

TRANSPORTE PARA O COMÉRCIO E INTEGRAÇÃO REGIONAL

PAINEL 2: CUSTOS DE TRANSPORTE NAS EXPORTAÇÕES
BRASILEIRAS: COMO SOLUCIONAR OS GARGALOS?

SEGMENTO MARÍTIMO

José Antonio C. Balau
01/10/2008



1. O Comércio exterior brasileiro e a evolução no transporte de contêineres
2. Terminais de contêineres: situação atual

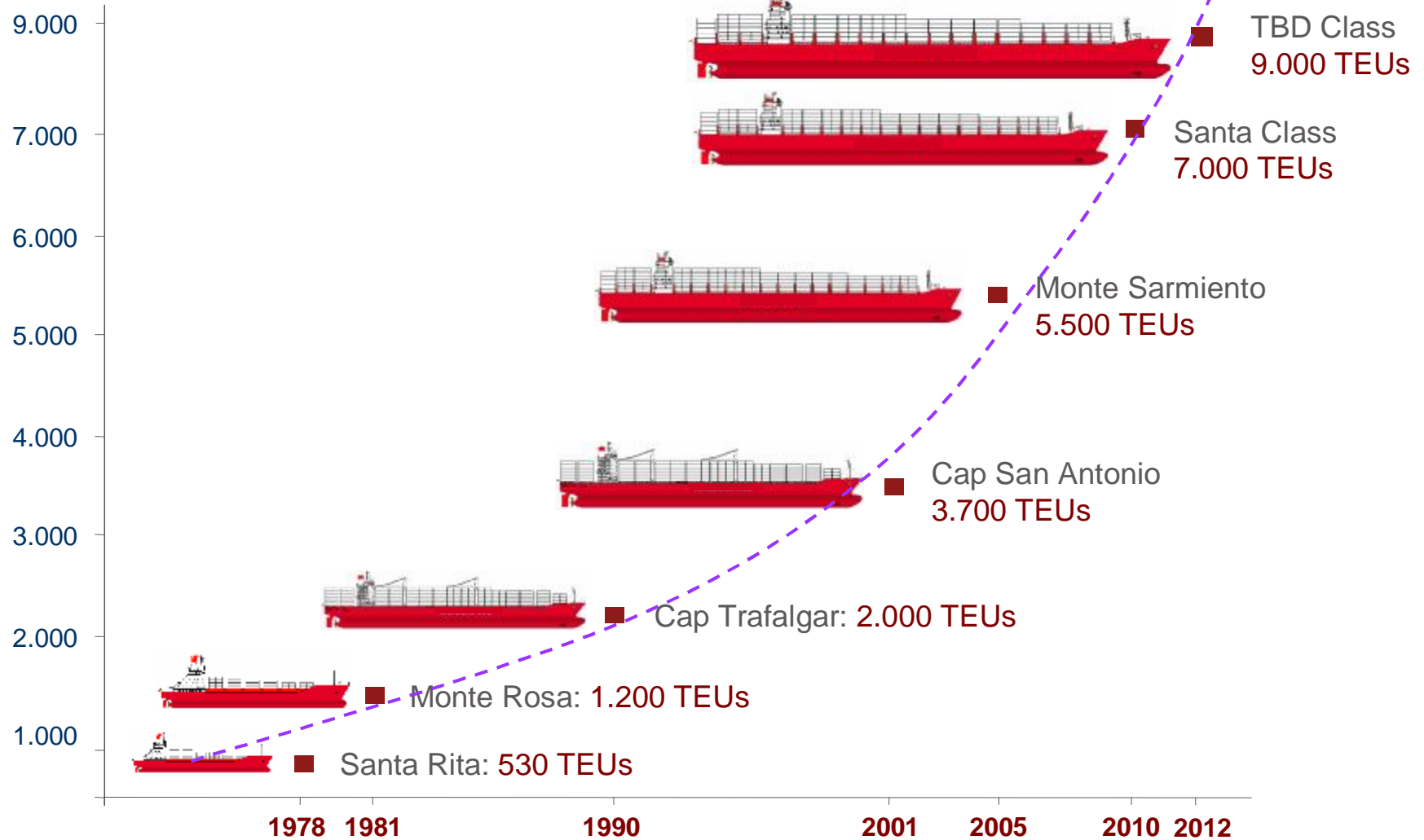


1. O Comércio exterior brasileiro e a evolução no transporte de contêineres
2. Terminais de contêineres: situação atual



Evolução da frota da Hamburg Sud/Aliança nos serviços da Costa Leste da América do Sul

Capacidade em Teus

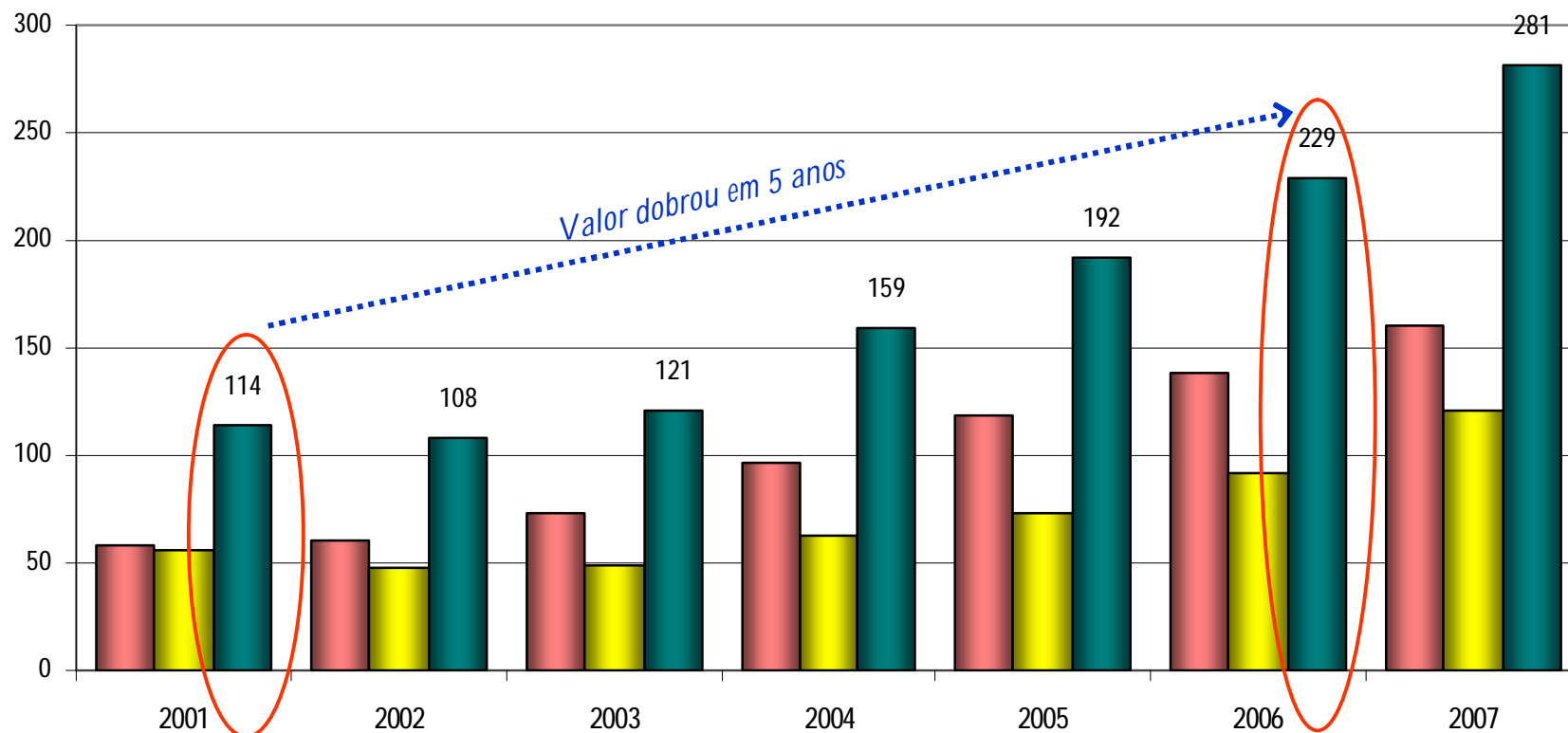


Navio 5.500 TEUs atracado em Santos (05/2.005)



Comércio exterior brasileiro (valor USD FOB)

(em milhões de USD)



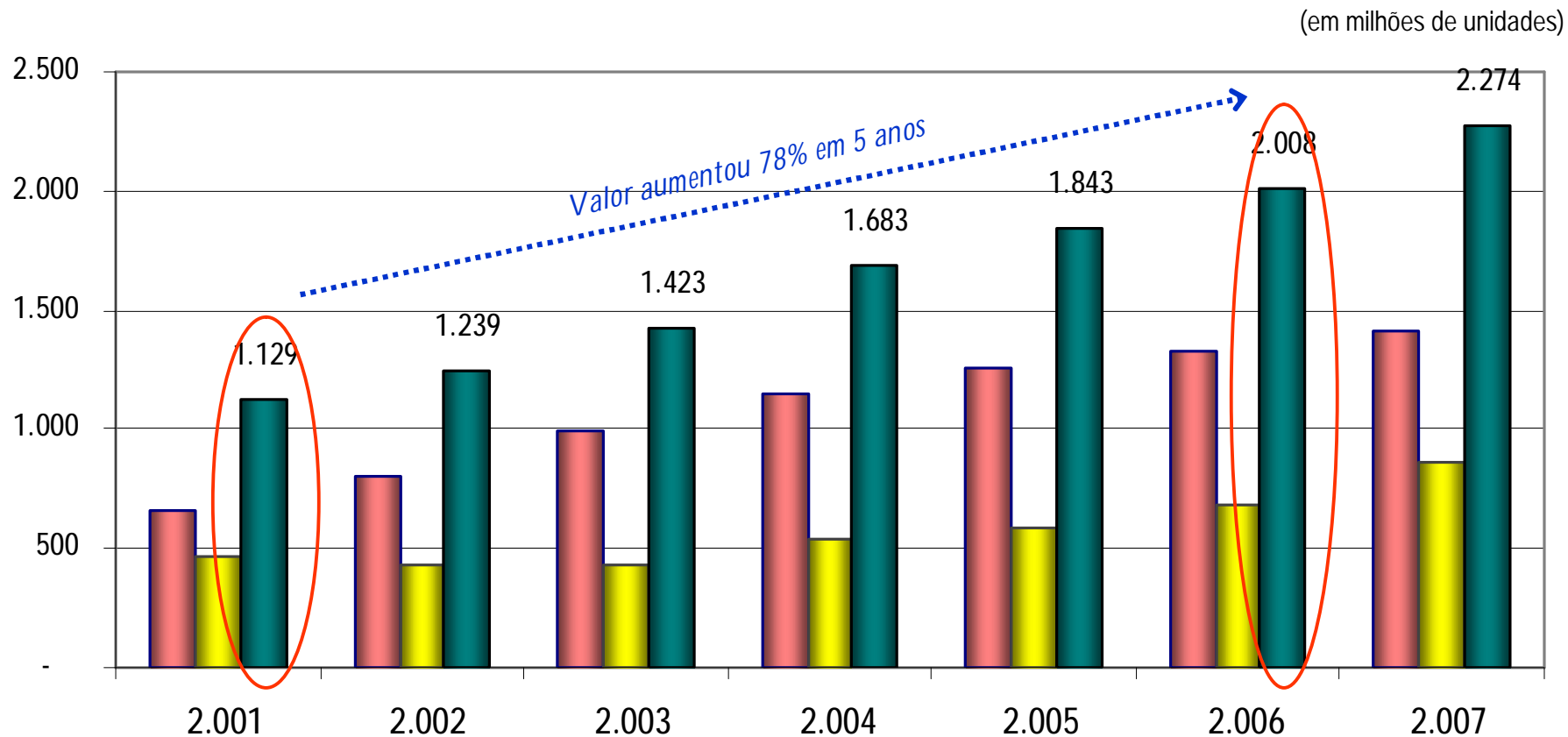
Fonte: IPEADATA

■ Exportação ■ Importação ■ Exp+ Imp

23%



Evolução das EXP & IMP em contêineres no Brasil (em unidades)



Fonte: DATAMAR

■ Exportação

■ Importação

■ Exp+ Imp

Obs: Não inclui Cabotagem, Vazios e/ou Transbordo.



1. O Comércio exterior brasileiro e a evolução no transporte de contêineres
2. Terminais de contêineres: situação atual



Principais portos brasileiros



Movimentação de contêineres nos principais portos brasileiros

Evolução do volume de contêineres (cheios + vazios em milhares de unidades)

PORTOS	1.996	2.001	2.006	2.007	% Cresc. 07/01
Santos	547	713	1.604	1.660	133%
Portos de Santa Catarina (Itajaí+SFS)	127	255	525	570	124%
Portos do Rio de Janeiro (RJ+SEP)	130	199	418	440	121%
Rio Grande	109	211	330	355	68%
Paranaguá	77	162	288	340	110%
Vitória	57	72	192	205	185%
Manaus (*)	54	62	124	175	182%
Portos da Região Nordeste (Salvador, Suape, Pecém e Fortaleza)	89	154	371	430	179%
Outros	76	99	152	150	52%
Brazil	1.266	1.928	4.004	4.325	124%



Fonte: ANTAQ e autoridades portuárias/ terminais

(*) Porto público + terminais privados



Portos brasileiros: principais limitações

Déficit de capacidade (retroárea) dos terminais de contêineres e da infra-estrutura de acesso

Falta de dragagem nos canais de acesso



Como consequência:



Longa espera para atracação dos navios

Baixa produtividade de carga/descarga

Utilização parcial da capacidade dos navios

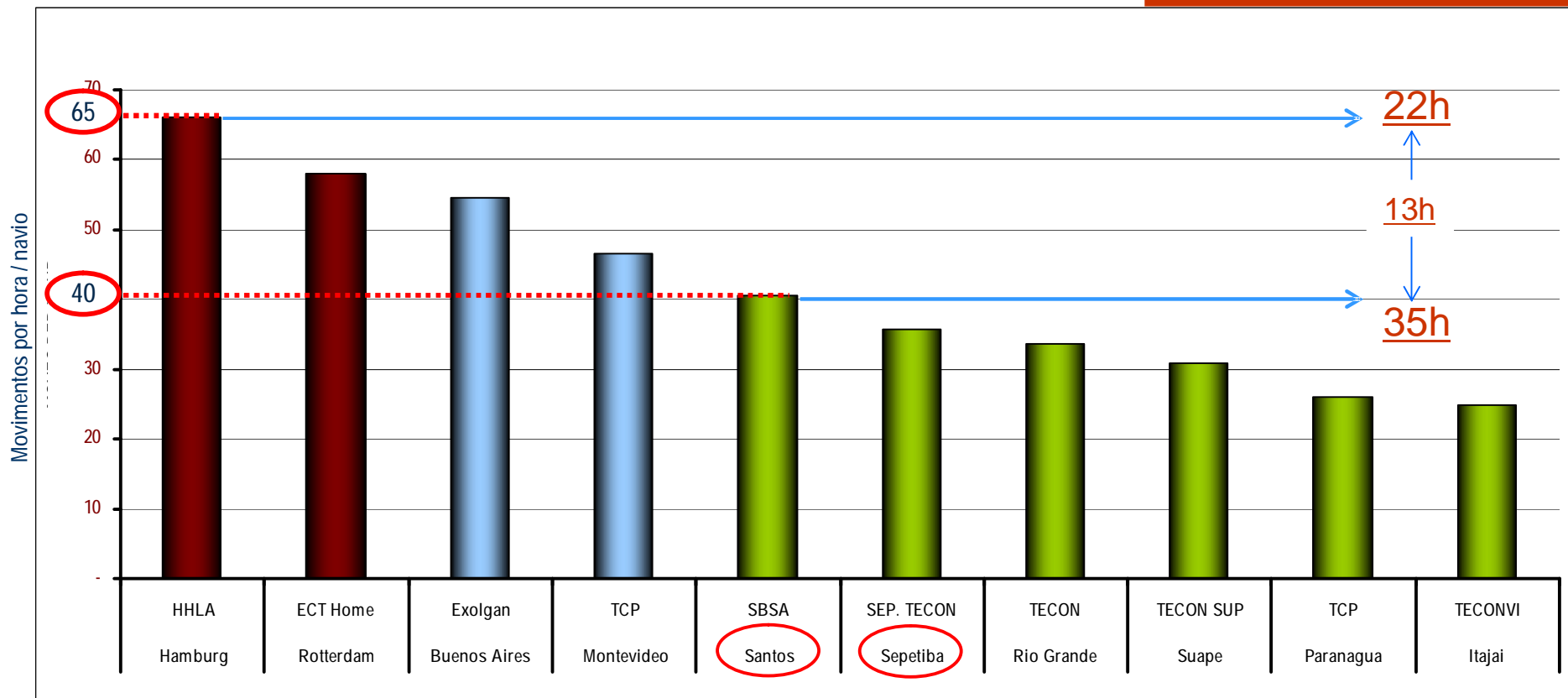


Produtividade média por terminal (contêineres/hora/navio)(*)

n 2007

Performance média

Exemplo – tempo de operação:
navio 1.400 movimentos



(*) Todas as informações sobre produtividades e esperas desta apresentação referem-se exclusivamente aos navios Hamburg Süd e Aliança, com média 52 escalas por mês



a) Desejável: **atracação na chegada**

b) Realidade:

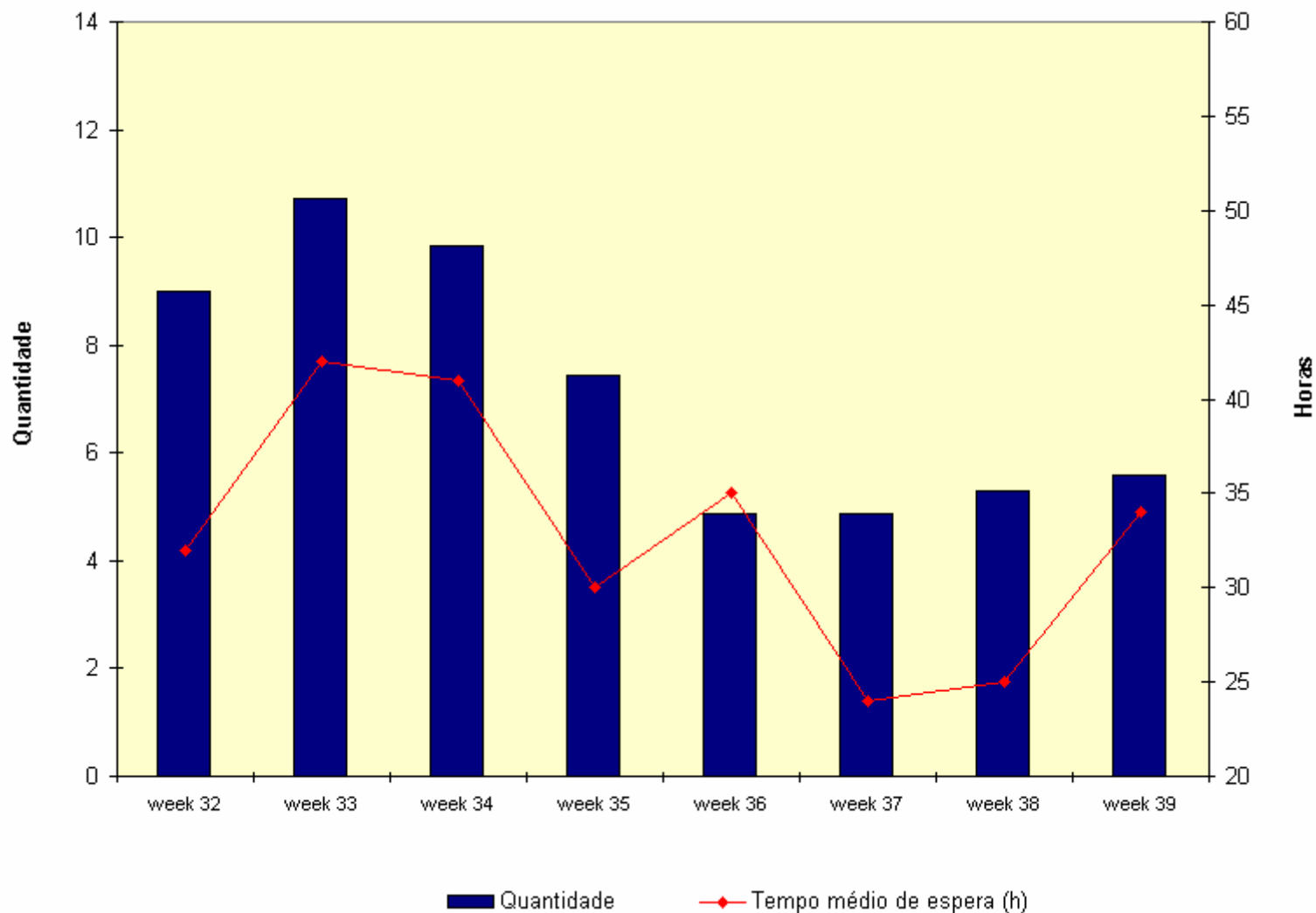
Espera para atracação	% escalas
Até 3h	31%
3h - 6h	15%
6h - 12h	19%
Acima 12h	35%
Total	100%

Obs:

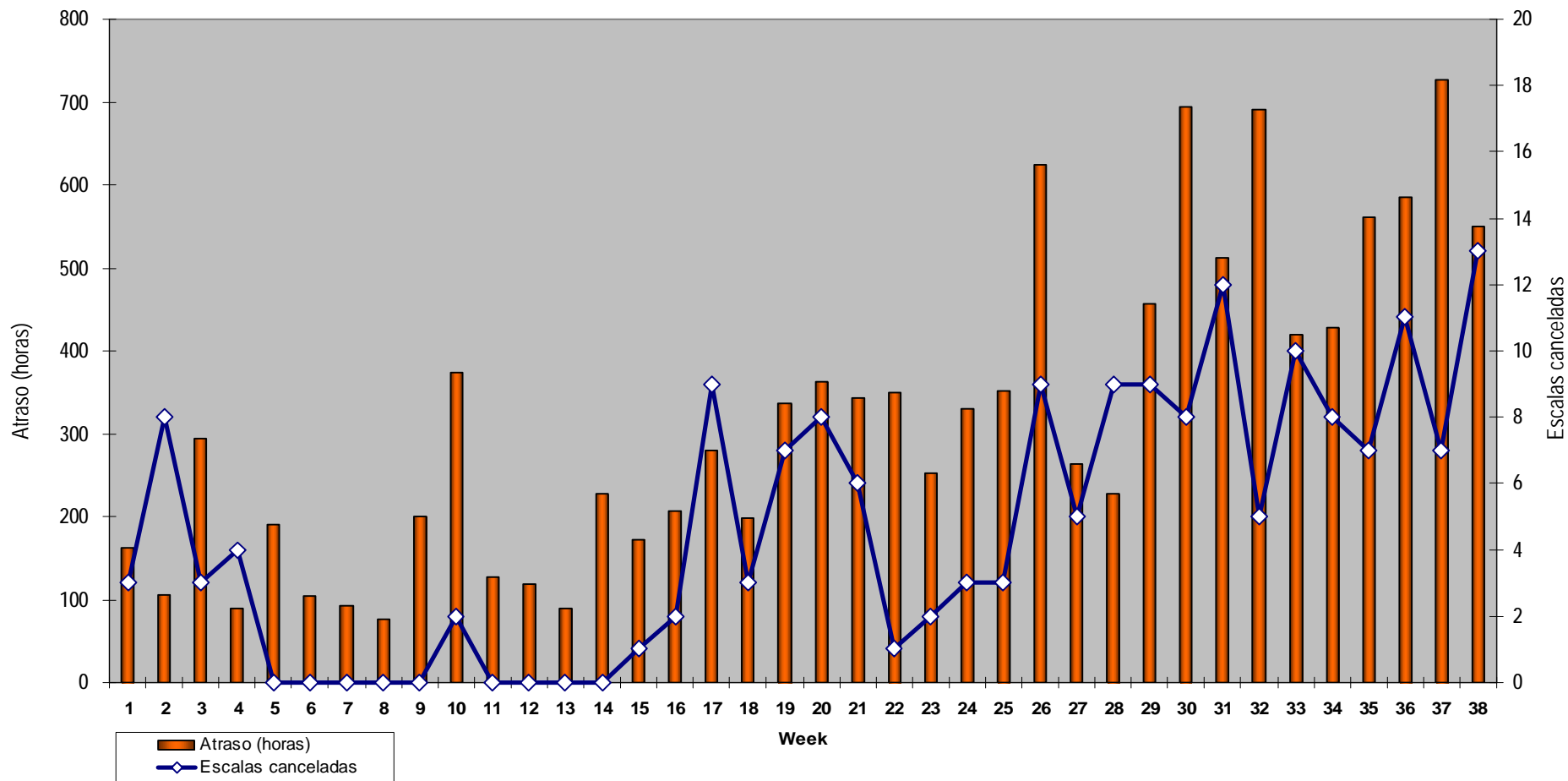
Acima 24h	15%
-----------	-----



Navios aguardando berço em Santos – média de navios/dia e tempo médio de espera (h)



ALIANCA/H SUD: atrasos semanais e escalas canceladas - 2008



Conclusão

Total de retroárea em 2.007:	3.2 milhões m ²
Capacidade nominal (*):	3.2 milhões cont.
Movimentação efetiva:	4.3 milhões cont.
Déficit em 2.007:	1.1 milhões m²
Movimentação estimada para 2.012:	8.6 milhões cont.

(*) Compatível com serviços de alta performance do terminal (padrão portos europeus e asiáticos)

Portanto a área portuária deve aumentar nos próximos 5 anos em **5.4 milhões m²**



Exemplo Santos: Capacidade insuficiente nos terminais em 2.007

		2001	2007	Cresc. (%)
Demanda	Volume de contêineres (unid.)	714.000	1.680.000	135%
	Retroárea (m ²)	710.000	900.000	27%
Infra-estrutura	Extensão do cais (m)	2.410	2.560	6%
	Guindastes (unid.)	14	25	79%

(+85%)

(*) 2001 com equilíbrio entre demanda e infra-estrutura

**Conclusão: A área junto ao cais é o fator crítico.
Em 2.007, havia um déficit de 780.000m²**



Terminais públicos arrendados (2.007)

	Retroárea (m ²)	Comp. do Pier (m)	Movimentação total	Portainer	MHC
			Box		
TECON RIO GRANDE	250.000	600	420.000	2	3
TECONVI	152.000	740	375.000	-	3
SÃO FRANCISCO SUL	111.000	400	200.000		
NAVEGANTES	270.000	900	8.000	3	2
TCP	293.000	680	330.000	3	1
SBSA	486.000	760	840.000	11	1
T-37	116.000	1.100	510.000	7	-
TECONDI	100.000	410	185.000	-	4
RODRIMAR	70.000	320	90.000	-	2
STSA	400.000	540	180.000	4	2
T-1	140.000	545	142.000	3	-
MULTI-RIO	167.500	533	150.000	2	3
TVV	108.000	450	208.000	2	-
TECON SALVADOR	74.000	454	160.000	2	-
TECON SUAPE	290.000	660	165.000	4	-
OUTROS	200.000		320.000		
TOTAL	3.227.500	9.092	4.283.000	43	21



Terminais privados de uso misto

Evolução do projeto

	Emraport	Portonave	Itapoá
Início do projeto	1.999	1.997	1.997
Autorização ambiental	2.006	2.005	2.003
Autorização Antaq	2.006	2.004	2.005
Início de construção	2.007	2.005	2.007
Início de operação	2.010	2.007	2.009

Características técnicas

	Berços	Pátio para contêineres (m ²)	Capacidade (contêineres/ano)
Emraport (Santos)	3	600.000	600.000
Portonave (SC)	3	320.000	320.000
Itapoá (SC)	2	560.000	560.000
Total		1.480.000	1.480.000



Impacto da ineficiência portuária nos serviços da Hamburg Sud em 2.007 na América do Sul

Total de horas aguardando atracação nos portos (apenas navios da Hamburg Sud)

Porto	(Horas)	Escalas canceladas
Manaus	895	-
Nordeste	1.316	19
Salvador	1.530	13
Rio / Itaguaí / Vitória	2.504	37
Santos	6.296	9
Paranaguá	1.038	2
Itajaí / São Fco Sul	1.128	7
Rio Grande	1.063	15
Montevideo	1.191	10
Buenos Aires	259	7
Total	17.220 ⁽¹⁾	119 ⁽²⁾

Equivalente a 2 navios parados durante todo o ano na costa ($2 \times 365 \times 24 = 17.520h$)
 Corresponde a 5% do total de escalas programadas



Infra-estrutura portuária

Conclusões:

- a. O desenvolvimento atual dos terminais de contêineres está muito **aquém da demanda** (dobra a cada 5 anos); **DEFICIT DE RETROÁREA DOS PORTOS PARA ATINGIR A DEMANDA PREVISTA PARA 2012, INCLUINDO OS TPM, É DE 3,9 milhões DE m2.**
- b. Os **canais de acesso aos portos** e os **terminais de contêineres** precisam **crescer e modernizarem-se** na mesma velocidade com que crescem as dimensões dos navios;
- c. A **falta de disponibilidade de berços para atracação**, as **barras congestionadas**, as **baixas produtividades** tornam os terminais de contêineres ineficientes e agregam custos ao comércio exterior brasileiro.
- d. As **vias de acesso terrestre** (rodoviário e ferroviário), assim como áreas pulmão para o estacionamento de carretas devem ser melhoradas e ampliadas;

Ou seja, ações urgentes devem ser implementadas para que não tenhamos o temido **"apagão portuário"** já nos próximos 2 anos;

Expectativas positivas

- a. A criação da **Secretaria Especial de Portos** em 5 de setembro de 2.007, liderada pelo **Ministro Pedro Brito**, reportando-se diretamente ao Presidente da República;
- b. **Nova Diretoria da ANTAQ** desde 19 de outubro de 2.006, liderada pelo Sr. Fernando Fialho, promovendo a adequação da legislação vigente, obedecendo a Lei 8.630;
- c. O Programa de Aceleração do Crescimento (**PAC**) do Governo Federal, direcionando **R\$2.6 bilhões para o setor portuário** no período de 2.007 a 2.010;
- d. O **Programa Nacional de Dragagem** (MP 393) publicado em 19 de setembro de 2.007;
- e. A disponibilidade de recursos privados para investir na infra-estrutura portuária do Brasil sugere 2 ações que mudarão radicalmente o segmento portuário:
 1. **Estender os atuais contratos de arrendamento dos terminais públicos até 50 anos, conforme limite definido na Lei 8.630.**
 2. **Estabelecer legislação que defina regras claras para atrair novos investimentos em terminais privativos de uso misto.**



Itapoá – Layout final



Navio 5.500 Teus no canal de acesso de Santos (05/2.005)





MUITO OBRIGADO!!