Uso exclusivo – divulgação proibida

Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários

MÓDULO 2 – MODELOS DE EXPLORAÇÂO PORTUÁRIA E ASPECTOS REGULATÓRIOS

Aula 7 e 8: Modelos de exploração portuária e marco regulatório dos portos no Brasil

Este relatório é de uso exclusivo para o Curso PNV 5112 -Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários– Departamento de Engenharia Naval e Oceânica da Universidade de São Paulo. Nenhuma de suas partes pode ser divulgada ou compartilhada fora do contexto daquele curso.

Para imprimir em branco e preto, por favor, selecione escala de cinza na opção “Arquivo/Imprimir”

Conteúdo

- Evolução do Estado na prestação de serviços públicos

- Aspectos jurídicos e econômicos da prestação de serviços públicos

- Visão geral do modelo de exploração portuária:
  - Contextualização do setor portuário do ponto de vista regulatório
  -Tipos de instalações portuárias existentes
  - Modos de participação privada na atividade portuária

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Estrutura de tópicos e aulas do Curso

Módulos	Conteúdo
DINÂMICA DAS INDÚSTRIAS DE NAVEGAÇÃO E PORTOS	Portos se prestam a atender navios e realizar a transferência modal da carga. É preciso conhecer os requisitos deste navios e a dinâmica do mercado em que eles operam
MODELOS DE EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA E ASPECTOS REGULATÓRIOS	Portos, em geral, prestam serviços de utilidade publica e exigem uma regulação especial que pode acontecer sobre diferentes modelos. Entender a lógica adotada no Brasil e o contexto que a orientou é importante para entender a norma
ANÁLISE TÉCNICA DE TERMINAIS ESPECIALIZADOS	O que difere os terminais de diferentes tipos de carga e o que se deve ter em mente na concepção de cada um deles
ANÁLISE FINANCEIRA E ESTRUTURAÇÂO DE PROJETOS PORTUÁRIOS	A participação da iniciativa privada na operação portuária depende da rentabilidade do negócio. Entender os drivers de receita, custo, balanço e financiamento é fundamental para a decisão do negócio

...ctos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser ...omo fonte de informação em nenhuma hipótese, já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Divisão de conteúdo das próximas duas aulas

Aula de hoje

Conceitos básicos de serviços públicos e modelos de exploração portuária

- Evolução do Estado na prestação de serviços públicos
- Aspectos jurídicos e econômicos da prestação de serviços públicos
- Visão geral do modelo de exploração portuária:
  - Contextualização do setor portuário do ponto de vista regulatório
  - Tipos de instalações portuárias existentes
  - Modos de participação privada na atividade portuária

Panorama institucional do setor portuário brasileiro

- Breve histórico do marco regulatório do setor portuário brasileiro
- Estrutura organizacional do setor portuário brasileiro
- Análise crítica do panorama institucional do setor portuário e hidroviário

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Estrutura da aula de hoje

A prestação de serviços públicos por agentes privados

Visão geral dos modelos de exploração portuária

Serão abordados os principais conceitos econômicos e jurídicos de concessões de serviços públicos, apresentando suas principais características e resultados no Brasil, pretendendo esclarecer:

1. A evolução do papel do Estado na prestação de serviços públicos e seu estágio atual, considerando as demandas que motivam as mudanças institucionais;
2. As diretrizes constitucionais relativas à prestação de serviços públicos e o papel que cabe ao Poder Público no Brasil;
3. As motivações para conceder a prestação de serviços públicos à iniciativa privada e a necessidade de um ambiente regulatório hígido para auferir ganhos aos usuários destes serviços.

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Mudanças do papel do Estado na economia e na provisão de serviços públicos ao longo do século XX

1914-1918 — *1ª guerra mundial*

1929 — *Grande depressão*

1939-1945 — *2ª guerra mundial*

1980 — *Crise do petróleo*

Estado soberano (Até início do século XX)

- Provisão privada de infraestrutura
- Regulação de serviços públicos inexistente ou rudimentar
- Criação de empresas estatais para oferecer serviços básicos (fornecimento de água, saneamento, etc.), com o aparecimento de grandes cidades

Estado bélico-protetor

- Aumento de intervenção do Estado na economia
- Esforço bélico gera demanda fortemente dependente da produção estatal
- Estado passa a assumir atividades industriais e comerciais em substituição às empresas privadas
- Resposta à crise financeira de 1929 é papel mais intervencionista do Estado (modelo *keynesiano*)

Estado garantidor de serviços básicos

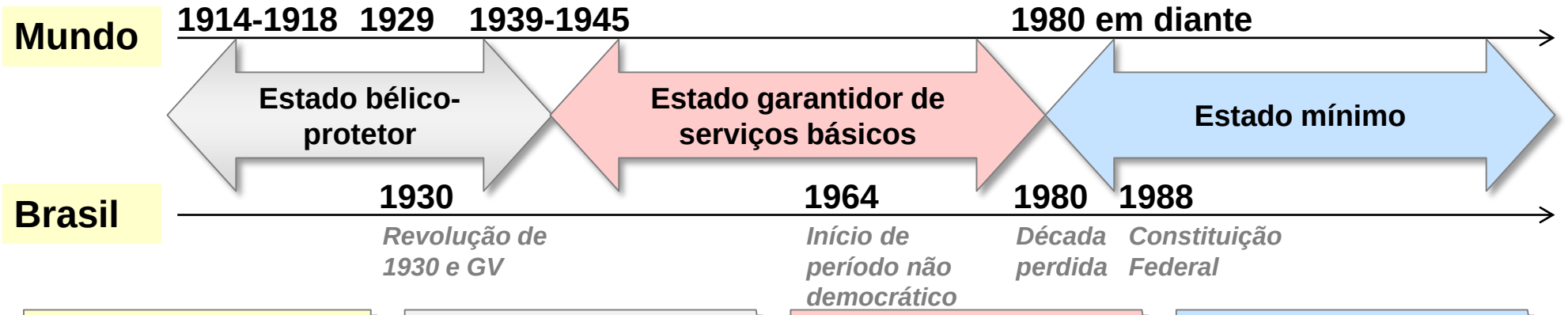
- Estatização de empresas de infraestrutura e serviços públicos
- Aplicação de investimentos públicos visando reconstrução da infraestrutura no pós-guerra
- Implantação de políticas de bem estar social
- Maioria das empresas privadas do setor de infraestrutura é comprada ou expropriada pelos Estados

Estado mínimo

- Privatização de empresas e desestatização de serviços públicos, em processo liderado, principalmente, pela Inglaterra
- Necessidade de atender às exigências de equilíbrio orçamentário e financeiro e responder a pressões de organismos fomentadores do mercado internacional
- **Necessidade de regulação de serviços públicos se torna evidente ao longo dos anos**

Es... utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Comparação entre os ciclos relativos ao papel do Estado no Brasil e no Mundo ao longo do século XX



Estado soberano

- Até meados da década de 1930, provisão privada de infraestrutura
- Caso da ferrovia é emblemático: desenvolvimento privado atendendo projetos específicos, em geral com a escoamento de produtos primários para exportação

Estado protetor

- Ativismo do Estado brasileiro no campo econômico adquire dimensão mais ampla e estruturada
- Situação de capitalismo tardio demanda iniciativa empresarial do Estado para capitanear a industrialização em setores estratégicos e com elevado grau de interdependência

Estado garantidor de serviços básicos

- 1968-1974: nova expansão da atividade empresarial do Estado brasileiro (Portobras, Infraero)
- Demanda crescente por infraestrutura básica, (principalmente eletricidade e telecomunicações)

Estado mínimo

- Maioria de empresas públicas prestadoras de serviço são extintas
- Grande quantidade de serviços públicos é delegada à iniciativa privada
- Ambiente regulatório deficiente devido à falta de visão estratégica a respeito da prestação adequada de serviços públicos

Es... utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Do ponto de vista jurídico, é um dever do Estado garantir que o serviço público atenda princípios de universalidade e adequação – mas não há entendimento quanto à definição de serviço público

Serviço público no <u>sentido amplo</u>

- As atividades denominadas como serviço público são aquelas de **titularidade estatal**
- As atividades que devem ser consideradas como serviço público são definidas pelo arcabouço jurídico do país

Definição de serviço público de acordo com a <u>Constituição</u>

- Indica expressamente alguns serviços da alçada da União, a serem explorados diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão
- Preconiza, ainda, que o Poder Público tem o dever de prestar os serviços públicos diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, **sem citar o instituto da autorização** – formando aparente contradição

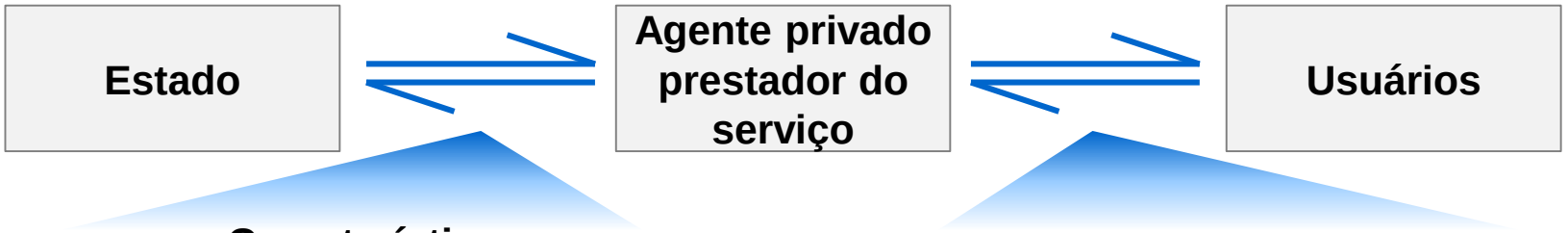
Definição de serviço público de acordo com a <u>legislação</u>

- Há diferença entre as determinações constitucionais e legais a respeito de como serviços públicos devem ser prestados (principalmente, em relação à autorização)
- A autorização, em diversos setores, se destina a admitir o exercício, por um sujeito privado, de uma atividade voltada a terceiros, e não apenas à realização de uma atividade privada

- <u>A questão não é pacificada</u>: o próprio STF não fixou um conceito de serviço público a ser aplicado de modo indistinto
- <u>Constitucionalmente</u>, serão *obrigatoriamente serviços públicos,* **quando volvidos à satisfação da coletividade em geral**, os arrolados como de competência das entidades públicas – devendo portanto ser concedidos (dentre eles, a **prestação de serviços no âmbito do setor portuário**)
- No <u>âmbito legal</u>, é prevista a autorização de serviço público; no entanto, deve-se observar algumas condições: deverá ter natureza unilateral e deverá ser vinculada
- A autorização de serviço público só terá sentido quando for tecnicamente possível e conveniente para a **realização dos princípios da universalidade e da adequação** que o maior número possível de interessados venha a prestar o serviço, atuando num regime de competição

E[illegible] zido exclusivamente para o Curso "PNV 5112 Aspectos da Operação e da
u[illegible] texto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informaç
il[illegible] grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O
uma apresentação em sala de aula.

A decisão pela concessão de um serviço público deve ser pautada por critérios objetivos vinculados à adequação e universalidade



Características

- Estado elabora contrato e agente privado decide por entrar ou não. Não há construção conjunta das condições da relação
- Estado tem poder de fazer alterações unilaterais, e privado é protegido com equilíbrio econômico-financeiro do contrato

Características

- Estado deve garantir prestação de serviço universal e adequada
- Agente privado visa lucro, e é remunerado pelo usuário e/ou com contrapartida do Estado

- A concessão é uma **forma de gestão indireta de serviços públicos de responsabilidade do Estado**, tendo como objeto a sua prestação
- A descentralização administrativa, nada mais é do que uma **técnica de organização administrativa**, sendo uma forma de divisão do trabalho que se refere a um princípio econômico
- A decisão de conceder deve ser tomada com o propósito de buscar uma maior **eficiência administrativa na execução da atividade pública**. O Poder Público só poderá conceder um serviço público se esta via se mostrar – a partir de dados técnicos e financeiros – **como a melhor alternativa para a prestação de um serviço público adequado e universal**

E
u
ilus
uma apresentação em sala de aula.

Nesse sentido, do ponto de vista econômico, a necessidade de atuação do Estado está associada a setores de interesse da coletividade e que, devido a suas características, não alcançam um equilíbrio de mercado através de simples competição de ofertantes

Motivações para o Estado organizar a economia em um setor:

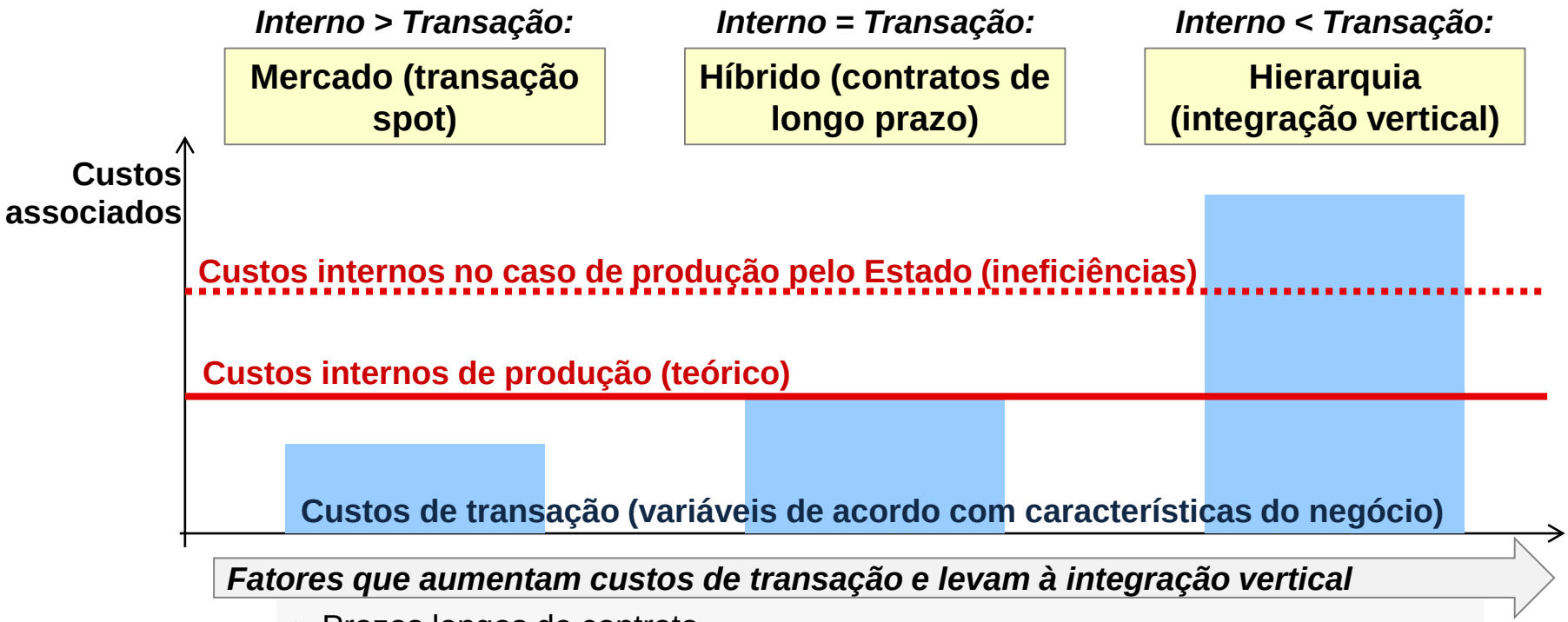
- Existência de monopólio natural: investimentos duráveis e imóveis e grandes economias de escala tornam monopólio modo eficiente de organizar a produção
- Externalidades geradas tornam difícil persuadir usuários a pagarem pelo nível de serviço socialmente desejável (segurança e ambiental, por exemplo)
- Oferecimento de acesso universal de um determinado serviço em um nível básico
- Poder do Estado sobre o domínio de terra facilita desapropriações em nome de projetos de utilidade pública

Uma vez determinado que um setor dever ser organizado pelo Estado, há de se observar se é mais eficiente o Estado prestar o serviço diretamente ou delegá-lo à iniciativa privada:

- A concessão de serviços públicos é uma extensão da desintegração vertical pelo Estado: estrutura clássica da decisão *make-or-buy*
- Sob esse ponto de vista, é importante o conceito de **custos de transação:**
  - A existência de **incertezas**, **racionalidade limitada** (que, juntas, implicam em contratos incompletos) e **oportunismo** acarretam em três tipos de custos de transação em contratos: custos de busca e informação, negociação e decisão, e policiamento e cumprimento de contratos
- Características de concessões aumentam os custos de transação:
  - Monopólios bilaterais: cada parte tenta alavancar o *status* de monopolista
  - Ativos específicos geram uma restrição *ex-post* (denominada *lock-in*)
- Entidades públicas possuem estruturas e incentivos diferentes de privadas:
  - Agentes públicos devem cumprir o que as normas determinam, enquanto a agentes privados cumpre apenas não desobedecê-las
  - Agentes privados tem como atividade-fim substancialmente a geração de lucros, enquanto agentes públicos têm por atividade-fim as determinações normativas (ex.: garantir serviços públicos adequados e universais)

Pressuposição de estado democrático, a

Assim, a decisão entre prestar diretamente ou conceder deve considerar os custos de transação envolvidos

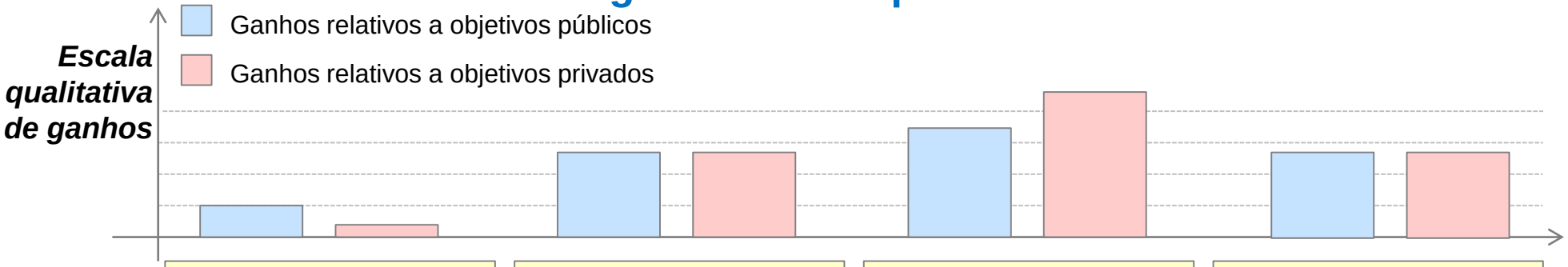


- Prazos longos de contrato
- Pequeno número de fornecedores e clientes (alta concentração)
- Altos níveis de especificidade, durabilidade e dedicação de ativos

- A dinâmica de setores de infraestrutura faz com que um contrato de concessão apresente grandes custos de transação
- O Poder Público deve decidir por conceder a prestação de serviços públicos à iniciativa privada quando houver um **ambiente institucional adequado que minimize os custos de transação**, diminuindo incertezas relativas ao processo e agentes reguladores atuando em potenciais fontes de geração de custos, garantindo o cumprimento das obrigações de cada parte e evitando oportunismos e renegociação

uma apresentação em sala de aula.

Resultados da experiência de concessões no Brasil: após um período de benefícios imediatos, custos de longo prazo transpareceram devido à inexistência de um ambiente regulatório adequado



	Situação até início da década de 1990	1ª Fase pós concessões	2ª Fase pós concessões	Fase atual
Descrição	• Empresas estatais prestando serviços públicos de baixa qualidade • Papel da iniciativa privada incipiente ou inexistente	• Ganhos imediatos são auferidos • Inexistência de regulação e informação dos agentes públicos em uma fase crucial	• Pequenas melhorias acarretam em pequenos ganhos aos usuários • Agentes privados obtém receitas muito acima das previsões	• Aumento de demanda e falta de investimentos acarreta em pior nível de serviço • Ambiente institucional passa a ser entrave a novas melhorias

- Há, no momento, uma demanda social por serviços públicos de maior qualidade: a opinião pública foi inicialmente favorável às concessões, mas há um novo patamar de exigência referente à qualidade dos serviços ofertados
- A melhoria dos serviços públicos exige um novo ciclo de mudanças institucionais no Brasil, o que pode passar por **um ciclo de repactuação entre o setor público e privado** – o que se dá sempre que as oportunidades de investimentos de um ciclo econômico estão se esgotando
- Essas preocupações devem ser endereçadas a partir de uma avaliação sistemática do processo de concessões: o desafio é recuperar a capacidade do Estado de assumir um papel estratégico nos setores concedidos ao setor privado, equacionando os interesses públicos e privados, garantindo a legitimidade do processo perante a sociedade

E
u
il
uma apresentação em sala de aula.

Resumo

A prestação de serviços públicos por agentes privados

- As instituições se moldam de acordo com as **demandas sociais apresentadas ao Estado**. A maior ou menor participação do Estado surge como resposta a essas demandas, fazendo com que os **Estados nacionais se estruturem** de maneira diversa para provisionar serviços públicos de infraestrutura ao longo do tempo, **devido à opção política ou razões estratégicas**
- No Brasil, as diretrizes constitucionais são claras em relação à prestação de serviços públicos: o **Estado deve garantir os princípios da universalidade e da adequação**, e deve decidir por seu regime de prestação obedecendo a **critérios de eficiência**. Atualmente, serviços públicos em setores de infraestrutura são prestados, via de regra, através de delegação para agentes privados – normalmente, através da ferramenta de **concessão**
- A dinâmica de setores de infraestrutura faz com que um contrato de concessão apresente grandes **custos de transação**. Desse modo, para o Poder Público decidir por conceder a prestação de serviços públicos à iniciativa privada, deve ser desenvolvido um **ambiente institucional adequado que minimize os custos de transação**, diminuindo incertezas relativas ao processo e atuando em potenciais fontes de geração de custos, permitindo que o processo resulte de fato em **ganhos aos usuários de serviços públicos** (*i.e.*, qualidade nos serviços e tarifas módicas)

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

O setor portuário possui características de monopólio natural devido, principalmente, à escassez de ativos e à existência de economias de escala (relembrando aula de aspectos econômicos)

Características de monopólio natural

- Ocorre quando o monopólio constitui uma forma eficiente de organizar a produção
  - *Economias de escala e de escopo tornam ineficiente a presença de mais de um produtor no mercado*
- Exige regulação para a proibição dos abusos do poder de mercado:
  - *Aumento de preços*
  - *Redução da produção*
  - *Diminuição do nível de serviço*
  - *Escassez de inovação; etc*
- Monopólios naturais dificultam o estabelecimento de competição no mercado

Especificidades do setor portuário

- Empreendimentos portuários tem características de monopólios naturais, sendo suscetível à ocorrência de poder de mercado:
  - *Existência de um ativo escasso , cuja posse dá grande vantagem competitiva (limitação de infraestrutura e capacidade)*
  - *Economias de escala significativas: custos menores para empresas maiores (ampliar instalações é mais econômico do que construir novas, impactando a concorrência)*
  - *Existência de hinterlândias cativas*
  - *Altos investimentos e existência de barreiras de entrada (investimento mínimo)*
- Práticas não competitivas neste setor impactam usuários e economia como um todo, fazendo com que o tema seja de grande relevância para a sociedade

A dinâmica do setor portuário gera uma tendência de concentração de mercado, podendo culminar em abusos de poder, se não houver forte regulação ou incentivos à concorrência

uma apresentação em sala de aula.

Estrutura da aula de hoje

A prestação de serviços públicos por agentes privados

Visão geral dos modelos de exploração portuária

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Modelo de Exploração Portuária pode ser entendido como a alocação das funções essenciais do porto a agentes públicos e/ou privados, bem como à forma regulatória que essas funções são exercidas

Origem/destino	Transporte terrestre	PORTO	Transporte Marítimo	Destino/origem

Operação Portuária

- Movimentação e armazenagem de cargas
- Prestação de serviços associados

Administração do Porto

- Definir e executar planos de expansão/ investimentos
- Harmonizar interesses dos diversos agentes envolvidos na atividade
- Controlar o acesso e garantir segurança na operação dos navios e na movimentação de cargas
- Desenvolver e manter a infraestrutura de uso comum

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

A Administração do Porto é a instituição que tem por *atividade fim* gerenciar o complexo portuário público, interagindo com outros órgãos públicos

NÃO EXAUSTIVO

	Funções Exercidas no Porto
Administração do Porto	• Administração do complexo portuário em suas diversas dimensões
Receita Federal	• Alfandegamento de instalações • Controle aduaneiro de cargas e passageiros
Polícia Federal	• Controle de imigração dos tripulantes dos navios • Combate ao crime
ANVISA	• Liberação de atracação de navios • Anuência de importações/ exportações
Vigiagro MAPA	• Controle de pragas • Anuência de importações/ exportações
Capitania dos Portos	• Fiscalização das condições de segurança dos navios • Autoridade no tráfego marítimo

Outros Órgãos (anuentes de cargas)

DMM – Departamento da Marinha Mercante. ANP – Agência Nacional de Petróleo; DECEX – Depto. de Operações de Comércio Exterior; DFPC – Exército Brasileiro; IBAMA - Ministério do Meio Ambiente; Órgãos ambientais estaduais; etc.

utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

Fonte geral: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011)

Existem diversas formas de alocação de responsabilidades entre público e privado

	Service Port	*Tool Port*	*Landlord Port*	*Fully Privatized Port*
Operação portuária	**Público**	**Privado**	**Privado**	**Privado**
Investimentos em ativos portuários	**Público**	**Público**	**Privado / Público**	**Privado**
Administração portuária	**Público**	**Público**	**Público**	**Privado**
Propriedade dos ativos	**Público**	**Público**	**Público**	**Privado**

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

Fonte: World Bank (2007); Trujillo e Nombela (1999)

Fatores que definem a aplicabilidade dos modelos de exploração

Dinamismo econômico da região

Existe uma demanda atual ou se trata de obra estruturante (demanda no longo prazo)?

Facilidades de investimento privado

O governo admite e incentiva concessões?

Quais as condições para investimento privado em infra?

	Service Port	*Tool Port*	*Landlord Port*	*Fully Privatized Port*
Operação portuária	Público	Privado	Privado	Privado
Investimentos em ativos portuários	Público	Público	Privado / Público	Privado
Administração portuária	Público	Público	Público	Privado
Propriedade dos ativos	Público	Público	Público	Privado

Legislação

A legislação local trata operação portuária como serviço público?

E os ativos portuários?

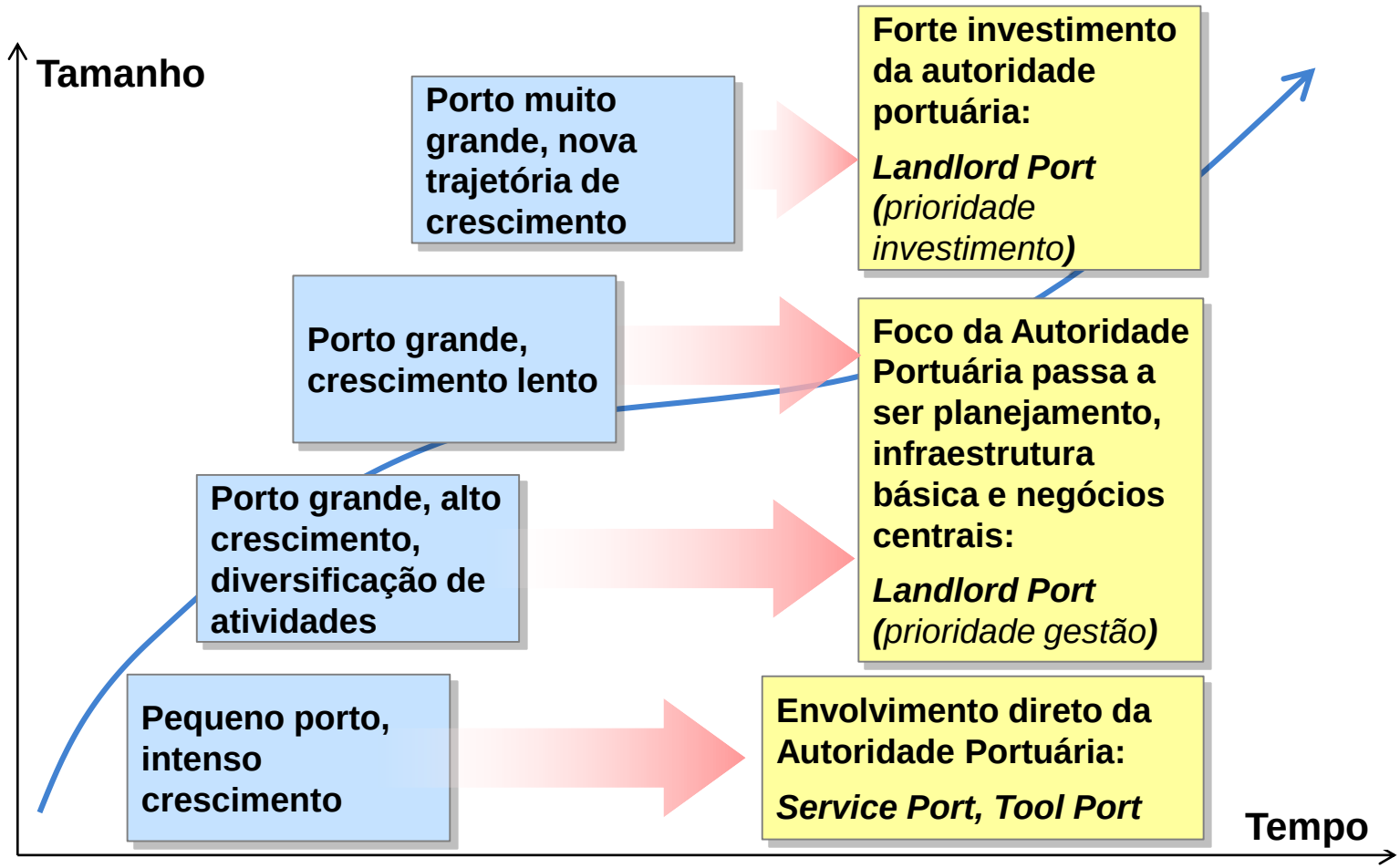
Geografia

Existe concorrência com outros portos/ outros países?

Cabe mais de uma instalação no porto?

E te para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimer u tribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já q ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Existe também uma sequência racional de aplicação dos diferentes modelos ao longo da história



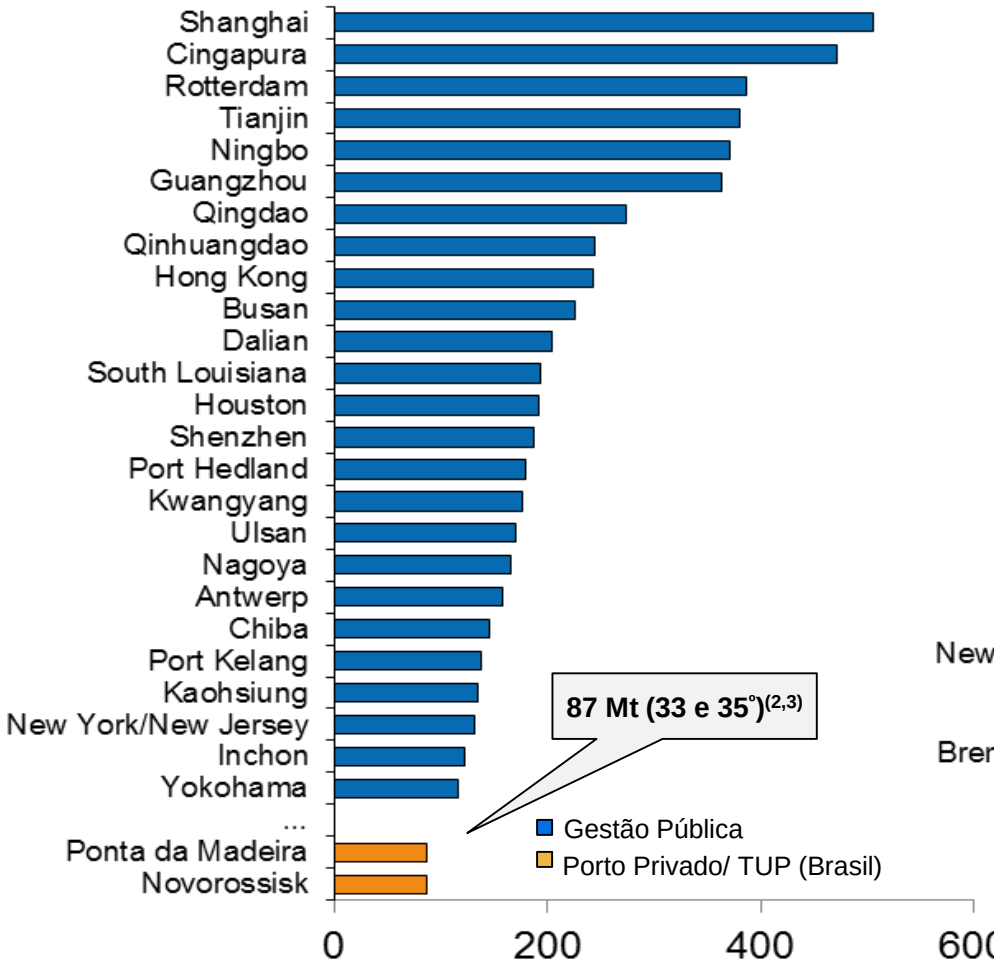
Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

Fonte: http://gmbports.org/emusing_seven_edition/industry_ponders01.php

Atualmente, os portos mais relevantes no mundo são *administrados* pelo Poder Público, no modelo *Landlord Port*

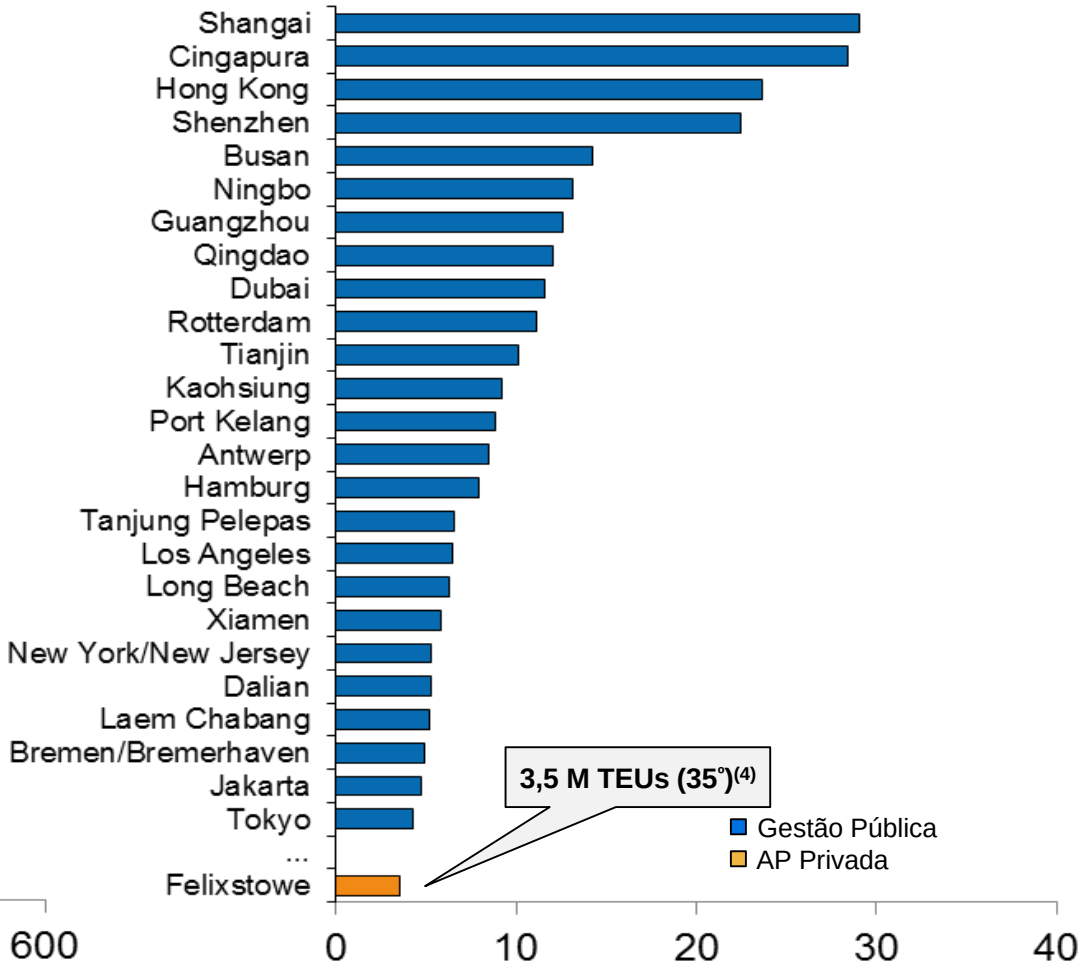
Top 25 Portos Mundiais (2009)(1)

Movimentação total [Mt]



Top 25 Portos Mundiais - Contêineres (2010)(3)

Movimentação total de contêineres [M TEUs]



(1) Fonte: American Association of Port Authorities (AAPA); (2) Estimado. A base aponta "Itaqui" , incluindo Ponta da Madeira (87,2Mt) . Apenas Ponta da Madeira seria 33º. (3) Embora não haja informações claras, Novorossisk é um porto gerido por uma empresa privada de operação, lista em bolsa. Outros portos na Rússia foram privatizados ("voucher´privatization").

(3) Fonte: World Shipping.org;
(4) Primeiro porto privado na lista (Reino Unido), segundo apurou a Equipe

Fonte geral: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011)

O Reino Unido é o principal expoente dos Privatized Ports. Sua tradição está ligada, contudo, a especificidades locais

Sistema portuário britânico

Portos privados

- Grande maioria dos portos do UK
- Ativos privados, **incluindo a terra**
- Histórico: **Até 50s**: privados + railways + municipais +trust; **50s aos 80s**: nacionalização; **a partir dos 80s**: Forte privatização, com vistas a **maior eficiência e resolução de impasses trabalhistas**
- **Associated British Ports Holdings (ABP):** 21 portos no UK, €2,2 bi market cap, privatização com venda de ações e transações de terras futuras com participação governamental

Trust ports

- **Autônomos**, nem públicos nem privados
- Geridos por um time de executivos supervisionado por comitê multipartite
- **Seu status incerto coíbe investimentos** causando baixo desempenho, por isso **têm sido privatizados**

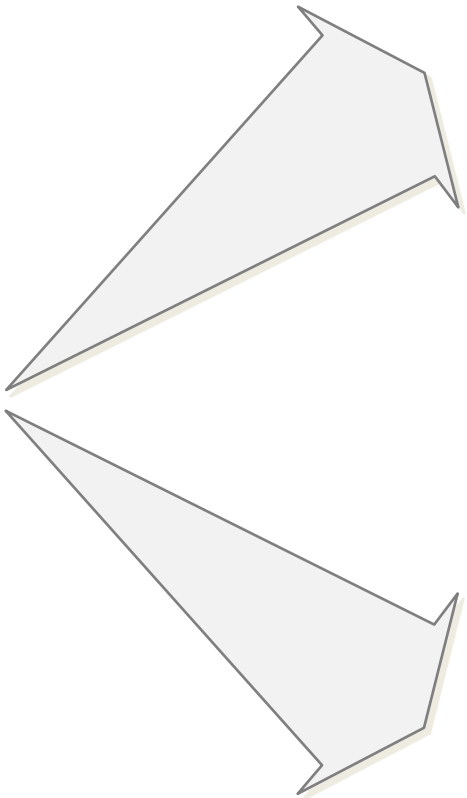
Governo

- Trata portos como outra indústria qualquer – não interfere no mercado
- A regulação se reduz a aspectos de segurança e meio-ambiente, por meio de suas agências

- Motivador da reforma portuária anos 80 e 90: baixa eficiência e **problemas trabalhistas**
- **Intensa competição**: "toda cidade inglesa está a menos de 100 milhas de pelo menos 2 portos"(1)
- **Pouca necessidade de regulação** para garantir preços baixos
- A autonomia dos portos em investir acarreta no risco de sobreoferta
- Autores apontam a **crônica falta de planejamento central** como um problema

Fontes: Port Reform Toolkit, 2nd Ed. World Bank, 2007; Institute of Shipping, Economics and Logistics, Public Financing and Charging Practices of Seaports in the EU, 2006; European Maritime Pilots Association - United Kingdom <www.empa-pilots.org.br/sop/uniking.htm>; Pettit, S. J., United Kingdom Ports Policy: Changing Government Attitudes, Marine Policy 32 (719-727), 2008

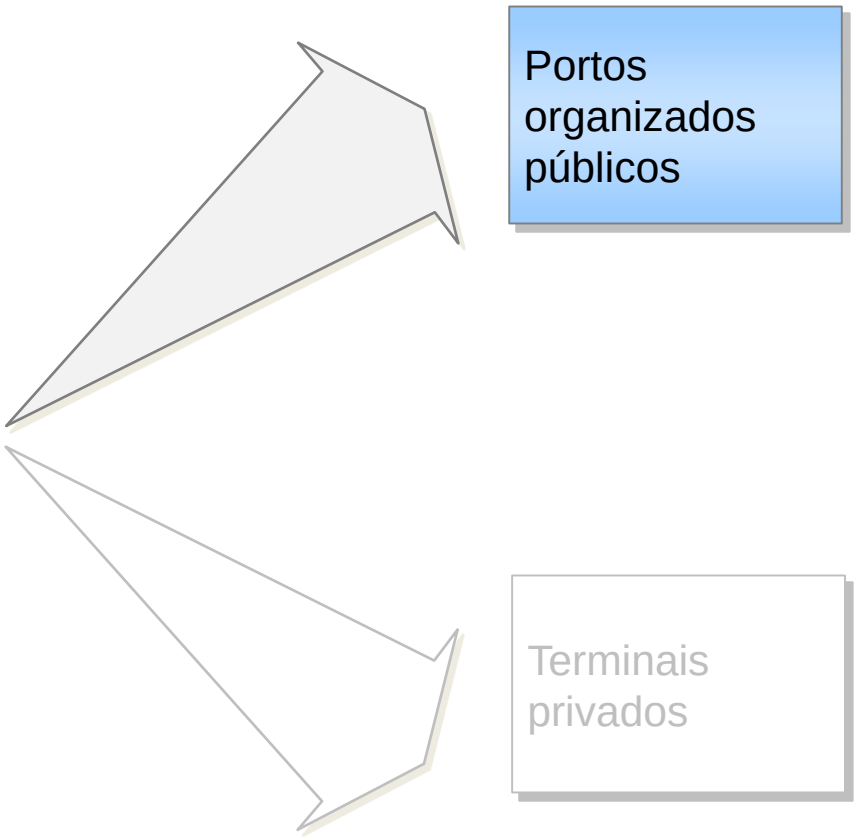
No Brasil predomina o modelo de portos públicos, geridos por Autoridades Portuárias públicas, porém com participação relevante de terminais privados autogeridos



	Administração	Operação
Portos organizados públicos	**Público**	**Privado**
Terminais privados	**Privado**	**Privado**

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Portos públicos



Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

O Brasil tem um porto público marítimo a cada 233km de costa (34) além de 7 portos organizados fluviais

Porte de Alguns Portos Organizados

Portos	Volume 2013 (mil t)
Santos	99.808
Itaguaí	58.327
Paranaguá	41.771
Rio Grande	20.534
Itaqui	15.291
Vila do Conde	14.396
São Francisco do Sul	13.029
Suape	12.771
…	…
Niterói	236
Angra dos Reis	122
Pelotas	18
…	…
Manaus	<1

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

Fonte: ANTAQ

A área do Porto Organizado é definida por uma “poligonal”, não necessariamente contínua, que impõe diversas regras específicas aos terminais nela inseridos

Lei 12.815/2013

I - Porto Organizado: bem público construído e aparelhado [...] tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária]

II - Área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado

Exemplos(1):

Porto de Suape (poligonal contínua)

Porto de Belém e Terminal de Outeiro (poligonal descontínua)

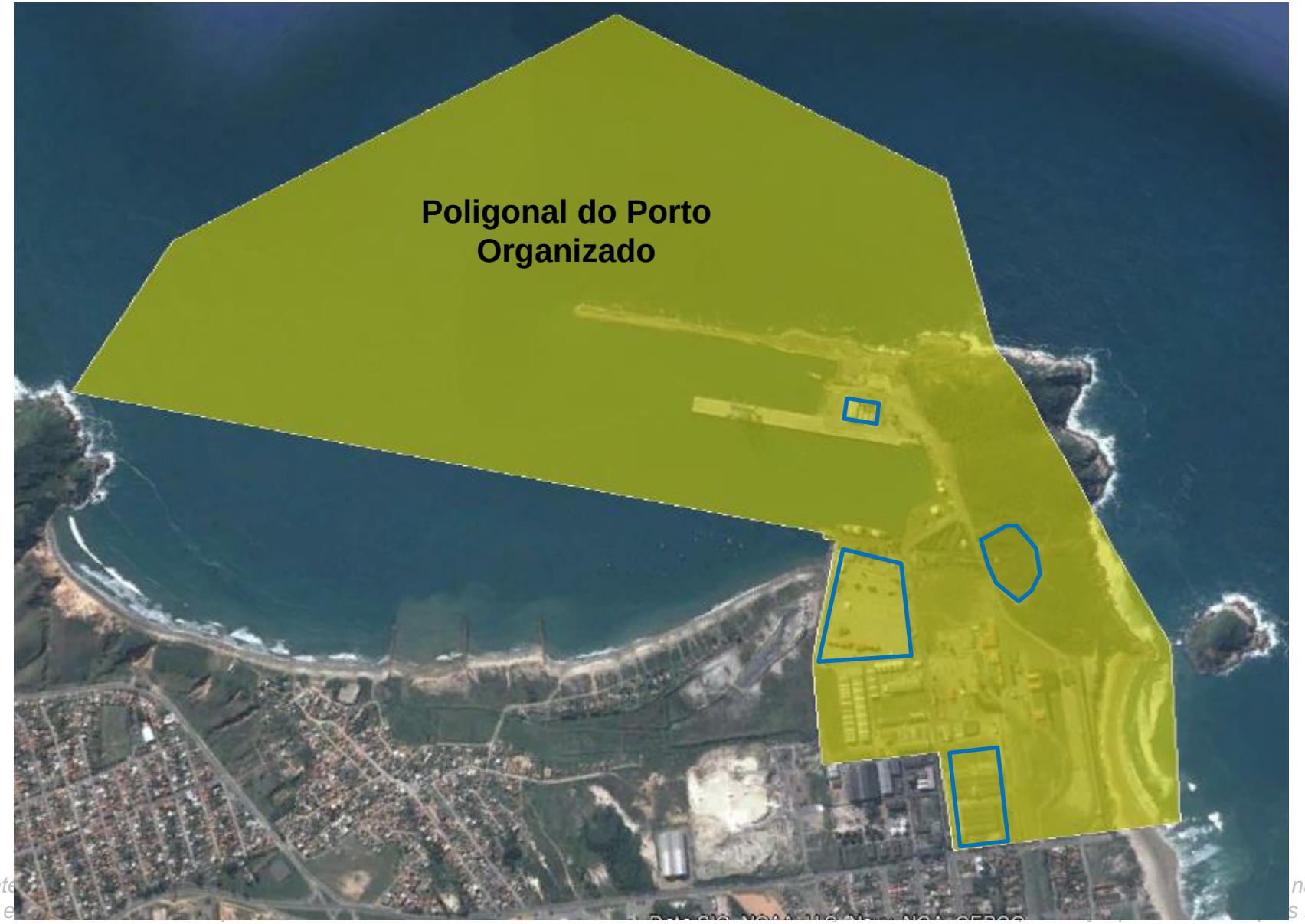
Terminais públicos dentro da área do porto organizado devem:

- Requisitar autorização da ANTAQ para realizar investimentos
- Contratar mão-de-obra avulsa e com vínculo empregatício, preferencialmente, pelo OGMO
- Obedecer regulamento de exploração do porto
- Se terminal público for arrendado:
  - Atender pressupostos de serviço público: isonomia, universalidade, continuidade, etc. (serviço público)
  - Pagar arrendamentos
  - Cumprir garantia mínima de movimentação de cargas
  - Etc.

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso “PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários” e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à un

(1) PGO; Fonte: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011)

Exemplo: Porto de Imbituba



Esse mate não pode ser utilizado e s são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

As poligonais não necessariamente respeitam as fronteiras reais da operação portuária

Poligonal de Paranaguá

Dentro dos limites do Porto de Paranaguá é possível observar diversos arranjos

1. Berços dentro e tanques fora do porto Organizado (Cattalini, Union Vopak)
2. Direito de passagem de terminais fora do porto com prioridade de berço (Bunge 206)
3. Terminais com área cortada pela poligonal do Porto (Cotriguaçu)

uma apresentação em sala de aula.

Cabe às Autoridades Portuárias fazer o PDZ, principal instrumento de planejamento do porto organizado, estabelecendo diretrizes que otimizem o uso de suas áreas e instalações

Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

Meramente Ilustrativo

Objetivos do PDZ[1]:

- Otimizar uso da infraestrutura já existente
- Definir a organização espacial da área portuária
- Propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas
- Estabelecer o planejamento dos investimentos
- Servir como base para a elaboração e implantação do Programa de Arrendamento

Esse ma *tuários" e não pode ser utilizado* *s exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à um*

1: Fonte: Portaria 414/2009 da SEP, Art. 5º.

Diferentes esferas do poder público podem estar envolvidas na gestão portuária

- **Porto Delegado** compreende o porto no qual a União, **mediante convênio**, transfere sua competência original de exploração dos portos federais a outro ente federativo - Municípios e Estados da Federação

- No Brasil: ao delegatário cabe o exercício das atividades de Autoridade Portuária, devendo constituir entidade de **administração indireta estadual ou municipal específica para tal finalidade**
- **Delegatário deve reinvestir recursos no Porto, e não depender da União**

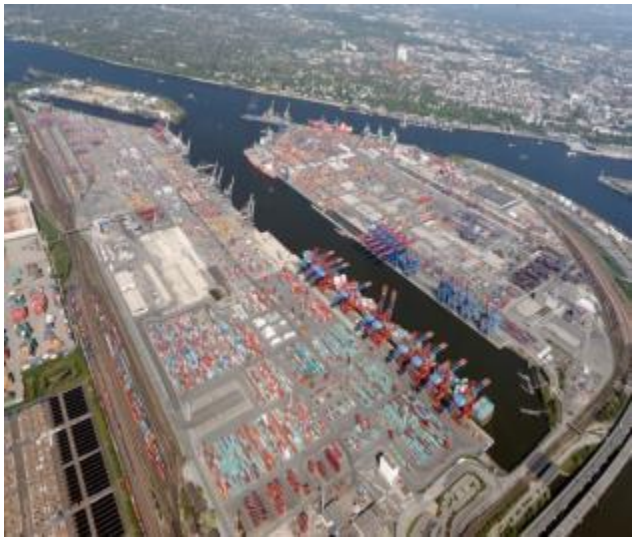
- **A decisão de delegar depende do trade-off** agilidade de gestão *versus* controle e planejamento centralizado

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

A descentralização de portos é comum em vários países de expressão na área portuária...

Porto de Xangai

"O Porto de Xangai segue o modelo universal, tendo sua **administração pública** regional, ou seja, **municipal**"



Porto de Hamburgo

"Como uma instituição de serviço pública, a HPA - Autoridade Portuária de Hamburgo está encarregada de **gerir o porto para a cidade-estado de Hamburgo**"

Porto de Antuérpia

"Para ampliar a competitividade do Porto de Antuérpia, a autoridade portuária da Antuérpia foi estabelecida como uma **companhia independente gerida pelo município** em 1997"

Fonte: http://www.spaconsult.com.br/Novo/portonomundo.php

http://www.portofantwerp.com/en/about-antwerp-port-authority

http://www.portofhamburg.com/en/content/hamburg-port-authority

da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser
ação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são
O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

No Brasil, parte dos portos (16) foi delegada a Estados (13) ou Municípios (3)

Vínculo	Porto	UF	#
Governo Estadual	Porto do Recife	PE	Total: 13 portos
	Porto de São Sebastião	SP	
	Porto de Manaus	AM	
	Porto de Cabedelo	PB	
	Porto de Antonina	PR	
	Porto de Paranaguá	PR	
	Porto de S. Francisco do Sul	SC	
	Porto de Porto Alegre	RS	
	Porto de Pelotas	RS	
	Porto de Imbituba	SC	
	Porto de Rio Grande	RS	
	Porto do Itaqui	MA	
	Porto de Suape	PE	
Governo Municipal	**Porto de Itajaí**	SC	Total: 3 portos
	Porto de Macapá	AP	
	Porto de Forno	RJ	

- O Brasil possui diversos portos delegados, inclusive alguns de extrema relevância nacional e regional

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à un

Fonte: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011), atualizado

Em 2010, os portos delegados também dependiam muito de recursos federais para realizar investimentos

Exemplos de obras em portos delegados que recebem recursos da União(1)

Itaqui
- Construção do Berço 100

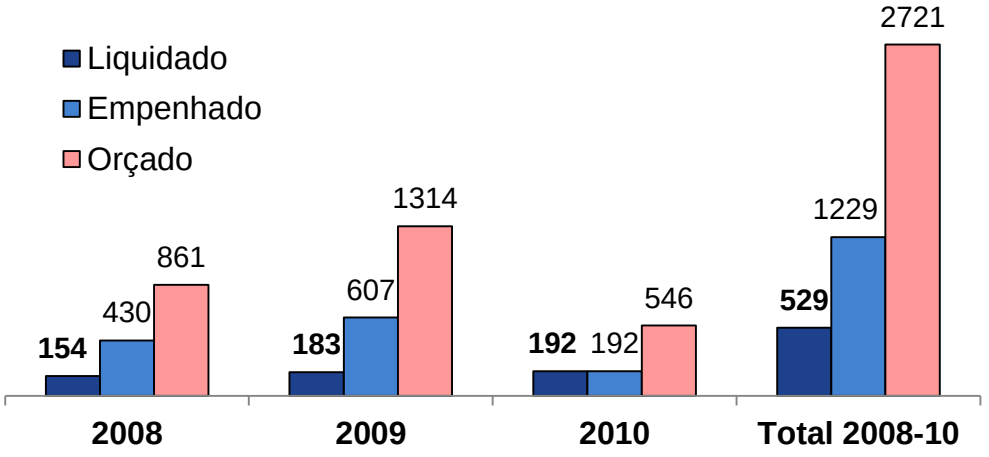
Suape
- Dragagem canal interno
- Dragagem canal externo
- Acesso rodoferroviário

São Francisco do Sul
- Dragagem berço 102
- Dragagem berço 101

Itajaí
- Dragagem

Rio Grande
- Ampliação dos molhes
- Dragagem

Execução Orçamentária da SEP para portos delegados(2) [Em milhões R$]



As delegações não levaram os estados/ municípios a investirem necessariamente na expansão da infraestrutura dos portos

(1) Fonte: PAC. Outras obras receberam pequenos orçamentos/ aportes
(2) Fonte: Relatórios de Execução Orçamentária da SEP, obtidos no endereço eletrônico da Câmara dos Deputados. Não inclui eventuais restos a pagar executados no período

…os Portuários" e não pode ser …e seus exemplos são …izado como material de apoio à

Mudando o foco para operação portuária... Quem a realiza de fato?

Operador portuário

- **Definição:** pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado
- A pré-qualificação do operador portuário deve ser realizada pela autoridade portuária, seguindo normas estabelecidas pelo poder concedente

Arrendatário

- **Definição:** pessoa jurídica que possuiu o direito de explorar uma cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado
- Para adquirir o direito, o arrendatário deve vencer um processo licitatório
- O processo licitatório pode requerer alguma especificação para os participantes como: experiência prévia ou pré-qualificação como operador portuário

Terminal arrendado

- Num arrendamento, em geral, o arrendatário deve tornar-se operador portuário ou contratar um operador para cumprir o contrato

Existem diversos tipos de arrendamento de instalações portuárias, que se estendem desde um terminal completo até uma área para serviços acessórios

Principais objetos de arrendamentos portuários

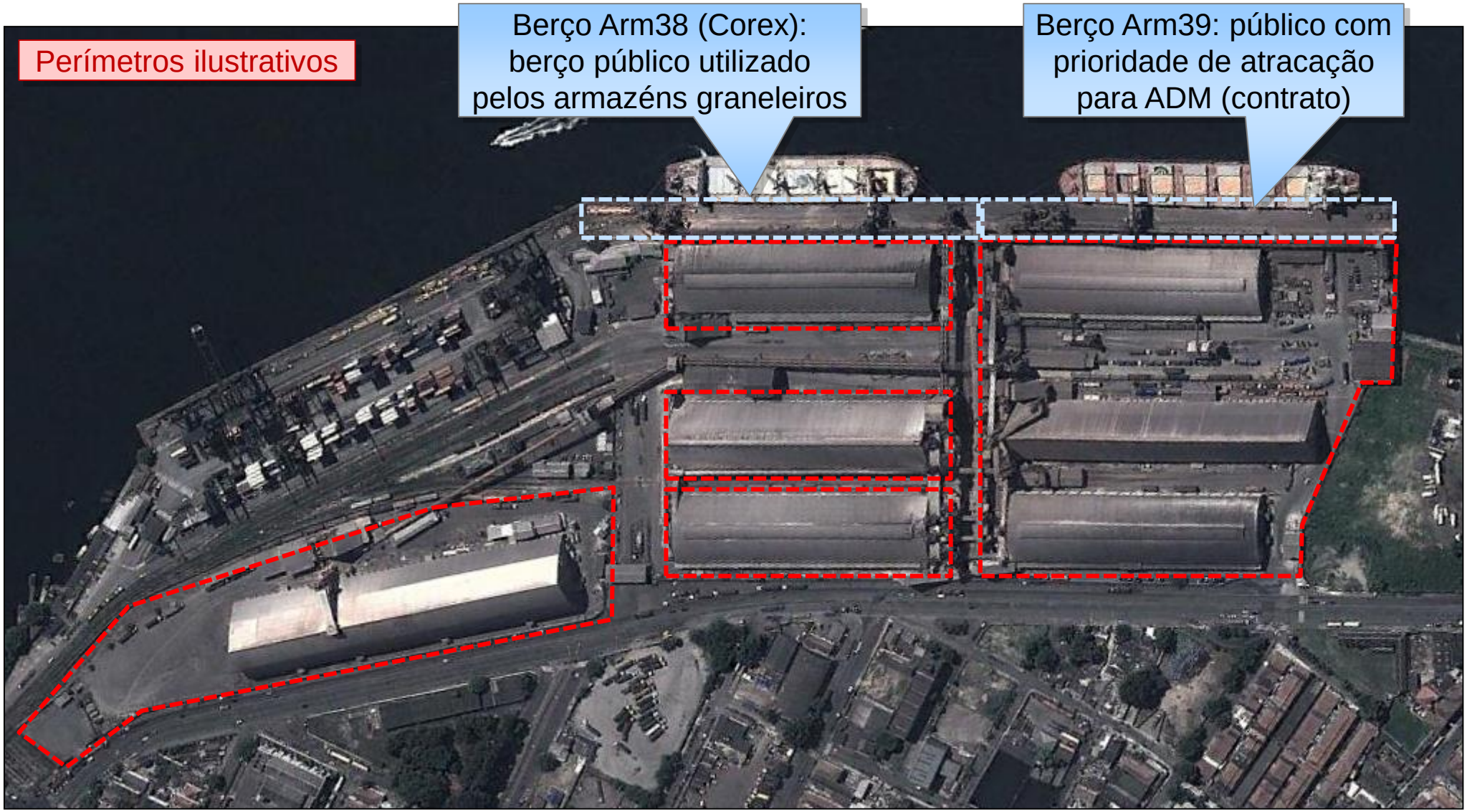
Área e cais arrendados	• Uso exclusivo do berço; área do cais é parte do arrendamento; arrendatário é responsável pela manutenção da infraestrutura (exceto dragagem); usual para terminais de contêineres
Área arrendada e prioridade no berço público	• Uso compartilhado do berço, mas com prioridade prevista em contrato; terminal não é responsável por manutenção, mas está sujeito a tarifas públicas equivalentes; usual para áreas contíguas ao cais
Área arrendada e berço público sem prioridade	• Uso compartilhado do berço, sujeito à disponibilidade; terminal não é responsável por manutenção, mas está sujeito a tarifas públicas equivalentes; usual para corredores de exportação ou terminais com embarques menos frequentes
Área arrendada para armazenagem	• Área arrendada dentro do porto organizado sem propósito principal de movimentação de cargas, apenas armazenagem alfandegada
Área arrendada para serviços acessórios	• Área arrendada dentro do porto organizado para serviços secundários (ex: envasamento de gás)
Servidão de passagem *(não é arrendamento)*	• Área privada fora do porto organizado ligada a um berço público; Não paga arrendamento pelo uso da área, mas está sujeito a tarifas públicas de movimentação; usual para cargas embarcadas por esteiras ou dutos

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Área e berço arrendados: exemplo Tecon Santos Brasil

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Área arrendada e berço público: exemplo da Ponta da Praia de Santos



Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

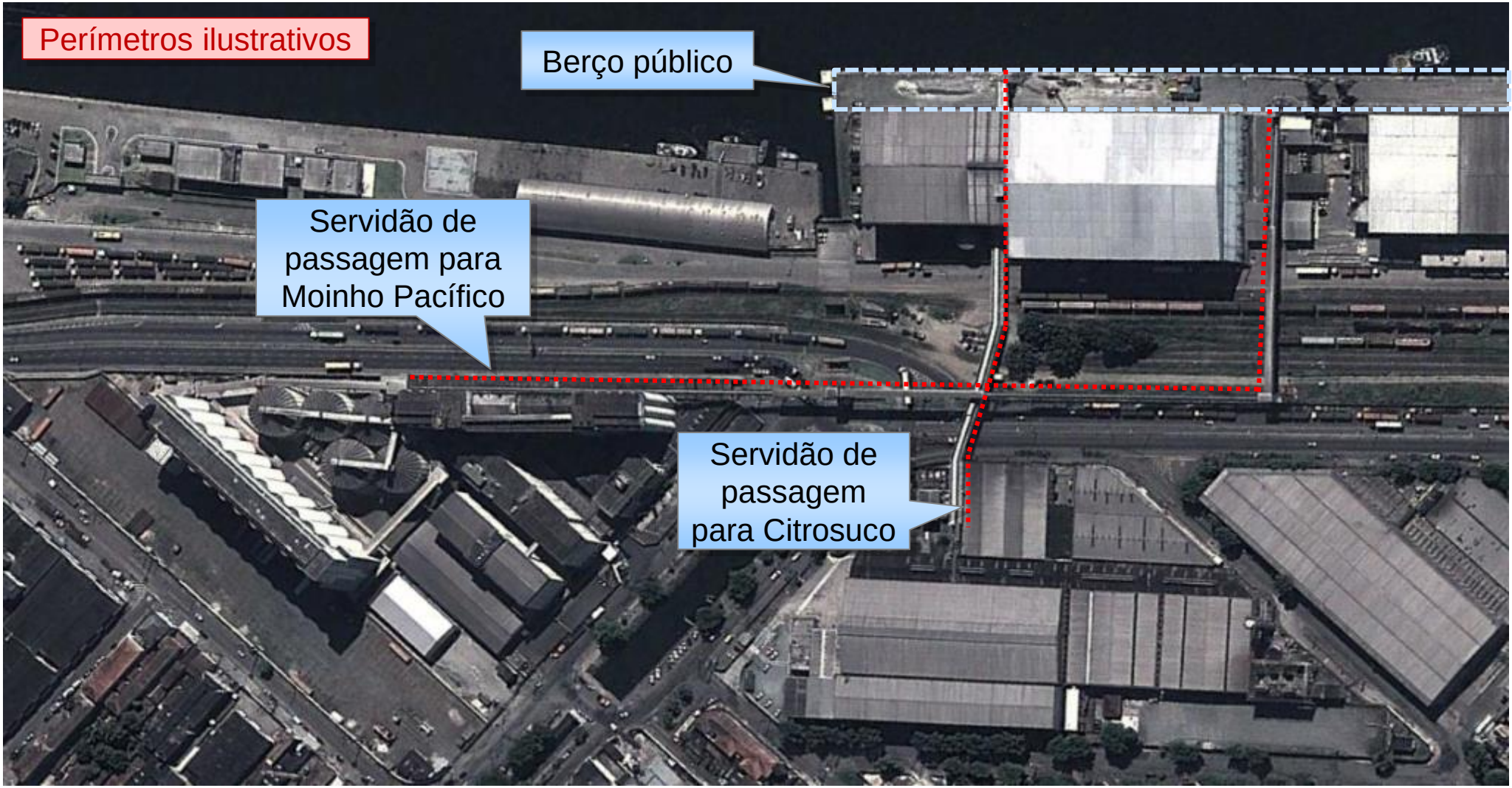
Áreas arrendadas para armazenagem alfandegada: exemplos de áreas no Porto de Santos

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Arrendamentos de áreas no porto organizado para serviços acessórios: exemplo de áreas arrendadas para envasamento de gás no Porto de Suape

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

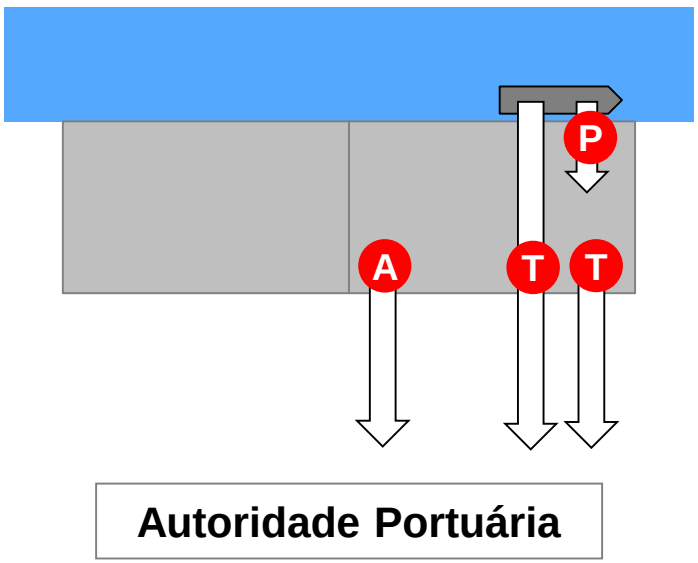
Servidão de passagem: áreas privadas fora do porto organizado e uso de berço público (exemplo Moinho Pacífico e Citrosuco em Santos)



Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Os operadores portuários/ arrendatários e as Autoridades Portuárias se relacionam por meio do pagamento de tarifas e arrendamentos

Fluxos financeiros



Instalações arrendadas

T Tarifas portuárias

- Pagas pelos armadores à Autoridade Portuária (uso do canal ou de infra pública de atracação)
- Pagas pelo uso das instalações à Autoridade Portuária (uso de instalações terrestres)

P Preços

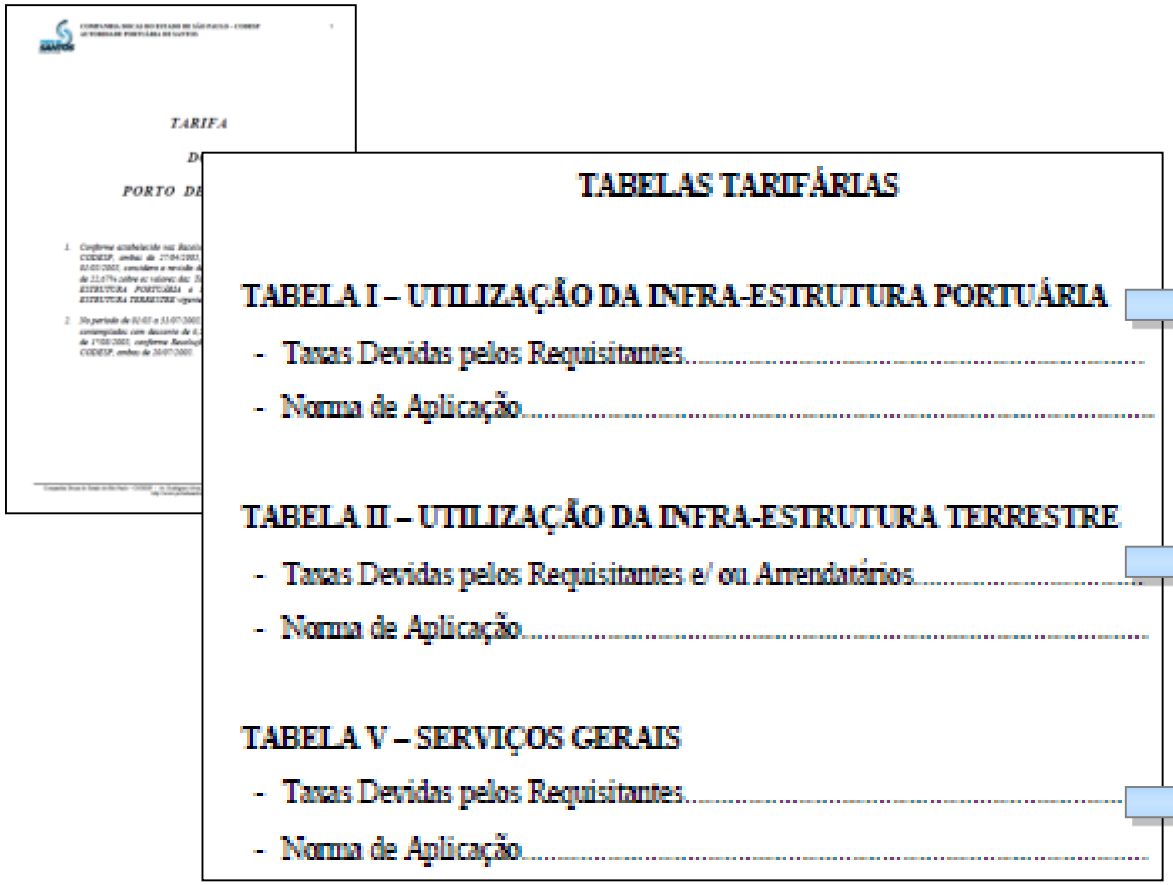
- Pagos pelos armadores ou donos da carga aos operadores portuários / arrendatários

A Valores de arrendamento

- Pagos pelos arrendatários de instalações portuárias à Autoridade Portuária (parcelas fixas e/ou variáveis)

Fonte: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011);

Cada tarifa está, em geral, relacionada a um item específico de custo da AP, ao qual ela tenta criar receitas para balancear



TARIFA

PORTO DE

TABELAS TARIFÁRIAS

TABELA I – UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA

- Taxas Devidas pelos Requisitantes.....
- Norma de Aplicação.....

TABELA II – UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE

- Taxas Devidas pelos Requisitantes e/ ou Arrendatários.....
- Norma de Aplicação.....

TABELA V – SERVIÇOS GERAIS

- Taxas Devidas pelos Requisitantes.....
- Norma de Aplicação.....

Formas de cobrança das principais tarifas

Infra Portuária:

- R$/t ou R$/box cheio movimentado
- R$/ metro cais/ período 6h

Infra Terrestre:

- R$/ período 6h
- R$/ m²/ mês

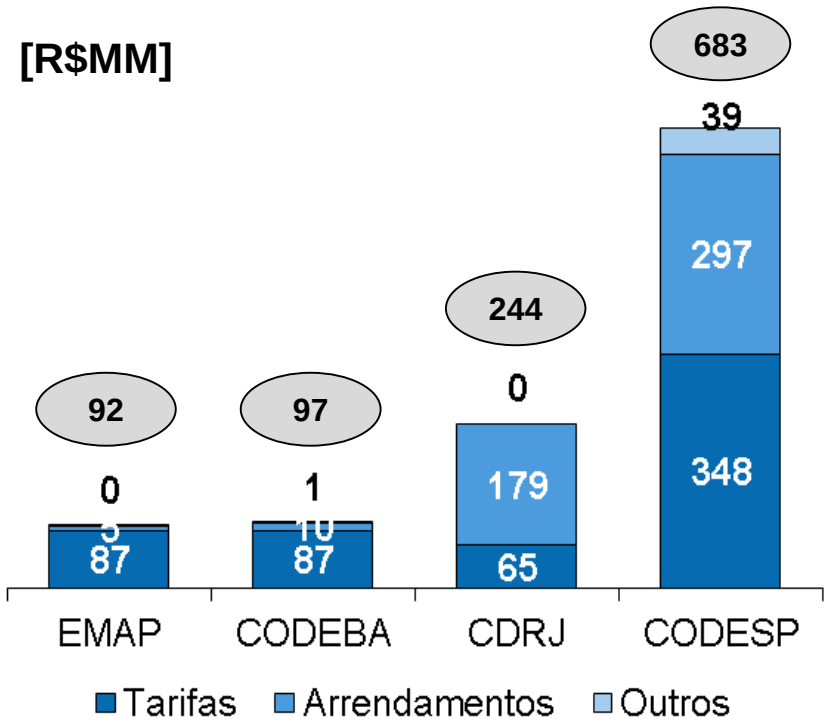
Diversos

- Embora exista um padrão básico, as tarifas portuárias variam de porto a porto em estrutura e, fundamentalmente, em valor
- Na prática, não há efetivamente correspondência entre cada tarifa e os custos para as quais ela foi criada (existe, portanto, subsídio cruzado entre elas)

Fonte: http://www.portodesantos.com.br/tarifasDoPorto.php

O perfil de receitas das Autoridades Portuárias varia bastante em volume e em perfil

Receita total e *breakdown* por fonte (2010) – APs selecionadas



- As receitas totais das Autoridades Portuárias variam muito em função do tamanho do Porto (Ex. CODESP~ 3x CDRJ)...
- ...e variam bastante em termos de composição de receitas
- Portos como os da CODEBA, por exemplo, que possuem arrendamentos pequenos e antigos, muitos deles sem parcela variável, possuem receitas de arrendamento pouco significativas
- CDRJ, por outro lado, deriva boa parte das receitas de arrendamentos
- Outras fontes são insignificantes

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

Fonte: Autoridades Portuárias – relatórios anuais

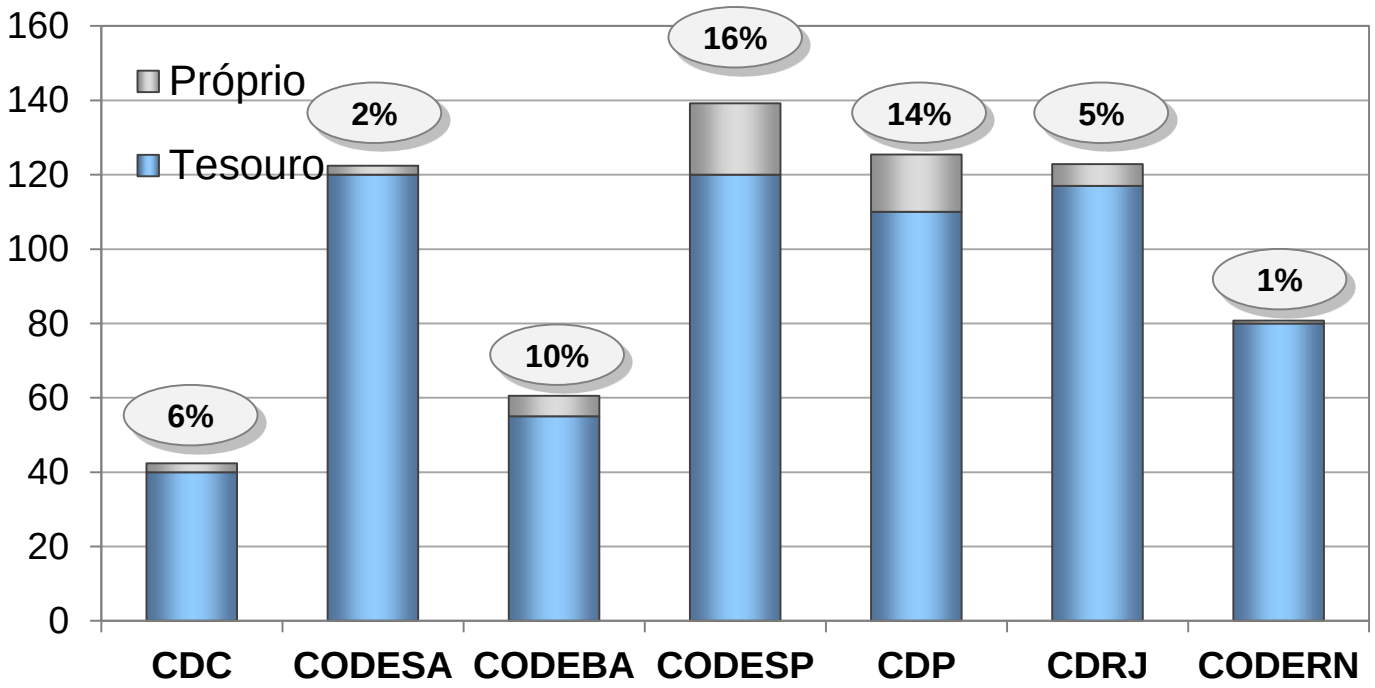
Investimentos diretos dos Governos em geral são restritos, e feitos em infraestrutura comum, complementando os investimentos das Autoridades Portuárias

	País	Infraestrutura de Acesso	Infraestrutura Portuária
	Alemanha	ex. dragagem de canais, ferrovias até o porto ✓	
	Bélgica	ex. dragagem do rio e canais é 100% custeada pelo governo ✓	grandes investimentos como novos terminais são até 20% financiados pelo Governo de Flandres ✓
	Cingapura	ex. dragagem de canal de acesso, rodovia ligando terminais distantes ✓	
	Estados Unidos	ex. dragagem – feita pelo exército americano ✓	
	França	✓	governo federal financia parte dos custos das obras, negociado caso a caso ✓
	Holanda	✓	investimentos limitados em grandes expansões – ex. 30% dos investimentos em Maasvlakte 2 – por exemplo, quebra mar ✓
	Hong Kong	✓	

Fonte: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011);

No Brasil, os investimentos nos portos organizados tem sido realizados majoritariamente com recursos da União

Orçamento de investimento das Cias. Docas federais (2011) [R$MM]



OBS: os investimentos portuários realizados com recursos da União são feitos mediante aporte no Capital, no caso das Companhias Docas Federais, ou diretamente, no caso de convênios de delegação

- Os investimentos previstos no Orçamento através de recursos próprios das Cias Docas são exíguos (8,2% e 13,0% dos recursos totais em 2011 e 2010)
- A condição financeira das APs contribui para o baixo investimento realizado com recursos próprios

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Ordens de grandeza dos investimentos realizados -- exemplos

Autoridade Portuária / Governo | **Operador Portuário**

Infraestrutura de uso comum

Dragagem de aprofundamento do Porto de Itaguaí (PAC): R$120 M

Ampliação do Terminal Salineiro em Areia Branca/RN (PAC): R$225 M

Infraestrutura do terminal

Alinhamento do Cais do Outeirinhos em Santos(PAC): R$154 M

Superestrutura e equipamentos

Portêiner: ~R$ 25 M

Tanque: ~R$ 5 M

Reach Stacker: ~R$ 1 M

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à

Fonte: http://www.pac.gov.br/pub/up/pac/10/5-10PAC2-Transportes.pdf

Investimentos em infraestrutura dedicada a um terminal podem ser feitas através do modelo *Build-Operate-Transfer (BOT)*

Construção

O privado que ganhou o arrendamento constrói a infraestrutura do terminal

Operação

O privado é remunerado através da operação do terminal pelo prazo definido no contrato

Transferência

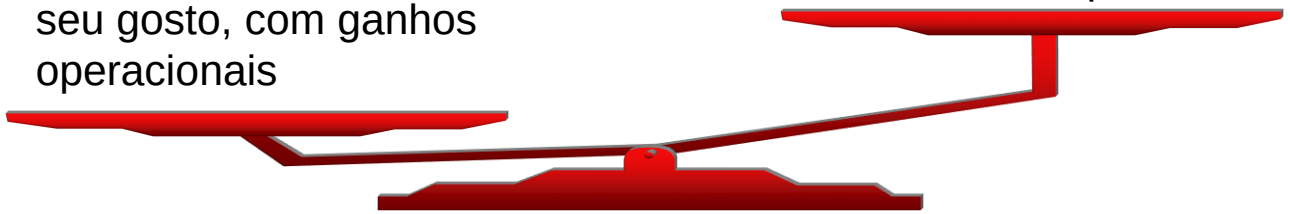
Ao final do contrato de arrendamento a Autoridade portuária ganha a infraestrutura construída

Vantagens

- Investimento com capital privado (Alternativa na falta de liquidez)
- Privado possui maior habilidade na contratação da obra
- Operador faz obra ao seu gosto, com ganhos operacionais

Desvantagens

- Maior risco para o interessado (risco de obra)
- Limitação de participantes no processo licitatório devido ao aumento de Capex



Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

A maior parte dos arrendamentos feitos no Brasil partiram de infraestrutura existente, mas algumas iniciativas BOT têm sido realizadas, e a tendência é que aumentem no futuro

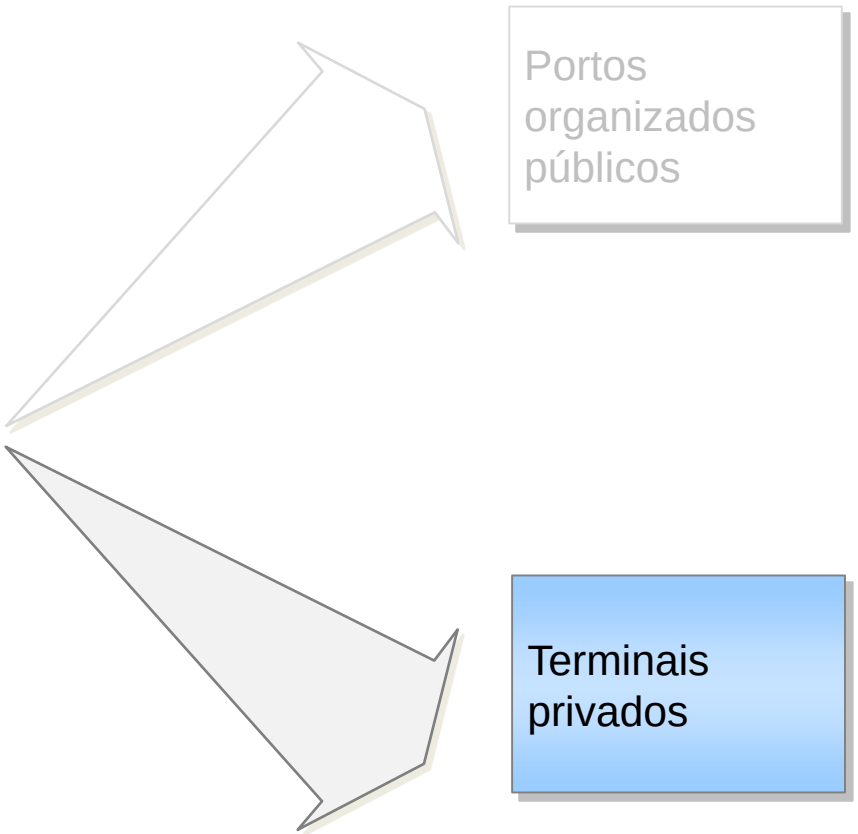
- Os maiores terminais brasileiros de contêineres surgiram de infraestrutura já construídas (ao menos parcialmente), reformadas e equipadas adequadamente pela iniciativa privada
- O modelo BOT permite alavancar recursos privados para terminais greenfield

Iniciativas BOT	Características	Investimento
BTP Porto de Santos	• Contêineres • Participação MSC e Maersk	• R$ 1,6 bilhão • Custosa remediação de passivos ambientais
TECON Porto de Imbituba	• Contêineres • Arrendado em 2008 pela Santos-Brasil	• "Reconstrução" dos berços existentes (inadequados)

Fonte: Análise Própria

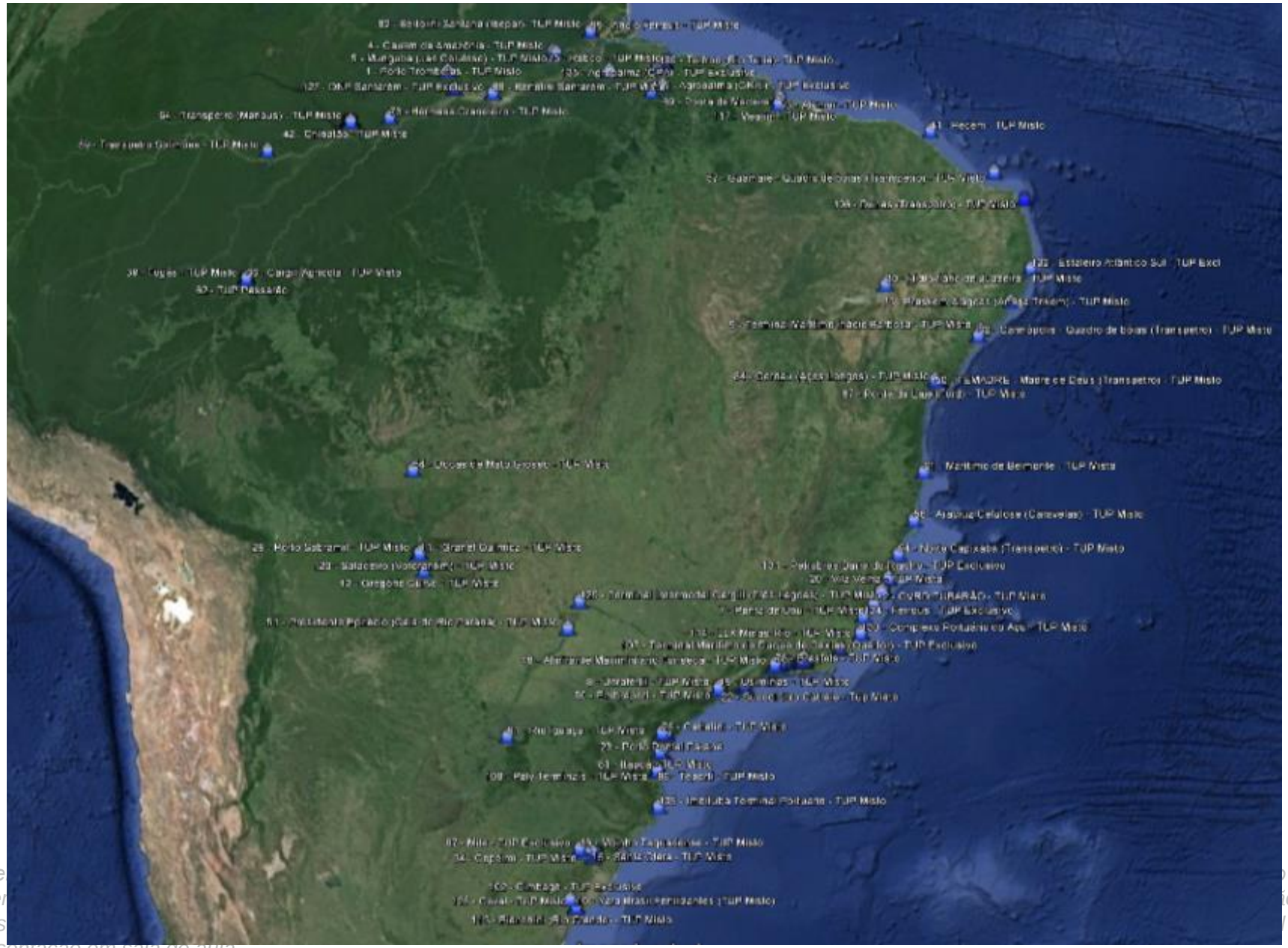
Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à um de aula.

Terminais privados



Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.

O sistema portuário nacional dispõe também de cerca de 100 TUPs, sendo grande parte dedicada a poucos e específicos produtos



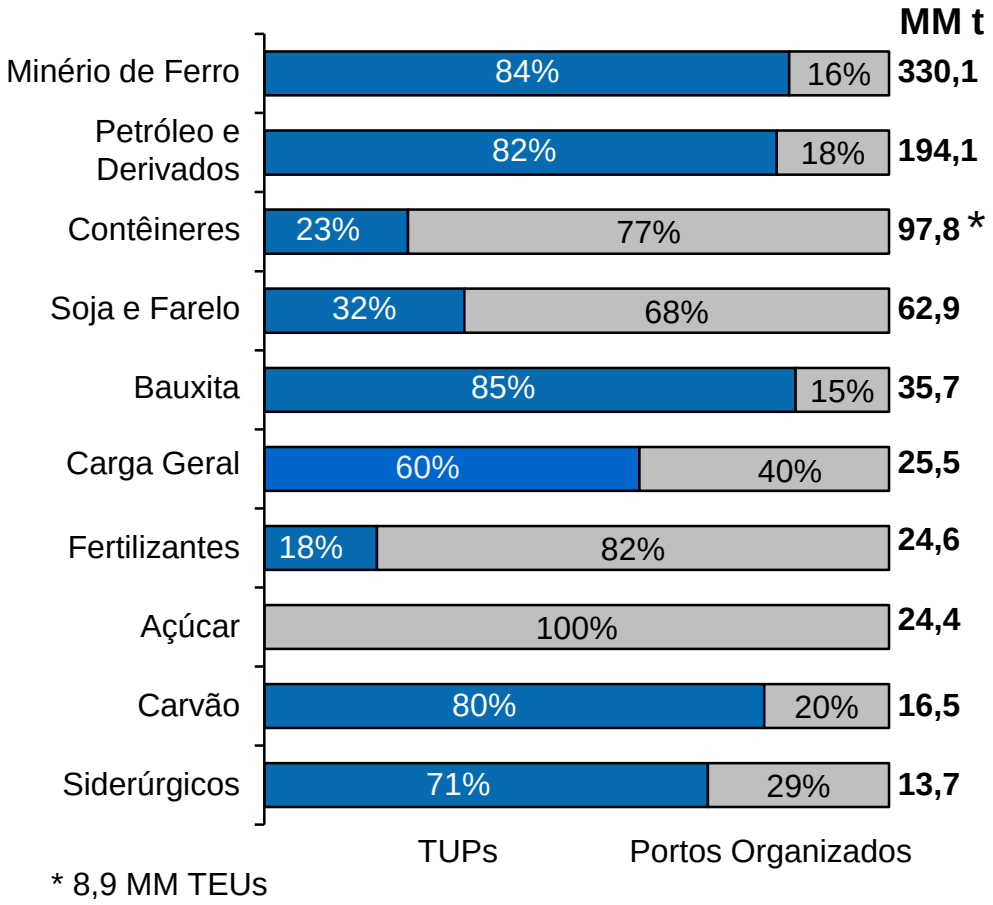
Esse mate… pode ser utilizado e… io ilustrativos… l de apoio à uma apresentação em sala de aula.

Os principais TUPs do Brasil em volume operam cargas próprias a granel, segmentos em que contribuem com a maior parte da capacidade portuária

Maiores TUPs do Brasil [kt 2013]

TUPs	Principal Produto	Volume 2013 (mil t)
CVRD Tubarão	Minério de Ferro	110.480
Ponta da Madeira	Minério de Ferro	107.328
Almirante Barroso	Combustíveis e óleos minerais	52.807
Term. Ilha Guaíba	Minério de Ferro	39.758
Alm. Maximiano da Fonseca	Combustíveis e óleos minerais	25.797
Madre de Deus	Combustíveis e óleos minerais	22.698
Ponta de Ubu	Minério de Ferro	22.683
Alm. Tamandaré	Combustíveis e óleos minerais	15.153
Alm. Soares Dutra	Combustíveis e óleos minerais	14.633
Alumar	Bauxita	12.800
São Francisco do Sul	Combustíveis e óleos minerais	10.360

Distribuição da Movimentação entre TUPs e Portos Organizados (2013)



Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são

Fonte: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011); ANTAQ

Existem TUPs em diversos locais, inclusive significativamente próximos ou mesmo dentro dos portos organizados

NÃO EXAUSTIVO

Exemplos

TUPs dentro de portos organizados	TUPs próximos a portos organizados	TUPs distantes de portos organizados
• **Rio Grande**: Termasa , Bianchini, Bunge, Yara Fertilizantes • **Paranaguá:** Cattalini • **Santos:** Cutrale	• **Aratu:** Ford, Cotegipe, Dow • **Itajaí:** Portonave • **Itaqui:** Ponta da Madeira (Vale)	• **Porto Trombetas** (Oriximiná/PA) – 220km de Santarém • **Portocel** (Barra do Riacho/ES) – 60km de Vitória

Rio Grande

Itajaí

Porto Trombetas

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de E ...os" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma ...mplos são meramente ilustrativos. O material só tem ... material de apoio à ...

Fonte: Estudo Técnico do Setor Portuário no Brasil: Análise e avaliação da organização institucional e da eficiência de gestão do setor portuário brasileiro - BNDES (2011)

FIM da Aula 1 do Módulo 2

Esse material foi produzido exclusivamente para o Curso "PNV 5112-Aspectos da Operação e da Avaliação de Empreendimentos Portuários" e não pode ser utilizado em outro contexto, tampouco distribuído. Não deve ser utilizado como fonte de informação em nenhuma hipótese já que seus exemplos são ilustrativos, bem como grande parte dos dados coletados publicamente estão desatualizados. O material só tem utilidade se utilizado como material de apoio à uma apresentação em sala de aula.