

I Simpósio “Infra-Estrutura e Logística no Brasil: desafios de um país emergente”

Painel: Transporte e Logística

José de Freitas Mascarenhas

Vice-Presidente da CNI e Presidente do Conselho de Infra-Estrutura da CNI

Comissão de Infra-Estrutura do Senado
26 de novembro de 2008

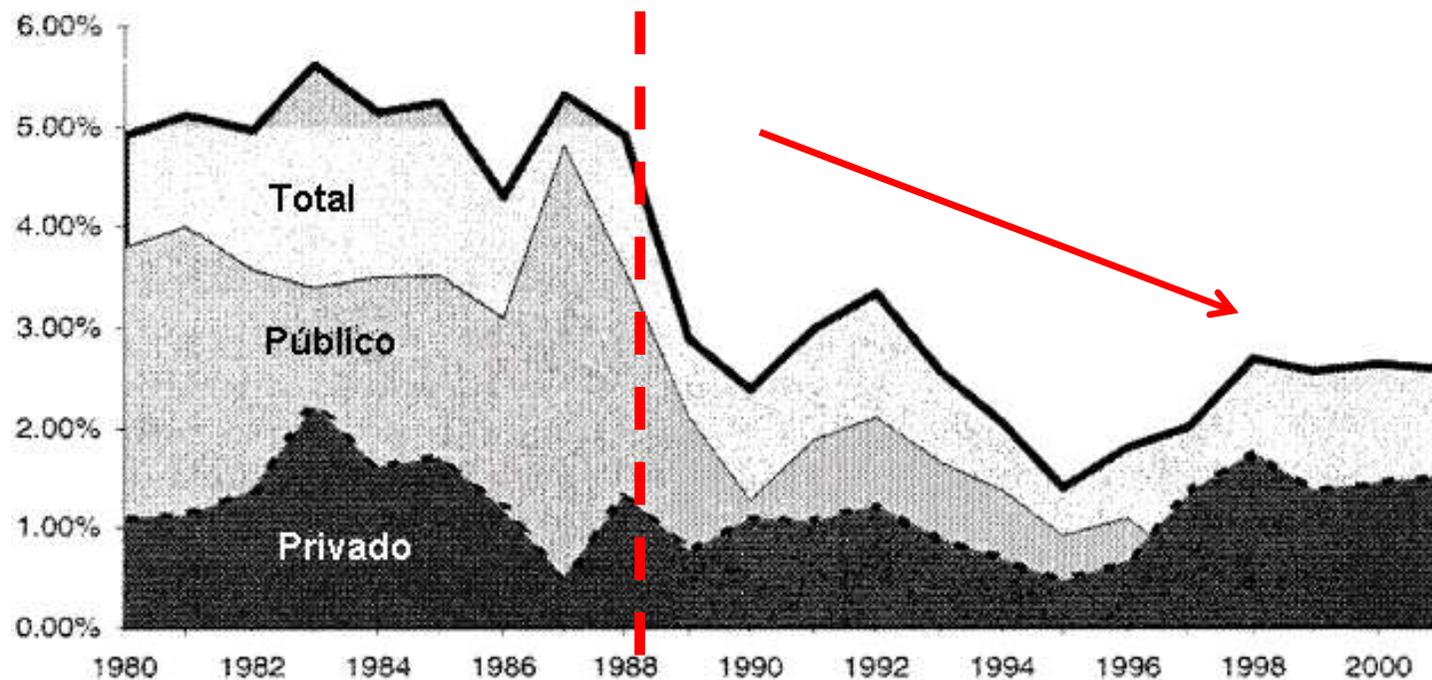
ROTEIRO DA APRESENTAÇÃO

1. A dinâmica da infra-estrutura no Brasil
2. A infra-estrutura e a competitividade
3. O setor de transportes na visão da indústria
4. Entraves à expansão da infra-estrutura
5. Contribuições para mudanças

1. A dinâmica da infra-estrutura no Brasil

O Brasil investe pouco em infra-estrutura: até 1988 investia acima de 5% do PIB/ano mas depois este montante caiu para cerca de 2%.

Investimento em Infra-estrutura no Brasil (% do PIB): 1980-2000 (Banco Mundial)



1. A dinâmica da infra-estrutura no Brasil

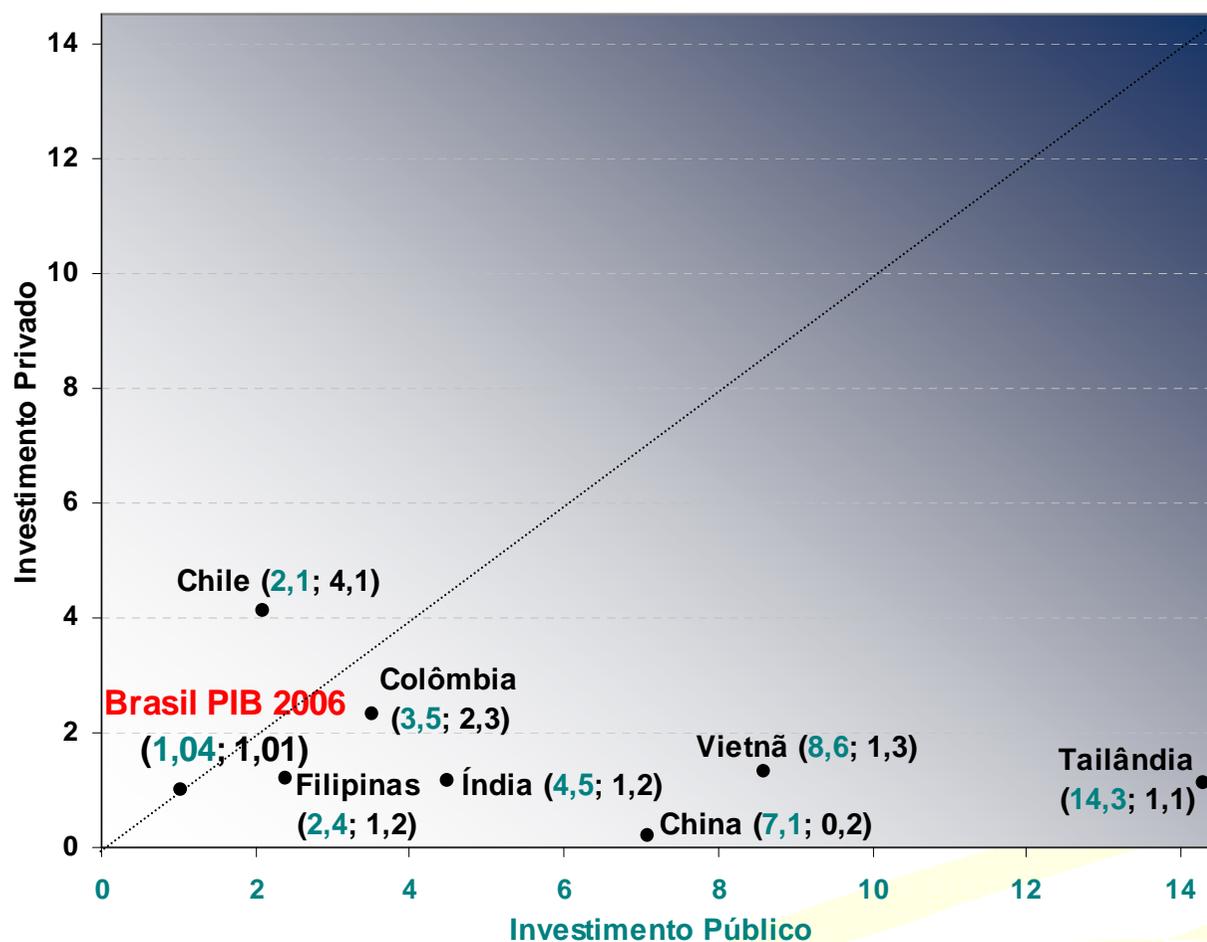
A seguir, algumas comparações com outros países:

- Percentual do PIB investido em infra-estrutura:
 - 15,4% Tailândia (2003)
 - 9,9% Vietnã (2003)
 - 7,3% China (2003)
 - 6,2% Chile (2001)
 - 5,6% Índia (2006-2007)
 - **2,3% Brasil (2007) e 2,05% (2006)**

Fonte: Frischtak e Gimenes (2007); e Banco Mundial

1. A dinâmica da infra-estrutura no Brasil

Tanto os investimentos públicos quanto os privados são baixos (% do PIB).

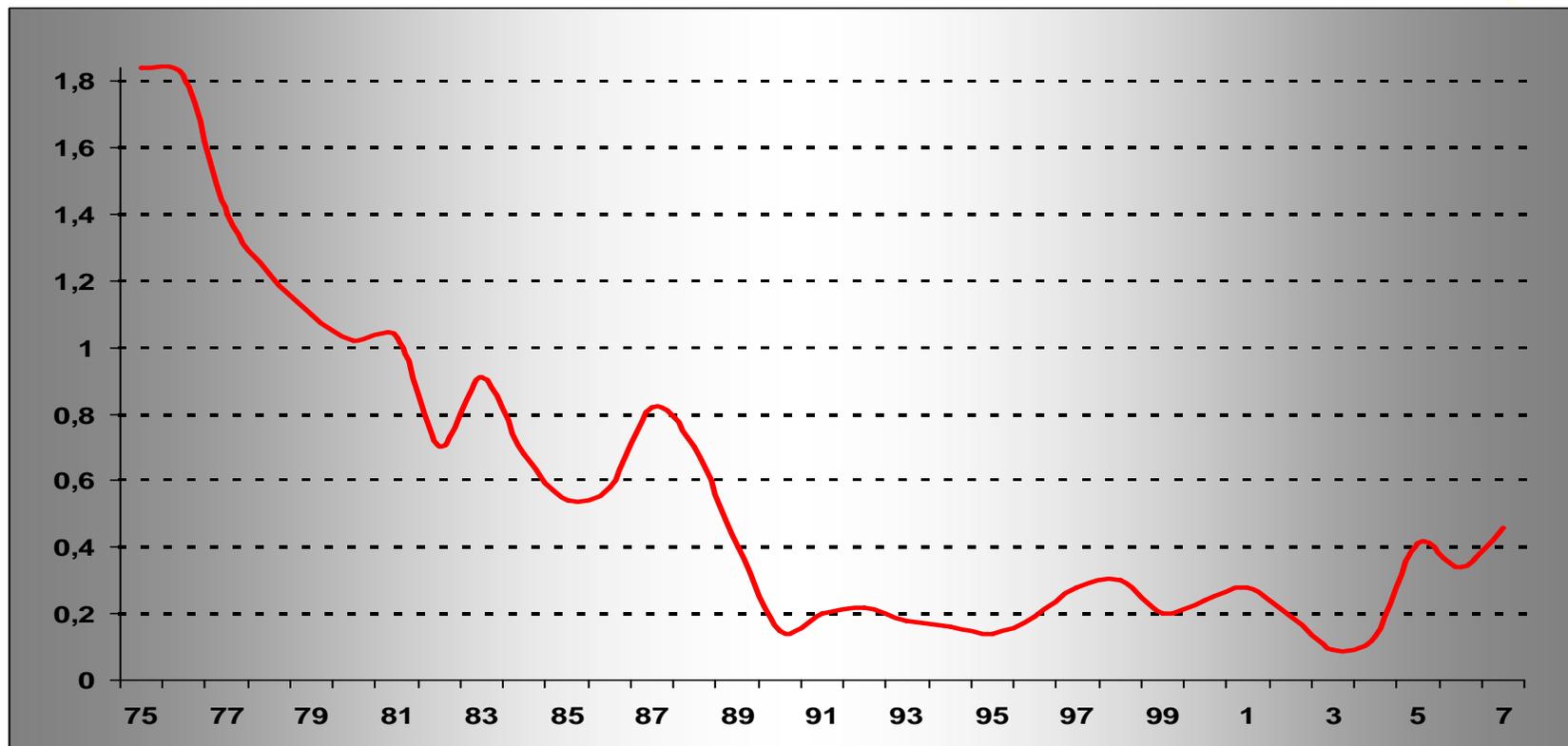


Fonte: Frischtak e Gimenes (2007) e Banco Mundial

1. A dinâmica da infra-estrutura no Brasil

De fato, os investimentos do setor público em transportes sofreram queda acentuada ao longo dos últimos anos, ainda que apresentem alguma recuperação recente.

Investimentos do Ministério dos Transportes (% do PIB)



Fonte: Ministério dos Transportes (2008)

1. A dinâmica da infra-estrutura no Brasil

O setor produtivo sofre os efeitos da deterioração da infra-estrutura.

- **O crescimento** sustentado da Indústria **depende** não apenas da iniciativa e do esforço das suas próprias empresas, mas igualmente **da eficiência global do País.**
- A **insuficiência da infra-estrutura gera** impactos importantes em toda a economia, aumentando a **incerteza e os custos**, e reduzindo a taxa de retorno dos investimentos produtivos.
- Ademais é importante considerar que, na crise que se avizinha, os **investimentos públicos em infra-estrutura devem aumentar** substancialmente para manter a economia em atividade (a China aprovou recentemente programa para investir US\$586 bilhões em infra-estrutura, sendo US\$300 bilhões em ferrovias) .

2. A infra-estrutura e a competitividade

A baixa eficiência do transporte impacta o setor produtivo.

- A **implantação de uma infra-estrutura** de qualidade em determinada região, **modifica seu padrão de custos** e eficiência, atraindo investimentos privados.
- Recente estudo do BID, apresentado em Seminário na CNI, demonstra que reduzindo em 10% os custos de transporte no Brasil, as exportações para os EUA aumentariam em 43%. Em contrapartida um corte de 10% nas tarifas aumentaria apenas 1,9% nos embarques. Assim conclui: **as exportações do Brasil** (e da América Latina) **são “intensivas em transporte”**.
- **Os atuais custos de transporte** no País são geralmente bastante superiores à média praticada no mercado mundial, **reduzindo a competitividade e a renda dos produtores brasileiros**, como se pode ver a seguir:

2. A infra-estrutura e a competitividade

Exemplo da soja: custo de transporte em trechos selecionados.

Comparação entre o custo de exportação de soja do Brasil e dos Estados Unidos para a Alemanha (Hamburgo)

2007 US\$/ton

PAÍS	BRASIL				ESTADOS UNIDOS	
	NOROESTE RS Porto de Rio Grande	NORTE MT Porto de Paranaguá	SUL GO Porto de Santos	CENTRO-NORTE PR Porto de Paranaguá	MINEAPOLIS	DAVENPORT
Total transporte	93,6	159,1	123,5	103,4	98,3	92,8
Frete rodoviário	21,8	88,1	50,5	32,4	10,1	10,1
Frete marítimo (longo curso)	71,7	71,1	73,0	71,1	58,8	58,8
Frete fluvial	-	-	-	-	29,4	23,9
Valor na fazenda	267,1	233,8	268,7	281,1	274,8	285,8
Custo total	360,6	392,9	392,1	384,6	373,1	378,6
Participação do transporte no custo total	25,9	40,5	31,5	26,9	26,3	24,5

Fonte: Brazil Soybean Transportation Guide, US Department of Agriculture

2. A infra-estrutura e a competitividade

Exemplo da soja: custo de transporte em trechos selecionados.

Comparação entre o custo de exportação de soja do Brasil e dos Estados Unidos para a China (Xangai)

2007 US\$/ton

PAÍS	BRASIL				ESTADOS UNIDOS	
	NOROESTE RS Porto de Rio Grande	NORTE MT Porto de Paranaguá	SUL GO Porto de Santos	CENTRO-NORTE PR Porto de Paranaguá	MINEAPOLIS	DAVENPORT
Total transporte	103,4	168,9	133,3	113,2	120,8	115,3
Frete rodoviário	21,8	88,1	50,5	32,4	10,1	10,1
Frete marítimo (longo curso)	81,6	80,8	82,8	80,8	81,4	81,4
Frete fluvial	-	-	-	-	29,4	23,9
Valor na fazenda	267,1	233,8	268,7	281,1	274,8	285,7
Custo total	370,4	402,7	402,0	394,3	395,6	401,1
Participação do transporte no custo total	27,9	41,9	33,2	28,7	30,5	28,8

Fonte: Brazil Soybean Transportation Guide, US Department of Agriculture

2. A infra-estrutura e a competitividade

Não há estrutura de planejamento consistente no País na área dos transportes.

- Falta **estrutura de planejamento e execução moderna** no setor de transportes, alimentada com dados confiáveis, consistentes e qualificados.
- **O resultado** desta situação é mais sério do que transparece, refletindo-se em toda a cadeia logística além das fábricas, com **maiores custos de manutenção das frotas de caminhões, maiores fretes, altos valores de demurrage, maiores prazos de entrega, etc.**

2. A infra-estrutura e a competitividade

O desafio geral do sistema de transportes é atender com qualidade à crescente demanda.

	2001	2007	2012	Acréscimo (2012-2007)
Minério de ferro	237	374	632	258
Soja (grão)	39	58	73	15
Milho	42	52	79	27
Produtos siderúrgicos	26	32	48	16
Total	344	516	832	316

Fontes: ABIOVE e ANUT (2008) - Informações fornecidas a pedido da CNI. IBRAM (2008) e MAPA (2008)

2. A infra-estrutura e a competitividade

Continuação ↑

Movimentação de Cargas nos Portos Brasileiros

	2001	2007	2012*	acréscimo (2012-2007)
Total Movimentado (milhões toneladas)	506	755	1.125	370
Contêineres Movimentados (milhões unidades)	1,9	4,2	8,6	4,4

Fonte: Anuário Estatístico Portuário - ANTAQ

*projeção de contêineres movimentados em 2012 calculada pela Hamburg Süd (2008). Projeção do total movimentado calculada pela CNI baseada no crescimento 2001-2007.

3. O setor de transporte na visão da indústria

Pesquisa recente da CNI mostra que os custos de transferência dos produtos constituem o principal problema dos exportadores.

Obstáculos ao crescimento das exportações brasileiras (CNI, agosto/2008)



3. O setor de transporte na visão da indústria

Uma rápida análise sobre os diversos sub-setores dos transportes mostra as suas carências:

*a) **Nos portos:** um crescente estrangulamento.*

- **Predomina a baixa eficiência:** as administrações das Cias. Docas ainda não são profissionalizadas, mesmo considerando os recentes esforços para reduzir o problema.
- **Maiores estrangulamentos:** dragagem e dificuldade de acesso terrestre – integração com modos rodoviário e ferroviário (o programa de dragagem está estruturado, mas precisa ser executado).
- **Dificuldade de expansão:** a oferta de espaço nos portos não tem acompanhado o forte e contínuo aumento das cargas, em especial os granéis sólidos e contêineres. Um sério problema de falta de planejamento.

3. O setor de transporte na visão da indústria

(Continuação)

Exemplo: o porto mais importante do País não aumentou sua retroárea na mesma proporção do volume de contêineres.

Porto de Santos			
	2001	2007	Cresc. (%)
Volume de contêineres*	605.382	1.654.713	173%
Retroárea (m ²)**	710.000	900.000	27%
Extensão do cais (m)**	2.410	2.560	6%

Fonte: *ANTAQ (2008) e **Aliança / Hamburg Süd (2008)

3. O setor de transporte na visão da indústria

b) Nas ferrovias: o complexo minero-siderúrgico sozinho representa 82% da carga ferroviária.

ANO	2005		2006		2007*	
	Volume em t	%	Volume em t	%	Volume em t	%
Minério de Ferro	259.182.700	66,7%	281.672.315	73,1%	307.430.572	73,8%
Indústria Siderúrgica	30.691.100	7,9%	21.052.200	5,5%	21.508.644	5,2%
Carvão/ Coque	11.895.000	3,1%	11.395.880	3,0%	12.672.760	3,0%
Soja e Farelo de Soja	28.610.400	7,4%	22.436.940	5,8%	19.658.004	4,7%
Produção Agrícola	10.543.700	2,7%	7.496.092	1,9%	13.844.629	3,3%
Granéis Minerais	7.317.500	1,9%	8.792.553	2,3%	9.261.861	2,2%
Combustíveis e Derivados de Petróleo e Álcool	7.428.000	1,9%	9.116.946	2,4%	9.581.148	2,3%
Adubos e Fertilizantes	4.096.300	1,1%	5.951.654	1,5%	6.386.427	1,5%
Cimento	4.006.400	1,0%	3.230.077	0,8%	3.495.019	0,8%
Extração Vegetal e Celulose	2.989.800	0,8%	4.046.736	1,1%	4.279.546	1,0%
Indústria Cimenteira e Construção Civil	836.600	0,2%	4.417.991	1,1%	4.796.401	1,2%
Outras Mercadorias	20.994.500	5,4%	5.638.108	1,5%	3444233	0,8%
Total	388.592.000	100,0%	385.247.492	100,0%	416.359.244	100,0%

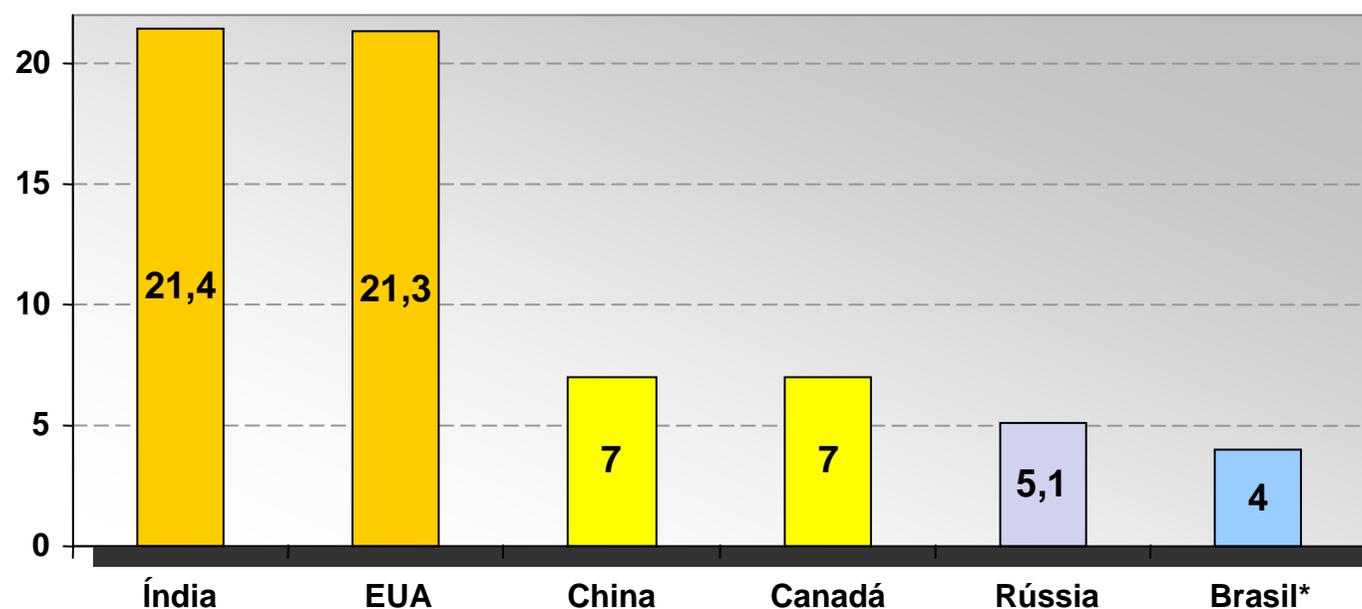
Fonte: ANTT

*Dados de 2007 em consolidação pela ANTT. Desde 2006, não há dupla contagem de carga em mais de uma malha.

3. O setor de transporte na visão da indústria

A malha brasileira tem dimensões limitadas.

Densidade de Malha Ferroviária (km malha / mil km² de território*)



Baixa densidade, mesmo quando se exclui a área protegida da Amazônia (1,2 milhão de km²).

* Desconsiderando a área protegida na Floresta Amazônica

3. O setor de transporte na visão da indústria

A expansão prevista para o futuro aproximará o Brasil da densidade russa. Mas não se elegeu ainda um modelo financeiro para a execução do programa



Densidade da malha ferroviária brasileira atingirá 4,6 km por mil km² (desconsiderando área protegida da Amazônia).

3. O setor de transporte na visão da indústria

c) Nas rodovias: as condições de tráfego continuam ruins.

- A Pesquisa Rodoviária 2007 da CNT revelou que 74,2% ou 43.661 km das estradas administradas pela União apresentam problemas de pavimentação, sinalização ou traçado. Situação praticamente inalterada em relação à Pesquisa de 2006.

As recentes concessões de rodovias no país representaram avanços. Pontos para o Governo, se realizar o novo programa de concessões entre dezembro próximo e 2009 com cerca de 9 mil km, conforme divulgado.

3. O setor de transporte na visão da indústria

- Longas distâncias em rodovias: **no Brasil**, por falta de alternativas, **transportam-se cargas por rodovias** em trechos com extensão **acima de 2 mil km**.
- Frota envelhecida: 1 milhão de veículos rodoviários de carga, pertencentes a autônomos, têm em média 21 anos de idade, e 780 mil veículos de empresas têm em média 10 anos.

3. O setor de transporte na visão da indústria

e) na cabotagem e nas hidrovias: sub-utilização.

- Cabotagem reduzida: o fluxo elevado em longos trechos percorridos no sentido Norte-Sul por caminhões aponta que a **cabotagem marítima está muito abaixo de sua possibilidade.**
- Vias interiores pouca usadas: dos cerca de 44 mil km de vias interiores potencialmente navegáveis, **somente ¼, com limitações**, é explorado economicamente.

3. O setor de transporte na visão da indústria

f) nas linhas aéreas: necessidade de reestruturação e aumento da eficiência

- A iniciativa da ANAC de desregulamentação do transporte aéreo é vista positivamente.
- Alguns aeroportos chave poderiam adotar o conceito de “aeroporto industrial”, com área alfandegada para instalação de indústrias de agregação de valor às mercadorias destinadas predominantemente à exportação. É construtivo, nesse sentido, o esforço que se realiza em Confins.

4. Entraves à expansão da infra-estrutura

- São condições básicas para o crescimento dos investimentos privados:
 - Ambiente institucional adequado
 - Marcos regulatórios estáveis e eficientes
 - Agilidade na execução de projetos e obras.

Existem assim, no Brasil, alguns entraves ao melhor desenvolvimento da infra-estrutura, a saber:

4. Entraves à expansão da infra-estrutura

a) O papel das agências reguladoras, que precisam ser reestruturadas e fortalecidas para dispor de:

Independência decisória

Autonomia financeira

Delimitação precisa de suas funções

Atuação transparente

Excelência técnica

4. Entraves à expansão da infra-estrutura

b) Disfunções na execução das obras

- Vem ocorrendo com frequência **paralisações de obras** como passo essencial para a solução de problemas. Tais medidas trazem conseqüências importantes ao seu custo (que, contraditoriamente, elas buscam proteger), ao seu cronograma e a sua disponibilização para a economia. Seria possível um entendimento novo que fizesse reduzir a aplicação dessa medida, sem prejuízo da proteção aos interesses do Estado?
- É preciso melhorar o **planejamento geral** e a **qualidade dos projetos** antes do início das obras. Evitaria o gasto de energia despendido pela equipe do Governo no atendimento às freqüentes intervenções e solicitações de órgãos como TCU, CGU, MPU.
- É preciso que seja atendida a necessidade de **modernização da área que executa as obras** federais com contratação de pessoal qualificado, sistemas de TI, oferta de melhores salários etc. Os custos finais das obras responderão com altos retornos.

4. Entraves à expansão da infra-estrutura

c) Outros pontos de cuidado:

- O licenciamento ambiental - que poderia ser mais ágil e transparente (destacando que há esforços anunciados nesse sentido).
- A falta de uso das PPPs - nenhum projeto até agora foi licitado pelo governo federal no modelo das Parcerias Público-Privadas (PPPs), tão utilizadas em outros países.

5. Contribuições para mudanças

Aumento dos Investimentos Privados

- **Elaborar**, sempre que possível, **Planos de Outorga** para que a iniciativa privada possa planejar seus investimentos com antecedência.
- **Convocar** a maior participação da **iniciativa privada** na viabilização e concessão das obras.

Agências Reguladoras

- **Aprovar a PEC 81/03** (princípios para atuação das agências) e **aperfeiçoar o PL 3.337/04** (lei geral das agências reguladoras).

5. Contribuições para mudanças

Reforma do Setor Federal de Transportes

- Capacitar o Ministério dos Transportes para que possa realizar planejamento, através estrutura de pessoal qualificado, seleção dos programas de obras por ordem de mérito e redução dos problemas na execução.
- Implantar o CONIT – Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, com participação do setor privado.

5. Contribuições para mudanças

Setor Portuário

- Reestruturar as administrações portuárias, privatizando-as quando indicado, iniciando pelas de pequeno porte. Ou profissionalizar efetivamente a gestão portuária, para atuar nos moldes da iniciativa privada.
- Revisar as resoluções da ANTAQ 55/02 e 517/05 no que diz respeito aos arrendamentos e outorgas de terminais portuários (o novo Decreto 6.620 traz essa demanda).

5. Contribuições para mudanças

Cabotagem e Navegação Interior

- Criar mecanismos legais para aumentar a oferta no transporte de cabotagem e eliminar os obstáculos a uma maior competição no sistema marítimo.
- Implantar as hidrovias nos mais importantes eixos aquaviários da Amazônia.
- Buscar soluções corretas para a construção de eclusas juntamente com as novas barragens.
- Reestruturar as administrações hidroviárias, desvinculando-as da surpreendente concentração da gestão na CODOMAR.

5. Contribuições para mudanças

Setor Ferroviário

- Reduzir os gargalos logísticos no transporte ferroviário para permitir aumentar a velocidade média e a produtividade dos trens.
- Aperfeiçoar a legislação sobre direito de passagem e tráfego mútuo nas ferrovias.

Setor Aéreo

- Agilizar a expansão dos aeroportos e terminais de carga. Modernizar o aparelhamento do controle do tráfego aéreo. Aumentar a competição no setor.

5. Contribuições para mudanças

Meio Ambiente

- **Aprovar Lei Complementar (PLP 12/2003)** que delimita as competências dos entes federativos em relação às ações administrativas ambientais.
- **Aprimorar o marco legal** que trata dos **procedimentos para o licenciamento ambiental** (PL 3729/04), tornando-os mais ágeis.

Regulamentar a compensação ambiental, estabelecendo parâmetros para fixar o seu limite máximo, modo a minimizar a insegurança e atrair investimentos ao País.

5. Contribuições para mudanças

Orçamento Geral da União

- Verificar a possibilidade de estabelecer **mecanismos que assegurem a execução do Orçamento da União**, de modo a não comprometer os investimentos públicos **nos primeiros meses do ano seguinte**.

Obrigado!

José de Freitas Mascarenhas

Vice-Presidente da CNI e Presidente do Conselho de Infra-Estrutura da CNI

Equipe CNI: infra@cni.org.br