



Confederação Nacional da Indústria

Crescimento Econômico, a Indústria, o Agribusiness e o Transporte de Cargas

Comissão de Infraestrutura do Senado Federal

Wagner Cardoso
Gerente Executivo de Infraestrutura – CNI

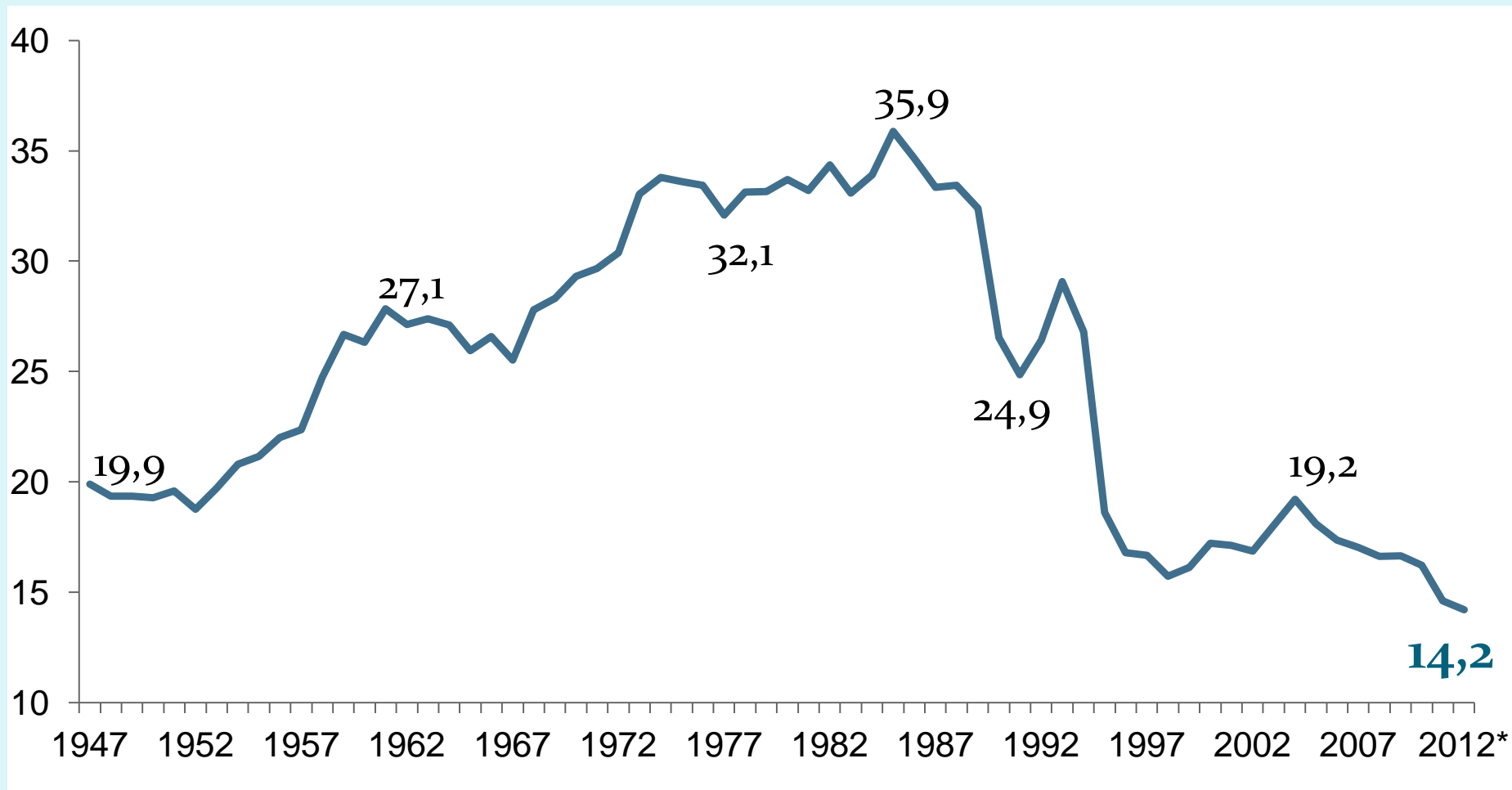
Brasília, 5 de junho de 2013

Indústria e Competitividade

- A indústria de transformação brasileira tem perdido participação relativa no PIB, passando de 35,9% em 1984 para 14,2% em 2012;
- Apesar dos esforços do Governo (desvalorização do Real, queda da taxa de juros, redução da tarifa de energia elétrica, dentre outros) **em 2013** persistirão os problemas de competitividade da indústria brasileira, produto dos elevados custos sistêmicos e do baixo crescimento da produtividade;
- Fabricar no Brasil é caro e a importação vem aumentando.
- Um em cada cinco produtos industriais consumidos no País é importado;

Impacto na competitividade da indústria

Participação da indústria de transformação no PIB (%)



Fonte: IBGE /Elaboração própria.

* Estimativa CNI.

A baixa qualidade da infraestrutura penaliza os custos de produção

- Estradas de má qualidade, portos ineficientes, cabotagem pequena, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, entre outros, afetam a indústria e a sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção.
- A indústria moderna necessita de sistemas integrados de transportes e sistemas logísticos eficientes.

O governo já percebeu que a recuperação do déficit da infraestrutura depende da efetiva participação do setor privado no investimento e na gestão dos serviços.

MP 595: novo marco regulatório dos portos

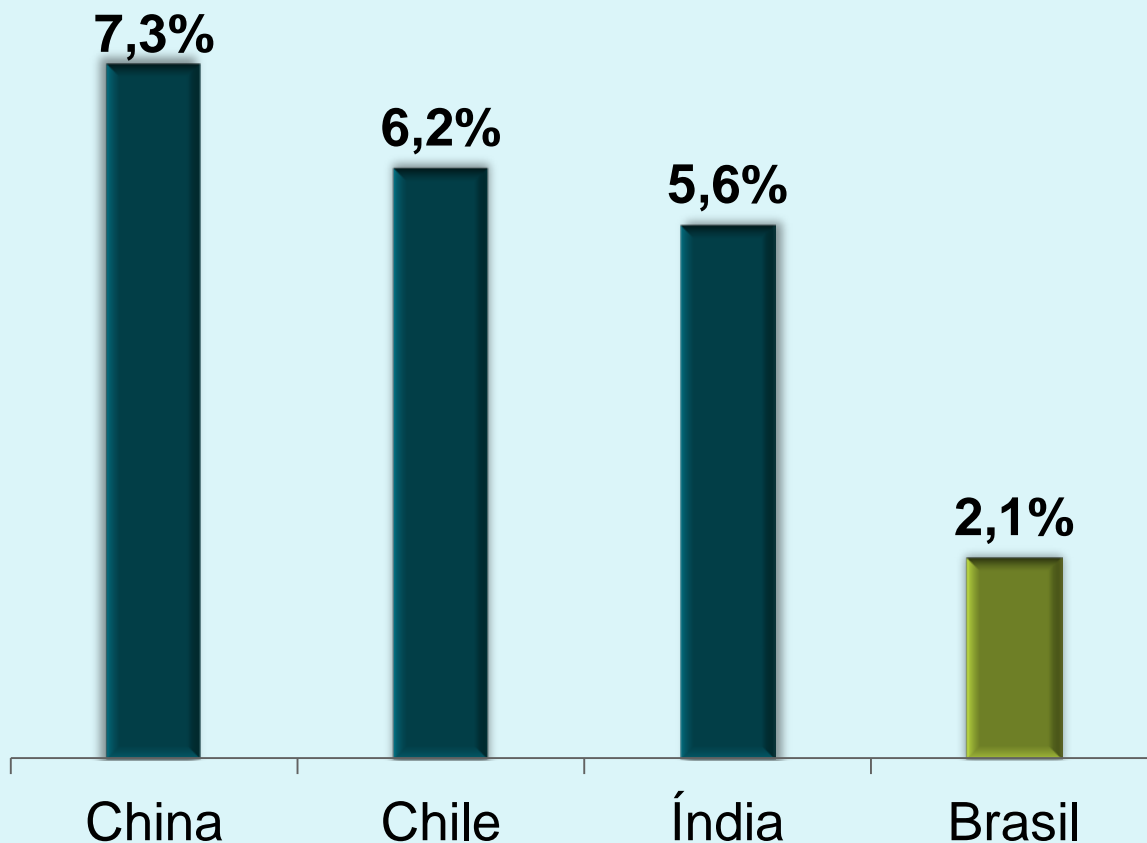
A MP faz parte de um programa maior: reverter o elevado déficit da infraestrutura no Brasil.

- **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**
Rodovias: investimentos R\$ 42 bilhões em 7,5 mil km;
Ferrovias: investimentos R\$ 91 bilhões em 10 mil km.
- **Aeroportos** - leilões dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Viracopos.
Expectativa de leilão: Galeão, Confins, Congonhas e outros
- **Energia** - MP 579: redução da tarifa de energia
- **Portos Secos** – MP 612: abre o mercado à concorrência
- **Financiamento**: nova lei das PPPs e nova regulação sobre debêntures de infraestrutura

O que está faltando? Cabotagem, Gás Natural e Saneamento Básico.

Brasil investe pouco em infraestrutura

Investimento em Infraestrutura % do PIB
(média 2000-2010)



O país investe cerca de R\$ 92 bilhões/ano.

Deveria investir no mínimo 5% do PIB (R\$ 220 bilhões)

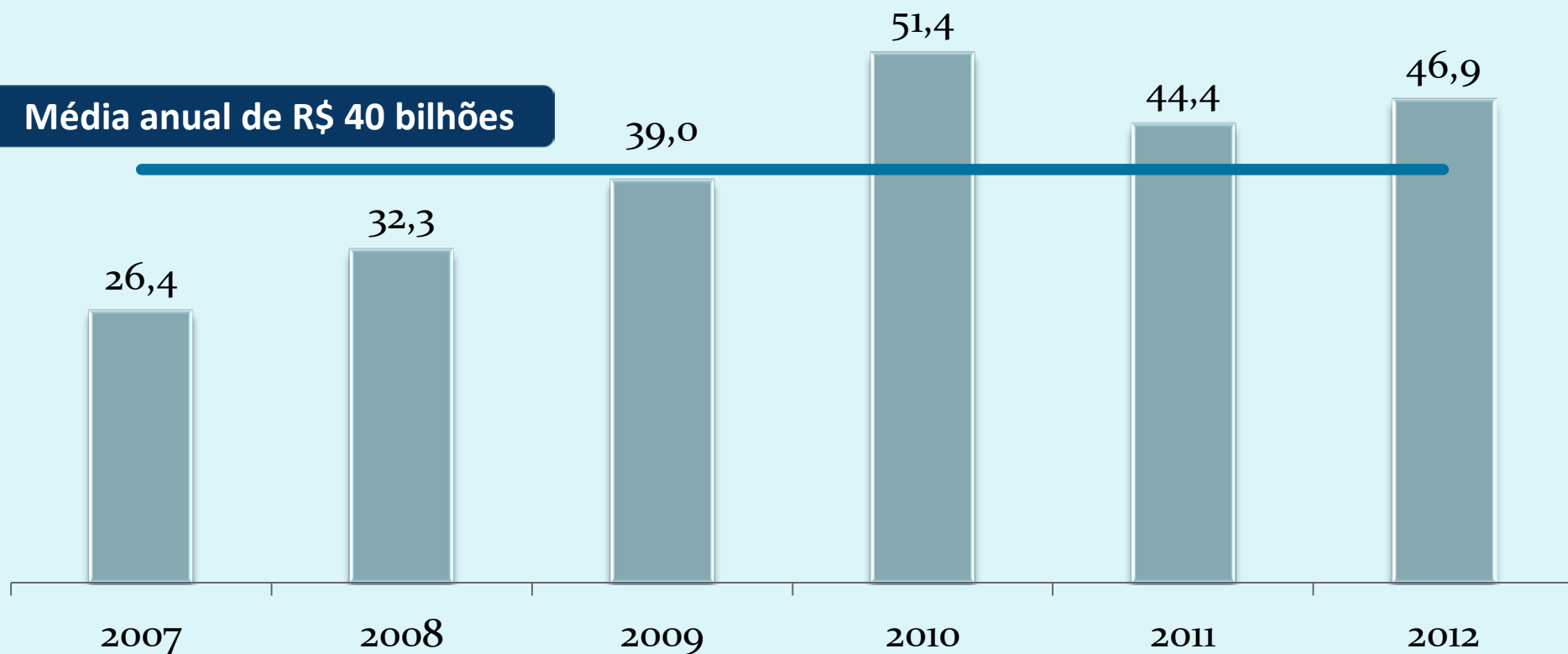
Déficit anual: R\$ 128 bilhões

Fonte: CASTELAR, Armando . "Desafios e oportunidades na infraestrutura" (2011).

Governo Federal: Investimentos em infraestrutura

Investimentos Totais da União – Valores constantes (R\$ bilhões)

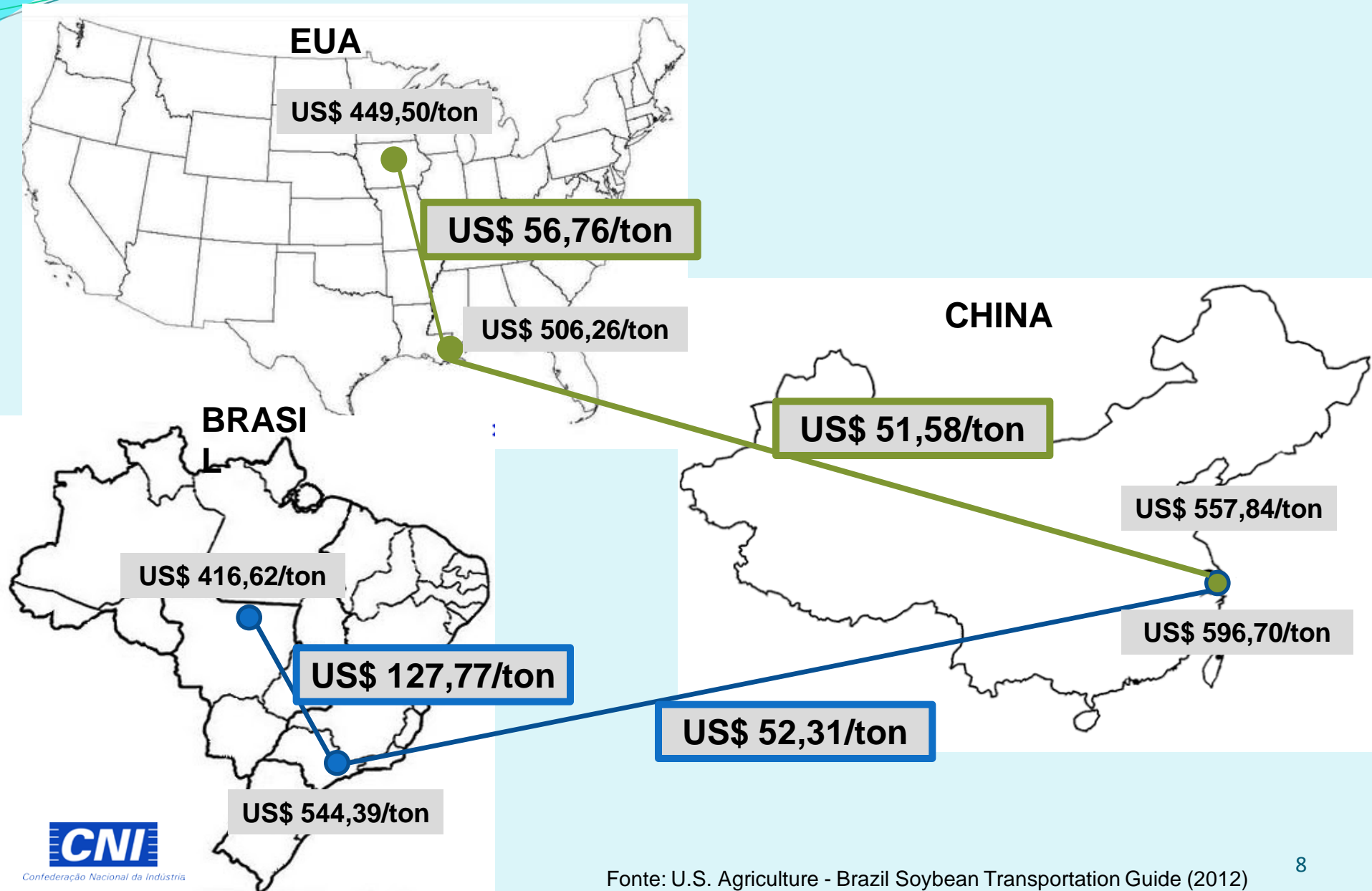
Média anual de R\$ 40 bilhões



Total Pago (pago do exercício + restos a pagar pagos). Valores atualizados com base no IGP-DI, da FGV.

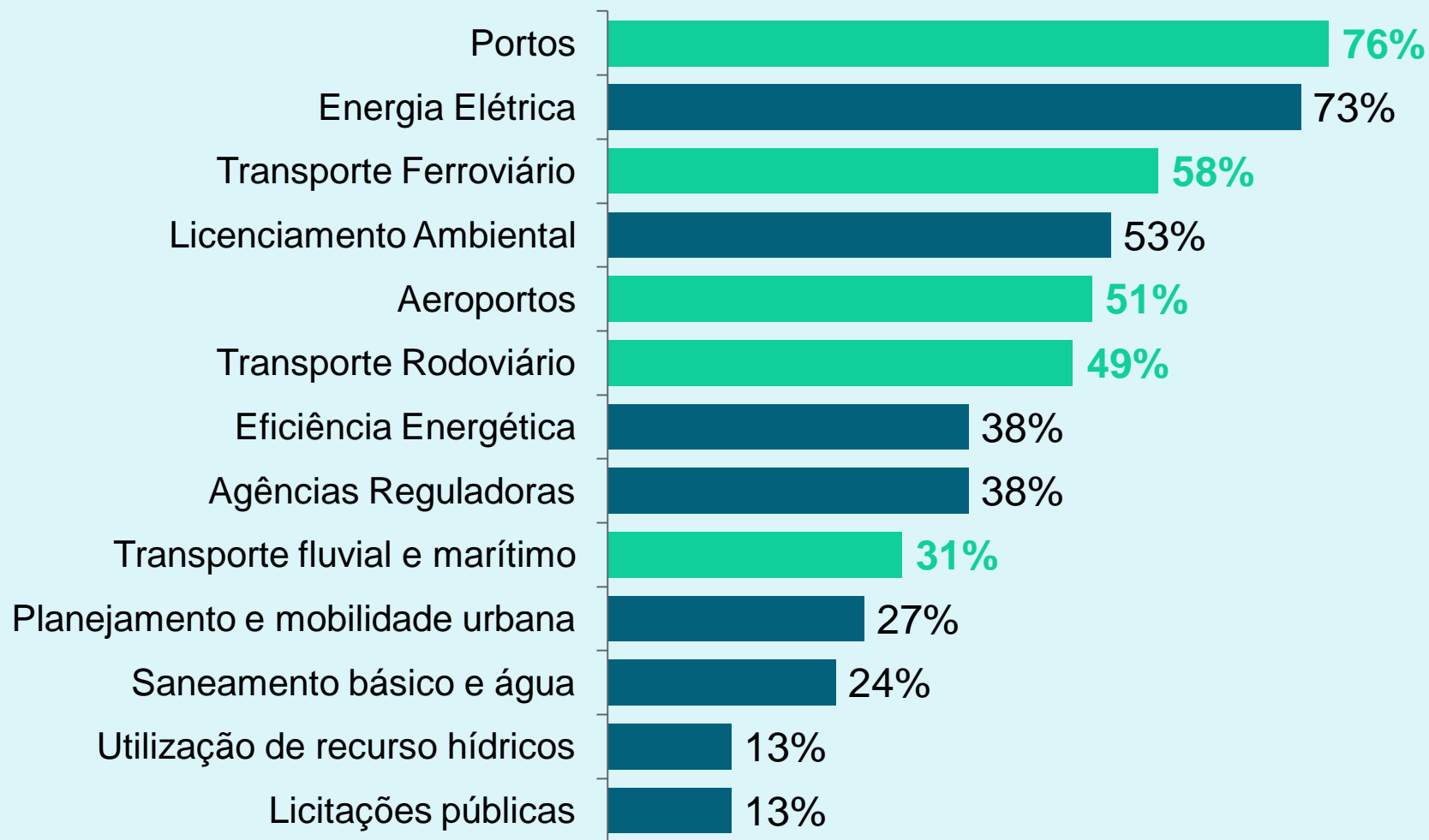
Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Contas Abertas

Soja: Custo da logística Brasil e EUA para Xangai (China)



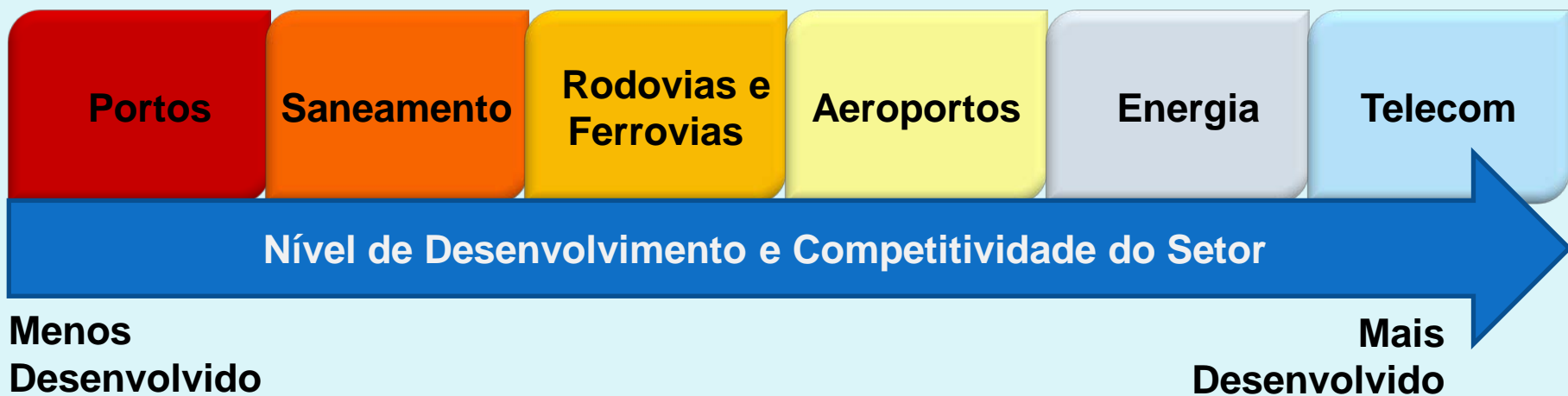
A indústria reclama da falta de infraestrutura

Pesquisa do Fórum Nacional da Indústria (2012)



A soma dos percentuais é maior que 100% porque era possível assinalar até 6 opções.

Como as áreas de infraestrutura são percebidas pela indústria



Transporte de Cargas - Infraestrutura Deficiente

O Brasil enfrenta uma crise sem precedentes no transporte de cargas. Existem sérios problemas na oferta dos serviços no transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário, de cabotagem marítima e nos portos públicos.

Os principais problemas identificados são:

- Baixo volume de investimentos;
- Elevada e crescente deterioração da rede viária terrestre;
- Dificuldades no acesso aos portos – tanto por via terrestre , quanto marítima;
- Modelo de gestão do estado no setor de transporte ultrapassado e não profissionalizado;
- Modal aquaviário sub-utilizado.

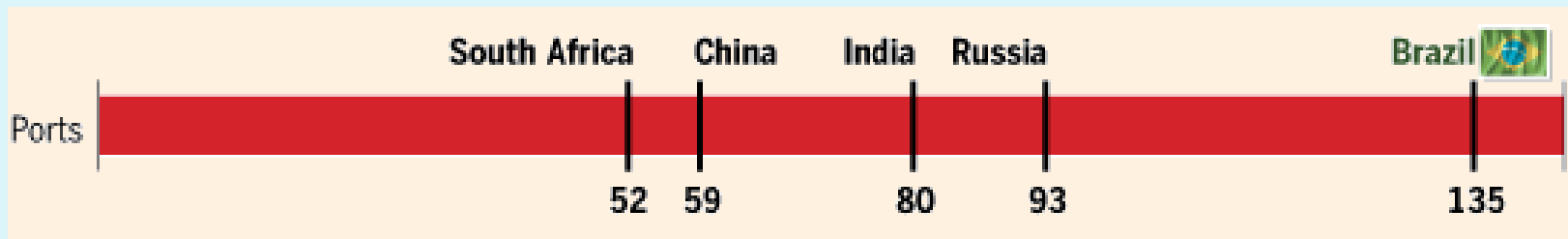
Os Portos: ineficiência e crescente estrangulamento

- Os portos brasileiros são o principal gargalo da nossa cadeia logística.
- Sua baixa eficiência e saturação vêm comprometendo a competitividade da economia brasileira.
- No último ranking do Fórum Econômico Mundial, publicado em setembro de 2012, o Brasil figura entre as 10 piores nações em termos de qualidade da infraestrutura portuária dentre 144 países analisados (posição 135).
- Dificuldade de expansão dos portos públicos: cercados pelo crescimento das cidades.

Os Portos: ineficiência e crescente estrangulamento

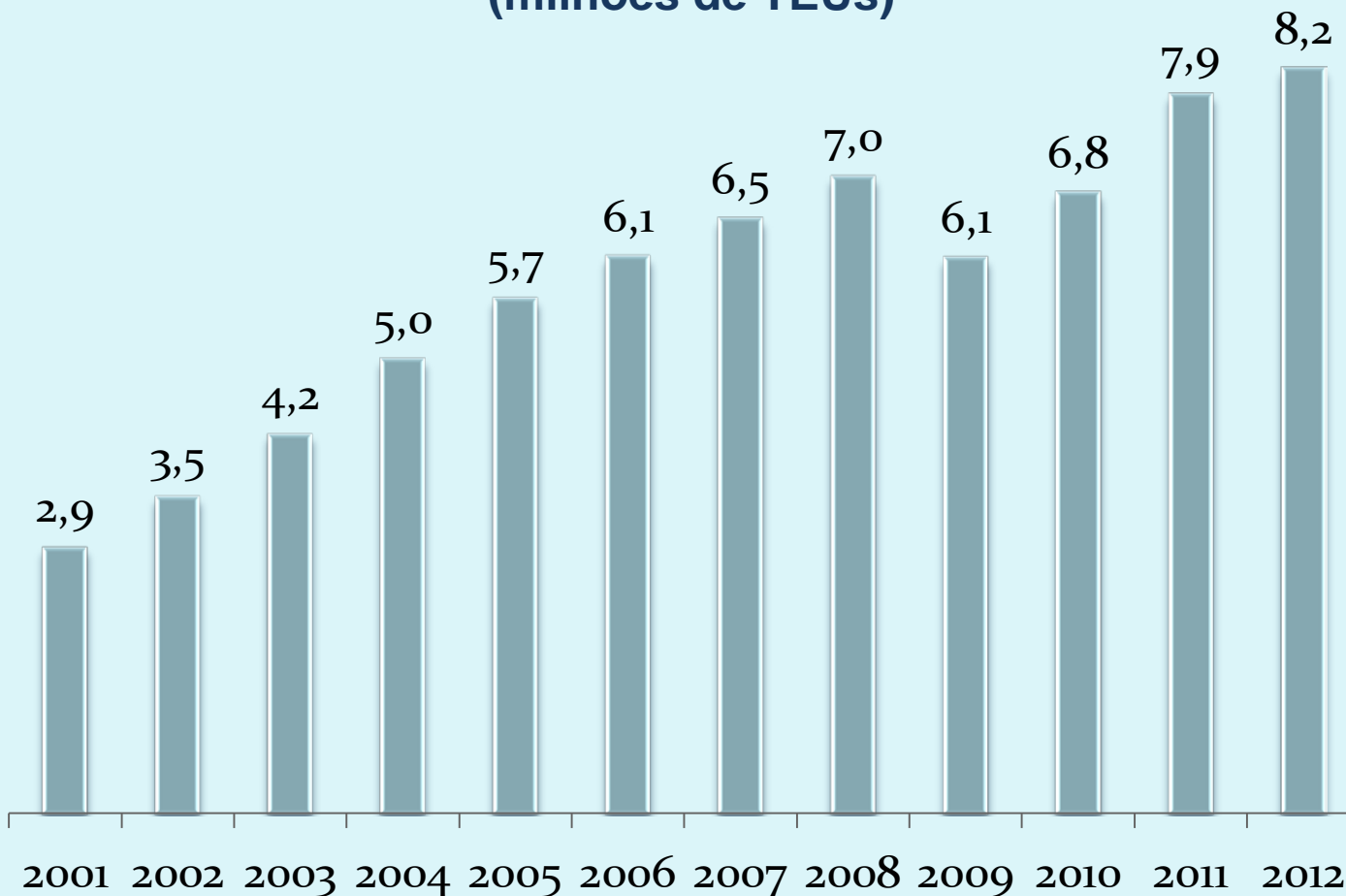
- Os portos brasileiros são o principal gargalo da nossa cadeia logística. Sua baixa eficiência e saturação vêm comprometendo a competitividade da economia brasileira.
- No último ranking do Fórum Econômico Mundial, publicado em setembro de 2012, o Brasil figura entre as 10 piores nações em termos de qualidade da infraestrutura portuária dentre 144 países analisados (posição 135).

Ranking Fórum Econômico Mundial – Portos (2012)



Contêineres: crescente evolução

Movimentação Total de Contêineres nos Portos Brasileiros (milhões de TEUs)



**Crescimento
médio de 10%
ao ano**

**Crescimento
Total de 179%**

Fonte: ANTAQ.

Contêineres: o Brasil ainda é pequeno a nível mundial

Maiores portos do mundo por movimentação de contêineres (milhões de TEUs*)

| Posição | Porto, País | 2010 | 2011 |
|---------|---------------------------|-------|-------|
| 1º | Shanghai, China | 29,07 | 31,74 |
| 2º | Cingapura, Cingapura | 28,43 | 29,94 |
| 3º | Hong Kong, China | 23,7 | 24,38 |
| 4º | Shenzhen, China | 22,51 | 22,57 |
| 5º | Busan, Coréia do Sul | 14,18 | 16,17 |
| 6º | Ningbo-Zhoushan, China | 13,14 | 14,72 |
| 7º | Porto de Guangzhou, China | 12,55 | 14,26 |
| 8º | Qingdao, China | 12,01 | 13,02 |
| 9º | Jebel Ali, Dubai | 11,6 | 13,01 |
| 10º | Rotterdam, Holanda | 11,14 | 11,88 |
| 43º | Santos, Brasil | 2,72 | 2,99 |

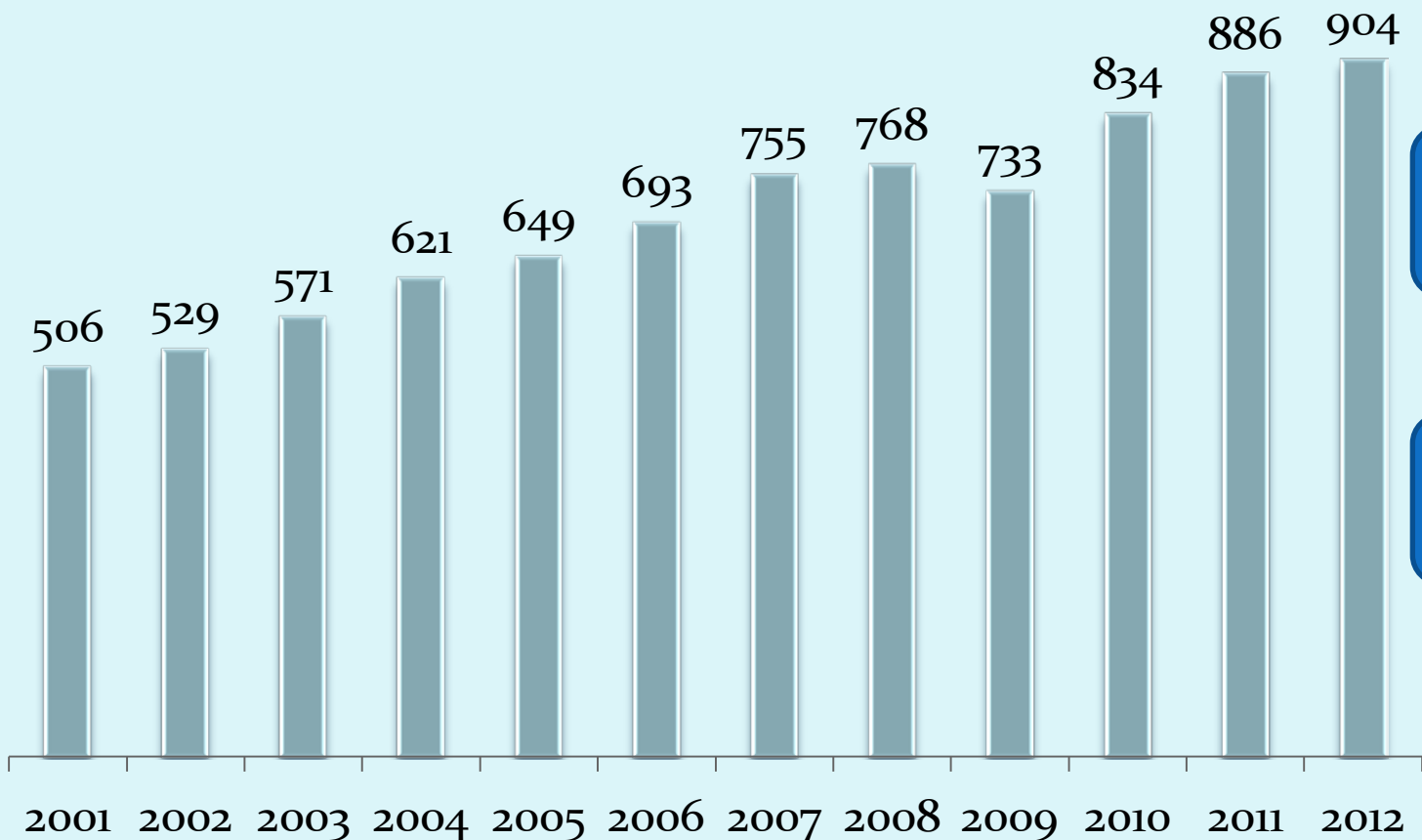
* TEU: twenty-foot equivalent unit.

Fonte: World Shipping Council.

Nota: Representa a movimentação total de contêineres em cada porto, incluindo carregados e vazios.

Portos: o crescimento da carga indica oportunidades

Movimentação Total de Cargas nos Portos Brasileiros (milhões de toneladas)



**Crescimento
médio de 5,5%
ao ano**

**Crescimento
Total de 79%**

Fonte: ANTAQ.

Movimento Total: apesar de exportador de commodities, ainda não temos escala mundial

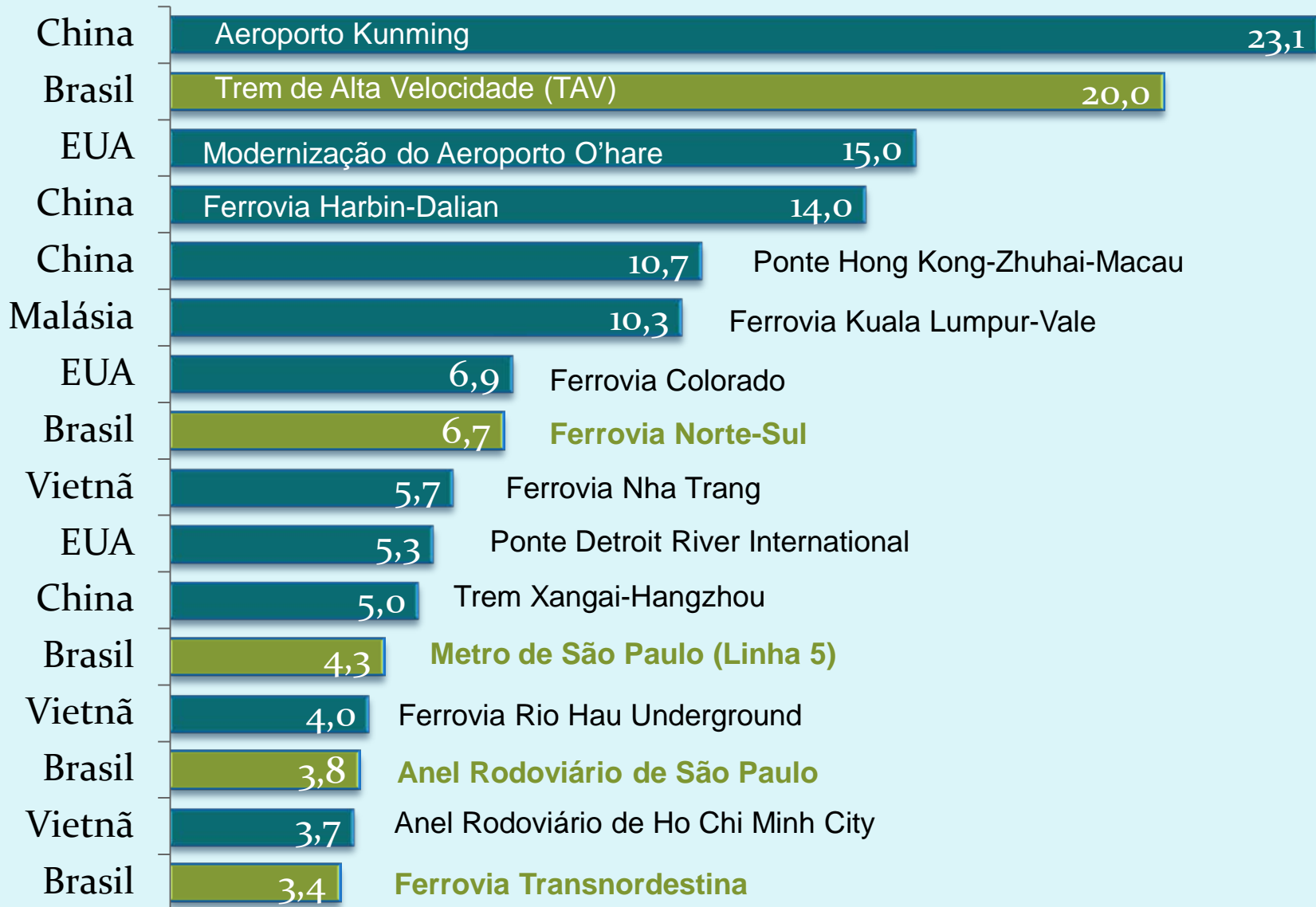
Maiores portos do mundo em toneladas movimentadas

| Rank | Porto | País | Milhões de toneladas | |
|------|---------------|---------------|----------------------|-------|
| | | | 2010 | 2011 |
| 1º | Shanghai | China | 534,4 | 590,4 |
| 2º | Cingapura | Cingapura | 501,6 | 531,2 |
| 3º | Tianjin | China | 400,0 | 459,9 |
| 4º | Rotterdam | Holanda | 429,9 | 434,6 |
| 5º | Guangzhou | China | 425,6 | 431,0 |
| 6º | Qingdao | China | 350,1 | 372,0 |
| 7º | Ningbo | China | 408,2 | 348,9 |
| 8º | Qinhuangdao | China | 276,3 | 284,6 |
| 9º | Busan | Coréia do Sul | 263,0 | 281,5 |
| 10º | Hong Kong | China | 267,8 | 277,4 |
| 25º | Tubarão | Brasil | 132,0 | 136,6 |
| 28º | Itaqui | Brasil | 118,1 | 128,9 |
| 37º | Itaguai | Brasil | 90,5 | 97,7 |
| 38º | Santos | Brasil | 96,0 | 94,6 |
| 75º | São Sebastião | Brasil | 47,9 | 51,9 |

Fonte: American Association of Port Authorities

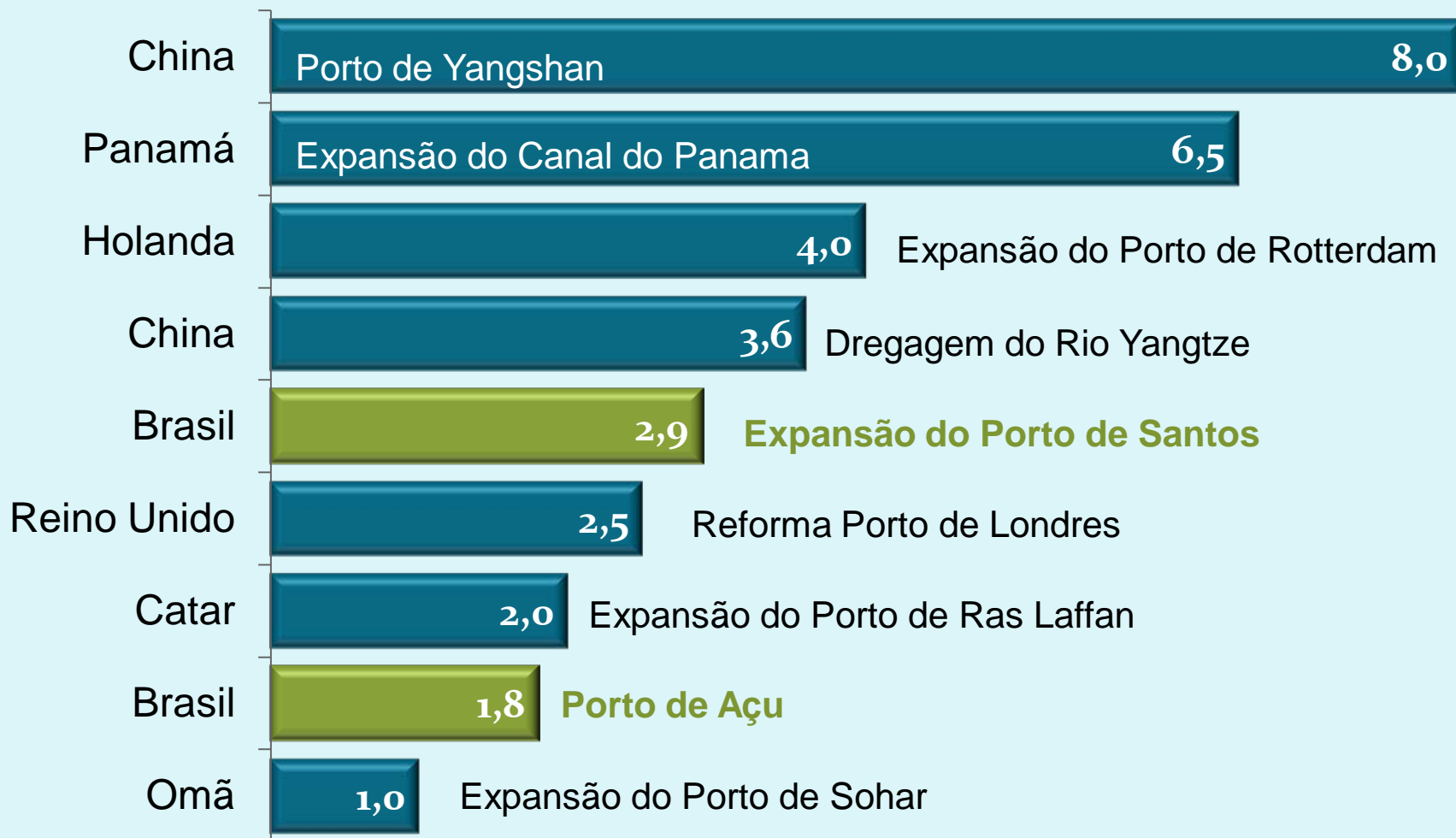
Entre 16 importantes projetos do setor de Transportes no mundo, 5 estão localizados no Brasil.

(US\$ bilhões)



Portos: Entre importantes projetos do setor portuário no mundo, 2 estão no Brasil.

Importantes Projetos de Portos do Mundo (US\$ bilhões)



Cinco grandes empreendimentos vão reduzir os custos e a “distância” entre o Brasil e o Mundo.

**Ferrovias
Norte-Sul**

BR-163

**Duplicação de
Carajás**

**Hidrovia
Tapajós-Teles
Pires**

**Ferrovias
Leste-Oeste**

Brasil - Ranking Mundial (2012)

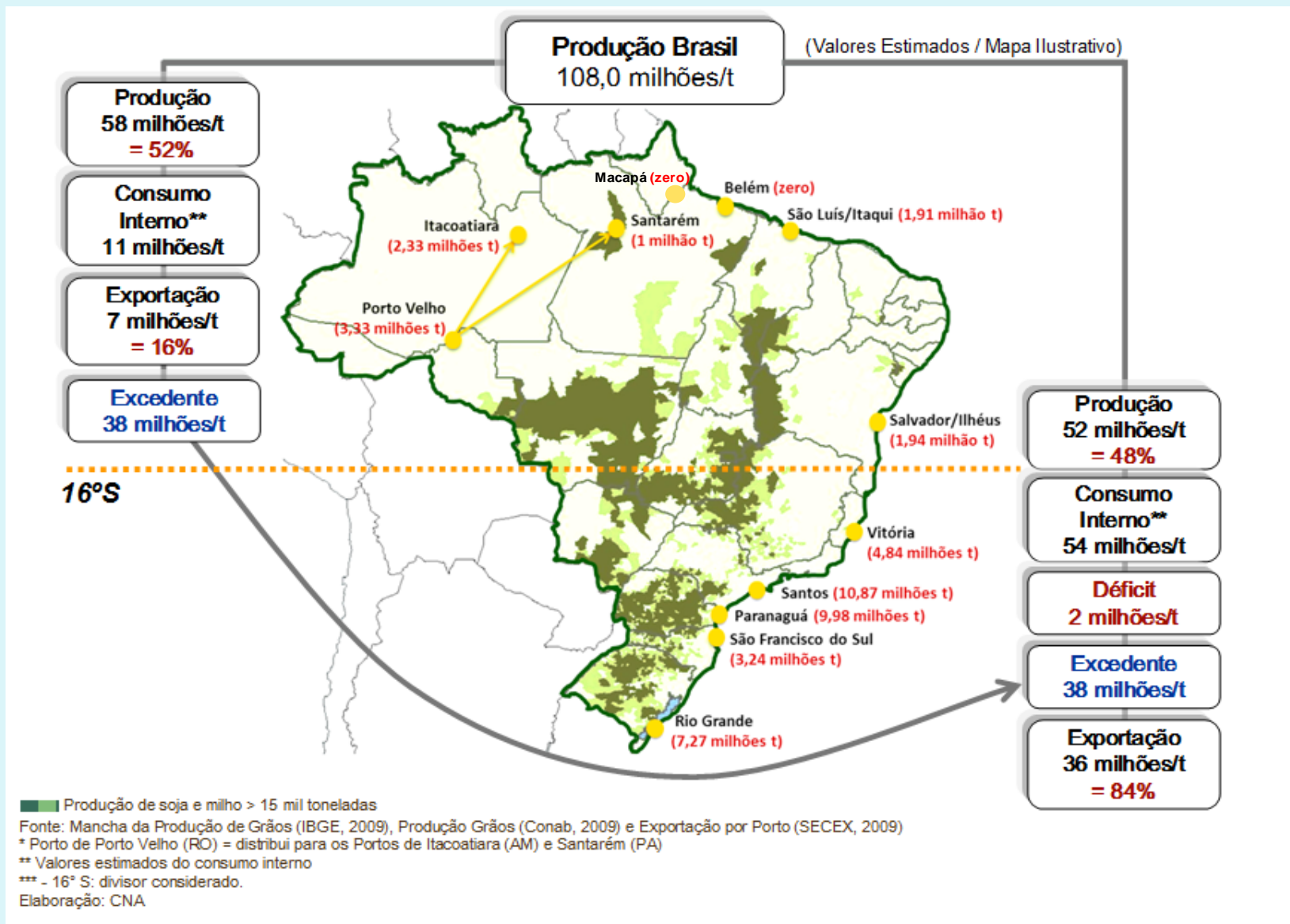
| Produtos | Produção | Exportação |
|------------------------|-----------------|-------------------|
| Açúcar | 1º | 1º |
| Café | 1º | 1º |
| Suco de laranja | 1º | 1º |
| Carne Bovina | 2º | 1º |
| Soja em grão | 1º | 1º |
| Carne de frango | 3º | 1º |
| Farelo de soja | 4º | 2º |
| Milho | 3º | 2º |
| Óleo de soja | 4º | 2º |
| Carne suína | 4º | 4º |
| Algodão | 5º | 2º |

Fonte: Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA

BRASIL - EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO EM MILHÕES / t

| | MILHO | SOJA |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| 2001 / 02 | 35,28 | 41,92 |
| 2003 / 04 | 42,13 | 49,79 |
| 2005 / 06 | 42,51 | 55,03 |
| 2007 / 08 | 58,65 | 60,02 |
| 2009 / 10 | 56,02 | 68,69 |
| 2011 / 12 | 72,98 | 66,38 |
| 2012 / 13 Estimativa | 72,19 | 82,68 |

Produção e Exportação Soja e Milho (2009):



Principais Corredores Logísticos:

- ✓ SISTEMA SÃO LUÍS – Ferrovia Norte Sul + Rodovias
- ✓ SISTEMA BELÉM – Hidrovias: Tocantins + Amazonas + Baixo Tapajós + Madeira + Rodovias
- ✓ SISTEMA SANTANA - Hidrovias: Amazonas + Baixo Tapajós
- ✓ SISTEMA SANTARÉM – Rodovia BR 163 + Madeira + Baixo Tapajós
- ✓ SISTEMA ITACOATIARA – Hidrovias: Madeira + Amazonas

Situação atual (antes da MP 595)

- Investimentos em novos terminais praticamente paralisados desde 2007/2008: vários projetos portuários não realizados, apesar do constante crescimento da demanda e do congestionamento nos portos;
- Restrições impostas principalmente pelo Decreto 6.620/08 representavam uma forte barreira à instalação de novos terminais privados, especialmente no setor de contêineres;
- Disputa comercial dentro da área privada no setor de contêineres desperdiçou energias e postergou investimentos.

Os principais terminais privados que motivaram a disputa comercial do setor:

- **Portonave** (Santa Catarina): autorizado em 2000 pelo Ministério dos Transportes.
- **Terminal de Itapoá do Grupo Hamburg Sud** (Santa Catarina), já em operação;
- **Terminal Portuário de Cotegipe** (Bahia): Grupo Dias Branco;
- **Terminal da Emraport do Grupo Odebrecht** (Porto de Santos), ainda em construção;
- **Porto Brasil – complexo portuário da LLX** do Grupo Eike Batista (estado de São Paulo – situado fora do Porto Organizado de Santos), que continua na fase de projeto, em razão do ambiente institucional inseguro para investimento no setor portuário.

Investimentos limitados

- Novos espaços portuários: nos últimos anos poucas áreas novas importantes foram licitadas. Vale citar o terminal privado de Itapoá-SC e a licitação do terminal público de grãos de São Luís, projeto em elaboração há mais de 10 anos.;
- O aumento da eficiência (técnicas e equipamentos modernos) dentro de uma mesma área de movimentação possui um limite técnico: o espaço físico da área.
- O Governo percebeu que o investimento privado em novas áreas é decisivo para a recuperação do déficit do setor portuário.

**Carga crescente + falta de novas áreas para movimentação
= congestionamento + aumento de custos**

A MP 595 é um importante avanço:

- Reordena o marco legal do setor: aproxima a legislação brasileira ao padrão internacional
 - Revoga a lei 8.630/93, propõe um futuro mais dinâmico para os portos.
- Acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros;
- A autorização dos terminais privados fica prorrogável por períodos sucessivos (aumenta a segurança do investidor e evita problemas futuros);
- Não permite novos terminais privados dentro da área do porto organizado e assegura a continuidade dos terminais privados já autorizados;
- Possibilita a concessão das administrações portuárias à iniciativa privada conforme lei anterior (8.630).

Princípios básicos defendidos pelo setor empresarial durante tramitação da Lei 8.630/93

- Quebrar o monopólio da mão-de-obra avulsa;
- Transferir a operação portuária à iniciativa privada (capatazia e arrendamento de terminais);
- Permitir que terminais de uso privativo movimentassem carga de terceiros.

Lei dos Portos: retirada do Estado da movimentação de cargas + concorrência entre terminais

Lei dos Portos (8.630/93)

- Art. 4º - Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar,:

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c)

Obs:

1 - Dos quase 130 terminais de uso privativo existentes, a maioria está habilitada à movimentação de cargas de terceiros;

2 – Terminais de uso privativo existem há bastante tempo (Terminal da Ilha de Santana – ICOMI/Amapá- Serra do Navio/Dr. Antunes/1957)

Carga própria e Carga de terceiros:

A Lei dos Portos não estabeleceu qualquer restrição quanto à movimentação de carga própria e de terceiros nos terminais portuários privativos de uso misto, seja quanto à quantidade, à qualidade ou a proporção de cargas a serem movimentadas.

Decreto 6.620/2008

Artigo 2º Para fins deste Decreto, consideram-se:

Carga de Terceiros - aquela compatível com as características técnicas da infraestrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, e a mesma natureza da carga própria autorizada que justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, e cuja operação seja eventual e subsidiária.

Artigo 35º As instalações portuárias de uso privativo destinam-se à realização das seguintes atividades portuárias:

I -

II – movimentação preponderante de carga própria e, em caráter subsidiário e eventual, de terceiros, em terminal portuário de uso misto;

III -

Qual o sinal dado pelo Decreto ao mercado?




Terminais Públicos e Privados: principais diferenças (1/2)


| Uso Público | Uso Privativo |
|---|---|
| Regime de outorga: arrendamento (sub-concessão); | Regime de outorga: autorização; |
| A empresa outorgada não pode se recusar a prestação do serviço; | Liberdade de atuação; |
| Licitação: por ser um arrendamento de área pública existe a necessidade de licitação; | Não há licitação. É regido pelo direito Privado. São necessárias licenças, habilitações, regularidade fiscal, etc.; |

Terminais Públicos e Privados: principais diferenças (2/2)

| Uso Público | Uso Privativo |
|---|--|
| <p>Na grande maioria dos casos, existem investimentos realizados pelo Governo anteriores a outorga;</p> | <p>Na grande maioria dos casos <u>não existem</u> investimentos do Governo anteriores a outorga;</p> |
| <p>Na maioria dos contratos, existem cláusula de equilíbrio econômico-financeiro;</p> | <p>Não existe cláusula de equilíbrio econômico-financeiro;</p> |
| <p>No final do contrato a infraestrutura afundada é reversível para a União;</p> | <p>Nos contratos em que existe data de término, a empresa outorgada tem o direito de solicitar novo pedido de autorização. Existem contratos com prazo indefinido;</p> |

Assimetrias: 3 questões centrais

| Uso Público | Uso Privativo |
|---|--|
| 1. Contratação de trabalhadores avulsos: obrigação de contratar no Órgão Gestor de Mão-de-Obra;  | 1. Os terminais criados após a Lei 8.630/93 são livres para contratar trabalhadores; |
| 2. Pagamento de valor de outorga;  | 2. Não existe valor de outorga; |
| 3. Ingresso de receitas logo após a assinatura do contrato. | 3. Longo período de investimentos para o início da produção.  |

 Aumento de custos

Assimetrias: 3 questões centrais

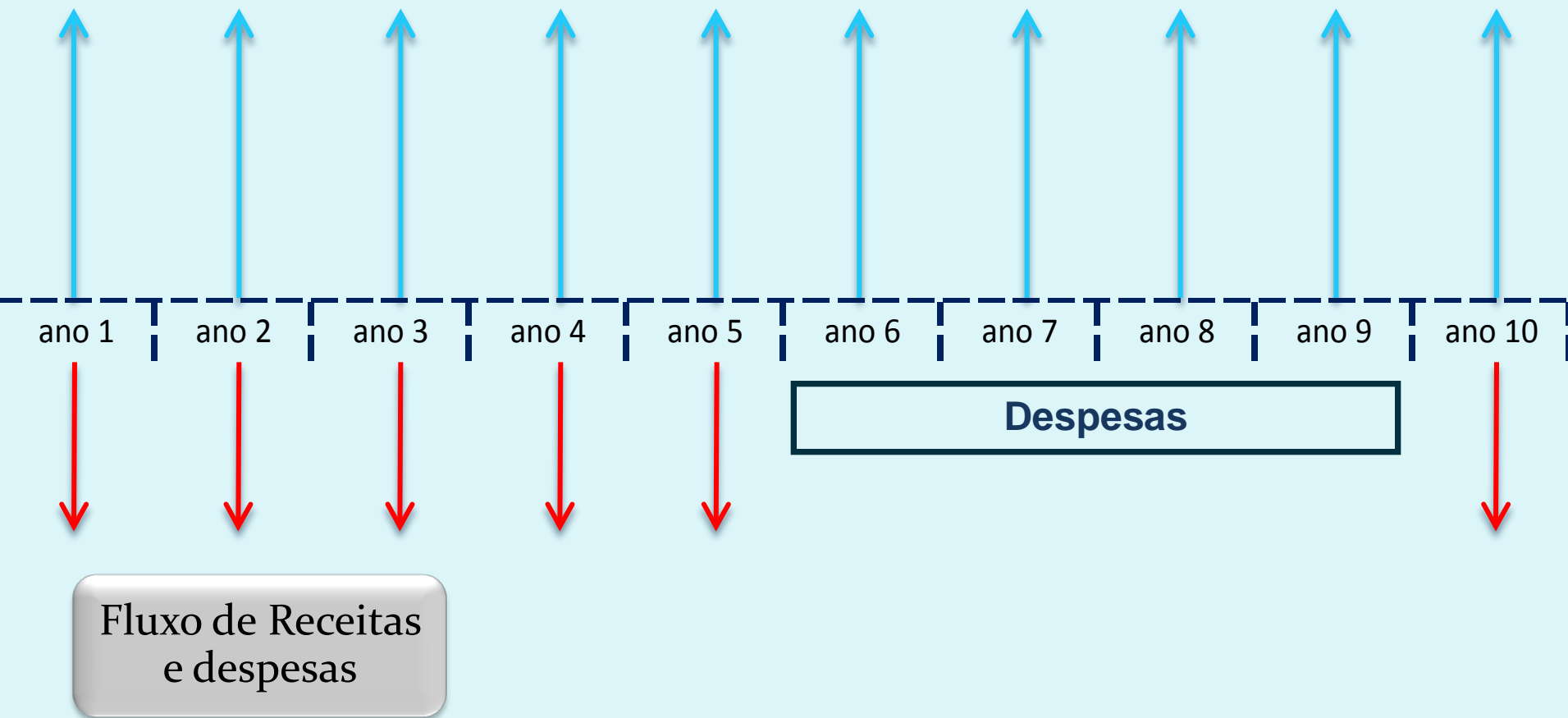
| Tabalhador | Quantidade Movimentada | | | |
|--------------------------|------------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 150.000 | 200.000 | 250.000 | 350.000 |
| A) Custo Avulso | 60,0 | 60,0 | 60,0 | 60,0 |
| B) Custo CLT (C+D) | 33,1 | 24,9 | 19,9 | 14,2 |
| C) Auxiliares* | 24,7 | 18,5 | 14,8 | 10,6 |
| D) Assistentes** | 8,4 | 6,3 | 5,1 | 3,6 |
| Diferença (A - B) | R\$ 26,87 | R\$ 35,15 | R\$ 40,12 | R\$ 45,80 |

*em terminais privados trabalham como estivador e arrumador (costado)

**em terminais privados, trabalham como conferentes

Diferentes modalidades de instalações portuárias

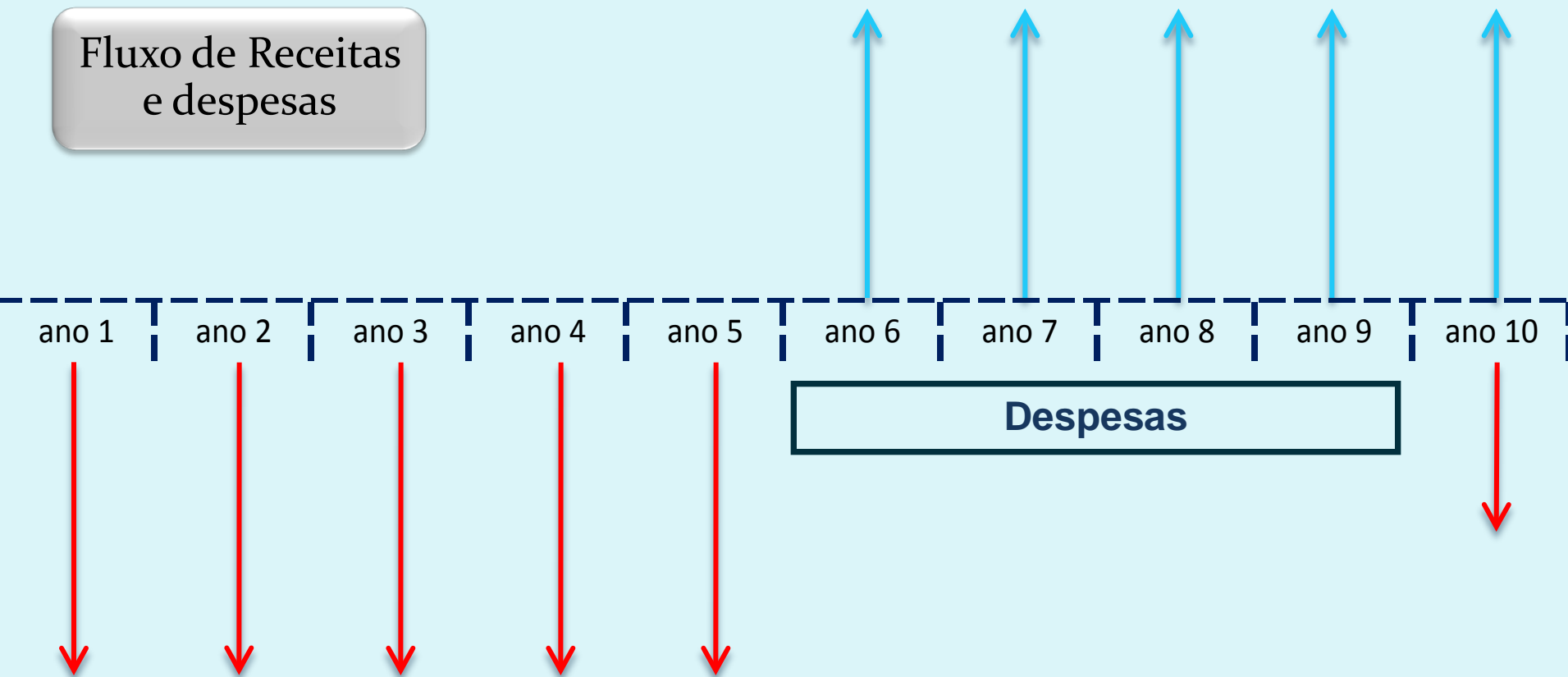
- **Terminal de uso público:** arrendado com licitação (valor de outorga).



Diferentes modalidades de instalações portuárias

- **Terminal de uso privado:** autorização (não tem valor de outorga)

Fluxo de Receitas e despesas



Pontos centrais da MP 595:

- Acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros;
- promove importantes atualizações na regulação dos portos;
- dá segurança jurídica aos 128 terminais privados existentes;
- harmoniza os conflitos de interesse dentro do setor empresarial;
- avança na direção de criar um ambiente favorável aos investimentos e à participação do capital privado nos portos;

Depois da Nova Lei dos Portos: próximos passos

- Construir um planejamento de longo prazo bem estruturado para o setor portuário. Temos que pensar 30 anos na frente;
- Dar prioridade aos acessos terrestres na obras do PAC;
- Administrações portuárias: reduzir custos, profissionalizar seus dirigentes ou conceder as administrações públicas ineficientes ao setor privado;
- Reduzir o longo tempo de modelagem dos contratos de licitação de novas áreas públicas e de autorização para terminais privados;
- Rever os Decretos que tratam das poligonais dos portos organizados;
- Resolver o problema dos trabalhadores avulsos: excesso de contingente, treinamento, aposentadorias, etc;
- Harmonizar e aumentar a eficiência dos órgãos públicos intervenientes no portos (Receita Federal, Anvisa, Ministério da Agricultura, Fundo de Marinha Mercante, etc);
- Resolver a questão da praticagem e do espelho d"água;
- Harmonizar as normas para a autorização de TUPs e ETCs com o novo marco legal.

Região Norte: a solução anterior não era a mais adequada

- ✓ Resolução Nº 1695-ANTAQ, de 10 de maio de 2010 que aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo.

- Art. 26.

Nas áreas de atuação da SUDAM, SUDENE e SUDECO, **poderão ser consideradas como carga própria todas aquelas vinculadas a projetos apoiados, fomentados e supervisionados por essas Autarquias da União.**

- ✓ Não dava segurança jurídica ao investidor.



O que quer a Indústria?

Que navios desse porte possam atracar nos portos brasileiros, seja em terminais de uso público ou privado.



Confederação Nacional da Indústria

OBRIGADO !

Wagner Cardoso
Gerente Executivo de Infraestrutura – CNI
wcardoso@cni.org.br

Brasília, 5 de junho de 2013