



Audiência Pública sobre a Medida Provisória 595/2012 A visão da CNI

José de F. Mascarenhas
Presidente do Conselho de Infraestrutura da CNI

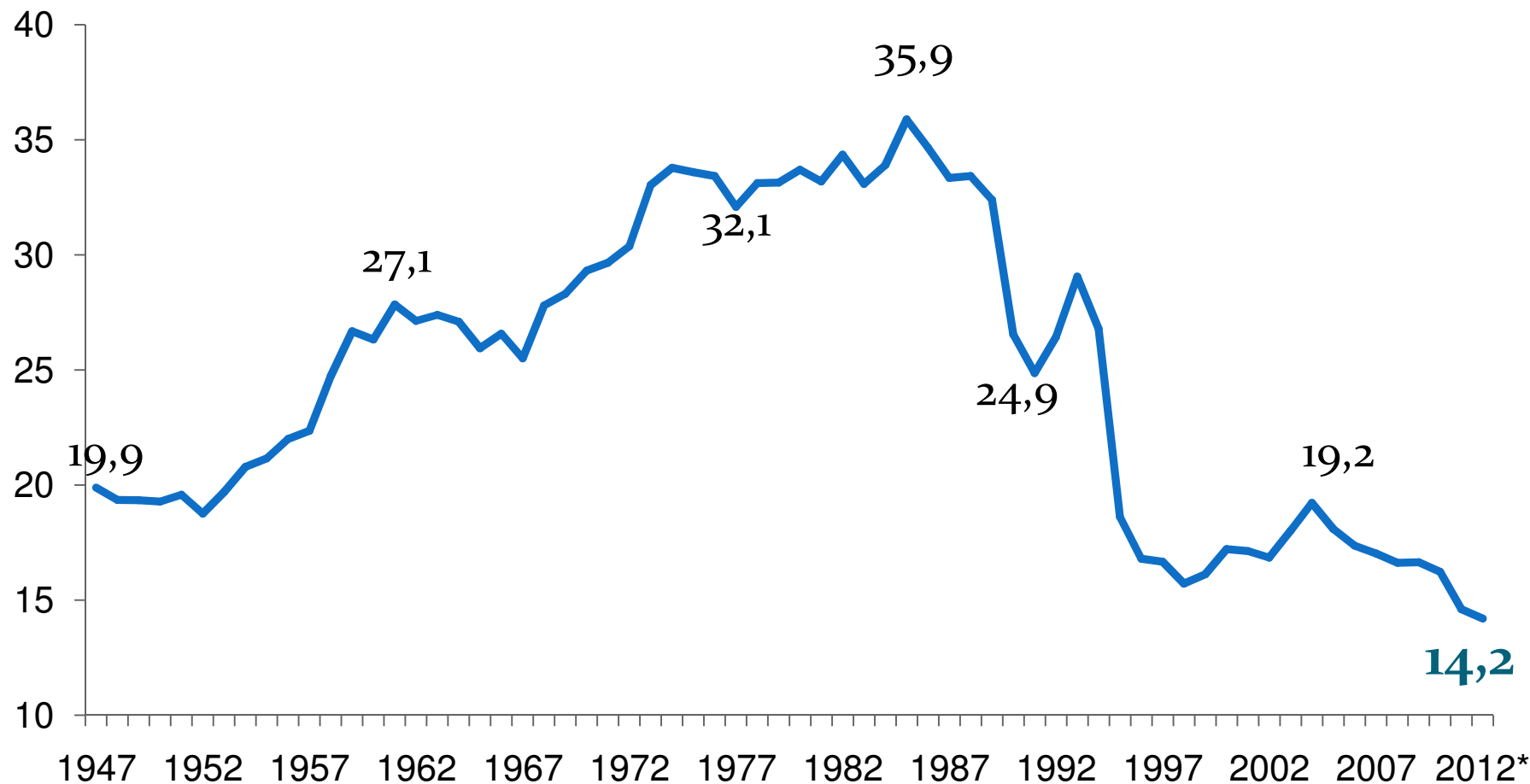
Comissão Mista MPV 595
Brasília, 13/ 03/2013

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;
- Produzir 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 (%)



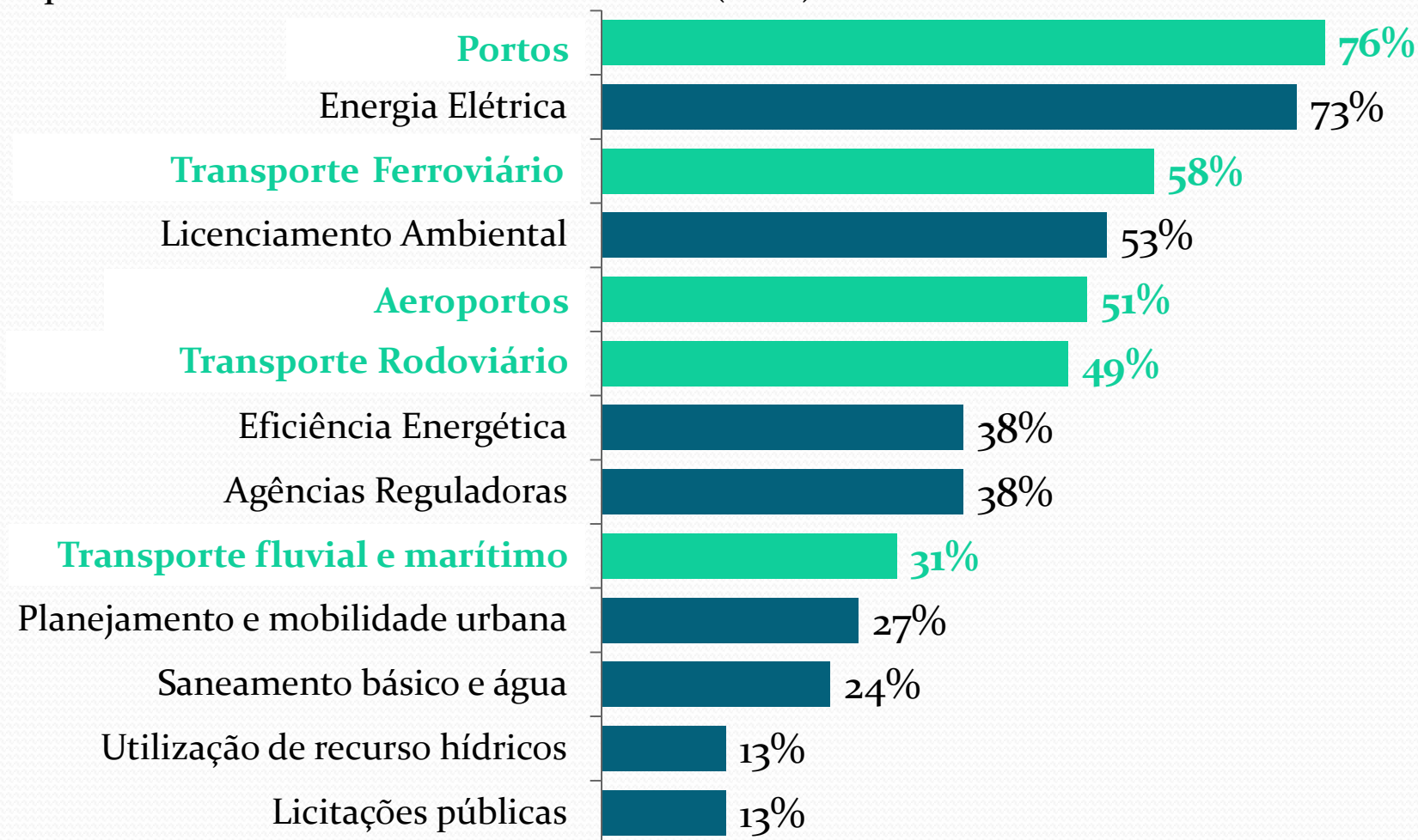
Fonte: IBGE /Elaboração própria.
* Estimativa CNI.

A baixa qualidade da infraestrutura é um dos motivos de aumento dos custos de produção

- Estradas de má qualidade, portos ineficientes, reduzido movimento de cabotagem, 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.

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



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: são bloqueados por terra devido a razões históricas.

Contêineres: os terminais do Brasil ainda são pequenos 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.

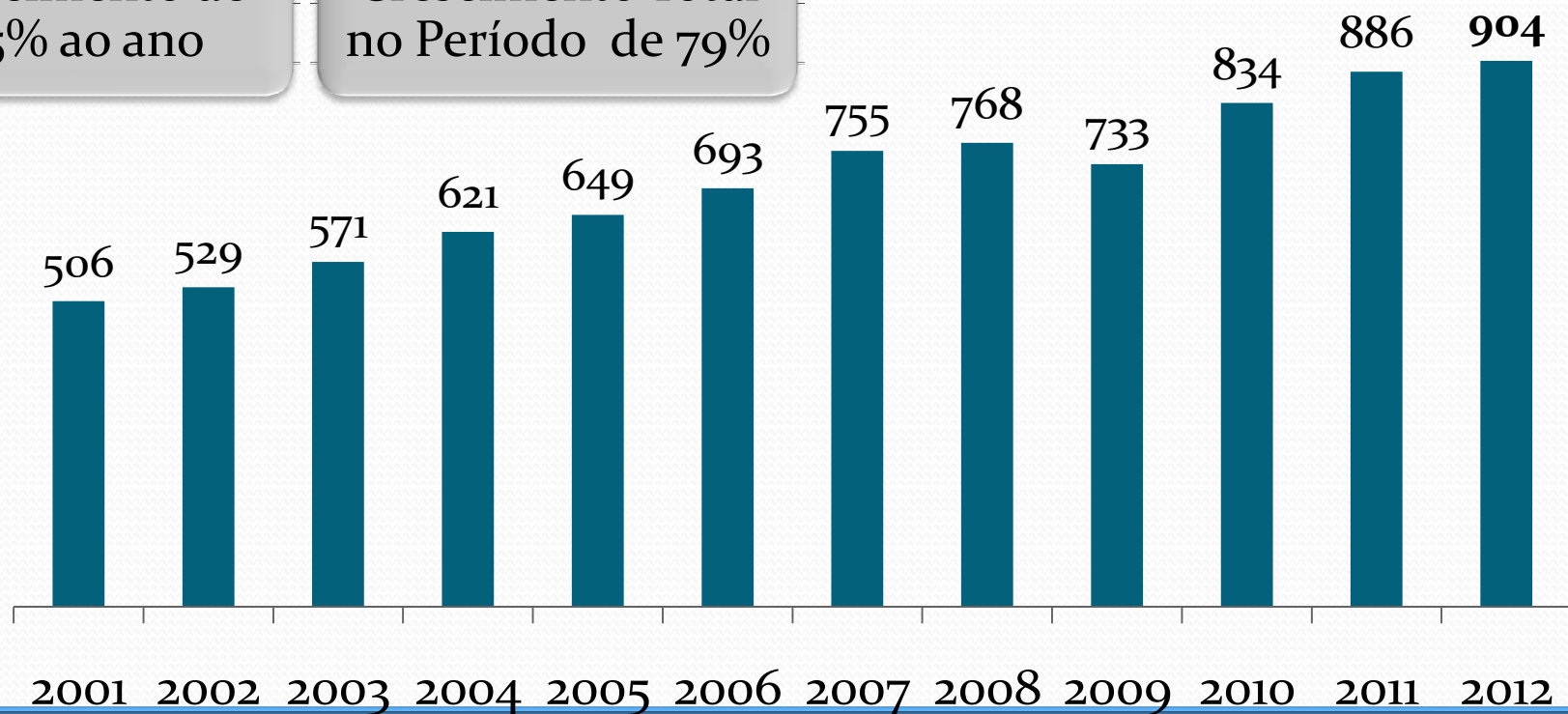
Nota: Representa a movimentação total de contêineres em cada porto, incluindo carregados e vazios.

Portos: o crescimento da carga indica oportunidades

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

Crescimento de
5,5% ao ano

Crescimento Total
no Período de 79%



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	Tubarao	Brasil	132,0	136,6
28º	Itaqui	Brasil	118,1	128,9
37º	Itaguaí	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

Situação atual (antes da MP 595)

- Investimentos em novos terminais praticamente paralisados desde 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.

Investimentos limitados

- Novos espaços portuários: nos últimos anos poucas áreas novas importantes foram licitadas - Terminal público de grãos de São Luís – projeto antigo, 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 ao editar a MP-595 age no sentido de recuperar o déficit da infraestrutura portuária e viabilizar os investimentos do setor privado. Prioriza portanto dois pontos: financiamento e eficiência nos portos

A MP 595 é um importante avanço para a modernização dos portos nacionais

- Reordena o marco legal do setor;
 - Revoga a lei 8.630/93, propõe um futuro mais dinâmico para os portos.
- Acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros;
- Assegura a continuidade dos terminais privados anteriormente autorizados.
- Organiza os novos investimentos em terminais privados e suas prorrogações.
- Ordena os novos investimentos em terminais privados dentro da área do porto organizado.

Principais avanços da Medida Provisória 595

- Define Porto Organizado como “bem público” onde as concessões e os arrendamentos se darão através de licitações.
- Possibilita a concessão das administrações portuárias à iniciativa privada conforme lei anterior (8.630).
- Define o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) como consultivo.
- Cria a CONAPORTOS onde reunirá todos os serviços federais com o propósito de integrar ações e reduzir custos.
- Reduz custos com a eliminação da obrigação de contratação da guarda portuária.

Mas traz alguns pontos que merecem atenção:

- Artigos 7 e 10 – A ANTAQ poderá disciplinar a utilização, por qualquer interessado, em instalações arrendadas e autorizadas: traz insegurança jurídica.
- Artigo 9, § 2 - Determina a necessidade de processo seletivo para autorização de terminais de uso privado;
- Não apresenta uma solução prática para resolver o problema dos contratos de arrendamento anteriores a 1993, que não foram adaptados como determinava a Lei 8.630/93.

Conclusão

Apesar dos pontos de atenção (de fácil correção), a MP 595:

- 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;
- busca o aumento da eficiência nos portos.



O que quer a Indústria?

Que navios de porte possam atracar nos portos brasileiros, seja em terminais de uso público ou privado, liberados rapidamente e que os custos finais sejam competitivos com os internacionais.

*Grande porta-contêiner com capacidade para 15 mil contêineres e velocidade suficiente para atravessar da China a Califórnia em quatro dias.