

**AGRONEGÓCIO BRASILEIRO
ALAVANCA DO MERCADO INTERNO
OPORTUNIDADES E DESAFIOS**

SENADO FEDERAL

AUDIÊNCIA MEDIDA PROVISÓRIA 595

MARÇO 2013

Enfrentamento dos gargálos logísticos

- Programa rodoviário
- Programa ferroviário
- MP 595 – portos
- Decretos - articulação de procedimentos
- praticagem

EVOLUÇÃO DO BRASIL

AGRONEGÓCIO

- **HÁ 50 ANOS = IMPORTADOR**
- **HÁ 20 ANOS = VENDEDOR**
- **HOJE = FORNECEDOR DISPUTADO**

Brasil - Ranking Mundial (2011)

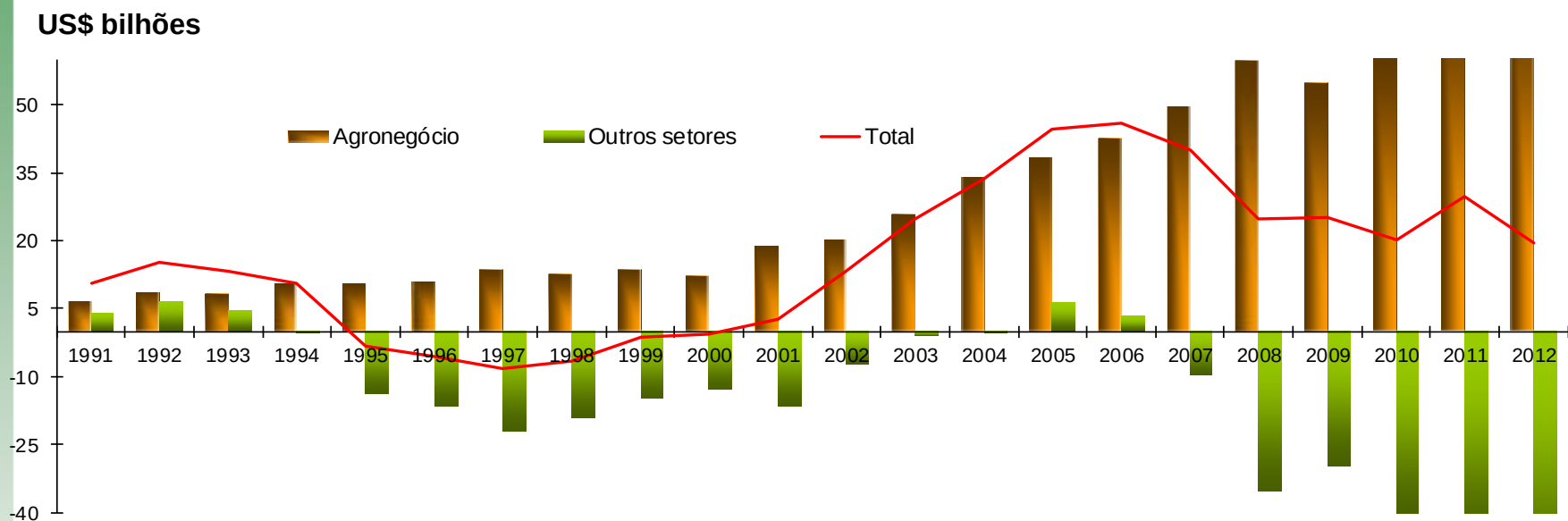
Produtos	Produção	Exportação
Açúcar	1º	1º
Café	1º	1º
Suco de laranja	1º	1º
Etanol	2º	2º
Carne bovina	2º	2º
Soja em grão	2º	1º
Carne de frango	3º	1º
Farelo de soja	4º	2º
Milho	3º	4º
Óleo de soja	4º	2º
Carne suína	3º	3º
Algodão	3º	4º

EXPORTAÇÕES – 2012

PARTICIPAÇÕES PRINCIPAIS

	VALOR EM US\$ BILHÕES	VALOR AGREGADO
COMPLEXO SOJA	26,1	533 US\$/ton
MINÉRIO DE FERRO INCLUSIVE PELOTAS	31,0	94,9 US\$/ton
CARNES	15,7	2.589 US\$/ton
MADEIRAS E DERIVADOS INCLUSIVE PAPEL E CELULOSE	9,0	635 US\$/ton
SUCRO ENERGÉTICO AÇÚCAR E ETANOL	15,0	560 US\$/ton

Saldo da Balança Comercial



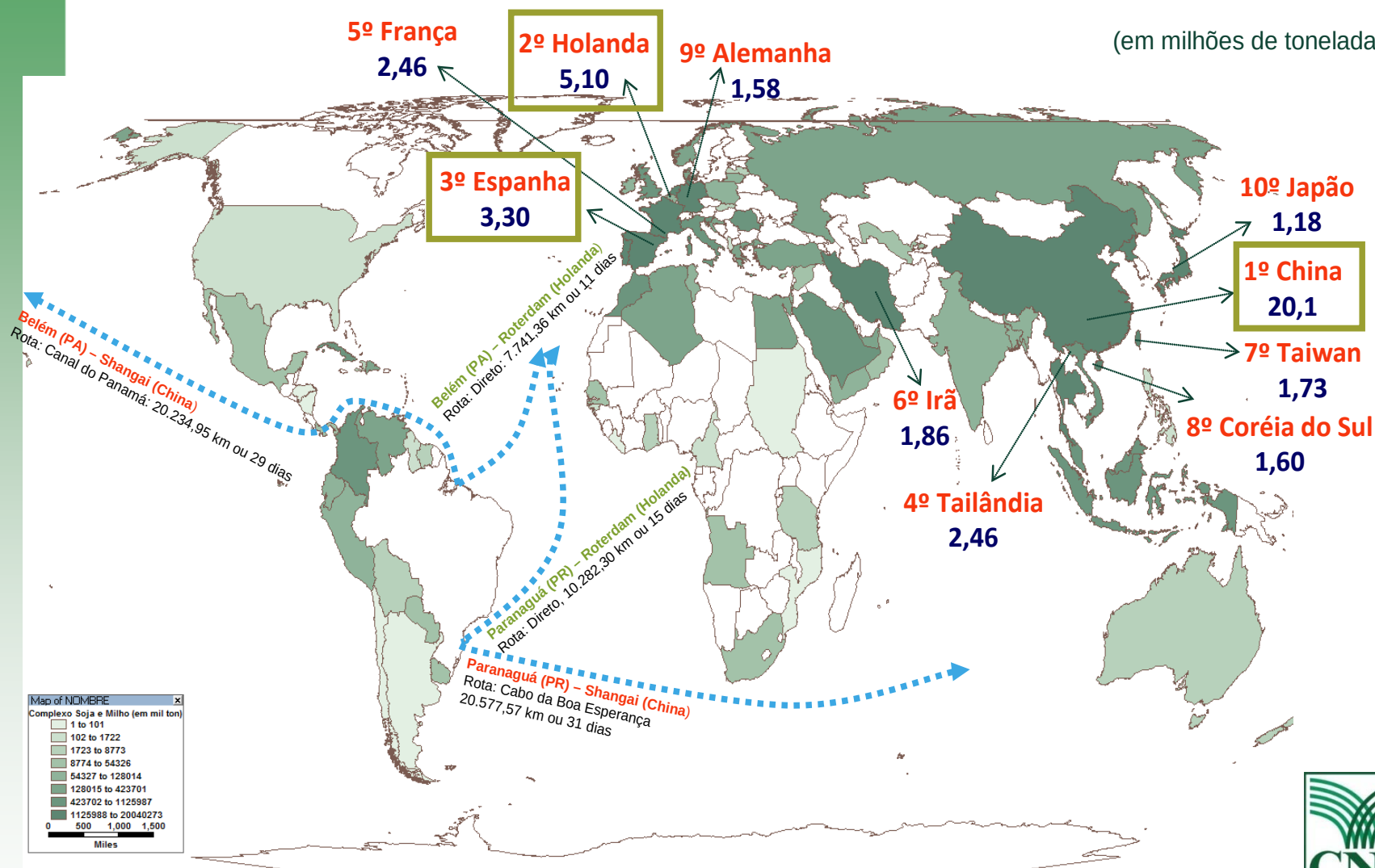
	Exportação (US\$ milhões)			Importação (US\$ milhões)			Saldo	
	2011	2012	Δ%	2011	2012	Δ%	2011	2012
Total Brasil	256.039	242.580	-5,3	226.243	223.142	-1,4	29.796	19.438
Demais Produtos	161.071	146.766	-8,9	208.743	206.736	-1,0	-47.672	-59.970
Agronegócio	94.968	95.814	0,9	17.500	16.406	-6,2	77.468	79.408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

Fonte: Balança Comercial/MAPA.

Destinos das Exportações Brasileiras

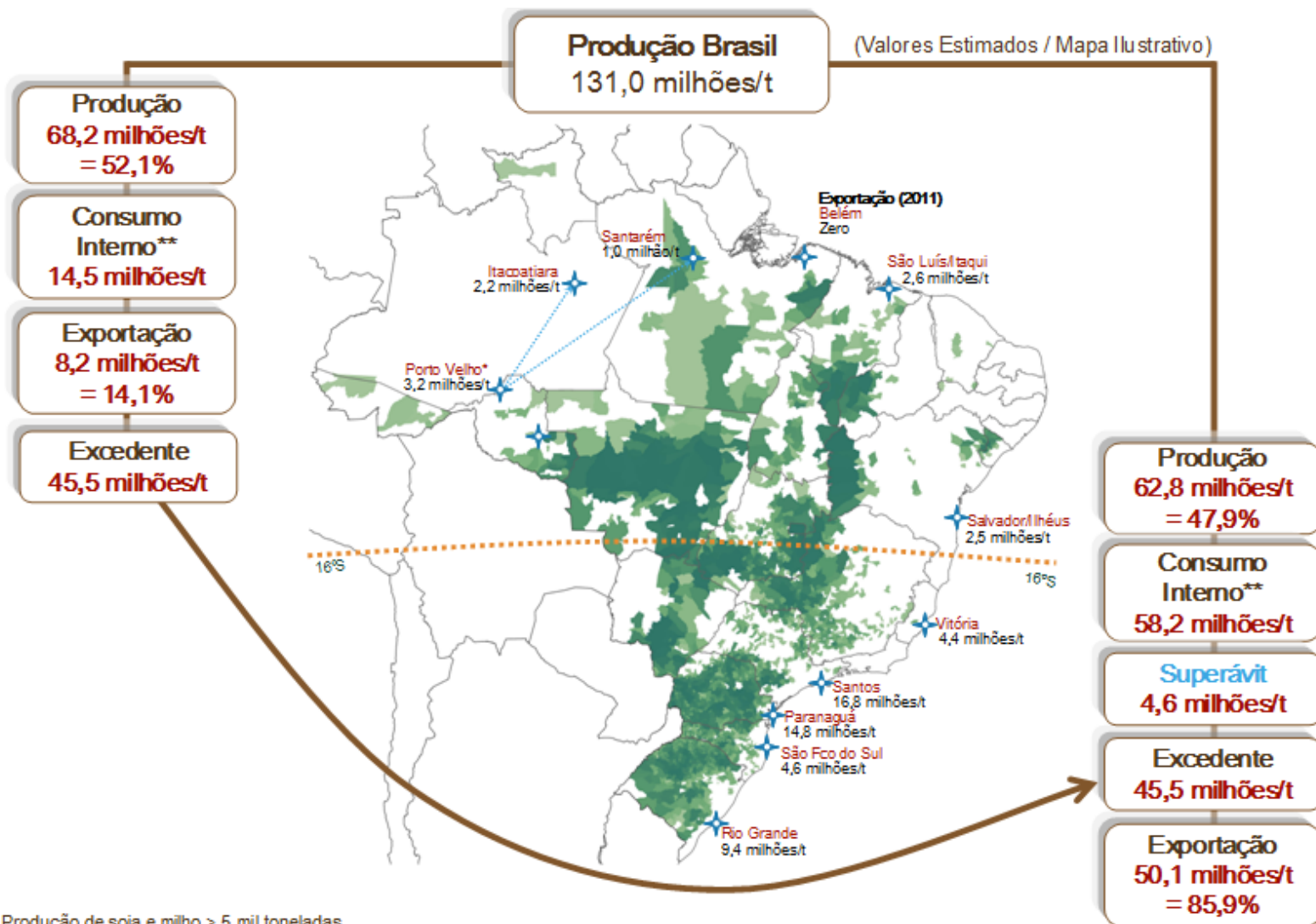
Complexo de Soja e Milho (2010)

(em milhões de toneladas)



Fonte: Anec (2010)

Produção e Exportação Soja e Milho: 2011***



■ 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)

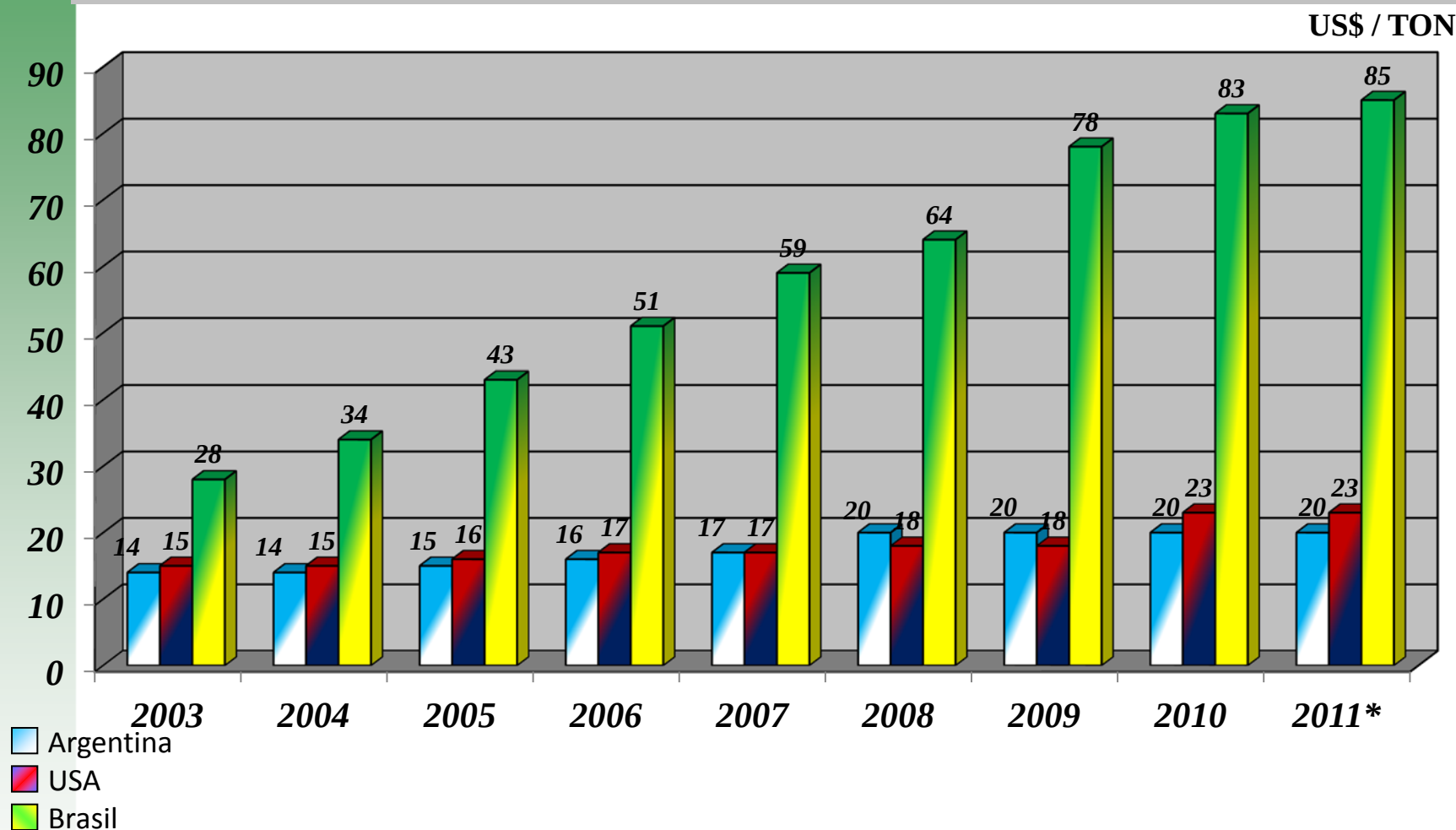
* Porto de Porto Velho (RO) = distribui para os Portos de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA)

** Valores estimados do consumo interno

*** - 16° S: divisor considerado.

Elaboração: CNA

Evolução Comparativa de custos lavoura ao porto de embarque



*Estimativa realizada com base no valores de frete praticados em 2010, e atual valor do dólar: US\$ 1.62 (maio/2011)

Itacoatiara

Santarém

Vila do
Conde

Macapá

Itaqui

Pecém

Porto
Velho

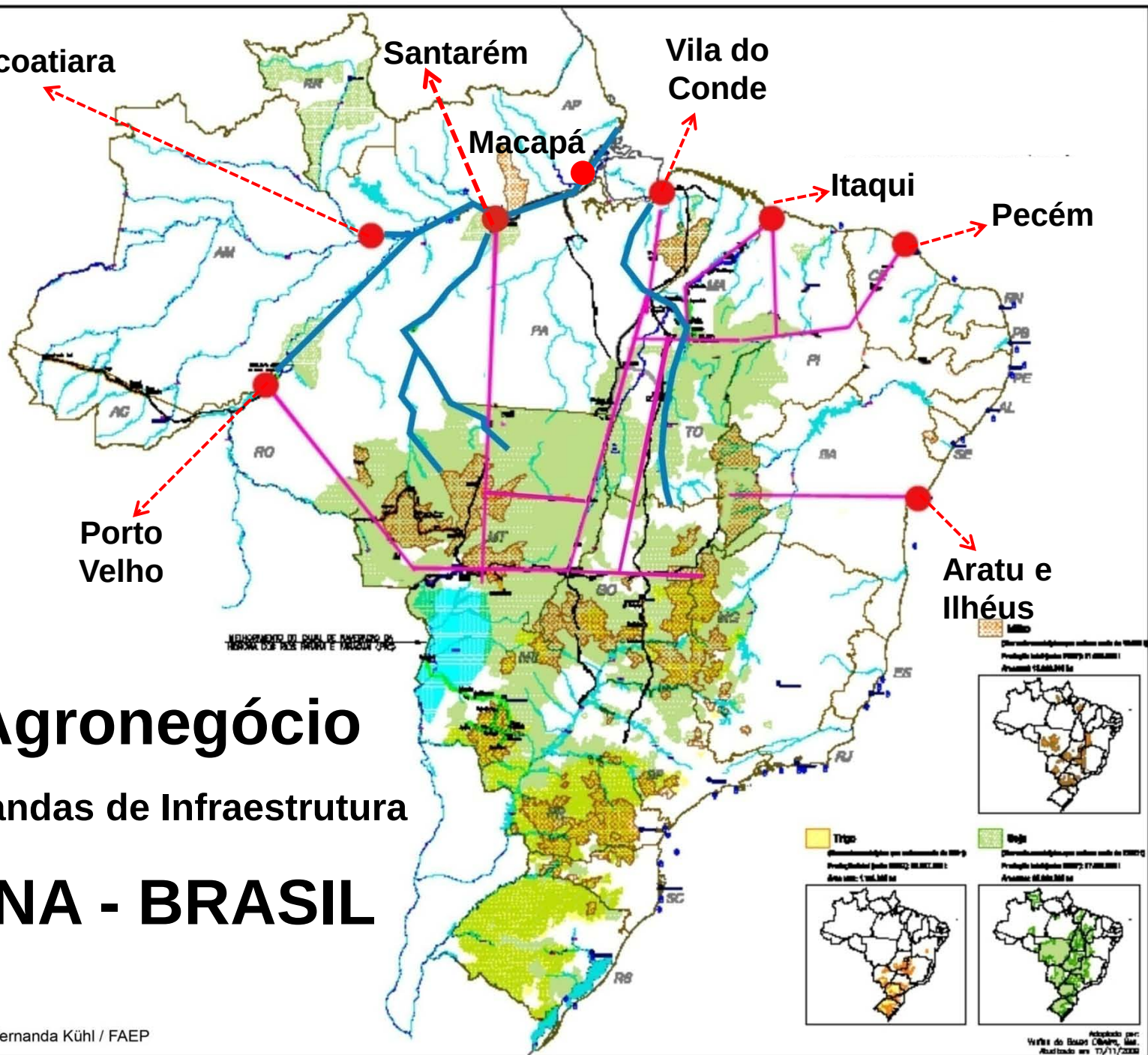
Aratu e
Ilhéus

Agronegócio

Demandas de Infraestrutura

CNA - BRASIL

Elaboração: Fernanda Kühl / FAEP



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

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

Avaliação pelos Armadores

Condições dos acessos

Terrestres

Aquáticos

Atracação de Embarcações Porta Contêineres e Graneleiras

Tempo médio de espera em fila

(em horas)

Máximo calado permitido

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

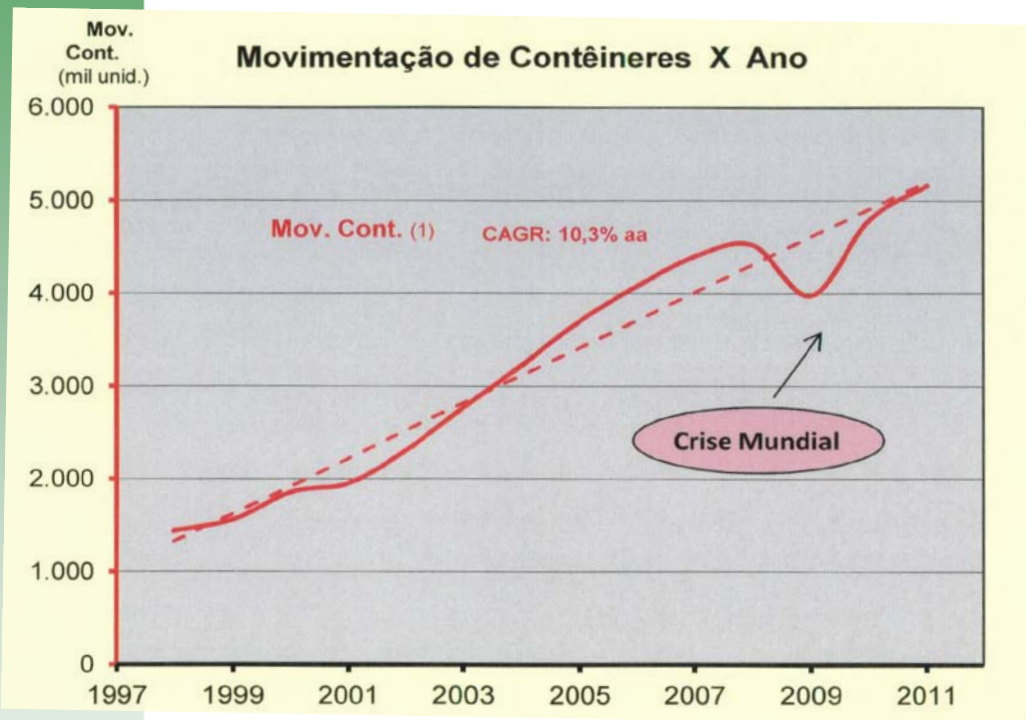
23

12.3

12.5

* Exceto minério de ferro

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**

Containerização – Crescimento

TEU (milhares)



TEU – unidade equivalente a 20 pés cúbicos.

Fonte: Antaq (2010)

Órgãos 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.

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
Superestrutura 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

DEMANDAS TÉCNICAS – MP 595

- Maior integração / articulação entre Planejamento e Ações Operacionais
- Segurança jurídica para os investidores
- Choque de oferta contra o déficit e suas projeções – aumento da entrada de investidores
- Simplificação dos procedimentos burocráticos

LUIZ ANTONIO FAYET

ÁREA DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA

fayet@uol.com.br

- AUXILIARES

BRASIL – EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO EM MILHÕES / t

	MILHO	SOJA
2001 / 02	35,28	41,92
2003 / 04	42,13	49,79
2005 / 06	42,51	55,03
2007 / 08	58,65	60,02
2009 / 10	56,02	68,69
2011 / 12	72,73	66,38
2012 / 13 Estimativa	72,00	82,80

Estimativas – Soja – Safra 2011/12

em milhões de toneladas – valores aproximados

SOJA	PRODUÇÃO	%	CONSUMO	%	EXPORTAÇÕES	%
MUNDO	264,69	100	251,34	100	92,64 **	100%
EUA *	90,61	34,2	48,39	19,2	40,86	
BRASIL	75,50	28,5	38,93	15,5	29,95	
ARGENTINA *	49,00	18,5	39,21	15,6	9,21	
TOTAL EUA + BRA + ARG.	215,11	81,2%	126,53	50,3%		86,37%

* Fronteira agrícola em fase de esgotamento

** Estimativa de exportações em 2020 = 140 milhões/t

Estimativas – Milho – Safra 2011/12

em milhões de toneladas – valores aproximados

MILHO	PRODUÇÃO	%	CONSUMO	%	EXPORTAÇÕES	%
MUNDO	870,45	100	867,32	100	96,97	100%
EUA	313,92	36,1	278,27	32,1	43,18	
BRASIL	67,00	7,7	53,50	6,2	11,50	
ARGENTINA	21,50	2,5	7,70	0,9	13,50	
TOTAL – EUA + BRA + ARG	402,42	46,3	339,47	39,2%		70,3%

FONTE: Base USDA – Relatório Wasde de 10 de Maio de 2012

PORTOS – ARCO NORTE

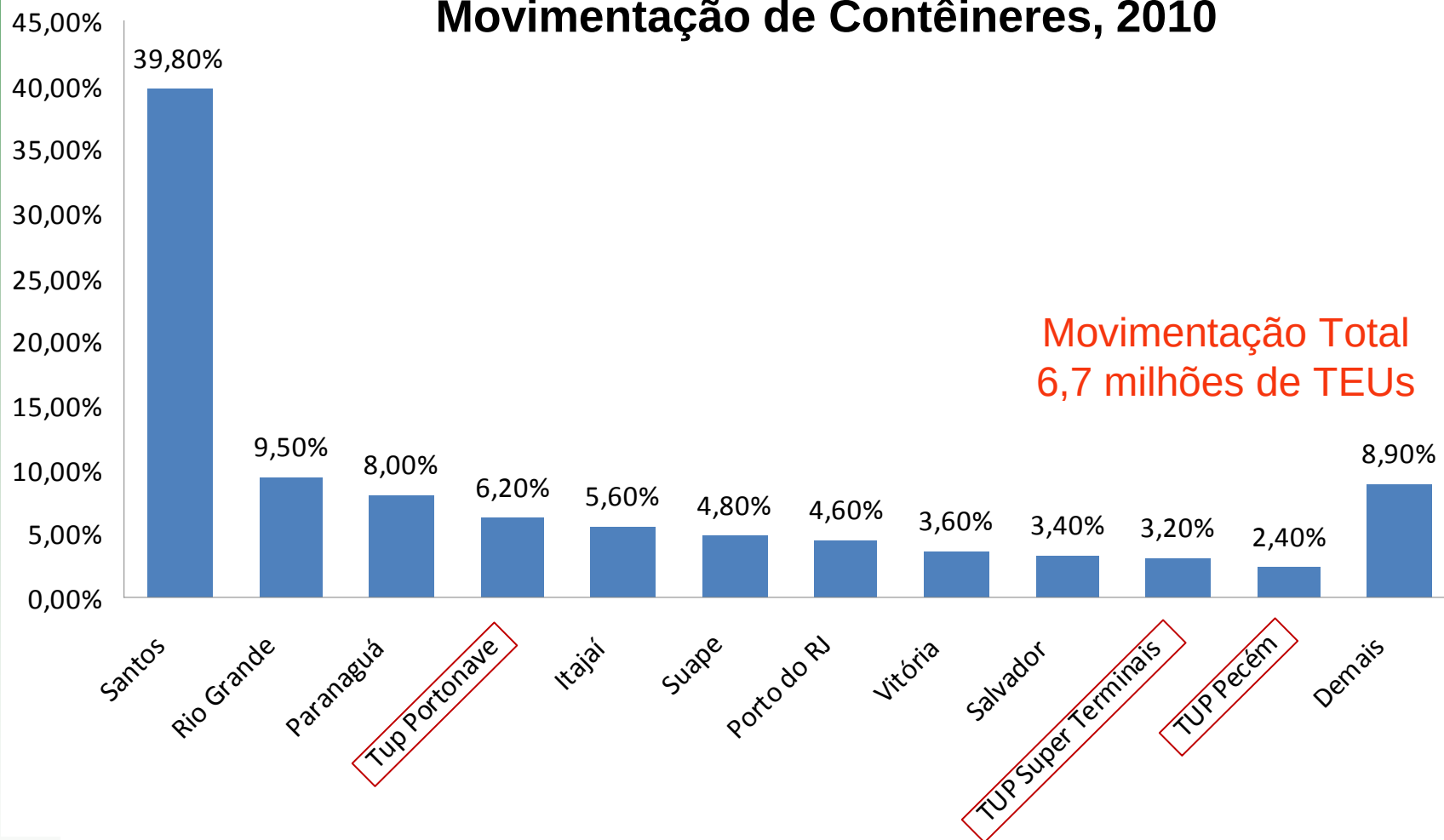
ESTIMATIVA DE CAPACIDADES OPERACIONAIS

• Em milhões/t	atual	até 2014/15 acrécimo	até 2020 final
• Itacoatiara	4,0	-	4,0
• Santarém	3,0	-	3,0
• Outeiro- Belém	-	5,0	18,0
• Terfron- Belém	-	3,0	5,0
• ADM - Belém	-	3,0	3,0
• Santana- Macapá	-	3,0	5,0
• Itaqui	3,8	5,0	15,0
• Totais	10,8	19,0	53,0

BRASIL - PONTOS FAVORÁVEIS

- EQUILÍBRIO ENERGÉTICO
- **AUTO-SUFICIÊNCIA ALIMENTAR**
- EXPORTADOR DE
 - ALIMENTOS
 - **ENERGIA AUTOMOTIVA**
 - PRODUTOS FLORESTAIS
 - **MINERAIS ESTRATÉGICOS.**

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



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