CENTRONAVE
Centro Nacional de Navegação Transatlântica

Seminário

Desenvolvimento e Segurança Aduaneira na Amazônia Azul

IMPACTOS NO SETOR PRIVADO DA NAVEGAÇÃO MERCANTE

Rio de Janeiro, 5 de Dezembro de 2018

Firjan SENAI SESI IEL CIRJ

Associação de Comércio Exterior do Brasil - AEB
Brazilian Foreign Trade Association

1 - CENTRONAVE

Centro Nacional de Navegação Transatlântica

O CENTRONAVE E SEUS ASSOCIADOS

O CENTRONAVE é uma Associação fundada em **1907** para representar empresas de navegação, várias fundadas há mais de 100 anos.

É atualmente constituído por **22** Armadores e *Global Carriers* de várias nacionalidades e bandeiras, que hoje movimentam cerca de 97% dos contêineres do comércio exterior brasileiro, além de vários outros tipos de carga:

CentroNave

FROTA GLOBAL

Os Associados, em termos globais, operam mais de 5.500 navios de tipos e portes diversos, somando 123,5 milhões de TPB e 12,9 milhões de TEUs de capacidade estática:

Vessel Type	Number of vessels	DWT (mt)	Container Capacity (TEU)	Car Capacity (units)
Containerships	2.571	1.209.330	11.188.527	-
General Cargo	449	13.855.066	1.747.457	-
Bulk	1.083	67.764.875	-	-
Wood Chip Carriers	48	2.538.000	-	-
Car Carriers	317	3.830.780	-	397.011
Tankers	543	31.591.910	-	-
LNG Carriers	141	2.177.310	-	-
Heavy Lifters	16	166.514	-	-
Off Shore	73	29.232	-	-
Other	268	303.188	-	-
Total	**5.512**	**123.487.205**	**12.935.984**	**397.011**

O CENTRONAVE E SEUS ASSOCIADOS

- Os Associados, de grande credibilidade e longa tradição, somam **mais de US$ 40 bilhões em ativos em utilização no país**, entre navios, equipamentos e instalações.
- Empregam milhares de brasileiros e contribuem de forma decisiva para o desenvolvimento da economia e do comércio exterior do país.
- Disponibilizam, em seu conjunto, uma frota de mais de 300 navios (170 dos quais porta-contêineres), operando em dezenas de linhas de navegação que ligam o Brasil a cerca de 170 países, garantindo agilidade e eficiência às nossas exportações e importações e o próprio fluxo comercial do Brasil com o exterior.

REPRESENTATIVIDADE: NOSSOS ASSOCIADOS MOVIMENTAM

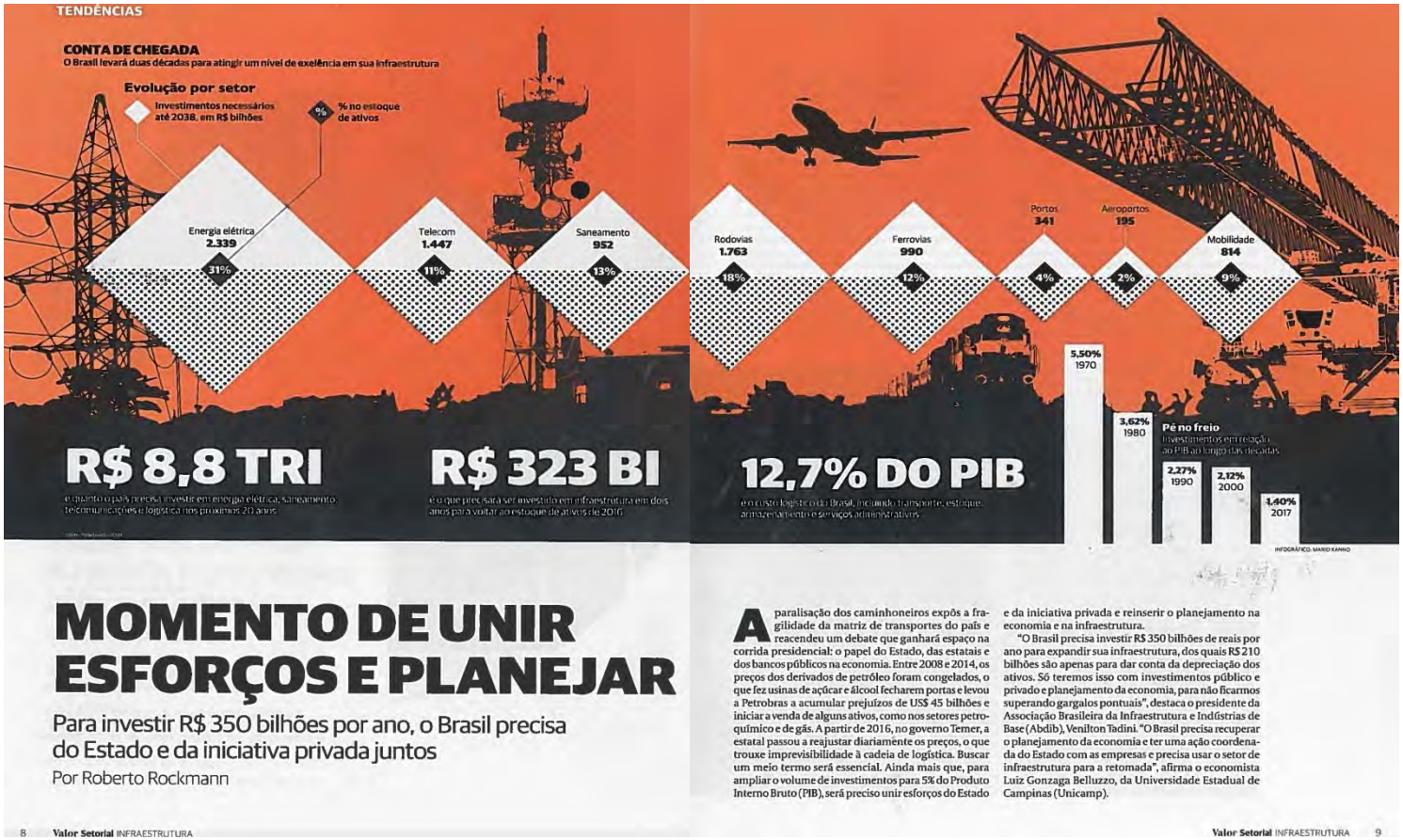
das Exportações Brasileiras por via marítima (em valor)

das cargas em contêineres na Exportação e Importação

É interessante observar que nossas melhores publicações, em datas recentes, mesmo abordando com qualidade a questão da logística e infraestrutura no Brasil ...

CentroNave

... e estando corretíssimas *("Para investir R$ 350 bilhões por ano, o Brasil precisa do Estado e da iniciativa privada")* **...**



TENDÊNCIAS

CONTA DE CHEGADA

O Brasil levará duas décadas para atingir um nível de excelência em sua infraestrutura

Evolução por setor

Investimentos necessários até 2038, em R$ bilhões

% % no estoque de ativos

Energia elétrica 2.339 31%

Telecom 1.447 11%

Saneamento 952 13%

Rodovias 1.763 18%

Ferrovias 990 12%

Portos 341 4%

Aeroportos 195 2%

Mobilidade 814 9%

R$ 8,8 TRI

e quanto o país precisa investir em energia elétrica, saneamento, telecomunicações e logística nos próximos 20 anos

R$ 323 BI

é o que precisará ser investido em infraestrutura em dois anos para voltar ao estoque de ativos de 2016

12,7% DO PIB

é o custo logístico do Brasil, incluindo transporte, estoque, armazenamento e serviços administrativos

5,50% 1970

3,62% 1980

2,27% 1990

2,12% 2000

1,40% 2017

Pé no freio

Investimentos em relação ao PIB ao longo das décadas

INFOGRÁFICO: MARIO KANNO

MOMENTO DE UNIR ESFORÇOS E PLANEJAR

Para investir R$ 350 bilhões por ano, o Brasil precisa do Estado e da iniciativa privada juntos

Por Roberto Rockmann

A paralisação dos caminhoneiros expôs a fragilidade da matriz de transportes do país e reacendeu um debate que ganhará espaço na corrida presidencial: o papel do Estado, das estatais e dos bancos públicos na economia. Entre 2008 e 2014, os preços dos derivados de petróleo foram congelados, o que fez usinas de açúcar e álcool fecharem portas e levou a Petrobras a acumular prejuízos de US$ 45 bilhões e iniciar a venda de alguns ativos, como nos setores petroquímico e de gás. A partir de 2016, no governo Temer, a estatal passou a reajustar diariamente os preços, o que trouxe imprevisibilidade à cadeia de logística. Buscar um meio termo será essencial. Ainda mais que, para ampliar o volume de investimentos para 5% do Produto Interno Bruto (PIB), será preciso unir esforços do Estado e da iniciativa privada e reinserir o planejamento na economia e na infraestrutura.

"O Brasil precisa investir R$ 350 bilhões de reais por ano para expandir sua infraestrutura, dos quais R$ 210 bilhões são apenas para dar conta da depreciação dos ativos. Só teremos isso com investimentos público e privado e planejamento da economia, para não ficarmos superando gargalos pontuais", destaca o presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini. "O Brasil precisa recuperar o planejamento da economia e ter uma ação coordenada do Estado com as empresas e precisa usar o setor de infraestrutura para a retomada", afirma o economista Luiz Gonzaga Belluzzo, da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

8 Valor Setorial INFRAESTRUTURA

Valor Setorial INFRAESTRUTURA 9

... esqueceram do Navio!

Estamos de costas para a economia marítima em termos de políticas públicas ?

HAMBURG SÜD

msc
MSC OSCAR

CAP SAN NICOLAS
HAMBURG SÜD

VALE CHINA

CentroNave

2 – Portos e Navegação Mercante no Mundo

Fatos e Casos

The economic value of the EU shipping industry

The EU controlled shipping fleet in numbers

70% growth in tonnage

2005 → 2014

660 million deadweight tonnes
450 million gross tonnes
23,000 vessels

60% of world's container ships*
52% of world's multi-purpose vessels*
43% of world's oil tankers*
37% of the world's offshore vessels*

40% of the world fleet by gross tonnage

*By gross tonnage

Direct economic impact

615,000 people employed
Sea based jobs
Land based jobs

38,000 Students and Cadets

€56 billion to EU GDP

EU average **€53,000**
Shipping **€85,000**
GDP per worker

Indirect impacts

€61 billion contribution to **GDP**
1.1 million jobs

Induced impacts

€30 billion contribution to **GDP**
516,000 jobs

Total economic impact

€147 billion to EU GDP
2.2 million jobs

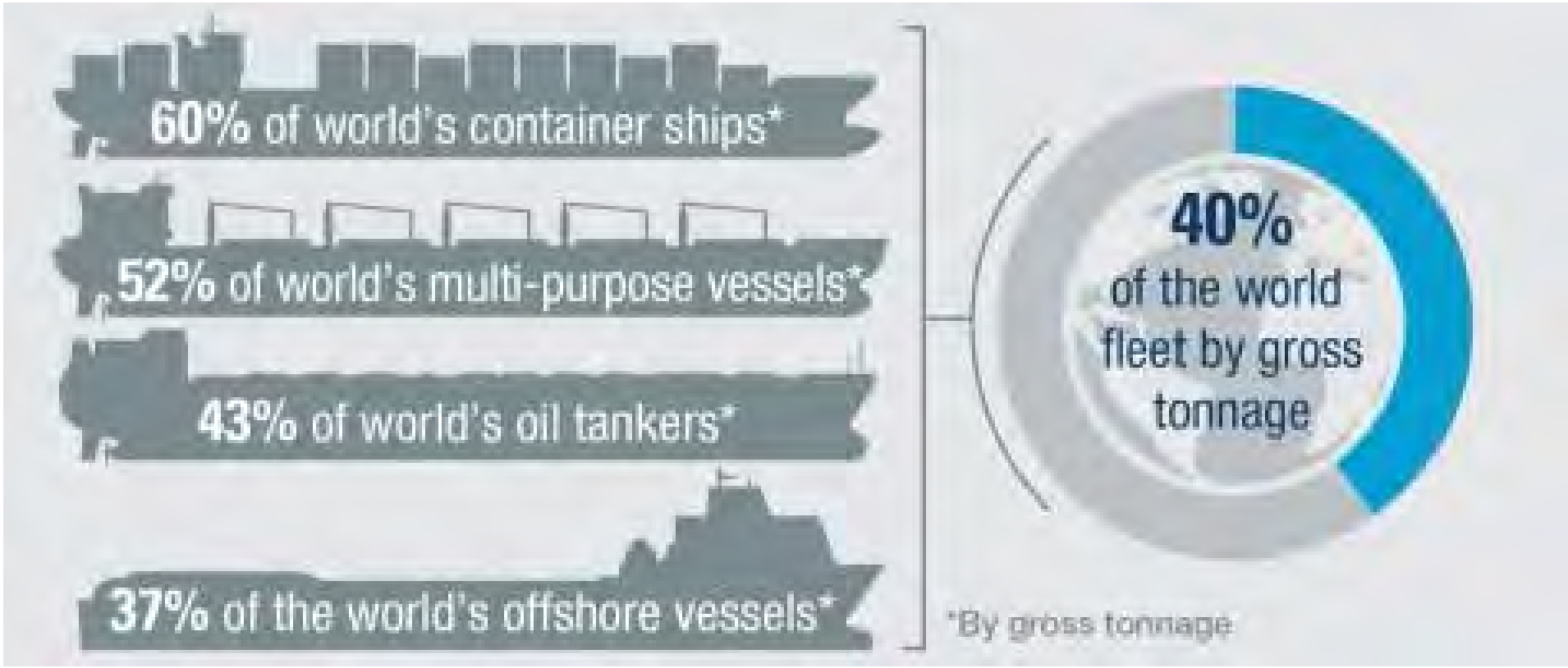
For every **€1 million** of GDP the shipping industry creates, another **€1.6 million** is created elsewhere in the EU economy

50% Amount by which the total economic contribution of the EU shipping industry could have been reduced in the absence of EU-approved state aid measures.[1]

1 Based on illustrative counter-factual scenarios for nine EU countries

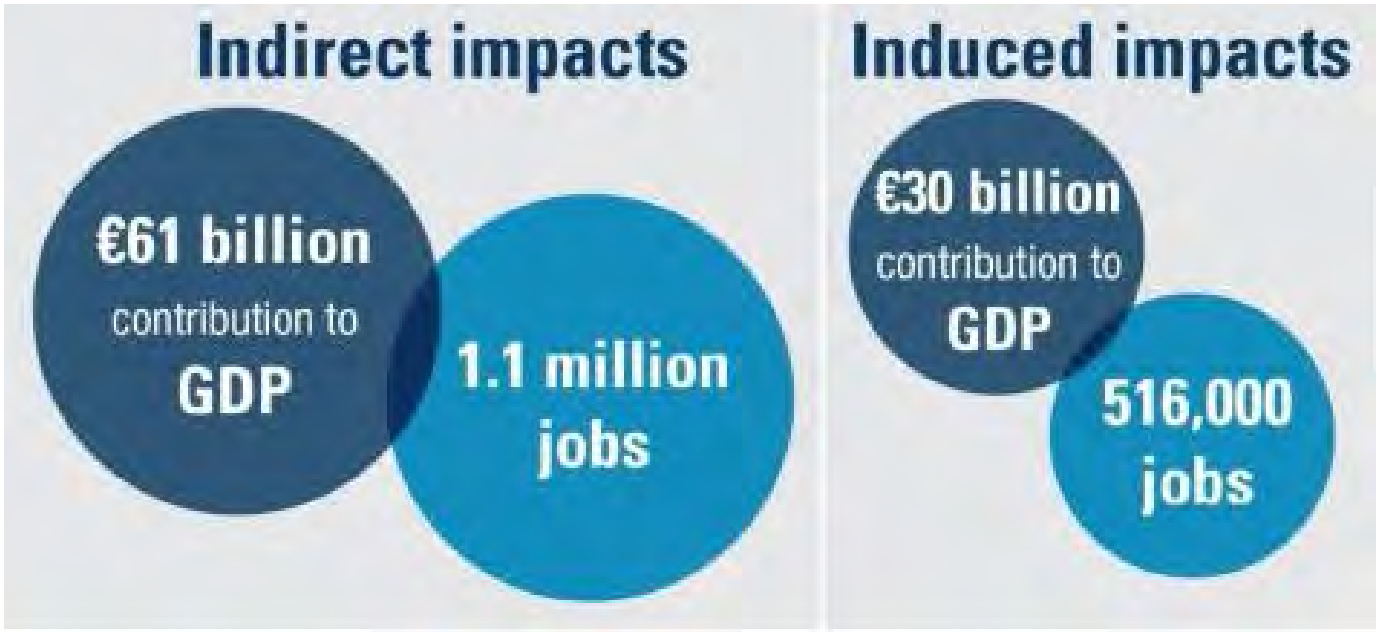
OXFORD ECONOMICS

The EU controlled shipping fleet in numbers
70% growth
in tonnage
2005
2014
660 million deadweight tonnes
450 million gross tonnes
23,000 vessels


60% of world's container ships*
52% of world's multi-purpose vessels*
43% of world's oil tankers*
37% of the world's offshore vessels*
40%
of the world
fleet by gross
tonnage
*By gross tonnage

Direct economic impact
615,000
people employed
Sea based jobs
Land based jobs
38,000
Students
and Cadets

€56
billion
to EU GDP
EU average
€53,000
Shipping
€85,000
GDP per worker


Indirect impacts
€61 billion
contribution to
GDP
1.1 million
jobs
Induced impacts
€30 billion
contribution to
GDP
516,000
jobs

Total economic impact
For every €1 million of GDP the shipping industry creates, another €1.6 million is created elsewhere in the EU economy
€147 billion
to EU GDP
2.2 million jobs
50%
Amount by which the total economic contribution of the EU shipping industry could have been reduced in the absence of EU-approved state aid measures.[1]

Convite Internacional

"***Indonesia*** *Port Corporation (IPC) is seeking international operators to register interest in a tender to secure 49% of Joint Venture companies that will operate Container Terminals 2 and 3 at NewPriok Terminal at Port of Tanjung Priok, Jakarta – Indonesia.*
Further details of the opportunity can be found at www. ..."

The Economist – *Nov. 2012*

Projeto Maasvlakte 2, expansão portuária Rotterdam

9 de julho de 2012

24 de abril de 2013

To facilitate sufficient container capacity & ULCC accommodation

Maasmond
Hoek van Holland
Heenweg
Euromax Terminal
Maasvlakte Olie Terminal
Gate Terminal
Yangtzehaven
Lyondell Bayer
Nedac Oil
ICH Ledeen Crokhaven
DFDS Multi Terminal
E.ON Benelux
Europahaven
Prinses Alexiahaven
Prinses Arianehaven
Prinses Margrietha ven
Prinses Amaliahaven
'Maasvlakte 2' in aanleg
APM Terminals Rotterdam
ECT
7000 - 9900
ECT Delta Terminal
ECT
Amazonehaven
EMO
EMO
Beerkanaal
Indorama
EECV
EECV
6140 - 6540
BP Raffinaderij Rotterdam
Dintelhaven
Beneluxhaven
Nieuwe Waterweg
800 - 981
4600 - 4737
Shell Europoort Terminal
5500 - 6200
TEAM Terminal
Kuwait Petroleum Europoort
Calandkanaal
Hartelhaven
Mississippihaven
Oostvoornse Meer
Brielse Meer
Kruiningergors
Oostvoorne
6900 - 7000
Slufter

Projeto Maasvlakte 2, expansão portuária do Porto de Rotterdam

- O projeto de expansão começou em 2008.
- **Primeiro estágio** entregue em 22 de maio de 2013.
- Dentro do cronograma, dentro das especificações técnicas e dentro orçamento (€ 1,9 bi).
- Área de 700 hectares (aterro).
- Dragados 240 milhões de m³.
- Construídos 7,5 km de praias/dunas, 3,5 km de quebra-mar (utilizados 20.000 blocos de concreto de 40 t cada), 3,5 km de cais, 24 km de rodovias, e 14 km de ferrovias.
- Parceiros privados da Port of Rotterdam Authority: APM Terminals e RWG-Rotterdam World Gateway.

Inauguração de Maasvlakte 2

Ministra da Infraestrutura e Meio-Ambiente, **Melanie Schultz van Haegen**, inaugurando o projeto de expansão portuária Maasvlakte 2 em 22/5/2013.

HONG KONG se coloca como excelente plataforma para a economia marítima:

Anúncio na Revista TradeWinds - *Outono 2018*

HONG KONG = plataforma para a economia marítima:

Tradewindsnews outono 2018

As one of the world's busiest container ports and the fourth largest shipping register, Hong Kong has all the advantages to support your Maritime businesses to set sail from Hong Kong and beyond.

InvestHK has the expertise to help you from planning, set up, launch and expansion in our city. Our services are free, confidential and tailored to your needs.

Contact us now.

25/F, Fairmont House, 8 Cotton Tree Drive, Central, Hong Kong
Benjamin Wong, Head of Transport and Industrial
(852) 3107 1088 bwong@investhk.gov.hk
www.investhk.gov.hk

InvestHK
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

3 – Portos e Navegação Mercante no Brasil

Como estamos?

28 entes e autoridades intervenientes nos Portos...!

Fonte: Comissão Portos

Benchmark portuário: Requisitos Básicos

- Navegação de acesso e atracação 24hs, s/espera- fila.
- Canal de acesso com geometria adequada.
- Calado adequado (porta-contêineres: 15-17 m).
- Berços de tamanho adequado (pc: 400 metros).
- Atuação das Autoridades: foco no comércio exterior.
- Ação uniforme e simples da Autoridade Aduaneira.
- *Safety & Security.*
- Tempo de liberação da carga (*dwell time*).
- Custos portuários adequados para o navio.
- Serviços de abastecimento (*bunker*, água, etc.).
- Acessos rodoviários dimensionados e desimpedidos.
- Conexão ferroviária operante, capacitada e regular.

CentroNave

4 - Safety & Security

Também estamos de costas para a economia marítima em termos de políticas públicas de segurança em termos amplos ?

Principais fatores que afetam a atividade privada de marinha mercante no Brasil e a segurança das operações

1 – Acessos aquaviários: geometria dos canais, calado e tempos de espera por razões de congestionamentos e burocráticas.

2 – Ausência de VTMS para gerenciar as entradas dos portos e gerar vigilância aduaneira e de segurança adequadas aos tempos.

3 – Acessos terrestres:

. Rodo-ferroviários – deficientes, congestionados ou inexistentes;

. Integração intermodal "fluente" – praticamente inexistente.

4 – Terminais portuários:

. Represamento de investimentos devido à não implantação do Decreto nº 9.048 *(construção ou ampliação de berços com o comprimento adequado; áreas para armazenagem; acessos ferroviários; renovação de equipamentos; etc.).*

Principais fatores que afetam a atividade privada de marinha mercante no Brasil e a segurança das operações

5 – Regulação: restritiva, punitiva e intervencionista; provoca desinteresse e falta de investimentos, lentidão em licitações e autorizações para a expansão e implantação de novos projetos.

6 – Funcionamento dos órgãos governamentais intervenientes:

. VTMS

. Falta integração e aparente vontade de operar em conjunto.

. Recursos escassos ou mal distribuídos.

. Precisa *revolucionar* valores, visão e conceitos (visão de comércio, e não de fiscalização e de punição).

. Integração de sistemas.

. Aperfeiçoamento de conceitos e normas na Receita Federal (multas Siscarga/Siscomex e procedimentos) .

7 – Custos operacionais elevados para a operação do navio.

Principais fatores que afetam a atividade privada de marinha mercante no Brasil e a segurança das operações

Situação atual quanto a segurança:

- Aumento dos casos de pirataria
- Maior frequência de roubo de cargas a bordo *(primeiros casos graves registrados no primeiro trimestre de 2012)*
- Ameaças à integridade fisica da tripulação
- Segurança da navegação: mais segura com o VTMS
- Dificuldades no combate ao tráfico de drogas
- Dificuldades no combate ao tráfico de armas
- Perdas tributárias decorrentes de contrabando

Pilferage

1

2

3

4

5

6

Segundo barco

CentroNave

“The farther backward you can look, the farther forward you are likely to see.”

Obrigado !

Claudio Loureiro de Souza
Diretor-Executivo
centronave@centronave.org.br