel, Gasolina e Biocombustíveis
Quantidade de cabeços	09 (nove)
Comprimento	182m
Largura	17,5m
Profundidade	11m
Calado homologado	9,14m
Ano de construção	1978
Sobrecarga suportada	4t/m ²
Pavimentação	Blocos sextavado
Estado de conservação	Necessitando de reparos importantes (classificação ROSS-HEIDECKE)
Tipo das defensas	Cônicas com painéis
Características Construtivas (Tipologia do Berço)	Cais de cortina de estacas e bloco de coroamento atirantado, estaqueado sobre aterro

BERÇO 103/105	
Localização	Em frente aos pátios 01 e 02
Destinação principal	Granel Sólido e Carga Geral
Principais produtos movimentados	Petcoque, ilmenita, blocos de granito, pás eólicas
Quantidade de cabeços	07 (sete)
Comprimento	210m
Largura	18,4m
Profundidade	11m
Calado homologado	9,14m
Ano de construção	1978
Sobrecarga suportada	4t/m ²
Pavimentação	Concreto armado
Estado de conservação	Necessitando de reparos importantes (classificação ROSS-HEIDECKE)
Tipo das defensas	Cilíndricas
Características Construtivas (Tipologia do Berço)	Cais de cortina de estacas e bloco de coroamento atirantado, estaqueado sobre aterro

BERÇO 107	
Localização	Em frente ao armazém 05
Destinação principal	Granel Sólido e Carga Geral
Principais produtos movimentados	Trigo, Malte, Cevada
Quantidade de cabeços	08 (oito)
Comprimento	210m
Largura	18,4m
Profundidade	11m
Calado homologado	9,14m
Ano de construção	1959
Sobrecarga suportada	4t/m ²
Pavimentação	Concreto armado
Estado de conservação	Necessitando de reparos importantes (classificação ROSS-HEIDECKE)
Tipo das defensas	Cilíndricas
Características Construtivas (Tipologia do Berço)	Cais de cortina de estacas, estaqueado sobre aterro, complementado com cais estaqueado, sobre enrocamento de pedras

Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Figura 4.12 – Estado de conservação das defensas e cabeços de amarração



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

4.4. Condições de Acesso Aquaviário (Profundidade do Canal de Acesso e dos Berços de Atracação e Eventuais Restrições)

Conforme o novo PDZ aprovado em 2021, não existe navegação de carga hidroviária na região, ocorre trânsito de embarcações recreativas e de pequenas embarcações de travessia entre os municípios de Cabedelo e Lucena. Esse tráfego não atrapalha ou impede a operação atual e prevista para o Porto.

Os acessos hidroviários do Porto de Cabedelo são o fluvial e o marítimo. Este é realizado através da barra, na entrada do estuário do rio Paraíba do Norte, para embarcações com calado até 9,14 metros, na maré de 1,90 metros. Com este calado é possível atracar navios com até 200 metros de comprimento e boca de 40 metros.

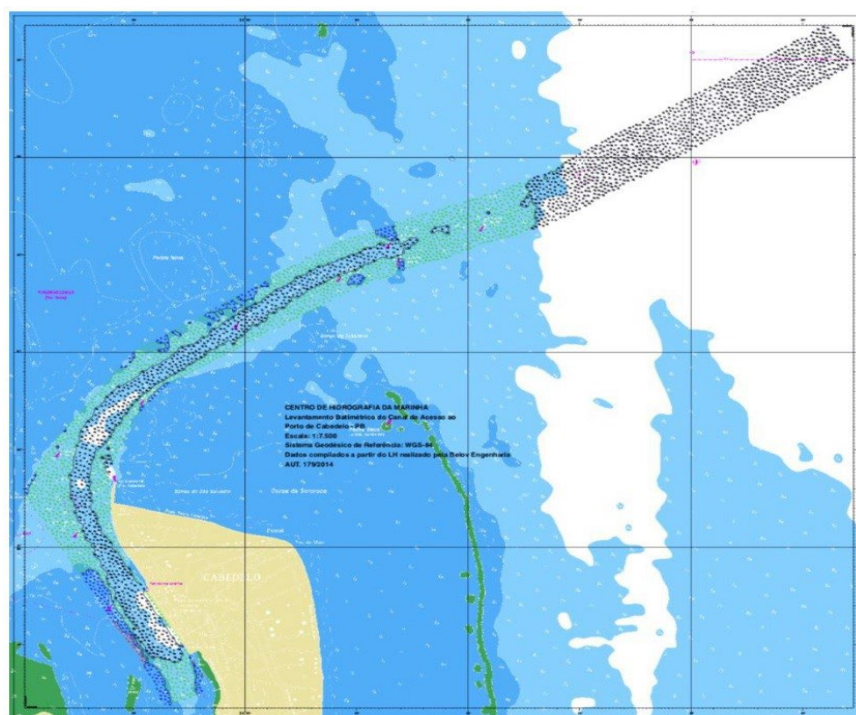
O acesso fluvial ocorre através do rio Paraíba, com condições de navegabilidade para embarcações com calado máximo de 6,0 metros. São águas fluviais tranquilas que possibilitam o transporte de passeio e recreio, podendo viabilizar também a movimentação de cargas entre o porto e o retroporto do Jacaré. Este tipo de transporte deve ser investido e mais valorizado pela gestão do Porto, a fim de diminuir a movimentação de veículos automotores nas vias e rodovias que ligam estas duas áreas.

O canal de acesso ao Porto tem 3 milhas náuticas (5,556 km) de extensão, compreendendo um trecho de 1 milha náutica (1,852 km), com 120 m de largura, entre as boias luminosas nº 2 e nº 6; e um trecho de 2 milhas náuticas (3,704 km), com 150 m de largura, da boia luminosa nº 6 até as proximidades do cais do Porto. O tempo de navegação, desde o embarque do práctico até a bacia de evolução, é em torno de 50 minutos (CDPB, 2007).

O calado máximo dos navios para trafegar na bacia de evolução é de 9,14 metros, com uma preamar mínima de 1,9 m. A atracação no cais é liberada para navios com comprimento de até 200 m e boca de 40 m, tendo velocidade máxima de navegação autorizada de 6 nós, devendo os prácticos e comandantes observarem as condições de momento (corrente de maré, calado, deslocamento etc.), de modo a garantir durante todo o percurso a segurança da navegação, da vida humana e a preservação do meio ambiente. O tempo de navegação, desde o embarque do práctico até a bacia de evolução, é em torno de 50 minutos. Segundo o Roteiro Costa Leste da Marinha do Brasil, é proibido o fundeio no canal de acesso, exceto em casos de emergência devidamente justificadas.

O canal de acesso do Porto de Cabedelo pode ser identificado através da Carta Náutica nº 830 DHN e na batimetria colacionada na imagem abaixo:

Figura 4.13 – Canal de acesso do porto

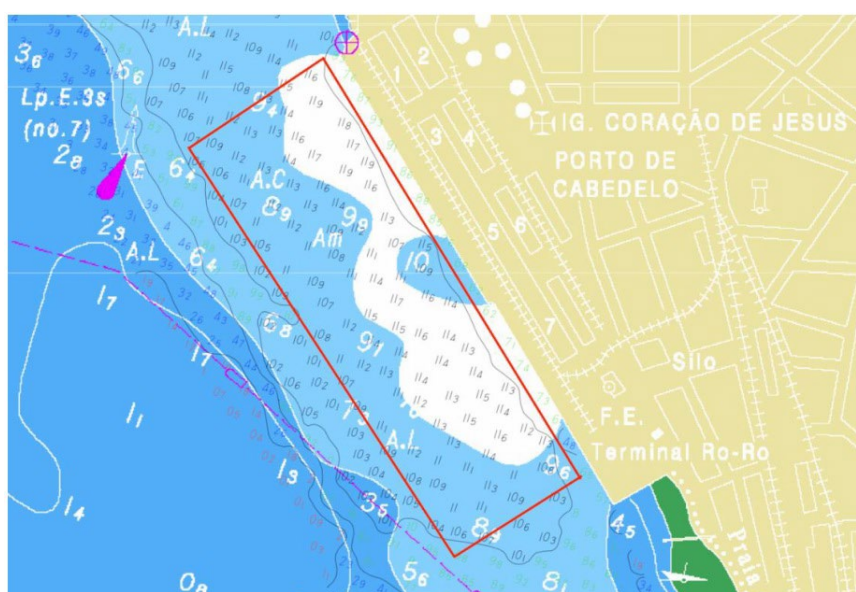


Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Nesse particular, a já citada conclusão da obra de dragagem do canal de acesso ainda para este ano de 2022, com recursos próprios do Governo do Estado da Paraíba, permitirá receber embarcações com calado de até 11 metros de profundidade e certamente promoverá o crescimento das operações no Porto.

Já a bacia de evolução do Porto de Cabedelo situa-se em frente ao cais do Porto, com uma extensão de 600m, por 270m de largura, e profundidade que varia entre 10,1m e 11,7m. Segundo o Roteiro Costa Leste da Marinha do Brasil, é proibido o fundeio na bacia de evolução, exceto em casos de emergência devidamente justificadas. Após a dragagem, a bacia de evolução passará a ter 320m de largura, permitindo a manobra de navios maiores.

Figura 4.14 – Bacia de Evolução



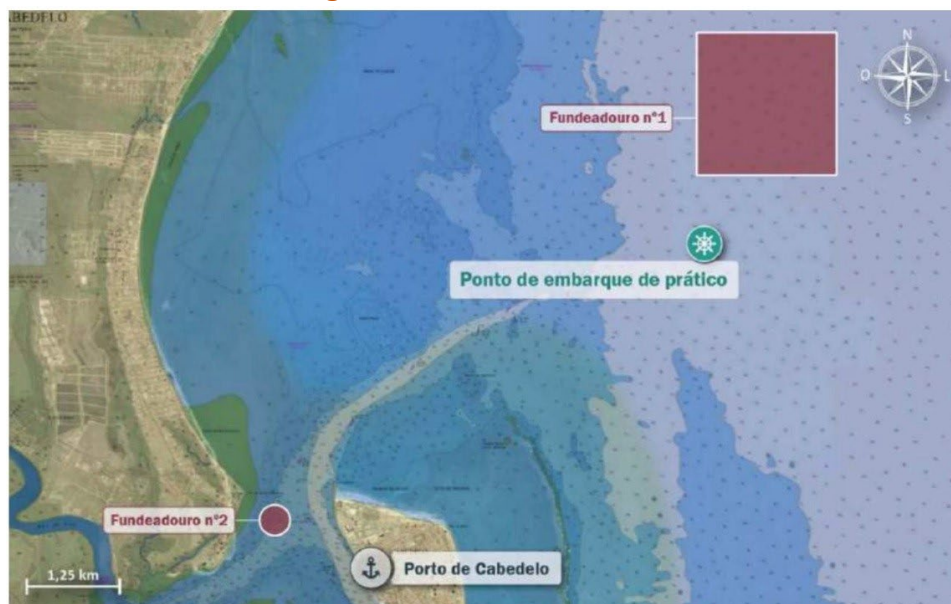
Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Existem dois fundeadouros disponíveis nas proximidades do Porto de Cabedelo. O principal fundeadouro, de nº 1, fica próximo ao Farol da Pedra com área aproximadamente de 3.404.000m², profundidade média de 15,5m, comprimento aproximado de 1850m, largura aproximada de 1840m, sendo desabrigado dos ventos e vagas de NE e SE.

O fundeadouro de nº 2, com área aproximadamente de 115.019,00m², profundidade média de 5m, diâmetro de 383m, que fica próximo à Ponta de Santo Antônio, é apenas para barcos de pequeno porte, de até 70m de comprimento e 5m de calado, sendo abrigado dos ventos e vagas de E e S.

A localização desses fundeadouros pode ser verificada na Carta Náutica de nº 830. Confira-se:

Figura 4.15 – Fundeadouros



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

Por sua vez, o acesso marítimo ao canal do Porto de Cabedelo é realizado pela barra, entre as boias do tipo BLE de números 1 e 2, com largura de 195m e profundidade média 9 metros. A boia BLE de número 1 fica localizada nas seguintes coordenadas: 06° 56'12"S e 34° 48'46,54"W, enquanto que a boia BLE de número 2 fica localizada nas seguintes coordenadas: 06°56'14,53"S e 34°48'45,27"W. Após a dragagem, a profundidade do local será de 11m.

No que se refere a interferências, o canal de acesso e bacia de evolução do Porto de Cabedelo sofrem pouca interferência em relação ao tráfego de balsas e embarcações de pequeno porte. Atualmente, o transporte de veículos e passageiros entre os municípios de Cabedelo e Lucena (praia de Costinha) é realizado através de *ferry-boat* que funciona diariamente no horário das 06h às 21h, com saídas a cada hora. O tempo de navegação entre os municípios é de 30 minutos.

Figura 4.16 – Travessia entre os municípios de Cabedelo e Lucena



Fonte: PDZ aprovado em 2021.

4.5. Condições do sistema de combate a incêndio

Atualmente está sendo construído o novo sistema de combate à incêndio, inicialmente contemplado para ser realizado com recursos federais da já mencionada antecipação de receitas do arrendamento firmado com a NORDESTE LOGÍSTICA I S.A., mas que teve sua execução antecipada com recursos estaduais próprios do Governo do Estado da Paraíba (R\$ 1,9 milhão de reais), tendo em vista a urgência da referida demanda.

A Fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em conjunto com a Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis do Estado da Paraíba tem acompanhado o andamento das obras, que segundo dados da Companhia Docas, já se encontra com 70% dos trabalhos concluídos. A obra projeta 635 metros do sistema de tubulação de hidrantes, 985m de cabos blindados para o sistema de alarme de incêndio, além da instalação de hidrantes simples e duplos, sistema de pressurização, sinalizações e sistema de proteção contra descargas atmosféricas. Trata-se de uma demanda fiscal histórica e importante e que também tem contado com o apoio e a supervisão do Corpo de Bombeiros do Estado da Paraíba, que desde 2015 vinha concedendo certificações transitórias ao Porto.

4.6. Condições do Sistema de Controle de Acesso e de Segurança / Declaração de Cumprimento da CONPORTOS (ISPS CODE)

Item importante de segurança, o sistema de controle de acesso de veículos e pessoas foi uma das exigências da CESPORTOS-PB, conforme auditoria realizada em 2014. O referido investimento foi implementado em 2016, e aliado à implantação do Sistema CFTV, proteção e armazenamento de dados,

reforço na estrutura de segurança perimetral e aumento do efetivo disponibilizado na segurança portuária, culminou com a concessão da Declaração de Cumprimento de nº 32/2021 da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos (CONPORTOS), Terminais e Vias Navegáveis.

A referida certificação denominada ISPS *Code* foi obtida após diversas auditorias e após a verificação do cumprimento integral da legislação atinente à matéria, como se pode comprovar nos autos do processo nº [50300.005666/2021-81](#) nesta ANTAQ.

4.7. Investimentos em Infraestrutura Realizados

Inicialmente, cabe mencionar que o ente delegatário (Governo do Estado da Paraíba) promoveu os seguintes investimentos na estrutura portuária de Cabedelo:

Tabela 4.1 – Investimentos do Governo da Paraíba

Obra	Valor (R\$)	Ano
Sinalização Náutica	2.983.013,97	2018
Recuperação do Berço 101	1.105.922,02	2018
Iluminação do Cais	411.353,00	2019
Implantação de Projeto de Combate à Incêndio	701.104,91	2021
Total no período	5.201.393,90	

Fonte: elaboração própria.

Além disso, salientamos o aporte de recursos previstos para o ano de 2022, especialmente os recursos a serem destinados na obra de dragagem de aprofundamento do canal de acesso que chegam ao montante de R\$ 86 milhões e que tem Além disso, salientamos o aporte de recursos previstos para o ano de 2022, especialmente os recursos a serem destinados na obra de dragagem de aprofundamento do canal de acesso que chegam ao montante de R\$ 86 milhões e que tem previsão pra iniciar em julho de 2022, de acordo com a notícia disponível no link: <https://navalportoestaleiro.com/porto-de-cabedelo-recebe-plano-de-investimentos-em-infraestrutura-e-projeto-de-obras-de-dragagem-para-operacoes-de-transporte-de-cargas-com-navios-de-grande-porte/>.

Também constatamos algum volume de recursos próprios investidos pela Administração Portuária no Período de 2016 a 2021, vejamos:

Tabela 4.2 – Investimentos próprios

Ano	Valor (R\$)
2016	758.377,00
2017	1.341.138,34
2018	659.707,00
2019	535.287,86
2020	461.164,50

Fonte: elaboração própria.

4.8. Conclusões

O Porto administrado pela DOCAS-PB está devidamente equipado com estruturas operacionais, incluindo vias de acesso aquaviário e de circulação terrestre interna, estruturas de atracação, assim como possui áreas públicas de armazenagem. Nota-se, contudo, que há desafios por ser um Porto com estruturas antigas, mescladas com algumas estruturas já modernizadas, assim como bens a serem reformados (falta de manutenção na malha ferroviária) e substituídos.

Apesar das estruturas estarem operacionais, não há como negar seus impactos desafiadores na produtividade do porto. Por outro lado, também observamos a realização de projetos de melhoria, como o novo sistema de combate a incêndio, a reforma do cais dos armazéns, das vias de circulação interna, aumento da tancagem de graneis líquidos, implantação do pátio regulador de caminhões e dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário.

Por fim, quanto às estruturas de segurança, tanto em relação ao conceito de *safety* quanto *security*, a DOCAS-PB atende satisfatoriamente às normas do Corpo de Bombeiros e da CONPORTOS.

5. DA EXPLORAÇÃO DE ÁREAS

Este tópico visa apresentar a situação da exploração das áreas operacionais do Porto de Cabedelo, incluindo as receitas por arrendamento, a situação dos contratos e a regularização de áreas.

5.1. Receitas por Arrendamento

Atualmente, o Porto de Cabedelo possui 07 Contratos de Arrendamentos Ativos e Operacionais, nos quais é visível o volume de investimentos privados a serem alocados pelas empresas arrendatárias nas respectivas áreas de exploração.

Ainda no Ano de 2021, para efeito de marco temporal da análise, a Companhia Docas da Paraíba recebeu, em conjunto com os valores de arrendamentos das empresas BR Distribuidora (sucrida em abril/2021 por Nordeste Logística III), Transpetro (sucrida em abril/2021 por Nordeste Logística II), Raízen (sucrida em abril/2021 por Nordeste Logística I), Oxbow Brasil Energia, Top Log, M. Dias Branco e Mineração Coto, o valor de R\$ 5.053.157,92, o que corresponde à 45% da receita líquida total da Autoridade Portuária, que foi de R\$ 11.211.373,00 em 2021.

Para efeito de demonstração da evolução desta natureza de receita em comparação com a receita líquida total no período de 2016 a 2021, vejamos a tabela a seguir:

Tabela 5.1 – Evolução da receita arrendamentos x Receita líquida total

Ano	Receita arrendamentos (R\$)	Receita Líquida Total (R\$)
2016	2.995.302,81	7.928.893,89
2017	3.591.619,75	9.123.021,37
2018	4.317.771,71	10.022.046,63
2019	5.456.605,96	10.416.340,08
2020	5.262.697,68	10.646.287,20
2021	5.053.157,92	11.211.373,00

Fonte: elaboração própria.

Os dados acima mostram a importância das receitas dos arrendamentos para a Companhia Docas da Paraíba, que correspondem a quase metade da sua receita líquida total.

Nota-se uma redução na receita auferida dos arrendamentos, que se justifica pelo reflexo da pandemia de Covid-19 e pelos primeiros anos para a implantação da estrutura de movimentação das arrendatárias Nordeste I, Nordeste II e Nordeste III, que gradativamente elevarão o custo fixo e variável referente à exploração da área arrendada, como consta nos respectivos Contratos de Arrendamentos.

5.2. Contratos Encerrados (Contratos de Transição e Decisões Judiciais)

A última área ocupada por meio de Contrato de Transição foi objeto de entrega e devolução em 20/04/2022, que tratou especificamente da área AE-14 explorada pela empresa Mineração Coto, conforme documentado no Processo [50300.007017/2022-03](#). Dessa forma, atualmente o Porto de Cabedelo não possui áreas ocupadas com contratos encerrados.

5.3. Áreas Ociosas e Projetos de Uso

Atualmente as áreas não ocupadas são as áreas: AE-14, anteriormente arrendada à empresa Mineração Coto, que promoveu devolução da área em 20/04/2022; e as áreas DJ-02 e DJ-03 que estão localizadas no setor de expansão portuária no bairro do Jacaré, em Cabedelo/PB.

5.4. Conclusões

A DOCAS-PB possui sete contratos de arrendamentos operacionais, que geram receitas relevantes para a Autoridade Portuária. No que se refere ao valor total pago em 2021, percebemos uma distribuição aproximada de receitas entre o primeiro e segundo contratos com maior valor total pago (TECAB e Nordeste I) e também entre o terceiro e quarto contratos (M. D. BRANCO e TOP LOG). Tal fato revela situação favorável à DOCAS-PB por não representar um fator de risco pela eventual perda de mais de 50% das receitas contratuais com apenas um contrato (vide apêndice 6, coluna 4).

Além dos contratos já operacionais, a DOCAS-PB ainda possui diversas outras áreas com potencial de uso operacional e de geração de receitas adicionais.

6. DOS OUTROS ASPECTOS EDUCATIVOS, AMBIENTAIS E DE CONFORMIDADE REGULATÓRIA

Este último tópico visa a apresentar ações realizadas pela DOCAS-PB que transcendem a questão empresarial ou operacional. Buscamos registrar iniciativas e produtos de valor social e ambiental.

6.1. Existência de ações educativas junto a comunidades próximas ao porto

A Companhia Docas da Paraíba apresentou em abril de 2021 um Relatório de Auditoria Ambiental, conforme as exigências dispostas na Lei nº 9.966/2000, acompanhado de registro de não conformidades apresentado no Relatório de Auditoria. Também merece menção os relatórios de controle de pragas, com dados estatísticos e implementação de ações, conforme descrito no Plano Integrado de Controle de Fauna

Sinantrópica Nociva, elaborado em julho de 2020. Quanto ao monitoramento da qualidade dos efluentes, o Porto emite laudos mensais de análise de água, nos termos da Resolução CONAMA de nº 357/2005.

Salientamos ainda a realização, desde 2017, de simulados do Plano de Ajuda Mútua da Cidade de Cabedelo - PAMCIC, com especial atenção para o último realizado em 2019 que contou com a participação de mais de quarenta órgãos e entidades, conforme se pode observar em notícia disponibilizada em diário local: <https://pbnews.com.br/noticia/20738/defesa-civil-de-cabedelo-realiza-exercicio-de-simulacao-de-acidente-com-vitimas-na-br-230>. O Porto de Cabedelo também apresenta o Plano de Controle Ambiental com a elaboração de relatórios, desde 2017, além do Plano de Emergência Individual e o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. Todos os referidos planos estão em bases atualizadas.

Por último, ressaltamos o programa de trabalho em capacitação ambiental no Porto de Cabedelo, que foi implementado por oficinas de trabalho e visitas técnicas com a participação de alunos de instituições de ensino da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e do Instituto Federal da Paraíba (IFPB). Essas ações ocorrem regularmente desde 2018 e foram interrompidas no período de pandemia.

6.2. Desempenho Ambiental - IDA

A ANTAQ começou a mensurar o desempenho ambiental dos portos e instalações portuárias em 2012, por meio do Indicador de Desempenho Ambiental (IDA). Esse índice avalia por meio de um conjunto de outros indicadores a eficiência e a qualidade da gestão ambiental, a partir do preenchimento de um questionário, para portos e instalações portuárias. Desde o início de sua mensuração, o Evolução do IDA sofreu algumas alterações em sua composição, porém, sempre mantendo sua essência.

A tabela abaixo apresenta a série histórica de resultados deste índice para o Porto de Cabedelo, de 2016 a 2020, assim como sua posição relativa (ranking) quanto aos demais portos brasileiros e o valor médio das instalações portuárias. De 2016 a 2020, o Porto de Cabedelo sempre obteve pontuação no IDA inferior à média da pontuação de todos os portos. Além disso, no mesmo período, caiu da 17ª posição para 24ª, apesar de ter apresentado uma melhoria no IDA nos dois últimos anos da série. Ou seja, na contramão da média do IDA dos portos no Brasil que evoluiu cerca de 23,5%, o IDA do Porto de Cabedelo quase não apresentou melhoria.

Tabela 6.1 – Evolução do Indicador de Desempenho Ambiental (IDA)

Ano	Posição no ranking	Valor do IDA	Média IDA dos portos
2016	17°	60,87	61,73
2017	22°	53,14	63,82
2018	21°	51,44	63,66
2019	21°	59,43	68,82
2020	24°	64,20	76,28

Fonte: elaboração própria.

6.3. Indicadores de Conformidade Regulatória

Desde 2020 a ANTAQ vem utilizando um novo modelo fiscalizatório: a fiscalização responsiva. Essa metodologia auxilia na construção dos planos de fiscalização e possuem como base o grau de risco de cometimento de infração pelo fiscalizado. Com isso, as empresas fiscalizadas possuem uma classificação de risco baseada nos históricos de fiscalizações desta Agência. Por isso, o grau de risco é um selo da conduta

identificada em fiscalização da empresa. O menor grau de risco é “A” e o maior é o “C”. Cumpre destacar que as ações fiscais da ANTAQ nas Autoridades Portuárias possuem diversos prismas, observando a regularidade fiscal, o atendimento de normas ambientais, normas de segurança, normas relacionadas a operação, normas específicas regulatórias, entre outras.

Isto posto, podemos entender que a classificação de risco do ente fiscalizado reflete em certa medida o grau de conformidade regulatória. A Docas-PB, desde 2020 teve sua classificação de risco em “A1”, ou seja, o menor grau de risco dentro da classificação da ANTAQ; considerando-se, portanto, que a DOCAS-PB vem cumprindo adequadamente o marco regulatório neste intervalo de tempo.

Reiteramos, uma vez mais, que a DOCAS-PB recentemente ganhou o Prêmio ANTAQ 2021, ficando em terceiro lugar nacional na categoria Conformidade Regulatória, o que também evidencia a tendência de melhoria contínua da atual Gestão (vide o link: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/2021/10/15/porto-de-cabedelo-ganha-3o-lugar-na-categoria-conformidade-regulatoria-do-premio-antaq-2021/>).

6.4. Conclusões

Percebemos que a DOCAS-PB tem-se mostrado atuante e participativa no que se refere às ações educativas junto à comunidade e também no que tange aos indicadores de conformidade regulatória, porém, mantendo-se ainda aquém quanto ao desempenho ambiental quando comparada aos demais Portos brasileiros, o que pode ser explicado, em grande parte, por sua atual vocação na movimentação de graneis sólidos (malte de cevada e coque de petróleo) com altos índices de produção de poeira, notoriamente mais difícil de ser controlada quando comparada à movimentação “limpa” de carga containerizada dos demais Portos.

7. COMENTÁRIOS FINAIS

Os resultados financeiros da DOCAS-PB ao longo do período analisado têm sido pouco expressivos, com retornos negativos (de 2015 a 2017) ou oscilando próximo a zero (de 2018 a 2021). Além disso, ficou evidenciado que a interveniente do delegatário não dispõe de liquidez para fazer frente aos seus compromissos de curto e longo prazo, bem como possui um elevado nível de endividamento, eminentemente relacionados ao passivo trabalhista que vem sendo pago de forma parcelada.

As obras de ampliação do Porto e de melhoria significativa do nível de serviço portuário, por sua vez, estão dependentes de aportes do delegatário ou de investimentos privados decorrentes de novas concessões. Nesse contexto, o crescimento contínuo de receitas é importante para que a empresa consiga honrar seus compromissos com o parcelamento das dívidas trabalhistas, bem como realizar a manutenção da infraestrutura portuária.

Por outro lado, do ponto de vista das operações, o Porto de Cabedelo apresenta tendência de crescimento na movimentação de carga, que está concentrada em graneis sólidos e líquidos, com destaque nos últimos dois anos para um aumento relevante na movimentação de coque de petróleo.

Os berços de atracação possuem taxa de ocupação média próxima de 20% e, portanto, os tempos de espera para atracação são bem inferiores à média nacional, indicando potencial de crescimento na movimentação de cargas sem que ocorram gargalos, devendo a Autoridade Portuária se planejar para otimizar a utilização das instalações, pois há tendência de aumento do porte dos navios de graneis sólidos, o que pode

demandar a utilização de mais de um berço para apenas um navio, ainda mais com a iminente dragagem de aprofundamento do canal de acesso, bacia de evolução e cais, que permitirá o recebimento de navios com calado autorizado de até onze metros.

O fato do Porto Organizado de Cabedelo ter-se tornado o primeiro Porto Público do Brasil com 100% de sua área regularizada está alinhado à adoção das boas práticas de gestão, que ainda colocaram o Porto em consonância com as regras internacionais de segurança (ISPS *Code*) mediante a obtenção da certificação da CONPORTOS.

Também merece destaque, como aspecto positivo, a continuidade da Gestão Portuária, pois não houve mudança de administradores na Companhia Docas da Paraíba nos últimos seis anos - o que é raro na administração dos Portos Públicos, em especial nos Portos delegados a Estados. Tal medida favorece a continuidade de ações e a realização de um planejamento de longo prazo.

Isso demonstra que o delegatário enxerga a importância do Porto para a economia do Estado da Paraíba. Tanto é assim que nos últimos anos foram realizados aportes do delegatário na infraestrutura do Porto e, mais recentemente, foram assinados os contratos para as obras de dragagem e a implantação de um pátio de triagem para caminhões, totalizando cerca de 97 milhões de reais em recursos provenientes do Estado (R\$ 85 milhões) e do parceiro privado cessionário do Pátio de Regulação de Caminhões (R\$ 12 milhões).

8. DAS RECOMENDAÇÕES À AUTORIDADE PORTUÁRIA

- Priorizar a quitação das dívidas trabalhistas, que é fundamental para a saúde financeira da Companhia Docas da Paraíba e consequentemente para a adequada manutenção da infraestrutura e dos serviços portuários, permitindo que o Porto de Cabedelo alcance todo o seu potencial.
- Agilizar os processos de contratação e execução das obras de melhoria da infraestrutura do porto com os recursos provenientes da antecipação de tarifas do contrato de arrendamento da empresa Nordeste Logística I (contrato nº 05/2019), considerando que o contrato foi celebrado em 2019 e apenas uma pequena parte dos recursos foi efetivamente investida. Portanto, considerando a escassez de recursos próprios para a realização dos investimentos, é fundamental que a Docas/PB se empenhe na utilização dessa alternativa de recursos para modernizar a infraestrutura.
- Analisar a viabilidade/pertinência de se modificar o regulamento de exploração do porto a fim de criar regras específicas para a operação de embarque de coque de petróleo, tendo em vista o aumento da movimentação desse tipo de carga nos últimos anos e que a forma como as operações são atualmente realizadas (descarga no cais e utilização de *grabs* e pás carregadeiras para o recheio da carga) não é a mais eficiente.

FÁBIO ALECANDRO DE MELO BONIFACIO

Especialista em Regulação

GIOVANNI GIUSEPPE DA NOBREGA MARINHO

Especialista em Regulação

HENRIQUE JOSÉ DE SOBRAL CINTRA

Especialista em Regulação

RAFAEL DUARTE FERREIRA DA SILVA

Especialista em Regulação

APÊNDICE 1 – FÓRMULAS DOS INDICADORES ECONÔMICO-FINANCEIROS

Indicadores de Liquidez e Endividamento

Liquidez Corrente - indica o quanto a empresa tem a receber no curto prazo em relação ao quanto tem a pagar no mesmo período.

$$ILC = \text{Ativo Circulante} / \text{Passivo circulante}$$

Liquidez Geral - indica quanto a empresa possui em dinheiro, bens e direitos realizáveis à curto e longo prazo, para fazer face à totalidade de suas dívidas.

$$LG = (\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}) / (\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo})$$

Capital de Giro Líquido (CGL) - indica o tamanho do "colchão" de liquidez, pois representa a parcela dos investimentos de curto prazo financiados por fontes de longo prazo.

$$CGL = AC - PC$$

Indicador de Endividamento - mede o nível geral de endividamento da empresa, permitindo acompanhar a evolução do trato da dívida.

$$IE = [\text{Passivo Circulante} + \text{Não Circulante} / \text{Ativo (SALVO bens da União e concessões)}] \times 100$$

Endividamento Financeiro - mede a relação entre o que a empresa está devendo a terceiros e o que foi investido pelos acionistas.

$$EF = \text{Dívida Bruta} / \text{Patrimônio Líquido}$$

Indicadores de Resultado

Margem Líquida - porcentagem de lucro líquido que uma determinada empresa possui em relação a sua receita total.

$$MARG LIQ = \text{Lucro Líquido} / \text{Receita Líquida}$$

Margem EBITDA - métrica para medir a eficiência operacional de uma empresa. Isso porque ela indica a margem de lucro da companhia sem considerar custos como juros, impostos, depreciação e amortização.

$$MARG EBITDA = \text{EBITDA} / \text{Receita Líquida}$$

Indicador de Retorno sobre o Patrimônio Líquido (ROE) - mede a capacidade que uma empresa tem de gerar valor ao negócio e aos investidores com base nos recursos que a própria empresa possui.

$$ROE = \text{Lucro Líquido} / \text{Patrimônio Líquido}$$

Indicador de Retorno sobre os Ativos (ROA) - indica quanto a empresa gera de lucro para cada R\$1,00 investido e identifica o grau de eficiência com que os ativos são usados para a prestação do serviço portuário.

$$ROA (\%) = (\text{Lucro líquido} / \text{Total do Ativo}) \times 100$$

APÊNDICE 2 – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA

Tabela 1 – Movimentação de carga

Ano	Granel Líquido (ton)	Granel Sólido (ton)	Total movimentado (ton)
2016	475.755	486.372	962.127
2017	434.960	535.177	970.137
2018	481.501	699.060	1.180.560
2019	466.438	772.180	1.238.618
2020	404.225	722.748	1.126.973
2021	411.327	896.002	1.307.329

Fonte: elaboração própria.

* Não houve registro de movimentação de carga geral ou containerizada.

Tabela 2 – Participação de cada perfil de carga no total de carga movimentada

Ano	Granel Líquido	Granel Sólido
2016	49,45%	50,55%
2017	44,83%	55,17%
2018	40,79%	59,21%
2019	37,66%	62,34%
2020	35,87%	64,13%
2021	31,46%	68,54%

Fonte: elaboração própria.

APÊNDICE 3 – PRANCHA MÉDIA OPERACIONAL (PMO) E GERAL (PMG)

Tabela 3 – Prancha média operacional (PMO) e prancha média geral (PMG)

Ano	Graneis sólidos			Graneis Líquidos		
	Consignação Média em ton/navio.	Prancha Média Operacional em ton/hora.	Prancha Média Geral em ton/hora.	Consignação Média em ton/navio.	Prancha Média Operacional em ton/hora.	Prancha Média Geral em ton/hora.
2016	11.054	148,1	119,9	9.149	527,4	301,9
2017	9.730	143,7	113,1	6.796	561,3	258,1
2018	15.888	198,2	163,5	8.598	474,5	261,2
2019	17.550	253,4	203,9	10.365	570,8	318,1
2020	15.057	195	159	10.638	652,7	325,9
2021	15.186	237,6	201,9	9.794	548,9	262,9

Fonte: elaboração própria.

Tabela 4 – Consignação média por navio

Ano	Total de Atracações	Consignação Média (ton/navio)
2016	98	9.826
2017	119	8.152
2018	100	11.806
2019	89	13.917
2020	86	13.104
2021	101	12.944

Fonte: elaboração própria.

APÊNDICE 4 – TAXA DE OCUPAÇÃO DOS BERÇOS DE ATRACAÇÃO

De acordo com o "Produto 5 – Estudo de Caso" do Projeto de Cooperação Técnica Internacional BRA 13/013, firmado entre o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a taxa de ocupação do berço expressa a ocupação do berço ao longo de determinado período. Basicamente é função da quantidade de atracções no berço, frequência / intervalo das escalas e tempos totais de operação dos navios (vide link: https://www.epl.gov.br/html/objects/downloadblob.php?cod_blob=6428).

Essa taxa de ocupação é calculada pela divisão das horas de bloqueio dos berços pelas horas anuais de disponibilidade dos berços. As horas de bloqueio dos berços foram computadas do intervalo total de tempo desde a atracção até a desatracção de cada navio (SEI nº [1603090](#)), e então divididas pelas horas anuais de disponibilidade de 8.670 horas, pois o Porto de Cabedelo está disponível 365 dias por ano (365 dias x 24 horas/dia = 8.670 horas), cujo resultado segue na tabela abaixo:

Tabela 5 – Taxa de ocupação dos berços de atracção

	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
Berço	Horas de Bloqueio do Berço	Taxa de Ocupação	Horas de Bloqueio do Berço	Taxa de Ocupação	Horas de Bloqueio do Berço	Taxa de Ocupação	Horas de Bloqueio do Berço	Taxa de Ocupação	Horas de Bloqueio do Berço	Taxa de Ocupação	Horas de Bloqueio do Berço	Taxa de Ocupação
101	1.716,73	19,60%	1.685,23	19,24%	1.843,43	21,04%	1.443,73	16,48%	1.240,30	14,16%	1.564,58	17,86%
103	1.107,72	12,65%	1.015,58	11,59%	1.068,60	12,20%	1.038,43	11,85%	0,00	0,00%	1.032,20	11,78%
105	570,35	6,51%	1.720,10	19,64%	1.301,98	14,86%	846,10	9,66%	2.572,22	29,36%	1.388,70	15,85%
107	2.333,82	26,64%	1.997,53	22,80%	1.906,12	21,76%	1.924,90	21,97%	2.536,17	28,85%	2.016,20	23,02%

Fonte: Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

APÊNDICE 5 – ARMAZÉNS E PÁTIOS PÚBLICOS

Tabela 6 – Armazéns e Pátios Públicos

Quantidade	Nome/Referência	Capacidade	Uso/Armazenamento	Observações
5	Armazéns nº 1, 2, 4, 6 e 7, com 2.000 m² cada	10.000 m²	Granéis sólidos e carga geral	Na área primária, em reforma (classificação ROSS-HEIDECHE)
1	Pátio descoberto	6.000 m²	Granéis sólidos, carga geral e contêineres	Na área primária, pela demolição dos armazéns nº 3, 5 e 8
1	Pátio descoberto	118.500 m²	Coque de petróleo e carvão mineral	Área DJ-05, fora da área primária, arrendada à OXBOW
6	Silos metálicos	49.150 m³	Grãos vegetais (trigo, malte, cevada e milho)	Área AI-6, na área primária, arrendada à TOP LOG
12	Silos metálicos (6) e de concreto armado (6)	48.800 t	Grãos vegetais (trigo)	Área AE-6, na área primária, arrendada à M DIAS BRANCO
7	Tanques metálicos	22.715 m³	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	Área AI-01, fora da área primária, arrendada à Nordeste I
2	Tanques metálicos	10.700 m³	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	Área AE-10, fora da área primária, arrendada à Nordeste II
6	Tanques metálicos	13.031 m³	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	Área AE-11, fora da área primária, arrendada à Nordeste III
9	Tanques metálicos	31.721 m³	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	Áreas AE-2, AE-3 e AE-4, fora da área primária, arrendada à TECAB

Fonte: PDZ aprovado em 2021.

APÊNDICE 6 – RECEITAS DE ARRENDAMENTO

Tabela 7 – Arrendamentos portuários

Empresa	Tipo de Carga	Área (m²)	Valor Total Pago em 2021 (R\$)	Término do Contrato	Valor de Investimentos Programados ou em Andamento (R\$)
Nordeste I	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	18.275	978.472,43	09/12/2044	28.221.128,01*
Nordeste II	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	18.344	51.995,94	09/12/2044	78.323.216,32
Nordeste III	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	20.465	165.265,45	06/12/2044	54.437.508,37
TECAB	Graneis líquidos (petróleo e derivados)	24.799	985.429,96	28/01/2029	46.527.127,33
TOP LOG	Graneis sólidos (trigo e malte de cevada)	7.423	646.390,29	09/10/2032	20.000.000,00**
M. DIAS BRANCO	Graneis sólidos (trigo)	37.993	736.541,34	21/12/2027	18.000.000,00**
OXBOW	Graneis sólidos (coque de petróleo)	118.500	406.560,00	12/03/2028	Sem previsão

Fonte: elaboração própria.

* Valor obtido como maior valor de outorga no Leilão da Área AI-01, a ser investido na Área Primária do Porto de Cabedelo.

** Projetos de Expansão na planta de armazenagem.