

A COMPETITIVIDADE E A LOGÍSTICA
- A VISÃO DOS USUÁRIOS -

PALESTRA NO 1º SEMINÁRIO DE COMPETITIVIDADE DO MINFRA

LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
Presidente Executivo
Brasília, 09/10/2019

POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO

- **A VISÃO DOS USUÁRIOS:**

- . **O Governo tem adotado ações aderentes ao aumento da competitividade do País? SIM**
- . **O ritmo e o foco estão adequados? SIM, com ajustes**
- . **Há necessidade de ajustes? SIM**
- . **Quais as principais oportunidades e ameaças que o Brasil pode aproveitar para avançar na eficiência dos serviços?**
 - Oportunidade Recursos disponíveis e Juros próximos de zero**
 - Ameaça Criação de novos monopólios**
- . **Qual o papel do setor público e privado nessas questões?**
 - Público Regras claras, estáveis e de longo prazo**
 - Privado Investir com segurança jurídica**
- . **O País está bem organizado (governança) para fazer frente ao desafio com eficácia, principalmente sob o ponto de vista dos usuários de transportes? NÃO**
 - Agências Reguladoras sem autonomia**
 - Agenda Regulatória não aderente aos pressupostos da Competitividade**



Em Ambiente Macroeconômico, o país arca com a maior despesa com juros incidentes sobre a dívida do governo e registra a segunda menor taxa de investimento da economia – superior apenas à da Argentina, o que o coloca na 16ª posição nesse fator. O Brasil é também o 16º colocado no fator Ambiente de negócios, o que reflete a falta de segurança jurídica e o excesso de burocracia. Em Burocracia, é o último colocado nas duas variáveis que refletem os procedimentos que afetam o setor produtivo.

Fonte: Estudos CNI

BRASIL – POSIÇÃO COMPETITIVA EM 18 PAÍSES

- . Geral 17º
- . Disponibilidade e Custo de Mão de Obra 6º
- . Disponibilidade e Custo de Capital 18º
- . **Infraestrutura e Logística** **15º**
- . Peso dos Tributos 15º
- . Ambiente Macroeconômico 16º
- . Estrutura produtiva, escala e concorrência 12º
- . Ambiente de negócios 16º
- . Educação 11º
- . Tecnologia e Inovação 8º

O QUE QUEREM OS USUÁRIOS DA LOGÍSTICA?

“SER COMPETITIVOS NOS MERCADOS GLOBAIS”

FORMA

- . CHOQUE DE OFERTA**
- . EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS LOGÍSTICOS**
- . MATRIZ DE TRANSPORTE MAIS EQUILIBRADA**

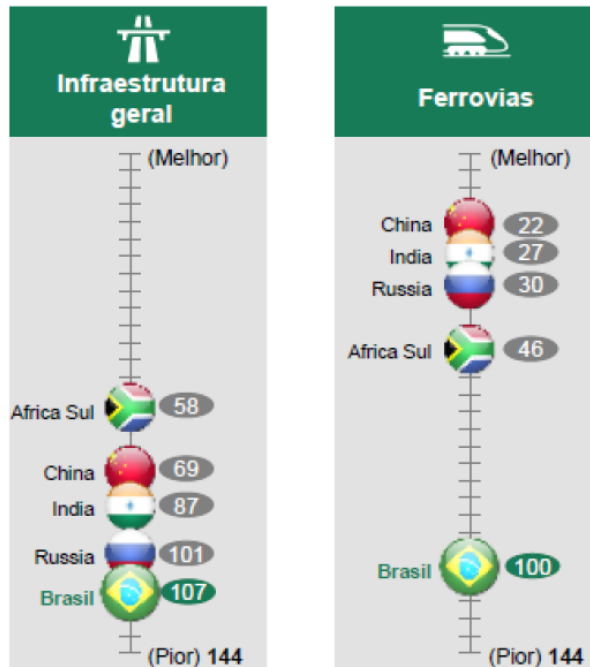
ESTRATÉGIA

- . MODELOS DE EXPLORAÇÃO QUE AMPLIEM A COMPETITIVIDADE**
- . INTEGRAÇÃO E COMPETIÇÃO INTRA E INTERMODAL**
- . SEGURANÇA JURÍDICA AO INVESTIDOR**
- . REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO PELO ESTADO**

Características da infraestrutura brasileira contribuem para o alto custo de transporte

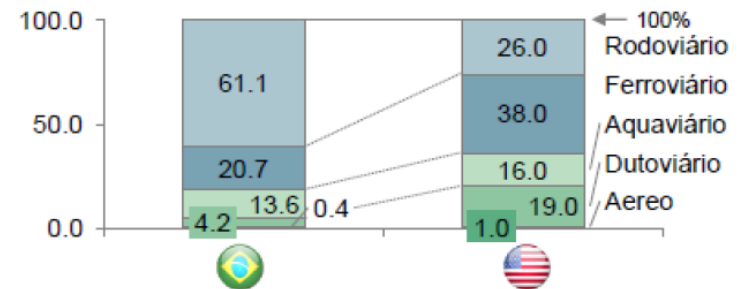
Infraestrutura brasileira é reconhecida de baixa qualidade

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

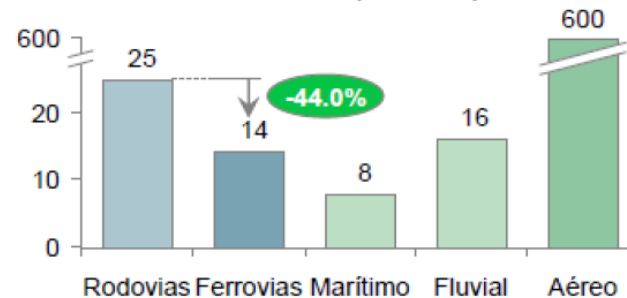


Mix de modais logísticos com foco em rodovias, um dos mais caros

Matriz de transporte (% de carga transportada)

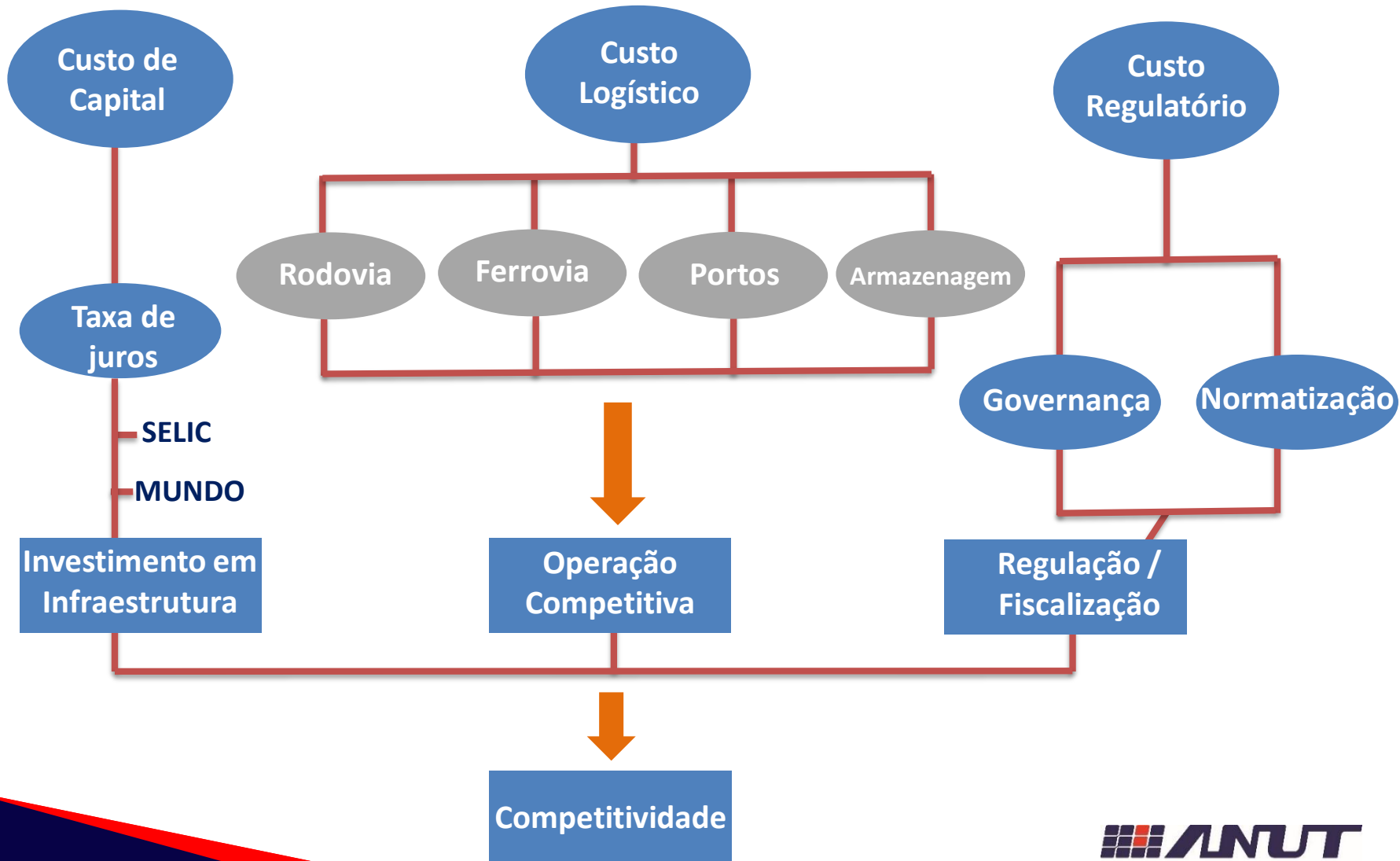


Custo dos modais Brasil (US\$/ton)



Fonte: Secretaria-Executiva do PPI

ELEMENTOS DO “CUSTO BRASIL”



Investidor corre para apostar em cenário de Selic abaixo de 5%

Taxas de juros no mundo

Em % ao ano

Posição*	País	Taxa
38º	México	8,00
46º	Rússia	7,00
49º	África do Sul	6,50
59º	Brasil	5,50
64º	Índia	5,40
65º	Indonésia	5,25
81º	China	4,25
102º	Malásia	3,00
158º	Zona do euro	0

Fonte: Bancos Centrais e Investing.com. Elaboração: Valor Data. * No ranking global - total de 162 países

Um dia após o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central deixar a porta aberta para novas reduções de juros, os investidores correram para colocar nos preços o cenário de Selic abaixo de 5%. O resultado das apostas foi claro: de ponta a ponta, os juros futuros tiveram forte queima de prêmio de risco, principalmente, nos vencimentos de curto prazo - mais sensíveis a expectativas de política monetária.

Com a queda das taxas de juros futuras, o mercado passou a projetar a Selic em cerca de 4,90% no fim deste ano, de acordo com os cálculos da Quantitas. São 80% de chances de corte de 0,50 ponto percentual na próxima decisão do Copom, em outubro, contra 20% de queda de 0,25 ponto. O movimento se estendeu ainda para as precificações de 2020, que praticamente zeraram as chances de uma elevação do juro básico no primeiro semestre do ano que vem.

Sob intenso volume de negócios, a taxa do contrato de Depósito Interfinanceiro (DI) para janeiro de 2020 caiu de 5,175% para 5,125%, enquanto a do DI para janeiro de 2021 recuou de 5,22% para 5,05%, depois de ter perdido o nível de 5% ao longo do dia.

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

2 (dois) IMPORTANTES PROBLEMAS

TABELA DE FRETES

MODELAGEM DAS CONCESSÕES

Equação Geral dos Custos de Transportes (EGCTr)

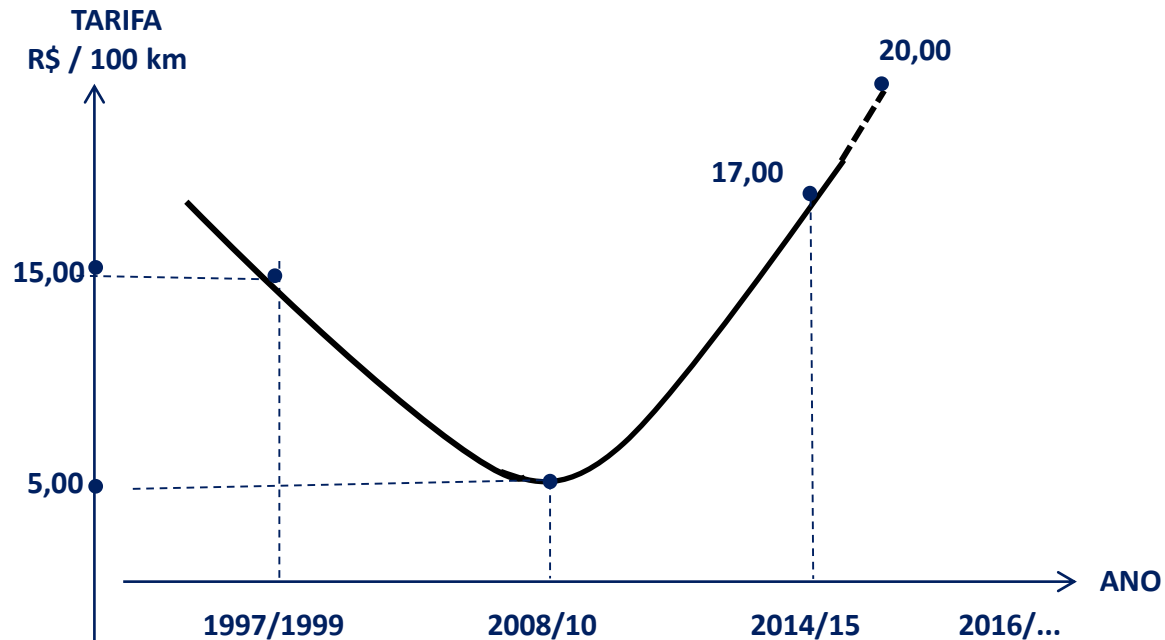
EGCTr =

f

1,8M de veículos de diferentes tipos e idades;
1.900 atributos do estado das rodovias;
10 mil tipos de produtos; diferentes
sazonalidades de produção e comercialização;
diferentes produtividades em instalações de
carga e descarga

Fonte: Apresentação ANUT no STF

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%)

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO SETOR DE RODOVIAS

REVOGAÇÃO DA TABELA DE FRETES

MODELAGEM DAS CONCESSÕES PELA MENOR TARIFA

FERROVIAS

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**
 - .. **10% do transporte com compartilhamento de via**
 - .. **Velocidade média de apenas 13 km/h;**
 - .. **Distância média percorrida de apenas 650 km;**
 - .. **80% da carga refere-se a minério de ferro (dedicado)**
 - .. **Modelo de Exploração: Vertical (monopólio)**
 - .. **Precificam fretes com base nos fretes rodoviários**

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***

CENÁRIO ATUAL

COMO PROMOVER A INTEGRAÇÃO DAS MALHAS ?



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)



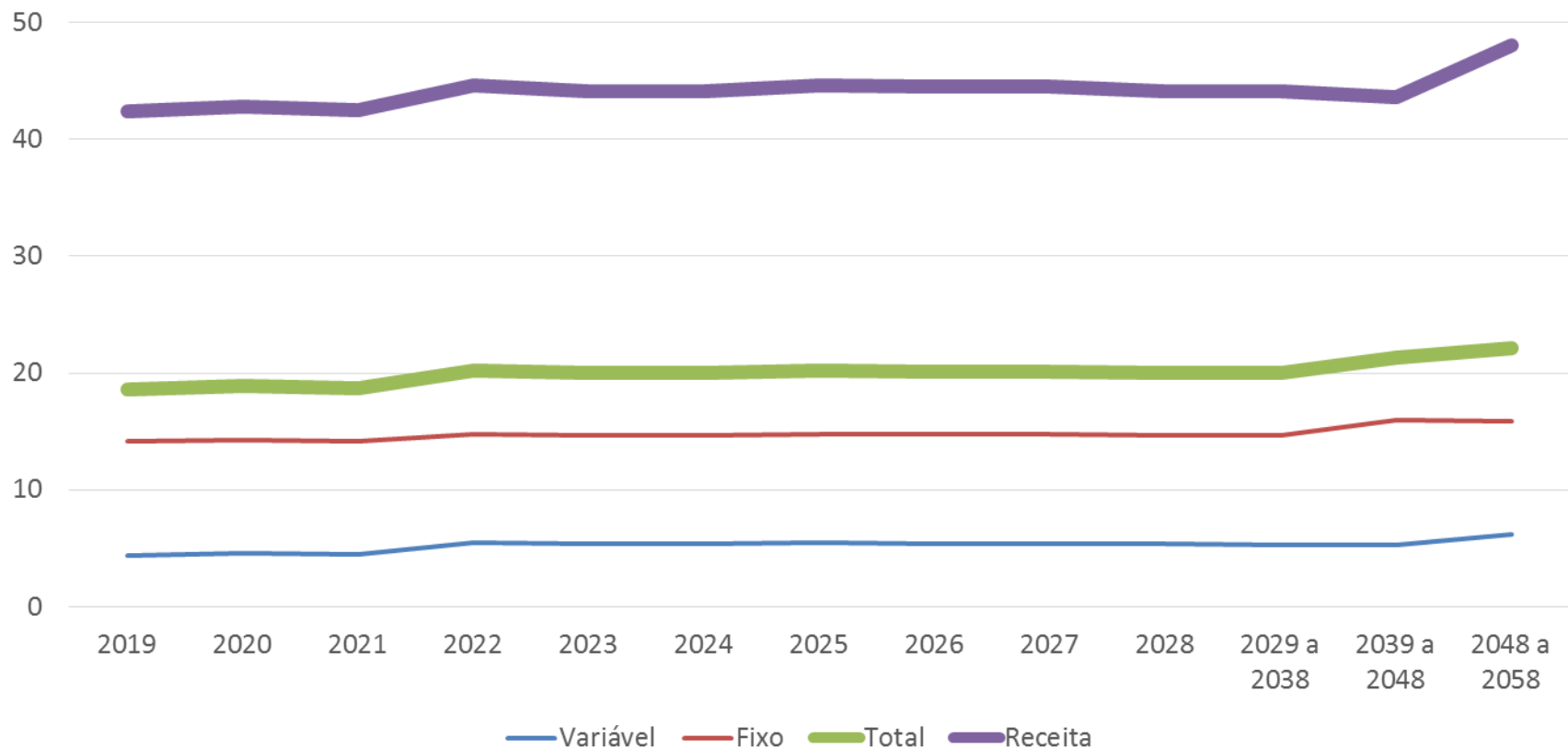
↑
TARIFA
(Direito de
Passagem)

CONCESSIONÁRIO

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

MALHA FERROVIÁRIA

Evolução Custo/Tarifa (médios)



PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO SETOR DE FERROVIAS

LIVRE ACESSO COM DIREITO DE PASSAGEM

OPERAÇÃO FERROVIÁRIA PELO OFI

INTEGRAÇÃO DAS MALHAS COM INTEROPERABILIDADE

PORTOS

SETOR PORTUÁRIO

Grandes Números (em milhões de toneladas/TEU e %)

Movimentação 2017: 1,086 bilhão de t

↑ 8,3%

var 2016-2017



64%

Granel Sólido

695,4

↑ 10,3%

Soja: ↑ 32,4%
Milho: ↑ 86,7%
Ponta da Madeira (MA): ↑ 14,2%
Paranaguá (PR): ↑ 16,9%



21%

Granel Líquido

230,2

↑ 3,8%

Importação: ↑ 17,2%
Exportação: ↑ 9,5%
Derivados de Petróleo (Imp.): ↑ 32,0%
Petróleo Bruto (Exp.): ↑ 19,0%



10%

Contêineres

106,2 t / 9,3 TEU

↑ 6,1% / ↑ 5,7%

Porto de Santos: ↑ 10,0%
Porto de Rio Grande: ↑ 16,6%
Cabotagem: ↑ 12,0%
Cabotagem Porto Público: ↑ 18,2%
Importação: ↑ 8,0%



5%

Carga Geral Solta

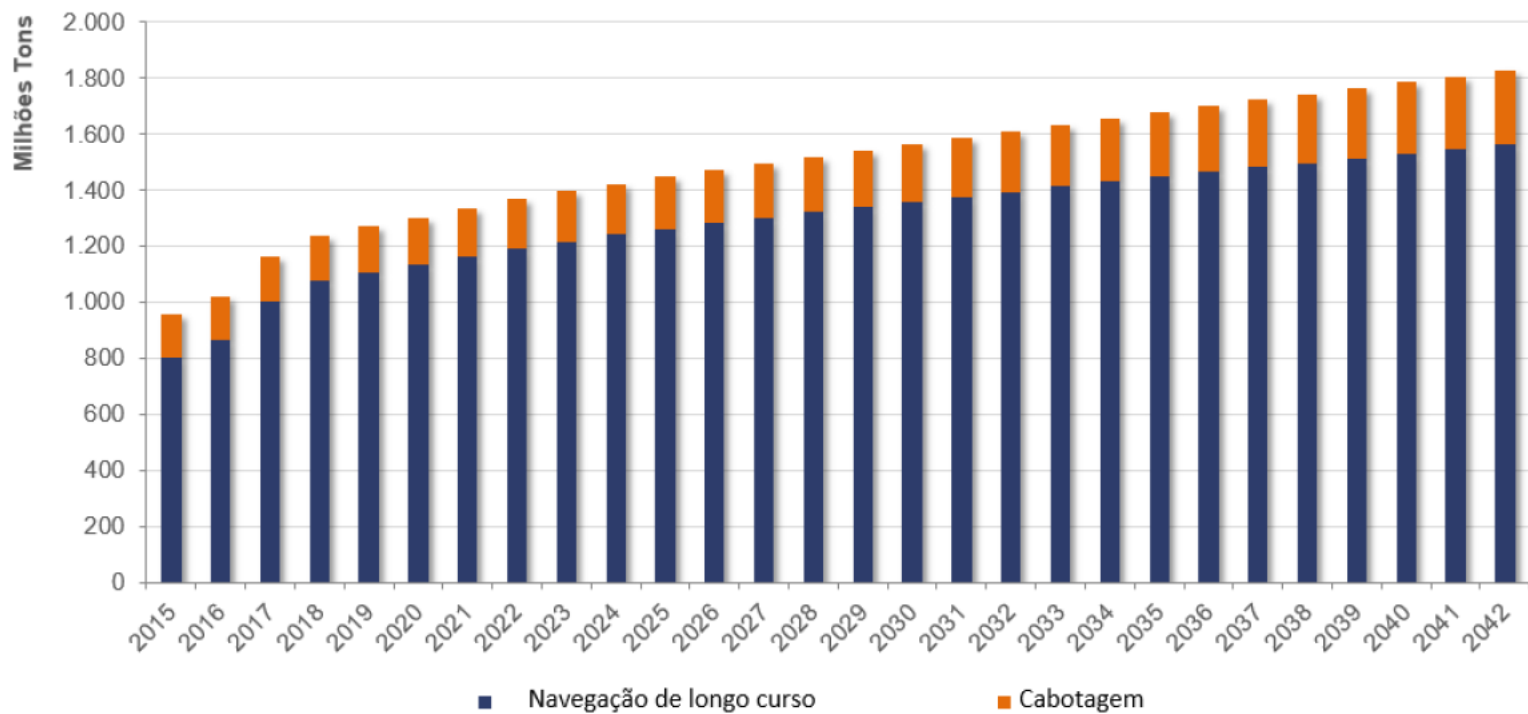
54,2

↑ 7,6%

Ferro e Aço - Exportação: ↑ 10,0%
Veículos Autom. - Exportação: ↑ 38,6%
Pecém - Exportação: ↑ 320,2%

Fonte: ANTAQ

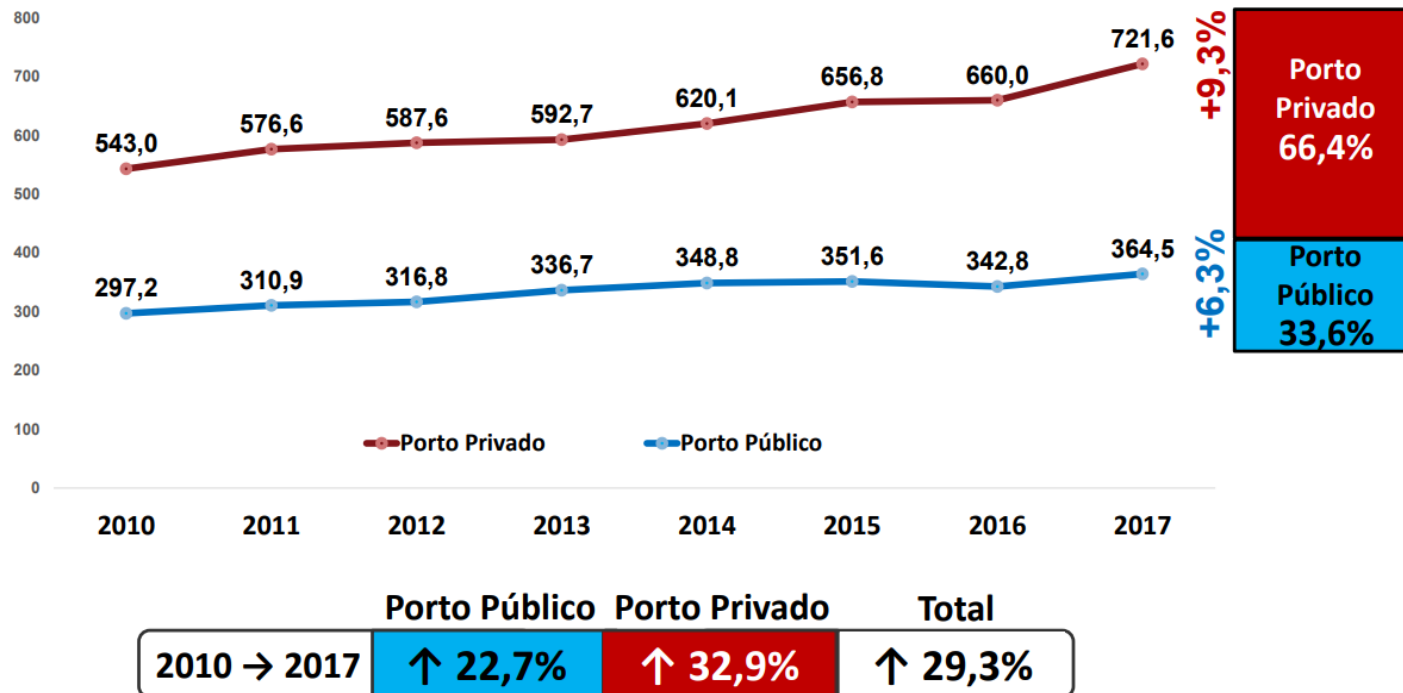
PERSPECTIVAS PARA O SETOR PORTUÁRIO



Crescimento de 103% de 2014 a 2042

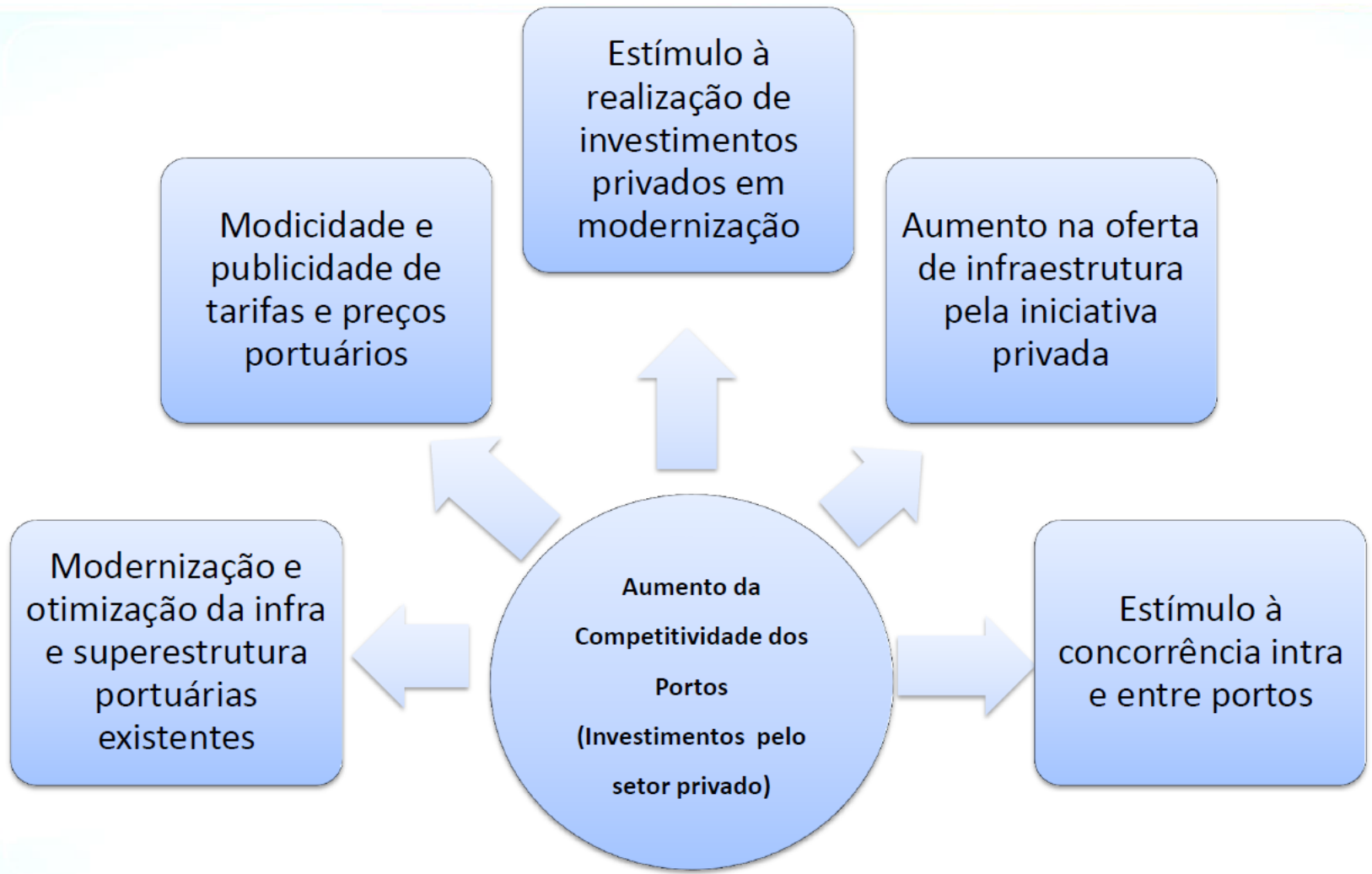
Fonte: SEP/ANTAQ

Evolução: Porto Público e Porto Privado (em milhões de toneladas)




Fonte: ANTAQ

DIRETRIZES DO NOVO MARCO REGULATÓRIO (LEI 12.815/13)



Fonte: ANTAQ/Elaboração SEP

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**
- **PRIVATIZAÇÃO / DESESTATIZAÇÃO**

PROPOSIÇÃO DE AJUSTES NO SETOR DE PORTOS

CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE DRAGAGEM

MAIOR ABERTURA AO SETOR DE CABOTAGEM

MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DE DOCAS COM “GOLDEN SHARE”

REGULAÇÃO DA ABUSIVIDADE DE PREÇOS

RECOMENDAÇÕES FINAIS

RECOMENDAÇÕES

- **Publicar diretriz governamental definindo modelo de concessão de rodovias pela menor tarifa;**
- **Atualizar o WACC;**
- **Propor alteração da Lei nº 8.987/95 – incluindo critério julgamento pelo menor prazo de concessão;**
- **Inserir a obrigatoriedade de que processos de Revisão e Reequilíbrio contratual somente após audiências públicas;**
- **Retirar da modelagem de concessão de rodovias despesas e investimentos que não digam respeito aos serviços a serem prestados;**
- **Inserir o OFI em todos os contratos de ferrovias;**
- **Redesenhar projetos de acessos aos portos para o Modelo “Open Access”;**
- **Atualizar Agenda Regulatória da ANTT com foco na competitividade;**
- **Modelar Desestatização de Cias. Docas, inserindo “Golden Share”**

REFERÊNCIAS DA ANUT

ANUT

**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE
CARGA**

anut@anut.org.br

(21) 2532 - 0503