A COMPETITIVIDADE DA LOGÍSTICA BRASILEIRA

SEUS IMPACTOS E PERSPECTIVAS

PALESTRA NA ABM WEEK
SÃO PAULO (04/10/2017)

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
Presidente Executivo

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO

COMO ESTAMOS HOJE NO SETOR DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA?

- **INEFICIENTE**
- **CARO E COM POSIÇÕES DE MONOPÓLIO**
- **NÃO HÁ INTEGRAÇÃO DAS MALHAS**
- **A INTERMODALIDADE AINDA É UM DESEJO**
- **COM INSEGURANÇA JURÍDICA**
- **PARCERIAS COM O SETOR PRIVADO EM REESTRUTURAÇÃO**

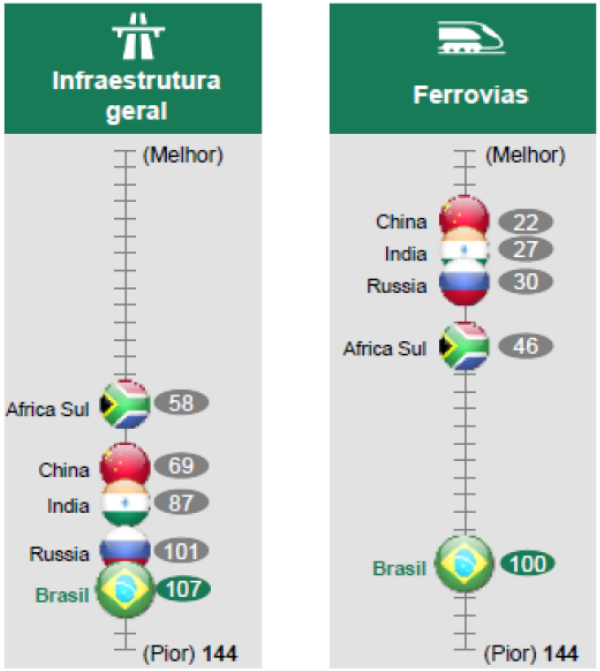
ALGUMAS CONSTATAÇÕES

- **Custo Logístico equivale a cerca de 15% da RL das empresas (competidores com 10%)**
- **O custo logístico do agronegócio (soja e milho) é cerca de 4 vezes maior que o dos competidores (EUA, Argentina)**
- **O frete ferroviário é precificado com base no rodoviário.**
- **O valor do pedágio não reflete os ganhos econômicos da parceria.**
- **O custo da cabotagem é muito superior ao do longo curso.**
- **Os portos públicos agregam ineficiências pagas pelos usuários.**

Características da infraestrutura brasileira contribuem para o alto custo de transporte

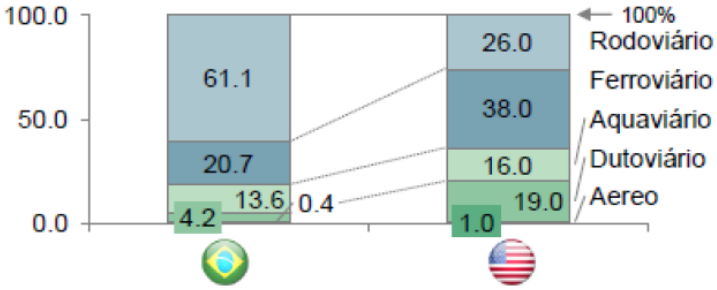
Infraestrutura brasileira é reconhecidamente de baixa qualidade

Ranking global de qualidade da infraestrutura 2014
(1 = melhor, 144 = pior)

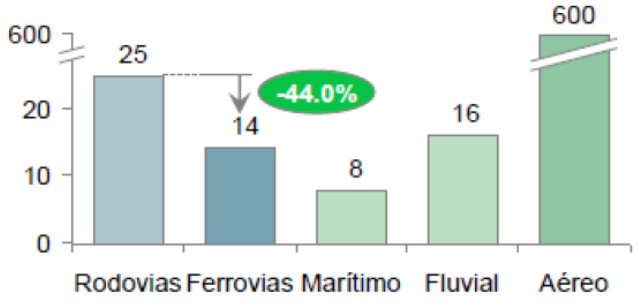


Mix de modais logísticos com foco em rodovias, um dos mais custosos

Matriz de transporte (% de carga transportada)



Custo dos modais Brasil (US$/ton)



Fonte: Secretaria-Executiva do PPI

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

AMBIENTE REGULATÓRIO: LEI nº 13.334 (13/09/2016)

- **Cria o PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS – PPI, com os pressupostos:**

. Ser *Política de Estado* para cada setor regulado:
.. Agências Reguladoras independentes e profissionais

. Garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, *com tarifas e preços adequados:*
.. Tarifa como política de competitividade

. Promover *ampla e justa competição* na celebração das parcerias e na prestação dos serviços:
.. Agenda de Competitividade
.. Integração inter e intramodal

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

O QUE QUEREM OS USUÁRIOS DA LOGÍSTICA?

. CHOQUE DE OFERTA

. EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS LOGÍSTICOS

. MATRIZ DE TRANSPORTE MAIS EQUILIBRADA

ESTRATÉGIA

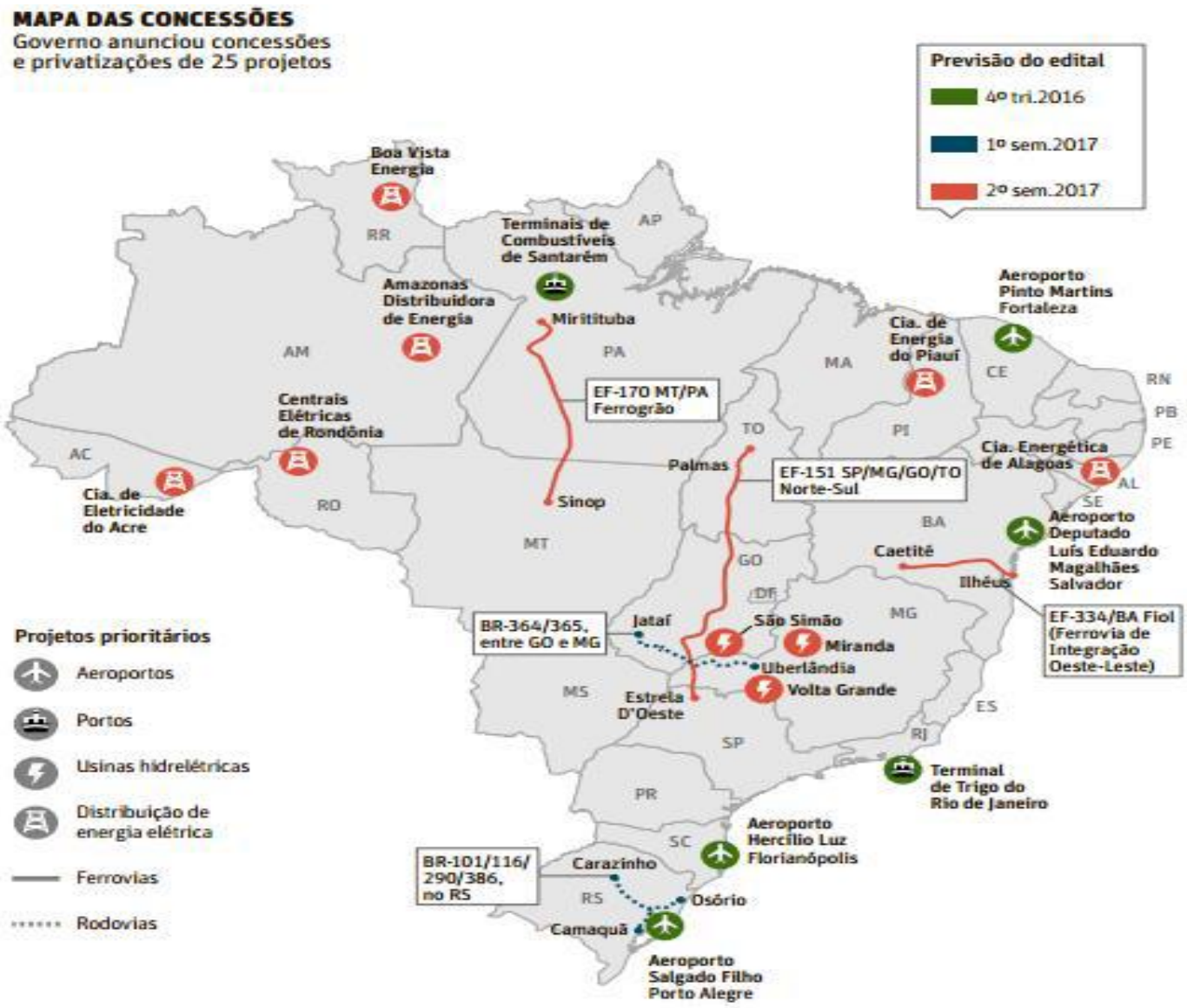
. MODELOS DE EXPLORAÇÃO QUE AMPLIEM A COMPETITIVIDADE

. INTEGRAÇÃO E COMPETIÇÃO INTRA E INTERMODAL

. SEGURANÇA JURÍDICA AO INVESTIDOR

. REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO PELO ESTADO

MAPA DAS CONCESSÕES PPI
(Reunião PPI de 13set2016)



NUT
Associação Nacional dos
do Transporte de Carga

RODOVIAS

CENÁRIO ATUAL DO SETOR RODOVIÁRIO (Pesquisa CNT 2016)

EMBARCADORES
Mercado em Recessão
Perda de Lucratividade
Perda de Competitividade
Pagamento de R$ 10,0 bi/ano em pedágio

TRANSPORTADORES
. Excesso de Endividamento
. Excedente de 300 mil caminhões
. Aumento de Custo Operacional

TARIFA DE PEDÁGIO f (Modelo de Concessão)

Infraestrutura Rodoviária

ESTADO DAS VIAS

58% estado regular, ruim ou péssimo
48% pavimentação ruim ou péssimo
52% sinalização precária
80% sob concessão ótimo/bom
33% público ótimo/bom

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

REFLEXOS DO ESTADO DAS RODOVIAS

- **ESTADO GERAL**
  .. Nas Rodovias Concedidas: 80% em estado ótimo/bom
  . Nas Rodovias sob Gestão Pública: 33% em estado ótimo/bom

- **AUMENTO DE CUSTO OPERACIONAL**
  .. BOM: + 20% REGULAR: + 40% RUIM: + 66% PÉSSIMO: + 92%

- **AUMENTO MÉDIO**
  .. Nas Rodovias Concessionadas: + 10%
  .. Nas Rodovias sob Gestão Pública: + 30%

- **ESTA MÁ QUALIDADE É REFLEXO DOS BAIXOS INVESTIMENTOS NO SETOR**

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

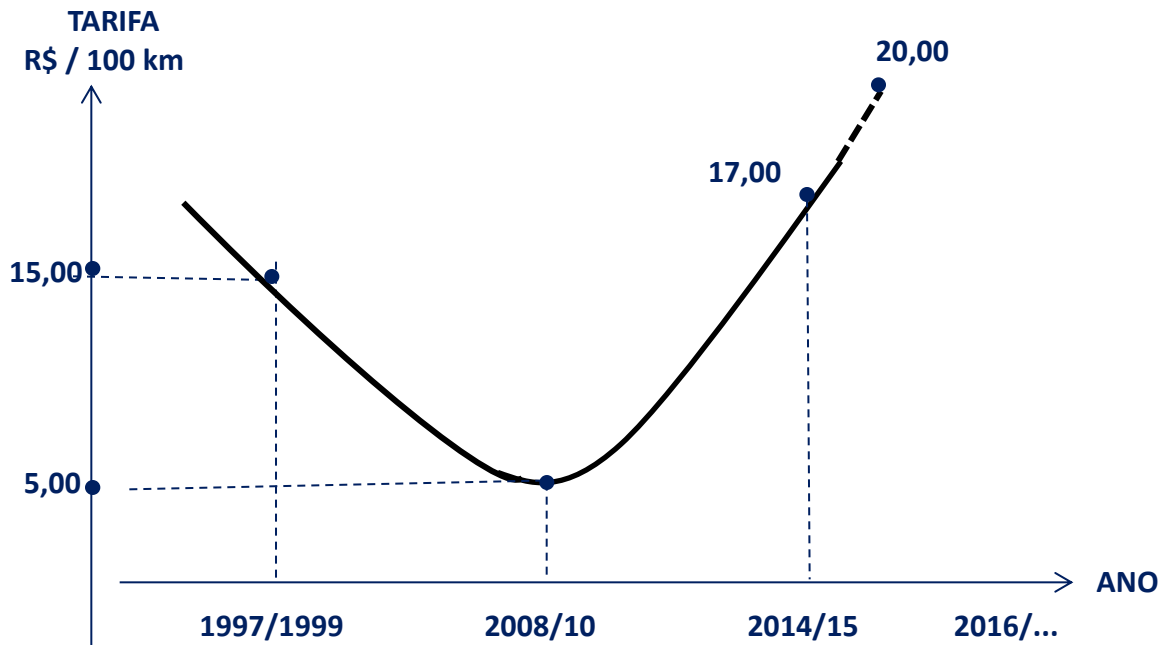
CENÁRIO A ESTRUTURAR

- **Retomada dos Investimentos Públicos em Recuperação e Expansão da Malha Rodoviária**

- **Novos Modelos de Parceria Público-Privada nas Concessões de Trechos Rodoviários.**

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

TARIFA x MODELO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS
(Análise da Evolução)



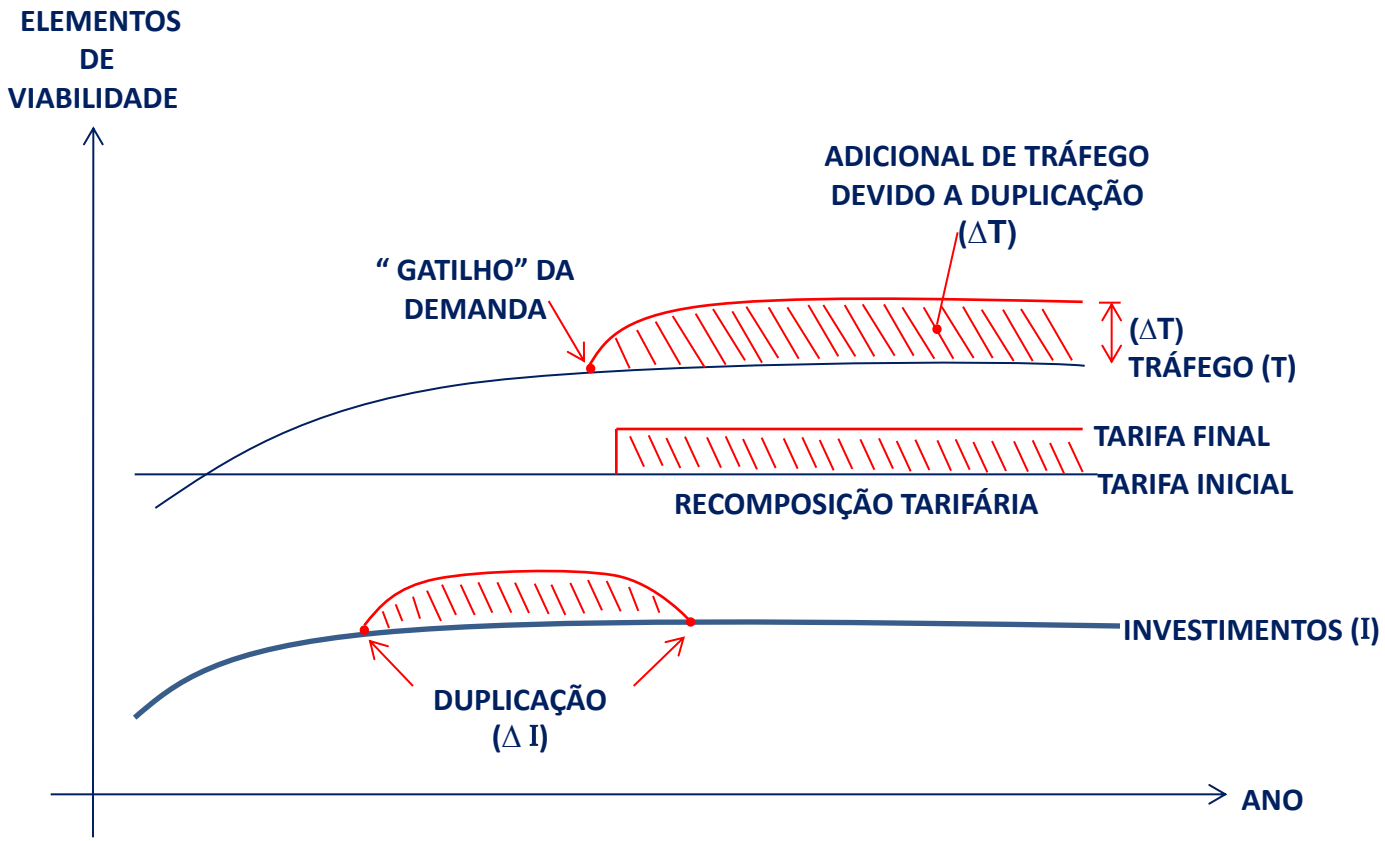
- Elevada densidade de Tráfego
- Recuperação e Melhorias
- TIR Elevada (18% aa)
- Alto Risco País (SELIC 46% aa)

- Elevada densidade de Tráfego
- Melhorias e Expansão
- TIR ~ 8% aa
- Baixo Risco País (SELIC 11%)

- Menor densidade de Tráfego
- Elevados Investimentos
- TIR ~ 10% aa
- Moderado Risco País (SELIC 11,25%)

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

A QUESTÃO DA DUPLICAÇÃO
MODELO DE PRECIFICAÇÃO DA TARIFA



ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

DIRETRIZES BÁSICAS PARA UM NOVO MODELO (1)

- **OS FORMULADORES DE POLÍTICAS DEVEM OBSERVAR:**

.. Os ganhos econômicos devido ao processo de Concessão devem ser melhor explicitados.

.. A Concessão deve ser uma política de aumento de Competitividade da Economia e não de redução de "gasto público" nem de "arrecadação de impostos"

.. As Tarifas de Pedágio tem que refletir os ganhos econômicos devido ao processo de Concessão e incorporados à Economia.

.. O valor de Pedágio não pode ser um fator de impedância ao crescimento econômico (ex: Caso Paraná / Estudo OCEPAR – 40% do frete)

.. Grandes variações de valores de pedágio (chegando a 6 vezes!), criam distorções no mercado e prejudicam a competição interna e externa.

.. Sem subsídios cruzados – distorção competitiva.

.. Viabilizar Modelo de Concessão Fechado, de forma a captar todos os Usuários (ex: na DUTRA somente 15% paga pedágio!)

DIRETRIZES BÁSICAS PARA UM NOVO MODELO (2)

- **OS FORMULADORES DE POLÍTICAS DEVEM OBSERVAR:**

.. Adoção de Tarifa Nacional de Referência (valor padrão por 100 km) mitiga grandes variações de pedágio

.. Avanços tecnológicos tem que ser capturados para benefício dos usuários

.. Prazos menores que 30 anos podem ser mais adequados à realidade do mercado e ao avanço tecnológico.

.. Acompanhamento do mercado e no desempenho das concessões são fundamentais para que sejam incorporados novos investimentos

.. A relação Benefício/Custo (Relação B/C) para os novos investimentos deve ser sempre maior que 1,0 (hum) para que a Tarifa não seja aumentada e os Usuários possam se apropriar dos ganhos.

.. Não inclusão de ônus estranhos ao objeto da concessão – taxas, contribuições, obras de atendimento político, reestruturação de órgãos públicos, dentre outros.

DIRETRIZES BÁSICAS PARA UM NOVO MODELO (3)

- **PARA A NOVA MODELAGEM, INTRODUZIR OS CONCEITOS:**

.. Continuidade do Modelo de Menor Tarifa, sem cobrança de Outorga

.. Concessão apenas para operação e manutenção, sem obras de expansão de capacidade

.. Inclusão obrigatória de obras de segurança, terceiras faixas, correções de traçado e outras absolutamente necessárias em benefício dos Usuários.

.. Prazos menores que os 30 anos, sem prorrogação.

.. Obrigatoriedades do Concessionário:

1) Monitoramento em tempo real de congestionamento, informando rotas alternativas aos usuários

2) Pesagem dinâmica com veículos em movimento

3) Cobrança eletrônica de pedágio, sem praça física

4) Implantação de sensores nas rodovias para coleta de dados básicos

5) Planejamento, junto com o Poder Concedente de novos investimentos ("Gatilho"), para a melhoria da segurança e na eficiência na operação.

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

DIRETRIZES BÁSICAS PARA UM NOVO MODELO (4)

- **ADOÇÃO DO MODELO 1/3 – 1/3 – 1/3 (do prazo da concessão)**

- **PRIMEIRO TERÇO:**
  . Investimentos Obrigatórios (recuperação, segurança e manutenção) inclusos na Tarifa

- **SEGUNDO TERÇO:**
  . Investimentos Indicativos, porém não inclusos na Tarifa.
  . Somente manutenção
  . Monitoramento anual do desempenho (Tráfego, Operação e Tecnologia)
  . Se necessário, "gatilho" e reequilíbrio contratual sem aumento de Tarifa.

- **TERCEIRO TERÇO:**
  . Somente manutenção
  . Se imprescindíveis, "gatilho" e reequilíbrio contratual por prazo
  . Nova licitação com a devida incorporação da obra.

- **REDUÇÃO TARIFÁRIA ESTIMADA – 50%**

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

GRANDES NÚMEROS DO SETOR

(Fonte: ABCR/2015 – Valores Acumulados 2010 a 2015

- **RECEITA DE PEDÁGIO (em moeda de 2015)**
  . R$ 100,0 bilhões
  . R$ 16,1 bilhões em 2015

- **INVESTIMENTOS**
  . R$ 40,0 bilhões
  . R$ 6,7 bilhões em 2015

- **PAGAMENTOS AO PODER CONCEDENTE (Outorga + Tributos)**
  . R$ 26,0 bilhões
  . R$ 4,0 bilhões em 2015

- **TRÁFEGO PEDAGIADO (em nº de veículos)**
  . 7,7 bilhões
  . 1,7 bilhões em 2015

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

FERROVIAS

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

CARACTERÍSTICAS DA MALHA FERROVIÁRIA

- **Malha Ferroviária**
  - **.. Baixa Densidade: 3,4 km/km² (EUA – 21,5)**
  - **.. Extensão concedida: 29 mil km**
  - **.. Plena operação: 12 mil km**
  - **.. 12% da malha transporta 78% da carga**
  - **.. 75% da carga refere-se a minério de ferro (dedicado)**
  - **.. Modelo de Exploração: Vertical (monopólio)**
  - **.. Precificam fretes com base nos fretes rodoviários**

NECESSIDADE DE NOVO MODELO DE EXPLORAÇÃO !!!

ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS (2006 – 2016)
(Fonte: ANTT)

- **1. O crescimento de 114 milhões de t no volume transportado, deveu exclusivamente ao Minério de Ferro que cresceu 116 Mt - ou seja, o restante da carga decresceu!**

2. 90% do aumento foi de responsabilidade da EFC (63 Mt) e da MRS (40 Mt) - ou seja, o restante do conjunto transportou o mesmo volume!

3. A distância média percorrida ficou em torno de 650 km - ou seja, no limite inferior de competição com o caminhão!

4. Se compararmos a distância média percorrida com a extensão total concedida, temos índices variam de 9% até 28% (sem o minério) - ou seja, cada malha é uma ilha ocupada em pequena extensão!

5. Sem minério de ferro, o restante das cargas tiveram o seguinte comportamento:

Ind. Siderúrgica - redução de 32%
Ind. Cimento - redução de 35%
Soja e Farelo - redução de 4%
Carvão - redução de 14%

Açúcar – cresceu 187%
Prod. Agrícola – cresceu 126%

Ou seja, nossa ferrovia é de serviço dedicado ao minério de ferro!

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

ESTATÍSTICAS FERROVIÁRIAS (2006 – 2016)
(Fonte: ANTT)

- **6. Apenas 8% da produção de transporte foi realizada por Tráfego Mútuo ou Direito de Passagem - ou seja, a interconexão das malhas é praticamente nula!**

7. A velocidade média comercial de todo o sistema ficou no patamar de 20 km/h em todo o período - ou seja, a velocidade de nossos trens é menor que a do Quadricycle da Ford (1896) que era de 30 km/h!

8. Retirando as ferrovias da VALE, a velocidade média do setor é de **13 Km/h - ou seja, igual a do Caminhão de 6t Daimler de 1896 que, segundo o folheto da época, "dava até marcha ré"!**

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

CENÁRIO ATUAL
COMO PROMOVER A INTEGRAÇÃO DAS MALHAS ?

Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

MODELO FERROVIÁRIO "Compartilhado"

(A Concessionária é GIF e Transportador em parte da Capacidade e os OFI's utilizam o restante)

Tarifa de Transporte
Qualidade e Segurança
Outorga pela Licitação
Outorga por Autorização

CONCESSIONÁRIO

OFI (Operador Ferroviário Independente)

TARIFA
(Direito de Passagem)

CONCESSIONÁRIO

Tarifas de DP
CCO
Investimentos VP, O&M
Disponibiliza Parte Capacidade
Permite Direito de Passagem
Outorga por Licitação

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

AMBIENTE REGULATÓRIO PARA O SETOR FERROVIÁRIO

- **DIRETRIZES DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Portaria nº 399, de 17/12/2015)**

  .. Viabilização dos *INVESTIMENTOS* PARA AUMENTO DE CAPACIDADE

  .. Adequação dos CONTRATOS ÀS PRÁTICAS DE *REGULAÇÃO*

  .. Ampliação do *COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA*

- **RESOLUÇÕES ANTT**

  .. Promover a ampliação da oferta e a *redução dos custos*;

  .. Garantir isonomia de acesso à infraestrutura ferroviária, bem como *assegurar a interoperabilidade*;

  .. Reprimir toda *prática prejudicial à competição*, bem como o abuso do poder econômico;

  .. *Incentivar a competição*, a redução do custo de transporte ferroviário de cargas e a *eficiência logística do País*.

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

PARA O SETOR FERROVIÁRIO, A GRANDE QUESTÃO É ...

COMO COMPATIBILIZAR O CENÁRIO EXISTENTE (monopolista) COM AS DIRETRIZES GOVERNAMENTAIS (de competição)?

ESTRATÉGIA POSSÍVEL:

- **INTEGRAÇÃO DAS MALHAS**

  . INTEROPERABILIDADE
  . DIREITO DE PASSAGEM

- **COMPETIÇÃO NO TRANSPORTE**

  . OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE (OFI)
  . DISPONIBILIDADE DE CAPACIDADE PARA TERCEIROS

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

O QUE OS USUÁRIOS DEFENDEM PARA AS CONCESSÕES DE FERROVIAS

- **COMPLETAR A AGENDA REGULATÓRIA**
  - .. Serviços Acessórios
  - .. Atualização da Resolução do OFI
  - .. Regras de Comercialização de Capacidade
  - .. Precificação do Direito de Passagem (DP)
  - .. Comissões Tripartites

- **DISPONIBILIZAR PARTE DA CAPACIDADE AO MERCADO: Nova Regulação para Viabilizar o OFI.**

- **REVOGAR O DECRETO nº 1.832/96, QUE NÃO PRIORIZA O DIREITO DE PASSAGEM**

- **PUBLICAR NOVO DECRETO INSTITUINDO O DIREITO DE PASSAGEM COMO FORMA OBRIGATÓRIA DE COMPARTILHAMENTO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA**

- **ADEQUAR OS MODELOS À ATRATIVIDADE AO MERCADO – TIR, NÍVEL DE ALAVANCAGEM, CONTEÚDO NACIONAL (EXCLUIR)**

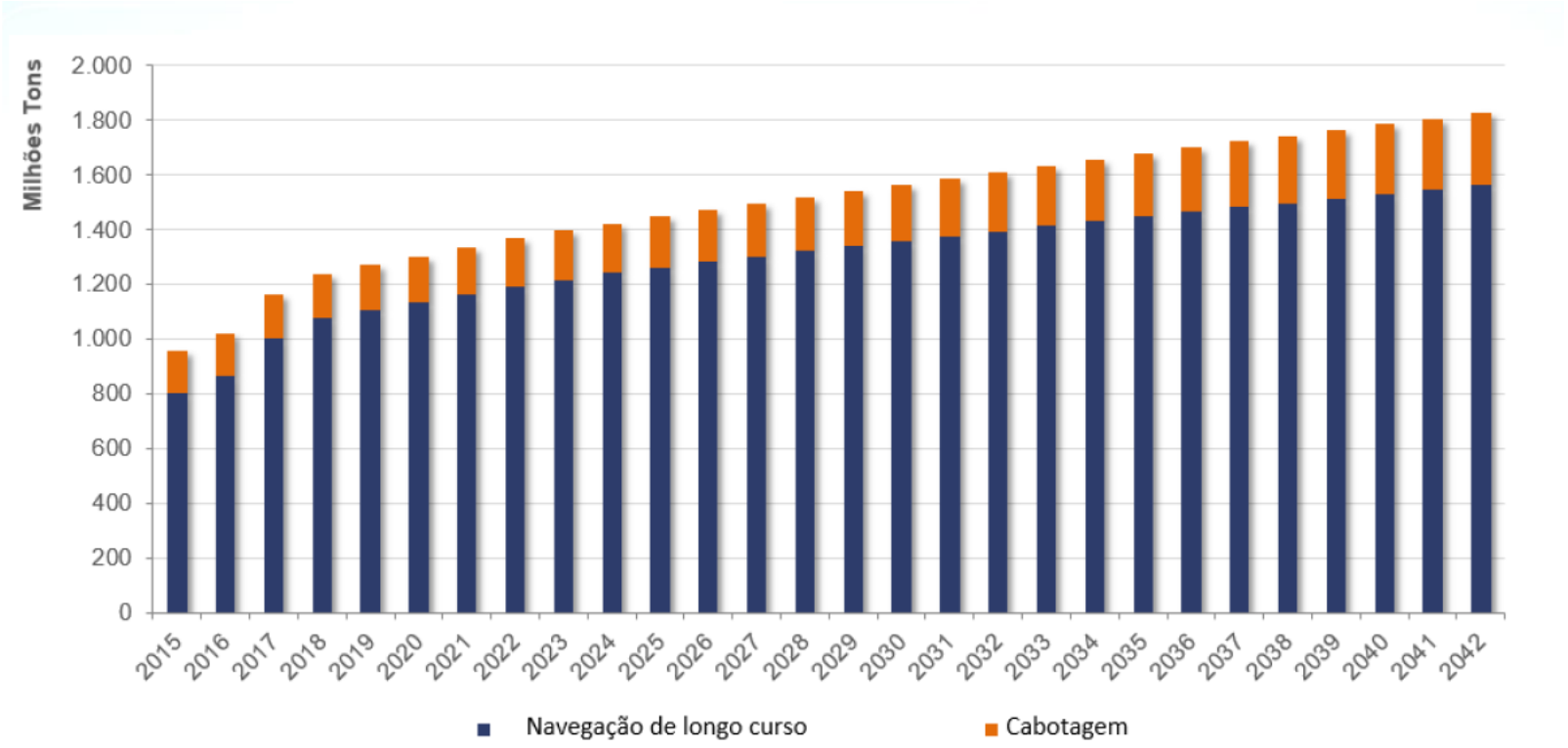
- **PREÇOS LIVRES PARA O OFI, EM CASO DE VIABILIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO INTRA E INTERMODAL.**

- **ASSEGURAR LINHA DE FINANCIAMENTO AO INVESTIDOR**

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

PORTOS

PERSPECTIVAS PARA O SETOR PORTUÁRIO



Crescimento de 103% de 2014 a 2042

Fonte: SEP/ANTAQ

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

O SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

CENÁRIO PARA OS PRÓXIMOS 20 ANOS

- **Previsão de duplicação da movimentação de 1,0 Bt/ano para 2,0 Bt/ano, nos próximos 20 anos.**
- **Crescimento da capacidade de transporte dos navios de grande porte.**
- **Potencial de crescimento na produção do agronegócio e na indústria.**
- **Necessidade de aumentar a capacidade competitiva da Economia.**
- **Revigorar o PIB potencial para geração de Emprego e Renda.**

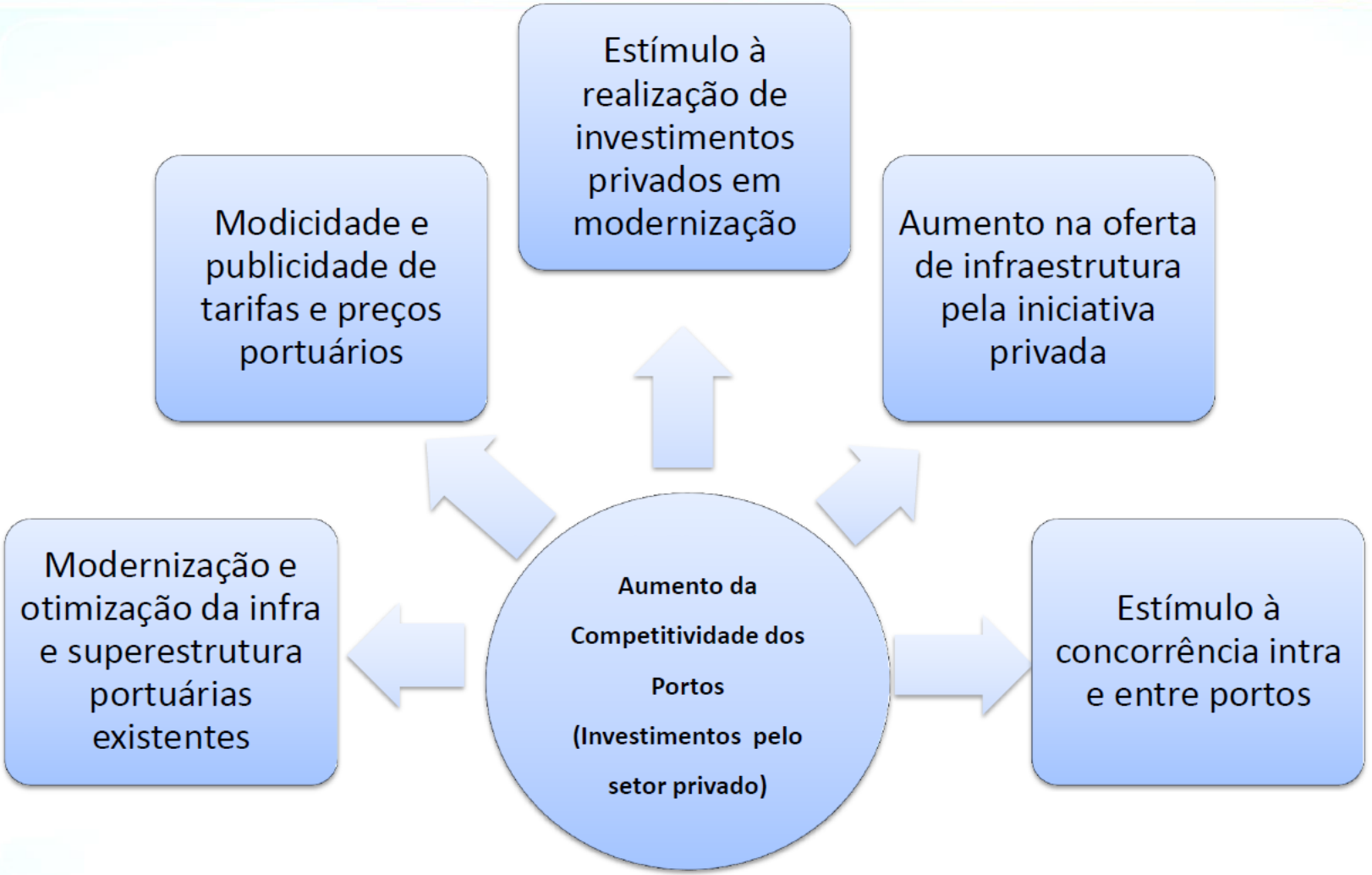
ESTRATÉGIA PARA ATENDER ESTE CENÁRIO

COMPLETA REESTRUTURAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

DIRETRIZES DO NOVO MARCO REGULATÓRIO

(LEI 12.815/13)



Fonte: ANTAQ/Elaboração SEP

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

CENÁRIO PARA AS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

- **VIABILIZAÇÃO DOS ACESSOS TERRESTRE E AQUAVIÁRIO**
- **DRAGAGEM** **MODELO DE CONCESSÃO**
- **AUTOSUFICIÊNCIA ECONÔMICO-FINANCEIRA**
- **ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA VOLTADA PARA A COMPETITIVIDADE**
- **EQUACIONAMENTO DA DÍVIDA**
- **PARCERIA COMO SETOR PRIVADO NAS ADMINISTRAÇÕES**

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga

REFERÊNCIAS DA ANUT

ANUT

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA

anut@anut.org.br

(21) 2532 - 0503

ANUT
Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga