

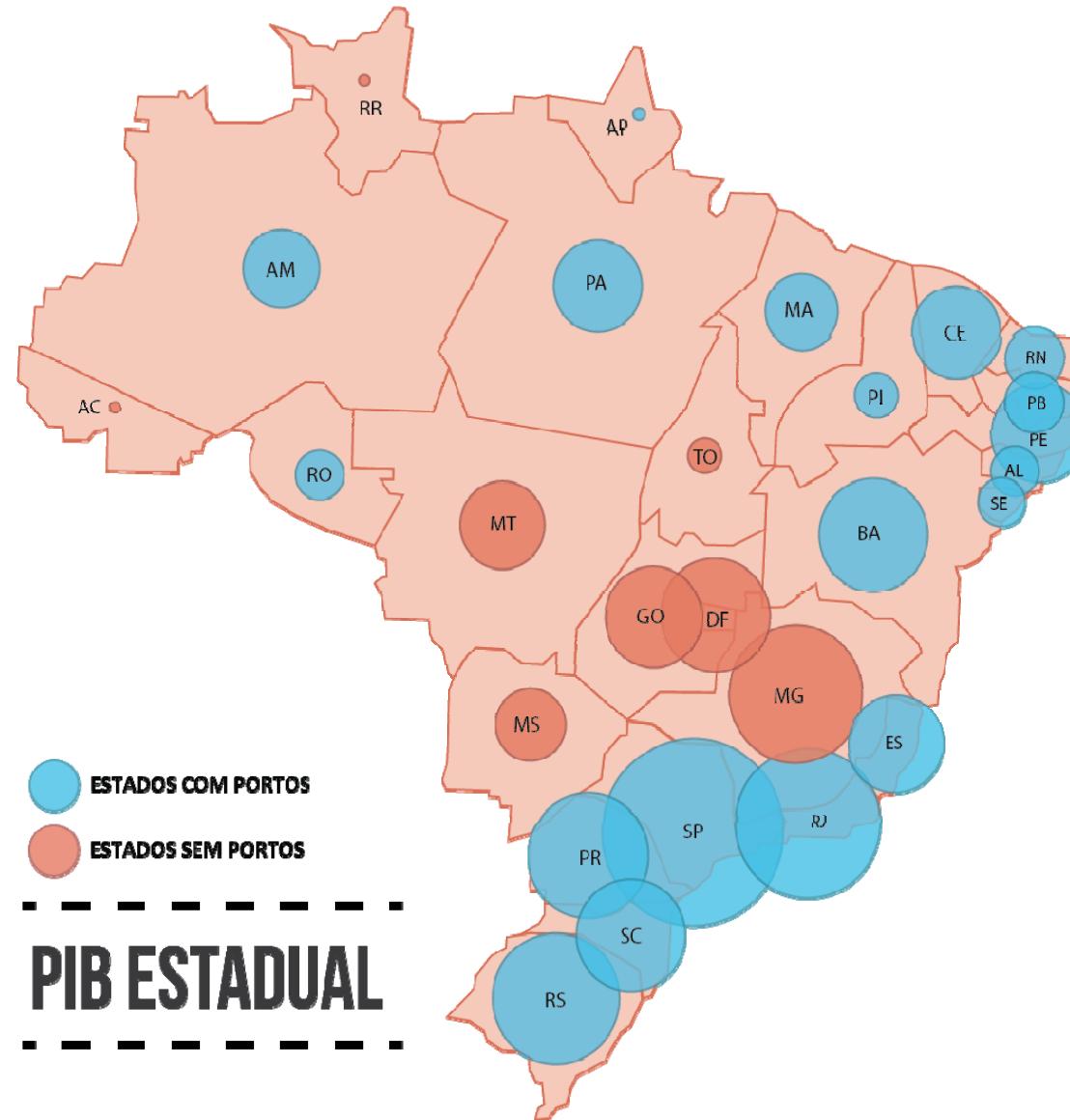


**Portos do Brasil.**  
**Planejar para navegar**  
**mais longe.**

- 7.408 km de costa brasileira
- 13.000 km de hidrovias
- **80%** do PIB nos estados com acesso à costa marítima
- **95%** do volume de nosso comércio exterior passam pelos portos marítimos

## O BRASIL E SEUS PORTOS

Cerca de 80% do PIB nacional encontra-se nas unidades da federação com acesso à costa marítima



# **Portos do Brasil**

# OS PORTOS DO BRASIL

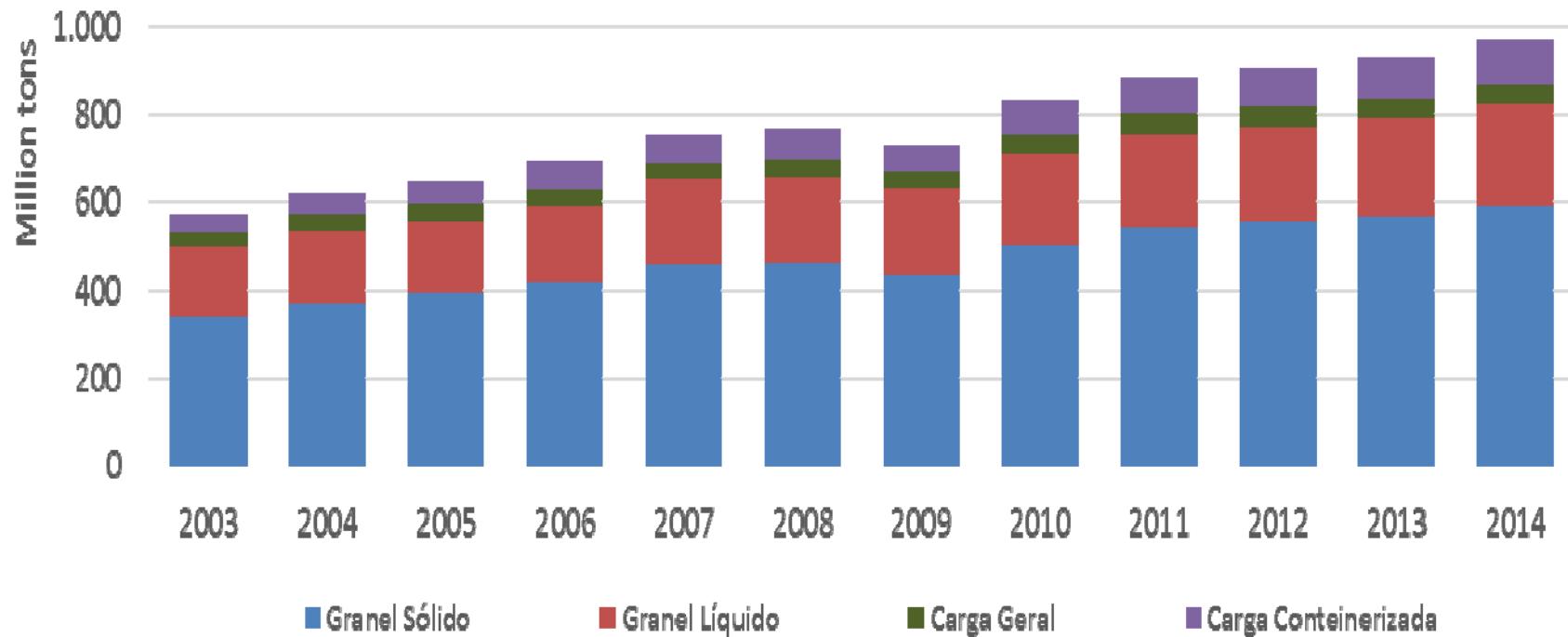


# OS PORTOS DO BRASIL



**174 INSTALAÇÕES  
PORTUÁRIAS PRIVADAS**

## MOVIMENTAÇÃO DE CARGA



Aumento de 70% de 2003 a 2014

Variação Anual	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
	↑ 8,00%	↑ 4,40%	↑ 6,30%	↑ 8,20%	↑ 1,80%	↓ -4,80%	↑ 11,80%	↑ 6,20%	↑ 2,10%	↑ 2,80%	↑ 4,10%	

Fonte: ANTAQ

# O Planejamento do Setor Portuário Nacional

# NOVO MARCO REGULATÓRIO DO PLANEJAMENTO

LEI N° 12.815/2013

## **Art 16. Ao poder concedente (SEP/PR) compete:**

I - elaborar o **planejamento setorial** em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada

## **Art. 17.**

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da SEP/PR o respectivo **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto**.

DECRETO N° 8.033/2013

## **Art 2º. Compete ao poder concedente (SEP/PR):**

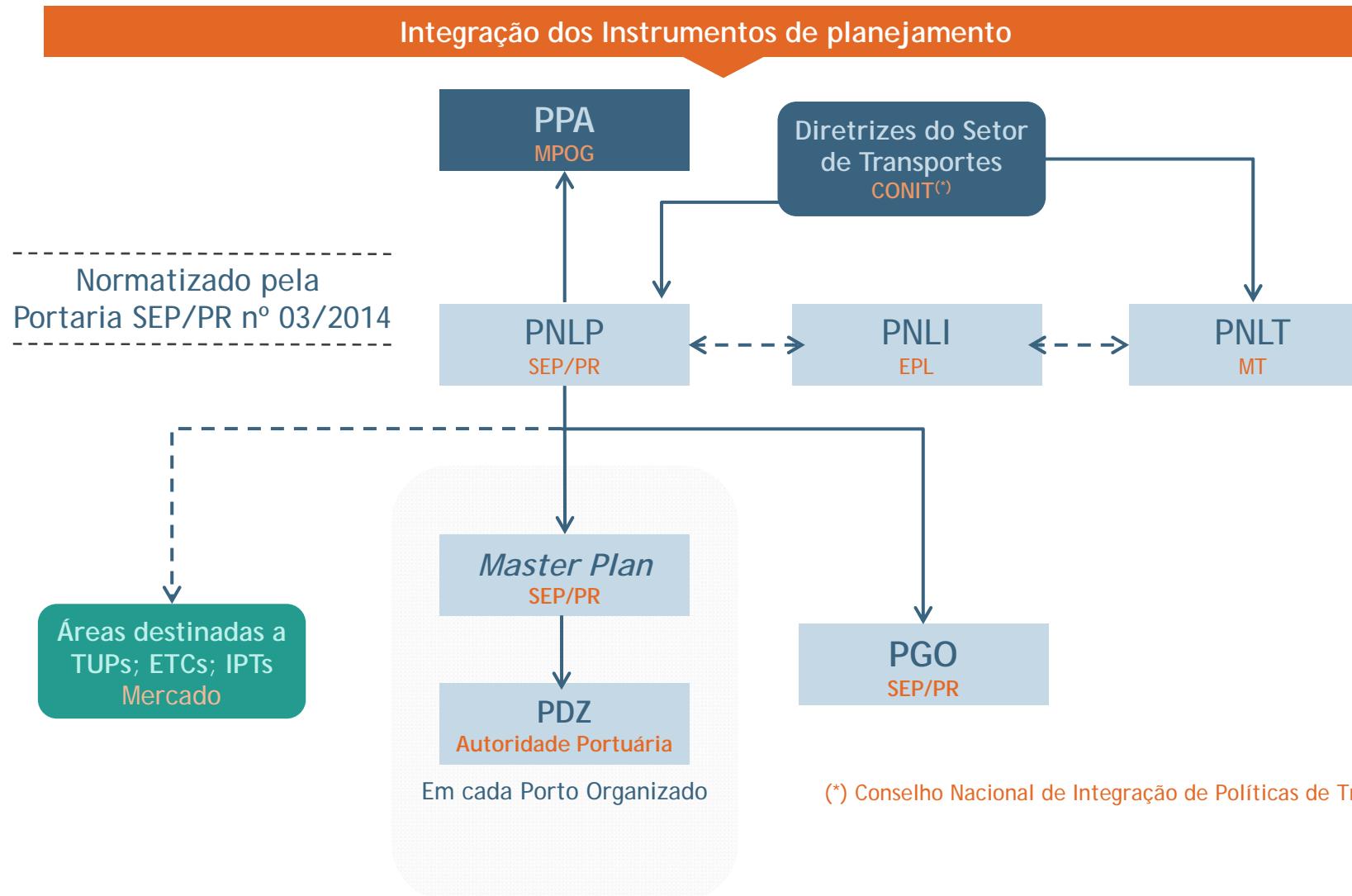
I - elaborar o **plano geral de outorgas** do setor portuário

II - disciplinar conteúdo, forma e periodicidade de atualização dos **planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos**

PORTARIA SEP N° 03/2014

Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário – **PNLP, Planos Mestres, PDZ e PGO**.

# PLANEJAMENTO INTEGRADO DO SETOR PORTUÁRIO



# INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO

## Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP)

Instrumento de **planejamento estratégico** do setor portuário nacional.

Visa identificar vocações dos diversos *clusters* portuários.

## Plano Mestre

Instrumento de **planejamento voltado à unidade portuária**, com base no PNLP.

Visa direcionar ações, melhorias e investimentos no porto e em seus acessos.

## Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)

Instrumento de **planejamento operacional** da Administração Portuária.

Compatibiliza as políticas municipais e estaduais de desenvolvimento urbano com a otimização das áreas do porto.

Lista o portfólio de investimentos do porto

## Plano Geral de Outorgas (PGO)

Instrumento de **planejamento para outorgas** de portos ou TUPs.

Arrendamento, concessão, autorização e delegação.

## Instrumentos de Planejamento

A Portaria SEP/PR nº 03/2014 regulamentou a **compatibilização** entre o **planejamento nacional** – a cargo da SEP/PR, por meio do PNLP, dos Planos Mestres e do Plano Geral de Outorgas (PGO) – e o **planejamento local**, de responsabilidade das autoridades portuárias, realizado via Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Dessa forma, a Secretaria consolidou as **bases para tornar perene o processo de planejamento integrado** do setor portuário brasileiro.



# **Plano Nacional de Logística Portuária - PNLP 2015**

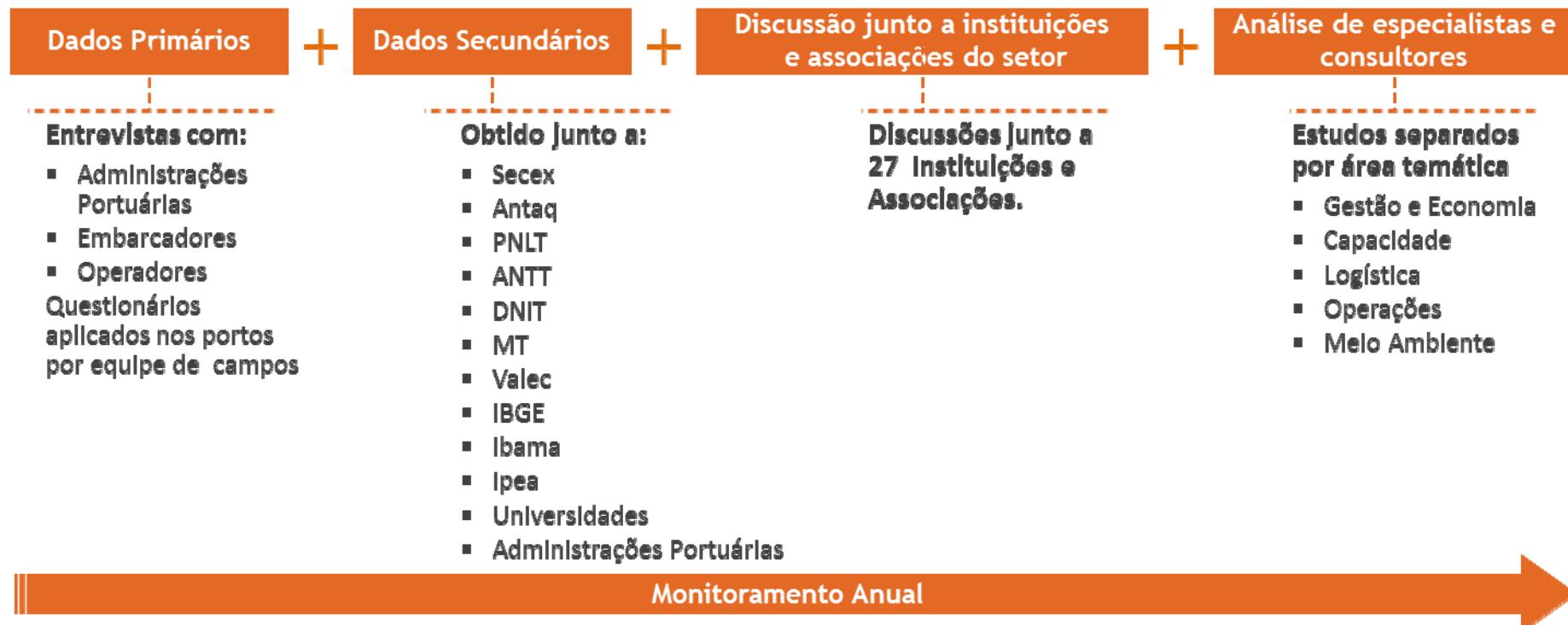
# O PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA

PNLP

É Instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional, que visa identificar vocações dos diversos portos, conforme o conjunto de suas respectivas áreas de influência, definindo cenários de curto, médio e longo prazo com alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação de recursos a partir da priorização de investimentos, evitando a superposição de esforços e considerando as disposições do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT.



## PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PNLP



**Produtos desenvolvidos no 1º ciclo**



- Ações Emergenciais para os desenvolvimento dos portos brasileiros.
- Diagnóstico do setor portuário brasileiro.
- Projeções de Demanda.
- Áreas de Influência dos portos brasileiros, por porto e por produto.
- Capacidade Portuária Brasileira.
- Carregamento da Malha.
- Tendências Internacionais e Análise Estratégica.
- Modelo de Exploração dos portos.
- Portfólio de Projetos.
- Plano Nacional de Logística Portuária.
- Sumário Executivo do PNLP.

## Produtos desenvolvidos no 2º ciclo



## CAPACIDADE INSTALADA

### Capacidade total

1,4 bilhão de t/ano, composta por:

- Granel Sólido: 62,9%
- Granel Líquido: 20,36%
- Carga Geral: 5,0%
- Contêineres: 12,1%

### Distribuição geográfica

- Norte: 11,2%
- Nordeste: 24,7%
- Centro-Oeste: 0,9%
- Sudeste: 47,0%
- Sul: 16,2%

## CAPACIDADE INSTALADA PORTOS PÚBLICOS E TUPs - 2014

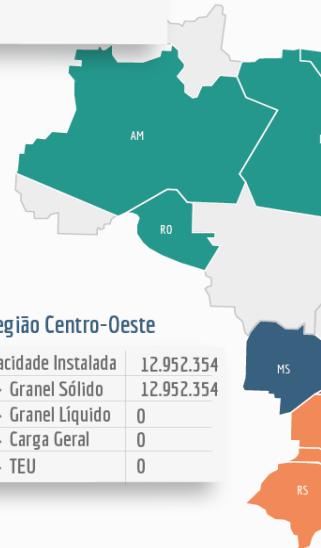
### BRASIL

Capacidade Instalada (t/ano)  
(incluindo contêineres)

↳ 1.436.138.154

Capacidade Instalada para Contêineres  
(TEU/ano)

↳ 15.621.345



#### Região Norte

Capacidade Instalada	160.461.452
↳ Granel Sólido	94.183.149
↳ Granel Líquido	31.751.302
↳ Carga Geral	14.403.458
↳ TEU	1.668.352

#### Região Nordeste

Capacidade Instalada	355.666.443
↳ Granel Sólido	237.265.804
↳ Granel Líquido	90.367.985
↳ Carga Geral	11.150.561
↳ TEU	1.518.600

#### Região Centro-Oeste

Capacidade Instalada	12.952.354
↳ Granel Sólido	12.952.354
↳ Granel Líquido	0
↳ Carga Geral	0
↳ TEU	0

#### Região Sudeste

Capacidade Instalada	674.767.533
↳ Granel Sólido	461.089.065
↳ Granel Líquido	106.145.034
↳ Carga Geral	35.477.542
↳ TEU	6.544.038

#### Região Sul

Capacidade Instalada	232.290.371
↳ Granel Sólido	94.200.939
↳ Granel Líquido	63.258.840
↳ Carga Geral	10.187.775
↳ TEU	5.890.355

### Observações:

1) Valores mencionados em toneladas por ano, exceto quando especificado por TEU, cuja unidade de medida é TEU/ano.

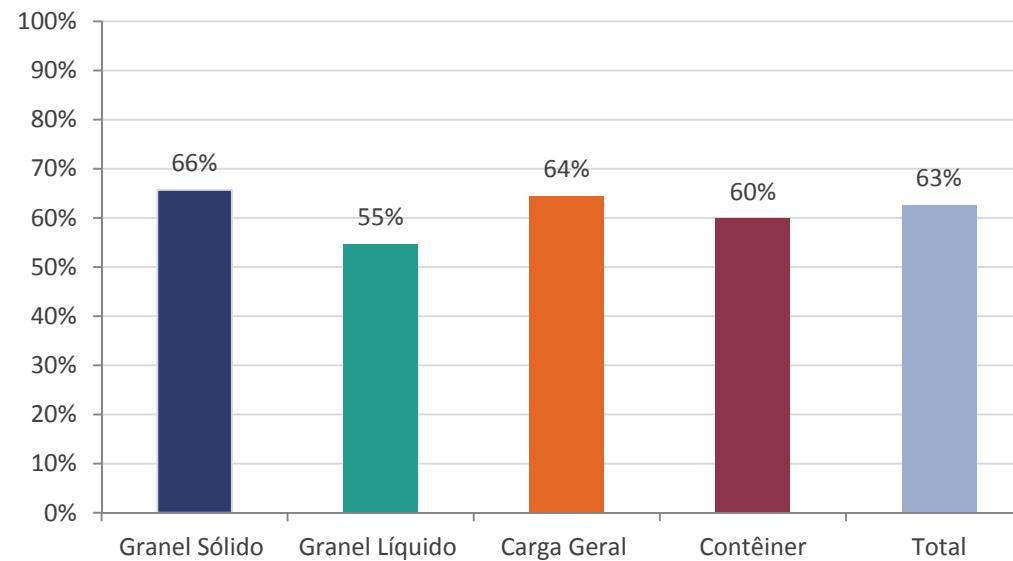
2) A conversão de TEU para toneladas nos TUPs seguiu o parâmetro médio nacional de 11 t/TEU.

3) A conversão de TEU para toneladas nos portos públicos seguiu o parâmetro médio anual identificado em cada porto analisado.

## UTILIZAÇÃO DA CAPACIDADE INSTALADA

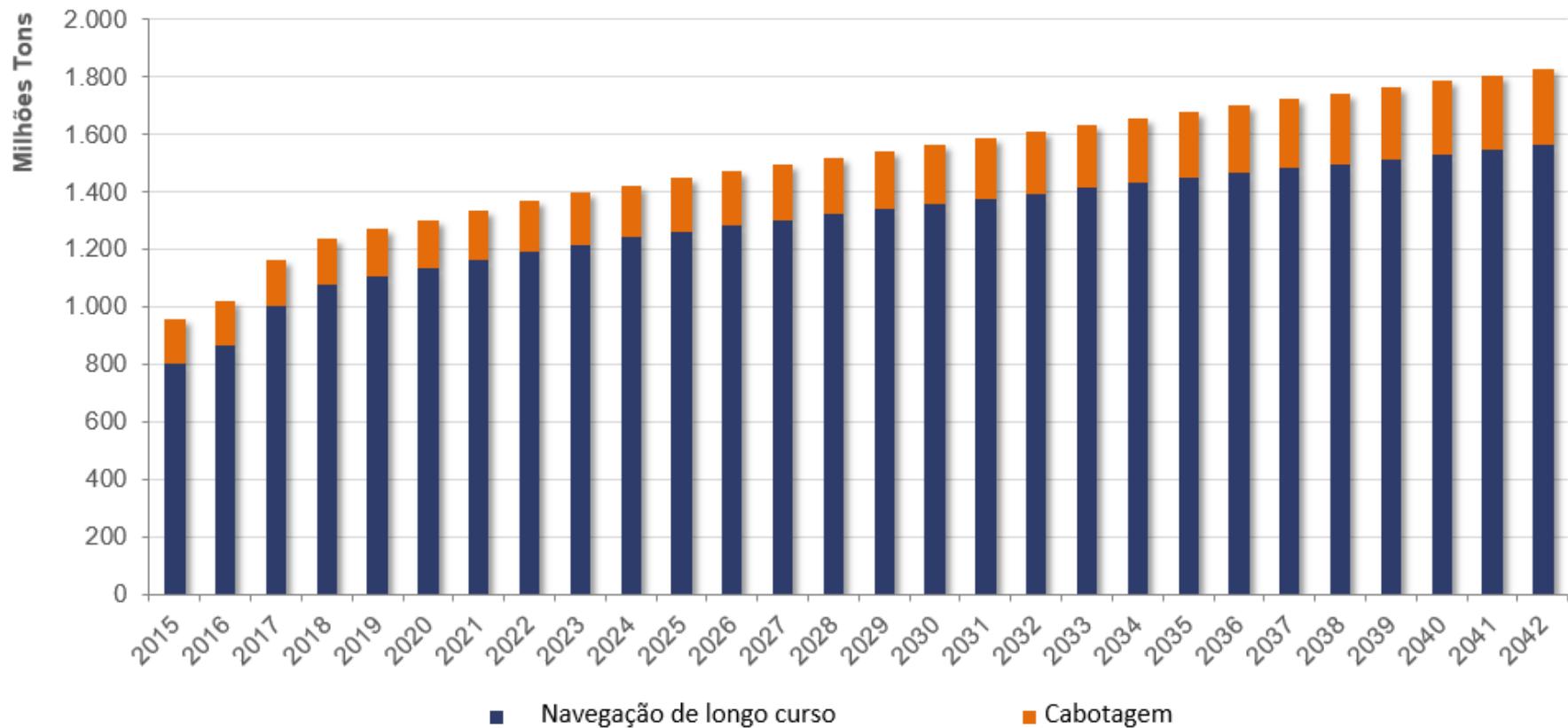
### Utilização da capacidade por natureza de carga

- **Movimentação de cargas:** 900 milhões de toneladas no sistema portuário (2014)
- **Capacidade total:** 1,43 bilhão de toneladas/ano no sistema portuário (2014)
- **A Utilização da capacidade no sistema portuário brasileiro foi de 63%**



Fonte: ANTAQ (2014)

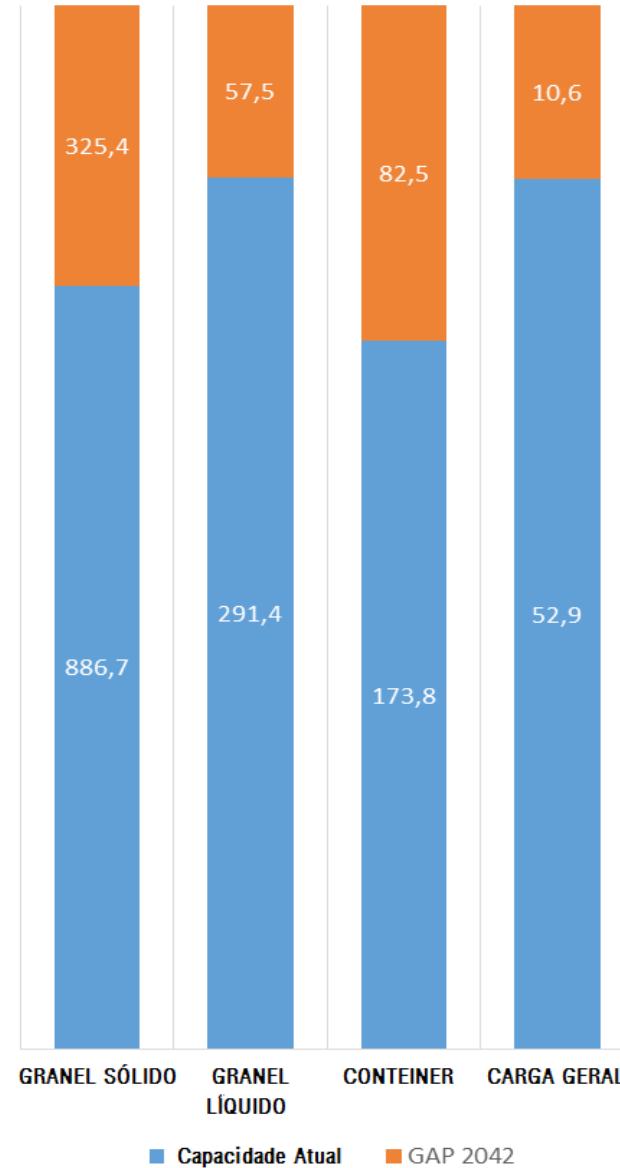
## DEMANDA CRESCENTE



Crescimento de 103% de 2014 a 2042

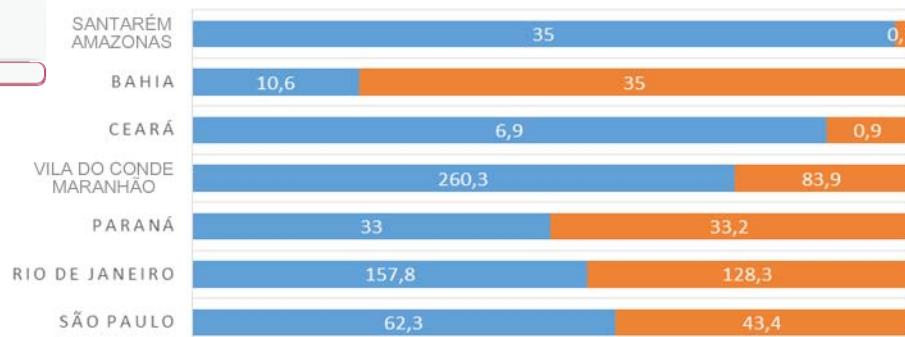
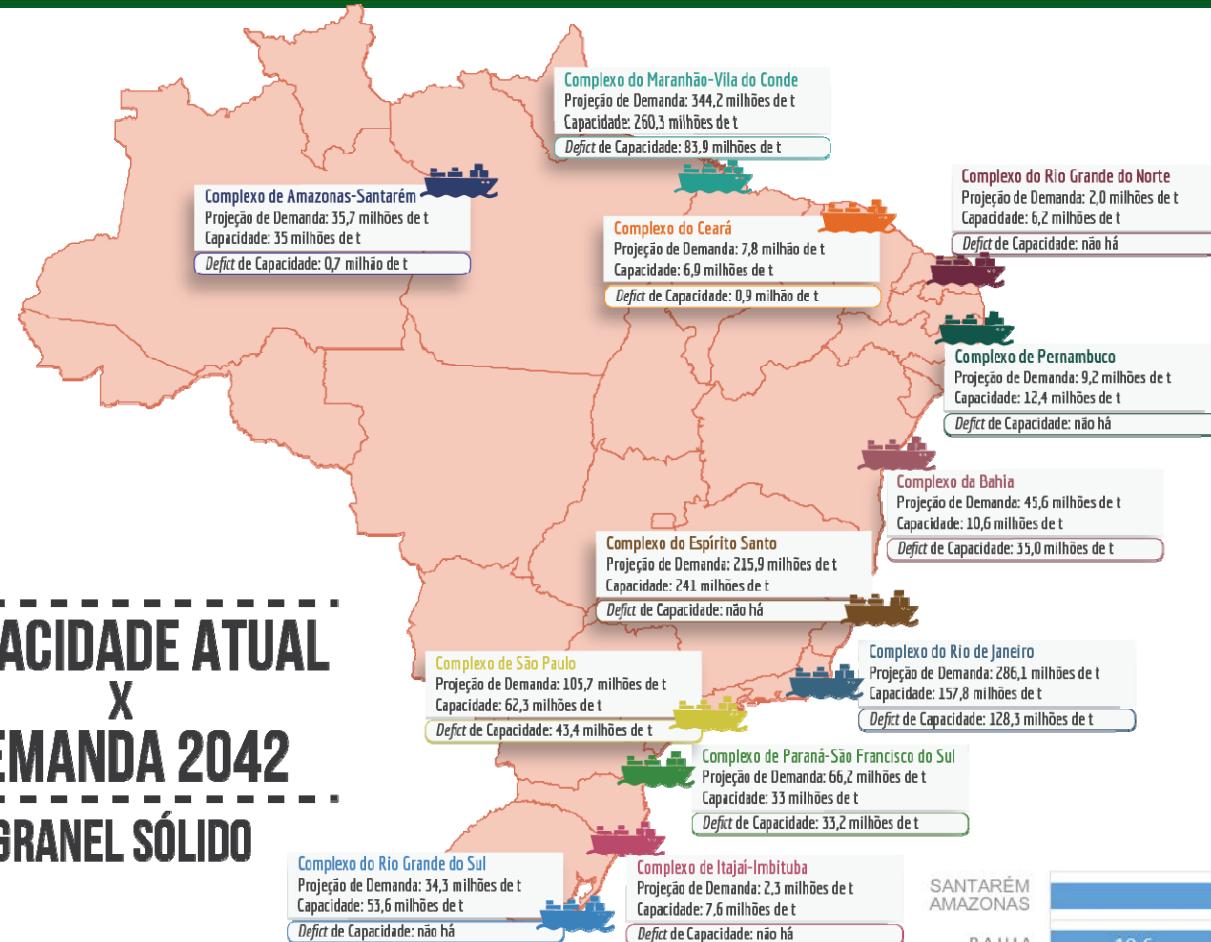
## POTENCIAL DE CRESCIMENTO

Milhões de  
toneladas



# POTENCIAL DE CRESCIMENTO

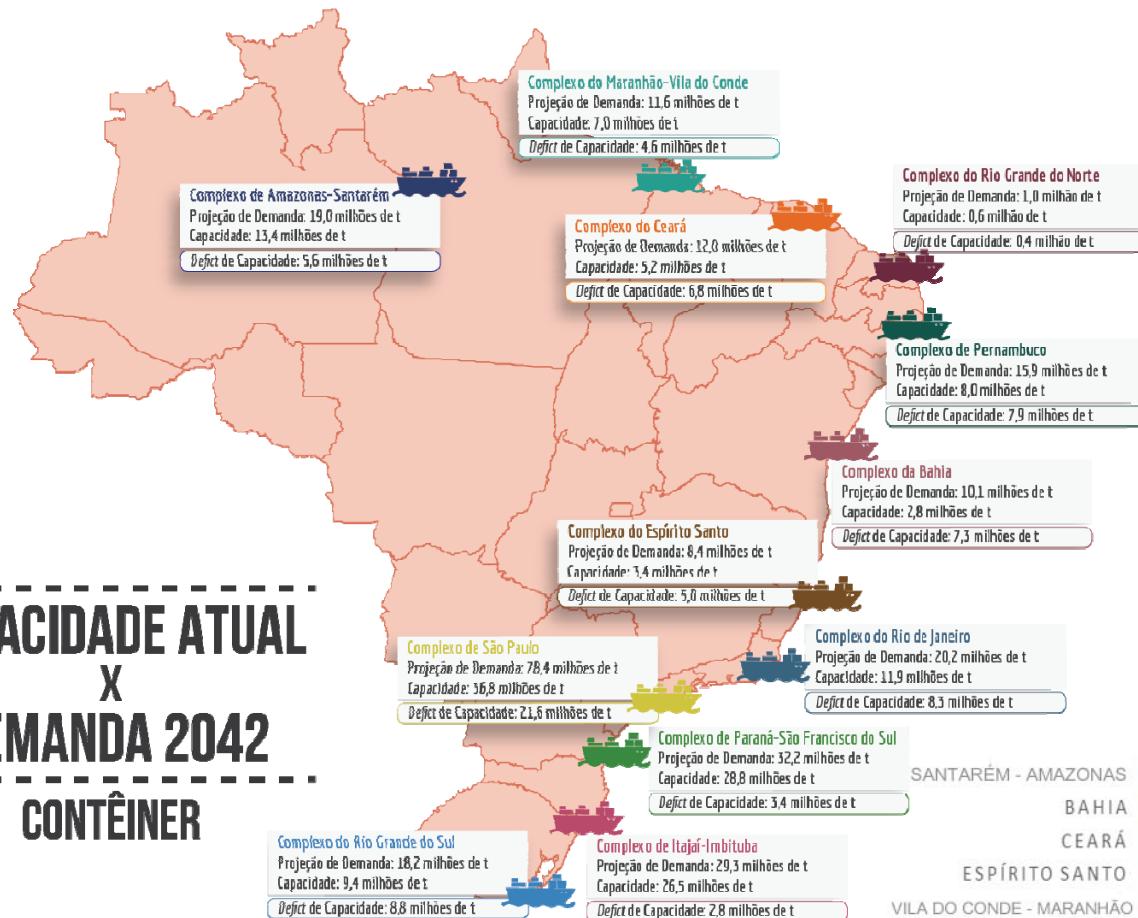
**CAPACIDADE ATUAL**  
X  
**DEMANDA 2042**  
**GRANEL SÓLIDO**



■ Capacidade Atual ■ GAP 2042

# POTENCIAL DE CRESCIMENTO

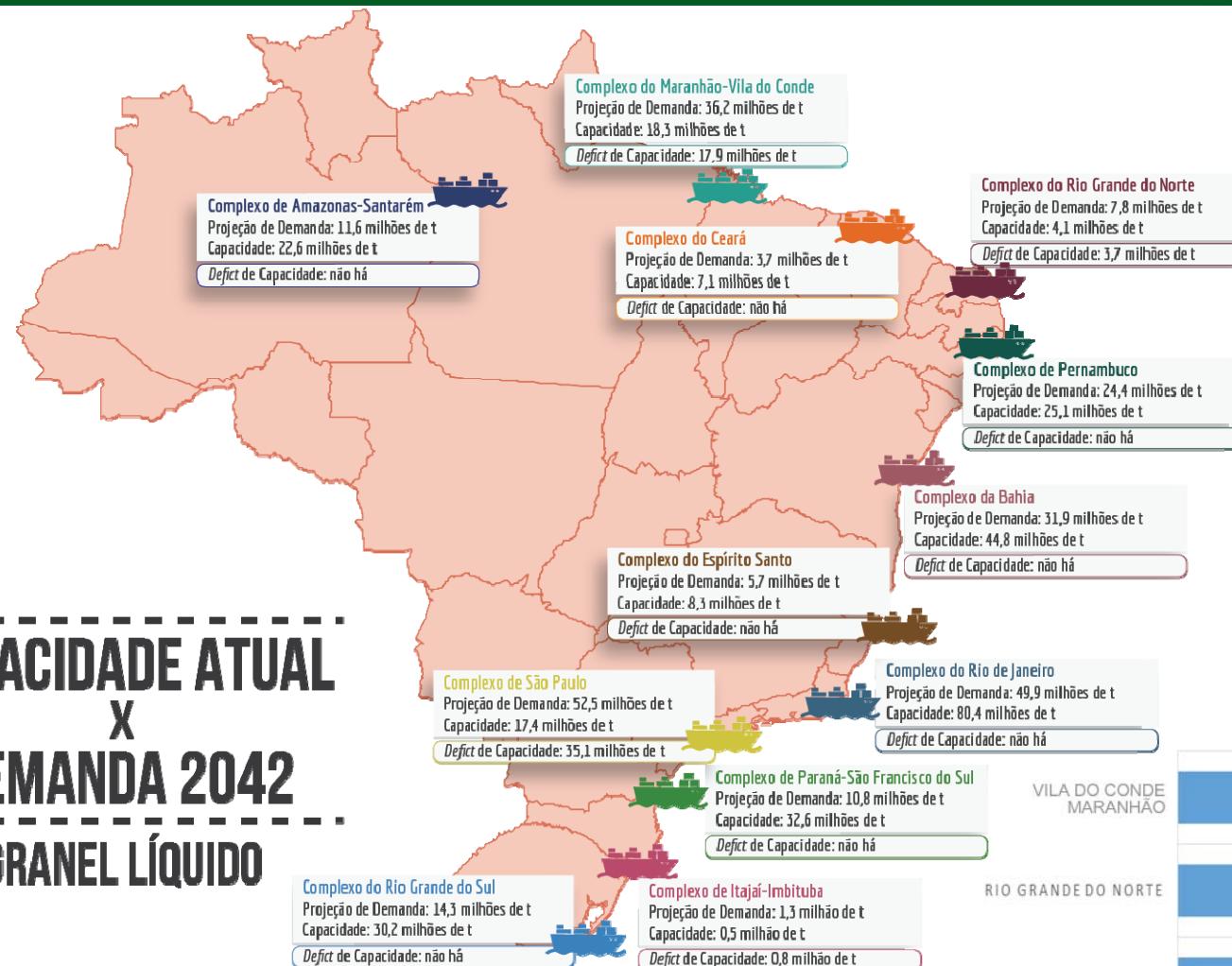
**CAPACIDADE ATUAL**  
X  
**DEMANDA 2042**  
CONTÊINER



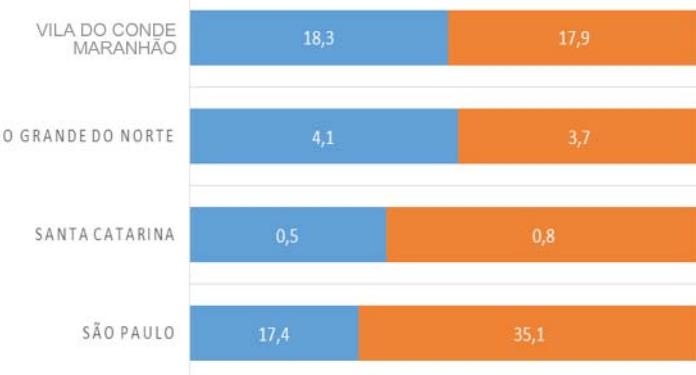
	Capacidade Atual	GAP 2042
SANTARÉM - AMAZONAS	13,4	5,6
BAHIA	2,8	7,3
CEARÁ	5,2	6,8
ESPÍRITO SANTO	3,4	5
VILA DO CONDE - MARANHÃO	7	4,6
PARANÁ	28,8	3,4
PERNAMBUCO	8	7,9
RIO DE JANEIRO	11,9	8,3
RIO GRANDE DO NORTE	0,6	0,4
RIO GRANDE DO SUL	9,4	8,8
SANTA CATARINA	26,5	2,8
SÃO PAULO	56,8	21,6

■ Capacidade Atual ■ GAP 2042

# POTENCIAL DE CRESCIMENTO



**CAPACIDADE ATUAL**  
X  
**DEMANDA 2042**  
GRANEL LÍQUIDO



■ Capacidade Atual ■ GAP 2042

# POTENCIAL DE CRESCIMENTO



BAHIA	3,8	0,7
CEARÁ	1,1	0,1
ESPÍRITO SANTO	19,7	1,3
PARANÁ	5,2	1,4
SANTA CATARINA	1,1	0,9
SÃO PAULO	7,5	6,3

■ Capacidade Atual ■ GAP 2042

## PILARES ESTRATÉGICOS - CICLO 2015-2018

I

**Aprimorar a governança e modernizar a gestão do setor portuário**

II

Melhorar a produtividade, nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos do sistema portuário na movimentação de carga e transporte de passageiros

III

Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das instalações portuárias

IV

Promover a Sustentabilidade Ambiental e a Revitalização de Áreas Portuárias nos Portos Organizados

# 18 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2015-2018



# GESTÃO E ECONOMIA

## Ações Estratégicas

### Objetivos e Indicadores

#### MODERNIZAR A GESTÃO DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Índice de cumprimento de metas de desempenho empresarial dos 10 portos com maior volume de carga movimentada

Administrações portuárias com práticas de capacitação

Administrações portuárias aderentes ao novo modelo de gestão

#### BUSCAR A AUTOSSUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Administrações portuárias com margem operacional positiva

Administrações portuárias com margem líquida positiva

Execução do orçamento de investimento das Companhias Docas

Tempo médio para avaliação das tarifas

#### MODERNIZAR A GESTÃO DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Portos com PDZ aderente ao Plano Mestre

Quantidade de arrendamentos realizados

Quantidade de novos Terminais de Uso Privado (TUPs) aprovados

Quantidade de renovações antecipadas e reequilíbrios contratuais aprovados

Execução do orçamento de investimento da Secretaria de Portos

#### CURTO PRAZO

Implantar metodologia de priorização de investimentos nos portos públicos	2 anos
Consolidar processo de planejamento dos portos públicos	4 anos
Elaborar e Monitorar o Plano Geral de Outorgas (PGO)	4 anos
Estimular cultura focada em resultados nas administrações portuárias	5 anos
Modernizar gestão portuária das administrações portuárias	5 anos

Adequar tarifas portuárias	5 anos
Aprimorar gestão do sistema portuário	5 anos
Estimular a concorrência	5 anos
Aprimorar processos de arrendamento de terminais e de autorização de instalações (TUPs, ETCs e IPTs).	5 anos

#### MÉDIO PRAZO

Capacitar, manter e atualizar pessoal administrativo das Companhias Docas	10 anos
Promover plano de aposentadoria voluntária nas Companhias Docas	10 anos
Tornar administrações portuárias autossustentáveis	10 anos
Aprimorar a eficiência do OGMO e do trabalhador portuário avulso	10 anos

#### CONTÍNUA

Monitorar desempenho econômico-financeiro das administrações portuárias	
Atualizar as polygonais dos portos organizados	

#### LONGO PRAZO

Promover a atualização dos cadastros dos imóveis dos portos	20 anos
---	---------

# OPERAÇÕES

## Ações Estratégicas

## Objetivos e Indicadores

MELHORAR A PRODUTIVIDADE DO SISTEMA PORTUÁRIO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	Produção média das instalações portuárias (t/hora)	Instalações portuárias que atendem às normas do Código ISPS	A operação adequada à necessidade dos passageiros
	Granel Sólido Granel Líquido Contêineres		
REDUZIR O TEMPO DE ESPERA PARA ATRACÃO	Instalações portuárias com tempo de espera adequado	Portos com tempo médio adequado de liberação das embarcações pelos anuentes	Portos com tempo médio adequado de liberação das cargas pelos anuentes
	Granel Sólido Granel Líquido Contêineres		
<b>MELHORAR A EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS DOS ANUENTES</b>			
CURTO PRAZO			
Modernizar os processos de anuência	5 anos	Consolidar a utilização do Porto Sem Papel para liberação de embarcações e cargas	5 anos
Harmonizar o Porto Sem Papel (PSP) com o Portal Único de Comércio Exterior	5 anos	Promover a evolução do Porto 24 Horas	5 anos
Estimular busca de eficiência pelos agentes de navegação	5 anos	Atuar junto com os portos a fim de reduzir tempo não operacional antes do início e depois do término das operações de movimentação de carga dos navios já atracados	5 anos
Automatizar procedimentos operacionais	5 anos		
Simplificar processos de navegação doméstica	5 anos		
Simplificar processos de navegação de longo curso	5 anos		
Promover a regulamentação econômica de zonas de praticagem e de serviço de rebocadores	5 anos		
MÉDIO PRAZO			
LONGO PRAZO			
CONTÍNUA			
Implantar o Sistema de Gestão do Tráfego de Embarcações nos portos brasileiros			
Implantar o Código ISPS nas instalações portuárias e na administração portuária dos portos públicos marítimos			
Adequar funcionamento dos terminais de passageiros à necessidade dos usuários			
Adequar funcionamento dos terminais de passageiros à necessidade dos armadores			

# LOGÍSTICA

## Objetivos e Indicadores

### BUSCAR NÍVEL DE SERVIÇO ADEQUADO NOS ACESSOS AOS PORTOS

Distribuição modal no acesso aos portos

Portos com nível de serviço rodoviário adequado

Utilização da capacidade ferroviária dos acessos aos portos

### INCENTIVAR O USO DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Percentual de crescimento da movimentação de cabotagem

### OTIMIZAR A INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA NA GESTÃO DOS ACESSOS AOS PORTOS

Utilização de sistema de otimização de fluxos rodoviários

## Ações Estratégicas

### CURTO PRAZO

Implantar o Plano de Incentivo ao uso da navegação de cabotagem

5 anos

### MÉDIO PRAZO

Implantar o projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente nos portos públicos

10 anos

Integrar as bases de dados logísticos portuários dos órgãos do Governo

5 anos

Implantar Áreas de Apoio Logístico (AAPLs) nos portos públicos

10 anos

Melhorar Interlocução do porto com órgãos municipais, estaduais e federais.

5 anos

Incentivar o uso do modal ferroviário no transporte de cargas aos portos

10 anos

# MEIO AMBIENTE

## Objetivos e Indicadores

### PROMOVER A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NOS PORTOS

Portos com índice IDA igual ou superior a 85

### PROMOVER O ZONEAMENTO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS, CONSIDERANDO A INTERAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS COM O MEIO AMBIENTE

Portos cujo PDZ contempla a interação das atividades portuárias com as questões ambientais

### PROMOVER A ESTRUTURAÇÃO/CONSOLIDAÇÃO DOS SETORES DE GESTÃO AMBIENTAL, SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO (SGA)

Portos cujo PDZ contempla a interação das atividades portuárias com as questões ambientais

## Ações Estratégicas

### CURTO PRAZO

Inserir variável ambiental no planejamento portuário

5 anos

Capacitar colaboradores dos portos em gestão ambiental e Segurança e Saúde no Trabalho

5 anos

Implantar boas práticas de gestão ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho nos portos

5 anos

Consolidar o setor de gestão ambiental e de Segurança e Saúde no Trabalho

5 anos

Adequar os portos à legislação ambiental

5 anos

Revitalizar áreas portuárias fortalecendo a interação entre porto e cidade

5 anos

### LONGO PRAZO

Promover certificação ambiental nos portos

20 anos

# CAPACIDADE

## Objetivos e Indicadores

### ADEQUAR OS ACESSOS AQUAVIÁRIOS E AS INSTALAÇÕES DE ATRACAÇÃO À DEMANDA DE NAVIOS

Percentual de portos com “Navio de Maior Frequência” sem restrição de calado (canal de acesso e bacia de evolução)

**Granel Sólido**  
**Granel Líquido**  
**Carga Geral**  
**Contêineres**

Percentual da frota sem restrição de calado (canal, bacia e berço)

**Granel Sólido**  
**Granel Líquido**  
**Carga Geral**  
**Contêineres**

### AUMENTAR A CAPACIDADE DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS PARA ATENDER À DEMANDA DE CARGA

Utilização da capacidade instalada nos portos organizados

**Granel Sólido**  
**Granel Líquido**  
**Carga Geral**  
**Contêineres**

### AUMENTAR O APROVEITAMENTO E MODERNIZAR AS ÁREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS EM CONSONÂNCIA COM OS PDZS

Exploração das áreas operacionais disponíveis

Exploração das áreas não afetas à operação disponíveis

### REALIZAR A MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA E DAS INSTALAÇÕES DOS PORTOS ORGANIZADOS PARA ATENDER À DEMANDA DE CARGA

Execução dos planos de manutenção dos portos organizados

# CAPACIDADE

## Ações Estratégicas

CURTO PRAZO		MÉDIO PRAZO		LONGO PRAZO		CONTÍNUA	
Elaborar carteira de projetos de Investimentos públicos com base nos Instrumentos de planejamento	2 anos	Aprimorar o Programa Nacional de Dragagem	5 anos	Expandir portos existentes ou desenvolver novas áreas visando ao atendimento dos passageiros e ao aumento de cargas	10 anos		
Implantar o sistema de custo referencial de obras portuárias (SICROPORT)	3 anos	Aprimorar fiscalização de obras de dragagem	5 anos				
Mapear e estudar potenciais Interferências nos acessos aquaviários	5 anos	Elaborar e executar plano de manutenção das Infraestruturas e Instalações dos portos organizados	5 anos	Implantar programa de Investimentos em Infraestrutura e superestrutura nos portos brasileiros	20 anos		
Reducir tempo médio de homologação das dragagens	5 anos			Recuperar e manter Infraestrutura aquaviária			

## PORTFÓLIO DE INVESTIMENTOS

**R\$ 49,04 bilhões**

Investimentos privados

**Novos terminais privados**  
**R\$ 20,68 bilhões**

**Novos arrendamentos**  
**R\$ 16,26 bilhões**

R\$ 11,35 bilhões destinados aos greenfields  
R\$ 4,91 bilhões destinados aos brownfields

Investimentos públicos

**Dragagem**  
**R\$ 3,96 bilhões**

**Renovações contratuais**  
**R\$ 8,14 bilhões**

# TERMINAIS PRIVADOS AUTORIZADOS

TUPs

+

Arrendamentos

+

Renovações  
contratuais

Investimentos públicos

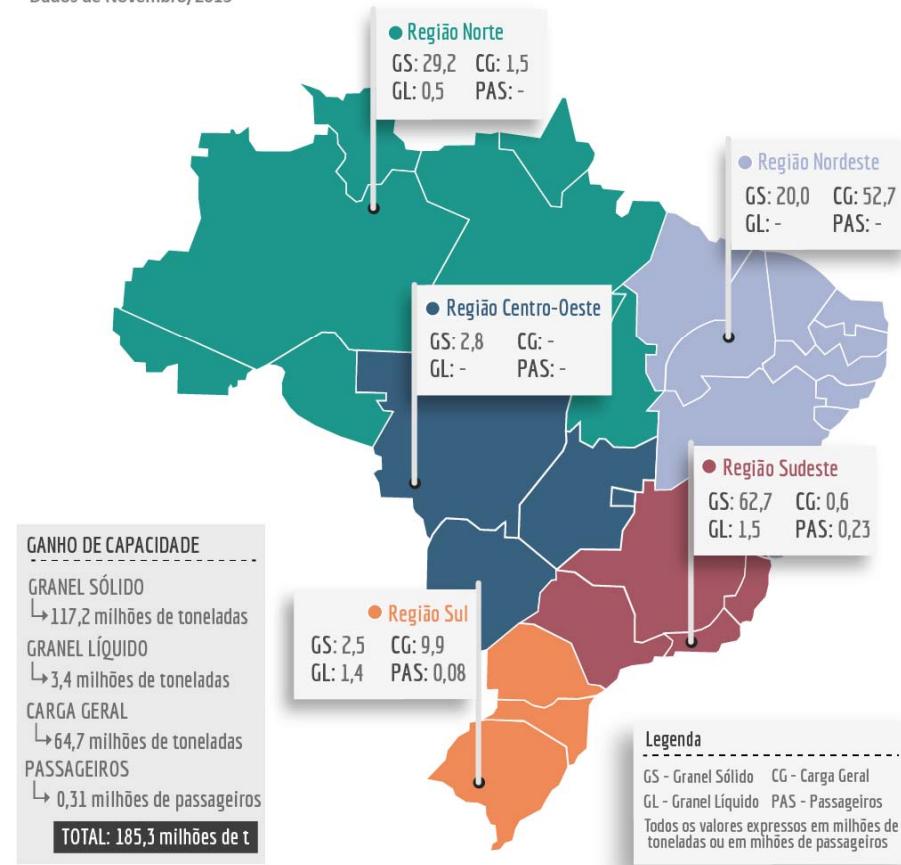
## TERMINAIS PRIVADOS AUTORIZADOS

Dados de Novembro/2015



## TERMINAIS PRIVADOS AUTORIZADOS: GANHO DE CAPACIDADE

Dados de Novembro/2015



# TERMINAIS PRIVADOS EM ANÁLISE

TUPs

+

Arrendamentos

+

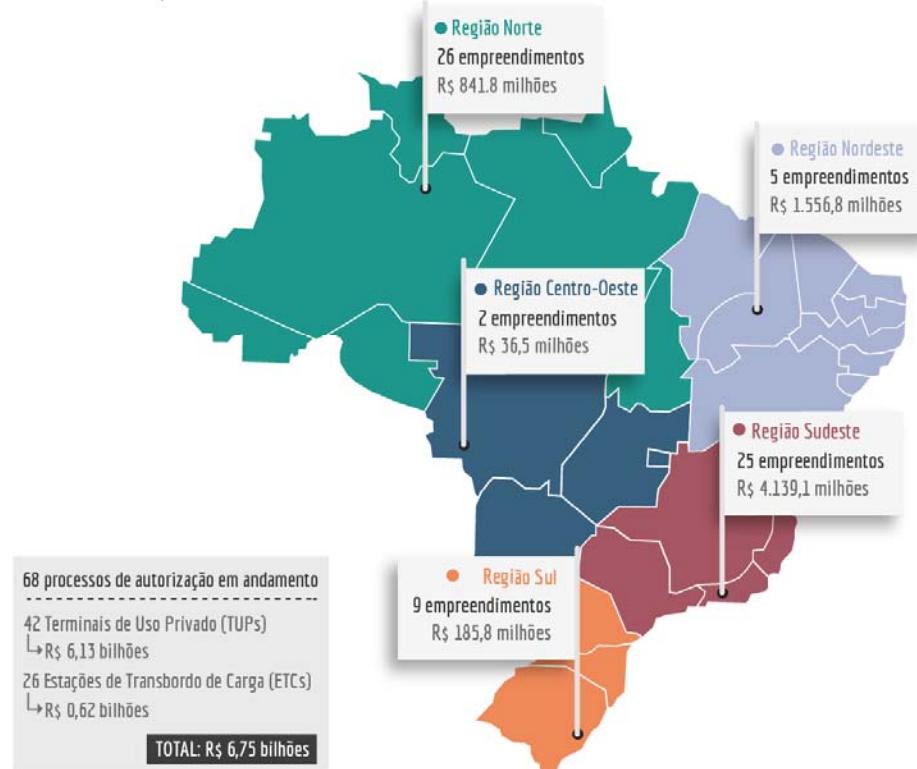
Renovações  
contratuais

+

Investimentos públicos

## TERMINAIS PRIVADOS EM ANÁLISE

Dados de Novembro/2015



## TERMINAIS PRIVADOS EM ANÁLISE: GANHO DE CAPACIDADE

Dados de Novembro/2015

### GANHO DE CAPACIDADE

GRANEL SÓLIDO

↳ 33,9 milhões de toneladas

GRANEL LÍQUIDO

↳ 30,0 milhões de toneladas

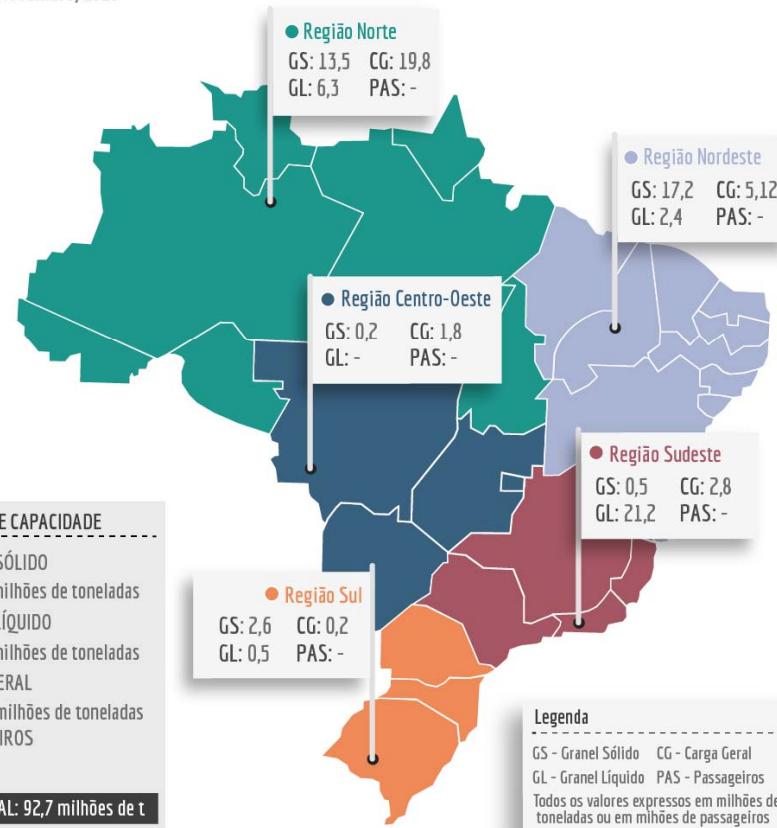
CARGA GERAL

↳ 28,8 milhões de toneladas

PASSAGEIROS

↳ -

**TOTAL: 92,7 milhões de t**



## ARRENDAMENTOS: BLOCO I

TUPs

+

Arrendamentos

+

Renovações  
contratuais

+

Investimentos Públicos



Perfil de cargas

Granel sólido:  
grãos e celulose

29 novos terminais

Fase 1: 4 terminais (dez/2015)

Fase 2: 4 terminais (2016)

Investimentos estimados

R\$ 2,25 bilhões

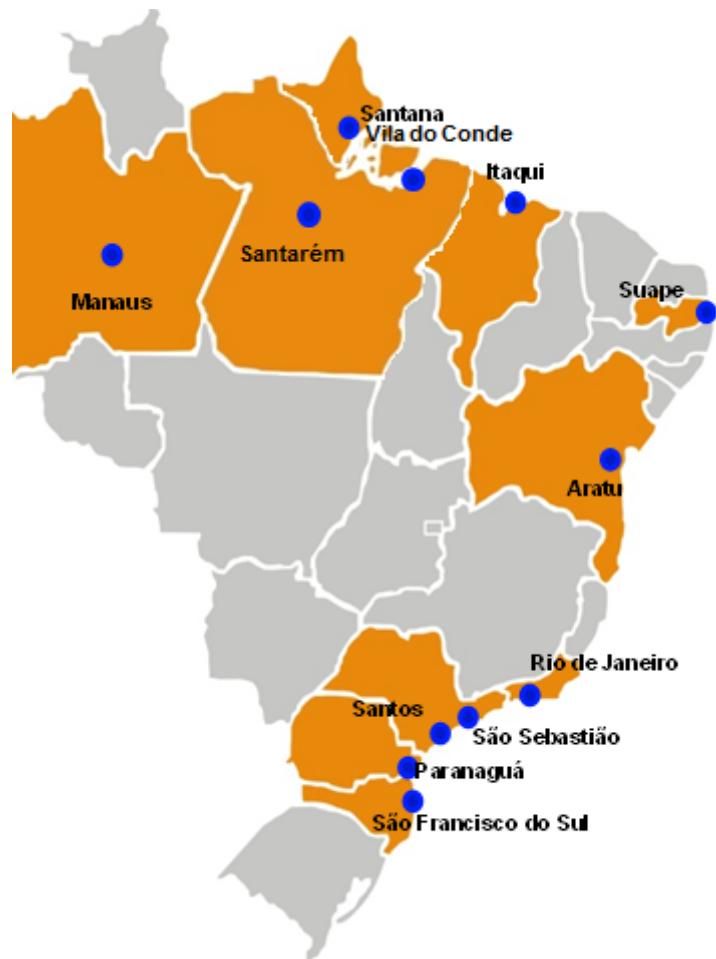
## ARRENDAMENTOS: DEMAIS BLOCOS

TUPs

+ Arrendamentos

+ Renovações  
contratuais

+ Investimentos Públicos



### Perfil de cargas

granel sólido, granel líquido,  
containers, veículos, etc.

### Mais de 80 novos terminais

30 de granel sólido  
30 de granel líquido  
8 de Containers  
16 de Carga Geral

### Investimentos estimados

R\$ 14 bilhões

## RENOVAÇÕES CONTRATUAIS

TUPs

+

Arrendamentos

+

Renovações  
contratuais

+

Investimentos públicos

52 Processos de Renovação  
Contratual

25 relativos a prorrogações antecipadas  
- 6 autorizados (R\$ 4,43 bilhões)  
- 19 em análise (R\$ 2,68 bilhões)  
R\$ 7,11 bilhões

27 diversos  
R\$ 1,02 bilhão

**TOTAL**  
R\$ 8,14 bilhões



**Obrigado!**