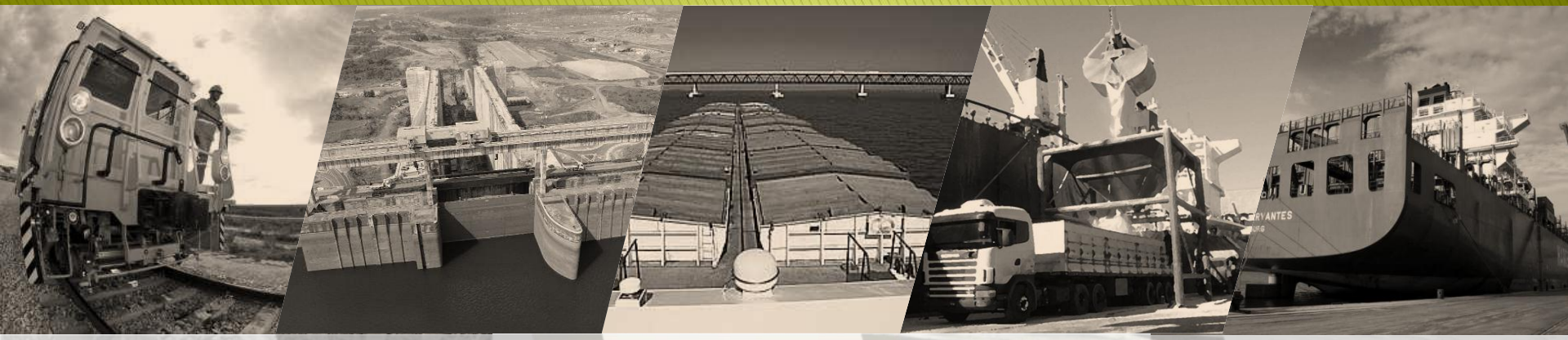
Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil



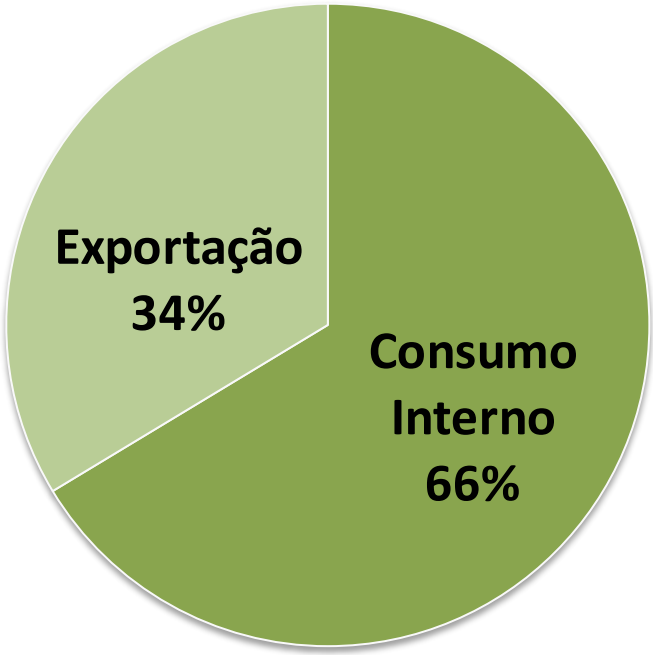
Sistema Portuário Brasileiro

Senadora Kátia Abreu
Presidente da CNA
20 fevereiro 2013

Destino da Produção Brasileira de Grãos

Safra 2011/2012

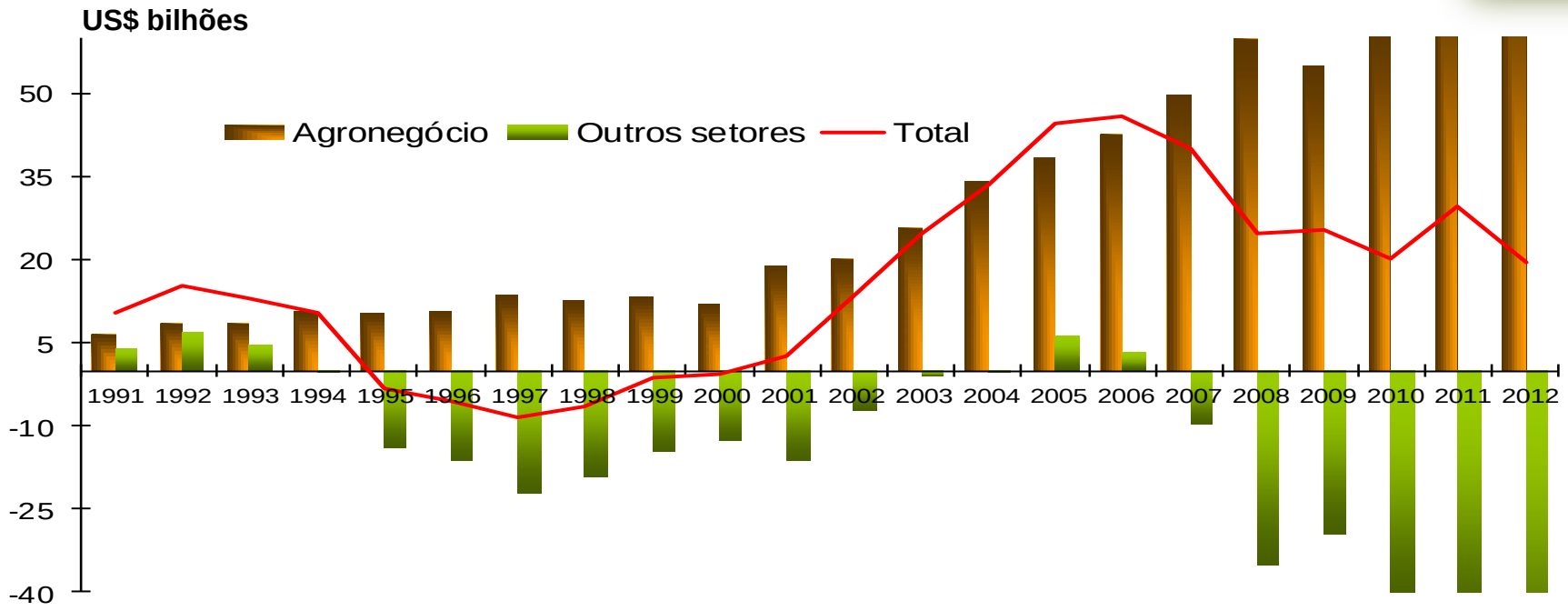
Produção de Grãos* = 161,54 milhões de toneladas



Fonte: Conab

***Grãos: Somatório da produção de algodão em pluma, arroz, feijão, milho, soja e trigo.**

Saldo da Balança Comercial

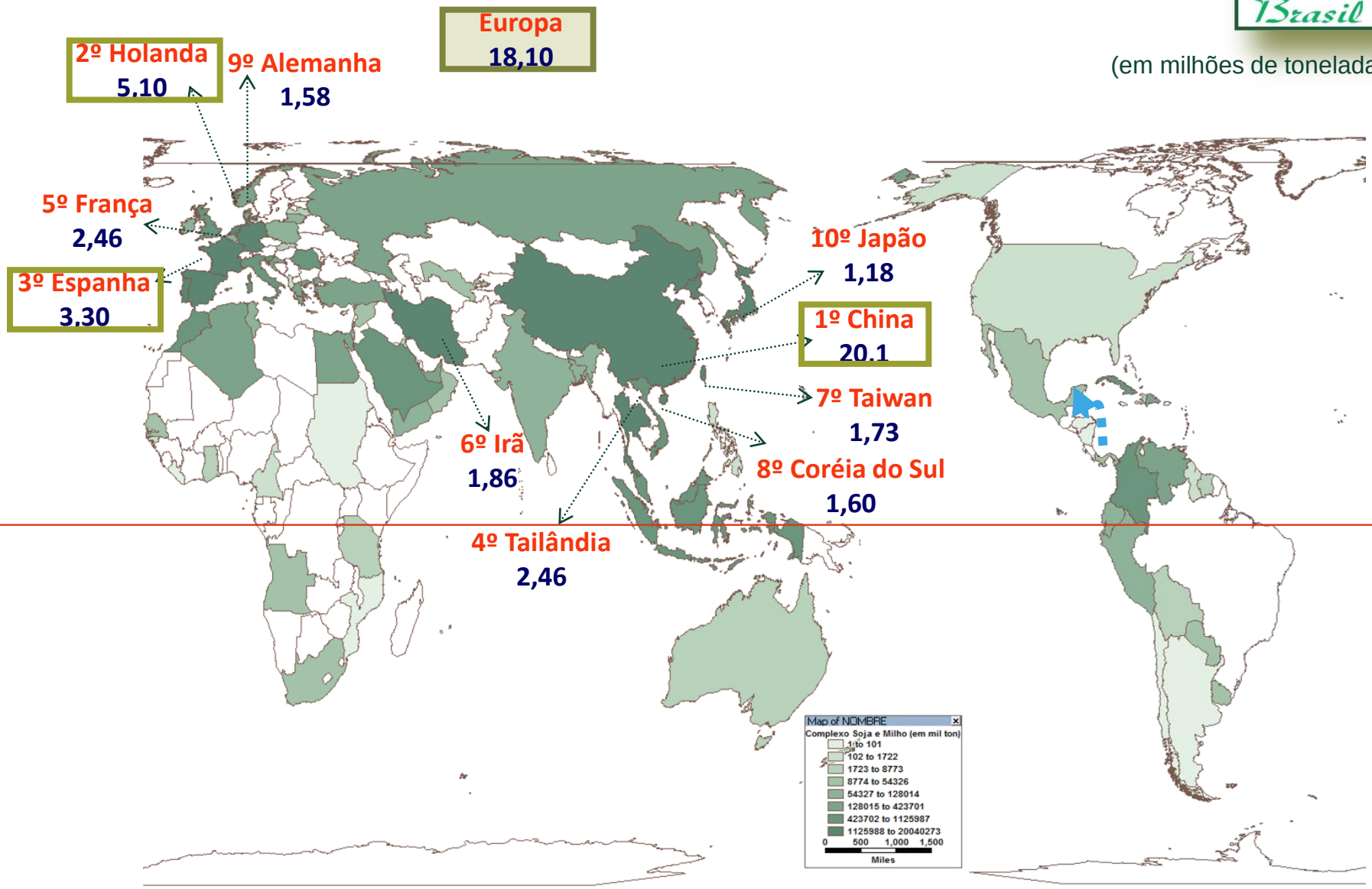


	Exportação (US$ milhões)			Importação (US$ milhões)			Saldo (US$ milhões)	
	2011	2012	Δ%	2011	2012	Δ%	2011	2012
Total Brasil	256.039	242.580	-5,3	226.243	223.142	-1,4	29.796	19.438
Demais Produtos	161.071	146.766	-8,9	208.743	206.736	-1,0	-47.672	-59.970
Agronegócio	94.968	95.814	0,9	17.500	16.406	-6,2	77.468	79.408
Participação %	37,1	39,5	-	7,7	7,4	-	-	-

Fonte: Balança Comercial/MAPA.

Destino das Exportações Brasileiras
Complexo de Soja e Milho, 2010

(em milhões de toneladas)



Mudança Geográfica da Produção

Complexo de Soja e Milho: Produção e Exportação

2011

Produção Brasil
131,0 milhões/t

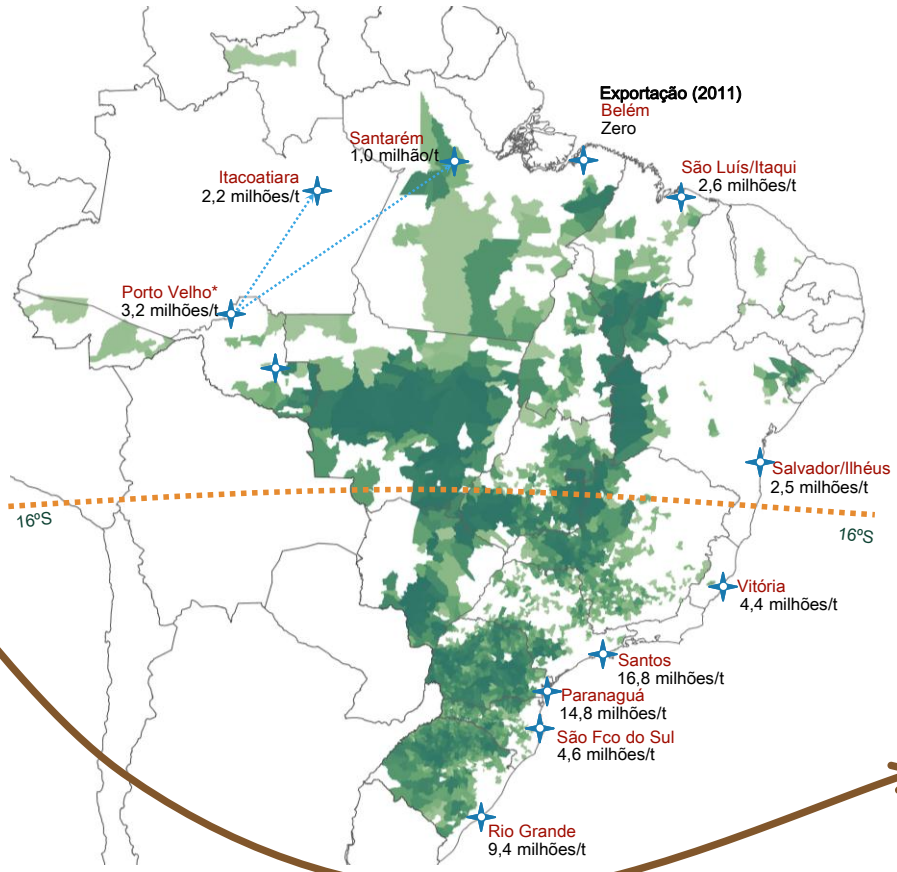
(Valores Estimados / Mapa Ilustrativo)

Produção
68,2 milhões/t
= 52,1%

Consumo Interno**
14,5 milhões/t

Exportação
8,2 milhões/t
= 14,1%

Excedente
45,5 milhões/t



Produção
62,8 milhões/t
= 47,9%

Consumo Interno**
58,2 milhões/t

Superávit
4,6 milhões/t

Excedente
45,5 milhões/t

Exportação
50,1 milhões/t
= 85,9%

Produção de soja e milho > 5 mil toneladas

Fonte: Mancha da Produção de Grãos (IBGE, 2010), Produção Grãos (Conab, 2011) e Exportação por Porto (SECEX, 2011)

* Porto de Porto Velho (RO) = distribui para os Portos de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA)

** Valores estimados do consumo interno

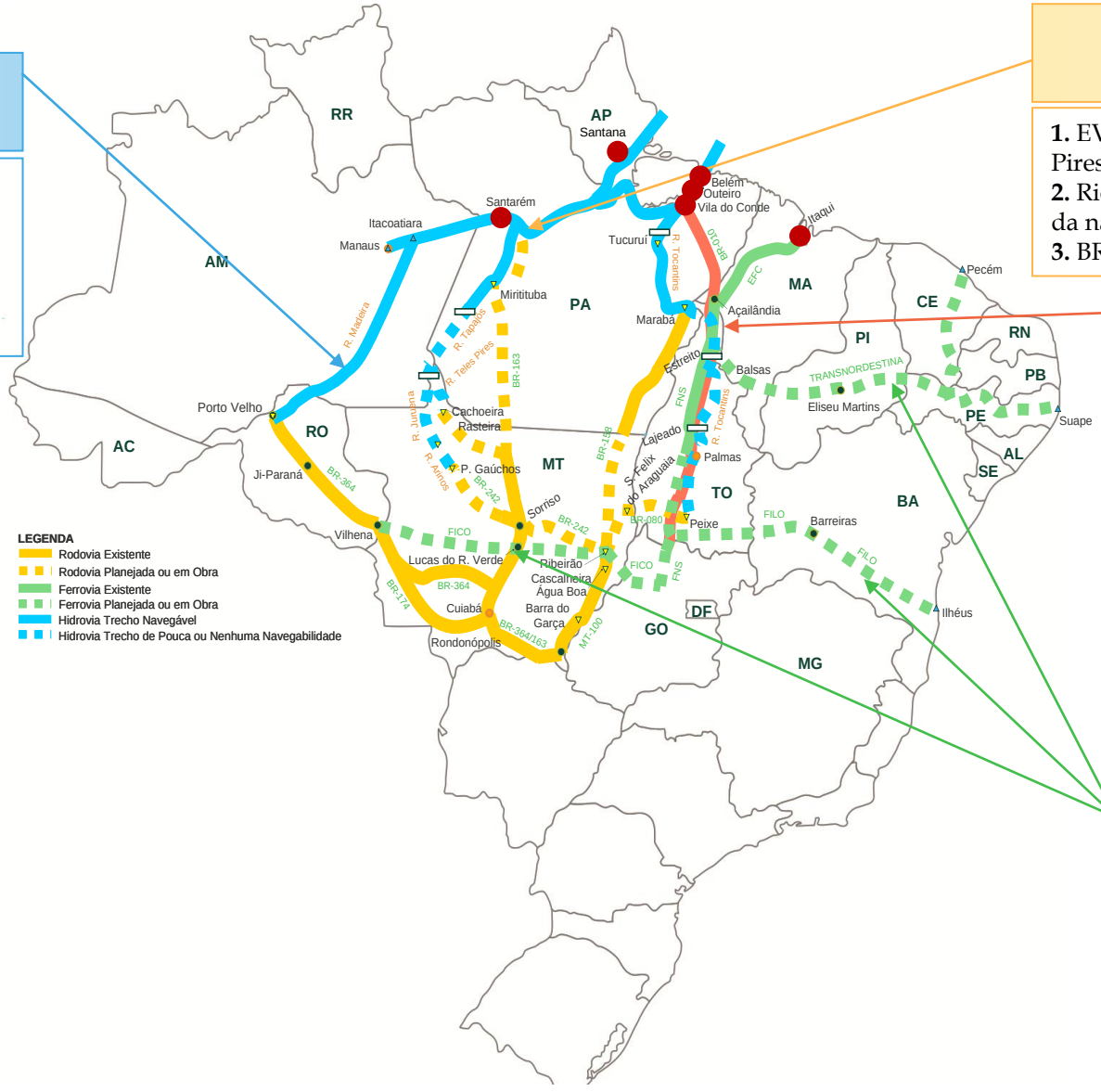
*** - 16° S: divisor considerado.

Elaboração: CNA

Arco Norte
Obras de Infraestrutura

Corredor Rio Madeira

1. Porto de Porto Velho (melhoria e ampliação)
2. Rio Madeira (melhoria da navegação)
3. BR-364 e BR-174 (adequação)



Corredor Rio Tapajós

1. EVTEA (Tapajós, Teles Pires, Arinos e Juruena
2. Rio Tapajós (melhoria da navegação)
3. BR-163 (conclusão)

Corredor Rio Tocantins

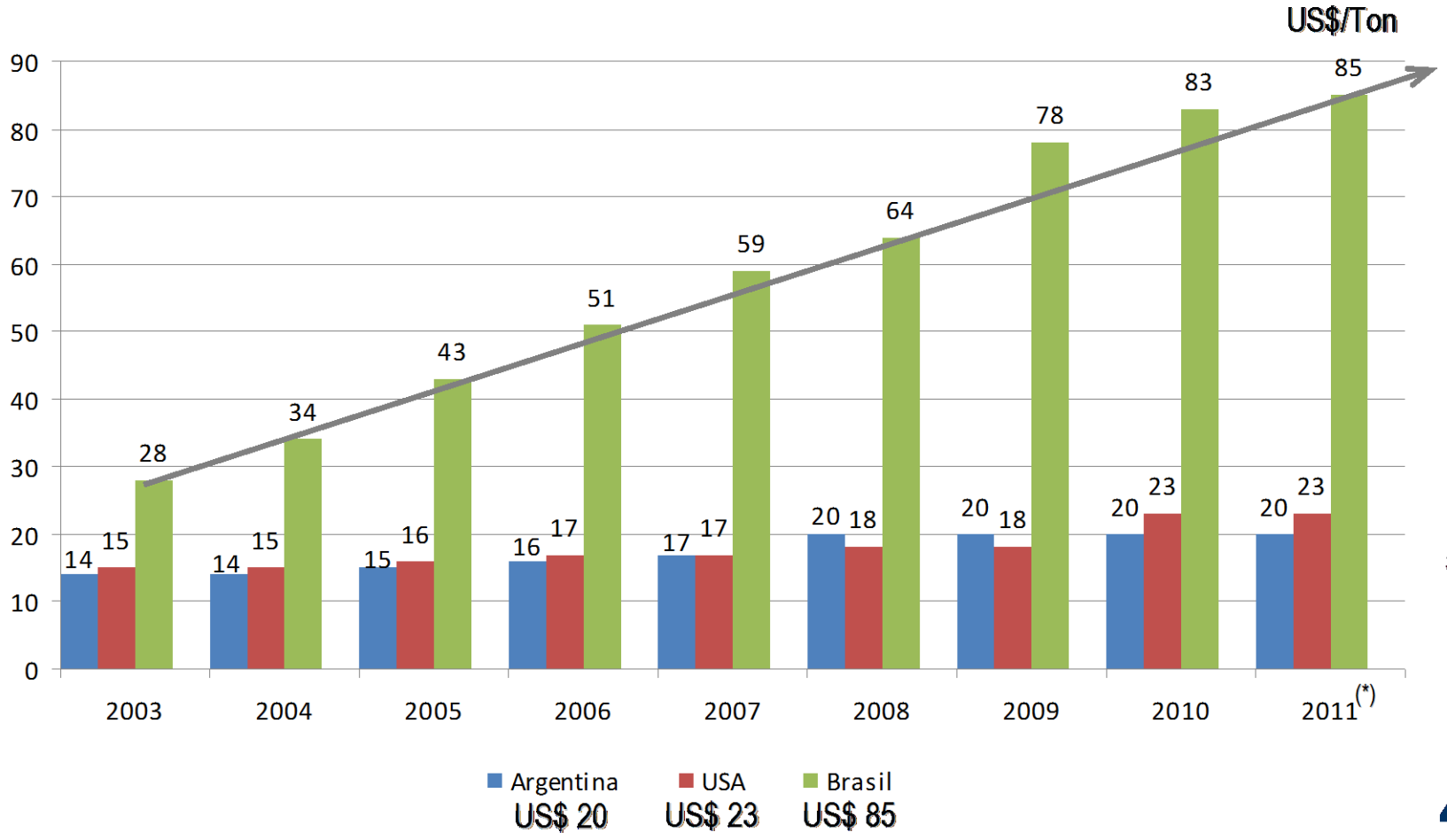
1. EVTEA
2. Pedral do Lorenço
3. Eclusas de Estreito e Lajeado
4. BR-080 (construir 184 km)
5. Ferrovia Norte-Sul (iniciar operação a partir de Uruaçu)
6. Projetos e Licitações dos Terminais de Vila do Conde, Outeiro e Marabá (acelerar processo)

Corredor Leste-Oeste

1. Transnordestina
2. FILO
3. FICO

Custo Operacional
Elevado

Evolução Comparativa de Custos de Transporte da Lavoura ao Porto de Embarque



Aumento % 2003-2011

204%

53,3%

42,9%

Fonte: Anec (2011)

(*) Estimativa realizada com base no valores de fretes praticados em 2010. Valor do Dólar: US$ 1.62 (maio/2011).

Baixo Investimento
Ranking Mundial da Infraestrutura

Qualidade Geral da Infraestrutura


1º Suíça


2º Cingapura


3º França


4º Hong Kong


5º Dinamarca


104º Brasil

Qualidade dos Portos


1º Cingapura


2º Suíça


3º Hong Kong


4º Bélgica


5º Panamá

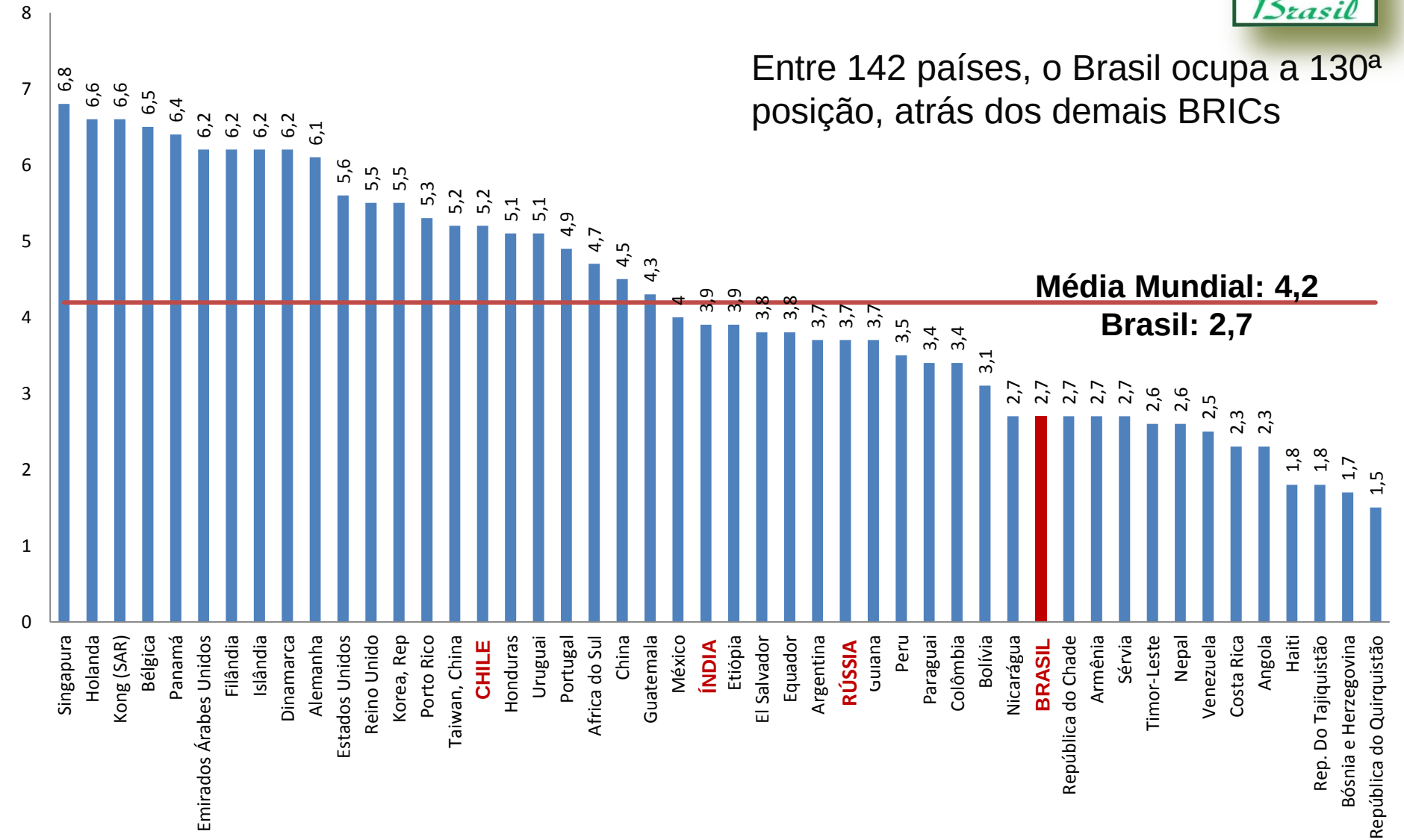

130º Brasil

Número de Países Avaliados: 142

Fonte: *The Global Competitiveness Report 2011-2012 (World Economic Forum)*

Qualidade da Infraestrutura Portuária

Entre 142 países, o Brasil ocupa a 130ª posição, atrás dos demais BRICs



Fonte: *The Global Competitiveness Report 2011-2012 (World Economic Forum)*

Baixa Competitividade no Brasil
Causas

Setor	Posição no Ranking Global
Infraestrutura Geral:	104º
- Portos	130º
- Procedimentos Alfandegários	124º
- Aeroportos	122º
- Estradas	118º
- Ferrovias	91º
- Telefonia Celular	66º

A baixa eficiência dos portos e dos procedimentos alfandegários estão diretamente ligados, e geram os maiores prejuízos para a competitividade externa brasileira

Fonte: *The Global Competitiveness Report 2011-2012 (World Economic Forum)*

Situação Atual dos Portos



Situação atual

Em 2010, **PIB cresceu 7,5%** e a corrente de comércio atingiu 18,4%, resultando em **gargalos nos portos** brasileiros para escoar toda a produção

Diversos personagens atuando na gestão portuária geram **complexidade** e eventual **ineficiência operacional**

Demora no processo despacho/recebimento da carga (importação e exportação).

Em 2010: 79 mil horas de navios parados. Prejuízo de R$ 246 milhões

Em 2011: prejuízo de R$ 100 milhões

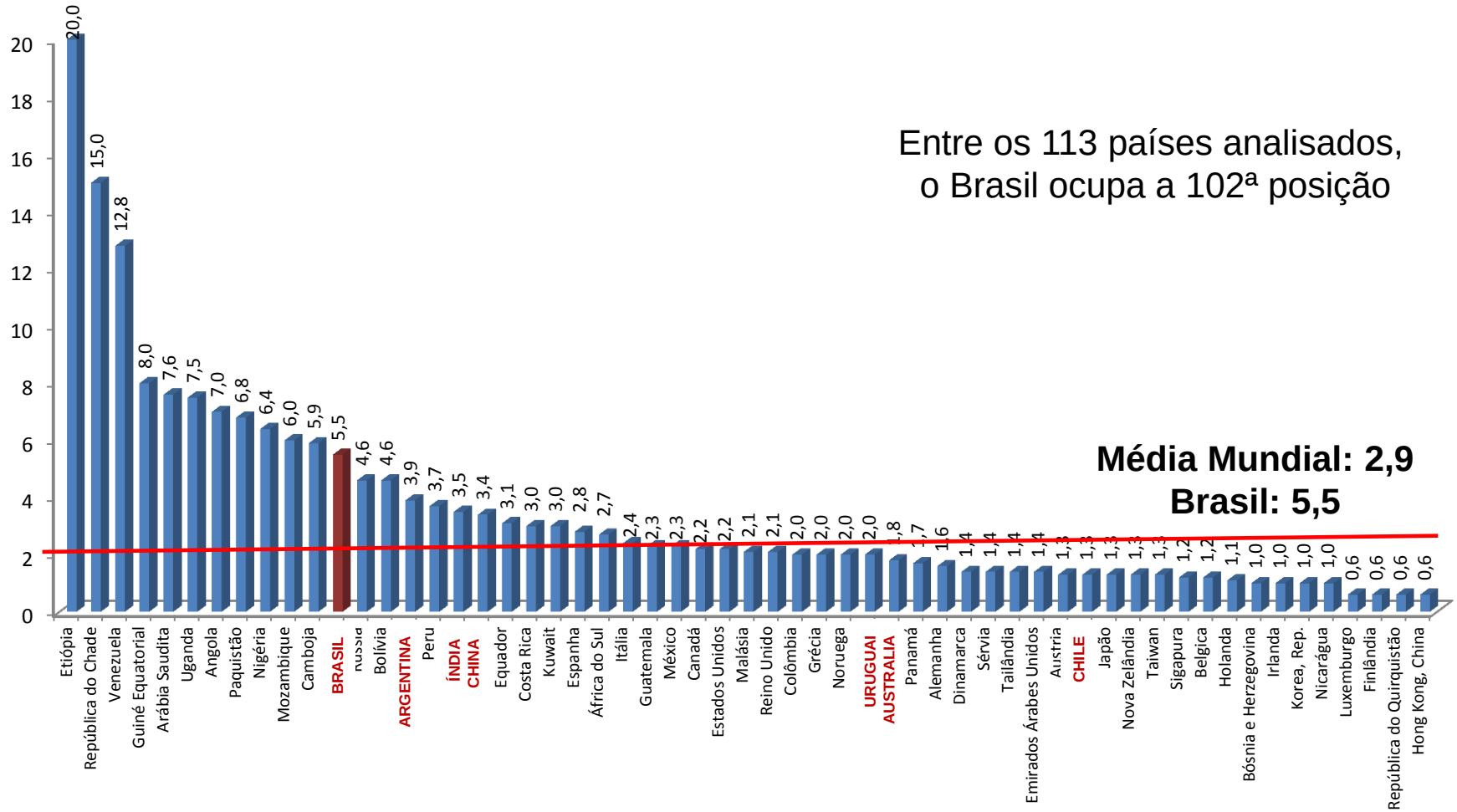
Automatização dos processos com a aceleração do **Projeto Porto Sem Papel**, que deve eliminar os trâmites de 112 documentos e de 935 informações em duplicidade

Tempo médio para uma carga ser liberada

Portos Brasileiros	Portos de Referência
4 - 5 dias	1-2 dias

Fonte: Ipea (2011)

Tempo de Desembaraço Aduaneiro
Inspeção Física (nº de dias)



Entre os 113 países analisados,
o Brasil ocupa a 102ª posição

Média Mundial: 2,9
Brasil: 5,5

Horário de Funcionamento dos Portos
Comparação China X Brasil

Horário de funcionamento das principais entidades anuentes nos portos

Porto de Shanghai → **Porto de Singapura** → **Porto de Busan (Coréia do Sul)** → **Porto de Rotterdam** → **Porto de Los Angeles**

- **Operação: 24hs**
- **Shanghai Port Authority: 24hs**
- **Shanghai Port Administration Bureau: 24hs**
- **China Customs : 24hs**

Maior porto do mundo – 30 milhões de contêiner\ano

Porto de Santos → **Porto do Rio de Janeiro** → **Porto de Paranaguá** → **Porto de Suape** → **Porto de Pecém**

- **Operação: 24hs**
- **DOCAS: 9hs – 17 hs**
- **Receita Federal: 9hs – 17hs**
- **ANVISA: 9hs - 17hs**
- **Ministério da Agricultura: 9hs – 17 hs**

1º porto do Brasil/AL – 10%/Shanghai
44ª posição no mundo

Horário de Funcionamento
Entidades Anuentes nos Portos

Outros Países

Operação: 24 horas
Entidades: 24 horas

Porto de Shanghai
Operação: **24 horas**
Entidades*: **24 horas**
* *Shanghai Port Authority*
* *Shanghai Port Adm. Bureau*
* *China Customs*

Porto de Singapura
Operação: **24 horas**
Entidades*: **24 horas**
* *Maritime and Port Authority*
* *Singapore Customs*
* *Port State Control*
* *Immigration & Checkpoint Authority (ICA)*

Porto de Busan
(Coréia do Sul)
Operação: **24 horas**
Entidades*: **24 horas**
* *Busan Port Authority*
* *Republic of Korea Customs*
* *Ministry of Environment*
Korean Coast Guard
* *Ministry of Land, Transportation and Maritime Affairs*

Porto de Rotterdam
Operação: **24 horas**
Entidades*: **24 horas**
* *Harbor Master Rotterdam*
* *Labor Inspectorate*
* *Customs*
* *Transport and Water*
* *Management Inspectorate*
* *National Police Agency, Division Water Police*
* *Plant Protection Service*
* *Directorate-General for Public Works and Water Management*
* *Food and Consumer Product Safety Authority*

Brasil

Operação: 24 horas
Entidades: 6h - 9h:30m

Porto de Paranaguá
Operação: **24 horas**
Entidades: **variável**
Docas: **24 horas (-) Dom e Feriado**
Receita Federal: 9-17:30 **(9h e 30m)**
Anvisa: 8-12h e 14-17h **(9h)**
MAPA: 9-12h e 13-17h **(7h)**

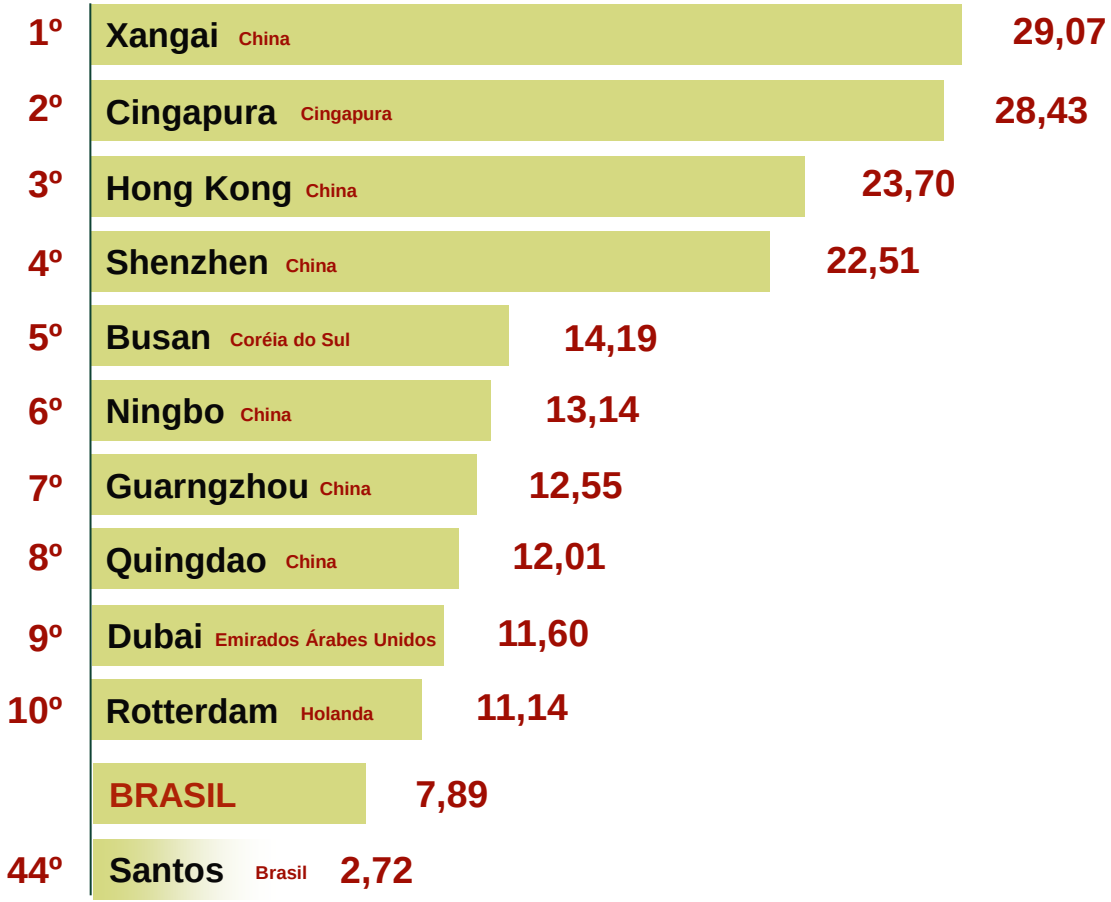
Porto de Santos
Operação: **24 horas**
Entidades*: **8 horas**
* Docas, RFB, Anvisa e MAPA (9-17h)

Porto de Suape
Operação: **24 horas**
Entidades: **variável**
Docas: 8-16h:30m **(8h e 30m)**
Receita Federal: 9-12h 13:30– 16:30 **(6h)**
Anvisa: 9-12h e 13:30-16:30h **(6h)**
MAPA: 9-12h e 13:30-16:30h **(6h)**

Porto de Pecém
Operação: **24 horas**
Entidades*: **8 horas**
* Docas, RFB, Anvisa e MAPA (9-17h)

Movimentação de Contêineres

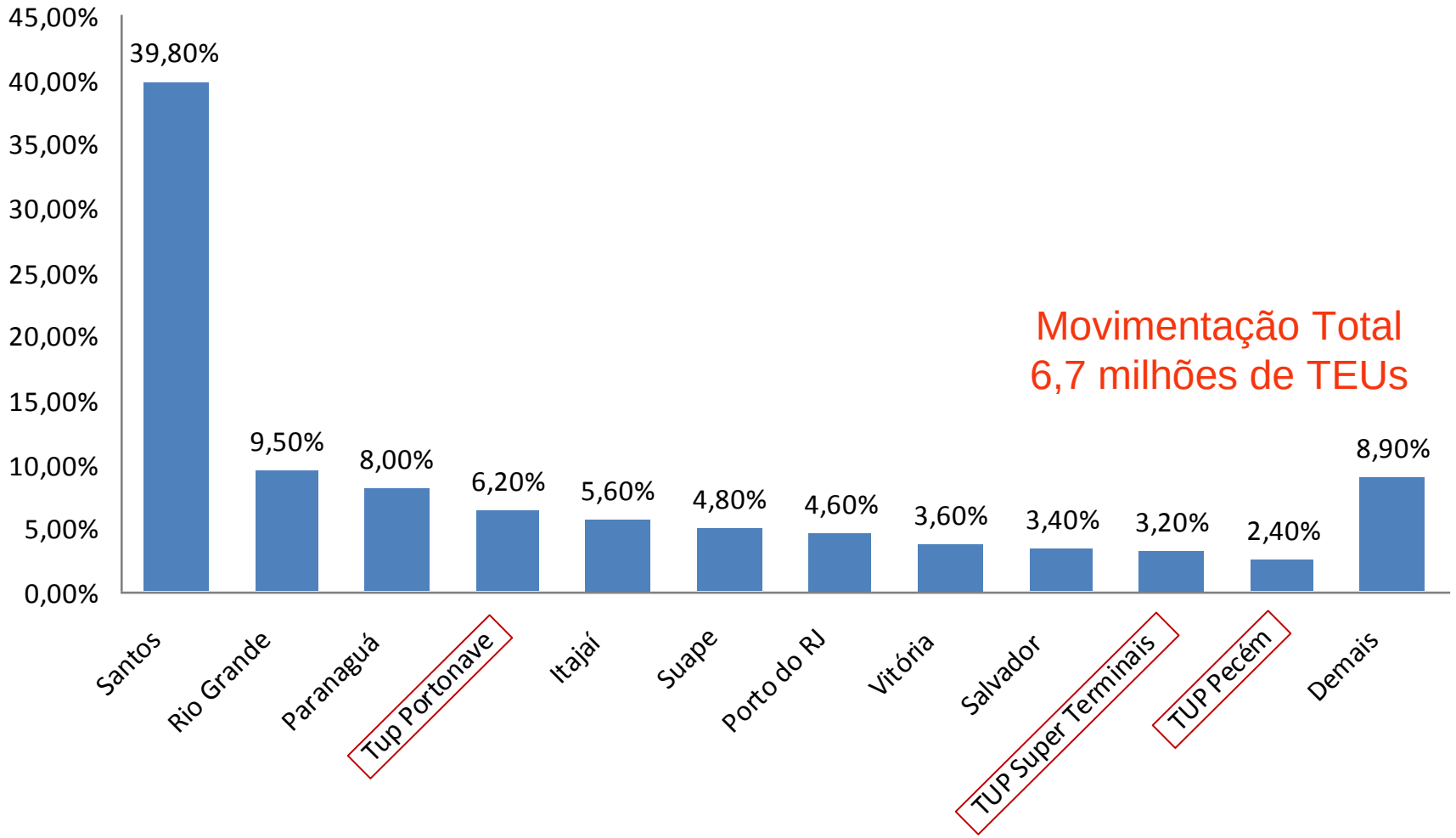
Portos Líderes em Contêineres (milhões de TEUs – 2010)



Santos corresponde a 40% da movimentação do Brasil

Fonte: World Shipping Council (2011)

Participação (%) dos Portos e TUPs
Movimentação de Contêineres, 2010



Fonte: Panorama Aquaviário da Antaq (Ago de 2011)

Portos
Contêineres

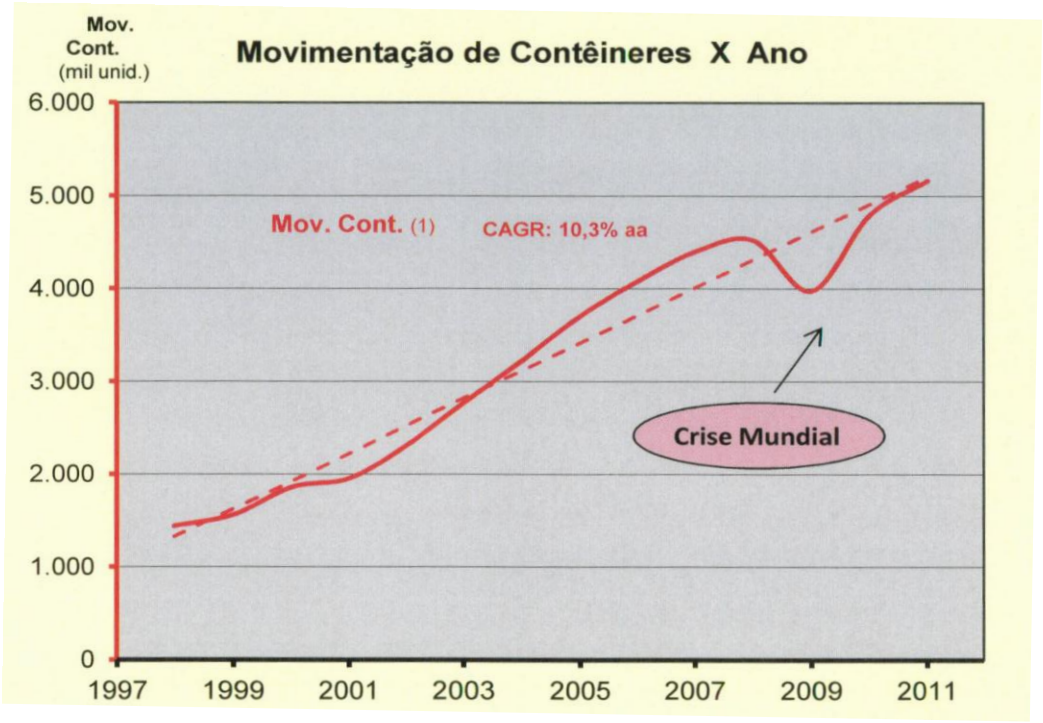
Conteinerização – Crescimento

TEU (milhares)



TEU – unidade equivalente a 20 pés cúbicos.
Fonte: Antaq (2010)

Comportamento da Demanda Portuária
Contêineres (Pós 1998-2011)



Fonte: Abratec (1)

(2007-2009):
Crise Mundial:
a) Impacto no comércio;
b) Queda do nível de crescimento da movimentação de contêineres:
12,6% a.a para:
2,7% (2007/2008)
-12,6% (2008/2009)
Movimentação de 2009=2005

Evolução da Movimentação de Contêineres no Brasil (1998-2011)

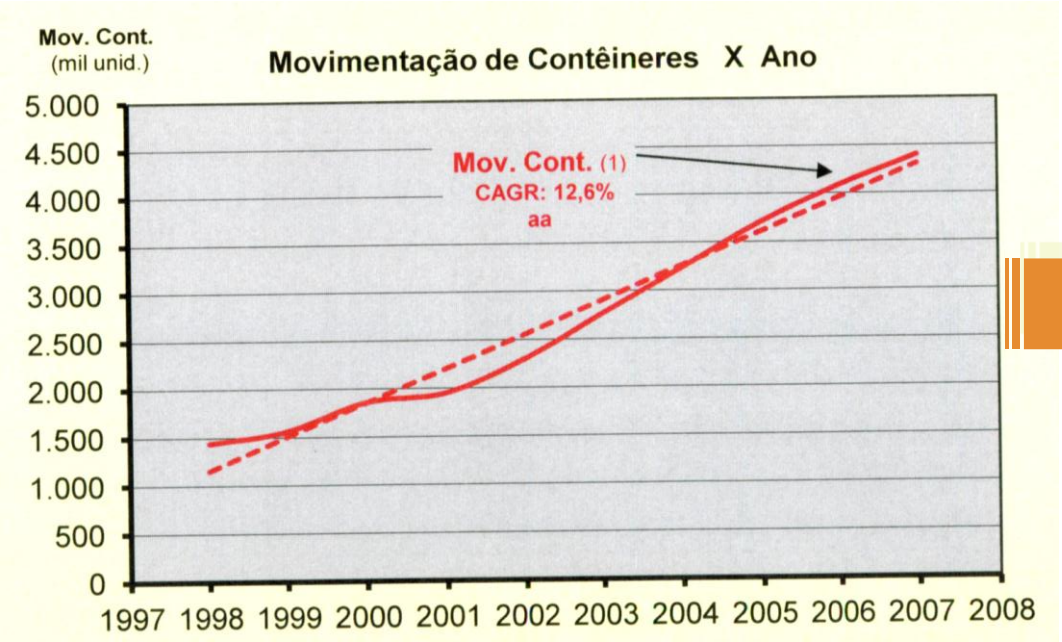
Taxa de Crescimento da Demanda **reduziu** de **12,6% a.a (1998-2007) para 10,3% a.a (1998-2011)**. Nova estimativa: **7 anos para a demanda duplicar**

Comportamento da Demanda Portuária
Contêineres (Pós 1998-2007)

Justificativa para o adiamento do “apagão logístico”, previsto para 2012, nos portos:

1) **DEMANDA:** alteração do padrão de crescimento
2) **OFERTA:** expansão da capacidade dos Terminais Públicos existentes

1) Alteração do padrão de crescimento da DEMANDA



Fonte: Abratec

Evolução da Movimentação de Contêineres no Brasil (1998-2007) – 9 anos

Taxa de Crescimento da Demanda de **12,6% a.a**.
Estimativa: **6 anos para a demanda duplicar**

Tempo de Espera e Avaliação dos Acessos dos Portos Brasileiros (2008)

	Avaliação pelos Armadores		Atracação de Embarcações Porta Contêineres e Graneleiras			
	Condições dos acessos		Tempo médio de espera em fila (em horas)		Máximo calado permitido	
	Terrestres	Aquáticos	Contêineres	Granel sólido*	Atual	Requerido
Vitória	Insatisfatório	Insatisfatório	9	45	9.3	12.5
Rio	Insatisfatório	Satisfatório	6	N/D	12.5	13.5
Santos	Crítico	Insatisfatório	13	72	11.8	13.5
Paranaguá	Insatisfatório	Crítico	11	68	10.3	12.5
S. F. do Sul	Insatisfatório	Insatisfatório	14	64	9.5	12.5
Itajaí	Insatisfatório	Insatisfatório	20	-	9.5	11.5
Rio Grande	Excelente	Insatisfatório	7	23	12.3	12.5

*** Exceto minério de ferro**

Fonte: Gallardo (2011).

Custos com Investimentos e demais Impactos Financeiros

(em milhões US$)

Itens de Investimento (US$)	Terminal Privativo de Uso Público dentro do Porto Organizado	Terminal Privativo de Uso Público dentro do Porto Organizado	Terminal Privativo de Uso Misto Fora do Porto Organizado
	TVV Terminal Arrendado	Tecon 1 Santos Terminal Arrendado	Porto Brasil Terminal Privado
Acesso Marítimo	-	-	42,7
Infraestrutura Terrestre	-	-	18,2
Infraestrutura de Acostagem	5,0	-	33,9
Pátios de Armazenagem e "pré-stacking" [1]	-	-	27,4
Superestutura Terrestre	29,0	22,9	22,9
Acessos e Interligações	-	-	16,4
Terrenos	-	-	20,1
Total de Investimentos	**34,0**	**22,9**	**181,6**
Down Paymnet [2]	4,2	180,8	-
Total de Desembolsos	**38,2**	**203,7**	**181,6**
Efeito do Período Pré Operacional	-	-	32,7
Efeito da Curva de Entrada	-	-	296,0
Custo Anual (US$/ANO) (*)	**4,9**	**26,0**	**65,1**
Custo de Capital Unitário (US$)	**23,27**	**31,16**	**78,06**

Em 7,8 anos

Por ano

* Amortização em 25 anos

1 *Pre-stacking* é o pré-empilhamento de containers, para prepará-los para embarque.

2 *Down Payment* é um adiantamento de receita ao Poder Concedente, e deverá ser limitado à 20% (vinte por cento) do Valor Presente Líquido do Projeto (VPLp).

Fora do Porto Organizado
Custo de Capital é até 3X maior

Mercado Movimentação de Contêineres Terminal X

Ano	MMC (unid)	Realizada (unid)	Adicional sobre a MMC (%)
1998	16.667	18.892	13%
1999	50.000	83.370	67%
2000	50.000	68.043	36%
2001	50.000	69.128	38%
2002	50.000	99.511	99%
2003	56.667	110.925	96%
2004	70.000	142.933	104%
2005	70.000	165.056	136%
2006	70.000	184.747	164%
2007	70.000	196.325	180%
2008	80.000	197.654	147%
2009	80.000	149.103	86%
2010	80.000	178.134	123%
2011	80.000	193.722	142%
	873.334	**1.857.543**	

Fonte: DATAMAR

Orgãos Gestores de Mão de Obra OGMOs

Situação	Em Setembro de 1998		Em 2011	
Valores Unitários (R$/cont.)	Tipo de Contêiner		Tipo de Contêiner	
	Cheio	Vazio	Cheio	Vazio
Preço por Tipo	391,00	160,00	784,39	360,18
Participação (%)	69,00	31,00	69,00	31,00
Preço Médio por Contêiner (A)	319,39		652,89	
Custo M.O Avulsa (B)	216,00		150,00	
Relação entre (B) e (A)	**67,60%**		**23,00%**	

Queda de quase 45% da participação do custo da Mão de Obra Avulsa em relação ao preço médio por contêiner movimentado no período.

Legislação

CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

Art. 4° Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

§ 2° 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.

Legislação
LEI n. 10.233/2001

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

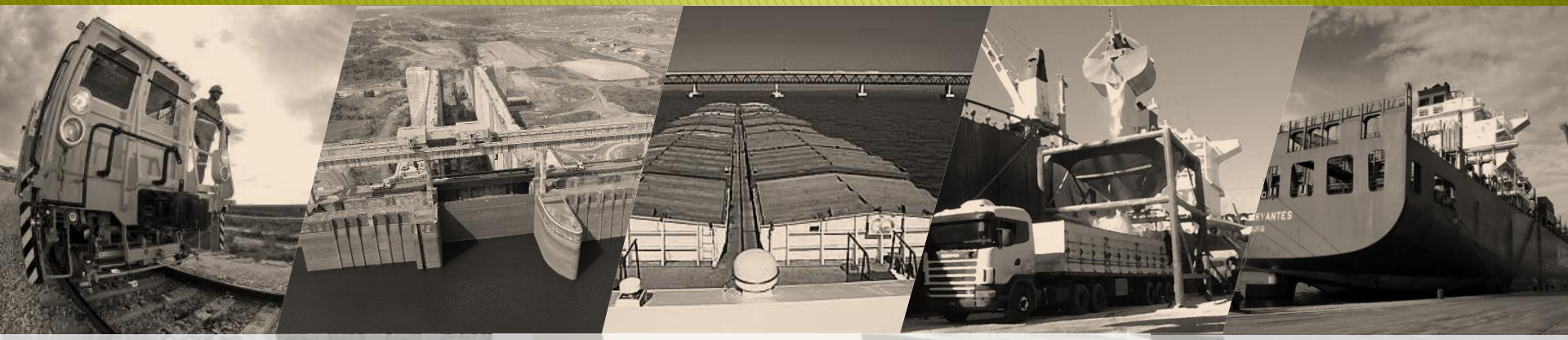
Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

III – depende de autorização:

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil



Senadora Kátia Abreu
Presidente da CNA