

GARGALOS LOGÍSTICOS

PARA O DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO E BAIANO



Salvador, 22 de Novembro de 2013

Ministério dos
Transportes



LOGÍSTICA DE TRANSPORTES

O objetivo de um estudo de logística é o transporte do maior número de mercadorias, com o mínimo custo e menor tempo possível.

- O **transporte** é uma das principais funções logísticas;
- Representa a **maior parcela dos custos logísticos** na maioria das organizações;
- Tem papel fundamental no desempenho de diversas dimensões do Serviço ao Cliente;
- Representa, em média, cerca de 60% das despesas logísticas.

PREMISSA BÁSICA DO SETOR

O setor de Transportes como catalisador do desenvolvimento nacional

- Estruturando corredores para escoamento da produção;
- Reduzindo os níveis de ineficiência;
- Estimulando maior participação da hidrovia e da ferrovia;
- Apoiando a integração da América do Sul e o desenvolvimento do turismo.

SITUAÇÃO GERAL - DIAGNÓSTICO

RODOVIAS:

- A Logística no Brasil é dependente do transporte rodoviário;
- As vias operam no limite de sua capacidade e com baixa produtividade;
- Existe a necessidade de duplicação em muitos trechos.

FERROVIAS:

- Dois terços da malha ferroviária não são explorados;
- Velocidade média baixa, em torno de 25 km/h, devido a transposição em travessias urbanas e traçado geométrico da via deficiente.

HIDROVIAS:

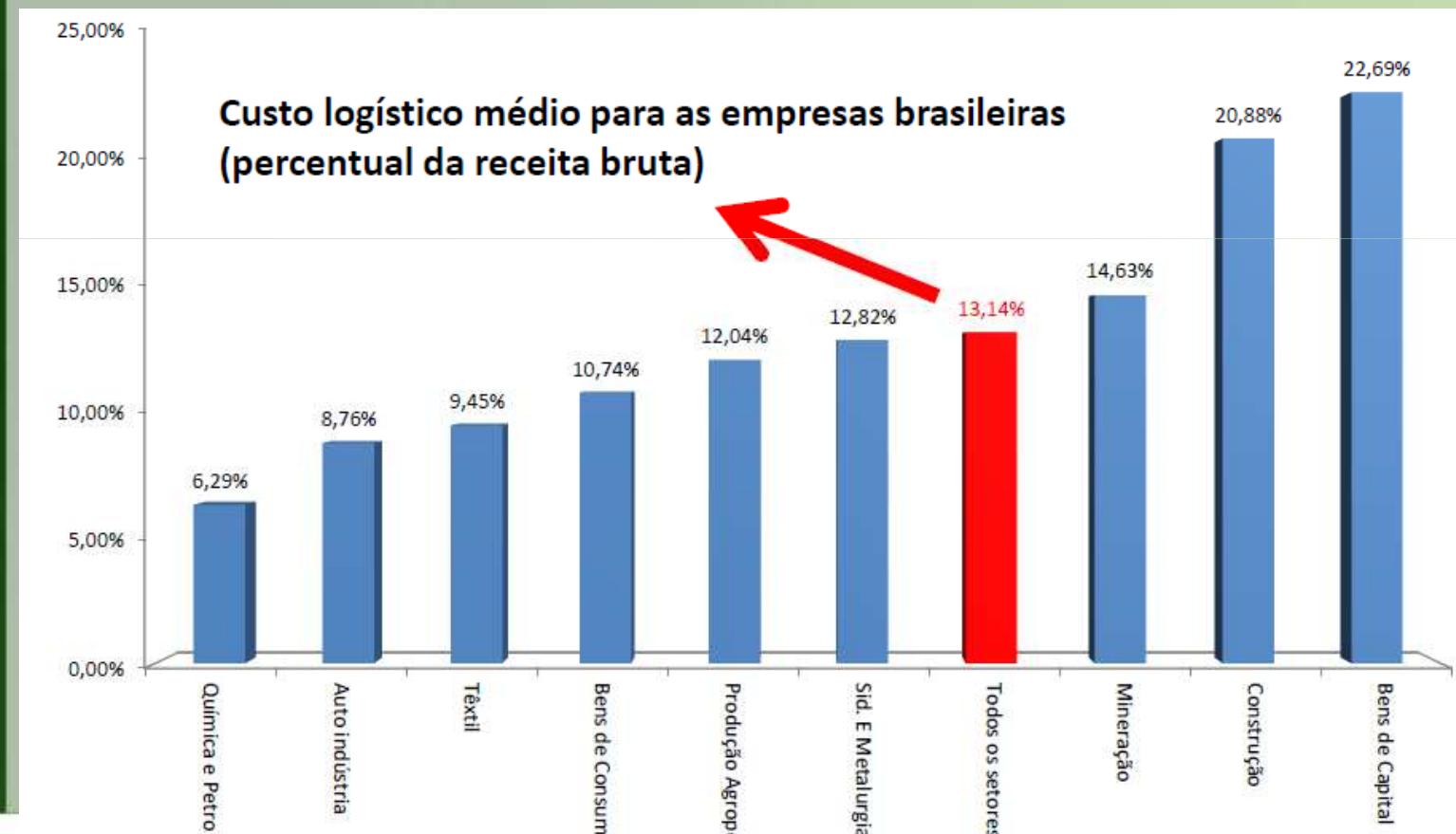
- Poucos rios navegáveis próximos aos centros de produção e distribuição;
- Rios com baixa profundidade, exigindo investimentos em dragagens;
- Necessidade de grandes investimentos para derrocamento de pedrais e aquisição de equipamentos de carga.

CABOTAGEM:

- Baixa oferta de navios;
- Baixa eficiência de portos;
- Alto custo do transbordo intermodal.

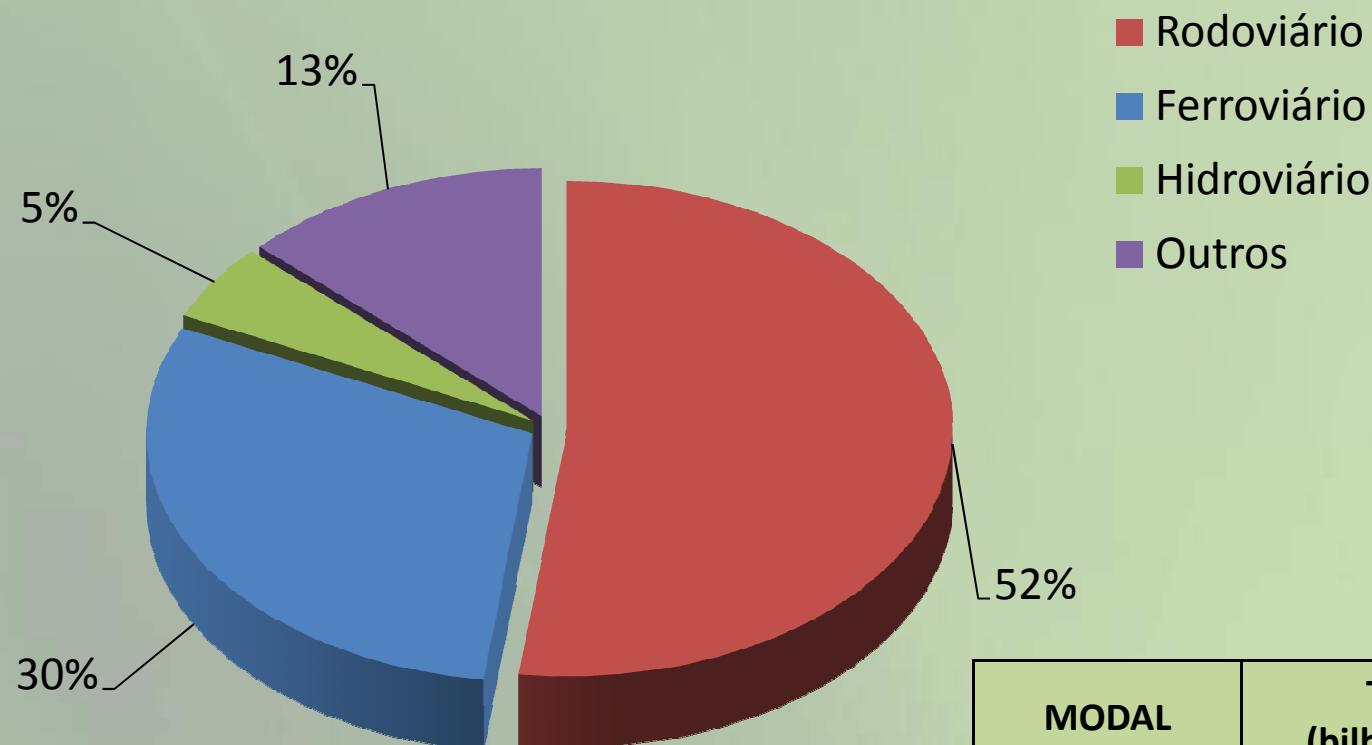
CUSTO LOGÍSTICO EM RELAÇÃO À RECEITA

- Estudo realizado pela FUNDAÇÃO DOM CABRAL com 126 empresas que juntas tem faturamento de cerca de 20% do PIB brasileiro;
- Objetivo do estudo é avaliar os custos logísticos para as empresas que operam no país.



Fonte: Fundação Dom Cabral – 2012

MATRIZ DE TRANSPORTES ATUAL

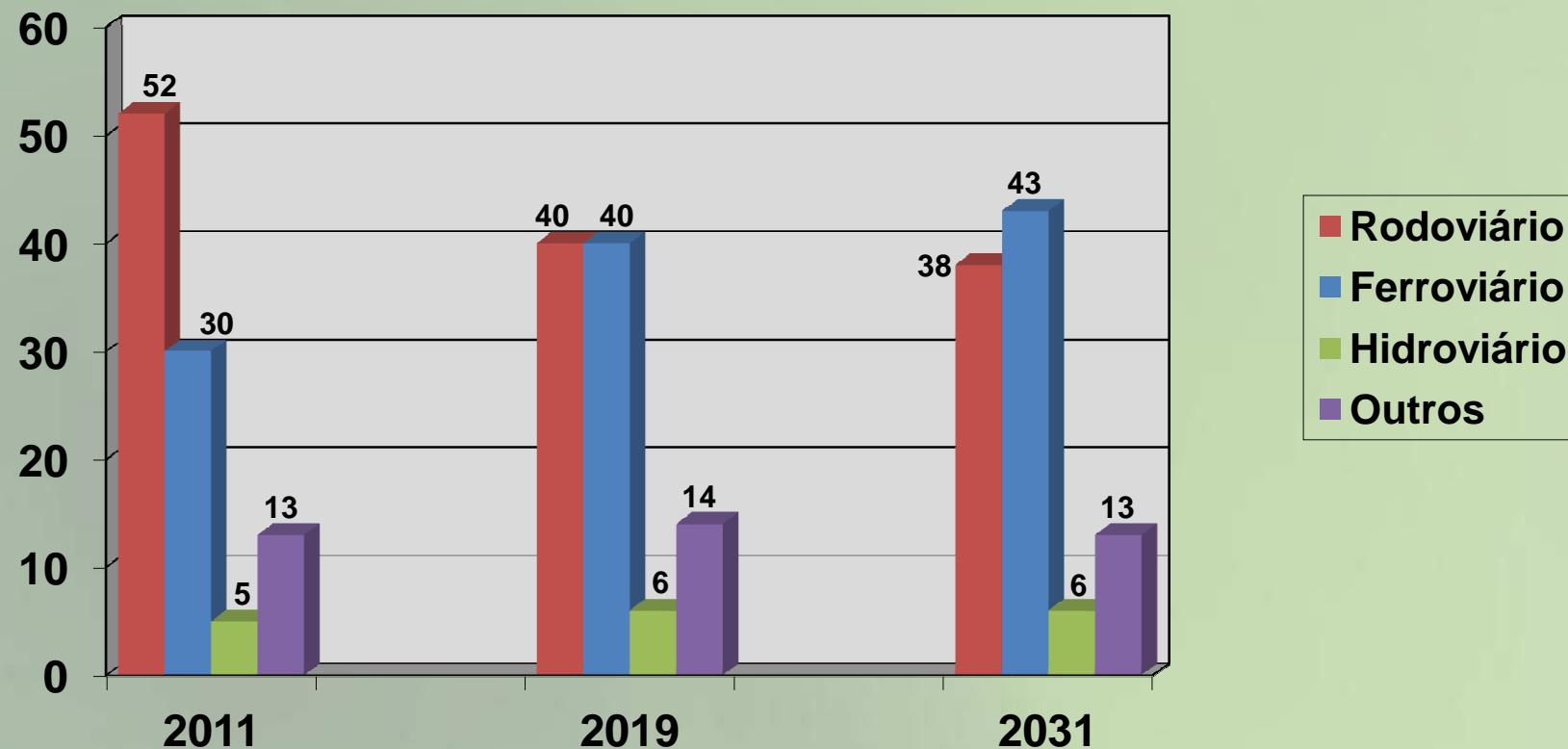


Fonte: SPNT – 2011

Ministério dos
Transportes



PERSPECTIVA PARA A MATRIZ DE TRANSPORTES



Fonte: SPNT/MT – PNLT 2011 (revisão de metas)

Outros: dutoviário e cabotagem

Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

ESTRATÉGIAS PARA ALTERAÇÃO DESSE QUADRO

Novo patamar de investimentos públicos e privados

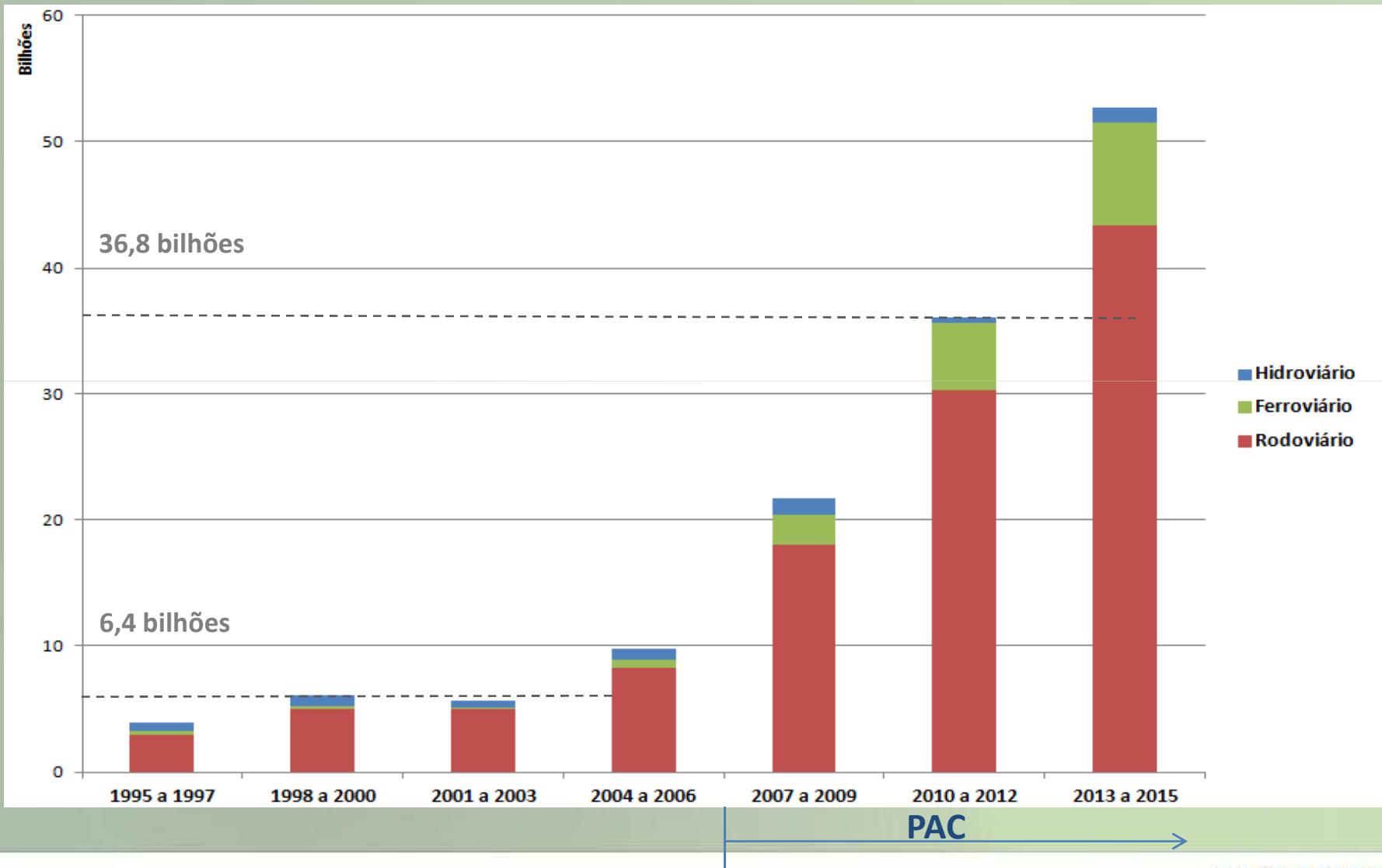
Resgate do planejamento permanente

- Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT (concluído em 2007 e revisado nos anos de 2009 e 2011)
- Plano Nacional de Logística Integrada – PNLI (em elaboração pela EPL, com conclusão em setembro/2014)

Expansão dos Investimentos Públicos e Privados em Infraestrutura

- Programa de Aceleração do Crescimento – PAC
- Programa de Investimentos em Logística – PIL
- Arrendamento de Terminais Portuários e Autorizações para Terminais de Uso Privativo
- Concessões de Aeroportos e Estímulo da Aviação Regional

INVESTIMENTO PÚBLICO RODOVIAS, FERROVIAS E HIDROVIAS (1995 A 2015)



Infraestrutura de Transportes

Rodoviária

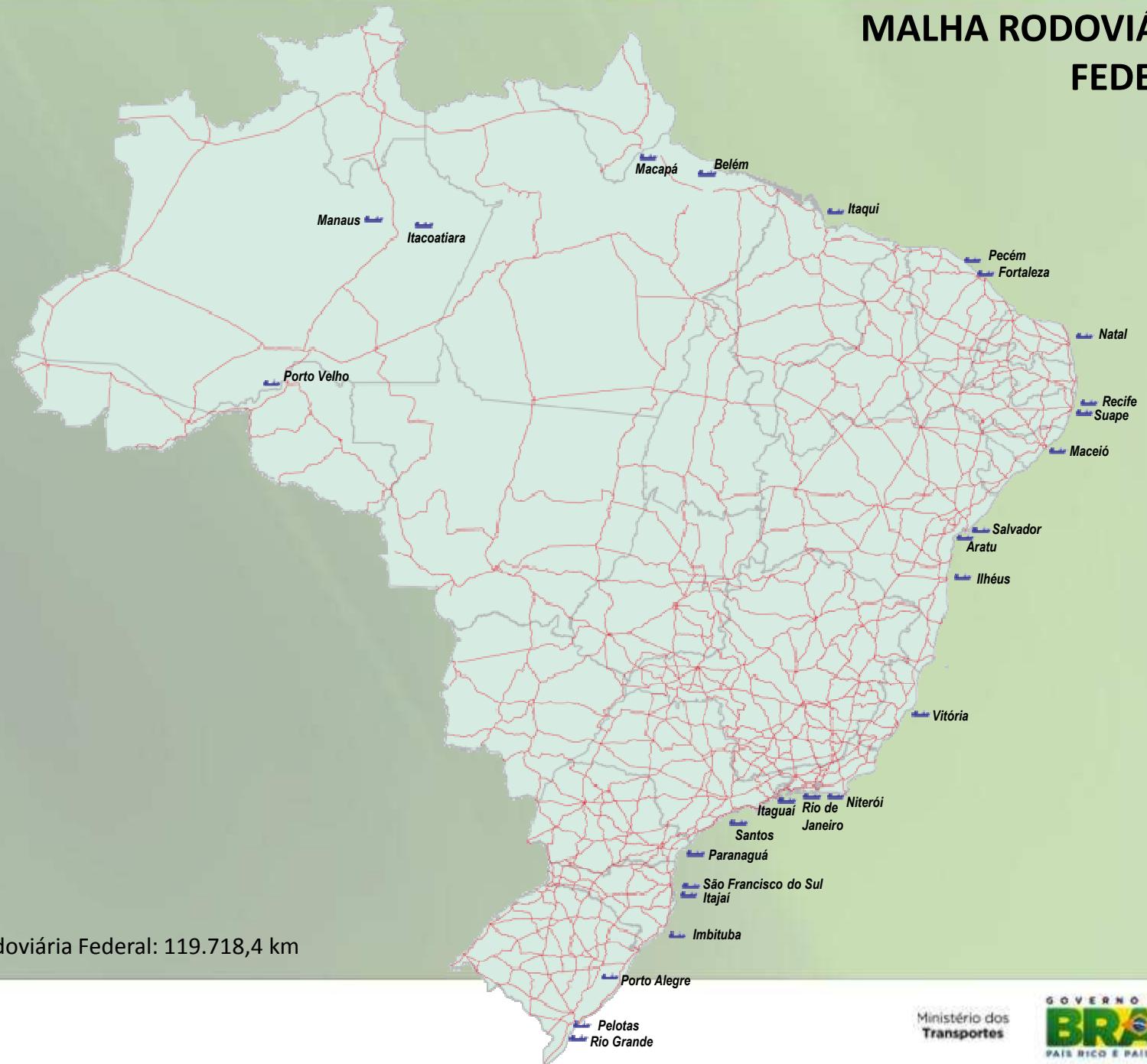
PORTOS BRASILEIROS



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

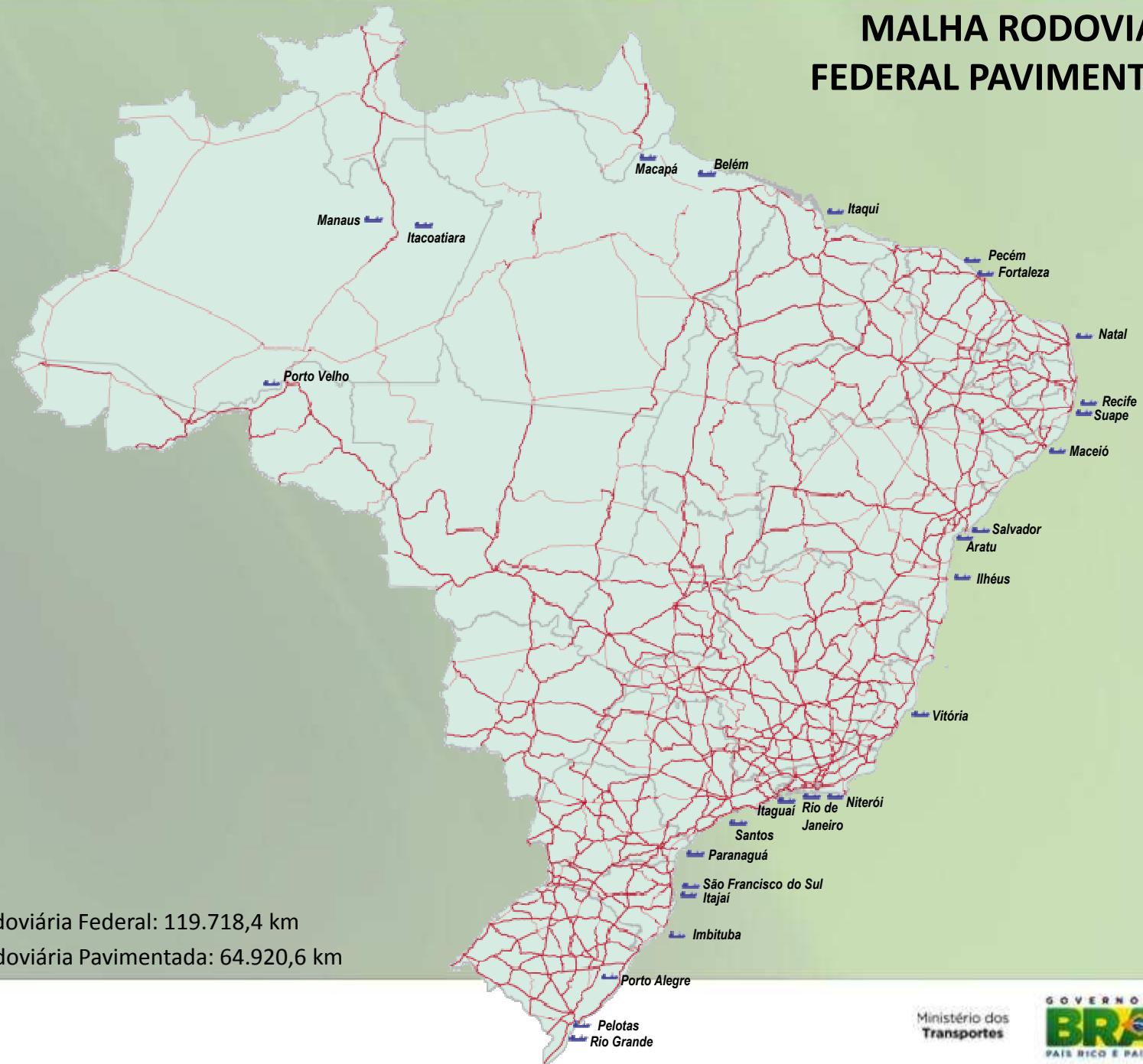
MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

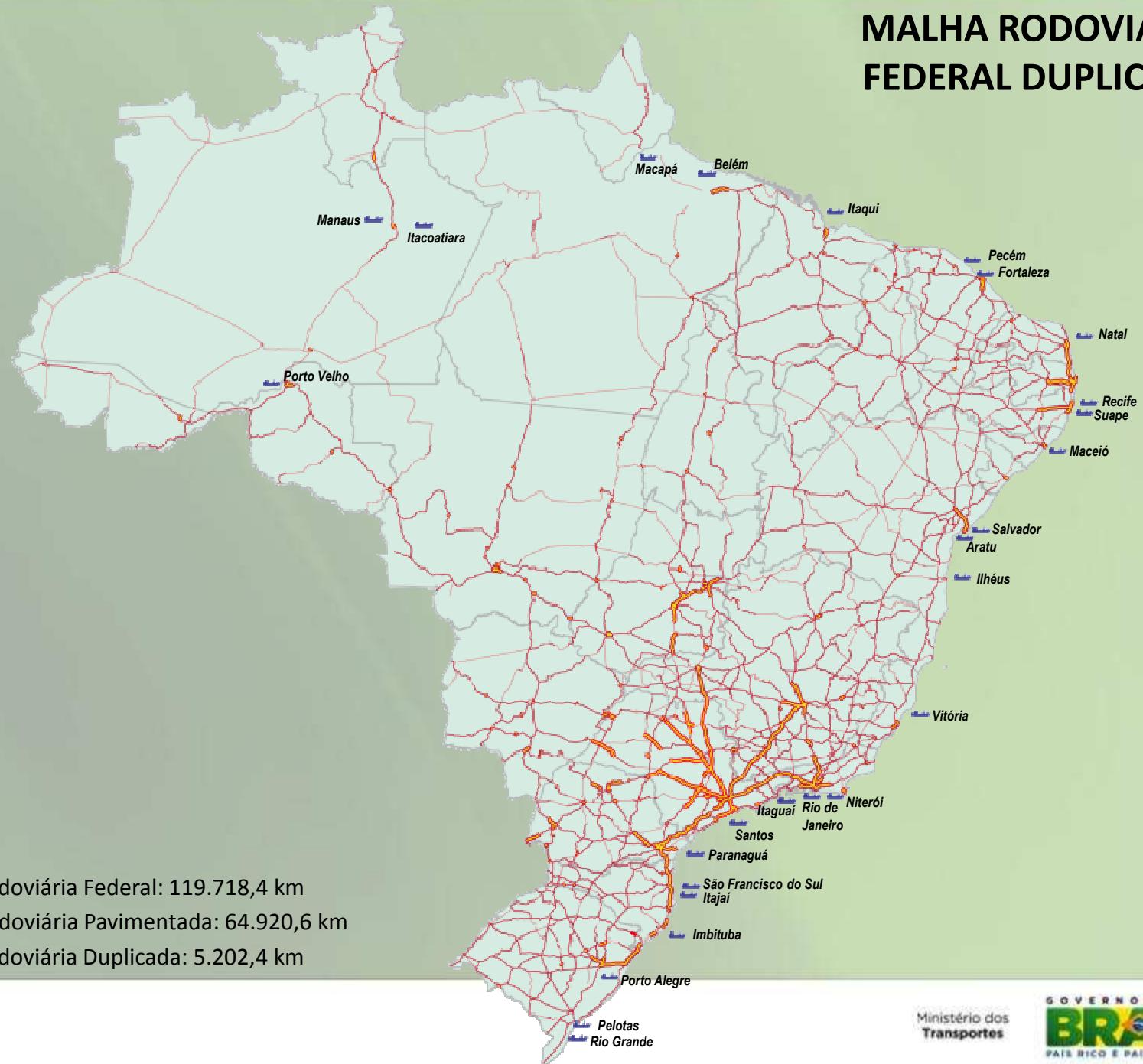
MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL PAVIMENTADA



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

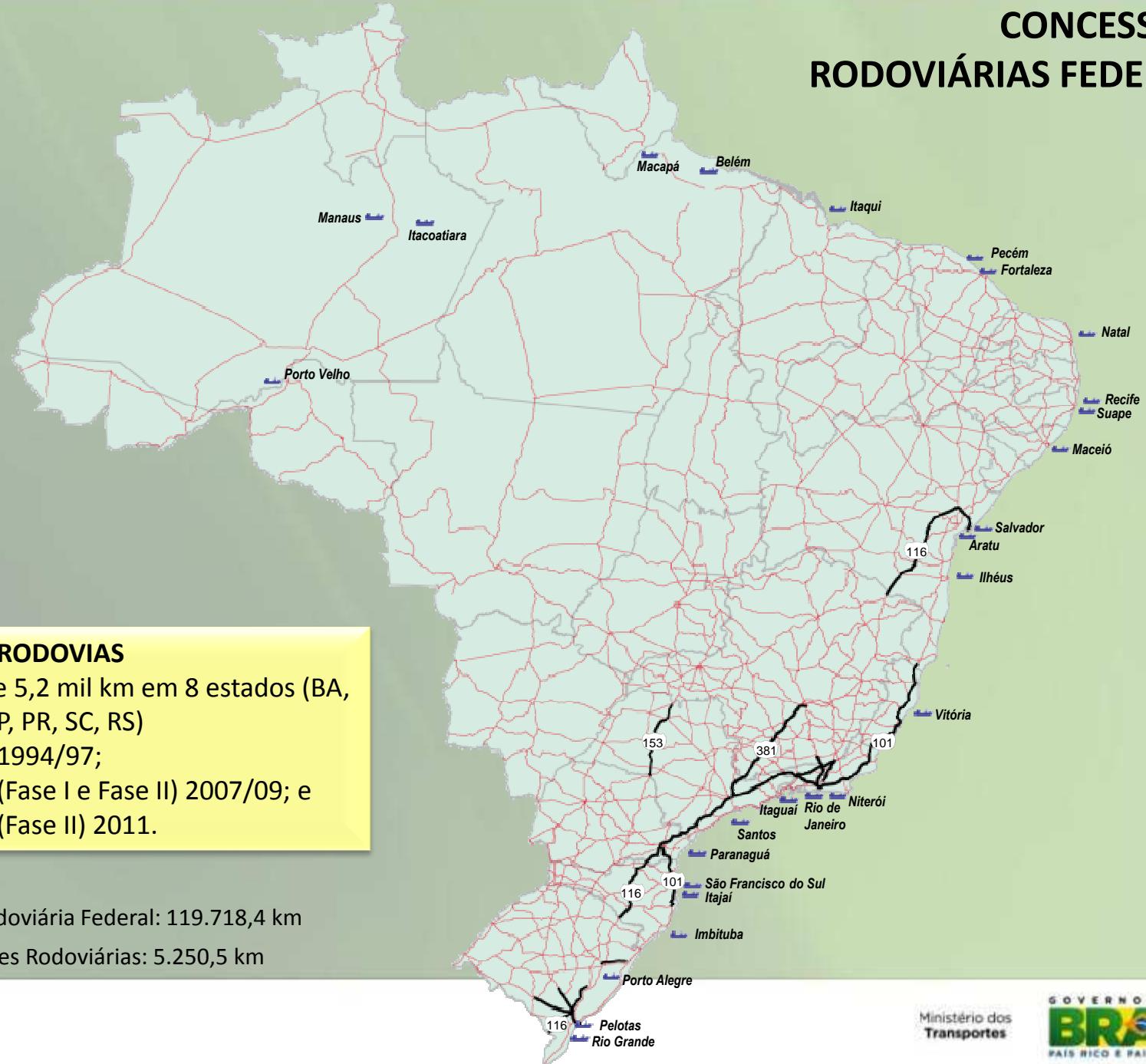
MALHA RODOVIÁRIA FEDERAL DUPLICADA



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

1º ETAPA DE CONCESSÕES

1994 – 1997

RODOVIA	TRECHO	CONCESSIONÁRIA	EXTENSÃO (km)	DATA DO CONTRATO	PRAZO DA CONCESSÃO	PRAÇAS DE PEDÁGIO	VALOR
BR-101/RJ	Rio de Janeiro/RJ – Niterói/RJ	PONTE RIO-NITERÓI	23,2	01/06/1995	20	1	4,90
BR-116/RJ/SP	Rio de Janeiro/RJ – São Paulo/SP	NOVADUTRA	402	01/03/1996	25	6	10,10
BR-116/RJ/MG	Rio de Janeiro/RJ – Teresópolis/RJ – Além Paraíba/MG	CRT	143	22/03/1996	25	1	12,20
BR-040/RJ	Rio de Janeiro/RJ – Juiz de Fora/MG	CONCER	180	04/07/1997	25	3	8,00
BR-290/RS	Porto Alegre/RS – Osório/RS	CONCEPA	113	04/07/1997	20	3	8,50
PÓLO PELOTAS/RS	BR-116 – Camaquã / Pelotas BR-116 – Pelotas / Jaguarão BR-392 - Santana da Boa Vista / Pelotas BR-392 – Pelotas / Rio Grande BR-293 – Pelotas / Bagé	ECOSUL	623,8	04/03/2001	25	5	9,00

2º ETAPA DE CONCESSÕES

2007 – 2009

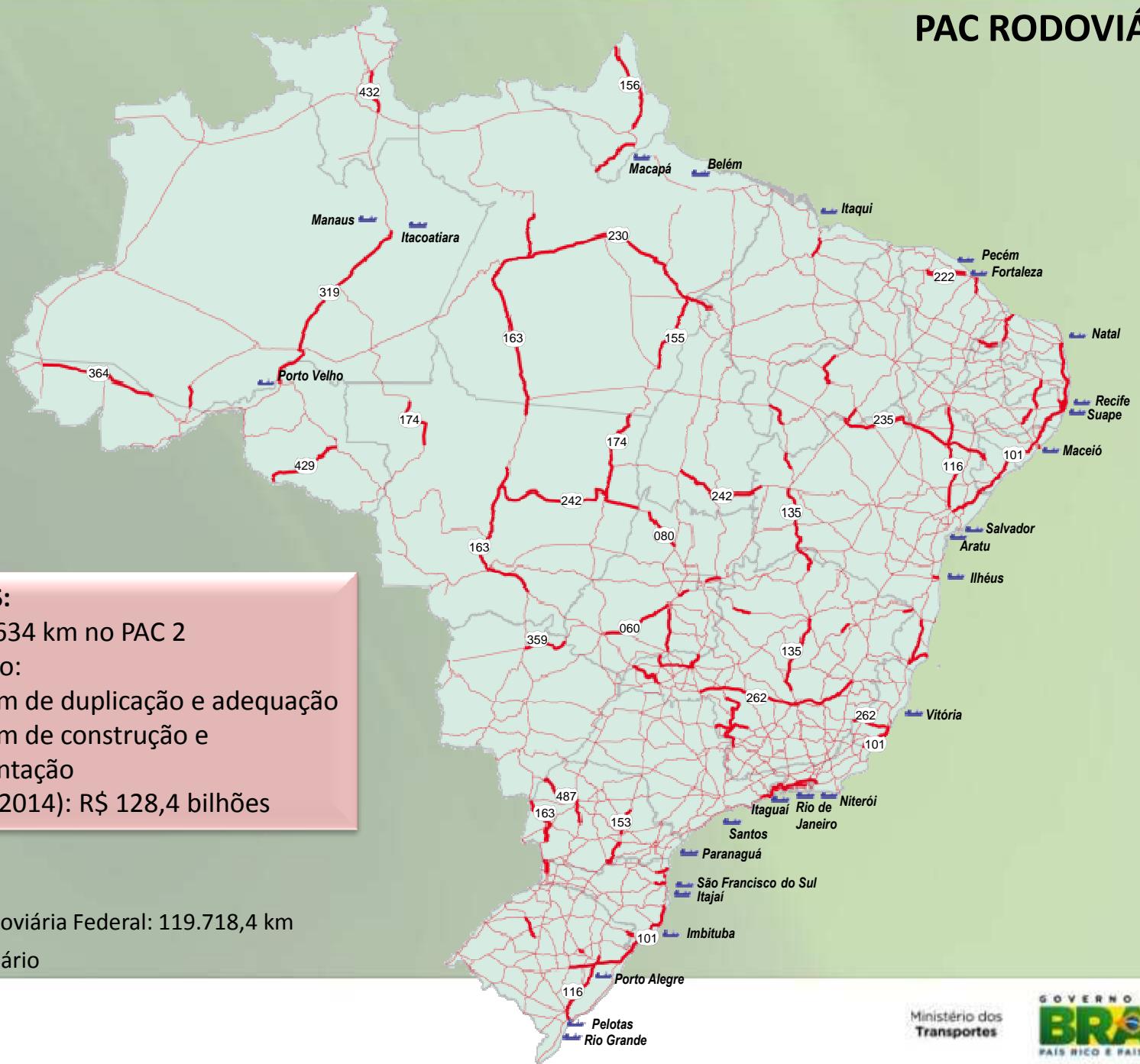
RODOVIA	TRECHO	CONCESSIONÁRIA	EXTENSÃO (km)	DATA DO CONTRATO	PRAZO DA CONCESSÃO	PRAÇAS DE PEDÁGIO	VALOR
BR-153/SP	Div. MG/SP – Div. SP/PR	Transbrasiliana	321,6	05/02/2008	25	4	3,30
BR-101/RJ	Div. RJ/ES - Ponte Presidente Costa e Silva	Autopista Fluminense	320,1	15/02/2008	25	5	3,30
BR-116/PR/SC	Curitiba – Div. SC/RS	Autopista Planalto Sul	412,7	15/02/2008	25	5	3,60
BR-116/376/PR BR-101/SC	Curitiba - Florianópolis	Autopista Litoral Sul	382,33	15/02/2008	25	5	1,70
BR-116/SP/PR	São Paulo - Curitiba	Autopista Régis Bittencourt	401,6	17/02/2008	25	6	1,80
BR-381/MG/SP	Belo Horizonte - São Paulo	Autopista Fernão Dias	562,1	18/02/2008	25	8	1,40
BR-393/RJ	Div. MG/RJ - Entr. BR-116 (Pres. Dutra)	Rodovia do Aço	200,35	27/03/2008	25	3	4,50
BR-116/BA BR-324/BA	BR-116 – Feira de Santana; BR-324 – Salvador-Feira de Santana; BR-116/BR-324/BA; BA-528/BA-526/ARATU	VIABAHIA	680,6	20/10/2009	25	7	1,70

3º ETAPA DE CONCESSÕES

2011

RODOVIA	TRECHO	CONCESSIONÁRIA	EXTENSÃO (km)	DATA DO CONTRATO	PRAZO DA CONCESSÃO	PRAÇAS DE PEDÁGIO	VALOR
BR-101/ES/BA	Div. RJ/ES – Entr. BA-698	ECO 101	475,9	17/04/2013	25	7	3,39

PAC RODOVIÁRIO



PAC RODOVIAS:

- Concluídos 2.634 km no PAC 2
 - Em andamento:
 - 2.643 km de duplicação e adequação
 - 4.507 km de construção e pavimentação
 - Valor (2007 – 2014): R\$ 128,4 bilhões

 Portos

— Malha Rodoviária Federal: 119.718,4 km

PAC Rodoviário

PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGISTICA – PIL RODOVIAS

DIRETRIZES DO PROGRAMA:

- Não pedagiar usuários em deslocamentos urbanos;
- Garantir ampliação tempestiva da infraestrutura com duplicações concluídas em 5 anos;
- Pedágio somente será cobrado quando concessionário duplicar 10% dos trechos sob sua responsabilidade.

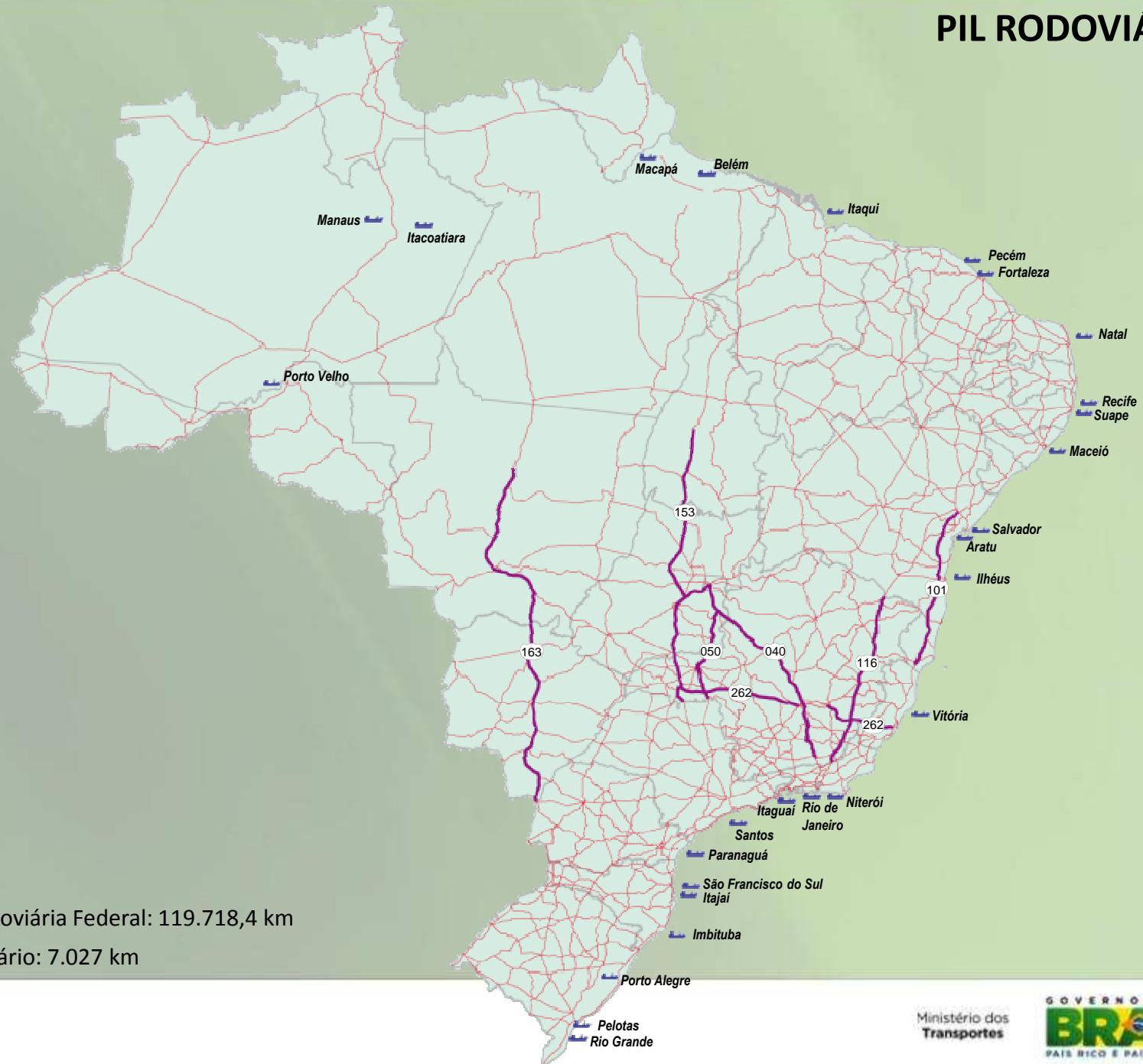
INVESTIMENTOS:

- Em 30 anos: R\$ 47 bilhões (R\$ 26,8 bilhões nos primeiros 5 anos)

EXTENSÃO TOTAL: 7.027 km

- Extensão da duplicação:
 - PIL: 5.167 km
 - PAC/DNIT: 683 km

PIL RODOVIÁRIO



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGISTICA – PIL RODOVIAS

	Estágio	Leilão	Assinatura Contrato	Investimento (R\$ bilhões)
Bloco 1 - Realizado				
BR 050 GO/MT	Resultado Homologado	18/08/2013	09/12/2013	3,0
Bloco 2 - Em andamento				
BR 163 MT	Edital Publicado	27/11/2013	27/02/2014	4,6
BR 060/153/262 DF/GO/MG	Edital Publicado	04/12/2013	10/03/2014	7,2
BR 163 MS	Edital Publicado	17/12/2013	17/03/2014	5,7
BR 040 MG/GO/DF	Em análise no TCU	15/01/2014	15/04/2014	7,4
Bloco 3 - A definir				
BR 101 BA	Revisão do Modelo	A definir	3 meses após leilão	5,1
BR 262 MG/ES				2,1
BR 153 GO/TO				6,0
BR 116 MG				6,6

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA FEDERAL

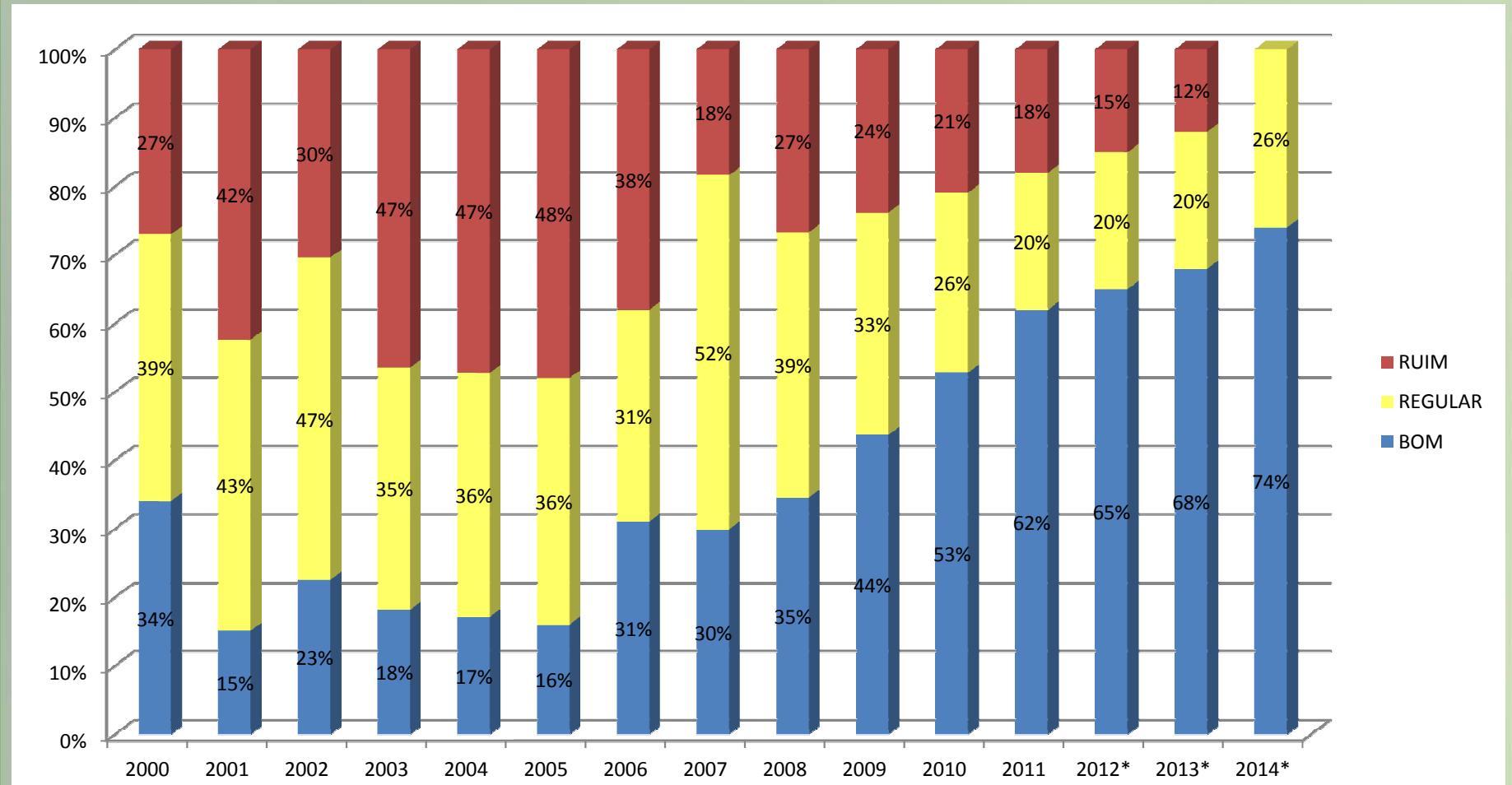


Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

MANUTENÇÃO DE RODOVIAS

EVOLUÇÃO DO PERfil DA REDE RODOVIÁRIA FEDERAL PAVIMENTADA



*DNIT: (2012 – 2014) Projeção com Base no Modelo HDM, considerando os Contratos Estruturantes (Restauração, CREMA 1 e 2 Etapa).

Infraestrutura de Transportes

Ferroviária

MALHA FERROVIÁRIA FEDERAL



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

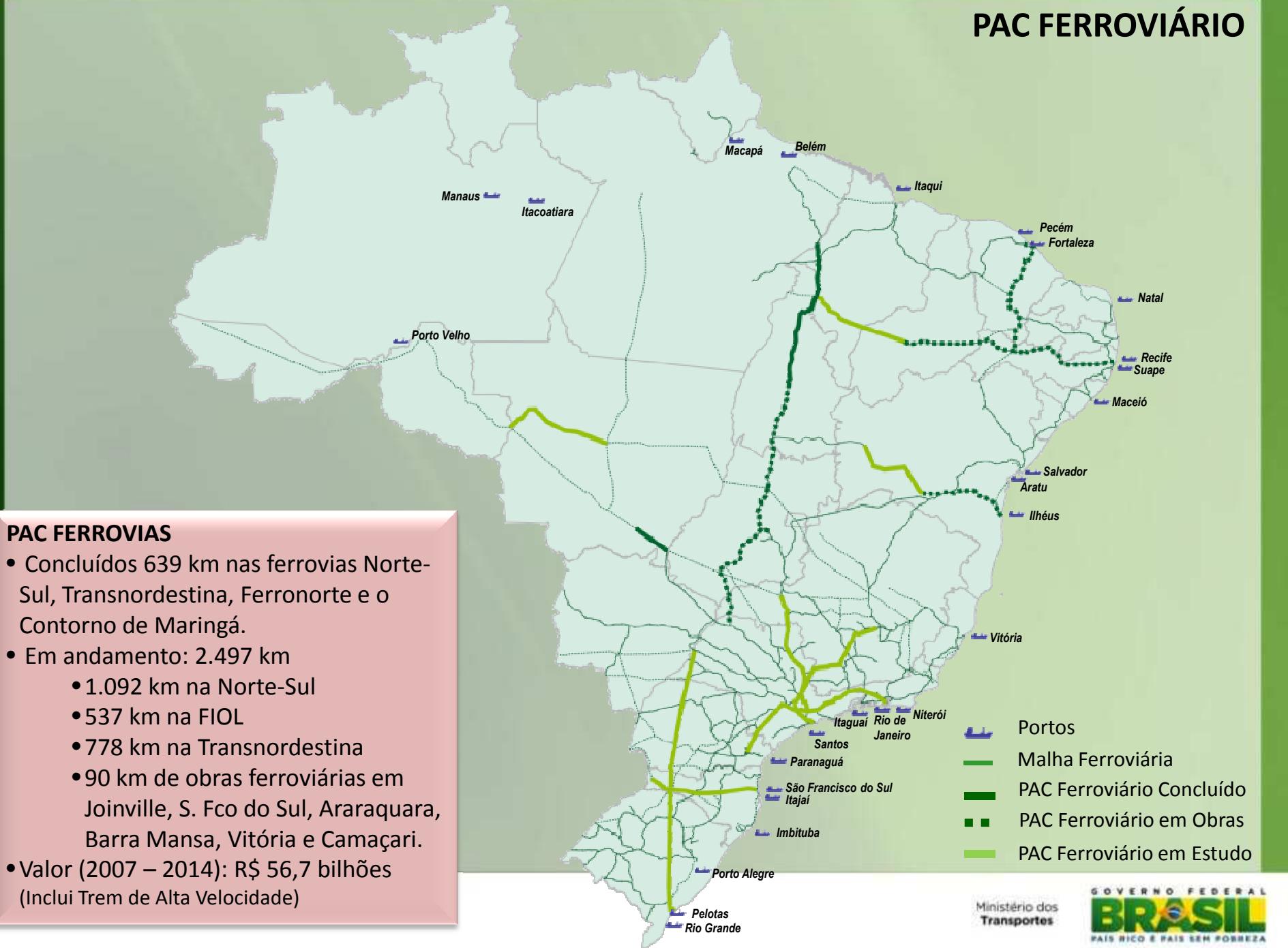
MALHA FERROVIÁRIA FEDERAL EXISTENTE



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

PAC FERROVIÁRIO



PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGISTICA – PIL FERROVIAS

DIRETRIZES DO PROGRAMA:

- Dobrar extensão da malha ferroviária atualmente em uso;
- Ferrovias de alta capacidade e sem interferência com centros urbanos;
- Velocidade de projeto: 80 km/h;
- Interoperabilidade de toda a rede ferroviária nacional.

PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGISTICA – PIL FERROVIAS

NOVO MODELO FERROVIÁRIO:

- Fim do monopólio
 - Separação de infraestrutura e transporte
 - Atividade de transporte aberta à livre concorrência
- Tarifas compatíveis com os ganhos de eficiência do modal ferroviário

INVESTIMENTOS:

- Em 30 anos: R\$ 91 bilhões (R\$ 56 bilhões nos primeiros 5 anos para implantação de linhas novas e adequação das existentes)

EXTENSÃO TOTAL: 11.468,59 km

FUNCIONAMENTO DO NOVO MODELO FERROVIÁRIO

O MODELO VERTICAL

- A concessionária faz a prestação de serviços de transporte



- A concessionária também faz a gestão da infraestrutura

O MODELO HORIZONTAL

- 1 Separa o operador dos trens do gestor da infraestrutura



- 2 Cria a figura do **OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE (OFI)**

Quem são:

- Atuais operadores da infraestrutura da Ex-Rede Ferroviária Federal
- Novos operadores ferroviários independentes
- Donos de cargas própria



OFI

- Compra capacidade de escoamento da EBF (Empresa Brasileira Ferroviária)
- Compra vagões e locomotivas
- Opera as composições
- Comercializa o serviço de transporte

- 3 Cria a figura do **GESTOR DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA (GIF)**

- Esse gestor será o responsável por construir, manter e administrar a ferrovia [não poderá fazer o transporte de cargas]



GIF

- Disputa concessão de novas ferrovias
- Constrói e mantém a via permanente
- Administra o Centro de Operações
- Vende capacidade da via para a EBF



EMPRESA BRASILEIRA FERROVIÁRIA (EBF)

- Compra 100% da capacidade do gestor (GIF) com 15% de adiantamento
- Vende essa capacidade a operadores independentes
- Deve garantir o direito de passagem dos OFIs em todas as ferrovias (horizontais e verticais)



CONDICÃO DO FINANCIAMENTO

- Juro: TJLP + 1,0%
- Carência: até 5 anos
- Amortização: Até 25 anos
- Grau de alavancagem: de 65% até 80%



REMUNERAÇÃO DO CONCESSIONÁRIO

- O concessionário terá duas tarifas, uma de disponibilidade de capacidade e outra de fruição. A primeira remunera investimento e custo fixo e a segunda remunera custo variável

PIL FERROVIÁRIO



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

PROGRAMA DE INVESTIMENTO EM LOGISTICA – FERROVIAS

Trecho	Extensão
Ouro Verde - Estrela D'Oeste - Dourados	1.341
Lucas do Rio Verde - Campinorte Palmas - Anápolis	1.920
Maracaju - Lapa	990
Rio de Janeiro - Vila Velha	557
Feira de Santana - Ipojuca	943
Urucu - Campos	1.706
Mairinque - Rio Grande	1.667
Feira de Santana - Parnamirim	580
Belo Horizonte - Candeias	1.561
Lapa - Paranaguá	150
Ferroanel Sul	53
Açailândia - Barcarena	457
TOTAL	11.469

INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Infraestrutura de Transportes

Hidroviária

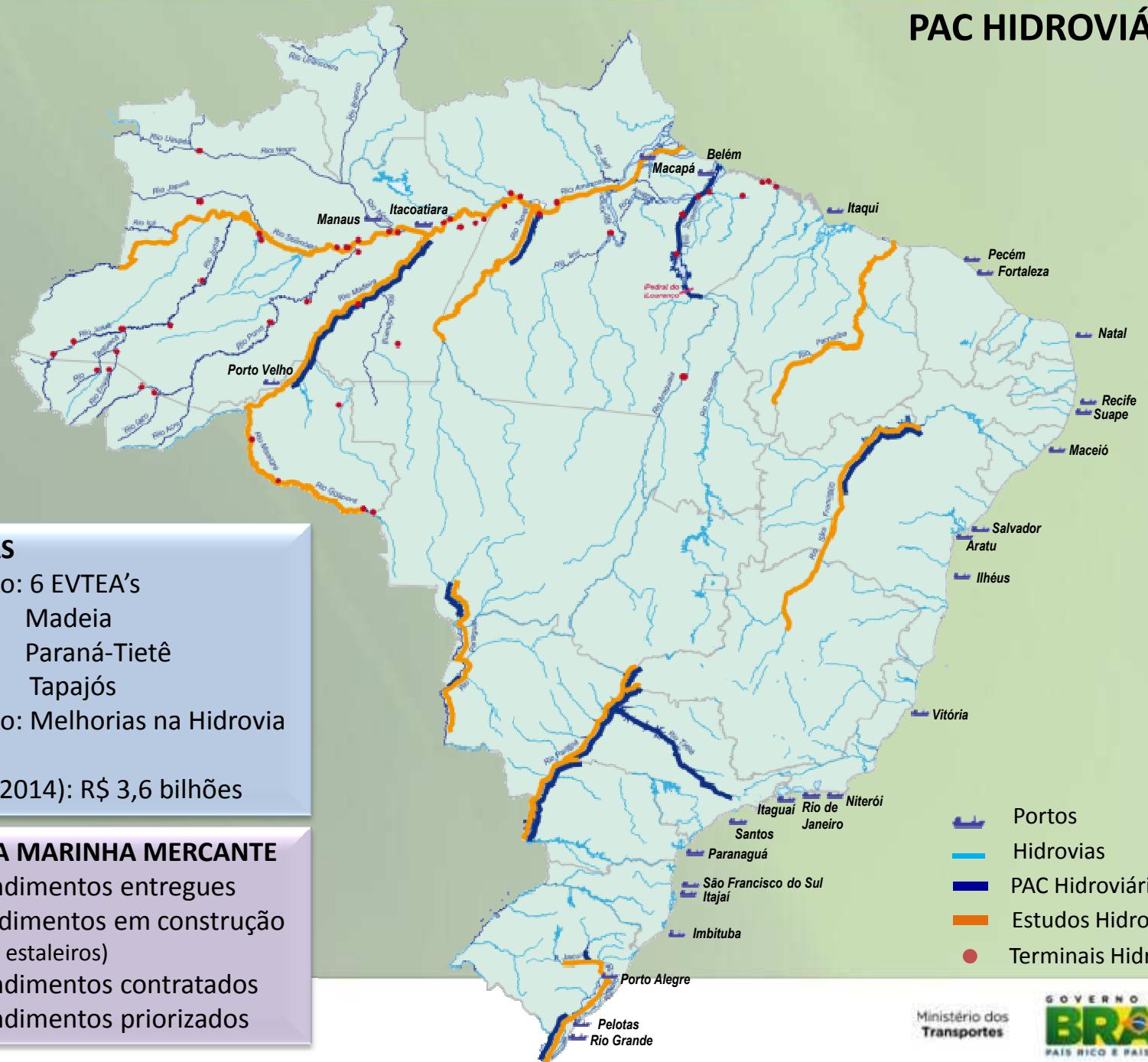
INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA



Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

PAC HIDROVIÁRIO

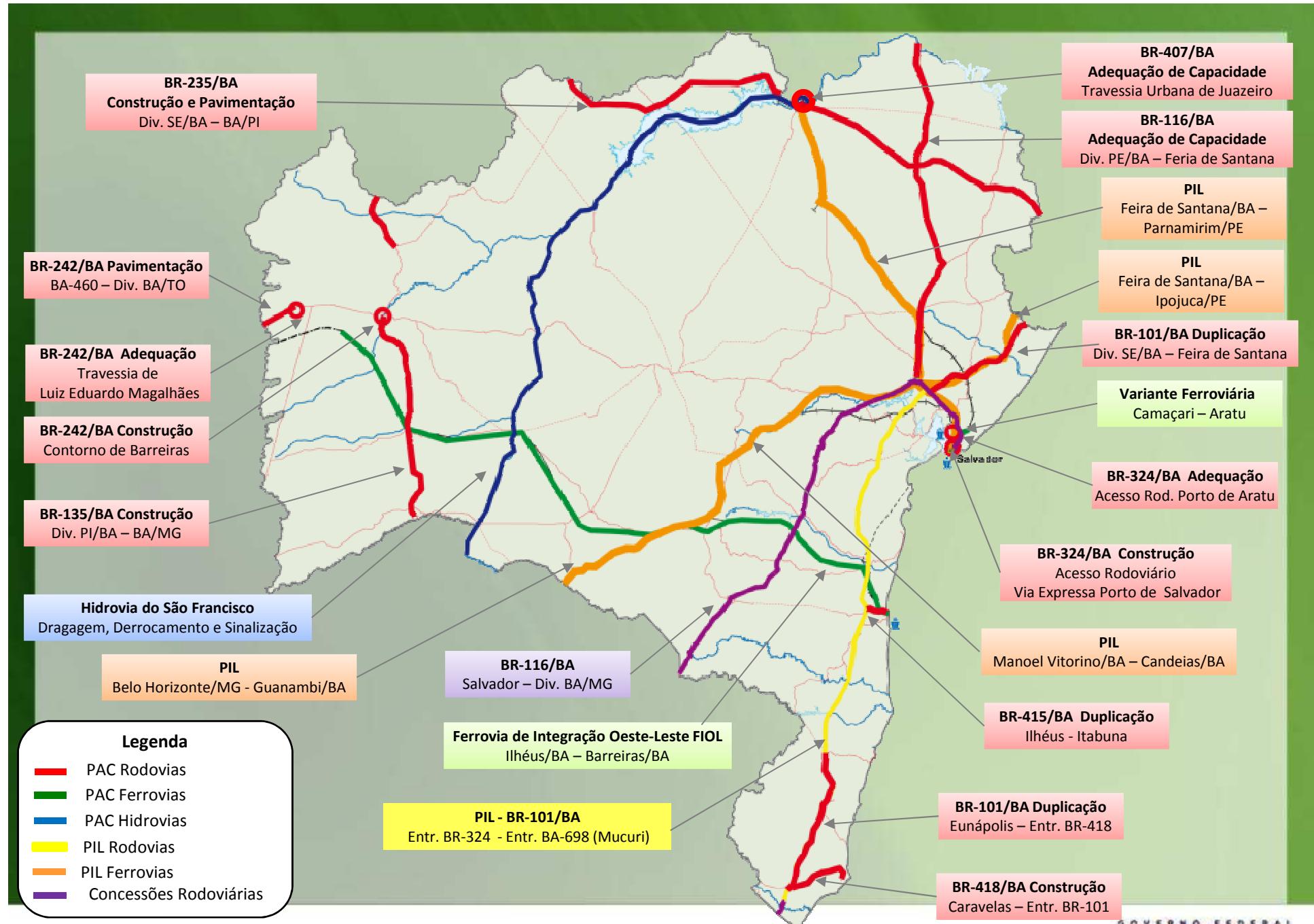


Ministério dos
Transportes

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Infraestrutura de Transportes

No Estado da Bahia



Ministério dos
Transportes

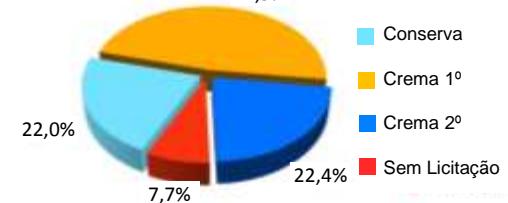
MANUTENÇÃO DE RODOVIAS – BAHIA



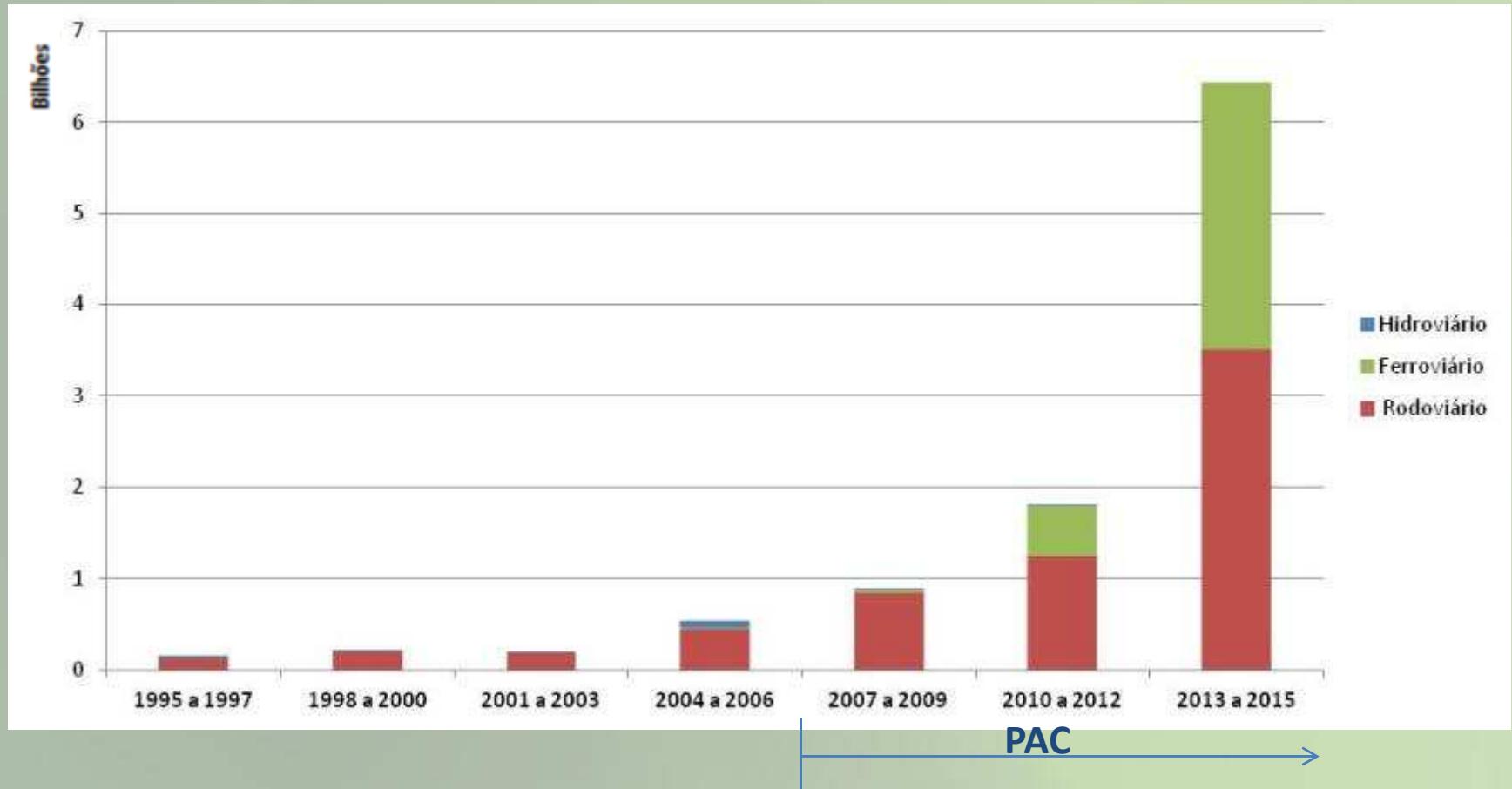
Legenda

● CAPITAL ESTADUAL	
● CIDADES	
CONSERVAÇÃO	1.001,6 km
CREMA 1º	2.184,6 km
CREMA 2º	1.021,2 km
SEM LICITAÇÃO	352,9 km
TOTAL PAVIMENTADO - DNIIT	4.560,3 km
DELEGADO	
NÃO PAVIMENTADO	
PLANEJADO	
ESTADUAL	

Total pavimentado - DNIT



INVESTIMENTO PÚBLICO – BAHIA RODOVIAS, FERROVIAS E HIDROVIAS (1995 A 2015)



Plano Nacional de Logística Integrada

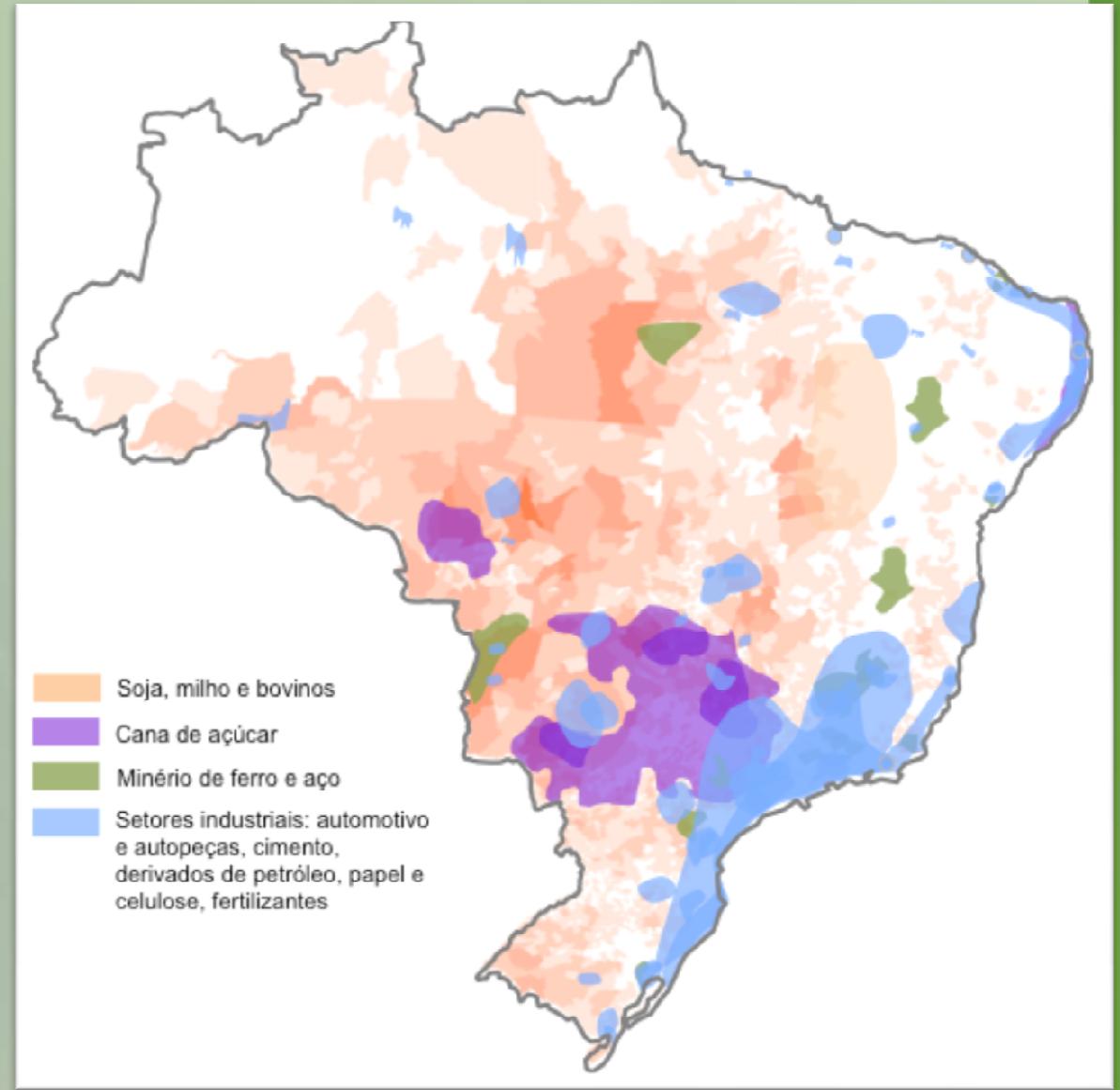
PNLI

CORREDORES LOGÍSTICOS ESTRUTURANTES¹

Estudadas as **dez cadeias produtivas mais representativas²** em valor bruto de produção e volume movimentado;

Setores presentes em **todo o Brasil** e demandantes de todos modais;

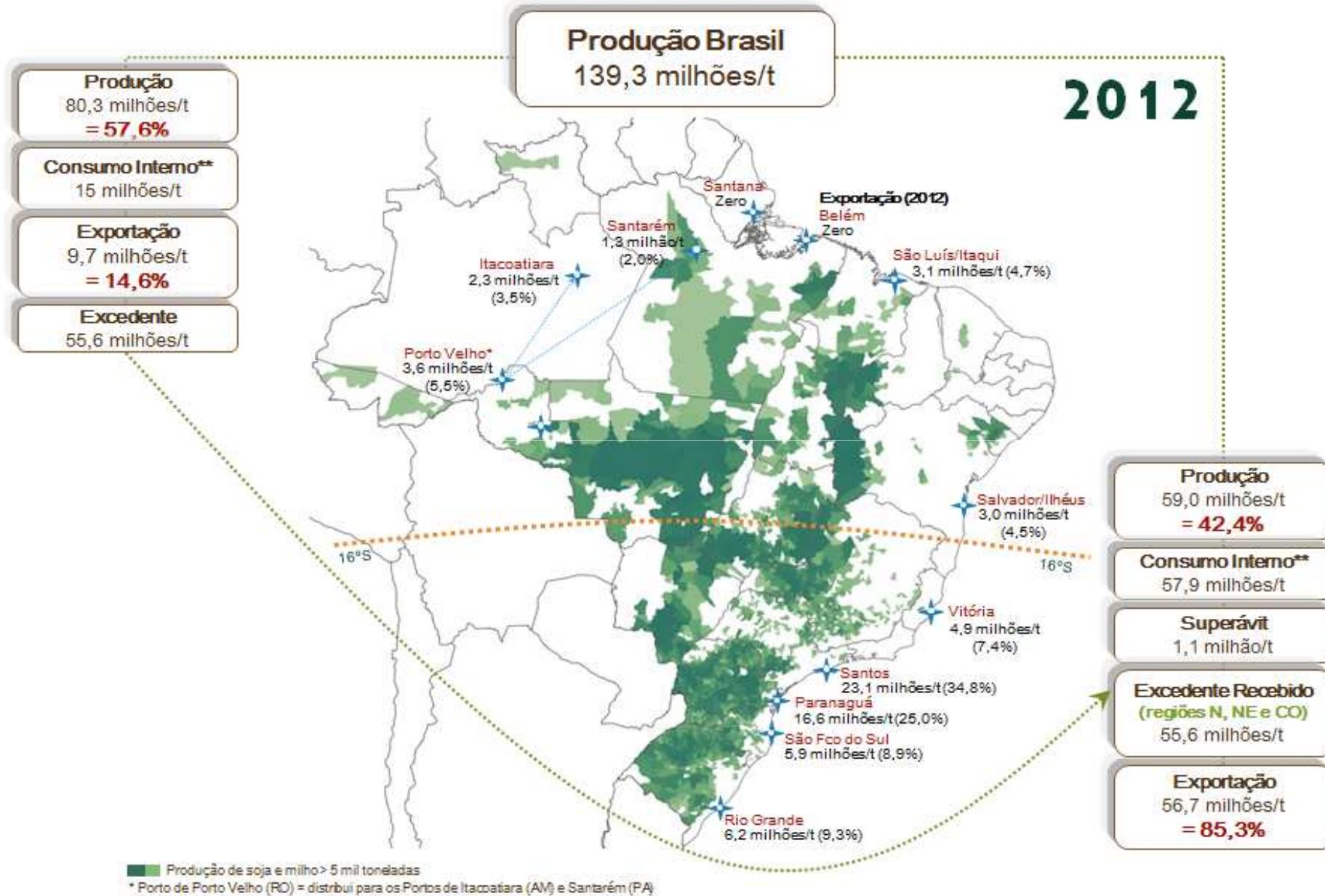
Representam **~80% do volume** de movimentação nos portos e ferrovias.



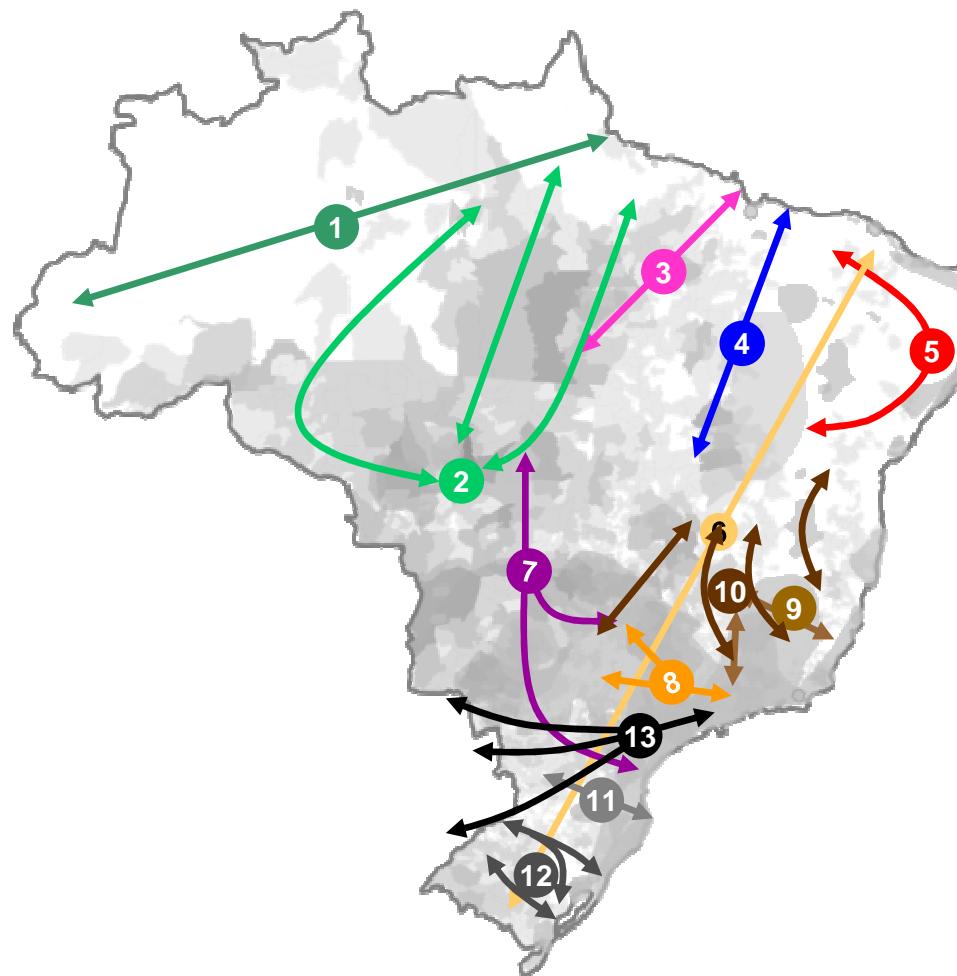
1) Estudo desenvolvido por EPL/MBC/Accenture

2) Fonte: IBGE; Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; ANTF; BNDES; Análise time de projeto.

PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO SOJA E MILHO



A PARTIR DA ANÁLISE DE CADEIAS, FORAM MAPEADOS OS PRINCIPAIS CORREDORES LOGÍSTICOS DO PAÍS



- | | | |
|--------------------------|---|---------------------------|
| 1 Amazônico | 6 Integração Nacional
(Terrestre e marítimo) | 11 Paraná e Sta. Catarina |
| 2 Centro-Norte | 7 Centro-Sudeste | 12 Rio Grande do Sul |
| 3 Minério exp. – Carajás | 8 Paulista | 13 Mercosul e Bioceânico |
| 4 MAPITOBA | 9 Minério e Aço – Sudeste | |
| 5 Nordestino | 10 Sudeste Industrial | |

PORTFÓLIO DE PROJETOS A PARTIR DOS ESTUDOS E PLANOS DISPONÍVEIS

Analisados mais de 20 relatórios e identificadas mais de 4 mil sugestões

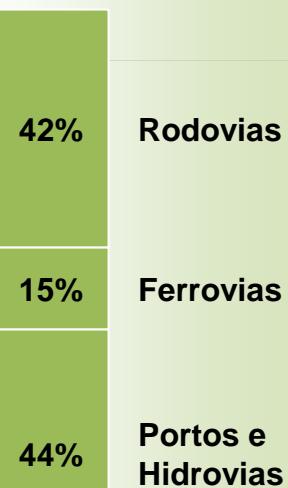
>20 relatórios

4.114 projetos

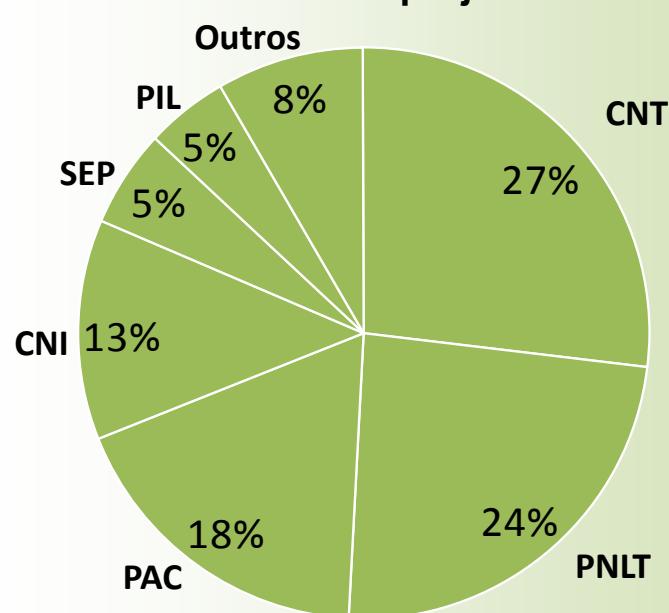
Levantamento dos projetos

- PNLT
- PNLP
- Planos Mestres Portuários
- PNIH
- CNI
- CNT
- IIRSA
- ...
- PIL

Compilação da lista de projetos



Fontes dos projetos



Outros: IIRSA, PNTH, PNIH, IBP, BNB, PPA, ANTAQ, PROSEFER e EPL

ANÁLISE DOS PROJETOS

Organização da análise de projetos

4.114 projetos



Projetos compilados

Excluídos

Projetos PAC e PIL

Foco do Estudo

Projetos duplicados, poucas informações, transporte exclusivo de passageiros, ou não constituem obras de infraestrutura

■ Sem info. de investimento ■ Comprometido ■ Sugerido & Não comprometido

Investimento necessário
(Valores preliminares)

INVESTIMENTO
R\$ (MI)

291.167

351.237

642.404

PLANO NACIONAL DE LOGISTICA INTEGRADA – PNLI

Objetivo: Prover o país de uma logística eficiente para os desafios do crescimento.

- **Estudo do segmento de transportes** – Identificação dos padrões de serviço da infraestrutura de transporte;
- **Implantação de sistema de simulação da rede** – Projeção de tráfego e padronização para futuros projetos;
- **Monitoramento dos padrões de serviços da malha** – Identificando os desvios em relação ao padrão estabelecido no Plano;
- **Identificação dos gargalos existentes** – Quantificação dos investimentos prioritários.

Programa de Investimentos em Logística – PIL

Portos

LEI 12.815/2013 – NOVA LEI DOS PORTOS

- O objetivo da nova lei é **ampliar os investimentos privados e modernizar os terminais** para redução dos custos de logística, aumentar a movimentação de carga e melhorar as condições de competitividade da economia brasileira.
- Pela Lei dos Portos de 1993, ganha a licitação a empresa que pagar maior valor pela outorga (concessão do serviço portuário). Com a nova lei, os critérios que podem ser utilizados são: **maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.**
- Os **terminais de uso privado (TUP)**, localizados **fora do porto organizado, deixam de ter a obrigatoriedade de movimentar somente carga própria**. Os TUP's são autorizados mediante chamada pública, um tipo de processo seletivo que dispensa licitação.

NOVOS INVESTIMENTOS EM CONCESSÕES, ARRENDAMENTOS E TUPS

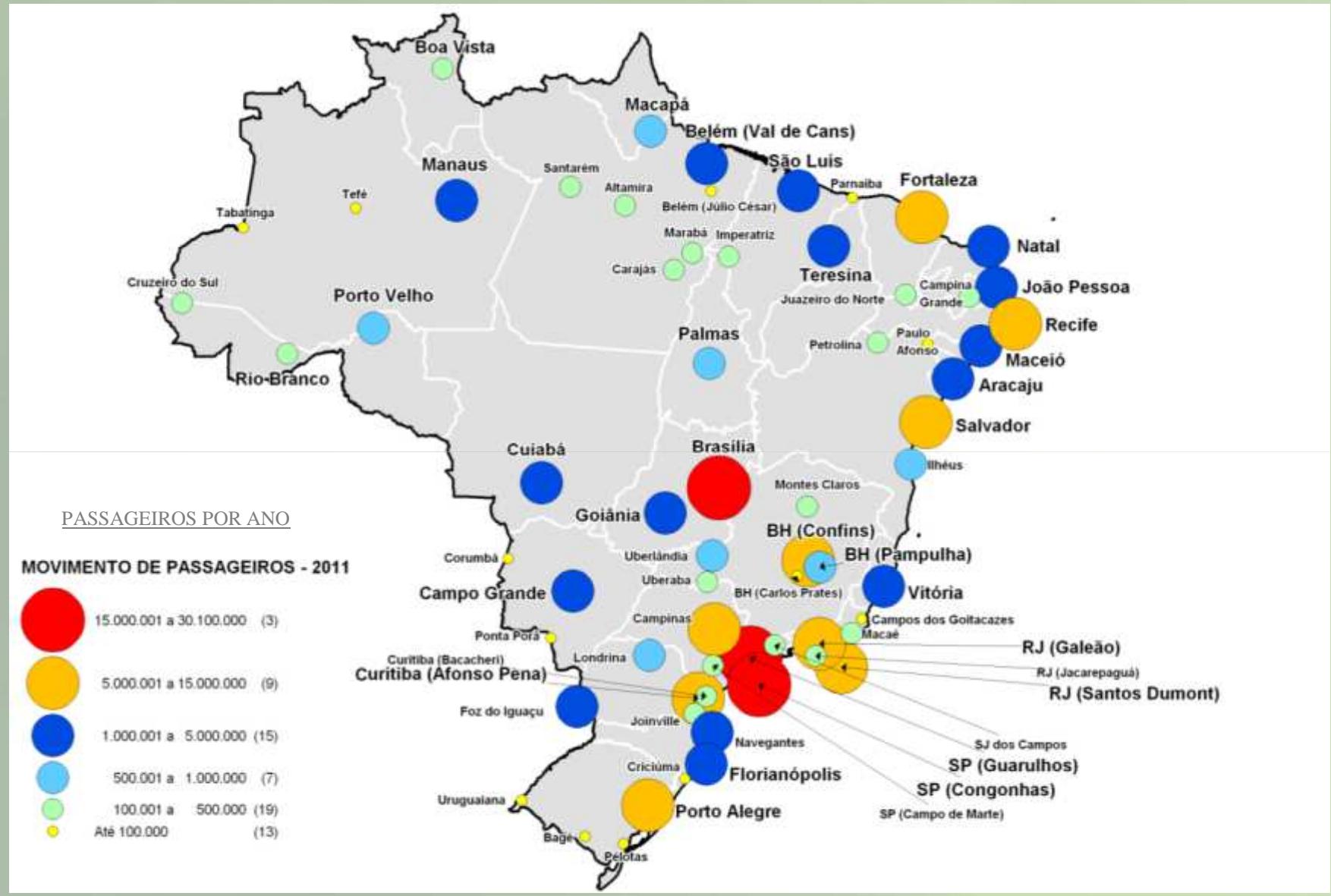
54,2
bilhões

31,0 bilhões
até 2014/15

23,2 bilhões
em 2016/17

Investimentos em Aeroportos

PRINCIPAIS AEROPORTOS BRASILEIROS



Ministério dos
Transportes

PLANO DE AVIAÇÃO REGIONAL

EXPANSÃO DA MALHA PARA:

- Integração do território nacional;
- Desenvolvimento dos **polos regionais**;
- Fortalecimento dos centros de **turismo**;
- Garantia de acesso às comunidades da **Amazônia Legal**.



REGIÃO	AERÓDROMOS	INVESTIMENTO PREVISTO (R\$ bi)
Norte	67	1,7
Nordeste	64	2,1
Centro-Oeste	31	0,9
Sudeste	65	1,6
Sul	43	1,0
TOTAL	270	7,3



CÉSAR BORGES

Ministro de Estado dos Transportes

ministro@transportes.gov.br

Tel. (61) 2029-7001 / 7002 / 7003

Fax (61) 2029-7876