

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

Secretaria de
Comércio Exterior

Ministério do
Desenvolvimento, Indústria
e Comércio Exterior

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

Roberto de Souza Dantas
Diretor de Planejamento da SECEX

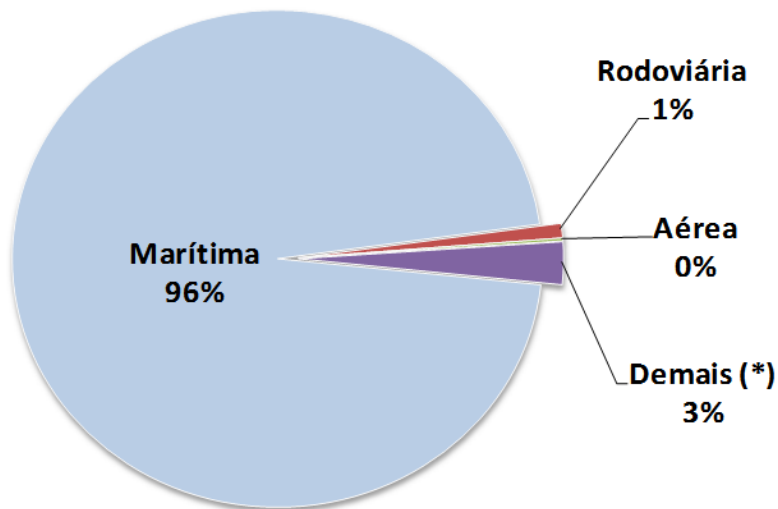
A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Em 2012, o comércio exterior brasileiro movimentou US\$ **466** bilhões, equivalendo a **688** milhões de toneladas;
- Em **valor**, a via marítima respondeu por **80%** (US\$ 371 bilhões) do fluxo de comércio;
- Em **peso**, o percentual aumenta para **95%** (652 milhões de toneladas), ou seja, praticamente a totalidade do comércio exterior brasileiro;

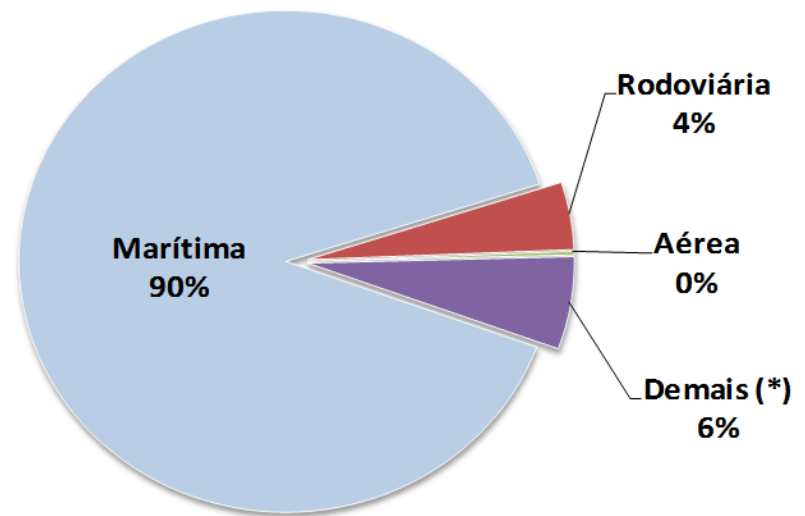
A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Na **exportação**, a **via marítima** foi responsável por **96%** (525 milhões de toneladas) da carga embarcada para o exterior;
- Na **importação**, a **via marítima** respondeu por **90%** (127 milhões de toneladas) das mercadorias que entraram em território nacional;

Exportação Brasileira por Vias de Embarque
Participação % por Peso - 2012



Importação Brasileira por Vias de Desembarque
Participação % por Peso - 2012



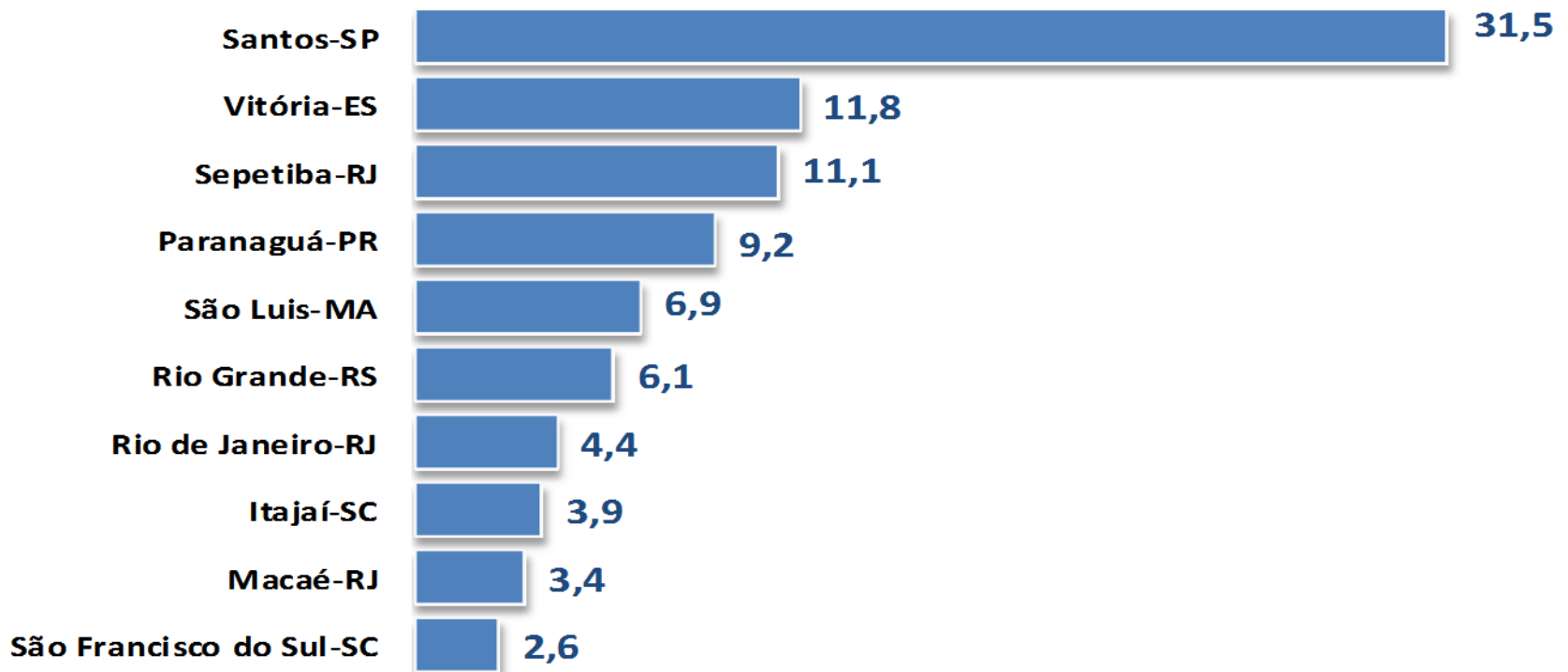
A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Os portos são **importantes** para o comércio exterior e a **recíproca** também é **verdadeira**;
- O **comércio exterior** respondeu, em 2012, por **74%** da **movimentação portuária** brasileira;
- A **exportação** representou **89%** dos embarques ocorridos nos portos brasileiros.

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Entre os principais portos de exportação, **Santos** destacou-se por **responder quase 1/3 do valor exportado em 2012**, seguindo-se Vitória, Sepetiba, Paranaguá, São Luiz e Rio Grande;

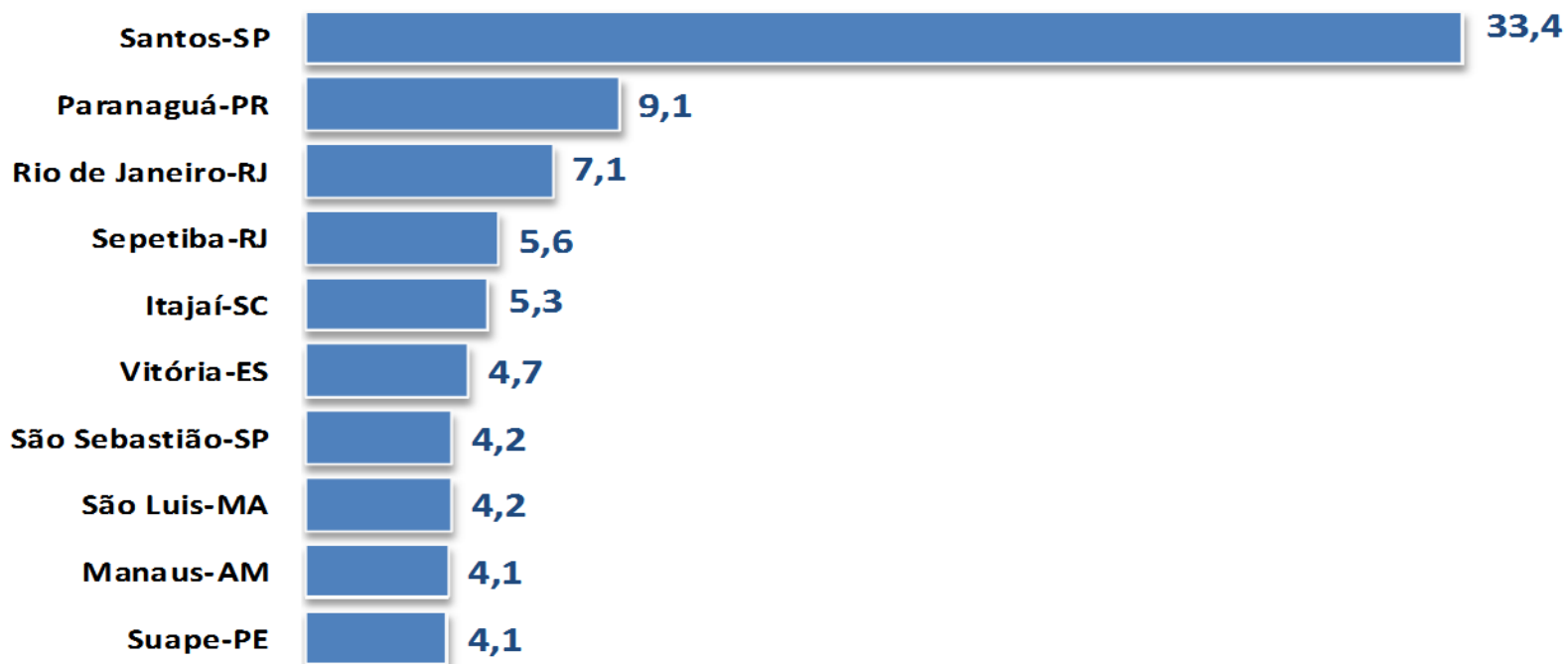
EXPORTAÇÃO BRASILEIRA POR VIA MARÍTIMA, SEGUNDO PRINCIPAIS PORTOS - 2012 - Part % (Base: valor exportado)



A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Na **importação**, **Santos** se destaca também como **principal porto** de chegada de bens importados, representando igual **1/3 da movimentação dos portos em 2012**, seguido de Paranaguá, Rio de Janeiro, Sepetiba, Itajaí e Vitória;

IMPORTAÇÃO BRASILEIRA, SEGUNDO PRINCIPAIS PORTOS MARÍTIMOS
2012 - Part % (Base: valor importado)

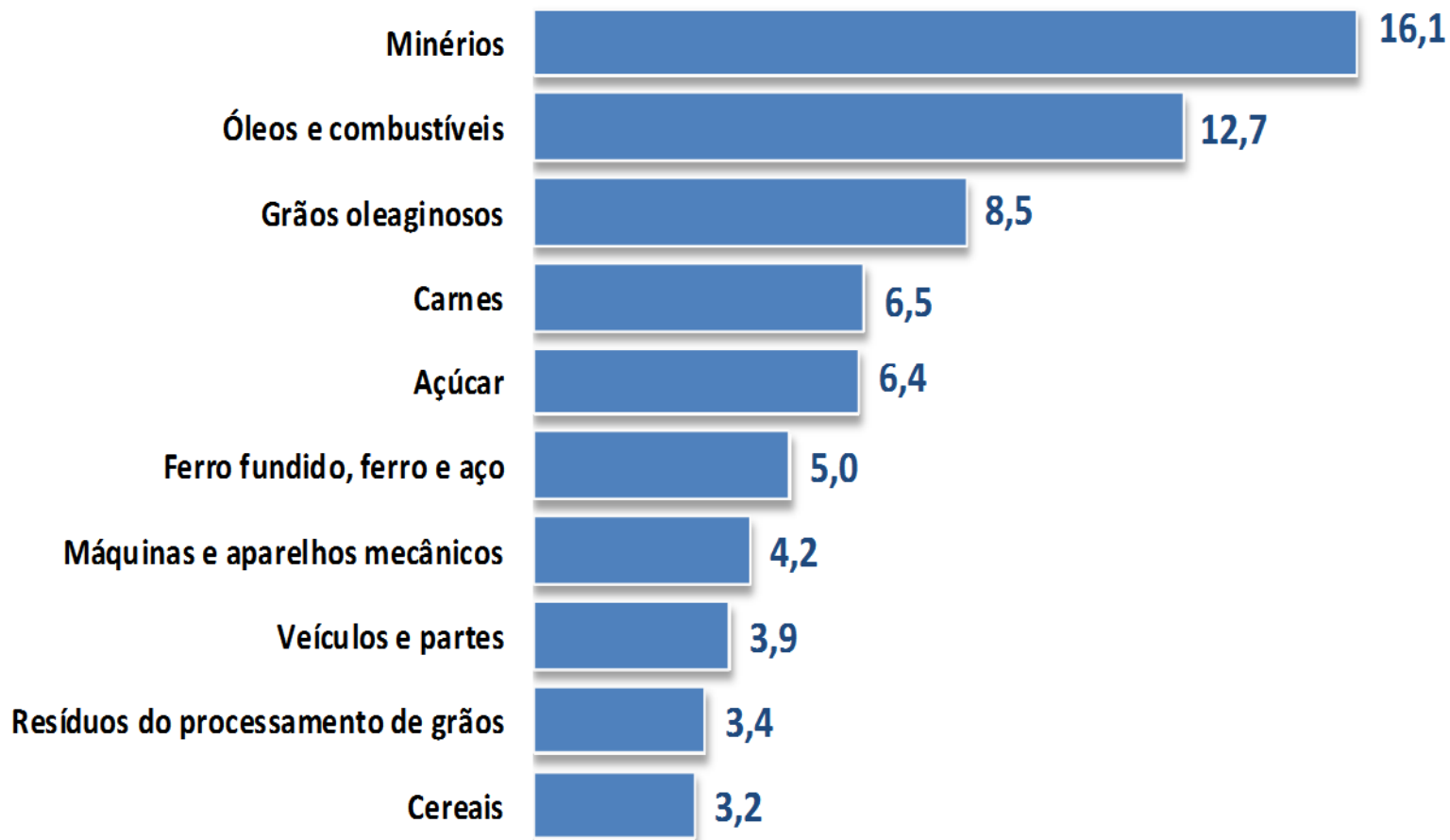


A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- A movimentação dos portos brasileiros **engloba** praticamente **todos os itens da pauta de exportação**, envolvendo desde **produtos primários** (minérios, grãos, petróleo e combustíveis, carnes, açúcar, entre outros), a **bens de maior valor agregado**, como máquinas e equipamentos, eletroeletrônicos, veículos, alimentos processados;
- Assim, a **competitividade** do produto brasileiro passa necessariamente pela **maior eficiência e por menores custos** de movimentação dos **portos brasileiros**;

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA POR VIA MARÍTIMA, SEGUNDO PRINCIPAIS PRODUTOS MOVIMENTADOS - 2012 - Part % (Base: valor exportado)



A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Na **importação**, a **diversidade de produtos** cobre matérias-primas, bens intermediários, petróleo e combustíveis, e máquinas e equipamentos, **utilizados na atividade produtiva**, bem como bens de consumo;
- Assim, a **redução de custos portuários e de tempo de descarga** seria um componente importante para a **diminuição dos preços finais** dos produtos importados, com **reflexo positivo** para a economia como um todo;

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

IMPORTAÇÃO BRASILEIRA POR VIA MARÍTIMA, SEGUNDO PRINCIPAIS PRODUTOS MOVIMENTADOS - 2012 - Part % (Base: valor importado)



A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- **Tempo de espera nos portos** - O percentual de **tempo inoperante** das embarcações de **contêineres** em todo o Brasil em relação ao tempo total de **estadia** foi de **56,5%** em 2012, ou seja, as embarcações de contêineres **permaneceram paradas nos portos mais da metade do tempo da estadia**, considerando os movimentos de exportação e de importação (fonte: ANTAQ);
- Contêiner transporta **carga de maior valor**, cujo tempo de entrega é crucial, e os navios contêineiros trabalham com rotas e datas de estadia programadas, de maneira que é **muito comum o abandono de escalas por conta de atrasos na atracação**, comprometendo todo o processo de comércio exterior.
- Pelo levantamento, **os maiores portos** apresentam alto percentual de tempo inoperante, com **Santos** chegando a **59%** do tempo da **estadia**;

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

DESEMPENHO DE PRINCIPAIS PORTOS NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES - 2012

PORTO	Nº de Atracações	TEMPO MÉDIO (HORAS)					Percentual % de tempo inoperante da embarcação (C/A)
		Estadia (A) = (D+E)	Atracado (D)	Espera p/atracação (E)	Operação (B)	Tempo sem operação (C) = (A-B)	
BRASIL	9.744	36,3	20,6	15,8	15,8	20,5	56,5
SALVADOR	456	45,7	14,7	31	11,9	33,8	74,0
PARANAGUÁ	786	40,9	15,7	25,2	15,7	25,2	61,6
VITÓRIA	313	45,9	25	20,9	18,6	27,3	59,5
SANTOS	2.655	39,8	22	17,8	16,3	23,5	59,0
RIO GRANDE	753	35,1	16,7	18,4	14,4	20,7	59,0
SEPETIBA	456	29,8	18,3	11,5	14,1	15,7	52,7
ITAJAÍ	300	30,5	18,3	12,2	14,9	15,6	51,1
SUAPE	675	29,3	18,8	10,5	14,6	14,7	50,2
PECÉM	309	28,2	20,2	8	16,3	11,9	42,2
RIO DE JANEIRO	916	20,2	19,6	0,6	12,3	7,9	39,1

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Com relação à **carga e descarga de granéis**, e, tomando como exemplo o porto de **Santos**, a movimentação desse grupo de produtos mostra tempo **inoperante enormemente elevado das embarcações**;
- Por exemplo, as **exportações de milho, farelo de soja e açúcar** apresentam **tempo de inoperância** acima de **80%** do tempo de estadia das embarcações;
- No **milho**, das 447,9 horas de **estadia**, equivalente a **18,7** dias, 391,3 horas (**16,3** dias) corresponderam a **tempo de espera e outras paralisações**.
- A **soja**, nosso principal item agrícola de exportação, registrou **estadia** de 274 horas (**11,4** dias) para um **tempo de inoperância** de 210,4 horas (**8,8** dias), ou seja, só operou **2,6** dias;

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

DESEMPENHO DO PORTO DE SANTOS DE CARGAS A GRANEL - 2012

Produtos	Nº de Atracações	TEMPO MÉDIO (HORAS)					Percentual % de tempo inoperante da embarcação (C/A)
		Estadia (A) = (D+E)	Atracado (D)	Espera p/atracação (E)	Operação (B)	Tempo sem operação (C) = (A-B)	
MILHO	193,0	447,9	66,1	381,8	56,6	391,3	87,4
FARELO DE SOJA	108,0	295,7	60,1	235,6	53,0	242,7	82,1
AÇÚCAR	453,0	259,4	55,2	204,3	47,4	212,0	81,7
FERTILIZANTES ADUBOS	120,0	435,9	90,6	345,3	84,3	351,6	80,7
SOJA	230,0	274,0	73,6	200,4	63,6	210,4	76,8
ALCOOL ETILICO	227,0	130,8	60,5	70,3	43,6	87,2	66,7
TRIGO	72,0	175,5	131,7	43,8	123,8	51,7	29,5

Fonte: ANTAQ

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- **Custos de exportação por contêiner** - Trabalho anual do Banco Mundial denominado *Doing Business - Trading Across Borders* indica que o **custo para exportação por unidade de contêiner** (entre depósito do exportador até o interior do navio) tem aumentado significativamente, saindo de US\$ 630 em 2006 para US\$ **2.215** em 2012. No conjunto, o estudo coloca o **Brasil na 121^o** colocação dentre **185** países aferidos:

Indicator	DB2006	DB2007	DB2008	DB2009	DB2010	DB2011	DB2012
Rank	116	121
Documents to export (number)	7	7	7	7	7	7	7
Time to export (days)	18	18	18	14	12	13	13
Cost to export (US\$ per container)	630	630	825	975	1,275	1,790	2,215
Documents to import (number)	8	8	8	8	8	8	8
Time to import (days)	24	24	22	19	16	17	17
Cost to import (US\$ per container)	1,090	1,090	1,185	1,220	1,385	1,975	2,275

A importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro

- Em 2012, os **custos de exportação** no Brasil suplantaram em muito os de diversos países, tornando-se a principal razão para a nossa **logística menos competitiva**;
- Dos países listados, a África do Sul tem custo equivalente a 73% do Brasil, México, 65%, Índia, 50%, enquanto que os de Cingapura, Alemanha, EUA e China são inferiores a 50%;

DOING BUSINESS 2013	Brasil	Cingapura	Alemanha	EUA	México	China	África Sul	Índia
Logística Geral	Ranking							
	123	1	13	22	61	68	115	127
Logística na Exportação	Tempo (dias)							
	13	5	7	6	12	21	16	16
	Custo (US\$)							
	2.215	456	872	1.090	1.450	580	1.620	1.120
Logística na Importação	Documentos Necessários							
	7	4	4	4	5	8	6	9
	Tempo (dias)							
	17	4	7	5	12	24	23	20
Logística na Importação	Custo (US\$)							
	2.275	439	937	1.315	1.780	615	1.940	1.200
	Documentos Necessários							
8	4	5	5	4	5	7	11	

Conclusão:

- O **elevado tempo de espera de atracação** tem impacto direto **nos preços dos fretes marítimos**, podendo resultar em onerosas multas de sobrestadia (*demurrage*), que, quase sempre, são **imputadas contratualmente ao exportador ou importador brasileiro, reduzindo** margens de lucro, acarretando prejuízos ou mesmo inviabilizando negócios futuros;
- O elevado tempo de estadia indica uma possível **baixa capacidade operacional dos portos brasileiros e/ou baixa produtividade das operações portuárias**, denotando claramente a necessidade de **investimentos pesados**;
- O **alto custo para exportação de contêiner** no Brasil **reduz a competitividade do produto nacional de maior valor agregado**;

Conclusão:

- O **Brasil**, como a região do **hemisfério sul** em geral, **está fora do fluxo comercial leste-oeste**, de maior movimento (mais de **85%** da riqueza mundial), em que há grande oferta de volume e frequência de navios, **resultando em fretes mais competitivos**. Desta forma, o Brasil deveria buscar ainda mais **melhoria na logística** para compensar essa **desvantagem**;
- A **modernização da estrutura portuária** nacional visa a atrair **mais investimentos e aumentar a competitividade**, resultando em menor tempo das operações e na redução dos custos logísticos;
- Esse **novo marco regulatório é essencial para a economia brasileira**, tanto para a **manutenção do crescimento econômico** quanto para atender às necessidades crescentes de **escoamento da oferta brasileira ao mercado internacional**;

Obrigado

Secretaria de
Comércio Exterior

Ministério do
Desenvolvimento, Indústria
e Comércio Exterior



Roberto de Souza Dantas
Diretor de Planejamento da SECEX