



Observatório
Portuário



2022

Ano 1, n. 1

MERCADO DE TRABALHO PORTUÁRIO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
Reitor: Prof. Dr. Natalino Salgado
Vice-Reitor: Prof. Dr. Marcos Fábio Belo Matos

Expediente

Observatório Portuário

Coordenação

Dr. Sérgio Sampaio Cutrim

Vice-coordenação

Dr. Tadeu Gomes Teixeira

Pesquisadores

Dra. Darliane Ribeiro Cunha
Dr. Leo Tadeu Robles

Cientista de dados

Francisco Jadson Brito de Oliveira

Assistente de pesquisa

Luciane Maramaldo Oliveira
Karoline Oliveira Soares

Marketing e Redes Sociais

Letícia Oliveira Conceição

Periodicidade
Trimestral

Endereço

Av. dos Portugueses, 1996.
Vila Bacanga, São Luís - MA

CEP: 65080-805

Centro de Ciências Sociais

Departamento de Ciências Contábeis e Administração

Observatório Portuário

www.observatorioportuario.ufma.br

observatorioportuario@ufma.br

Dados Internacionais de Catalogação (CIP)

Balança comercial. Vol. 1, n. 1 (nov. 2022)- . -- São Luís :
Universidade Federal do Maranhão, 2022-

Periodicidade trimestral

Disponível em: <https://observatorioportuario.com.br/relatorios/>

1. Portos - Brasil. 2. Portuário - Mercado de trabalho. I.
Universidade Federal do Maranhão. II. Observatório
Portuário.

CDD (22. ed.) 387.10981

Tatyane Barbosa Philippi
Bibliotecária CRB 14/735

**Observatório
Portuário**

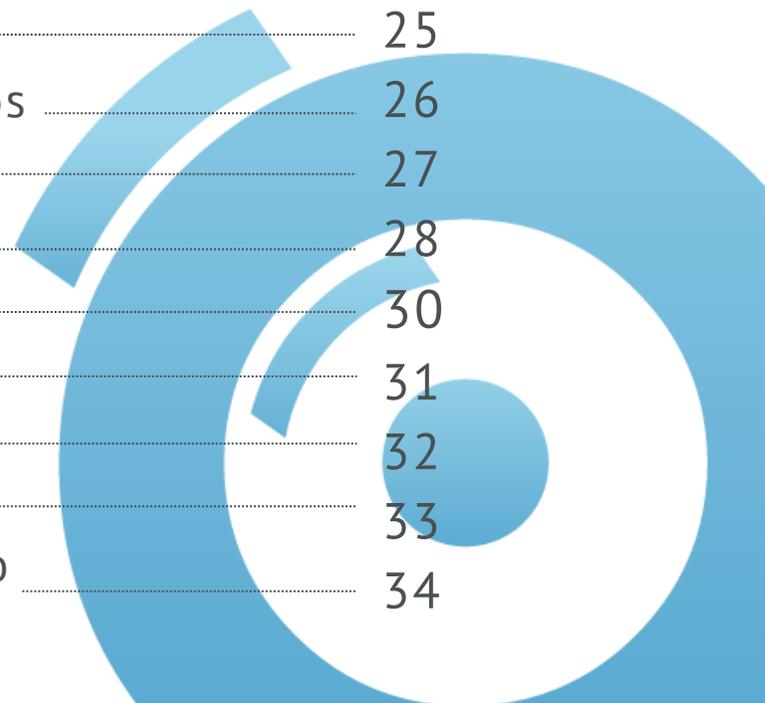
Copyright © 2022 by UFMA



Baum Soluções Informacionais
Revisão de português e ABNT
Projeto gráfico

SUMÁRIO

Apresentação	2
Quem somos	3
1 Introdução	4
2 Panorama do trabalho no setor portuário e aquaviário no Brasil	5
3 Panorama do trabalho no setor portuário e aquaviário no Maranhão	10
4 Perfil do Trabalhador Portuário e Aquaviário	14
4.1 Escolaridade do Trabalhador Portuário e aquaviário	14
4.2 Raça ou cor do Trabalhador Portuário e Aquaviário	19
4.3 Ocupações dos Trabalhadores Portuários e Aquaviários	23
4.4 Remuneração dos Trabalhadores nos Estados	25
4.5 Remuneração dos Trabalhadores nos municípios	26
5 Trabalhadores da Gestão e Operação Portuária	27
6 Considerações finais	28
7 Notas Metodológicas	30
8 Convênio	31
Referências	32
Glossário	33
Anexo A - Informações da CNAE utilizadas no Relatório	34



APRESENTAÇÃO

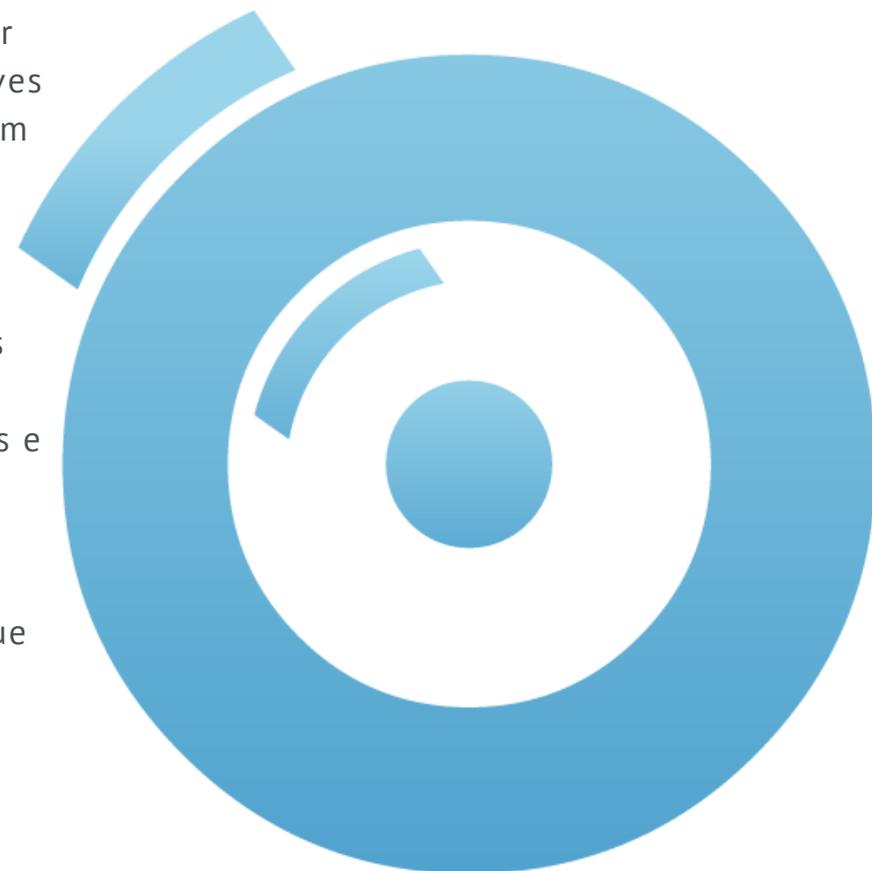
O Observatório Portuário é um *think thank* originado do Grupo de Pesquisa LabPortos da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), é um projeto institucional da nossa universidade e financiado por meio de um Convênio de Educação, Ciência e Tecnologia e Inovação (ECTI), com a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), administradora do Porto do Itaqui.

Existe uma lacuna em nossa sociedade sobre informações do setor portuário e transporte aquaviário, impactos, condicionantes e drives de tendências. Existe uma verdadeira assimetria informacional com reverberação na relação porto-cidade, no engajamento dos stakeholders, na sustentabilidade e posicionamento ESG (Environmental, Social and Governance).

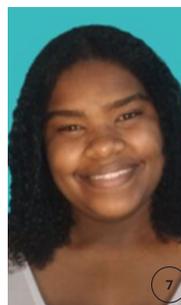
Nosso propósito é subsidiar os atores do setor portuário (gestores privados e públicos, empresários, trabalhadores e academia) com conhecimento gerado a partir de informações públicas disponíveis e analisadas a partir do contexto regional, sobretudo em aspectos relacionados aos impactos econômicos da atividade portuária, indicadores da atividade, mercado de trabalho, comércio exterior, movimentação portuária, dentre outros cenários e perspectivas que influenciam as estratégias para o setor.

Nossa missão é conectar o setor portuário com a sociedade.

Esperamos que nossos produtos, disponibilizados gratuitamente, fomentem discussões, estratégias e políticas públicas para o ecossistema portuário.



QUEM SOMOS



1 Prof. Dr. Sérgio Cutrim
Coordenador

2 Prof. Dr. Tadeu Gomes Teixeira
Vice - coordenador

3 Prof. Dr. Leo Tadeu Robles
Pesquisador

4 Profa. Dra. Darliane Ribeiro Cunha
Pesquisadora

5 Francisco Jadson de Oliveira
Cientista de Dados

6 Pedro Vinnícius Bernhard
Assistente de Pesquisa

7 Mariana Esthefane Ribeiro
Assistente de Pesquisa

8 Luciane Maramaldo
Assistente de Pesquisa

9 Karoline Soares
Social Media

1 INTRODUÇÃO

O setor portuário brasileiro impacta direta e indiretamente a economia do país, em especial com efeitos no mercado de trabalho.

O Observatório Portuário apresenta neste relatório uma síntese da evolução do Trabalho Portuário e Aquaviário no Brasil e no Maranhão entre 2010 e 2020.

Trata-se de um setor abrangente e com atividades diversas como instalações portuárias, embarcações mercantes, de passageiros, pesca, atividades em plataformas marítimas e de reparação naval que movimentam inúmeras cadeias produtivas e setores econômicos.

Espera-se que as informações apresentadas (a metodologia está disponível na última seção) possam auxiliar o debate no setor e subsidiar a elaboração de políticas de gestão públicas e privadas.

Este é o primeiro de uma série de quatro relatórios sobre o mercado de trabalho portuário e aquaviário brasileiro e maranhense.

Boa leitura.

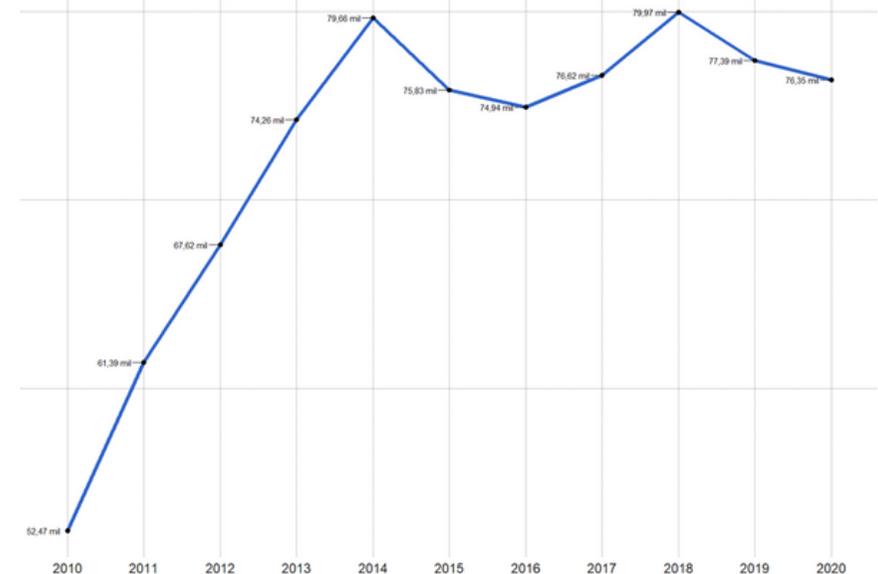


2 PANORAMA DO TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO NO BRASIL

As estratégias para o setor portuário e aquaviário influenciaram o estoque de empregos no setor, sobretudo ao considerar as mudanças regulatórias e ciclos de investimento.

Ao considerar os dados mais recentes, verifica-se que foram registrados 76.350 vínculos (vínculos são unidades de emprego. Uma pessoa pode ter mais de um vínculo, por exemplo) no setor portuário e aquaviário no Brasil em 2020, de acordo com os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). O número apresenta um decréscimo em relação aos anos anteriores, sobretudo em relação ao ano de 2018, quando quase 80 mil vínculos foram registrados. Considerando a tendência de queda do número de vínculos identificada a partir de 2014, reitera-se a associação entre desempenho das atividades econômicas do país e sua influência no estoque de empregos do setor.

Gráfico 1 - Vínculos do setor portuário e aquaviário no Brasil (2010-2020)

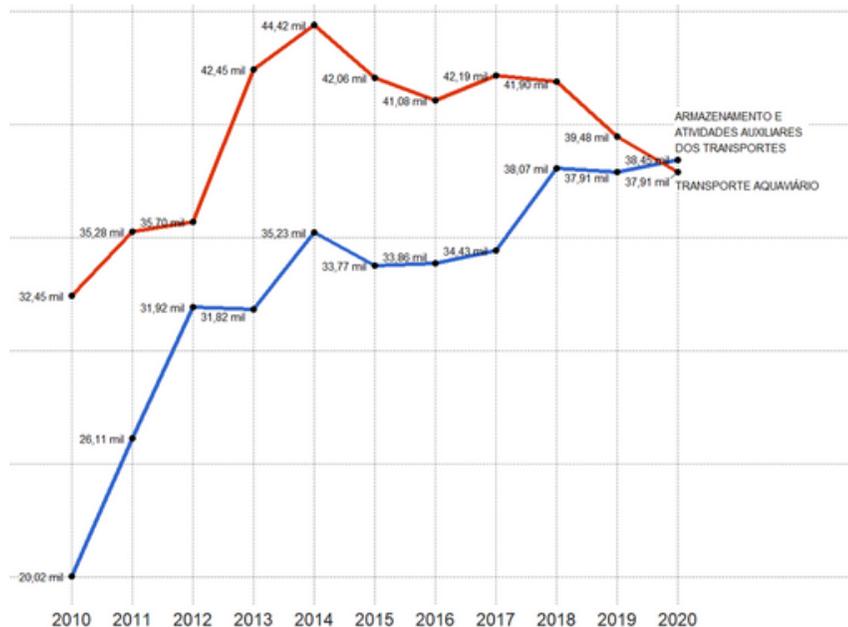


Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Ao analisar os dados por setor de atividade no contexto nacional, verificamos a redução do número de vínculos no grupo de profissionais atuantes no **Transporte Aquaviário**, com uma redução de 44.420 vínculos em 2013 para 37.910 em 2020, com uma redução de 6.510 vínculos.

Por outro lado, nota-se que o grupo de atividades denominadas como **Armazenamento e Atividades Auxiliares dos Transportes** apresentou um comportamento crescente no período, superando em 2020 o número de vínculos no **Transporte Aquaviário**.

Gráfico 2 – Grupos de atividade com maior participação no emprego no setor portuário e aquaviário no Brasil



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Ao analisar os grupos de atividades com maior participação no número de vínculos empregatícios, destacam-se as atividades de **Armazenamento e Atividades Auxiliares dos Transportes e Transporte Aquaviário**.

O **Armazenamento e Atividades Auxiliares dos Transportes** compreende, de acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), atividades relacionadas:

“ [...] com a movimentação e o armazenamento de cargas, antes ou depois de seu transporte, ou entre segmentos de transporte de distintas modalidades, as atividades auxiliares das diversas modalidades de transporte envolvendo a operação da infraestrutura de suporte nas rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, pontes, túneis etc. e as atividades de agenciamento de transporte. Esta divisão compreende também as atividades relacionadas à organização do transporte de carga. (IBGE, 2022). ”

Destaque também deve ser dado para o número de vínculos do **Transporte Aquaviário**, cujas atividades são as relacionadas aos transportes de pessoas e mercadorias, além das embarcações turísticas e do fretamento de embarcações com tripulação. Nesta categoria também estão as operações e embarcações para apoio marítimo e portuário.

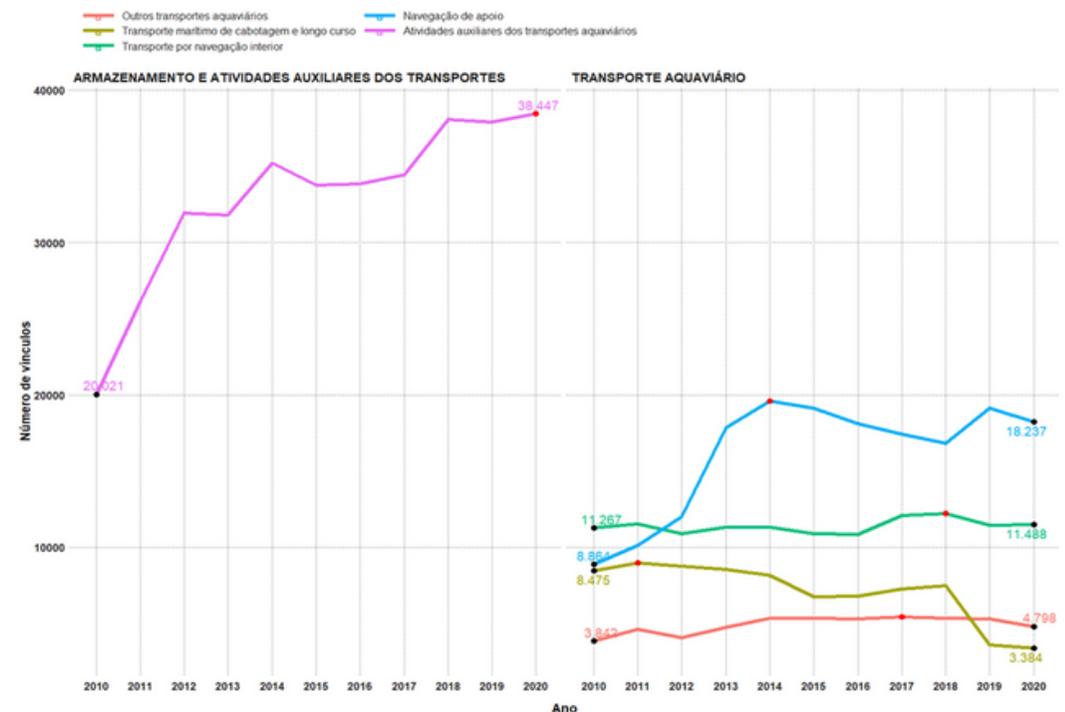
No Gráfico 3 estão detalhados os vínculos e atividades contemplados no Transporte Aquaviário no país.

Com o recorte, verifica-se que as atividades de **Navegação de Apoio** apresentam o maior número de vínculos, registrando em 2020 18.237 empregos. A categoria abarca atividades como:

- o transporte de mercadorias e pessoas para suprimento e apoio a navios e a plataformas de pesquisas e exploração de minerais e hidrocarbonetos;
- a navegação realizada para apoio logístico a navios e a plataformas de exploração de minerais e hidrocarbonetos transporte[?];
- a navegação realizada nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;
- os serviços de reboque realizados por empresas de apoio marítimo;
- os serviços de socorro e salvamento realizados por empresas de apoio portuário.

Observa-se que o grupo de **Transporte por Navegação Interior**, segundo maior grupo em número de vínculos no **Transporte Aquaviário**, finalizou 2020 com 11.488 vínculos. São atividades como o transporte de carga municipal, por rios, canais, lagos, lagoas, baías e outras vias de navegação interior, exceto travessia e o fretamento de embarcações com tripulação, mas não inclui a operação e gestão de terminais de carga.

Gráfico 3 – Vínculos de emprego por grupo de atividade econômica



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Esses dados podem ser detalhados um pouco mais a partir da análise das seções da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que permite identificar quais áreas impactaram diretamente o estoque de empregos na área portuária e aquaviária.

Pelo Gráfico 4, alguns destaques do setor podem ser obtidos por grupo de atividade:

a) ao considerar a **Gestão de Portos e Terminais**, o destaque foi para as Operações de Terminais, que apresentou número crescente de vínculos entre 2010 e 2020, registrando 35.357 vínculos. Por outro lado, as atividades de Administração da Infraestrutura Portuária tiveram um declínio de 41,25%, resultado da eliminação de 2.170 vínculos.

b) são atividades como as “atividades da administração da estrutura portuária, tais como o balizamento da área portuária, a manutenção da dragagem e das condições físicas do porto, as atividades de operação de terminais marítimos e fluviais, de uso público ou privado, o armazenamento no parque portuário de mercadorias provenientes ou destinadas às embarcações e a operação e gestão de equipamentos destinados a carga e descarga, bem como a carga e descarga de embarcações”, não ficando de fora as atividades realizadas pelos operadores portuários (IBGE, 2022).

c) o **Transporte Marítimo de Carga por Cabotagem**, por sua vez, teve uma redução drástica de vínculos: saiu de 8.289 em 2010 para 3.316 em 2020.

d) trata-se de atividades como o transporte marítimo de carga realizado entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima, incluindo o fretamento de embarcações com tripulação para o transporte de cabotagem de carga.

e) o **Transporte por Navegação Interior de Carga**, por outro lado, apresentou leve aumento: passou de 7.524 para 8.382 vínculos. Essa categoria abarca as atividades de “[...] transporte de carga por rios, canais, lagos, lagoas, baías e outras vias de navegação interior, em percurso nacional ou internacional.” (IBGE, 2022).

f) a **Navegação de Apoio Marítimo**, por sua vez, duplicou o número de vínculos e chegou a 15.372 profissionais na área. Isso significa que são profissionais que atuam em atividades de “navegação realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuam nas atividades de pesquisa de minerais e hidrocarbonetos.” (IBGE, 2022).

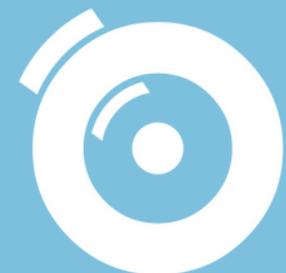
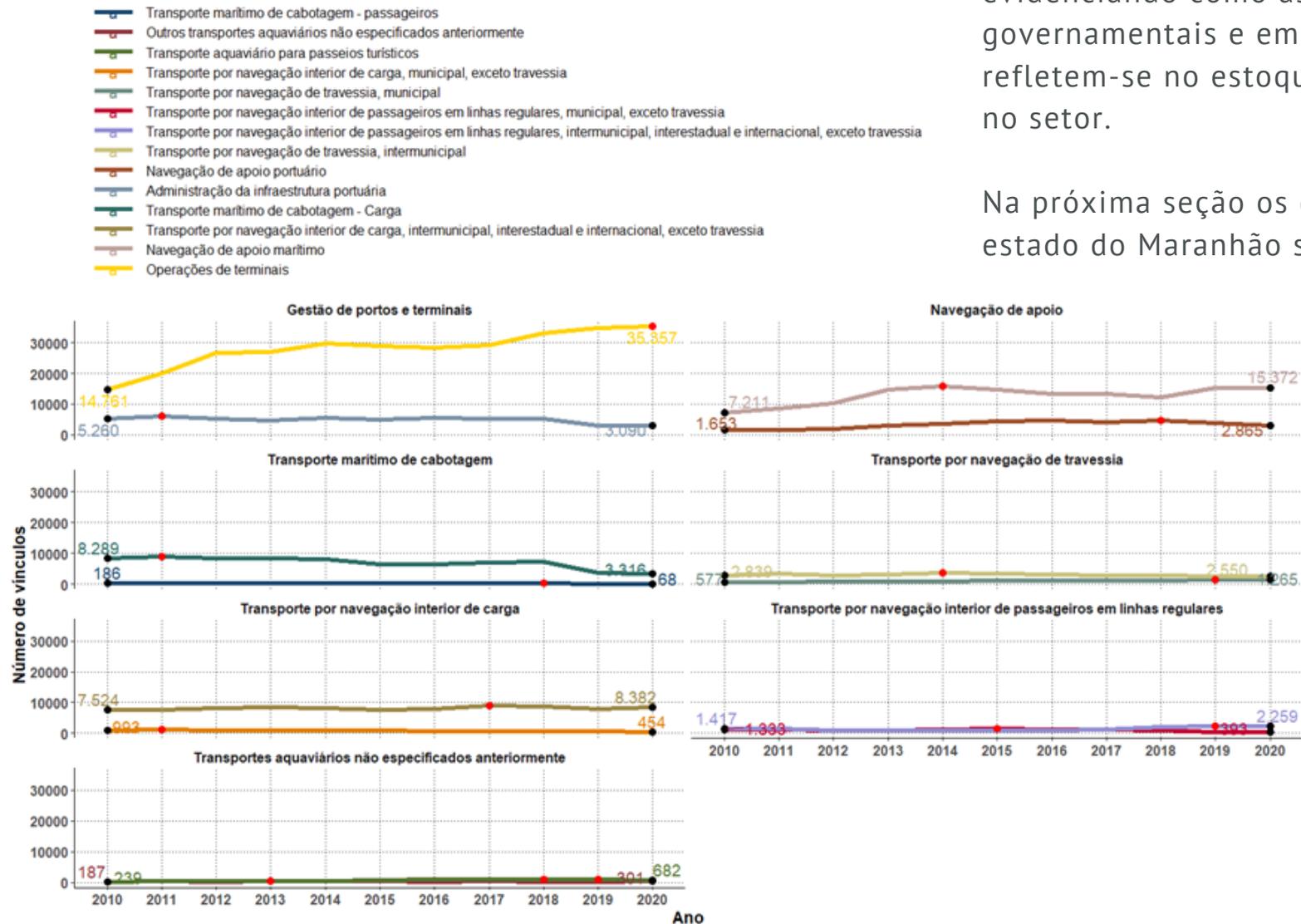


Gráfico 4 – Distribuição dos vínculos de emprego por seção de atividade econômica



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Os dados são um reflexo das políticas de regulação para o setor, evidenciando como as estratégias governamentais e empresariais refletem-se no estoque de empregos no setor.

Na próxima seção os dados para o estado do Maranhão são apresentados.



3 PANORAMA DO TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO NO MARANHÃO

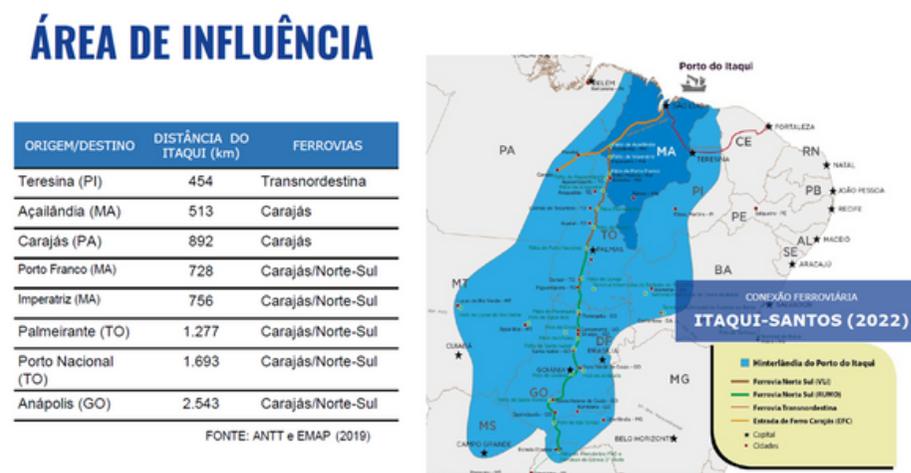
O presente relatório faz uma análise do mercado de trabalho com um recorte no estado do Maranhão e em seu Complexo Portuário do Itaqui. As figuras a seguir apresentam quais instalações portuárias fazem parte deste complexo, sua movimentação em 2021 – em toneladas (t) – e a sua área de influência.

Figura 1 – Complexo Portuário do Itaqui



Fonte: Lago (2022).

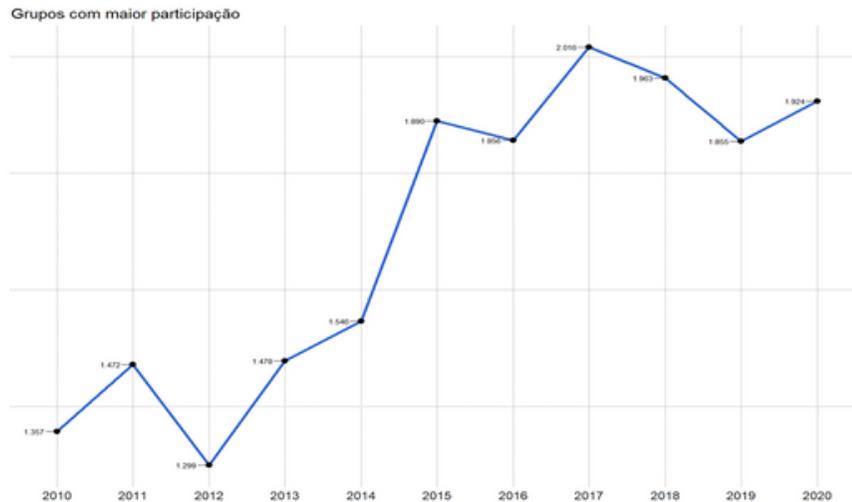
Figura 2 – Área de influência



Fonte: Lago (2022).

Ao analisar os dados para o estado do Maranhão, verificamos que os vínculos diretos foram ascendentes até o ano de 2017, quando foram identificados 2.016 vínculos. Em 2020, depois de quedas em 2018 e 2019, apresentou ligeira recuperação e o número de vínculos registrados foi de 1.924.

Gráfico 5 – Vínculos do setor portuário e aquaviário no Maranhão

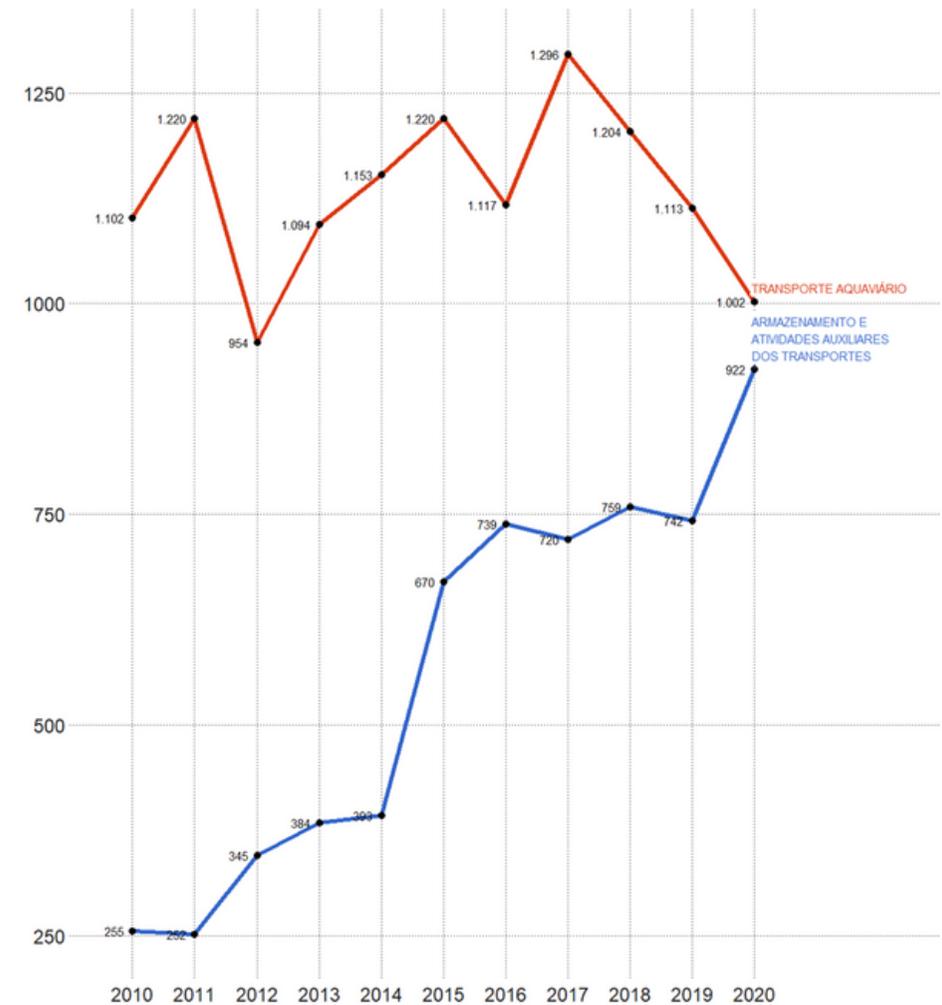


Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

No caso do Maranhão, o **Transporte Aquaviário** é o grupo de atividade que apresenta o maior número de empregos diretos, com 1.000 vínculos em 2020.

Ao mesmo tempo, as atividades abarcadas pelo **Armazenamento e Atividades Auxiliares dos Transportes** apresentaram permanente crescimento no período, o que se relaciona com o aumento das atividades portuárias no estado, com o registro de 920 vínculos em 2020.

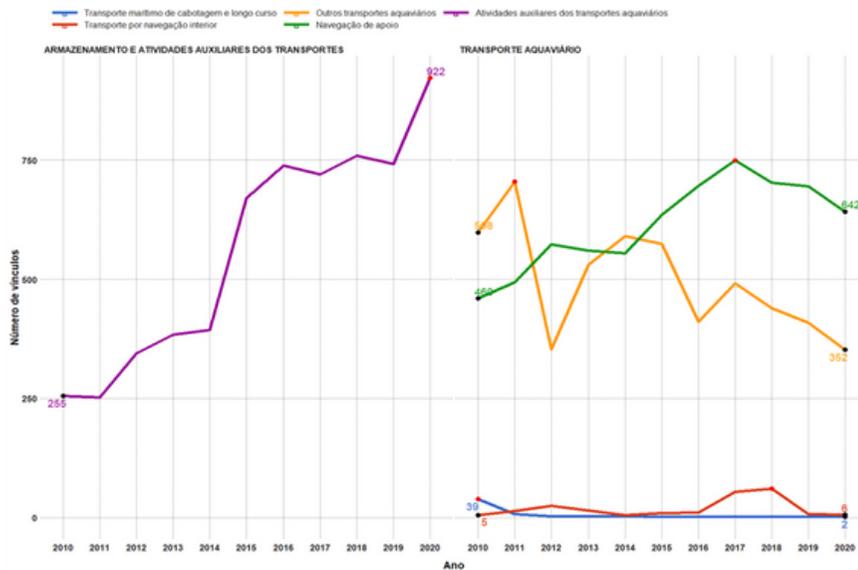
Gráfico 6 – Vínculos do setor portuário e aquaviário no Maranhão



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

No Gráfico 7 podemos observar as modalidades abarcadas pelo **Transporte Aquaviário** e suas representatividades no estado. O destaque positivo é para o setor de **Navegação de Apoio**, que auxilia as atividades portuárias.

Gráfico 7 – Vínculos por setor de atividade no Maranhão

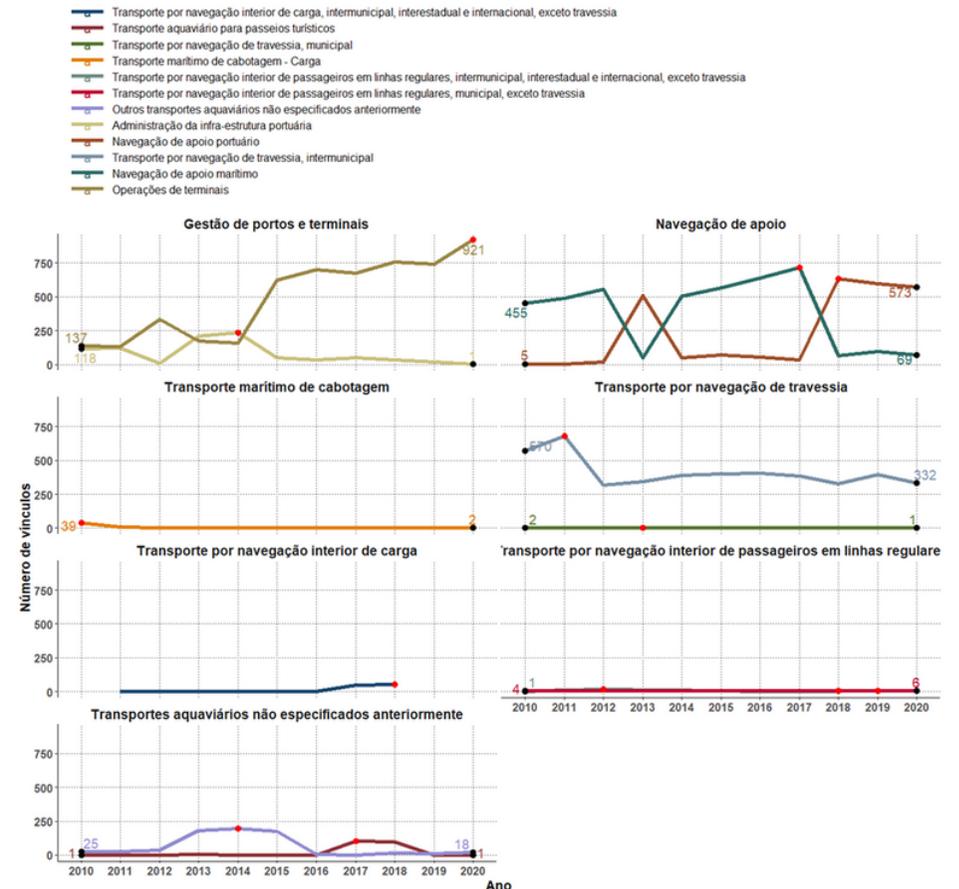


Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Ao analisar as subclasses de atividade, pode-se verificar que as atividades relacionadas a **Operações de Terminais** tiveram excelente resultado, saltando de 14 para 920 vínculos, o que indica uma transformação estrutural nas atividades.

A **Navegação de Apoio Marítimo** e a **Navegação de Apoio Portuário** também se destacam, embora com oscilações consideráveis na série.

Gráfico 8 – Distribuição dos vínculos de emprego por setor de atividade no Maranhão

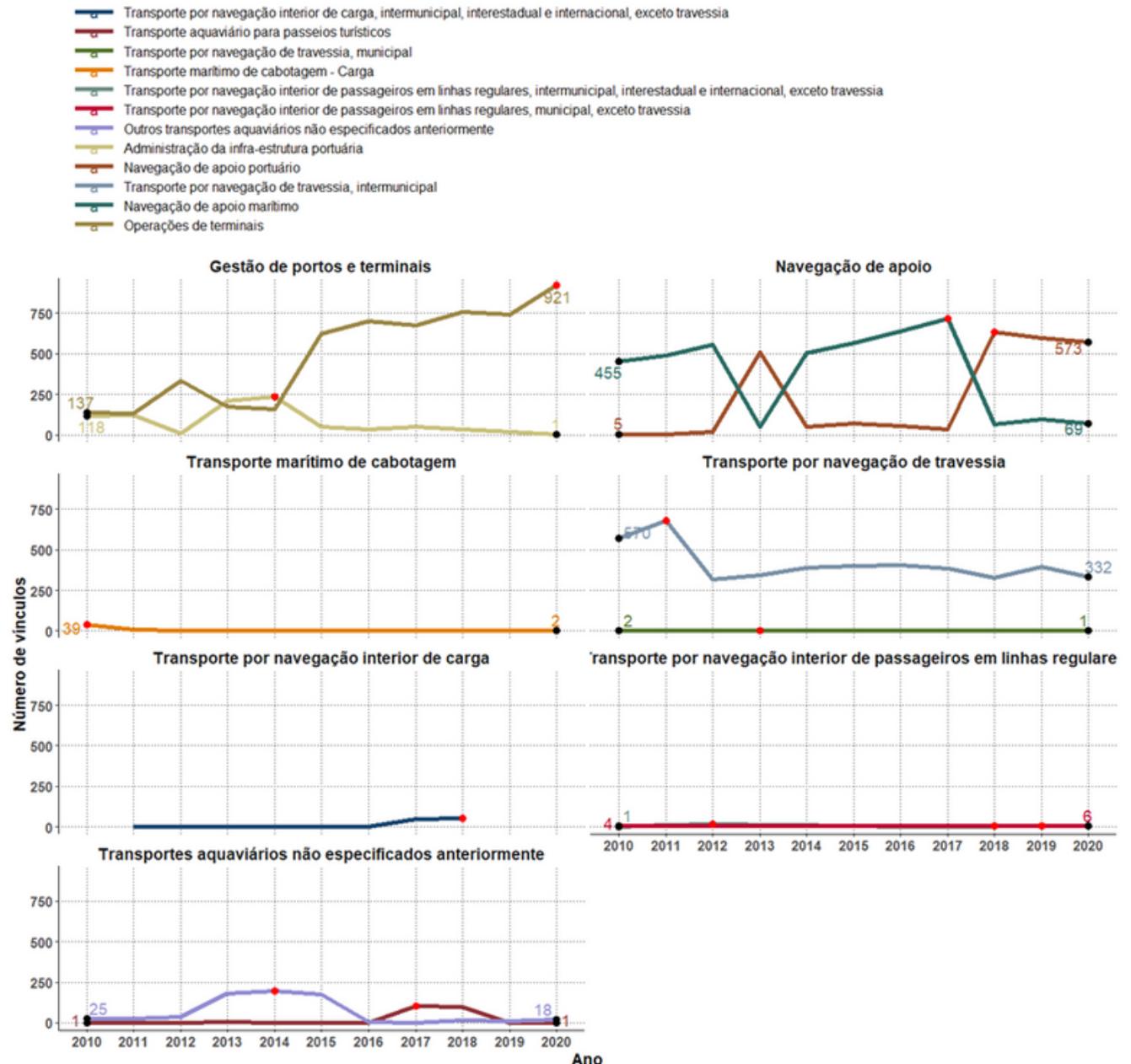


Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Ao analisar as subclasses de atividade, pode-se verificar que as atividades relacionadas a **Operações de Terminais** tiveram excelente resultado, saltando de 14 para 920 vínculos, o que indica uma transformação estrutural nas atividades.

A **Navegação de Apoio Marítimo** e a **Navegação de Apoio Portuário** também se destacam, embora com oscilações consideráveis na série.

Gráfico 8 – Distribuição dos vínculos de emprego por setor de atividade no Maranhão



4 PERFIL DO TRABALHADOR PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO

4.1 Escolaridade do Trabalhador Portuário e aquaviário

Ao analisar o perfil dos trabalhadores portuários e aquaviários por sexo, observa-se que a participação masculina é predominante. Em 2020, do total de 76.317 vínculos, 65.735 eram homens, sendo apenas 10.582 mulheres (13,87%).

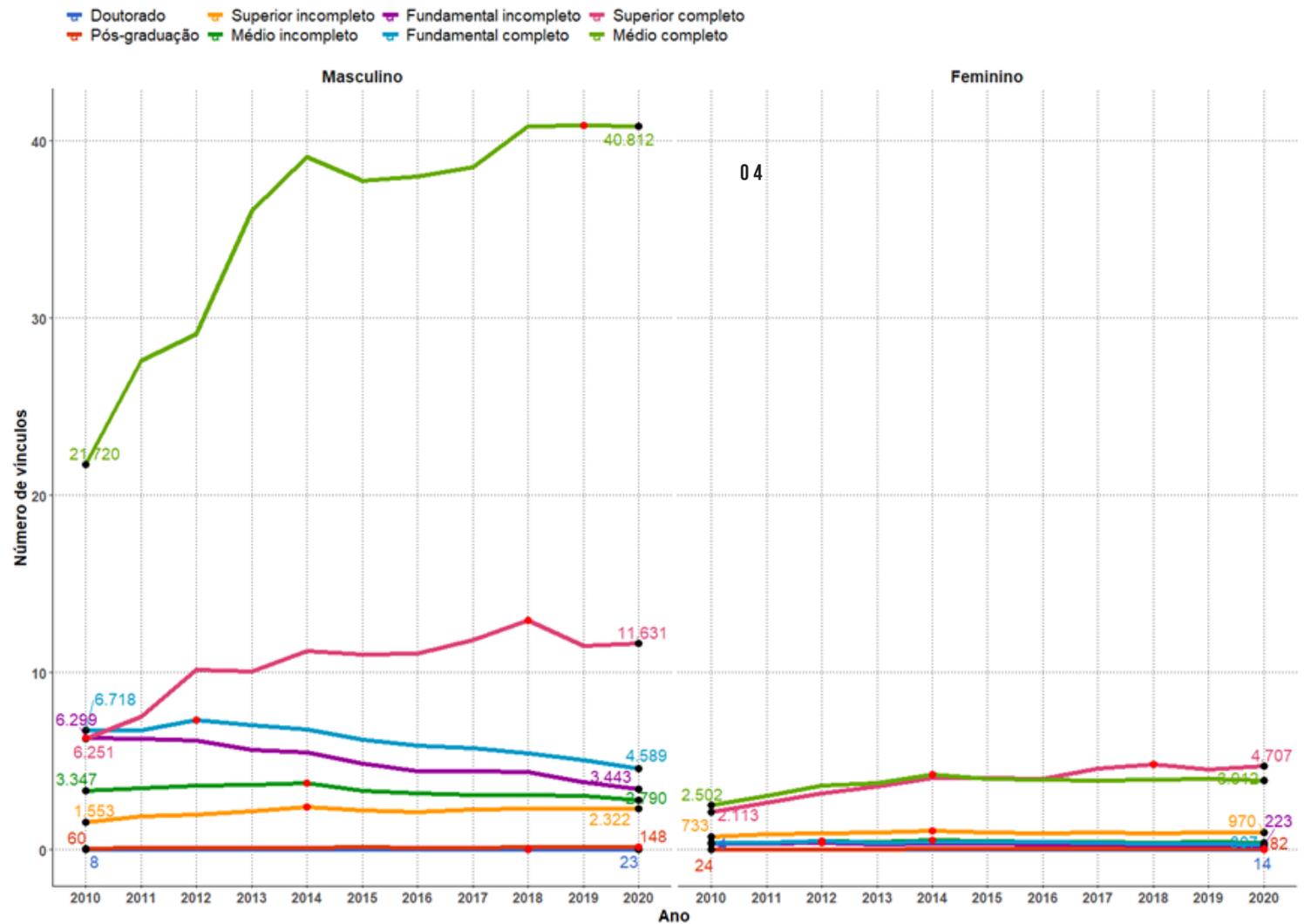
No Maranhão a proporção é igual: dos 1.924 vínculos, apenas 14% eram mulheres (262).

Apesar da baixa participação feminina no setor, observa-se que elas apresentavam maior escolaridade no contexto nacional: 44,5% tinham curso superior, contra 17,7% dos homens com a mesma escolaridade. De forma agregada, observa-se o aumento da escolarização entre 2010 e 2020, apesar do número de profissionais com pós-graduação ainda ser baixo.

Apesar da baixa participação feminina no setor, observa-se que elas apresentavam maior escolaridade no contexto nacional: 44,5% tinham curso superior, contra 17,7% dos homens com a mesma escolaridade. De forma agregada, observa-se o aumento da escolarização entre 2010 e 2020, apesar do número de profissionais com pós-graduação ainda ser baixo.

Gráfico 9 – Vínculos de emprego por escolaridade e sexo no país

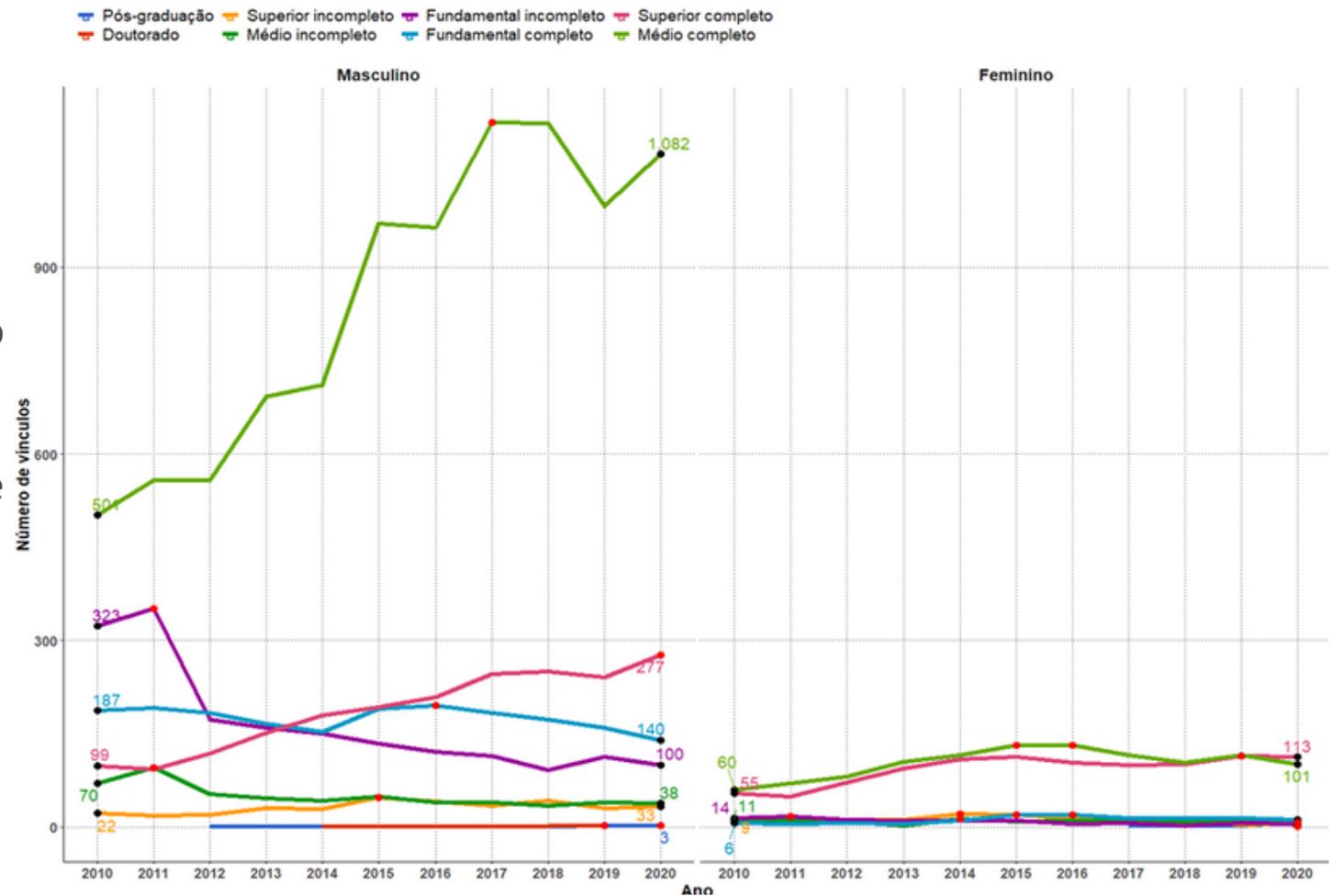
Em 2020, a quantidade de ocupações que exigiam o **ensino médio completo** era de 58,57% (desses, 91,25% eram do sexo masculino e apenas 8,75% do sexo feminino), por outro lado, 21,4% das ocupações exigiam o **superior completo** (desses, 71,19% eram do sexo masculino e 28,81% do sexo feminino).



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

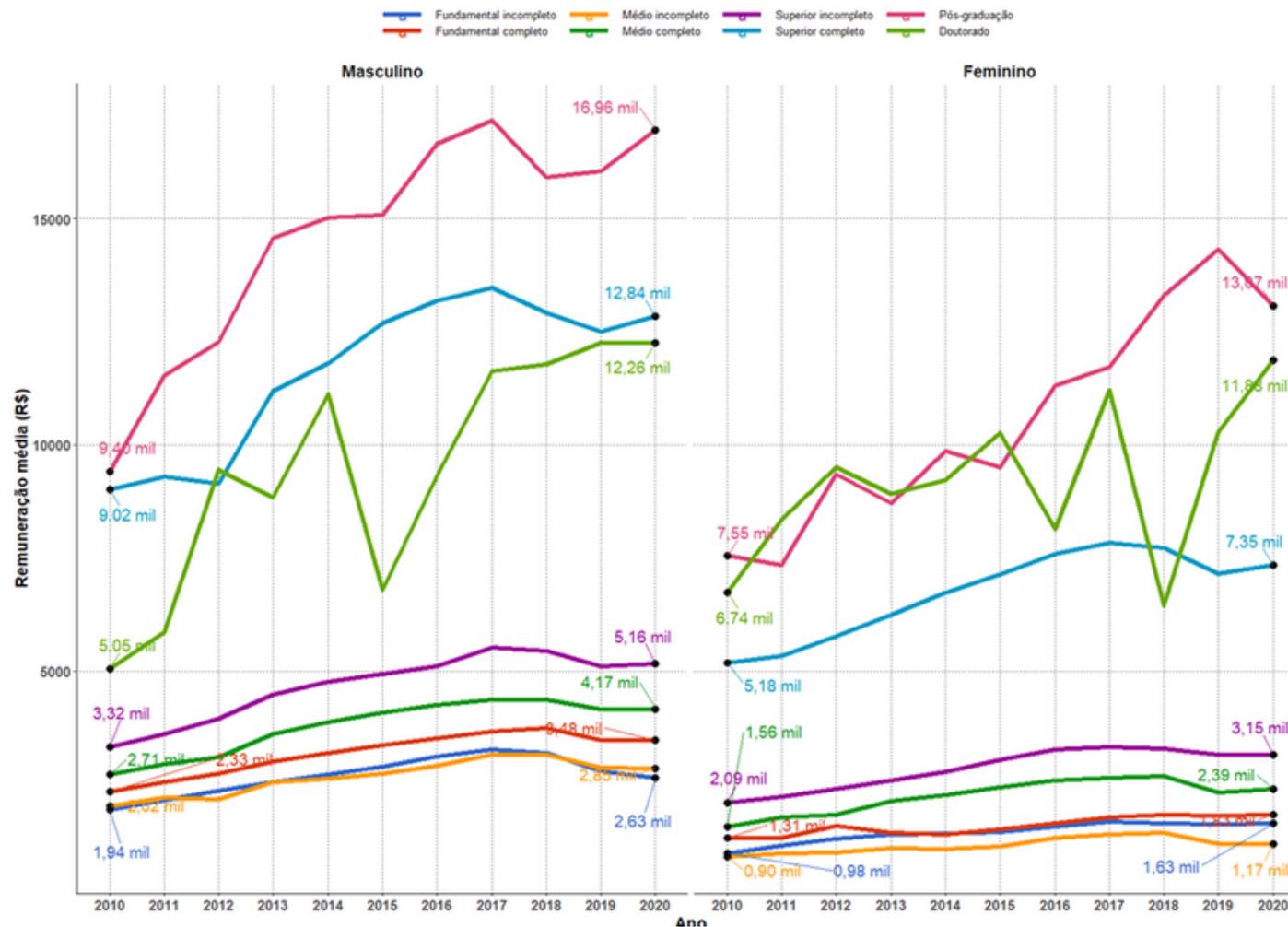
O Maranhão também acompanha a tendência nacional no quesito escolarização: há o predomínio de profissionais com ensino médio completo e, em seguida, ensino superior. Apesar de crescente, o número de pessoas com pós-graduação ainda é incipiente, como se observa no Gráfico 10.

Gráfico 10 – Vínculos por escolaridade e sexo no Maranhão



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

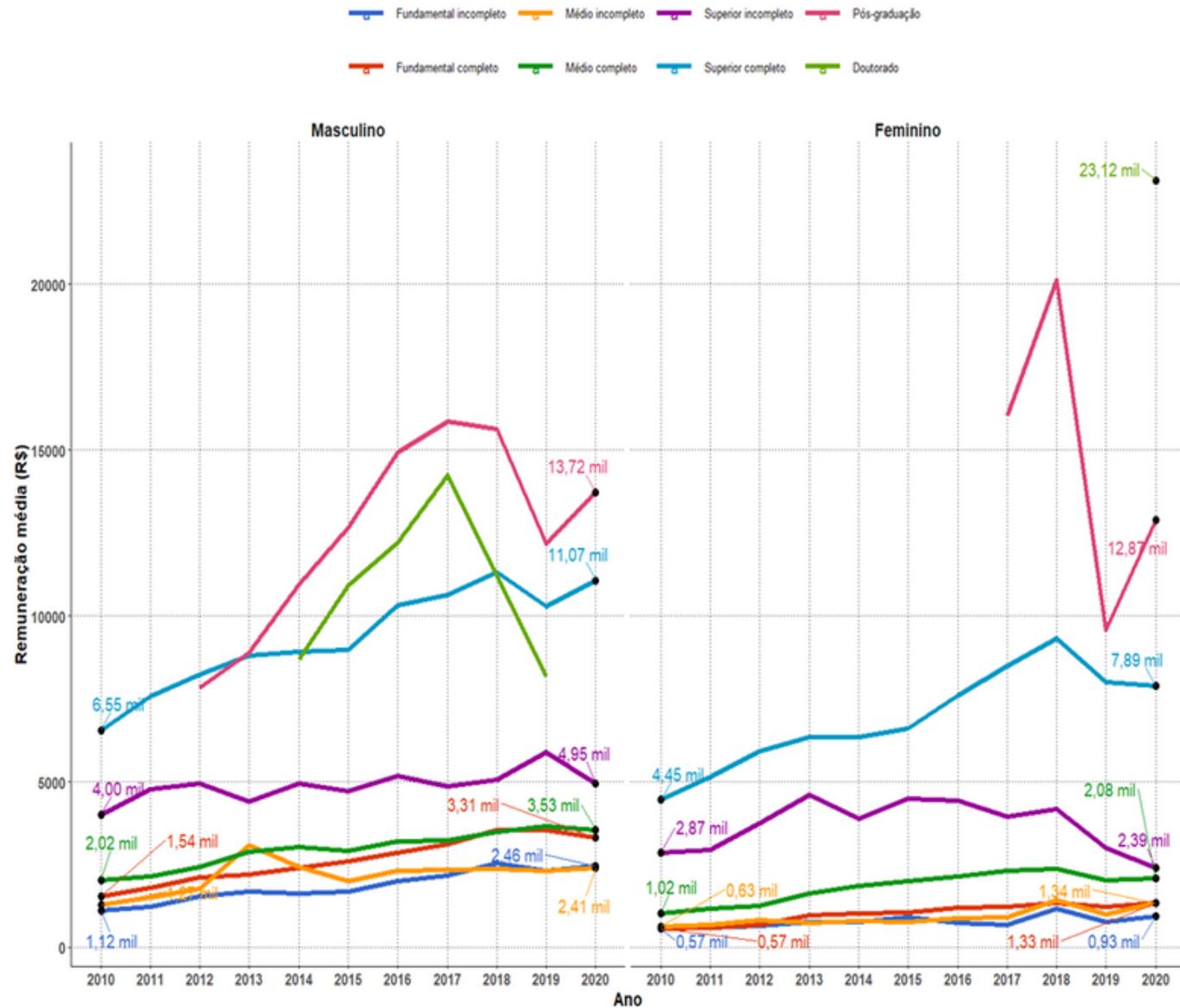
Gráfico 11 – Remuneração média por sexo e escolaridade no país



Ao avaliar a remuneração média por escolaridade no país, verificamos que os profissionais com pós-graduação têm uma renda significativamente superior aos demais níveis de escolaridade.

Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Gráfico 12 – Remuneração média por sexo e escolaridade no Maranhão



A renda do trabalhador maranhense segue a tendência nacional: profissional com pós-graduação aufer rendimentos bem superiores aos dos demais profissionais.

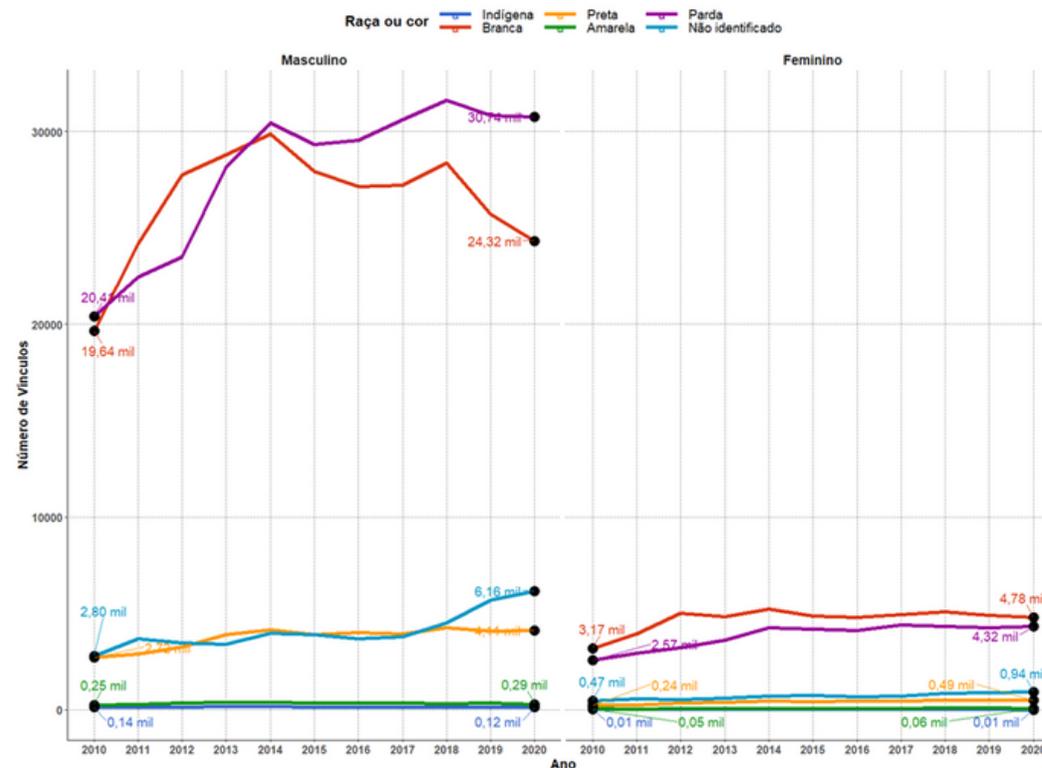
Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

4.2 Raça ou cor do Trabalhador Portuário e Aquaviário

O perfil racial dos profissionais pode ser observado no gráfico a seguir[1]. Nota-se o predomínio de pardos e brancos, tanto entre os homens como entre as mulheres.

Destaca-se ainda a acentuada ausência de identificação racial nos dados, o que é pauta para as ações de sensibilização dos profissionais de gestão de pessoas e alinhado às ações de Governança Social. O correto preenchimento dos dados pode auxiliar políticas de inclusão, qualificação e diversidade mais assertivas.

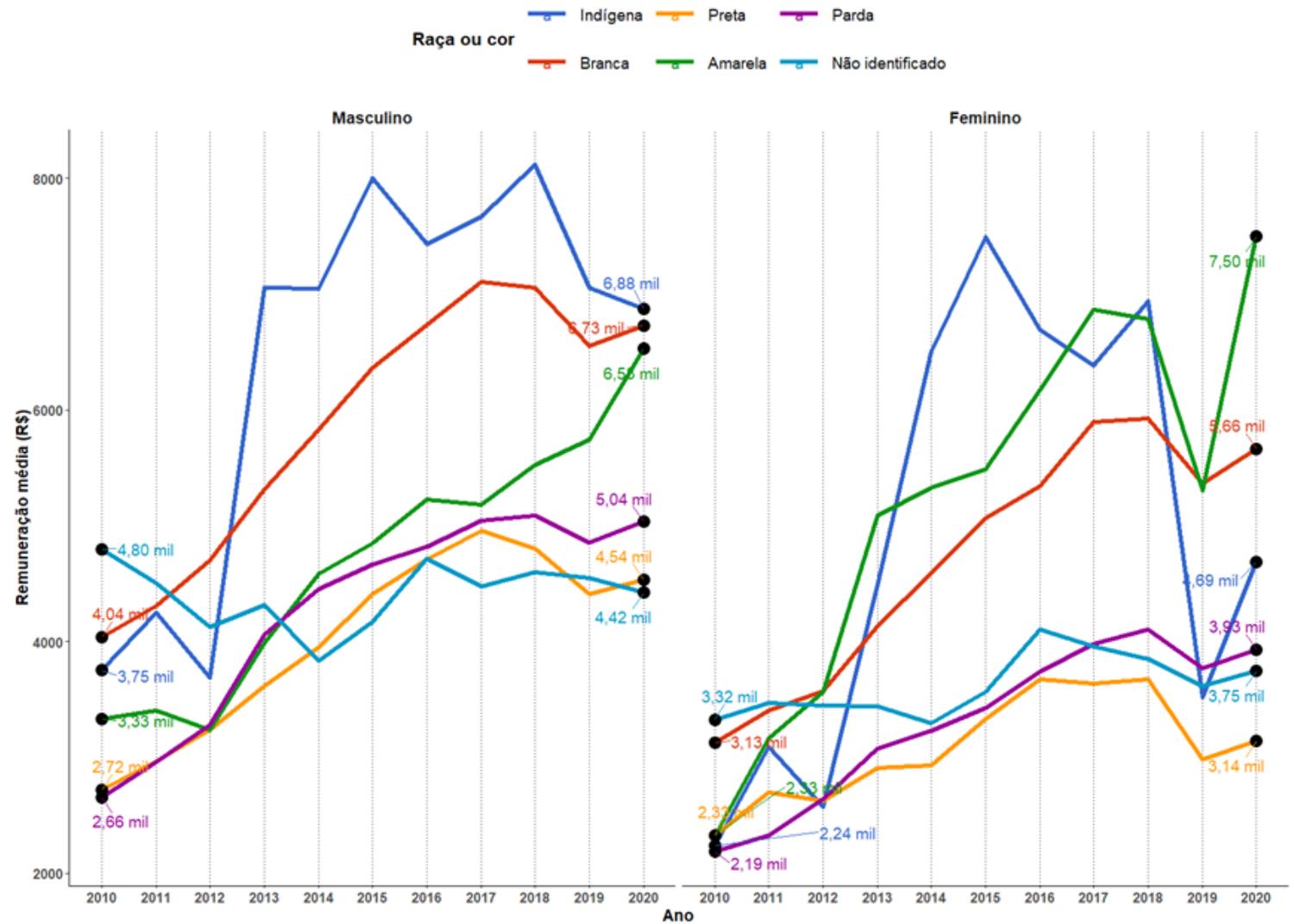
Gráfico 13 – Distribuição dos vínculos de trabalho por cor/raça no país



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

[1] Como há uma discrepância da quantidade de vínculos das categorias de **raça** ou **cor** quando comparadas por **sexo**, optou-se pela **escala logarítmica** no lugar da escala aritmética (escala habitual nos gráficos) para representar os dados de quantidade de vínculos (**eixo y**), pois a logarítmica permite, no caso do gráfico abaixo, uma visualização das tendências das quantidades de vínculos por cada raça ou cor ao longo dos anos analisados.

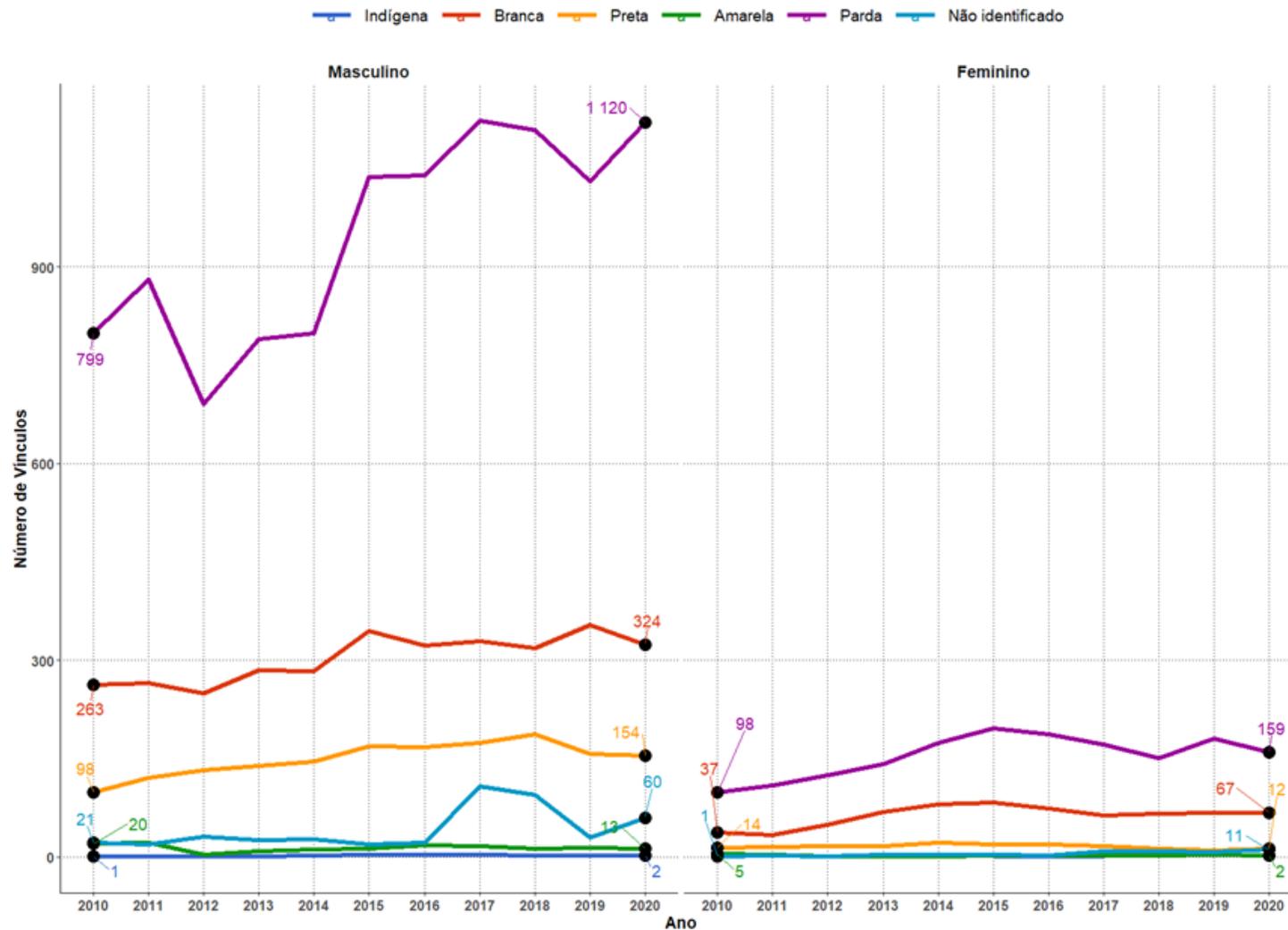
Gráfico 14 - Remuneração média por cor/raça no país



Apesar da destacada participação de pardos, a remuneração média desses profissionais em 2020 era inferior à dos brancos. Nota-se que homens e mulheres brancos tiveram a renda constante e crescente na série, mantendo a assimetria em relação aos pretos e pardos.

Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

Gráfico 15 – Distribuição dos vínculos de trabalho por cor/raça no Maranhão

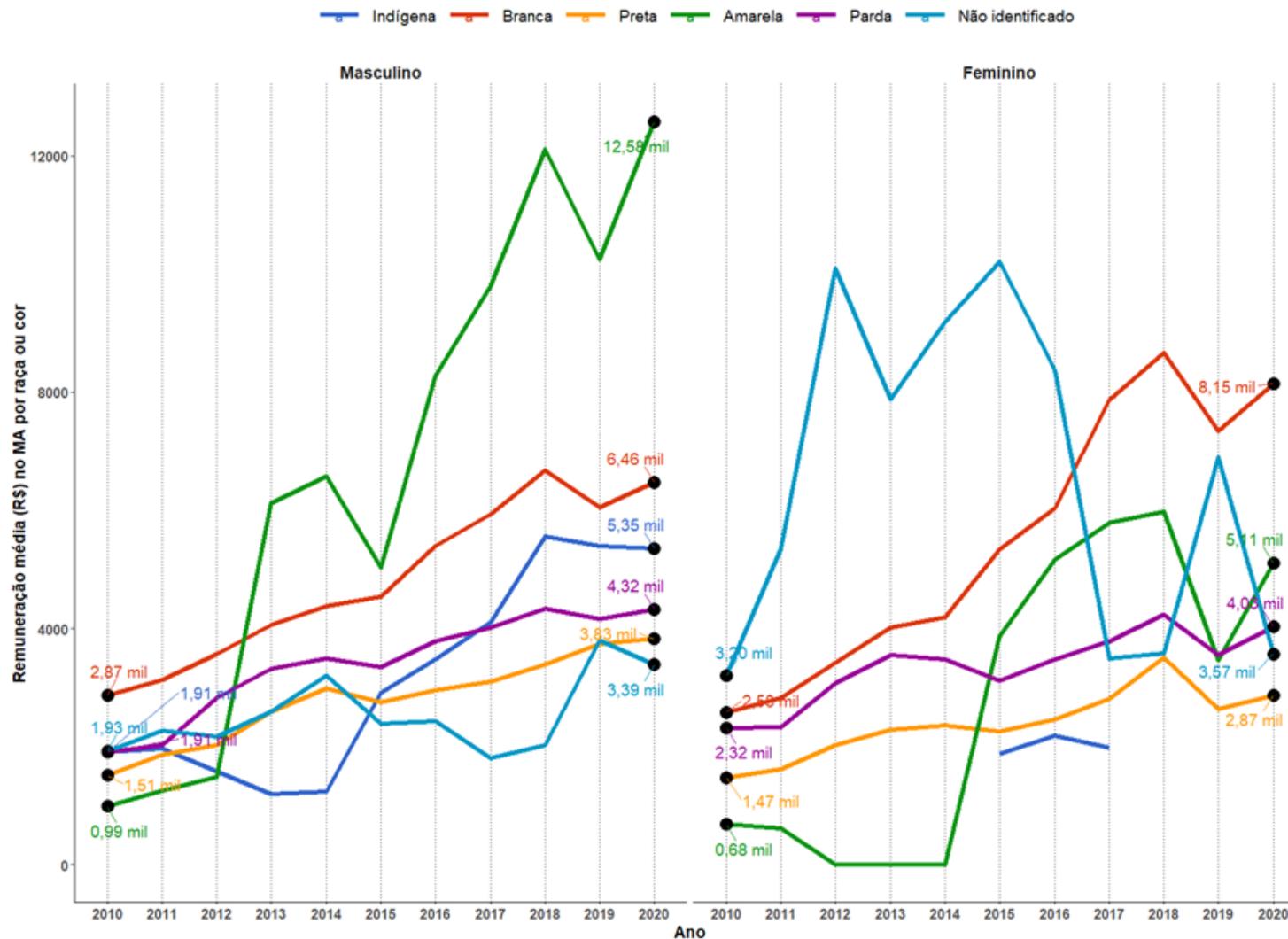


Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

No Maranhão, os profissionais identificados como pardos predominam, sendo seguidos pelos brancos e pretos entre os homens e mulheres. Importante registrar que o Maranhão apresenta o segundo maior contingente populacional de autodeclarados pretos e pardos do país.

Gráfico 16 – Remuneração média por sexo/cor no Maranhão

A renda dos trabalhadores por cor ou raça no Maranhão, por sua vez, evidencia que os autodeclarados amarelos se destacam entre os homens, com remuneração média acima das demais (amarelos, de acordo com o IBGE, são aqueles que se declaram de origem asiática: japoneses, coreanos e chineses).



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

4.3 Ocupações dos Trabalhadores Portuários e Aquaviários

As ocupações com maior participação no setor estão no Gráfico 17, bem como a remuneração média respectiva.

Verifica-se que os profissionais *Marinheiros de Convés (marítimo e fluvial)* representam o maior contingente de profissionais ao longo do período analisado, embora com tendência decrescente e em número inferior ao registrado em 2010.

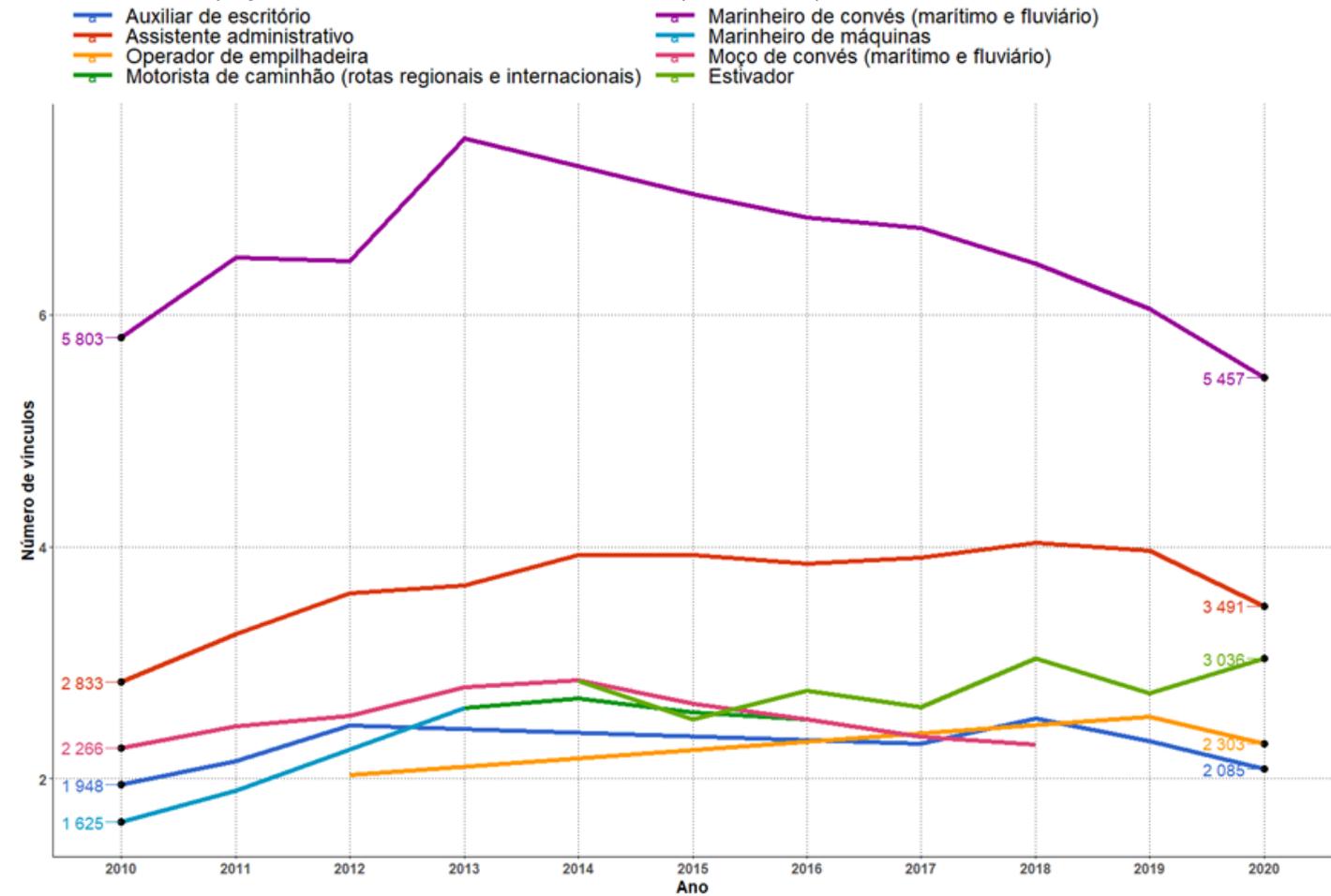
São profissionais que, de acordo com o Código Brasileiro de Ocupações (CBO),

“

Comandam e imediatam pequenas embarcações, auxiliando o comandante na administração de bordo e no serviço de manobras; chefiam praça de máquinas; transportam cargas e passageiros; realizam manobras, serviços e manutenção no convés; operam máquinas; realizam manutenção preventiva e corretiva da praça de máquinas e aplicam procedimentos de segurança. (BRASIL, 2017).



Gráfico 17 – Ocupações com maior número de vínculos (2010-2020)



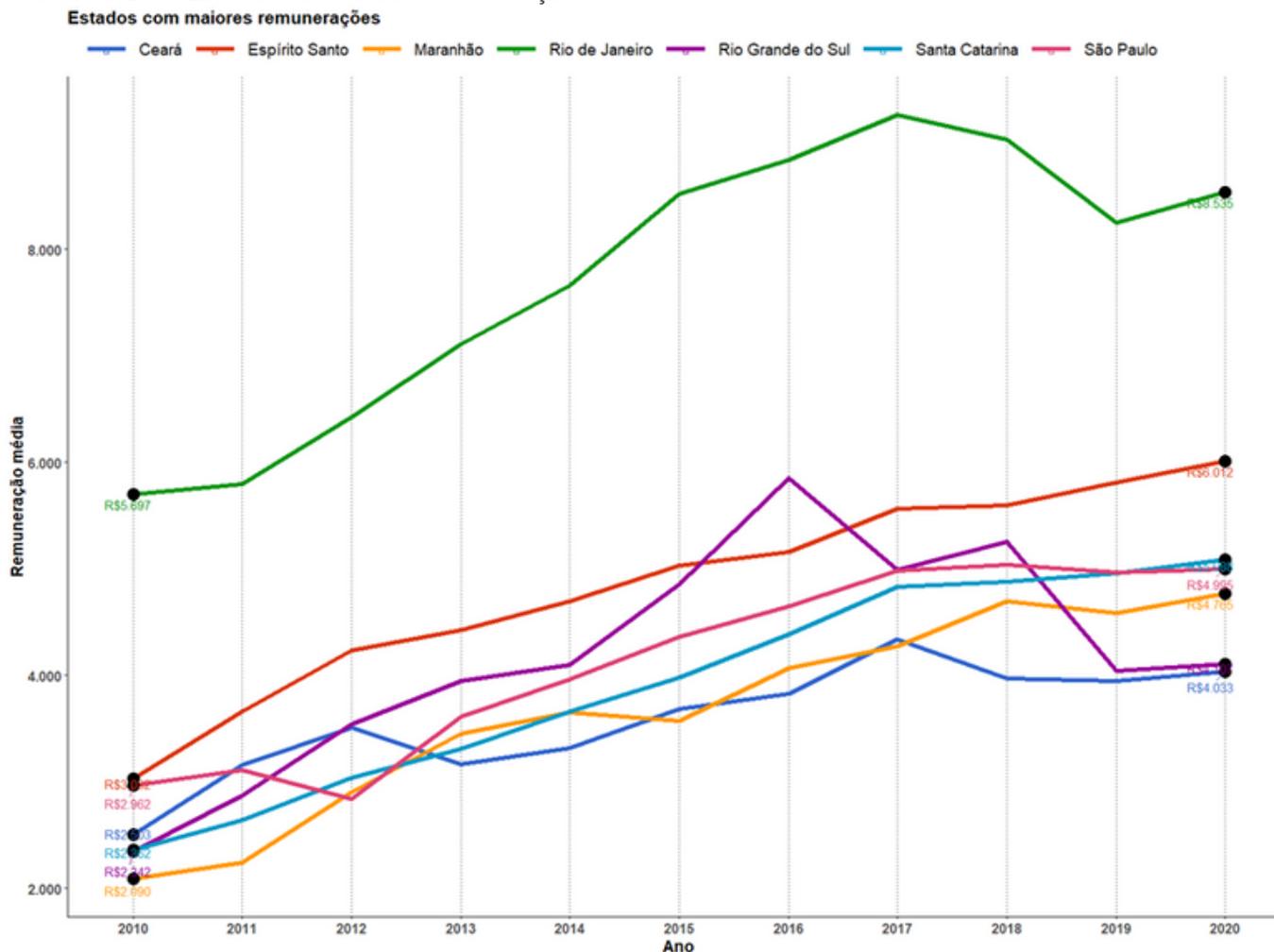
Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

4.4 Remuneração dos Trabalhadores nos Estados

Verifica-se que a remuneração média dos trabalhadores portuários e aquaviários varia conforme o estado da federação. O Rio de Janeiro é o estado com a maior remuneração no período analisado, com o registro de R\$ 8.535 em 2020. O Espírito Santo aparece em segundo lugar, com R\$ 6.112.

O estado do Maranhão teve uma evolução significativa no valor da remuneração média: saltou de R\$ 2.090 em 2010 para R\$ 4.765 em 2020.

Gráfico 18 – Estados com maior remuneração média

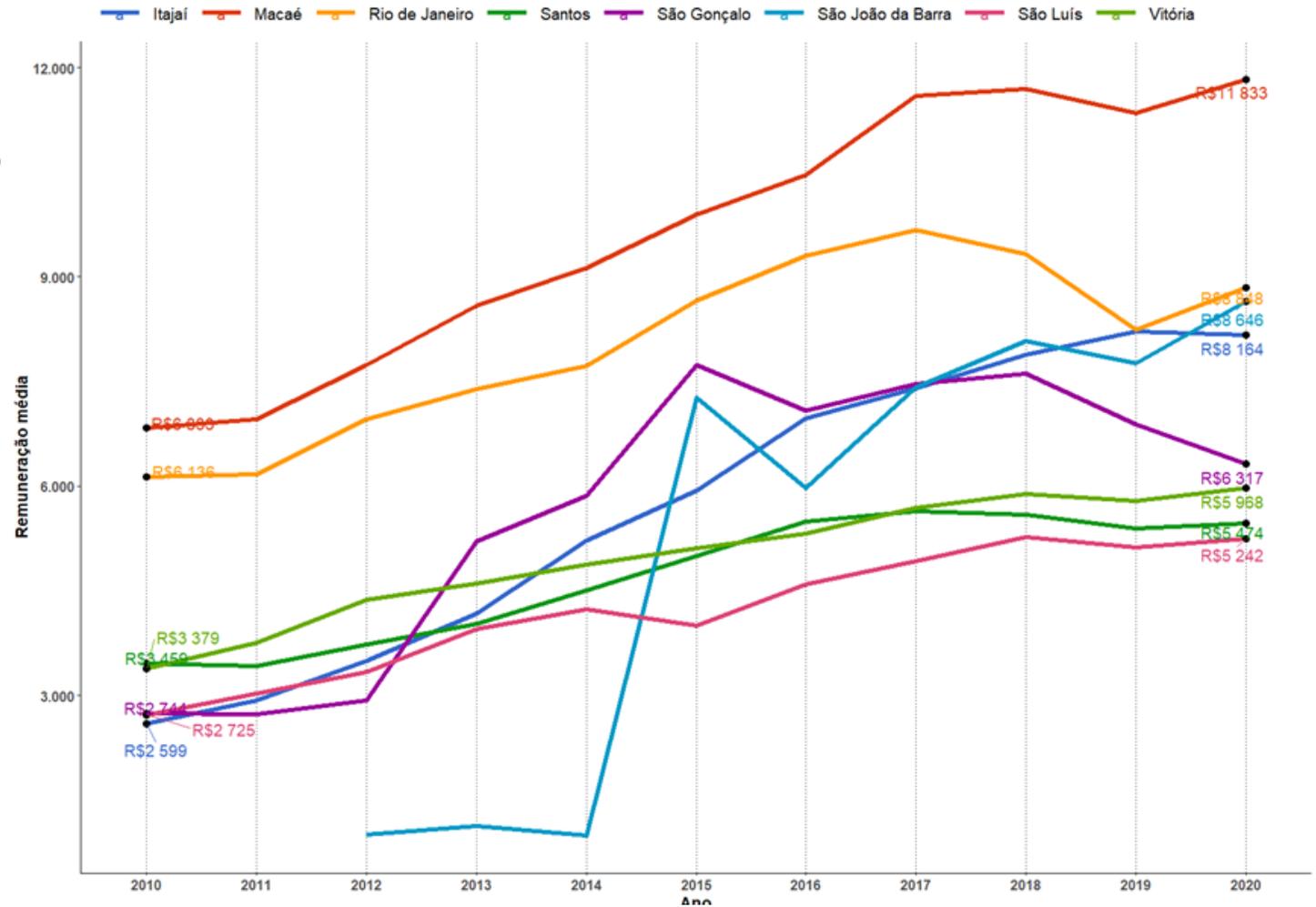


Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

4.5 Remuneração dos Trabalhadores nos municípios

Ao analisar a remuneração média por município, o destaque positivo fica com os municípios de Macaé, Rio de Janeiro, São João da Barra e Itajaí, que pagam as maiores remunerações, acima de 8 mil reais. No entanto, Macaé possui uma remuneração média superior ao segundo colocado em quase 3 mil reais.

Gráfico 19 – Remuneração média no setor nos municípios com mais de mil vínculos de emprego



Fonte: Observatório Portuário – Dados da RAIS, 2022.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

28

As políticas públicas e decisões de investimento de agentes privados têm uma influência decisiva no processo de alocação de recursos e, conseqüentemente, no volume de empregos no setor Portuário e Aquaviário.

É a partir disso que o estoque de empregos no setor precisa ser analisado. Nessa direção, verificou-se nesse relatório que o setor portuário e aquaviário no Brasil registrou 76.350 em 2020, uma tendência de queda em relação a 2018, ano em que houve uma melhora em relação à crise observada a partir de 2014 que teve impacto direto no número de empregos.

No Maranhão, o saldo em 2020, depois de oscilações no número de vínculos nos anos anteriores, foi de menos de 2000 vínculos. As flutuações também estão associadas, nesse sentido, às conjunturas econômicas e dinâmicas sazonais da atividade econômica.

O desempenho, ao ser analisado pelo recorte das classes de atividade econômica, mostra como os setores foram impactados. O Transporte Marítimo de Carga por Cabotagem no Brasil, por exemplo, teve um corte drástico de vínculos de emprego no período de dez anos (de 8.289 em 2010 para 3.316 em 2020), o que está associado, claramente, às políticas e decisões de (não) investimento na modalidade.

Nos dez anos analisados também houve uma alteração importante na estrutura de emprego na Gestão de Portos e Terminais no país: a atividade de Administração da Infraestrutura Portuária viu o declínio de 5.260 vínculos para 3.090, uma destruição de 2.170 postos de trabalho (41%).

Por outro lado, as Operações de Terminais assistiram ao incremento da força de trabalho com um salto de 14.761 vínculos para 35.357 em 2020. No Maranhão, acompanhando a tendência nacional, registrou-se um salto de 137 para 921 vínculos nas atividades relacionadas à Operação de Terminais.

Houve, portanto, uma considerável mudança no perfil de emprego no setor. Por essa razão, inclusive, que este Observatório Portuário irá analisar em estudo específico essas mudanças.

Cabe destacar, ainda, as mudanças associadas à Navegação de Apoio, tanto de Apoio Marítimo como Portuário, que tiveram um incremento no saldo de emprego, o que esteve associado à dinâmica da atividade econômica no período. No Maranhão, as atividades de Apoio Portuário registraram um crescimento a partir de 2010.

Ao analisar o perfil da força de trabalho, registra-se o predomínio de profissionais do sexo masculino, sendo a participação feminina em torno de 14% tanto no Brasil como no Maranhão. Por outro lado, as mulheres apresentam maior escolaridade, com 44,4% tendo cursado o nível superior.

Apesar de incipiente, as pessoas com pós-graduação auferem uma remuneração superior entre os profissionais que atuam no setor: entre os homens, o valor chegou em 2020 a quase R\$ 17 mil no país e pouco menos de R\$ 14 mil no Maranhão; entre as mulheres, no país elas ganhavam cerca de R\$ 13,5 mil e no Maranhão quase R\$ 13 mil.

A maior escolarização, portanto, pode proporcionar maior renda, mas não interfere nas assimetrias de gênero, aspecto que pode ser pautado pelas políticas de gestão no setor.

O setor portuário e aquaviário, portanto, representa um importante estoque de empregos diretos e indiretos, com margens remuneratórias que influenciam a dinâmica econômica local. É relevante, nesse sentido, compreender as características do setor para a proposição de políticas de gestão condizentes com a importância estratégica do setor. E essa é a missão deste **Observatório Portuário**.



7 NOTAS METODOLÓGICAS

Os dados apresentados neste relatório são originários da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS).

A RAIS é um registro administrativo que as organizações públicas e privadas são obrigadas a enviar ao Ministério da Economia anualmente. Seus dados, assim, abarcam estabelecimentos formais e permitem identificar o estoque de vínculos formais de emprego (estatutários e celetistas).

Este relatório apresenta os dados em uma perspectiva longitudinal: apresenta os dados de 2010 a 2020.

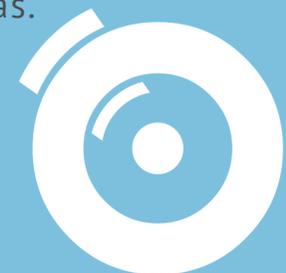
O recorte dos dados sobre o trabalho portuário e aquaviário foi realizado a partir da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

A CNAE é a classificação oficialmente adotada pelo Sistema Estatístico Nacional e pelos órgãos federais gestores de registros administrativos e está organizada em ordem decrescente de agregação das informações: Seções, Divisões, Grupos, Classes e Subclasses.

A partir dessa divisão é possível mapear as atividades com trabalho portuário e aquaviário e, especificamente, de operações e gestão portuária.

Importante destacar que os dados dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMOs) não foram analisados e incorporados a este relatório, pois o serão nos próximos boletins.

Na tabela 1, que consta no Anexo A, estão detalhadas as informações da CNAE utilizadas.



8 CONVÊNIO



O presente relatório do Observatório Portuário é fruto de um Convênio de Educação, Ciência, Tecnologia e Inovação (ECTI), celebrado com a Empresa Maranhense de Administração Portuária, administradora do Porto do Itaqui. Cabe registrar informações institucionais sobre o Porto do Itaqui.

Estrategicamente localizado próximo aos principais mercados mundiais, o porto público do Maranhão possui infraestrutura para movimentar graneis sólidos vegetais e minerais, líquidos, cargas gerais e contêineres. Em 2021 foram movimentadas mais de 31 milhões de toneladas de cargas, ano em que 24 marcas históricas foram superadas, com destaque para soja, combustíveis e fertilizantes.

Principal exportador de grãos na região Centro-Norte, o Itaqui é o único porto público do Brasil com quatro certificações ISO: 9001 (Qualidade), 14001 (Meio Ambiente), 27001 (Segurança da Informação) e 45001 (Segurança e Saúde Ocupacional).

Conectado ao restante do país por modernas ferrovias e rodovias, o Itaqui destaca-se como o principal porto do Corredor Centro-Norte do país, um trabalho reconhecido com nota máxima no IGAP - Índice da Gestão das Autoridades Portuárias, categoria do Prêmio Portos + Brasil 2022, do Ministério de Infraestrutura.

Porto do Itaqui, patrimônio do Maranhão e do Brasil



REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Classificação brasileira de ocupações**. Brasília, 2017. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>. Acesso em: 14 set. 2022.

IBGE. **Classificação Nacional de Atividades Econômicas**. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://concla.ibge.gov.br/>. Acesso em: 14 set. 2022.

LAGO, Ted. **Cidades portuárias, relação porto cidade, inovação e contribuições para o desenvolvimento regional**. 2022. Trabalho apresentado ao 5º Simpósio Internacional de Gestão Portuária e 2º Fórum Latino-Americano de Cidades Portuárias, São Luís, 2002.

GLOSSÁRIO

Vínculo de emprego: contrato de trabalho individual estabelecido entre uma pessoa física e uma organização.

Estoque de emprego: somatório do número de vínculos de emprego.

ANEXO A - INFORMAÇÕES DA CNAE UTILIZADAS NO RELATÓRIO

34

Tabela 1 – Informações da CNAE utilizadas no relatório

Subclasses da Classificação Nacional de Atividades Econômicas 2.0 usadas
Seção H: Transporte, Armazenagem e Correio

Seção	Divisão	Grupo	Classe	Subclasse
H	ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES	Atividades auxiliares dos transportes aquaviários	Gestão de portos e terminais	Administração da infra-estrutura portuária
H	ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES	Atividades auxiliares dos transportes aquaviários	Gestão de portos e terminais	Operações de terminais
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Navegação de apoio	Navegação de apoio	Navegação de apoio marítimo
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Navegação de apoio	Navegação de apoio	Navegação de apoio portuário
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Outros transportes aquaviários	Transporte por navegação de travessia	Transporte por navegação de travessia, intermunicipal
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Outros transportes aquaviários	Transporte por navegação de travessia	Transporte por navegação de travessia, municipal
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Outros transportes aquaviários	Transportes aquaviários não especificados anteriormente	Outros transportes aquaviários não especificados anteriormente
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Outros transportes aquaviários	Transportes aquaviários não especificados anteriormente	Transporte aquaviário para passeios turísticos
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Transporte marítimo de cabotagem e longo curso	Transporte marítimo de cabotagem	Transporte marítimo de cabotagem - Carga
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Transporte marítimo de cabotagem e longo curso	Transporte marítimo de cabotagem	Transporte marítimo de cabotagem - passageiros
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Transporte por navegação interior	Transporte por navegação interior de carga	Transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Transporte por navegação interior	Transporte por navegação interior de carga	Transporte por navegação interior de carga, municipal, exceto travessia
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Transporte por navegação interior	Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares	Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia
H	TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	Transporte por navegação interior	Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares	Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, municipal, exceto travessia

Note: Observatório Portuário

Dados: IBGE - CNAE

SIGA-NOS NAS REDES SOCIAIS



TWITTER

@obs_portuario



INSTAGRAM

@observatorioportuario