

A Importância da Logística para o Desenvolvimento Regional

Wagner Cardoso

Secretário-Executivo do Conselho de Infraestrutura da
Confederação Nacional da Indústria – CNI

Brasília, 4 de maio de 2011

Qualidade da Infraestrutura e Desenvolvimento Regional

- O crescimento da indústria não depende apenas da iniciativa e do esforço de suas próprias empresas, mas igualmente da eficiência global do País.

O Brasil investe pouco em infraestrutura

- O volume de recursos hoje investido no País, cerca de 2% do PIB, é um terço do despendido na China e no Chile, e metade do investido na Índia.
- Somente para reverter o déficit de serviços hoje existente nos setores de transportes, energia e saneamento básico, deveríamos investir cerca de 5% do PIB, ou seja, cerca de R\$ 183 bilhões por ano.

Infraestrutura: Impactos na atração de investimentos e na competitividade

- A insuficiência na prestação desses serviços gera impactos na economia, ao aumentar custos, incertezas e reduzir a taxa de retorno dos investimentos produtivos.
- A baixa oferta da infraestrutura desarticula o processo de produção, posterga decisões de investimento e reduz a competitividade das exportações.

Brasil: chance sem precedentes para aprofundar os avanços e aumentar os investimentos

- Recuperação da economia após a crise internacional;
- Descobertas de petróleo e gás na camada do pré-sal;
- Eventos esportivos (e.g.: Copa do Mundo e Olimpíadas);
- Crescente demanda mundial por matérias-primas (minerais e agrícolas).

Grande desafio: superar os problemas na infraestrutura

- Apesar dos avanços com o PAC, persiste um **elevado déficit na prestação de serviços de infraestrutura**, em especial nos setores de transportes e saneamento.

Transportes e Portos: perspectivas

- A indústria brasileira deverá enfrentar, em um novo ciclo de expansão da economia, um conjunto de importantes **restrições físicas e logísticas** ao seu crescimento, com impactos diretos sobre sua competitividade;
- Além disso, os problemas da infraestrutura de transportes estão sendo agravados pelo **contínuo aumento da demanda**.

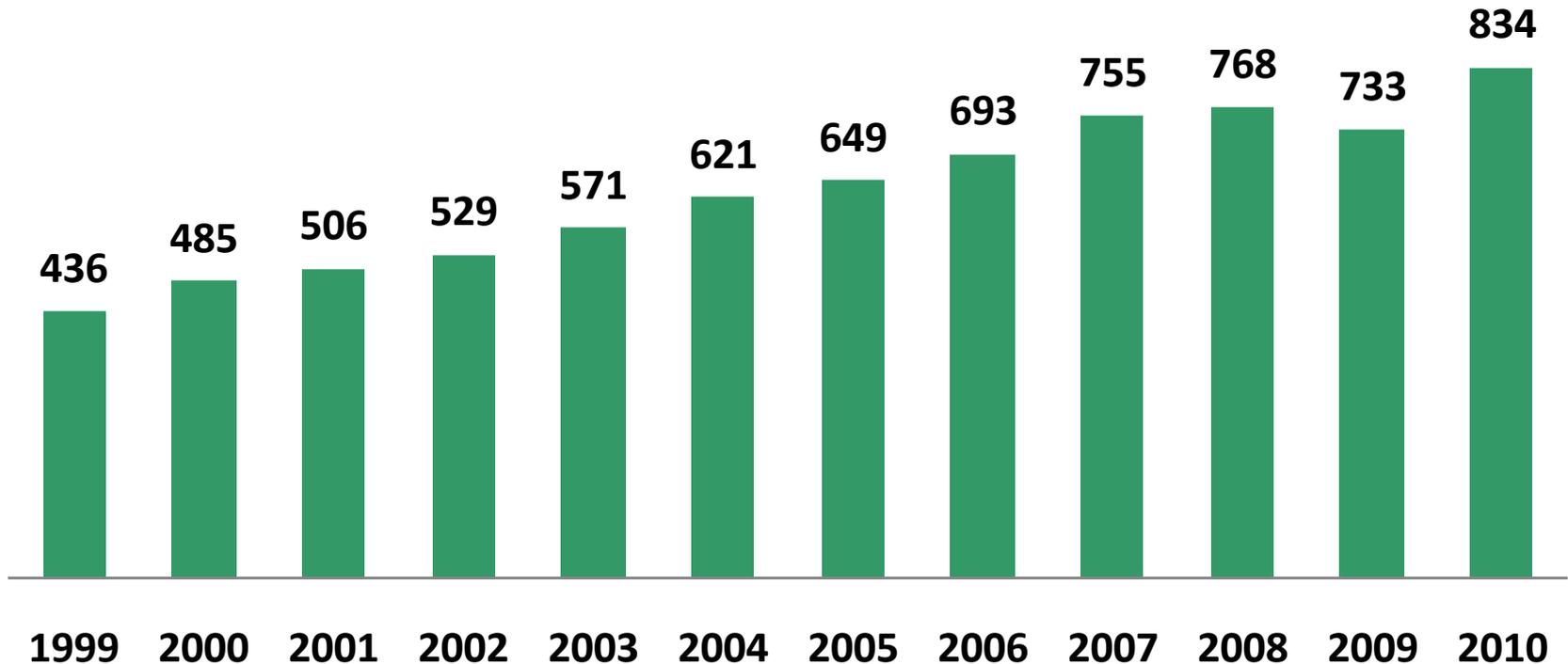
Crescimento da economia brasileira

- Aumenta a pressão sobre o sistema logístico



Movimento Total nos Portos

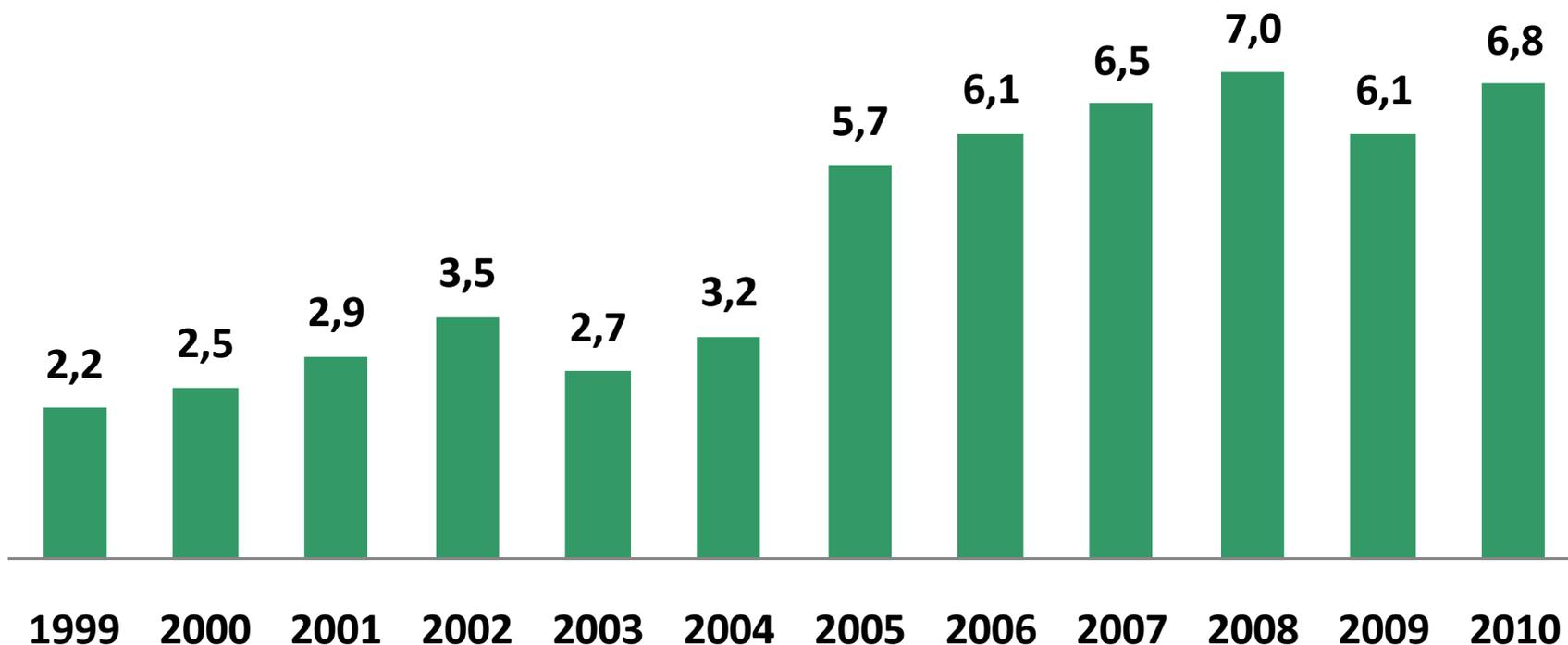
Movimentação Total de Cargas em Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo no Brasil (milhões ton)



Fonte: Anuário Estatístico Portuário - ANTAQ

Movimento de Contêineres nos Portos

Movimentação de Contêineres nos Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo no Brasil (milhões TEUS)



Fonte: Anuário Estatístico Portuário - ANTAQ

Transportes e portos: situação atual

- Os custos de transporte no Brasil são bastante superiores à média praticada no mercado mundial. Essa situação compromete o esforço de adequação do setor produtivo aos padrões de competição e de qualidade internacionais;
- Permanecem sérios problemas na oferta dos serviços de navegação de cabotagem, hidrovias, ferrovias, rodovias, e portos.

Obstáculos às Exportações

Obstáculos ao crescimento das exportações brasileiras

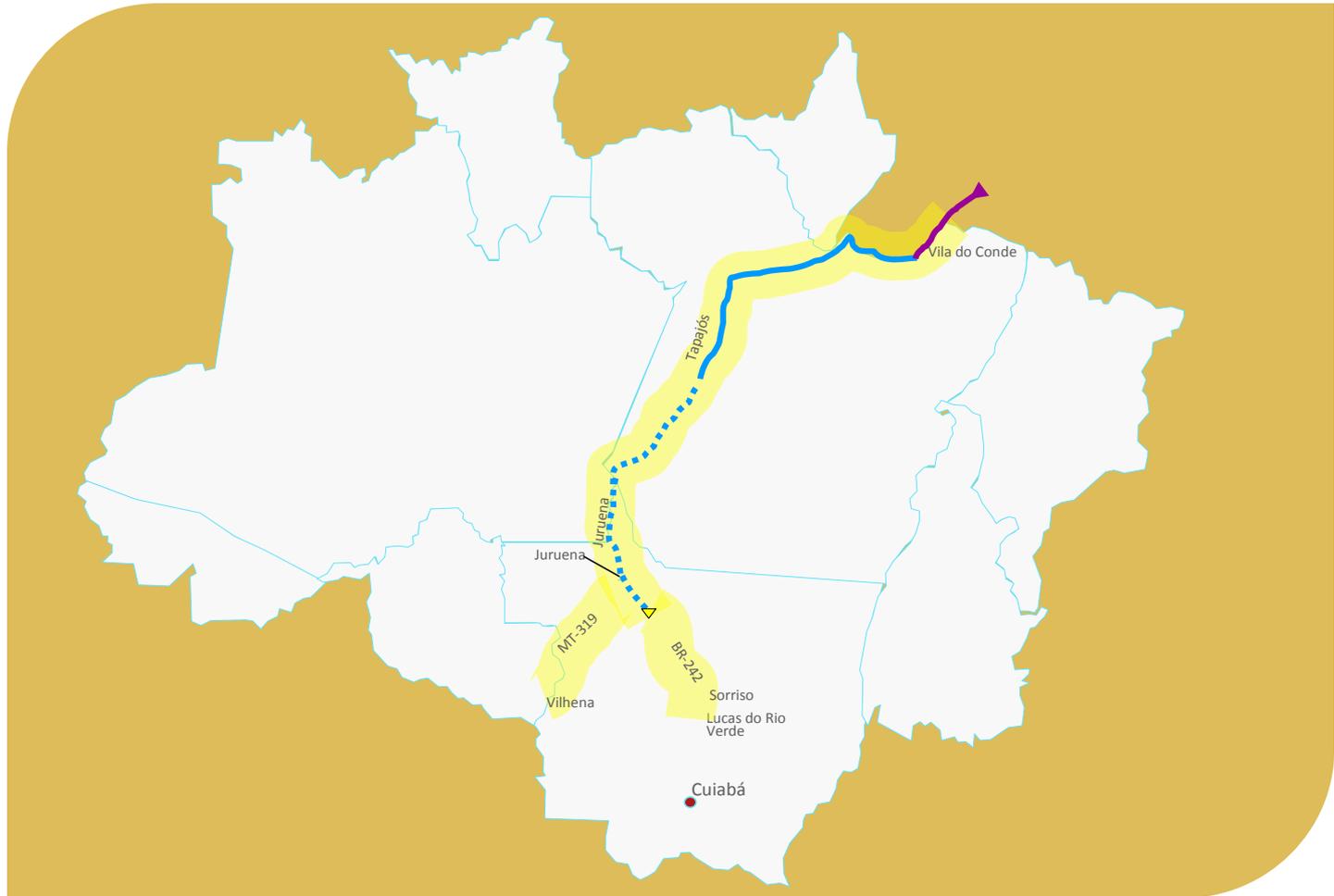


Os problemas são antigos e conhecidos

- ❑ Ambiente institucional: existem três ministérios, três agências reguladoras e diversos outros órgãos intervenientes no setor com **baixa integração e superposição de funções;**

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) foi criado em 2001, mas realizou sua primeira reunião somente no fim de 2009.

Planejamento: identificar a melhor cadeia logística (custo x benefício)



Os problemas são antigos e conhecidos (continuação)

- ❑ Problemas no planejamento e nas políticas de integração modal;
- ❑ Marcos regulatórios inadequados à evolução recente do transporte mundial;
- ❑ Dificuldades de **acesso terrestre aos portos** e excesso de burocracia no processo de outorgas;
- ❑ **Modos aquaviário e ferroviário** sub-utilizados.

O Plano Nacional de Logística Portuária

Prioridades

Benefícios

Datas

PNLT é um avanço, mas faltam prioridades, benefícios e datas. PNLP deve abordar claramente essas questões para atrair os investimentos privados.

A solução desses problemas passa pelas seguintes ações

- Elevação do aporte de recursos públicos;
- Aumento da eficiência no setor federal de transportes (Exemplo: faltam equipes para elaborar estudos e projetos com velocidade/resolver problemas);
- Aumento da participação do setor privado no investimento e na gestão dos transportes; e
- Aumento da competição na prestação dos serviços de transporte.

Aumento da participação do setor privado no investimento e na gestão dos transportes

- Gestão portuária: as administrações portuárias públicas encontram-se incapacitadas para realizar as transformações fundamentais para garantir a necessária modernização do setor;
- Os portos públicos, com raras exceções, convivem com baixo grau de eficiência administrativa;
- A transferência dessas administrações para a iniciativa privada é a parte da Lei dos Portos que ainda não foi executada.

Aumento da competição na prestação dos serviços de transporte

- A experiência tem demonstrado que os custos de transporte são bastante sensíveis à competição.
 - Na década de 1990, quando a Portaria 7/91 do Ministério dos Transportes abriu as conferências de fretes à competição com os navios “outsiders”, o custo do frete marítimo de contêineres caiu mais de 40% nos tráfegos Brasil – Europa e Brasil – EUA.

Prioridades para a Solução dos Problemas (1/5)

- **Conceder as Cias. Docas** à iniciativa privada, visando profissionalizar a gestão dos portos públicos;
- Capacitar o Poder Público para que possa realizar o planejamento de longo prazo, agilizar as licitações, os programas de obras e passar a **utilizar o mecanismo das PPPs**;
- Agilizar os trabalhos do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e assegurar a participação de representantes da sociedade organizada no Conselho;

Prioridades para a Solução dos Problemas (2/5)

- Modernizar a Lei 9.074/95, introduzindo o **regime de autorização para exploração dos** recintos alfandegados de uso público, os chamados **portos secos**;
- Eliminar as **distorções contidas no Decreto 6.620/08** para atrair investimentos em novos terminais de uso privativo misto, inclusive para movimentação de contêineres;

Um novo terminal privativo de uma indústria não pode movimentar cargas de terceiros?



Lei dos Portos: uma das principais reformas estruturais do final do séc.XX

- 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 concessão de terminais);
 - Permitir que terminais de uso privativo movimentassem carga de terceiros.

Prioridades para a Solução dos Problemas (3/5)

- **Reestruturar as administrações hidroviárias**, desvinculando-as da CODOMAR;
- **Reduzir os gargalos** que impedem o aumento da velocidade média no transporte ferroviário;
- Efetivar o **transporte multimodal** no País, equacionando o problema do ICMS sobre a prestação dos serviços;

Prioridades para a Solução dos Problemas (4/5)

- Conceder à iniciativa privada a exploração de **aeroportos** selecionados;
- Eliminar as reservas de carga nos **acordos bilaterais de navegação** de longo curso (Brasil – Argentina, Brasil – Chile e Brasil – Uruguai);

Prioridades para a Solução dos Problemas (5/5)

- Priorizar os **acessos terrestres aos portos** nos programas de investimentos governamentais;
- Aprovar o PLS 209/07, com alterações, para prever a **construção de eclusas juntamente com novas barragens**, sem transferir esses custos para a tarifa da energia elétrica;

A Importância da Logística para o Desenvolvimento Regional

Wagner Cardoso

infra@cni.org.br