

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

**“ESCOLA SUPERIOR DE AGRICULTURA LUIZ DE QUEIROZ”**

**DEPARTAMENTO DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E SOCIOLOGIA**

**Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial ESALQ-LOG**

**TARIFAS PORTUÁRIAS: QUAIS SÃO E COMO SÃO DEFINIDAS NA  
EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR NO PORTO DE SANTOS**

**Bruna Borella Beti**

**Piracicaba**

**2013**

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	2
2. OBJETIVOS.....	4
3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	5
3.1. PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS RESPONSÁVEIS PELA EXPORTAÇÃO DO AÇÚCAR.....	5
3.1.1 PORTO DE SANTOS .....	6
3.2. COMERCIALIZAÇÃO DAS COMMODITIES BRASILEIRAS .....	7
4. MATERIAIS E MÉTODOS .....	13
5. RESULTADOS E DISCUSSÕES .....	14
5.1. TARIFAS PORTUÁRIAS .....	16
5.2. ANÁLISE DOS CUSTOS PORTUÁRIOS DE SANTOS PARA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR .....	17
5.3 TARIFAS GERAIS DO PORTO DE SANTOS .....	24
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	25
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	26
ANEXO 1 .....	30

## 1. INTRODUÇÃO

A produção de açúcar no Brasil se dá desde os primórdios da colonização portuguesa em 1530 onde, com a ação exploratória, viram uma grande possibilidade de ganho comercial. Desde então, essa atividade prossegue tendo grande valia econômica para o país. Ao longo do tempo, o setor de açúcar sofreu constantes mudanças, seja nos métodos de produção, até nas formas de comercialização e exportação do produto.

O aumento das receitas de exportação de açúcar está relacionado à possibilidade do Brasil ampliar sua participação no cenário mundial através da conquista de novos mercados. Os principais destinos da exportação de açúcar são Rússia, Nigéria, Emirados Árabes, Egito, Marrocos, Canadá e Irã, representando aproximadamente cerca de 63% do total exportado (ALCOPAR, 2003). Esse crescimento vem sendo sustentado pela exportação do açúcar VHP (*Very High Polarization*), o qual é um produto bruto que permite ao comprador transformá-lo em diferentes tipos, visto que este ainda não passou por nenhum refino. Há também a exportação do açúcar branco (cristal refinado) com maior valor agregado, sendo este embarcado em lotes de contêineres.

Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil movimentava o setor portuário anualmente cerca de 700 milhões de toneladas em mercadorias, incluindo as *commodities* que correspondem a mais de 90% do total das exportações. O sistema portuário brasileiro é composto de 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais (CNT, 2011).

O Brasil está entre os maiores exportadores de açúcar no mundo, e tem como destaque o porto de Santos no estado de São Paulo que é um dos responsáveis pela maior movimentação do produto em destino a países de fora. Segundo dados divulgados pela União da Indústria de Cana-de-açúcar (UNICA), no mês de abril de 2013 o porto de Santos juntamente com o porto de Paranaguá - que é um dos maiores portos graneleiros da América Latina - embarcaram juntos cerca de 1,085 milhão de toneladas da *commodity*, 82% acima do volume de 595 mil toneladas exportadas no mesmo período no ano de 2012.

Segundo Santos Neto e Ventilari (2000), todas as movimentações e a armazenagem de mercadorias provenientes ou destinadas ao transporte marítimo são consideradas como operações portuárias. Têm como objetivo principal a eficiência e a

eficácia, ou seja, minimizar os custos de transporte e armazenagem e aumentar a circulação dos bens no porto. Dentre as principais operações estão a carga, descarga, armazenagem e liberações perante a Receita Federal. Outras complementares são a identificação da mercadoria, os despachos aduaneiros, o reconhecimento de avarias, os sistemas de informação, entre outras.

Paras as atividades realizadas na movimentação de qualquer produto dentro do porto para a exportação, são arrecadadas tarifas portuárias, onde estas nada mais são que pautas de preços pela qual a administração do porto sobre os serviços prestados aos usuários. Lopez (2000) afirma que, para que o negociador consiga abarcar todos os seus gastos nas transações, é necessário o bom domínio dos *Incoterms* (*International Commercial Terms*), onde qualquer interpretação errônea pode acarretar em grandes prejuízos comerciais.

Portanto, o presente estudo tem como finalidade caracterizar as negociações internacionais contratuais com a classificação das *Incoterms* para interpretação da comercialização mais adequada ao produto exportado, bem como a contextualização e identificação na literatura das tarifas portuárias aplicadas à exportação de açúcar VHP a granel, aplicadas nos portos de Santos.

## 2. OBJETIVOS

Este trabalho foi desenvolvido com o objetivo principal de identificar as tarifas portuárias vigentes para o escoamento da produção de açúcar para a exportação. O enfoque maior será para o porto de Santos, que se destaca no *ranking* dos portos brasileiros de maior movimentação de cargas no Brasil.

Será abordado durante o estudo todo o conceito da comercialização de *commodities*, caracterizando os termos internacionais de comércio, *Incoterms*, que serve como base para negociações entre países. Conseqüentemente, após a caracterização de toda a estrutura de comercialização internacional, será abordado o conceito de Tarifas Portuárias, com os objetivos do porto de Santos e suas estratégias de preços aplicadas na exportação do açúcar com serviços portuários.

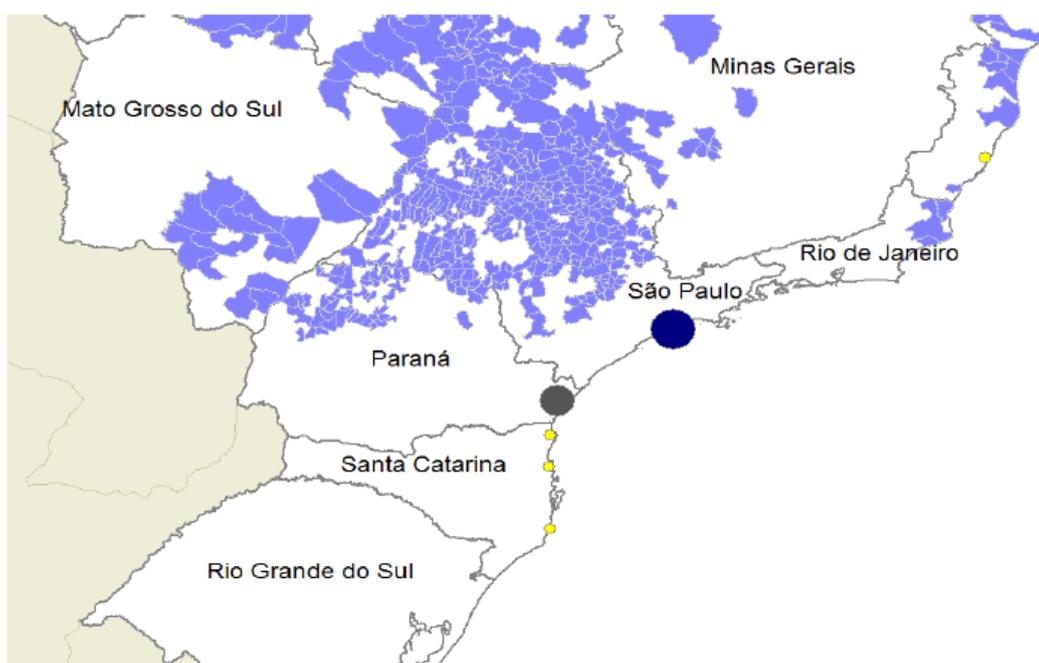
Os dados que agregaram o estudo procederam das seguintes informações:

- Dados e notícias do órgão Público ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários);
- Pesquisas on-line no site do Porto de Santos;
- Busca de literatura em livros de Comércio Exterior nos acervos da Biblioteca da Universidade Estadual de Campinas *campus* FCA;
- Ligações realizadas direto ao porto e aos informantes que lidam com operações portuárias para a exportação de açúcar, no Grupo ESALQ-LOG;
- Dentre outros.

### 3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

#### 3.1. PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS RESPONSÁVEIS PELA EXPORTAÇÃO DO AÇÚCAR

O Brasil está entre os maiores exportadores de *commodities* do mundo, sendo que os portos com maior movimentação de açúcar para a exportação no país são o de Santos no estado de São Paulo e o porto de Paranaguá, localizado no estado do Paraná. Juntos, estes portos chegam a embarcar cerca de 1,085 milhão de toneladas de açúcar por mês VALOR (2013). Esta organização da produção e da movimentação de açúcar para o porto pode ser observada na Figura 1, onde as maiores zonas produtoras do país encontram-se bem próximas às instalações portuárias.

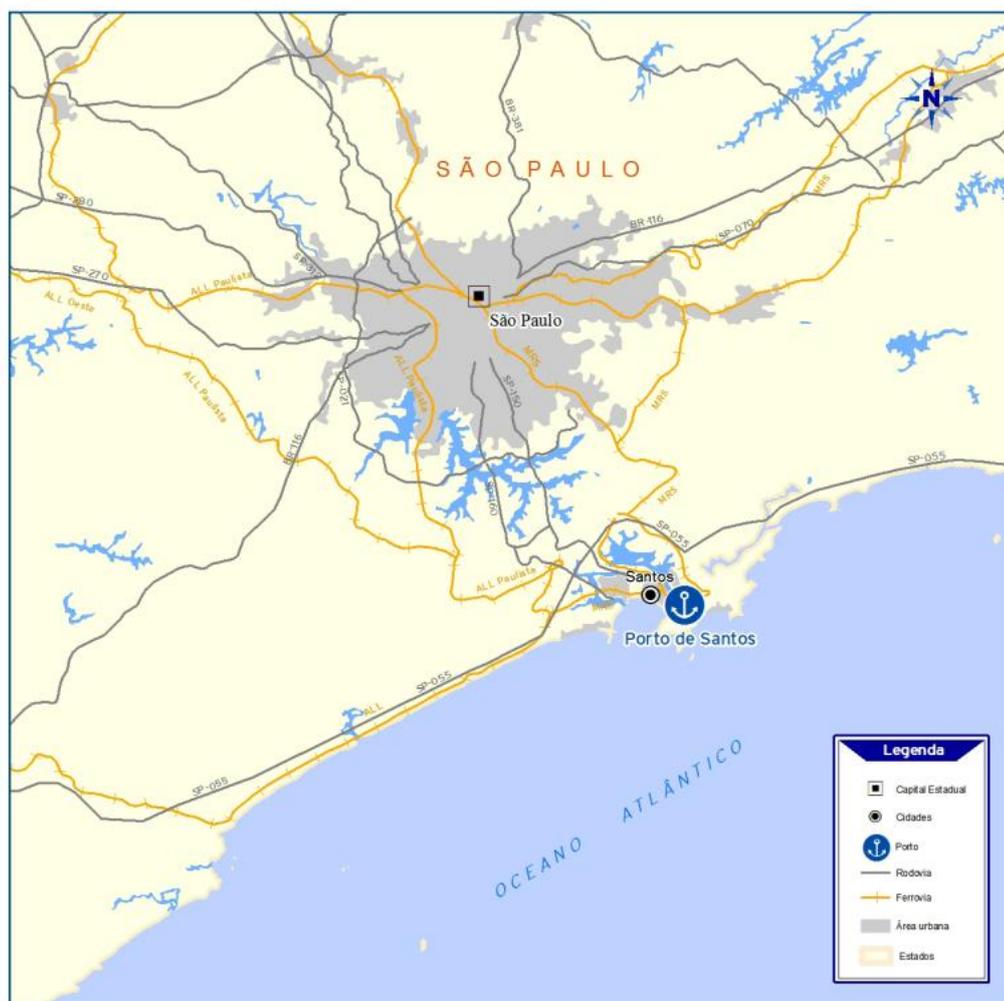


Fonte: ANTAQ / IBGE (2013)

Figura 1 - Mapa dos Municípios produtores de cana-de-açúcar e Portos

### 3.1.1 PORTO DE SANTOS

O porto está localizado na região metropolitana da Baixada Santista no litoral do estado de São Paulo (como pode ser observado na Figura 2), composta pelos municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente. Ele exerce papel fundamental para esta região, onde é o principal motor econômico da sociedade com toda a circulação de mercadorias, sendo a principal porta de entrada e saída de mercadorias da América Latina. O porto de Santos também tem grande importância na cadeia logística do estado da região Centro-Oeste e Minas Gerais, as quais não possuem acesso ao mar e tomam como alternativa de escoamento da produção (CNT, 2012).



**Fonte:** Pesquisa CNT do Transporte Marítimo 2012: Porto de Santos – SP

**Figura 2 – Porto de Santos**

As principais cargas que circulam no cais santista são os produtos agrícolas exportados, que somaram 64,7% da movimentação total, com ênfase no açúcar, representando 17,4% do total, a soja (12,4%) e o milho (4,7%). O aumento da movimentação de cargas é refletido também no maior número de atracações no porto santista. Em 2011 foram cerca de 5,9 mil navios, crescimento de 2,1% frente a 2010 (PORTO DE SANTOS, 2013).

O processo de globalização da economia e a lei de modernização portuária, de 1993, colocaram o Porto de Santos perante os grandes desafios do setor, como reformular o sistema de gerenciamento das operações e da mão de obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas, aproveitando melhor e mais eficiente os espaços e as instalações locais.

Hoje, o Porto de Santos possui cerca de 13km de cais, ocupa uma área de 7,8 milhões de m<sup>2</sup>. Para armazenagem, entre pátios e galpões, destina 1.500.000 m<sup>2</sup>, tem capacidade de tancagem superior a 600.000 m<sup>3</sup>, sustenta uma rede de dutos com 55km e uma malha ferroviária com 200km de linhas férreas em bitola mista, movimentando assim, mais de 40.000.000 de toneladas de cargas por ano (ANTAQ, 2013).

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o porto de Santos tem a maior preferência para a dinâmica de exportação de açúcar pelo fato de estar localizado na mesoregião de produção canavieira, onde o porto de Santos passa a escoar a maior parte da produção de açúcar (cerca de 89%) devido a sua distância, e conseqüentemente o custo de frete são menores para o destino.

Alves (2001) defende que o porto de Santos tem seu diferencial quanto a eficiência operacional se comparado aos demais portos que realizam a exportação do produto, visto que este é um dos fatores que suportam a competitividade do açúcar na região paulista diante das demais regiões brasileiras produtoras da *commodity*.

### **3.2.COMERCIALIZAÇÃO DAS COMMODITIES BRASILEIRAS**

Segundo Homem de Mello (2000), *commodities* são produtos *in natura*, cultivados ou de extração mineral, que podem ser estocados por certo tempo sem perda sensível de suas qualidades. Ou seja, são produtos padronizados e não-diferenciados, nos quais o produtor não tem poder de fixação de preços e cujo mercado

é caracterizado pela presença de pequenas barreiras à entrada e facilidade de arbitragem nos mercados interno e externo.

Conforme a teoria de economia internacional, que profere que cada país se especializa na produção cujo fator de produção possui em grande escala, o Brasil é um grande produtor e exportador de *commodities* agrícolas, liderando o ranking mundial de exportação de açúcar, suco de laranja, carne bovinas, entre outros produtos agropecuários. Segundo o IBGE (2009), a cana-de-açúcar é a terceira maior cultura agrícola do país, com 14% do total de hectares colhidos com produtos agrícolas no país, ficando atrás somente das culturas de soja e milho. Segundo o SECEX (2010), cerca de 67% do açúcar produzido no Brasil é direcionado à exportação, ficando os outros 33% no mercado interno

O mercado internacional de açúcar apresenta algumas características diferentes dos outros produtos, correndo o risco de maior volatilidade de preço dentre todas as *commodities*, e sofre uma grande dependência na produção e na comercialização com relação às políticas governamentais. Essas políticas interferem fortemente na formação de preço da *commodity*, visto que a produção está sujeita desde o protecionismo até as cotas tarifárias dos países desenvolvidos.

Para Castro et. al, a estrutura do mercado de açúcar inclui mercados controlados: os Acordos Internacionais do Açúcar (AIA), que visam à estabilidade de preços através da formação de estoques reguladores e fixação de cotas de exportação; os mercados preferenciais e garantidos; e o Mercado Livre Mundial, atualmente representando a maior parcela do mercado mundial. Dessa forma, o consumo de açúcar pelo mercado internacional depende da situação econômica dos países importadores, sendo que se o PIB do país importador cresce, a tendência é que o consumo de açúcar neste país também cresça.

Segundo Morini et. al (2011), para todas as negociações internacionais, inclusive ao mercado de exportação de açúcar, são utilizadas regras gerais para administrar conflitos provenientes da interpretação de contratos internacionais firmados entre exportadores e importadores. Sendo assim, a Câmara de Comércio Internacional (CCI) criou no ano de 1999 as *INCOTERMS (International Commercial Terms)*, servindo de base para negociações no comércio entre países, obedecendo às classificações e aos Grupos classificatórios conforme a venda.

As vendas no grupo E determina que a obrigação do vendedor é mínima, onde o vendedor apenas disponibiliza a mercadoria devidamente embalada,

marcada e unitizada no local combinado e não é responsável pelo carregamento da carga. Pertence a esse grupo apenas o *incoterm* EXW (*Ex Works*) onde a mercadoria é entregue no estabelecimento do vendedor, e o comprador recebe a mercadoria no local de produção na data combinada, onde todas as despesas e riscos cabem ao comprador, desde a retirada no local designado até o destino final.

O grupo F requer que o vendedor entregue a carga para o transportador, segundo instruções do comprador. A partir daí, a responsabilidade do vendedor é cessada quando entregue a mercadoria à transportadora. Pertence a esse grupo os seguintes *incoterms*:

- FCA (*Free Carrier*): A obrigação do vendedor finda ao entregar a mercadoria, à custódia do transportador nomeado pelo comprador, no local designado; os trâmites para o desembaraço aduaneiro é encargo do vendedor.
- FAS (*Free Alongside Ship*): A obrigação do vendedor é colocar a mercadoria ao lado do costado do navio no cais do porto de embarque designado ou em embarcações de transbordo, sendo responsável pela mercadoria o vendedor.
- FOB (*Free on Board*): Todas as providências e custos necessários para a colocação da mercadoria a bordo do navio ocorrem por conta do exportador, tais como preparação e embalagem da mercadoria, obtenção dos documentos para embarque, transporte e seguro desde a fábrica até o local do embarque e despesas portuárias, armazenagem, taxas de desembaraço alfandegário no porto de origem (COSTA, 2007).

O grupo C requer que o vendedor contrate o transportador por sua conta, sendo que os termos desse grupo merecem atenção, visto que, se o contrato de transporte internacional ou o seguro for ajustado pelo vendedor não implica que os riscos totais do transporte compitam a ele. Pertence a esse grupo os seguintes *incoterms*:

- CFR (*Cost and Freight*): Os dispêndios decorrentes da colocação da mercadoria a bordo do navio, o frete até o porto e as formalidades de exportação correm por conta do vendedor. Os riscos e danos da mercadoria, a partir do momento em que é posta à bordo do navio, são

de responsabilidade do comprador, que deverá contratar e pagar o seguro e os gastos com o desembarque.

- *CIF (Cost, Insurance and Freight)*: Adicionalmente as obrigações do CFR, o CIF apõe-se o valor do seguro internacional como responsabilidade do vendedor, sendo que este seguro contratado é o mínimo. Caso o comprador queira um seguro adicional, deverá ocorrer negociação para comum acordo ou o exigente arcar com a despesa.
- *CPT (Carriage Paid To)*: Similar ao CFR, o CPT consiste na responsabilidade do vendedor por todo o desembaraço na exportação e o frete internacional já quitado. A partir do momento em que o produto está em poder da transportadora, o comprador assume o gravame de risco por perdas e danos.
- *CIP (Carriage and Insurance Paid To)*: As responsabilidades são as mesmas do CPT, acrescidas do pagamento de seguro até o destino pelo vendedor. Porém, a partir do momento em que o produto esteja em poder da transportadora, passa a ser a responsabilidade do comprador, mesmo que o prêmio de seguro já esteja pago pelo vendedor. Geralmente é utilizado quando o exportador (vendedor) tem maior poder de barganha, ou seja, será mais vantajoso ao vendedor arcar com esses custos e repassar ao importador (comprador) na fatura comercial, visto que há condições na negociação com a transportadora e a seguradora (MORINI, 2011).

Por fim, no grupo D, o vendedor se obriga a entregar a carga no país comprador, sob todas as condições de despesas que culminam desde o frete até o seguro, garantindo que a carga abeirar-se de condições adequadas, as quais são esperadas pelo comprador. Pertence a esse grupo os seguintes *incoterms*:

- *DAF (Delivered At Frontier)*: A entrega da mercadoria é feita em um ponto antes da alfândega, onde o vendedor já realizou todos os trâmites burocráticos e despesas quitadas. A partir da entrega da mercadoria neste determinado ponto de fronteira, as despesas e riscos são de responsabilidade do comprador.

- DES (*Delivered Ex-Ship*): O vendedor entrega a carga dentro do navio no porto de destino, onde este arca com todos os riscos e despesas. Após esta entrega, os custos para descarregamento e despesas correlatas quando atracado ao porto de destino, correrá por conta do comprador. Este termo é comumente aplicado para exportação de granéis sólidos e líquidos, sendo adotado pelas principais *trades*.
- DEQ (*Delivered Ex-Quay*): O vendedor entrega o produto até o cais designado, e posteriormente todas as despesas pós-descarregamento, como armazenagem, manuseio, segurança, desembaraço de importação correm por conta do comprador. Este termo é geralmente utilizado quando o vendedor é dotado de aparelhagem própria para carregamento e descarregamento (içamento com guindastes, peação, etc.), podendo realizar o serviço em qualquer berço. É solicitado por importadores com baixo volume de importação.
- DDU (*Delivered Duty Unpaid*): Este *Incoterms* define que o vendedor deva entregar as mercadorias ao comprador, sem que os direitos aduaneiros estejam pagos. O comprador admite os trâmites burocráticos, administrativos e tributários da operação, inclusive o descarregamento.
- DDP (*Delivered Duty Paid*): O vendedor cumpre com todos os direitos e procedimentos alfandegários até o local de destino, porém, sem o compromisso de efetuar desembarque. O comprador apenas assume responsabilidade quando a mercadoria está no Cargo Terminal. Este termo representa a máxima obrigação e responsabilidade do vendedor, contrapondo ao termo EXW. Este termo também é pouco utilizado, por ser muito dificultoso nas relações internacionais relacionadas a condições alfandegárias e tributárias de cada país.

O que determina a escolha do *Incoterm* que deverá ser efetuado no contrato de exportação é o costume do mercado já pré-determinado, ou a própria

mercadoria. Em operações com *commodities* como o açúcar, em regra se utiliza especialmente os termos marítimos FOB, CFR e CIF (LUNARDI, 2001).

A seleção do *Incoterm* utilizado para a comercialização pode sofrer barreiras burocráticas com repartições aduaneiras, e barreiras de caráter político. Geman (2005) esclarece que as operações logísticas têm grande influência na escolha, onde os custos de frete, de logística e de seguros, podem ser admitidos pelo comprador ou pelo vendedor. A venda é classificada como FOB se o comprador arcar com as despesas de frete e seguro, sendo esta a mais utilizada na comercialização internacional do açúcar. Como é possível observar na Tabela 1, o panorama da exportação de açúcar no mês de Janeiro de 2013 até o Julho de 2013, relatando o volume e o valor FOB, em dólar.

**Tabela 1 - Panorama atual da exportação de açúcar no Porto de Santos**

<b>Período</b>	<b>US\$ FOB</b>	<b>Peso Líquido (kg)</b>	<b>Quantidade</b>
01/2013 até 07/2013	20.848.578.178	18.880.413.880	1.673.534.283

**Fonte:** Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2013)

#### **4. MATERIAIS E MÉTODOS**

As informações contidas nesse trabalho foram obtidas através da busca de literatura via internet, a qual se mantém escassa. Porém, é viável a identificação do atual mercado de exportação do açúcar e as reais tarifas portuárias executadas no porto de Santos. Outros dados que agregaram o estudo emanaram através de intercâmbios de informações com pesquisadores e informantes do Grupo ESALQ-LOG, além de notícias publicadas no órgão público ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), e livros sobre Comércio Exterior, acervos da biblioteca da Faculdade de Ciências Aplicadas – UNICAMP, campus Limeira.

## 5. RESULTADOS E DISCUSSÕES

O porto representa um conjunto de facilidades físicas e serviços projetados para convir como ponto de intercâmbio entre o transporte marítimo e terrestre. Todo porto deve esforçar-se para garantir que essas facilidades sejam utilizadas de maneira eficiente, sendo que o objetivo da tarifa é contribuir com esse esforço. A utilização dessas facilidades e serviços por um determinado usuário pode determinar a ele um fluxo de benefícios, onde a provisão destes serviços e a manutenção cria um fluxo de despesas para a entidade porto. O balanço, por meio de uma política financeira correta, institui um fluxo de receita para o administrador do porto.

Em resumo, segundo a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), as tarifas portuárias são valores cobrados pela autoridade portuária, como contrapartida pelo uso da infraestrutura portuária e pela prestação de serviços de uso comum. Uma tarifa portuária deve, também, ser consistente com os objetivos do porto, embora normalmente seja definida pelos recursos e serviços que o porto oferece. Assim, existem três importantes elementos que são importantes no campo de formação da tarifa portuária, como mostra a Figura 3, abaixo.

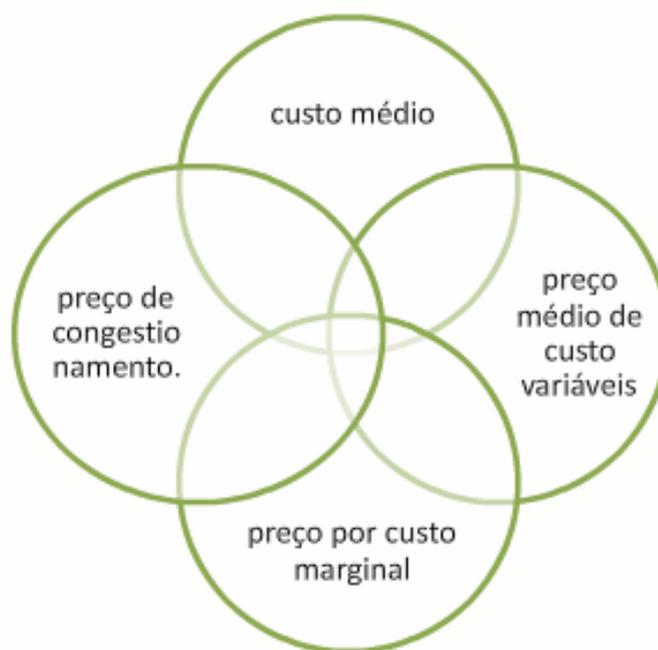


**Fonte:** EVP - Escola Virtual Portogente, 2011

**Figura 3 - Elementos para formação da Tarifa**

O desenvolvimento de uma tarifa portuária deve ser observado em função de determinadas condições de contorno, ou restrições, como parâmetros indicativos da direção. Tais restrições devem ser bem definidas, uma vez que representam um papel importante na determinação dos valores.

Outro fator que determinam o nível de atividade de um porto é a demanda, onde a estratégia de preços é feita com base na comparação, que tem como premissa a competitividade no transporte marítimo e entre os demais portos do país. Isso faz com que o usuário do porto estime os benefícios apresentados pela utilização dos recursos portuários, e a efetuação do pagamento da tarifa. Já com relação a estratégia de preço com base no custo, esta faz com que o usuário tenha maior dependência na escolha, onde inicia-se uma análise dos custos envolvidos para prover os recursos e serviços descritos em cada item tarifário, descritos na Figura 4.



**Fonte:** EVP - Escola Virtual Portogente, 2011

**Figura 4 - Estratégia de preço com base no custo**

Segundo Ludovico (2005), deve ser analisado três componentes importantes para a realização da exportação: estudo de viabilidade, operacionalidade e custos. O estudo da viabilidade possibilita analisar as condições de adequação da mercadoria no local de origem e também de destino. A operacionalidade demonstra

quais meios de transporte são factíveis com o produto. Por fim, os custos definem se o negócio é viável para a execução.

As tarifas arrecadadas nos portos são referentes ao pagamento pelas vantagens e serviços que o comércio e navegação desfrutam desses locais. Compete à administração dos portos a organização e a fixação daquelas, que devem ser ratificadas pelos Conselhos de Autoridades Portuárias (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Lopez (2000) afirma que:

A Lei nº 8.630 estabelece que devem ser adotadas estruturas tarifárias adequadas ao sistema operacional de todos os portos. A referida Lei também define, entre outras atividades laborais, a Capatazia, que se resume na atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes, manipulação, arrumação e entrega, bem como carga e descarga de embarcações quando efetuadas por aparelhamento portuário.

### **5.1.1. TARIFAS PORTUÁRIAS**

Os custos com a logística são classificados como variáveis decorrentes ao volume de produção e vendas, isto é, quando aumenta a produção e a venda, proporcionalmente aumentará estes custos. (MARQUES, 2009)

a) THC:

*Therminal Handling Charge* (THC) é uma taxa arrecadada pelo transportador marítimo. Refere-se aos custos incorridos no porto, aos quais incluem: a recepção e entrega do contêiner; a inspeção; o transporte do contêiner aos arredores da área portuária; e a manipulação para dentro ou fora do navio. De acordo com Vieira (2001), nos portos brasileiros a THC apenas se refere à capatazia, ou seja, as movimentações.

b) Taxa de emissão de BL

*Bill of Lading* (BL) é a aplicada pelo agente que fretou a carga. Os valores variam de acordo com o comum acordo realizado entre o agente e o exportador, este o qual é o responsável pelo pagamento da taxa logo após a saída da embarcação. O BL é um documento de emissão ao qual contém as características da carga, ou seja: a

denominação da empresa emissora; número do conhecimento; data da emissão; destino do transbordo; mercadoria e suas características; frete e local de pagamento (CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO, 2011).

c) Serviços de Pátio

São serviços inerentes à operação de contêiner e mercadoria, prestados pelo terminal portuário ou marítimo diretamente aos importadores, exportadores e usuários da cabotagem. Compreendem a armazenagem alfandegada; fornecimento de energia; e inspeções solicitadas por órgãos fiscalizadores.

d) Despachante aduaneiro

O despachante aduaneiro é devidamente habilitado e credenciado pelo Sistema Integrado de Comercio Exterior (SISCOMEX), ao qual é responsável pelo despacho aduaneiro das mercadorias, formulando a declaração aduaneira de importação ou de exportação, indicando e relatando os regimes aduaneiros aplicados à mercadoria.

e) Despacho Aduaneiro

Todas as cargas que terão destino de exportação necessitam passar por um processo de despacho, verificando a exatidão dos dados declarados pelo exportador em relação à mercadoria; os documentos apresentados dentro da legislação vigente, para seguir o desembaraço.

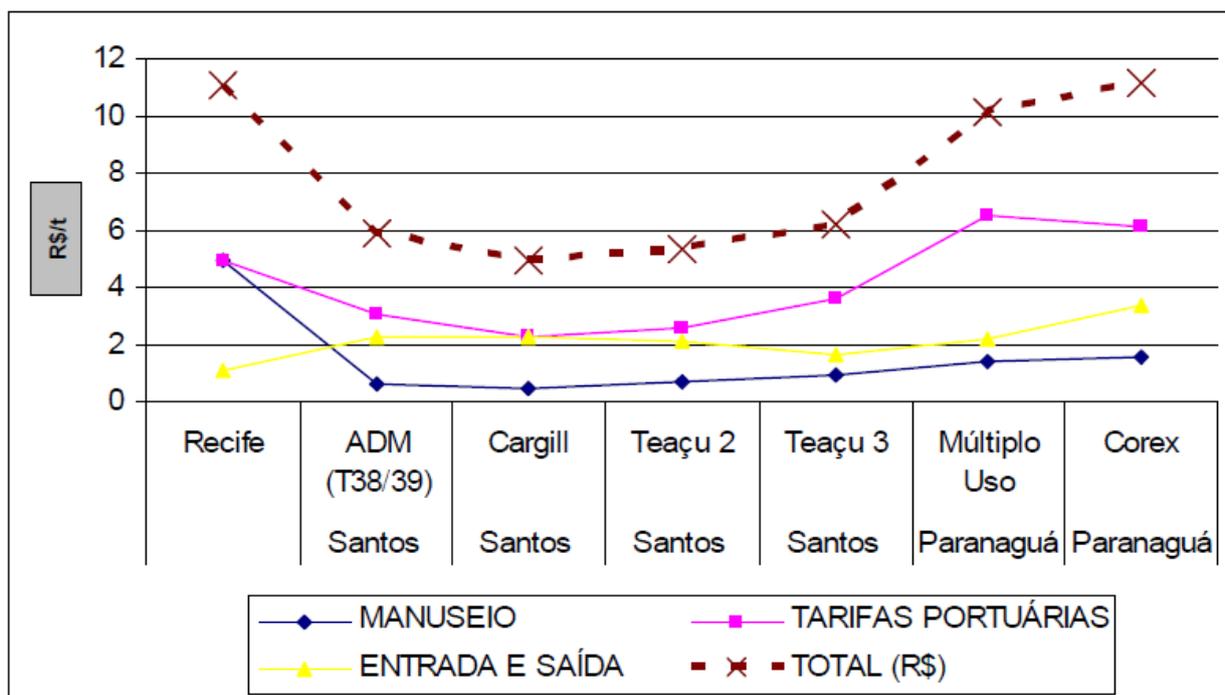
Com embasamento nas informações prestadas, são calculados os tributos porventura devidos, e efetuados os controles administrativos e cambiais das operações de comércio exterior.

### **5.1.2. ANÁLISE DOS CUSTOS PORTUÁRIOS DE SANTOS PARA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR**

Segundo o sistema de desempenho da ANTAQ, a análise dos custos portuários para a movimentação de açúcar para a exportação abrange de forma ensacada e a granel. Como objeto de análise do trabalho é o açúcar VHP, este é exportado de forma a granel ou ensacado. O açúcar a granel é, predominantemente, movimentado por terminais privativos, sendo que no porto de Santos há 5 terminais especializados no

processamento e exportação de açúcar, sendo a maior plataforma de exportação de açúcar do mundo (CODESP, 2005).

Para o açúcar a granel (Figura 5) destaca-se os terminais ADM, Cargill, Teaçú 2 e Teaçú 3, os quais possuem tarifas mais competitivas no mercado de exportação de açúcar, com os serviços de manuseio e entrada e saída com preços mais equilibrados, o que demonstra grande competitividade intra-portuária.



Fonte: ANTAQ (2005b).

**Figura 5 - Preços/Tarifas Portuárias para movimentação de açúcar a granel**

Nos valores das tarifas foram consideradas: as despesas de entrada e saída de embarcações nos portos e os preços cobrados pela movimentação das cargas, como mão-de-obra, uso de equipamentos e manuseio de cargas a granel.

**Tabela 2 - Despesa de movimentação no porto de Santos de granéis sólidos**

ITEM DE SERVIÇO	PORTO DE SANTOS	
	CARGILL (R\$)	COREX (T 38/39) (R\$)
<b>Manuseio de carga</b>	<b>0,50</b>	<b>1,03</b>
Estiva/desestiva	0,32	0,47
Conferes	0,17	0,40
Adm. Estiva	0,01	-
Arrumadores	-	-
Consertadores	-	-
Outros <sup>(1)</sup>	-	0,16
<b>Tarifas Portuárias</b>	<b>4,17</b>	<b>3,32</b>
Utilização da infra-estrutura marítima	1,66	1,49
Utilização da infra-estrutura terrestre	1,56	0,89
Equipamentos	-	0,08
Outros <sup>(2)</sup>	0,96	0,86
<b>TOTAL</b>	<b>4,67</b>	<b>4,35</b>

<sup>(1)</sup> Inclui despesas com recheio, material de manuseio, desembaraço aduaneiro, taxas sindicais, empilhamento e horas-extras.

<sup>(2)</sup> Inclui despesas com transporte interno e fundo de dragagem.

**Fonte:** Adaptação aos dados básicos: GEIPOT – Pesquisa de Campo. (Out a Dez 2000)

**Tabela 3 – Despesas de Entrada e Saída dos navios no porto de Santos de granéis sólidos**

ITEM DE SERVIÇO	PORTO DE SANTOS	
	CARGILL	COREX (T 38/39)
	(R\$)	(R\$)
<b>Custos básico</b>	<b>1,63</b>	<b>1,38</b>
Taxa de atracação	0,42	0,61
Praticagem	0,19	0,09
Rebocador	0,61	0,31
Agenciamento	0,23	0,20
Outros <sup>(1)</sup>	0,18	0,17
<b>Custos adicionais</b>	<b>0,11</b>	<b>0,09</b>
Taxa de utilização de Faróis (TUF)	0,08	0,07
Funapol	0,01	0,01
Livre prática	0,02	0,01
<b>TOTAL</b>	<b>1,73</b>	<b>1,47</b>

<sup>(1)</sup> Inclui as despesas com despacho/tradução, vigias, CNNT/Fenamar e defensas/amarradores.

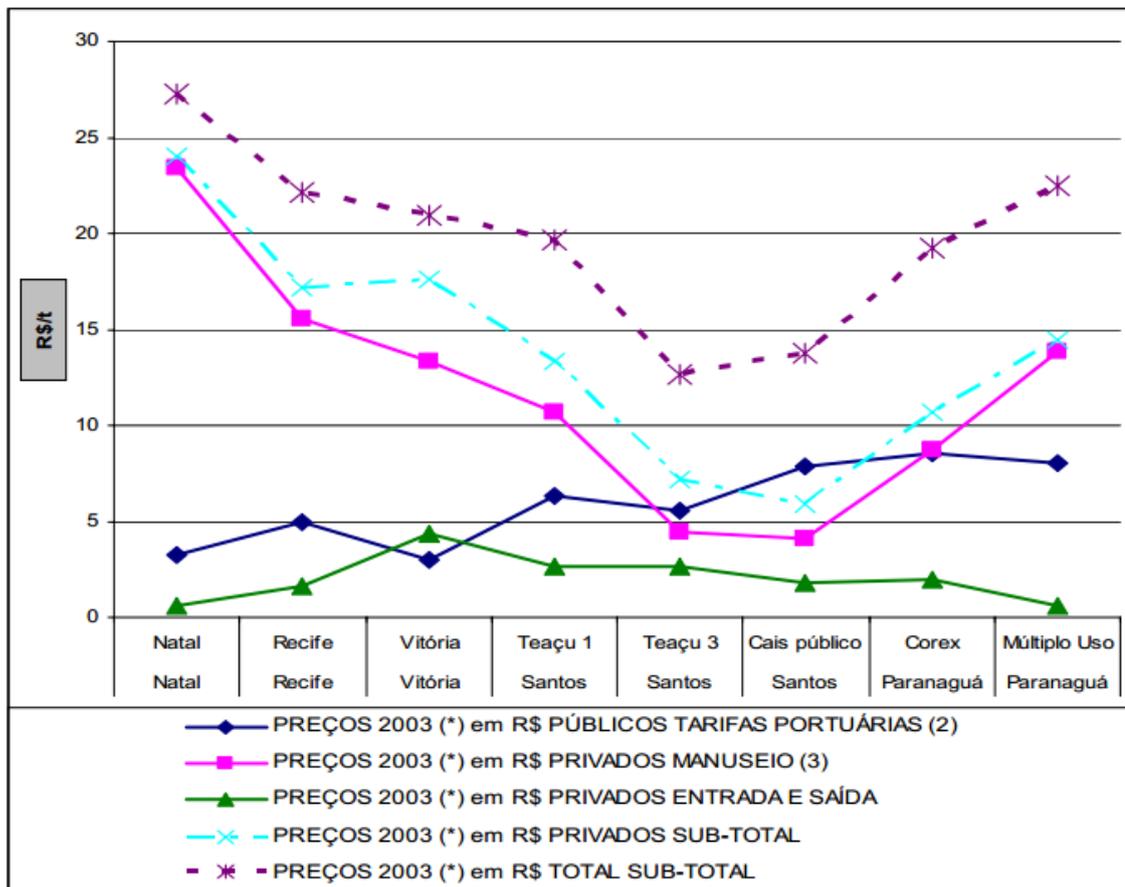
**Fonte:** Adaptação aos dados básicos: GEIPOT – Pesquisa de Campo (Out. a Dez./2000)

**Tabela 4 – Preços médios totais no porto de Santos de granéis sólidos**

ITEM DE SERVIÇO	PORTO DE SANTOS	
	CARGILL	COREX (T 38/39)
	(R\$)	(R\$)
<b>Manuseio de carga</b>	<b>0,50</b>	<b>1,03</b>
Tarifas Portuárias	4,17	3,32
<b>Subtotal</b>	<b>4,67</b>	<b>4,35</b>
Entrada e Saída	1,73	1,47
<b>TOTAL</b>	<b>6,40</b>	<b>5,82</b>

**Fonte:** Adaptação aos dados básicos: GEIPOT – Pesquisa de Campo (Out. a Dez./2000)

Para a análise dos custos portuários para açúcar ensacado, o porto de Santos mantém liderança na movimentação, onde suas tarifas são as mais caras nos terminais públicos, demonstrado na Figura 6.



(\*) valores médios;

(2) As despesas com atracação estão incluídas no item "manuseio";

(3) Inclui as despesas com defensas/amarradores e taxa de atracação.

Fonte: ANTAQ (2005b)

**Figura 6 – Preços / Tarifas Portuárias para movimentação de açúcar ensacado (2003)**

Nos valores das tarifas foram consideradas: as despesas de entrada e saída de embarcações nos portos e os preços cobrados pela movimentação das cargas, como mão-de-obra, uso de equipamentos e manuseio de cargas ensacadas.

**Tabela 5 - Despesa de movimentação no porto de Santos de ensacados**

ITEM DE SERVIÇO	PORTO DE SANTOS	
	TERMINAL	TERMINAL
	TEAÇU 1	TEAÇU 3
	(R\$)	(R\$)
<b>Manuseio de carga</b>	<b>9,34</b>	<b>10,46</b>
Estiva/desestiva	5,66	7,18
Conferes	0,83	1,30
Adm. Estiva	-	0,11
Empilhamento	2,30	-
Arrumadores	-	-
Consertadores	0,28	0,55
Mão-de-obra de terra	-	0,73
Outros <sup>(1)</sup>	0,27	0,59
<b>Tarifas Portuárias</b>	<b>3,07 <sup>(3)</sup></b>	<b>3,13</b>
Utilização da infra-estrutura marítima	-	1,37
Utilização da infra-estrutura terrestre	-	0,90
Equipamentos	-	-
Outras <sup>(2)</sup>	-	0,86
<b>TOTAL</b>	<b>12,41</b>	<b>13,59</b>

<sup>(1)</sup> Inclui despesas com recheio, material de manuseio, desembaraço aduaneiro, taxas sindicais, empilhamento e horas-extras.

<sup>(2)</sup> Inclui despesas com transporte interno e fundo de dragagem.

<sup>(3)</sup> Valor global ou *Lumpsun*.

**Fonte:** Adaptação aos dados básicos: GEIPOT – Pesquisa de Campo. (Out a Dez 2000)

**Tabela 6 - Despesas de Entrada e Saída dos navios no porto de Santos de ensacados**

ITEM DE SERVIÇO	PORTO DE SANTOS	
	TERMINAL	TERMINAL
	TEAÇU 1	TEAÇU 3
	(R\$)	(R\$)
<b>Custos básico</b>	<b>3,22</b>	<b>2,98</b>
Taxa de atracação	1,18	1,47
Praticagem	0,29	0,26
Rebocador	0,81	0,47
Agenciamento	0,61	0,41
Outros (1)	0,33	0,37
<b>Custos adicionais</b>	<b>0,29</b>	<b>0,28</b>
Taxa de utilização de Faróis (TUF)	0,21	0,20
Funapol	0,04	0,04
Livre prática	0,04	0,04
<b>TOTAL</b>	<b>3,51</b>	<b>3,26</b>

(1) Inclui as despesas com despacho/tradução, vigias, CNNT/Fenamar e defensas/amarradores.

**Fonte:** Adaptação aos dados básicos: GEIPOT – Pesquisa de Campo (Out. a Dez./2000)

**Tabela 7 - Preços médios totais no porto de Santos de ensacados**

ITEM DE SERVIÇO	PORTO DE SANTOS	
	TERMINAL	TERMINAL
	TEAÇU 1	TEAÇU 3
	(R\$)	(R\$)
<b>Manuseio de carga</b>	<b>9,34</b>	<b>10,46</b>
Tarifas Portuárias	3,07	3,13
<b>Subtotal</b>	<b>12,41</b>	<b>13,59</b>
Entrada e Saída	3,51	3,26
<b>TOTAL</b>	<b>15,92</b>	<b>16,85</b>

**Fonte:** Adaptação aos dados básicos: GEIPOT – Pesquisa de Campo (Out. a Dez./2000)

### **5.3 TARIFAS GERAIS DO PORTO DE SANTOS**

Os principais custos nos quais incorrem os usuários do porto de Santos para a exportação de açúcar estão os de acostagem, carga, descarga, baldeação e movimentação do produto do cais aos armazéns ou até os encostes da área portuária. As tarifas pagas pela prestação desses serviços são instituídas pela administração do porto, que impõem não apenas os valores, mas sua própria estrutura tarifária, segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), pela vigência 1º/05/2005 estabelecidas nas Resoluções N° 1, do CAP, e DPN N° 33.

Estas informações podem ser vistas no Anexo 1, que mostram as tarifas portuárias praticadas no porto de Santos na utilização da Infraestrutura Portuária, Terrestre, Armazenagem, Aluguel de Equipamento e Serviços Gerais.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base na caracterização da comercialização que é realizada com as *commodities* brasileiras foi possível analisar os custos portuários para a exportação do açúcar no porto de Santos. Este conjunto de recursos que são cobrados pelos serviços realizados também se dá o nome de “tarifas de mercado” para o embarque do produto ao navio. Portanto, excluem-se as despesas com transporte terrestre até o porto, a armazenagem da origem, o despacho aduaneiro, o agenciamento marítimo e tampouco os custos com o transporte marítimo.

Entre os pontos de destaque foram apontadas as relações de comércio exterior, as quais são internacionalmente conhecidas como *Incoterms*, que auxiliam nas negociações entre o importador e exportador e também agregam grande influência final nos valores das tarifas portuárias registradas para a exportação do açúcar. Outro fator importante para a caracterização do ambiente foi o conhecimento da formação das tarifas portuárias, as quais buscam fluxo de custos, benefícios e receitas para idealizar esta política financeira do porto. O carregamento da *commodity* açúcar VHP requer a utilização de equipamentos para o embarque nos navios atracados no porto. O açúcar ensacado requer desde a utilização de mão-de-obra avulsa, até a armazenagem e elevação para o embarque, cobrado pelos operadores logísticos nos terminais privativos. Já com o embarque do açúcar a granel, requer controle e processos específicos, que vão desde a recepção ao porto, esteiras e *ship loaders* para o embarque do produto. A ausência dessa tecnologia ou o serviço prestado pelos equipamentos acarreta em uma carência nos valores finais das tarifas portuárias para a movimentação desse tipo de carga, o que poderá ser repassado este valor futuramente no mercado e balança comercial.

Cabe salientar, que as todas as tarifas arrecadadas nos portos são referentes aos pagamentos pelas vantagens que o comércio de navegação oferecerá. Incumbe à administração portuária organizá-las e fixá-las para melhor proveito, tanto do requisitante, quanto ao solicitante. A composição destes custos refere-se a infraestrutura terrestre do porto, ou seja, a CODESP (autoridade portuária) que é o órgão de encarregado da responsabilidade de fiscalização das mesmas.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCOPAR, ASSOCIAÇÃO DE PRODUTORES DE ÁLCOOL E AÇÚCAR DO ESTADO DO PARANÁ. **Mercado de açúcar**. Disponível em: <<http://www.alcopar.org.br/estatdiv/macucar.htm>>. Acesso em: 06 de julho de 2013.

ALVES, M. R. A, 2001, **A liga do açúcar: integração da cadeia produtiva do açúcar à rede de suprimento da indústria de alimentos**. Tese de Doutorado. Programa de Engenharia de Produção. Escola Politécnica. Universidade de São Paulo. 2001. 298p.

ANTAQ, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Sistema de Desempenho Portuário**. 2005b. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/IndexPortos.asp>>. Acesso em 3 out 2013.

ANTAQ, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Arrendamento Portuário**. Fonte Básica: Resolução 55/2002.

ANTAQ/IBGE, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Desempenho Portuário**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario/Index.asp>> Acesso em: 10 de junho de 2013.

ANTT, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/carga/multimodal/otm.asp>> Acesso: 4 maio 2013.

BASTOS, C. **Tarifa Portuária**. Escola Virtual Portogente (EVP). Disponível em: <<http://portogente.nucleoad.net/moodle/course/view.php?id=81#>> Acesso em: 08 julho de 2013.

BATISTA, F. **Embarque de açúcar em Santos e Paranaguá cresce 82% em abril**. Revista Valor Econômico S/A, São Paulo, abril 2013. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/agro/3107036/embarque-de-acucar-em-santos-e-paranagua-cresce-82-em-abril>>. Acesso em: 03 de julho de 2013.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm)>. Acesso em 25 de Agosto de 2013.

CASTRO, A. S. e JÚNIOR, J. L. R. **Modelos de previsão para a exportação das principais commodities brasileiras.** Disponível em: <<http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/MU2329.pdf>>. Acesso em: 03 de agosto de 2013.

COSTA, B. P. C. **Aspectos logísticos do escoamento do açúcar paulista: trecho usina – porto de Santos.** Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos: UFSCar, 2007.

CNT, CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. 31 de Maio de 2011. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Economia%20em%20foco/ECONOMIA%20EM%20FOCO%2031\\_05\\_2011.pdf](http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Economia%20em%20foco/ECONOMIA%20EM%20FOCO%2031_05_2011.pdf)>. Acesso em: 6 de Julho de 2013.

CNT, CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT do transporte marítimo 2012 no porto de Santos.** Disponível em <[http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Porto\\_Santos\\_PCNTTM\\_2012.pdf](http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/Porto_Santos_PCNTTM_2012.pdf)>. Acesso em: 6 de Julho de 2013.

CODESP, COMPANIA DE DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.codesp.com.br>>. Acesso em: 20 de Junho de 2013.

CODESP, COMPANIA DE DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Resoluções Nº 8 e 9 do CAP, de 28/09/01 e 25/09/02, respectivamente, e DP Nº 79.2002, de 25/09/02.** Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/tarifasDoPorto.php>>. Acesso em: 23 de Setembro de 2013.

ESCOLA VIRTUAL PORTOGENTE. **Curso online sobre tarifas portuárias.** Disponível em: < <http://portogente.com.br/evp/index.php?p=cursospg>>. Acesso em 6 de Junho de 2013.

FREITAS, A. **Incoterms: Free on Board**. 20/07/2011. Disponível em: <<http://academiaplatonica.com.br/2011/comercio/incoterms-fob-free-on-board/>>.

Acesso em: 03 de agosto de 2013.

GEIPOT, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Acompanhamento dos preços e desempenho operacional dos serviços portuário**. Brasília, Novembro de 2001.

GEMAN, H. **Commodities and commodity derivatives: modeling and pricing for agriculturals, metals and energy**. Chichester: Wiley, 2005.

HOMEM DE MELLO, F. **O mundo das commodities**. [cited 25 jul. 2000]. Disponível em: <[www.eca.usp.br/emalta/lista/merc/commod.htm](http://www.eca.usp.br/emalta/lista/merc/commod.htm)>. Acesso em: 03 de agosto de 2013.

LOPEZ, J. M. C. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. 1ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LUDOVICO, N. **Logística Internacional**. 1ª. ed. São Paulo: Editora STS, 2005.

LUNARDI, A. L. **Incoterms 2000 - Condições Internacionais de Compra e Venda**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

MARQUES, W. L. **Implantação de custos**. 1ª. ed. Crisciúma: Editora Gráfica Vera Cruz Ltda, 2009.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, Secretaria de Comércio Exterior. **Panorama atual da exportação de açúcar no Porto de Santos**. (2013) Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=3925&refr=1161>>. Acesso em: 7 de Agosto de 2013.

MORINI, C. SIMÕES, R, C, F. DAINÉZ, V, I. **Manual de comércio exterior**. 2ª ed. Campinas – SP: Alínea, 2011.

NUNES, P. B. **Caracterização logística do sistema agroindustrial da cana-de-açúcar no Centro-Sul do Brasil**. Monografia - Departamento de Economia, Administração e Sociologia, Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz". Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2010.

OLIVEIRA, C. T. **Comércio exterior e questão portuária**. 1ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

PORTO DE SANTOS. Imprensa. **Panorama do Porto de Santos**. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art1>>. Acesso em: 17 de Julho de 2013.

SECEX, SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR. **Fls. 2 da Portaria SECEX nº 10, de 24/05/2010**.

SANTOS NETO, A. B.; VENTILARI, P. S. X. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. 2ª ed. Curitiba: Editora Jaruá, 2000.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte internacional de cargas**. 2ª ed. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2001.

## ANEXO 1

**Quadro 1 - UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA - TAXA  
DEVIDAS PELO REQUISITANTE**

ITEM	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR (R\$)
<b>1. EM FUNÇÃO DO MOVIMENTO REALIZADO PELA EMBARCAÇÃO:</b>		
1.1.	Por tonelada	2,57
1.2.	Por contêiner com carga	46,54
<b>2. POR METRO LINEAR DE CAIS OCUPADO POR EMBARCAÇÃO ATRACADA E POR PERÍODO DE 6 HORAS OU FRAÇÃO:</b>		
2.1.	De comprimento inferior a 50 metros, em qualquer berço	1,26
2.2.	No Terminal para Fertilizantes de Conceiçãozinha, no Terminal de Líquidos da Alamoia e no Terminal de Contêineres	7,24
2.3.	Nos berços dos armazéns 38 e 39, quando na movimentação de produtos provenientes dos armazéns do “Corredor de Exportação”	9,08
2.4.	Nos berços entre os armazéns 37 e 39	6,62
2.5.	Nos demais berços	5,70
<b>Fonte:</b> Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Santos/SP (2005)		

Para a ocorrência de um reajuste nas tarifas de utilização da Infraestrutura Portuária, este deverá ser aplicado tomando como base a data de atracação do navio no porto de Santos. Para a movimentação do açúcar no porto, a tarifa do Quadro 1 de maior importância passa a ser o item 1, tomando como base a

exportação do açúcar VHP, o qual em função do movimento realizado pela embarcação por tonelada em granel ou por ensacado.

#### **ABRANGÊNCIA:**

As taxas desta Tabela remuneram, além das obrigações da Administração do Porto, definidas no artigo 33 da Lei nº 8.630/93, a utilização das infraestruturas de acesso aquaviário, de acostagem e da faixa de cais, por ela mantidas, e que os requisitantes encontram para acesso e execução de suas operações no porto, abrangendo:

- Águas tranquilas, com profundidades adequadas às embarcações no canal de acesso, nas bacias de evolução e junto às instalações de acostagem;
- Balizamento do canal de acesso, desde a entrada do estuário, na baía de Santos, até as instalações de acostagem;
- Cais, píeres e pontes de atracação que permitam a execução segura da movimentação de cargas, de tripulantes e de passageiros;
- Instalações, redes e sistemas, localizados na faixa de cais, para iluminação, água, esgoto, energia elétrica, telecomunicações, combate a incêndio, proteção ambiental, segurança do trabalho, sanitários e estacionamento, bem como vigilância dessas dependências portuárias.

#### **ISENÇÕES:**

##### **ESTÃO ISENTOS DAS TAXAS DO ITEM 1:**

a) os gêneros de pequena lavoura, os produtos de pesca exercida por pescadores em pequenas embarcações e usando aparelhagem individual de pesca, bem como outros artigos movimentados em locais determinados pela Administração do Porto, destinados ao abastecimento do mercado local em que se situam as referidas instalações e que venham a ser descarregadas por conta dos donos dessas mercadorias;

b) o combustível, a água e as vitualhas embarcados nos navios e destinados, exclusivamente, ao consumo de bordo;

c) os navios de guerra, quando não em operação comercial;

d) os contêineres vazios.

**ESTÃO ISENTOS DAS TAXAS DO ITEM 2:**

a) as embarcações auxiliares, quando atracadas aos navios em operação no cais;

b) os navios de guerra, quando não em operação comercial;

c) as embarcações do tráfego interno do porto, quando atracarem, exclusivamente para se abastecerem de combustível e água, para consumo próprio.

**Quadro 2 - UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA TERRESTRE - TAXAS DEVIDAS PELO REQUISITANTE E/OU ARREDATÁRIOS**

ITEM	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR (R\$)
<b>1. TAXAS DEVIDAS PELOS REQUISITANTES, POR PERÍODO DE 6 HORAS OU FRAÇÃO E POR BERÇO DE ATRACAÇÃO:</b>		
<b>1.1. PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA GERAL SOLTA OU UNITIZADA, EXCETO EM CONTÊINER, NOS BERÇOS:</b>		
	a) compreendidos entre os armazéns 7 e 12 e entre a curva do 23 e o 27	2.298,13
	b) compreendidos entre os armazéns 12a e 23	2.553,47
	c) compreendidos entre os armazéns 29 e 39	5.362,24
	d) não especificados, de qualquer margem	3.957,88
<b>1.2. PARA MOVIMENTAÇÃO DE SÓLIDOS A GRANEL, NOS BERÇOS:</b>		
	a) compreendidos entre os armazéns 7 e 27	2.681,17
	b) compreendidos entre os armazéns 29 e 39	10.213,87
	c) do cais do Saboó	2.553,47

d) do Terminal para Fertilizantes de Conceiçãozinha	6.766,69
<hr/>	
1.3. PARA MOVIMENTAÇÃO DE LÍQUIDOS A GRANEL:	
<hr/>	
a) de origem vegetal, álcool de qualquer origem, produtos químicos e derivados de petróleo não citados no item 1.3b, em qualquer berço	2.298,13
<hr/>	
b) xisto, petróleo cru, gás liquefeito de petróleo (GLP), gasolinas, naftas, querosenes, óleo diesel, gasóleo, óleos combustíveis e os demais produtos não classificados no item 1.3a, nos berços:	
<hr/>	
b.1 - da Alamoia e da Ilha do Barnabé	11.048,26
<hr/>	
b.2 - não especificados	4.468,56
<hr/>	
1.4. PARA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES:	
<hr/>	
a) no Terminal de Contêineres	10.793,20
<hr/>	
b) nos demais berços	6.550,90
<hr/>	
1.5. Para movimentação de carga geral solta ou unitizada, inclusive em contêiner, nos berços compreendidos entre os armazéns 7 e 12 e entre a curva do 23 e o 27, nas navegações de Cabotagem e “Grande Cabotagem”	2.298,13
<hr/>	
2. TAXAS DEVIDAS PELOS ARRENDATÁRIOS, POR M <sup>2</sup> OU VALOR FRAÇÃO DE ÁREA, POR MÊS	
<hr/>	
2.1. MARGEM DIREITA:	
<hr/>	
a) retro-área remota (ao cais)	0,20
<hr/>	
b) retro-área contígua (ao cais)	0,41
<hr/>	
c) IPUPE incluindo cais	1,05
<hr/>	

---

 2.2 MARGEM ESQUERDA:
 

---

a) retro-área remota (ao cais)	0,12
--------------------------------	------

b) retro-área contígua (ao cais)	0,29
----------------------------------	------

c) IPUPE incluindo cais	0,69
-------------------------	------

3. POR ÁREA COBERTA E / OU DESCOBERTA, PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS EVENTUAIS QUE NÃO ENVOLVAM MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS	Convencional
---	--------------

4. POR TONELADA MOVIMENTADA DE PEÇAS SOBRESSALENTES, MATERIAL DE BORDO, MANTIMENTOS, ÁGUA, COMBUSTÍVEIS, LUBRIFICANTES OU QUALQUER OUTRO TIPO DE BEM OU DE CARGA EM VOLUME OU A GRANEL, DESTINADOS A APLICAÇÃO NA PRÓPRIA EMBARCAÇÃO OU A CONSUMO DE BORDO PRÓPRIO, DE SUA TRIPULAÇÃO E/OU PASSAGEIROS, OU AINDA PARA ATENDER A OUTRA, ATRACADA OU NÃO	123,65
--	--------

5. PELAS MOVIMENTAÇÕES OCORRIDAS FORA DE ÁREA ARRENDADA OU DE BERÇO DE ATRACAÇÃO, DESDE QUE REQUISITADAS E AUTORIZADAS PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO:	
---	--

5.1 Por tonelada de carga solta	2,20
---------------------------------	------

5.2 Por tonelada de mercadoria a granel	0,66
---	------

5.3 Por contêiner com carga	17,66
-----------------------------	-------

5.4 Por container vazio	8,83
-------------------------	------

5.5 Taxa mínima	61,33
-----------------	-------

---

**Fonte:** Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Santos/SP (2005)

A tarifa sobre a movimentação do açúcar na Infraestrutura Terrestre do Quadro 2 fica a critério da utilização dos armazéns para os granéis e suas respectivas margens. Para a ocorrência de um reajuste na tarifa de Utilização da Infraestrutura Terrestre do porto de Santos deve ser feito como na de Utilização da Infraestrutura Portuária no item 1, ou seja, deve se levar em conta a data de atracação do navio no porto. Já os demais itens, a vigência dos valores irá até o dia anterior ao reajuste, e a partir deste, os valores majorados.

#### **ABRANGÊNCIA:**

As taxas desta tabela remuneram a utilização da infra-estrutura terrestre, mantida pela Administração do Porto, que os requisitantes e/ou arrendatários encontram para acesso e execução de suas operações no porto, abrangendo: arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos rodo ou ferroviários, dutos, instalações de combate a incêndio, redes de água, esgoto, energia elétrica e telecomunicação, instalações sanitárias, áreas de estacionamento, sistema de proteção ao meio ambiente e de segurança do trabalho, vigilância das dependências portuárias, bem como os demais recursos necessários para que a Administração do Porto exerça suas atribuições, estabelecidas no artigo 33 da Lei nº 8.630/93.

#### **ISENÇÕES:**

**B.1. ESTÃO ISENTOS DO PAGAMENTO DO ITEM 1 DESTA TABELA:**

a) os Arrendatários de IPUPE's, desde que incluído o arrendamento da área de cais.

b) a movimentação de tampões de porão ocorrida durante o período de 15 (quinze) horas de domingos e feriados, e depois das 22 (vinte e duas) horas de qualquer dia, até às 7(sete) horas do turno diurno imediato, desde que previamente autorizada pela Administração do Porto.

**B.2. ESTÃO ISENTOS DO PAGAMENTO DO ITEM 4 DESTA TABELA:**

a) as movimentações de consumo de bordo ocorridas durante período coberto pelo pagamento do item 1 desta Tabela.

b) as movimentações de consumo de bordo ocorridas pelas embarcações quando a serviço exclusivo da Administração do Porto.

**Quadro 3 - ARMAZENAGEM - TAXAS DEVIDAS PELO DONO DA  
MERCADORIA OU REQUISITANTE**

ITEM	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR (R\$)
1. MERCADORIA DE QUALQUER NATUREZA, IMPORTADA DO ESTRANGEIRO E DEPOSITADA EM ARMAZÉM, SILO OU PÁTIOALFANDEGADO, POR PERÍODO DE 10 DIAS OU FRAÇÃO:		
1.1. CARGA GERAL SOLTA OU UNITIZADA, INCLUSIVE EM CONTÊINER:		
1.1.1 DE VALOR ATÉ US\$ 5.000,00/T		
a) pelo primeiro período		0,35%
b) pelo segundo período		0,70%
c) pelos demais períodos		1,40%
1.1.2. DE VALOR ACIMA DE US\$ 5.000,00/t E ATÉ US\$ 10.000,00/t		
a) pelo primeiro período		0,30%
b) pelo segundo período		0,60%
c) pelos demais períodos		1,20%
1.1.3. DE VALOR ACIMA DE US\$ 10.000,00/t E ATÉ US\$ 15.000,00/t		
a) pelo primeiro período		0,25%
b) pelo segundo período		0,50%

---

c) pelos demais períodos	1,00%
--------------------------	-------

---

#### 1.1.4. DE VALOR ACIMA DE US\$ 15.000,00/t

---

a) pelo primeiro período	0,20%
--------------------------	-------

---

b) pelo segundo período	0,40%
-------------------------	-------

---

c) pelos demais períodos	0,80%
--------------------------	-------

---

1.1.5. Valor mínimo a cobrar por período, por contêiner	410,40
---	--------

---

#### 1.2. SÓLIDOS E LÍQUIDOS A GRANEL:

---

##### 1.2.1. DE VALOR ATÉ US\$ 100,00/t

---

a) pelo primeiro período	0,35%
--------------------------	-------

---

b) pelo segundo período	0,70%
-------------------------	-------

---

c) pelos demais períodos	1,40%
--------------------------	-------

---

##### 1.2.2. DE VALOR ATÉ US\$ 100,00/t

---

a) pelo primeiro período	0,30%
--------------------------	-------

---

b) pelo segundo período	0,60%
-------------------------	-------

---

c) pelos demais períodos	1,20%
--------------------------	-------

---

#### 2. MERCADORIA NÃO CONTEINERIZADA DEPOSITADA EM ARMAZÉM OU PÁTIO, POR TONELADA:

---

2.1. Em trânsito, por período de 5 dias ou fração	5,76
<hr/>	
2.2. NACIONAL OU NACIONALIZADA, POR PERÍODO DE 10 DIAS OU FRAÇÃO:	
<hr/>	
a) pelo primeiro período	2,88
<hr/>	
b) pelo segundo período	5,76
<hr/>	
c) pelo terceiro período	8,64
<hr/>	
d) pelo quarto período	11,52
<hr/>	
e) pelo quinto período	14,40
<hr/>	
f) pelo sexto período	17,28
<hr/>	
g) pelos demais períodos	20,16
<hr/>	
3. CONTEINER POR UNIDADE E POR PERÍODO DE 5 DIAS OU FRAÇÃO:	
<hr/>	
3.1. Com mercadoria nacional, nacionalizada ou em trânsito	61,20
<hr/>	
3.2. Vazio	25,20
<hr/>	
4. SÓLIDOS A GRANEL, EM INSTALAÇÕES ESPECIAIS, POR TONELADA E POR PERÍODO DE 15 DIAS OU FRAÇÃO	2,88
<hr/>	
5. VEÍCULO MONTADO A EXPORTAR, POR UNIDADE E POR PERÍODO DE 10 DIAS OU FRAÇÃO	43,20
<hr/>	
6. BAGAGEM DESACOMPANHADA SOLTA OU UNITIZADA, INCLUSIVE EM CONTEINER, DISPENSADA DE TRIBUTAÇÃO ADUANEIRA, POR PERÍODO DE 10 DIAS OU FRAÇÃO:	
<hr/>	
6.1 Por tonelada	2,88
<hr/>	

---

**Fonte:** Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Santos/SP (2005).

No Quadro 3, a tarifa portuária é mais específica para a Armazenagem. No caso do açúcar VHP à granel ou ensacado, os valores são cobrados conforme a porcentagem que os correspondem segundo o valor por tonelada.

Já com relação ao reajuste que venha sofrer a tarifa sobre a Armazenagem, estas devem ser aplicadas pela tarifa reajustada, independentemente das datas de vencimento dos períodos anteriores.

#### **ABRANGÊNCIA:**

As taxas desta tabela remuneram o serviço da fiel guarda de mercadorias importadas, a exportar ou em trânsito, depositadas sob responsabilidade da Administração do Porto, incluindo também, o recebimento, abertura para conferência aduaneira, arrumação e os serviços correlatos de manipulação, acondicionamento, pesagem das avariadas e entrega.

#### **ISENÇÕES:**

Estão isentos das taxas desta tabela:

1 - Pelo Prazo de 30 dias corridos:

a) as mercadorias importadas pela União para uso direto e exclusivo, devidamente comprovado;

b) os objetos de uso próprio que trouxerem em suas bagagens os embaixadores, ministros e encarregados de negócios, bem como os secretários e adidos de missões diplomáticas acreditados junto ao Governo Federal;

c) os móveis e outros objetos de uso próprio, dos cônsules gerais, cônsules e vice-cônsules de carreira, diretamente importados para sua primeira instalação;

d) as mercadorias e peças acessórias importadas para uso de aeronaves e navios de guerra, bem como de navios-escola, ainda que mercantes, de nações amigas, e aquelas pertencentes às respectivas tripulações.

2 - Pelo prazo de 15 dias corridos, os contêineres recebidos vazios ou esvaziados nas dependências operadas pela Administração do Porto.

3 - Pelo prazo de 6 dias úteis, o papel importado destinado à impressão de jornais, revistas e livros.

4 - As mercadorias descarregadas para livrar o convés ou porão do navio, durante os períodos efetivos de carga e descarga.

5 - Pelo prazo de 5 dias corridos, contados a partir da data em que tiverem sido depositadas nas dependências portuárias, as mercadorias containerizadas recebidas para exportação, condicionado a que o embarque ocorra dentro desse prazo.

**Quadro 4 - ALUGUEL DE EQUIPAMENTOS - TAXAS DEVIDAS PELO  
REQUISITANTE**

ITEM	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR (R\$)
<b>1. GUINDASTE ELÉTRICO DE PÓRTICO, POR HORA OU FRAÇÃO, COM CAPACIDADE:</b>		
1.1. Até 4t		51,84
1.2. De 5t até a 10t com ou sem grab		100,80
1.3. Superior a 10t		158,40
<b>2. AUTOGUINDASTE DE QUALQUER TIPO, POR HORA OU FRAÇÃO, COM CAPACIDADE:</b>		
2.1. De até 10t		100,80 *
2.2. Superior a 10t e até 30t		259,20 *
2.3. Superior a 30t		345,60 *

### 3. EQUIPAMENTOS ESPECIAIS, POR HORA OU FRAÇÃO:

---

3.1. Descarregador pneumático (sugador)	122,40
---	--------

---

#### 3.2. EMBARCADOR DE SÓLIDOS A GRANEL (“SHIP-LOADER”):

---

a) com capacidade de até 600t/h	158,40
---------------------------------	--------

---

---

b) com capacidade superior a 600t/h	201,60
-------------------------------------	--------

---

---

3.3. Guindaste especial para contêiner (porteiner), quando em operação em instalação de uso público geral	511,20
---	--------

---

#### 4. EMPILHADEIRA, POR HORA OU FRAÇÃO, COM CAPACIDADE:

---

4.1. De até 3t, com torre duplex ou triplex	43,20 *
---	---------

---

---

4.2. Superior a 3t, dotada de torre triplex	64,80 *
---	---------

---

---

4.3. Superior a 3t e até 10t	79,20 *
------------------------------	---------

---

---

4.4. Superior a 10 t até 30 t	288,00 *
-------------------------------	----------

---

---

4.5. Superior a 30t	288,00 *
---------------------	----------

---

---

4.6. Qualquer, mas dotada de “clamps” para bobinas	93,60 *
--	---------

---

#### 5. OUTROS:

---

##### 5.1. POR HORA OU FRAÇÃO:

---

5.1.1. Pá-carregadeira	100,80 *
------------------------	----------

---

## 5.1.2. CAMINHÃO- TRATOR COM SEMI-REBOQUE, COM CAPACIDADE:

5.1.2.a - até 20t	43,20 *
5.1.2.b - acima de 20t	57,60 *
5.1.3. Trator	57,60 *
5.1.4. Microônibus (sem motorista)	36,00 *
5.2. POR UNIDADE E POR PERÍODO DE 6 HORAS OU FRAÇÃO:	
5.2.1. Bomba para movimentação de líquidos a granel, com potência até 30 hp	48,96 *
5.2.2. Paleteira hidráulica	24,48 *
5.2.3. Caçamba, patola e cavalete	14,40 *
5.2.4. Rede, cabo de aço, estropo, manilha, rolete e braçalote	7,20 *
5.2.5. Estrado, tabuleiro e gaiola	1,44 *
5.2.6. Jogo de mangotes, para carga ou descarga de granel líquido	11,52 *
5.2.7. Caçamba para lixo	14,40 *
5.2.8. Escada de qualquer tipo	7,20 *
5.2.9. “Spreader”, para movimentação de contêineres	21,60 *
5.2.10. Moega móvel para carregamento de veículos rodo ou ferroviários	48,96 *

5.2.11. Carrinho de mão ou encerado	2,88 *
5.2.12. Pá de metal e vassourão de fibra ou piaçava	1,44 *
5.2.13. Par de luvas ou óculos ampla visão	1,44 *
5.2.14. Par de botas de borracha	2,16 *
5.2.15. Conjunto de calça e avental ou máscara para pó	3,60 *
5.2.16. Máscara com filtro de carvão	5,76 *
5.2.17. EPI completo	7,20 *
5.2.18. Berço de madeira para descarga de bobinas de aço	7,20 *
5.2.19. Manivela para abertura de vagões	5,76 *
6.1. DE SEGUNDA-FEIRA A SÁBADO:	
a) por hora ou fração	2.336,75
b) valor mínimo a cobrar	9.296,71
6.2. DOMINGOS E FERIADOS:	
a) por hora ou fração	3.844,32
b) valor mínimo a cobrar	15.327,01
7. FLUTUANTE PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS, POR DIA OU FRAÇÃO	72,29

8. EMBARCAÇÃO COM EQUIPAMENTO COMPLEMENTAR DE OPERAÇÃO NO CAIS, POR DIA OU FRAÇÃO	274,31
9. EMBARCAÇÃO PARA DEPÓSITO TRANSITÓRIO DE MERCADORIAS, POR DIA OU FRAÇÃO	342,76

**Fonte:** Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Santos/SP (2005).

(\*) Taxas convencionais, sujeitas a alteração sem prévia homologação do CAP. É facultado a terceiros a execução desses serviços, desde que obedecidas as normas da Administração do Porto e a legislação vigente.

Para a vigência da tarifa sobre os Aluguéis de Equipamentos Portuários no Quadro 4, no caso do açúcar VHP à granel, a utilização do *sheep-loader* é essencial. Este é um carregador mecânico que auxilia no carregamento do navio sem o mesmo se mover, atingindo todos os pontos de cada porão, tendo a capacidade de atingir cerca de 3 mil toneladas por hora.

Para o reajuste da tarifa referente ao Aluguel de Equipamentos, este deve ser aplicado pela tarifa vigente na data do faturamento, salvo indicação em contrário.

#### **ABRANGÊNCIA:**

As taxas desta tabela remuneram o aluguel dos equipamentos da Administração do Porto, para a realização das operações portuárias.

#### **ISENÇÕES:**

Não há.

### **Quadro 5 - SERVIÇOS GERAIS - TAXAS DEVIDAS PELO REQUISITANTE**

ITEM	ESPÉCIE E INCIDÊNCIA	VALOR (R\$)
1. FORNECIMENTO DE ÁGUA, POR METRO CÚBICO:		

1.1. Através de canalização, para embarcação atracada ao cais ou píer do porto 1,87

---

1.2.a. usuário instalado no porto 0,93

---

## 2. FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA:

---

2.1. Por quilowatt de potência instalada em embarcação, por dia ou fração 1,37 \*

---

### 2.2. POR QUILOWATT-HORA DE ENERGIA FORNECIDA A MEDIDOR, A CONSUMIDOR INSTALADO NAS DEPENDÊNCIAS PORTUÁRIAS:

---

2.2.1.a. Baixa tensão (até 2.300 V) 0,37 \*

---

2.2.1.b. Valor mínimo a cobrar 11,10 \*

---

2.2.2.a. Alta tensão (de 2.300 V a 25.000 V) 0,25 \*

---

2.2.2.b. Valor mínimo a cobrar 7,50 \*

---

## 3. EM TRANSPORTE:

---

### 3.1. TRANSPORTE DE MERCADORIAS EM VEÍCULOS RODO OU FERROVIÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO, OU EM VAGÕES DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS INTERLIGADAS AO PORTO, DENTRO DAS DEPENDÊNCIAS PORTUÁRIAS, PARA AS ESTAÇÕES DAQUELAS EMPRESAS OU PARA INSTALAÇÕES PARTICULARES SERVIDAS PELAS LINHAS DO PORTO (OU VICE-VERSA), POR TONELADA:

---

3.1.1. Em volume de peso até 5t 4,32 \*

---

3.1.2. Em volume de peso superior a 5t 8,64 \*

---

3.1.3. Mercadoria a granel 2,88 \*

---

3.1.4. Valor mínimo a cobrar, por fatura	14,40 *
3.2. Serviço idêntico ao especificado na taxa 3.1, de contêineres com carga, por unidade	86,40 *
3.3. TRANSPORTE DE SÓLIDOS A GRANEL, ATRAVÉS DE ESTEIRAS, POR TONELADA:	
3.3.1. Nas dependências da Administração do Porto	0,30
3.3.2. Desde os limites das dependências da Administração do Porto até os equipamentos de embarque, no cais, e vice-versa, no caso de dependências particulares situadas além daqueles limites	0,34
3.4. EXCLUÍDO	
3.5. Confecção de cumeeira e cobertura, por vagão	28,80 *
3.6. Estadia de conjunto caminhão-trator e reboque ou semi-reboque, por hora ou fração	28,80 *
3.7. Estadia de vagões da Administração do Porto, por vagão e por dia ou fração	14,40 *
3.8. Pela tração de vagões cheios ou vazios, desde o intercâmbio com as ferrovias até instalações portuárias arrendadas situadas nas dependências da Administração do Porto, ou vice-versa, por vagão e por sentido	14,40 *
3.8.1. Valor mínimo a cobrar	144,00 *
4. EM ARMAZENAGEM	
4.1. CARREGAMENTO OU DESCARREGAMENTO DE MERCADORIAS DE VEÍCULOS RODO OU FERROVIÁRIOS, NAS DEPENDÊNCIAS PORTUÁRIAS, SEM PESAGEM, POR TONELADA:	
4.1.1. Em volume de peso até 5t	3,60 *
4.1.2. Em volume de peso superior a 5t	7,20 *

4.1.3. Mercadoria a granel	2,16 *
4.1.4. Valor mínimo a cobrar, por fatura	14,40 *
4.2. Serviço idêntico ao especificado na taxa 4.1, de contêineres com carga, por unidade	57,60 *
4.3. Remoção de contêiner com carga, na mesma dependência em que estiver depositado, por unidade	57,60 *
4.4. Recebimento ou entrega de veículo montado, de qualquer tipo, quando movimentado por seus próprios meios, por veículo	7,20 *
4.5. Verificação de peso e movimentação de volumes para vistoria, por tonelada	2,88 *
4.6. EXCLUÍDO	
4.7. Remoção e acoplamento ou desacoplamento de “clipon”, por operação	11,52 *
4.8. Depósito de escadas, pranchas e equipamentos similares, por unidade e por mês ou fração	72,00 *
4.9. Depósito de acessórios de contêiner frigorífico (“clipon” e assemelhados), por unidade e por período de 10 dias ou fração	11,52 *
4.10. LIBERAÇÃO DE MERCADORIAS EM REGIME ESPECIAL DE TRÂNSITO ADUANEIRO SIMPLIFICADO:	
4.10.1. Por contêiner	122,40
4.10.2. Por tonelada de carga geral não containerizada	10,25
4.10.3. Por veículo, não acondicionado em contêiner	50,40
5. DIVERSOS:	
5.1. Pesagem de veículos com carga ou vazios, por operação	14,40 *

5.2. Descarregamento de mercadoria de veículo rodo ou ferroviário e o serviço de unitização, por tonelada	14,40 *
<hr/>	
5.3. EXCLUÍDO	
<hr/>	
5.4. EXCLUÍDO	
<hr/>	
5.5. Esvaziamento ou enchimento de contêiner, por unidade	72,00*
<hr/>	
5.6. Por tonelada de mercadoria a ser levada a consumo, por determinação da autoridade competente	100,80 *
<hr/>	
5.7. Por página de cópia Xerox	0,43 *
<hr/>	
5.8. Por folha de cópia do demonstrativo do custo de mão de obra	7,20 *
<hr/>	
5.9. Pela separação de taxas usualmente cobradas em conjunto, por fatura	7,20 *
<hr/>	
5.10. Por unidade de certificado referente a cada partida de carga ou pelo serviço de processamento de ordens parceladas para entrega de lotes ou fracionamento do conhecimento de mercadorias de importação, sempre que a requisição de entrega, documentação de importação ou reembarque dividir o lote ou conhecimento, por requisição, excetuada a última, referente ao saldo do lote	50,40 *
<hr/>	
5.11. Paralisação superior a 20 minutos devida pelo requisitante nos serviços prestados pela Administração do Porto, por homem-hora	10,81
<hr/>	
5.12. Por página expedida, ou enviada eletronicamente (on-line), de lista de apartação, livro de escrita, relação de destino de mercadorias, ou de documentos similares não descritos nesta tabela	3,60 *
<hr/>	
5.13. Pelo fechamento de índice de navio, por número de ordem	0,43 *
<hr/>	
5.13.1. Valor mínimo a cobrar, por navio	86,40 *
<hr/>	
5.14. Pelo preenchimento de índice, de livro de escrita e lavratura de termo de avaria, por página	3,60 *
<hr/>	

5.15. Pelo serviço de recolhimento de produtos inservíveis deixados no cais, por hora ou fração	129,60 *
5.16. Pelo registro de carga desembaraçada em descarga direta, por documento	3,60 *
5.17. Pela baixa eletrônica em GMCI, GMVI e GMVA e por transmissão eletrônica de SD (Solicitação de Despacho), por documento	0,72 *

**Fonte:** Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, Santos/SP (2005).

(\*) Taxas convencionais, sujeitas a alteração sem prévia homologação do CAP. É facultado a terceiros a execução desses serviços, desde que obedecidas as normas da Administração do Porto e a legislação vigente.

As taxas para os Serviços Gerais do Quadro 5 devem ser aplicadas pela tarifa anterior para as mercadorias, cujos documentos (de importação ou de exportação) forem recebidos na Administração do Porto até o final do expediente do dia anterior ao do reajuste. Os documentos, nessas condições que não forem pagos até o final do expediente do primeiro dia útil de vigência da tarifa majorada, serão atualizados com o reajustamento concedido.

#### **ABRANGÊNCIA**

As taxas desta tabela remuneram o fornecimento de água e de energia elétrica e o transporte executado pela Administração do Porto nas dependências do porto, em vagões ou em outros veículos, bem como os serviços acessórios em transporte e armazenagem e outros, de natureza diversa.

#### **ISENÇÕES**

Não há.