

PROJETO NORDESTE COMPETITIVO

Diálogos Captais

“Portos – Infraestrutura e Logística para
o Desenvolvimento do Nordeste”

José Augusto Coelho Fernandes

Diretor de Políticas e Estratégia da CNI



Fortaleza, 28 de janeiro de 2014





**INFRAESTRUTURA E
COMPETITIVIDADE**

**PROJETO
NORDESTE
COMPETITIVO**

**PROJETOS
PRIORITÁRIOS**

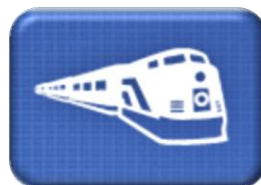
OPORTUNIDADES

DESAFIOS



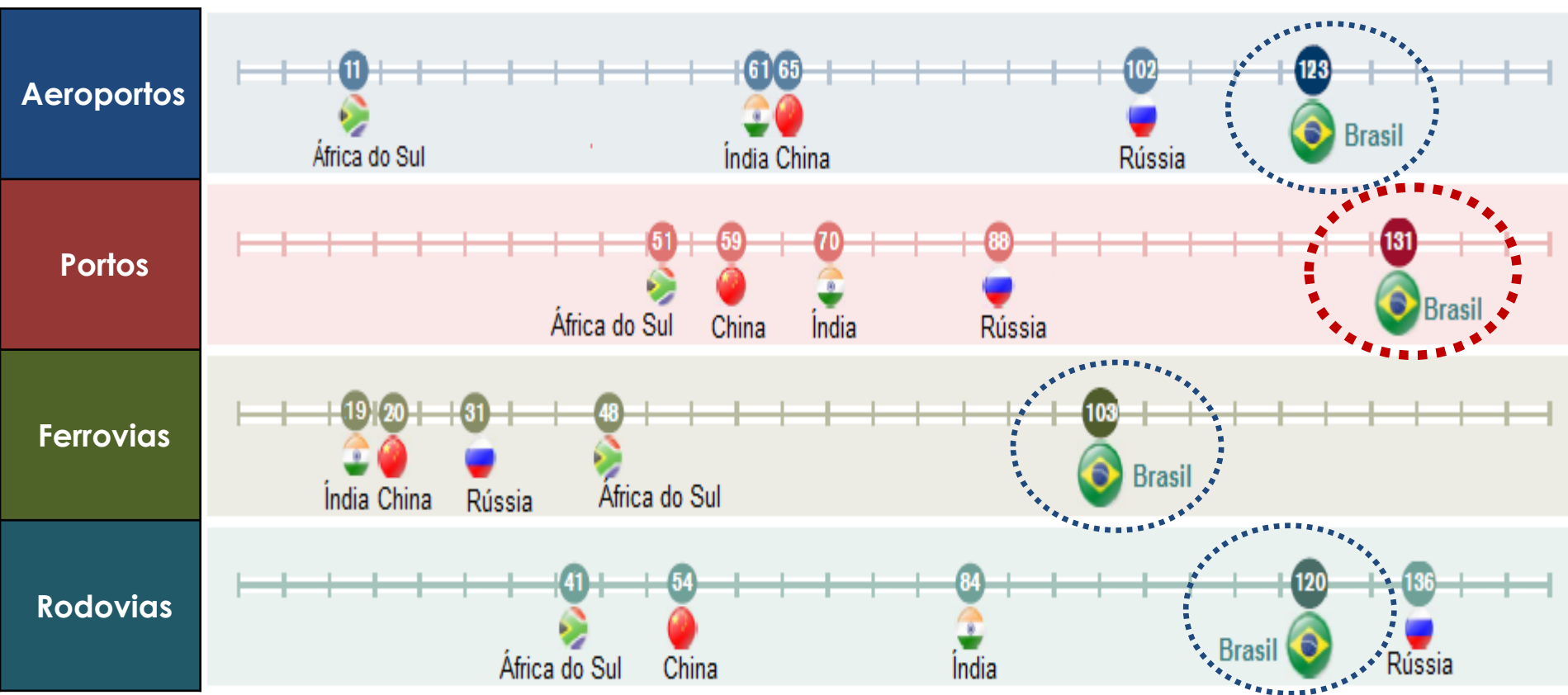
A baixa qualidade da
infraestrutura reduz a
competitividade da
economia

A indústria moderna necessita de sistemas de
logística integrados e eficientes



Ranking - Qualidade da infraestrutura - BRICS

(1= melhor posição , 148 = pior posição)

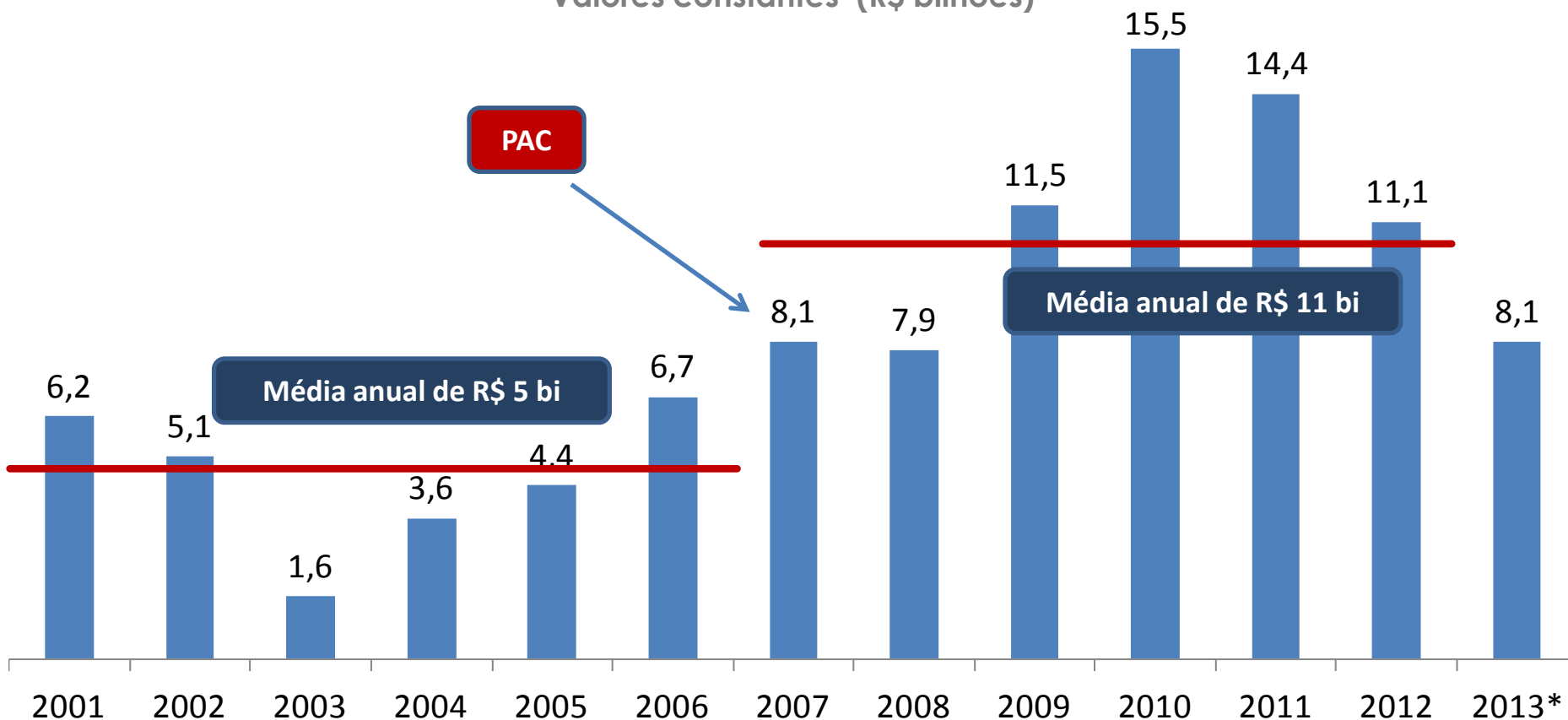


Infraestrutura logística do Brasil tem desempenho inferior ao dos países dos BRICS

Fonte: World Economic Forum(2013)

Investimento aumentou mas ainda é insuficiente

Investimentos Totais (Executados) do Ministério dos Transportes—
Valores constantes (R\$ bilhões)



Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Contas Abertas

Total Pago (pago do exercício + restos a pagar pagos). Valores atualizados com base no IGP-DI, da FGV.

*Valores Constantes de novembro de 2013

Crescimento da demanda por infraestrutura

	Demanda de Infraestrutura	Demanda em 2002	Demanda em 2012	Crescimento médio anual (2002-2012)
	Tráfego aéreo (milhões de passageiros/ano)	35,9	101,4	11%
	Tráfego rodovias (milhões de veículos por km/ano)	56,5	105,5	6%
	Ferrovias (Receitas em US\$ bilhões/ano)	168	298	6%
	Movimentação de Contêineres (milhões de TEUs)	3,5	8,2	9%
	Safra de Grãos (milhões de Ton/ano)	119,1	166,2	3%

Fonte: CNI com dados do Ministério da Fazenda

Logística: o foco é o Planejamento

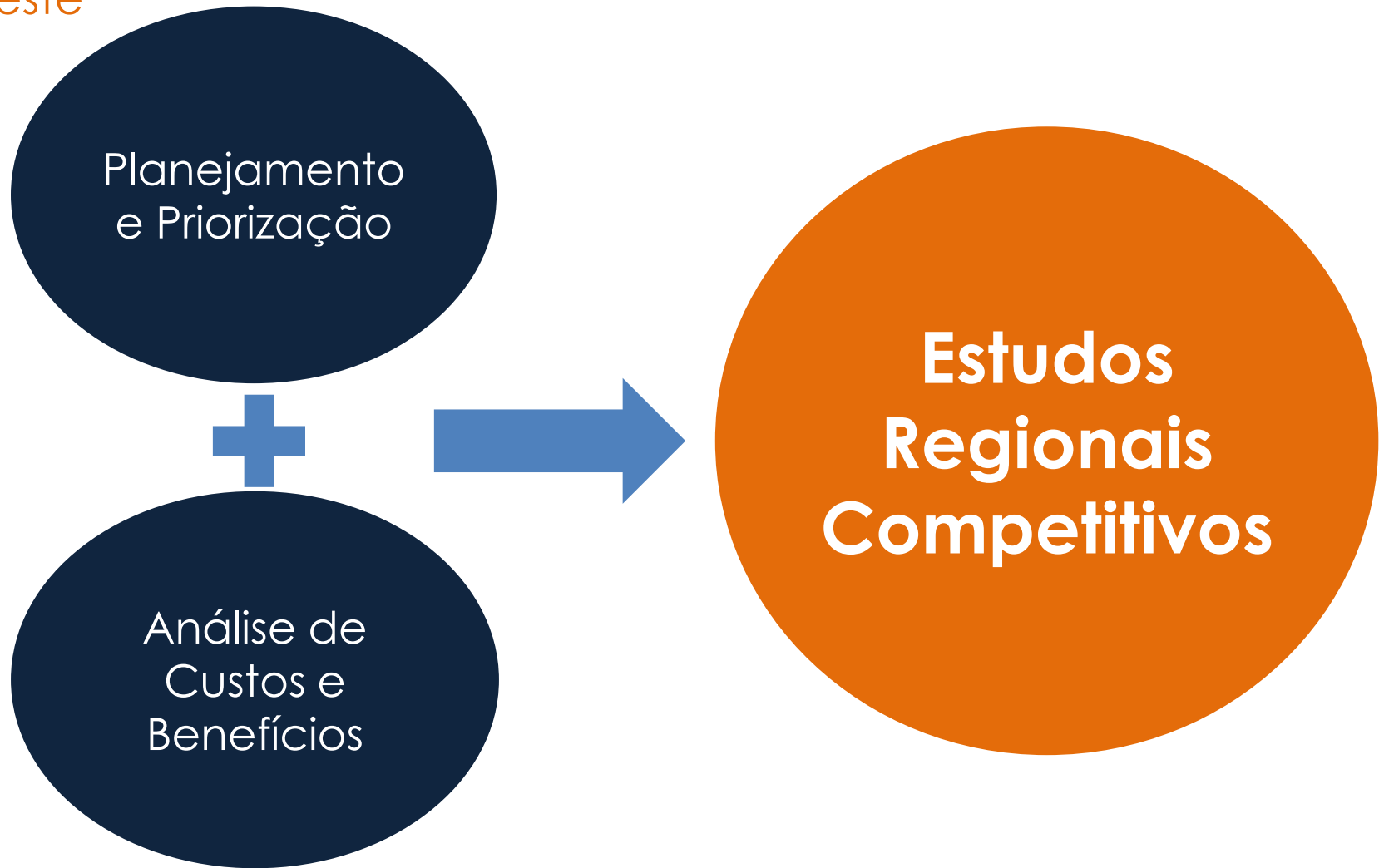
A CNI em conjunto com as Federações de Indústria têm investido no Planejamento do Transporte de Carga



Divulgação



Os Estudos Regionais Competitivos analisaram e priorizaram eixos logísticos da Região Norte, Sul, Nordeste e Centro-Oeste e está em processo de contratação um trabalho semelhante para a Região Sudeste



NORDESTE COMPETITIVO

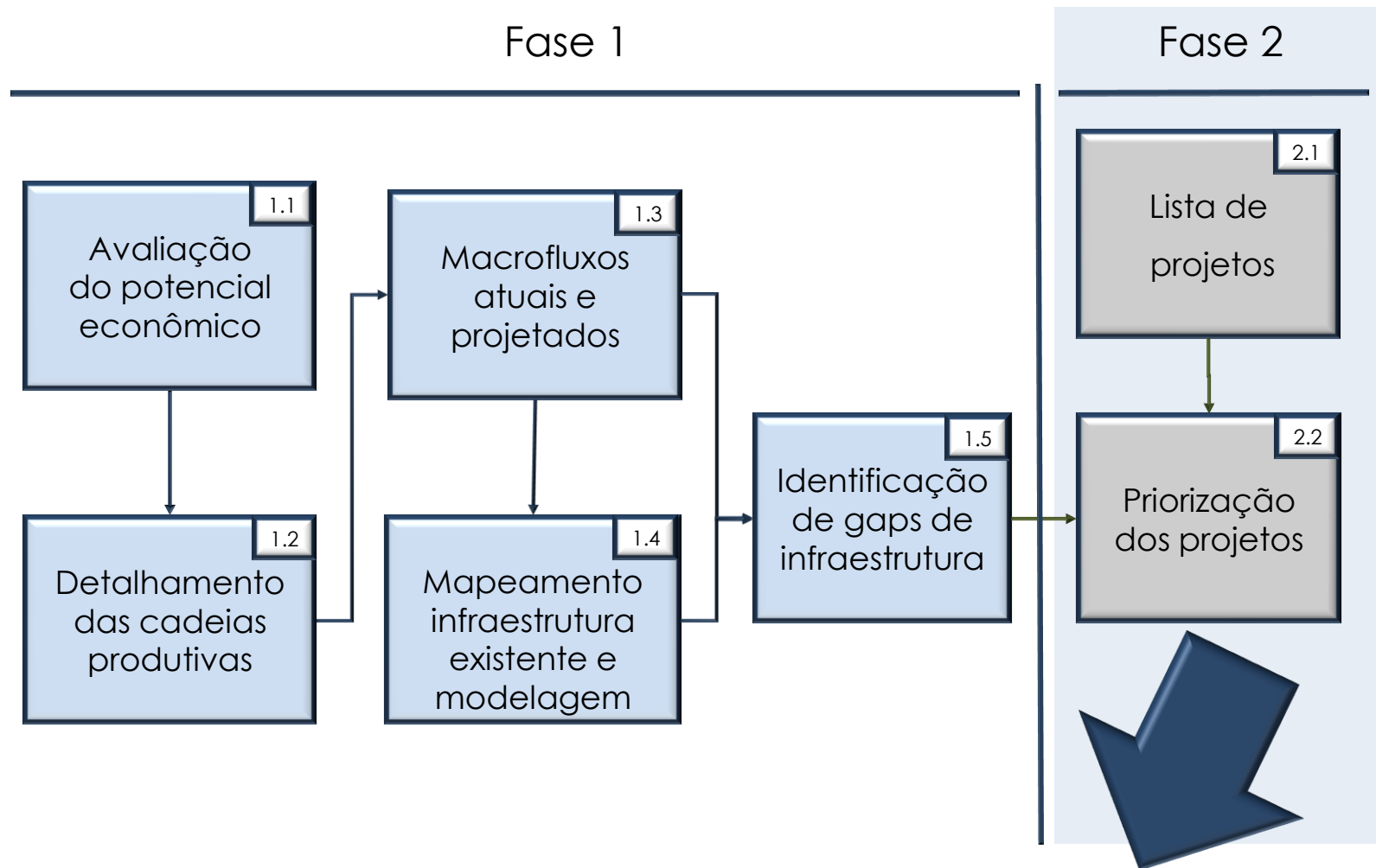
Objetivo do estudo



Planejamento
estratégico para o
transporte de cargas

- Integrar física e economicamente os Estados envolvidos
- Identificar os Sistemas Logísticos de menor custo, (mercado interno e externo)
- Reconstruir a infraestrutura com a participação da iniciativa privada

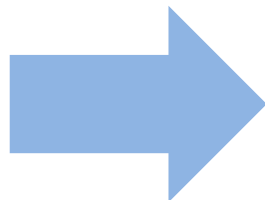
Metodologia resumida do trabalho



VIABILIDADE ECONÔMICA

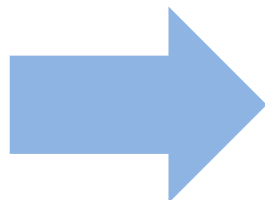
Desenvolvimento do estudo

Visitas Técnicas



Mais de 170 entrevistas
pessoais em empresas,
autarquias e associações
produtivas

Produtos
Avaliados



Dezoito cadeias
produtivas envolvendo
75 produtos diferentes

Conceitos utilizados no Estudo

Eixo Logístico

- Conjunto de obras/projetos de infraestrutura. Um projeto pode estar presente em mais de um eixo logístico.

Economia Potencial

- Redução do custo de transporte de carga causada pela implementação do eixo logístico.

Payback

- Prazo de retorno do investimento para a sociedade pela redução do custo de transporte de carga.

Critério de Sustentabilidade

- Composto pela análise do impacto ambiental, benefícios sociais e geração de tributos.

58 EIXOS DE INTEGRAÇÃO

196 OBRAS

R\$ 71,1 bi INVESTIDOS ATÉ 2020

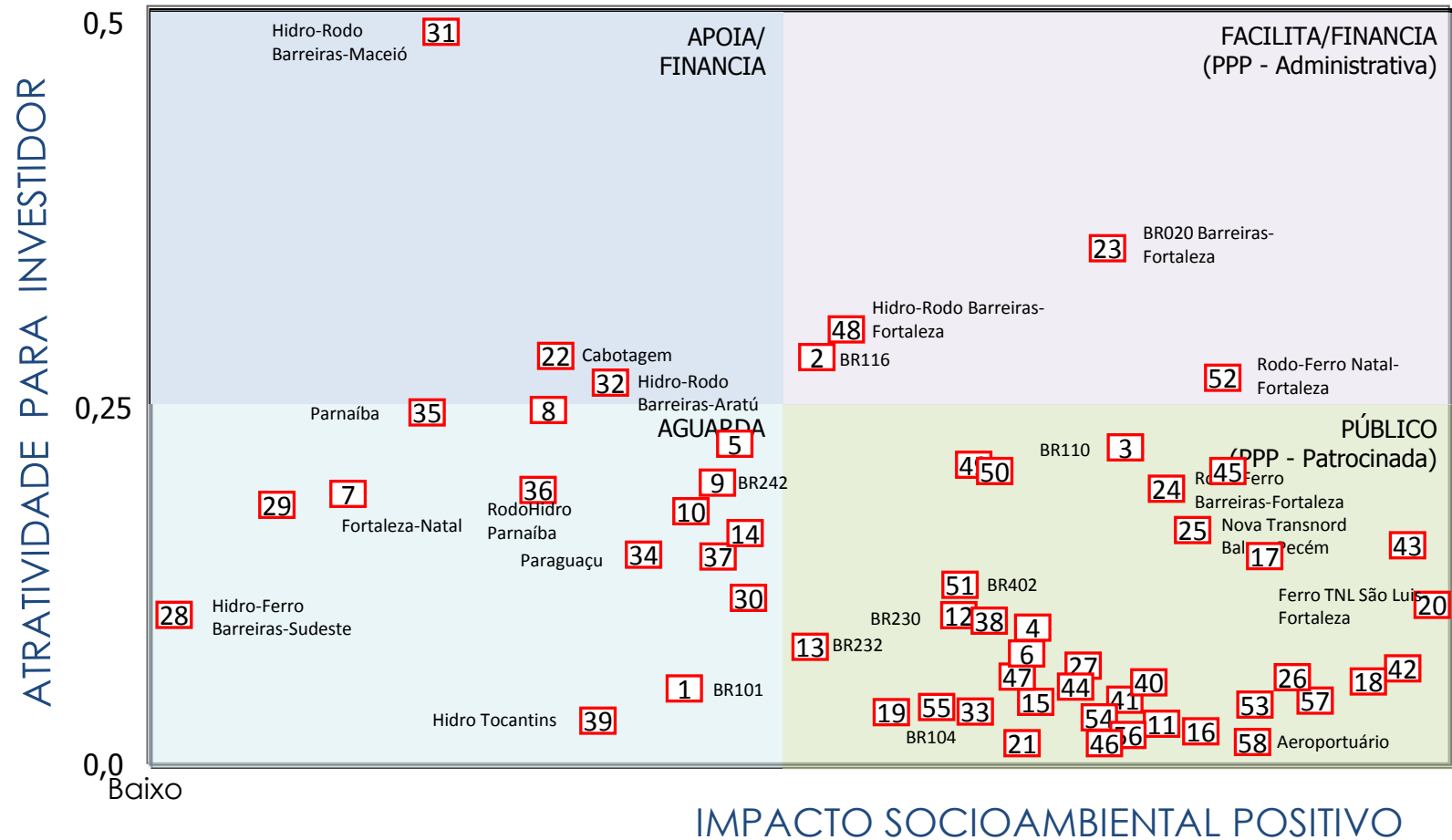


9 EIXOS LOGÍSTICOS PRIORIZADOS

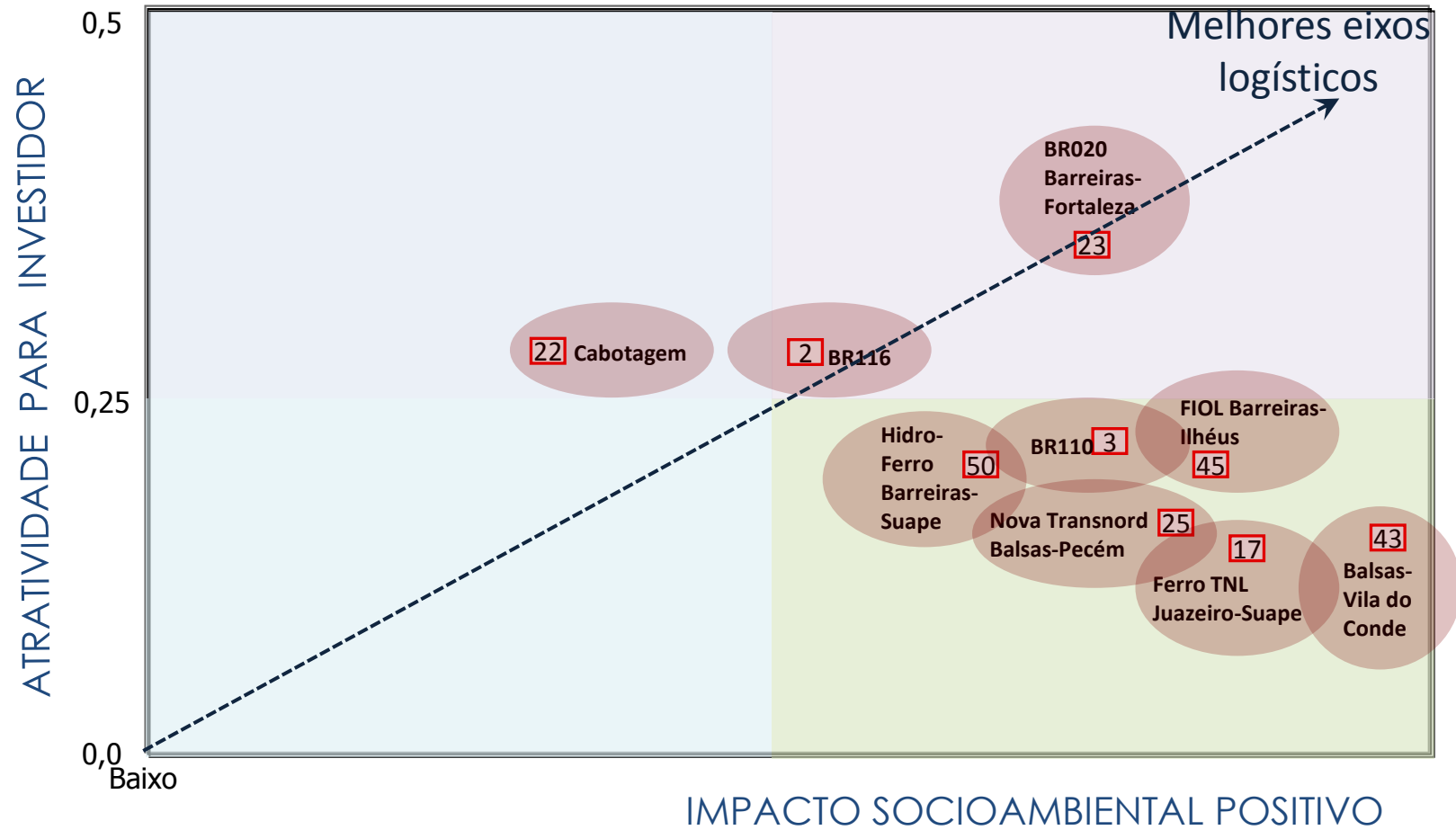
83 OBRAS

R\$ 25,8 bi INVESTIDOS ATÉ 2020

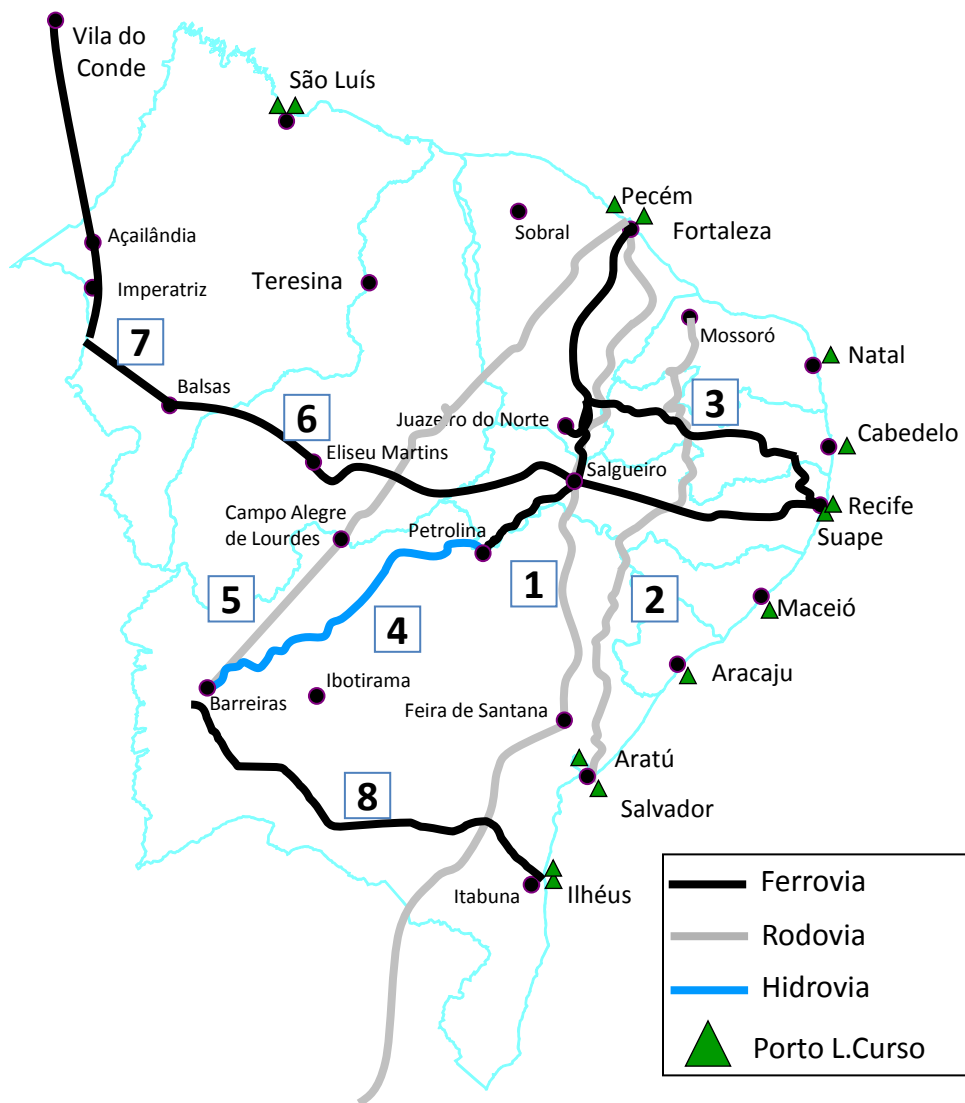
Avaliação dos 58 eixos analisados



Os 9 eixos logísticos selecionados



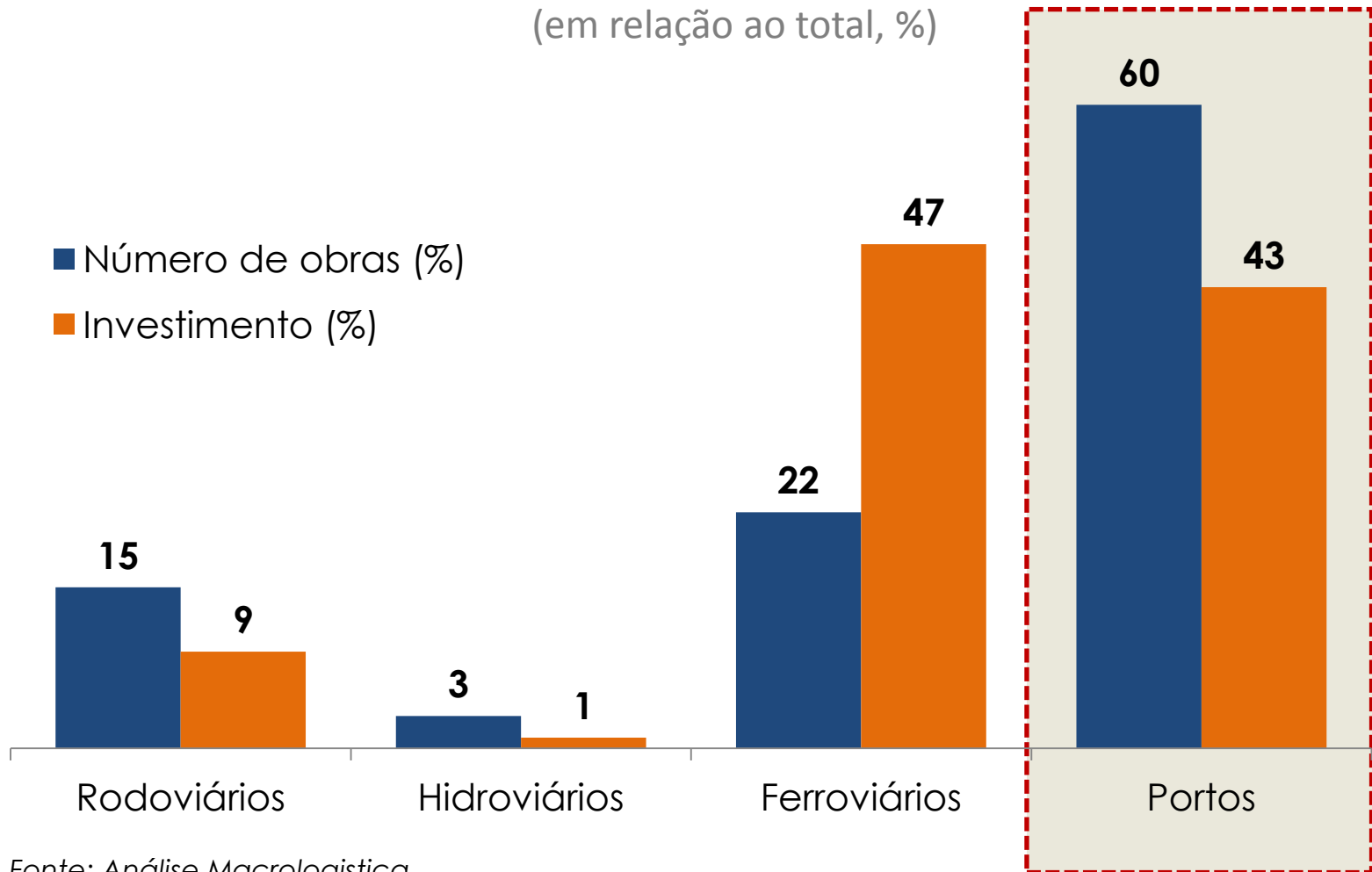
Os 9 eixos logísticos selecionados



Nº	Eixo
1	BR-116 Sudeste - Fortaleza
2	BR-110 Mossoró – Salvador
3	Ferrovia Transnordestina Juazeiro do Norte – Suape
4	Hidrovia São Francisco + Nova Transnordestina Barreiras –Suape
5	BR-020 Barreiras - Fortaleza
6	Ferrovia Nova Transnordestina Balsas – Salgueiro – Pecém
7	Ferrovia Norte-Sul Balsas – Vila do Conde
8	FIOL Barreiras – Ilhéus ¹
9	Cabotagem

Investimento priorizado por modal

Número de obras e volume investido por modal
(em relação ao total, %)



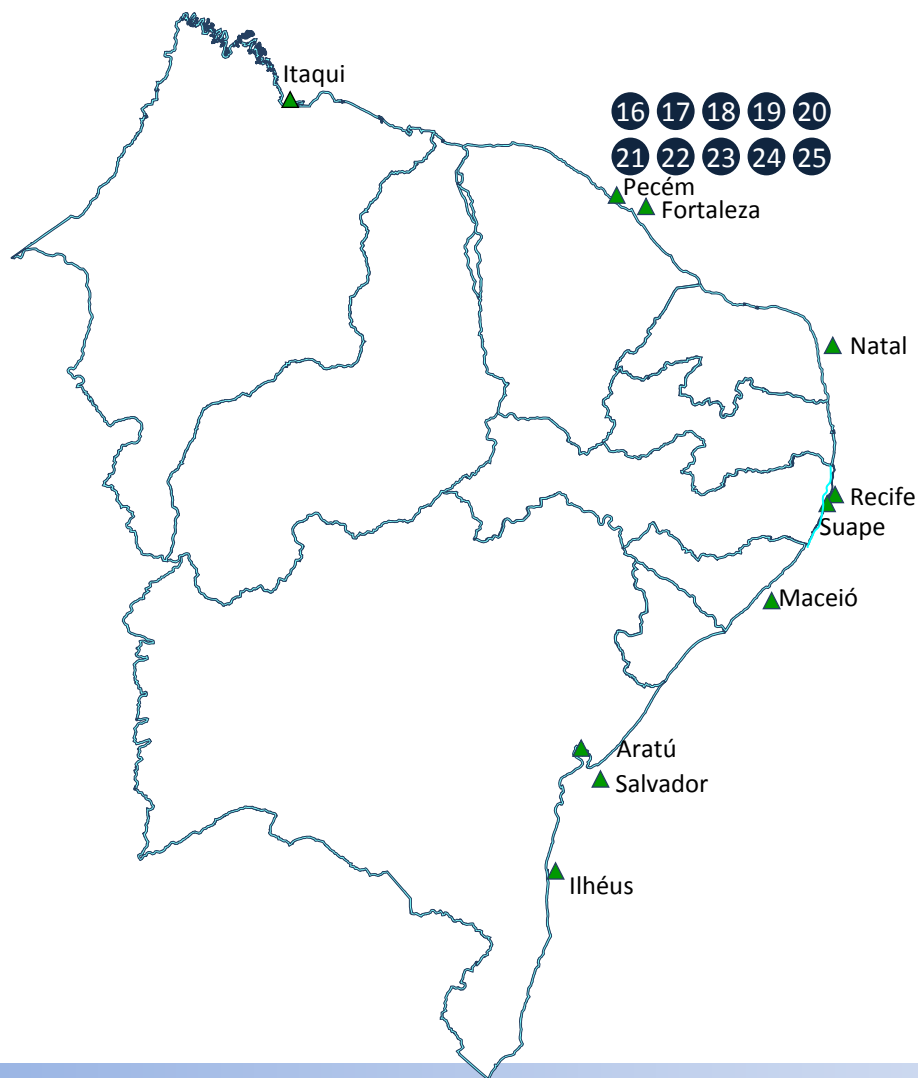
Fonte: Análise Macrologística

Redução do custo logístico

obras dos 9 eixos logísticos

- ✓ Custo logístico do projeto é 9% menor que o custo atual
- ✓ Investimento total de R\$ 26 bi
- ✓ Payback de 4,4 anos

Obras Priorizadas no Porto de Pecém



16. Construção da Nova Ponte de Acesso de Pecém;

17. Construção da via sobre o Quebra-Mar no Pecém;

18. Construção de 2 Berços para Carga Geral no Pecém;

19. Instalação de Correia e Descarregador no Porto do Pecém;

20. Construção do Terminal Intermodal no Pecém;

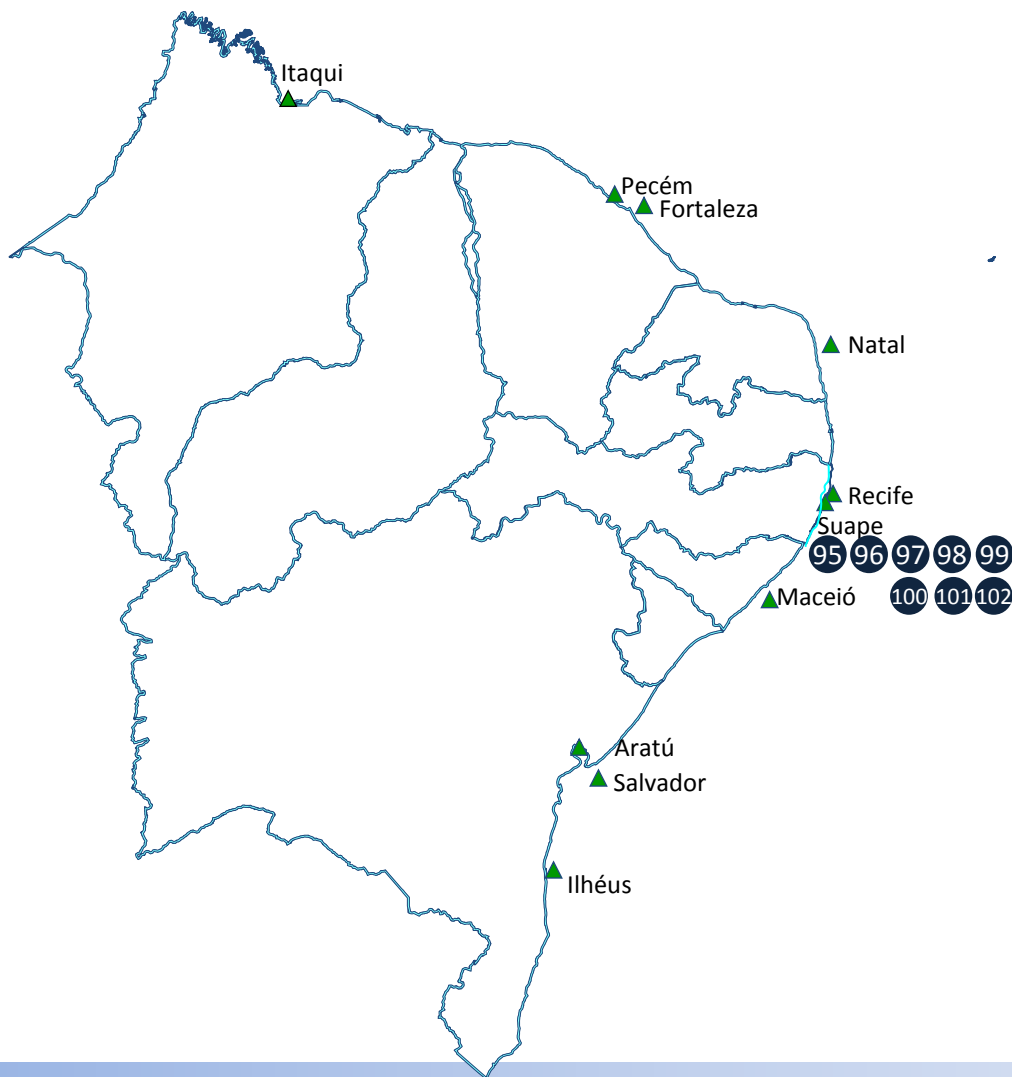
21. Construção do Novo Quebra-Mar no Pecém;

23. Construção de 2 Píeres no Pecém;

24. Construção do Berço para Carga Geral no Pecém;

25. Instalação de Correias, Descarregadores e Carregadores no Porto do Pecém.

Obras Priorizadas no Porto de Suape



95. Dragagem do Canal Externo no Porto de Suape;

96. Construção do Acesso Rodoferroviário ao Porto de Suape;

97. Construção do Terminal de Granéis Sólidos no Porto de Suape;

98. Construção do 2º Terminal de Contêineres no Porto de Suape;

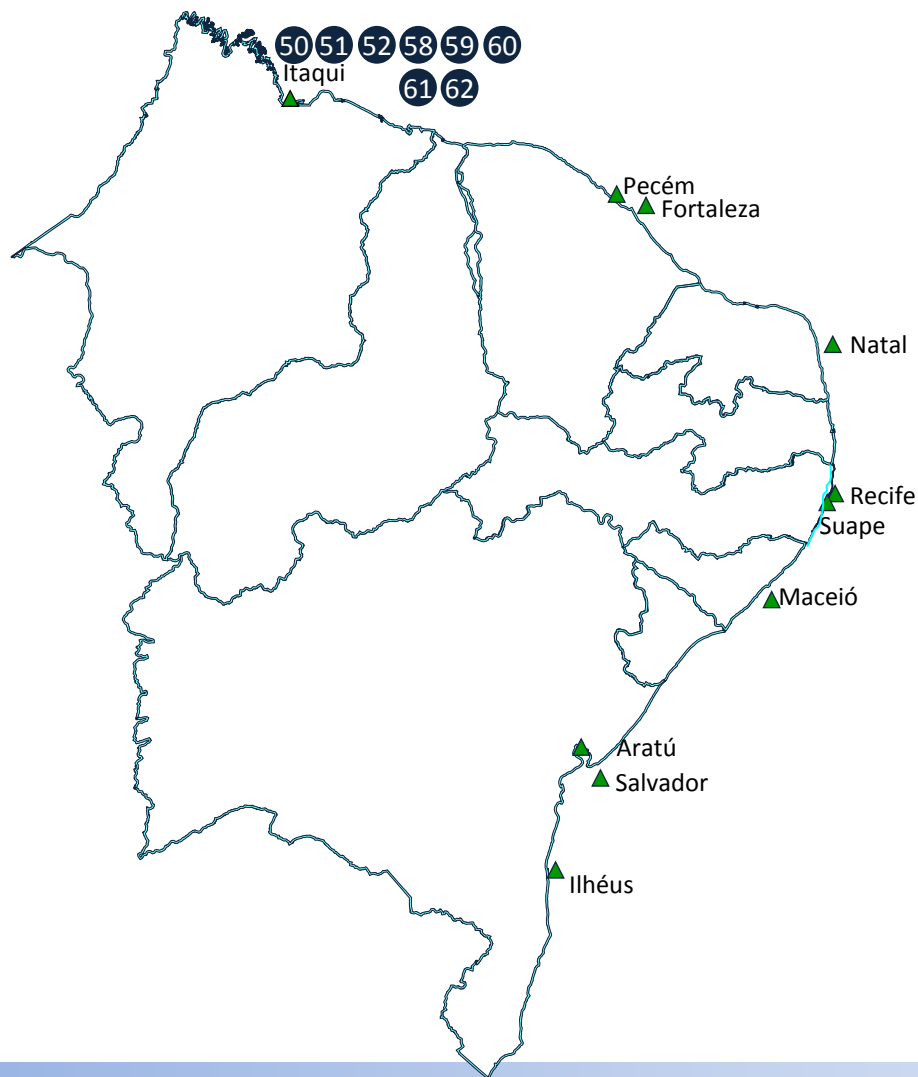
99. Construção do Terminal de Grãos no Porto de Suape;

100. Construção do Terminal de Açúcar no Porto de Suape;

101. Requalificação do CMU no Porto de Suape;

102. Reforço dos Cabeços no Porto de Suape.

Obras Priorizadas no Porto de Itaquí



50. Recuperação dos Berços 101 e 102 do Porto Itaquí;

51. Construção do Berço 108 no Porto de Itaquí;

52. Dragagem de Aprofundamento no Porto de Itaquí;

58. Construção da Retroárea 104 e 105 no Porto Itaquí;

59. Ampliação da Retroárea 100 e 101 no Porto Itaquí;

60. Construção do Acesso Sul do Porto de Itaquí;

61. Construção dos Berços 98 e 99 no Porto de Itaquí;

62. Construção do Tecon no Porto de Itaquí.

Obras Priorizadas no Porto de Fortaleza



26. Dragagem do Canal de Acesso no Porto de Fortaleza;

27. Construção do Terminal de Contêineres no Porto de Fortaleza.

A Nova Lei dos Portos (12.815/2013) é decisiva:

Reordena o marco legal do setor: aproxima a legislação brasileira ao padrão internacional

Acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros

Avança na direção de criar um ambiente favorável aos investimentos e à participação do capital privado nos portos

Possibilita a concessão das administrações portuárias à iniciativa privada

Principais preocupações do setor empresarial depois da aprovação da lei 12.815/2013



O problema da baixa eficiência dos grandes portos públicos ainda não foi resolvido

Relações capital-trabalho: com a aprovação da Nova Lei houve retrocesso nas relações capital trabalho

Baixa articulação entre os órgãos do Governo e excesso de centralização das decisões da política portuária

Novo Canal do Panamá



Desafios

EFICIÊNCIA PORTUÁRIA

INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA

REDUÇÃO DA BUROCRACIA E FACILITAÇÃO DO
COMÉRCIO

PROJETO NORDESTE COMPETITIVO

Diálogos Capitais

“Portos – Infraestrutura e Logística para
o Desenvolvimento do Nordeste”

José Augusto Coelho Fernandes

Diretor de Políticas e Estratégia da CNI



Fortaleza, 28 de janeiro de 2014

