

ESTUDO DE OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES



Junho 2014



Empresa de Planejamento e Logística

Lei de criação



Empresa de Planejamento e Logística S.A.

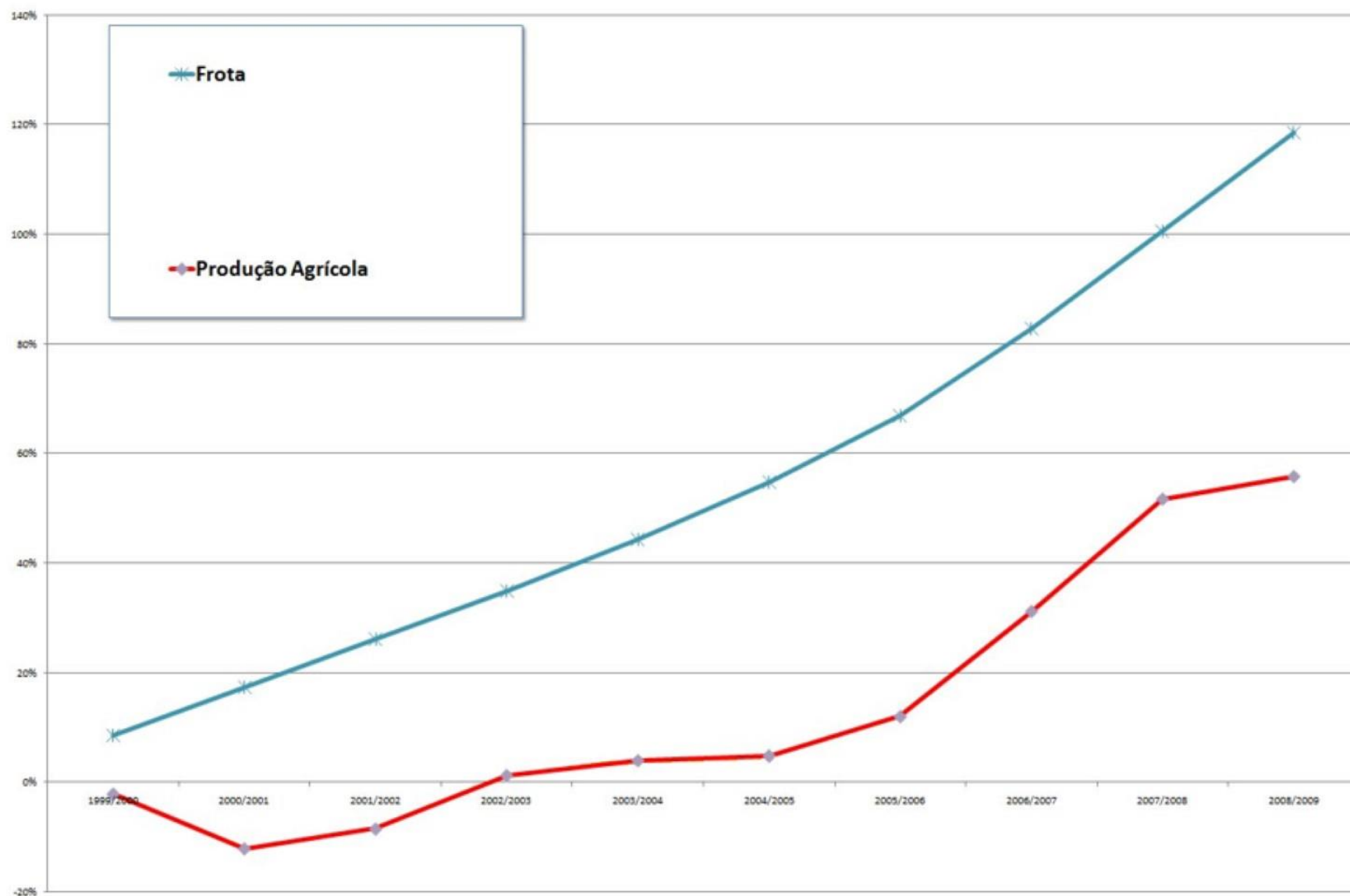
Lei nº 12.743 de 19 de dezembro de 2012

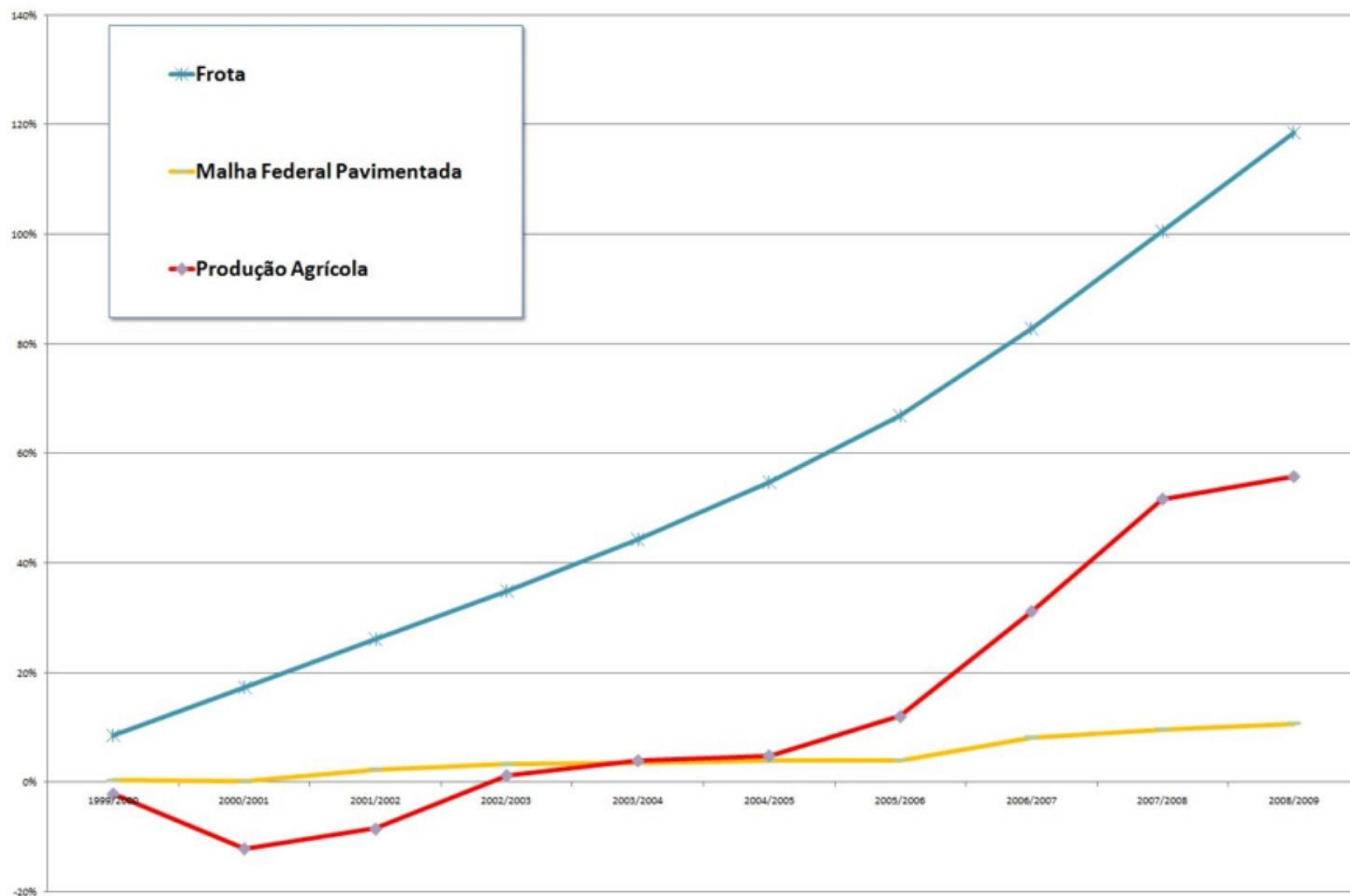
Altera as Leis nos 10.233, de 5 de junho de 2001, e 12.404, de 4 de maio de 2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV **para Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, e ampliar suas competências**; e revoga dispositivo da Lei no 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Atribuições

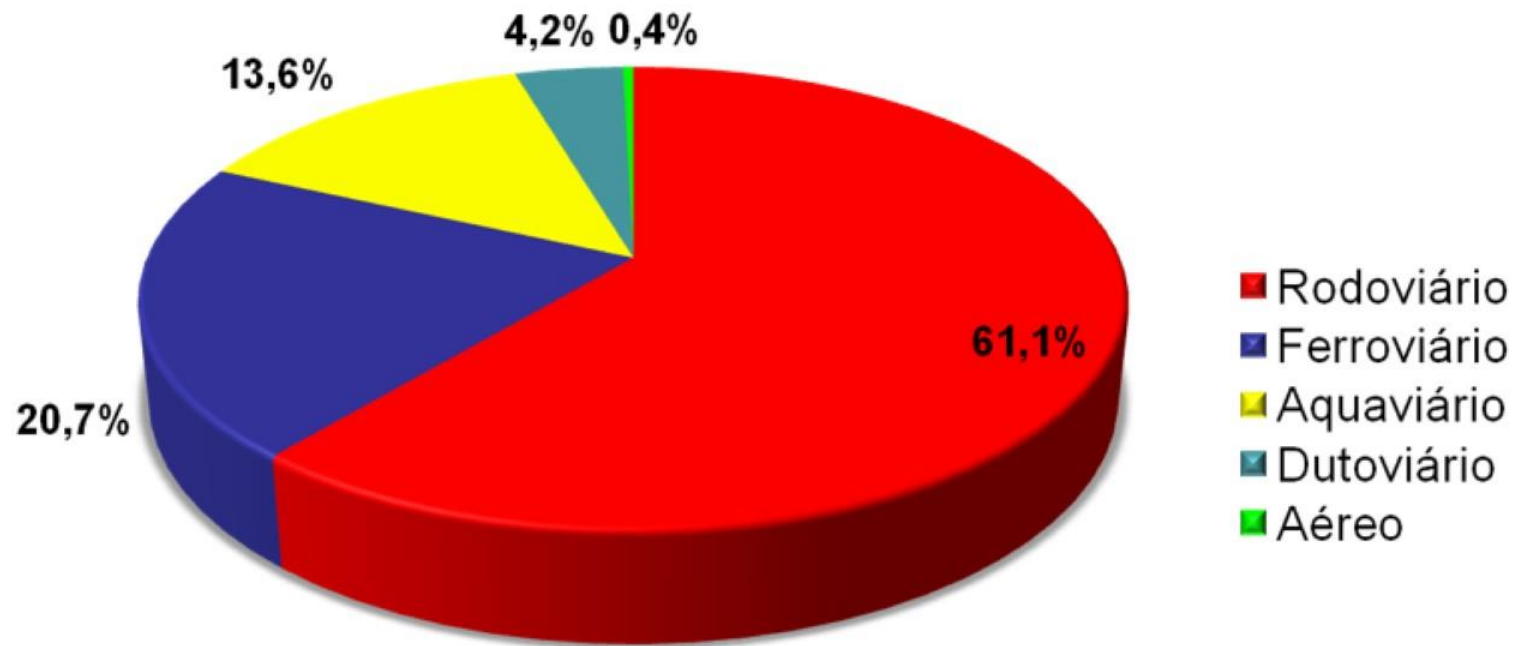
A Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL - tem por finalidade **estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias.**

SATURAÇÃO DA MALHA





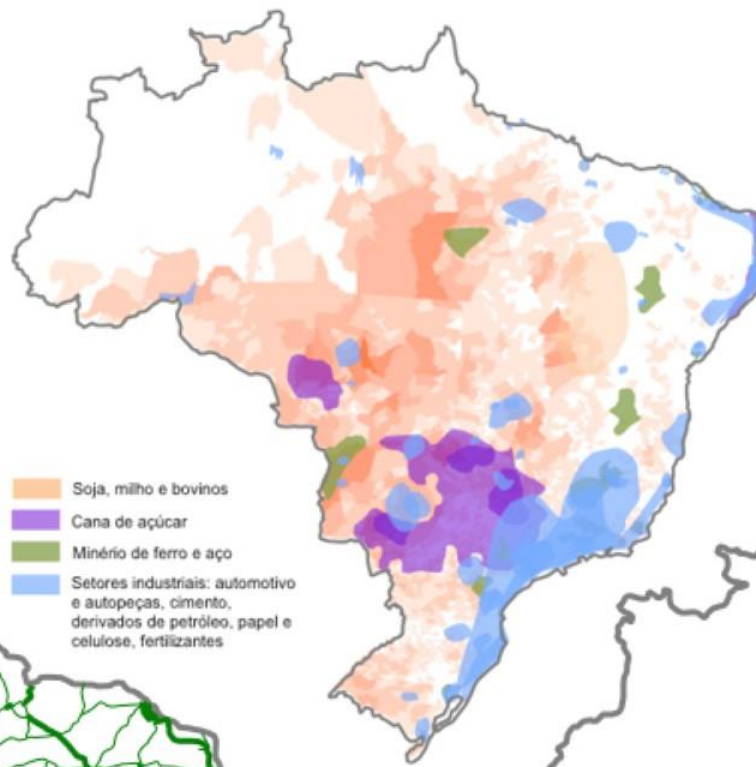
Matriz do Transportes de Cargas



CADEIAS PRODUTIVAS

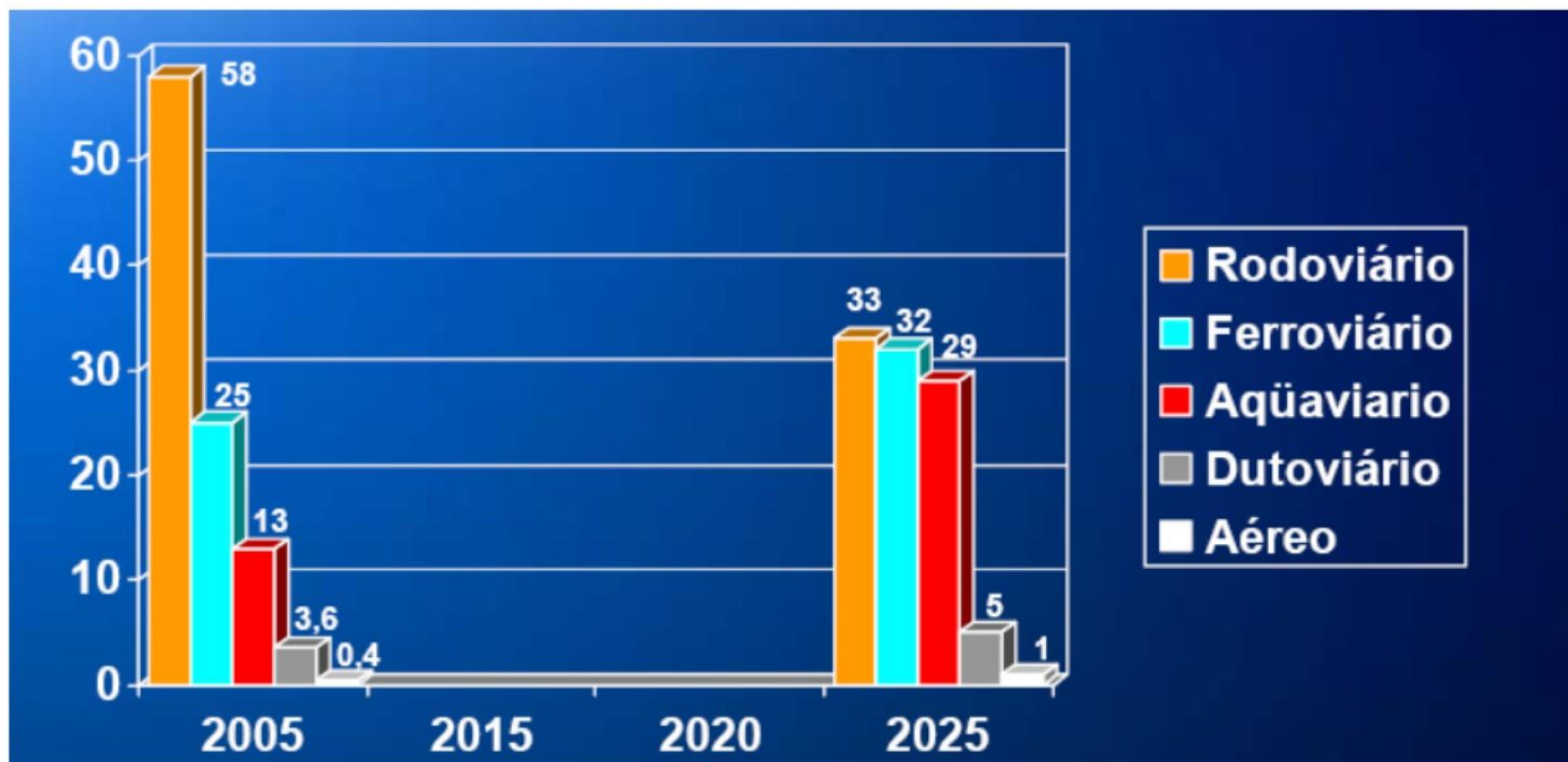
EIXOS RODOVIÁRIOS

MALHA FERROVIÁRIA



Meta do PNLT para 2025

Alterações na Matriz de Transportes



PNLI

*Plano Nacional de
Logística Integrada*



Empresa de Planejamento e Logística S.A.



O que é o PNLI?

- O Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) objetiva identificar as necessidades e oportunidades de investimentos a curto, médio e longo prazo, para prover o país de uma logística de transportes eficiente e competitiva, *Sempre com associação entre infraestrutura e serviços, numa visão Pública, Privada e Pública-privada.*

O que contempla o PNLI?

- *Estudos, pesquisas, levantamentos de dados diversos, de todos os modais de transportes, obtendo a demanda de cada um deles.*
- *Implantação de sistema de simulação da rede, um cadastro da infraestrutura existente e respectiva projeção de tráfego e carga, além de criar uma padronização para projetos futuros.*
- *Possibilitar o monitoramento dos padrões de serviços da malha atual e futura, identificando os desvios em relação ao padrão estabelecido.*
- *Identificar os gargalos existentes, possibilitando a quantificação dos investimentos prioritários.*
- *Criar um estoque de projetos com qualidade que auxiliará o Governo na determinação dos investimentos que gerarão mais eficiência e principalmente qual a sequência de investimentos a ser realizada, evitando possíveis gargalos no futuro.*
- **Sempre com associação entre Infraestrutura e serviços**

A estratégia de desenvolvimento dos corredores logísticos foi elaborada a partir da análise dos principais setores da economia e de seus fluxos de transporte

Setores selecionados



Características gerais dos setores selecionados

- Selecionadas as **dez maiores cadeias produtivas** do País¹, com base em Valor Bruto de Produção e peso movimentado
- Setores presentes **em todo o Brasil** e demandantes de diversos modais: rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário
- Outros setores da economia utilizam as mesmas vias de transporte e se beneficiam dos resultados do trabalho
- Representam **~80% do volume** de movimentação nos portos e ferrovias

1) Fonte: IBGE; Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; ANTF; BNDES; Análise time de projeto. Utilizados dados de 2010.

Para cada setor foi realizado o mapeamento dos polos de produção e consumo, suas tendências e dos principais gargalos de infraestrutura

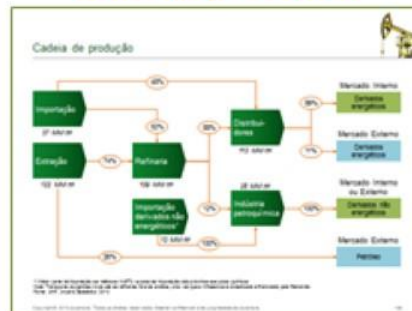
Identificação das necessidades transporte de carga

- Fluxos domésticos, de exportação e importação
- Potencial de crescimento em áreas consolidadas e novas fronteiras

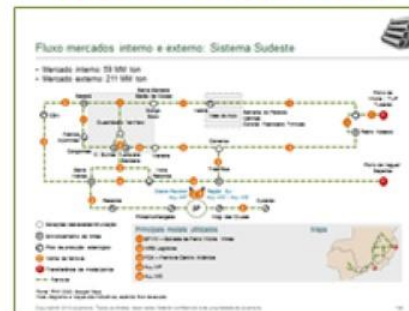
Destaques do setor



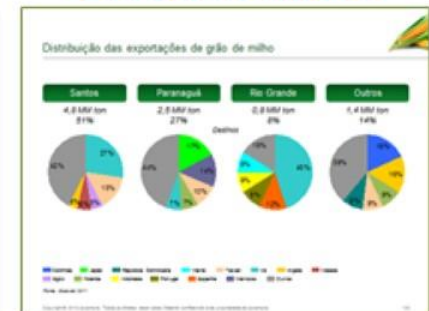
Cadeia produtiva



Fluxos de escoamento



Visão exportação e consumo interno



Cadeia de valor



Distribuição geográfica de produção



Projeção crescimento



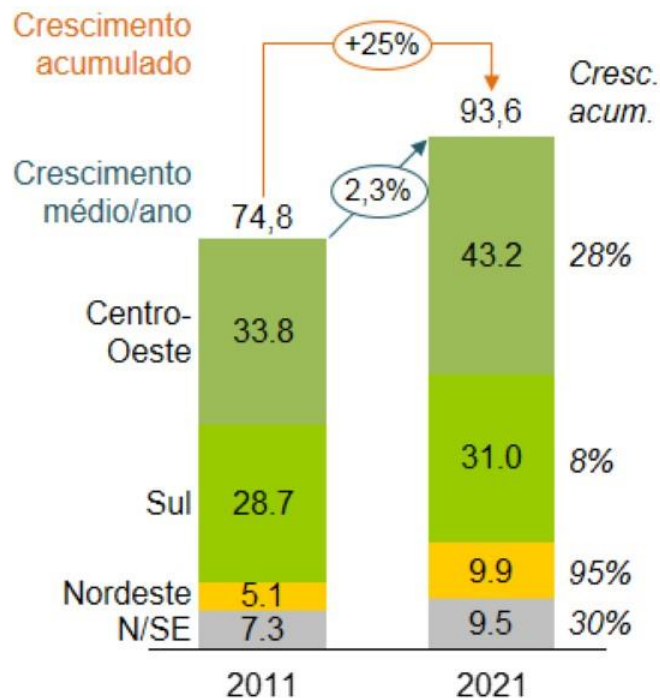
Gargalos logísticos

Foram consideradas ainda as projeções de crescimento da produção e a demanda



Aumento da produção da soja (MM ton)

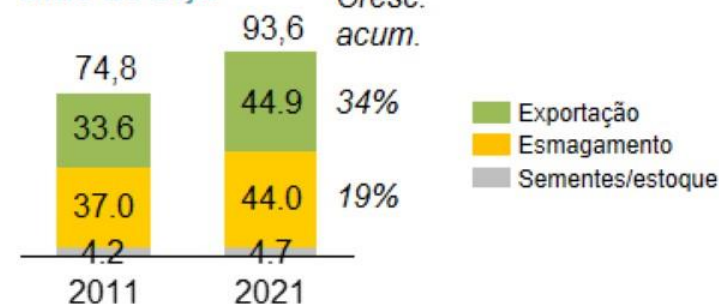
Produção por região



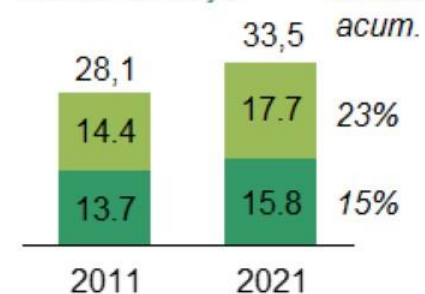
- Centro-Oeste continua concentrando produção
- Nordeste possui crescimento expressivo, duplicando a sua produção

Perfil da cadeia da soja (MM ton)

Grão de soja



Farelo de soja



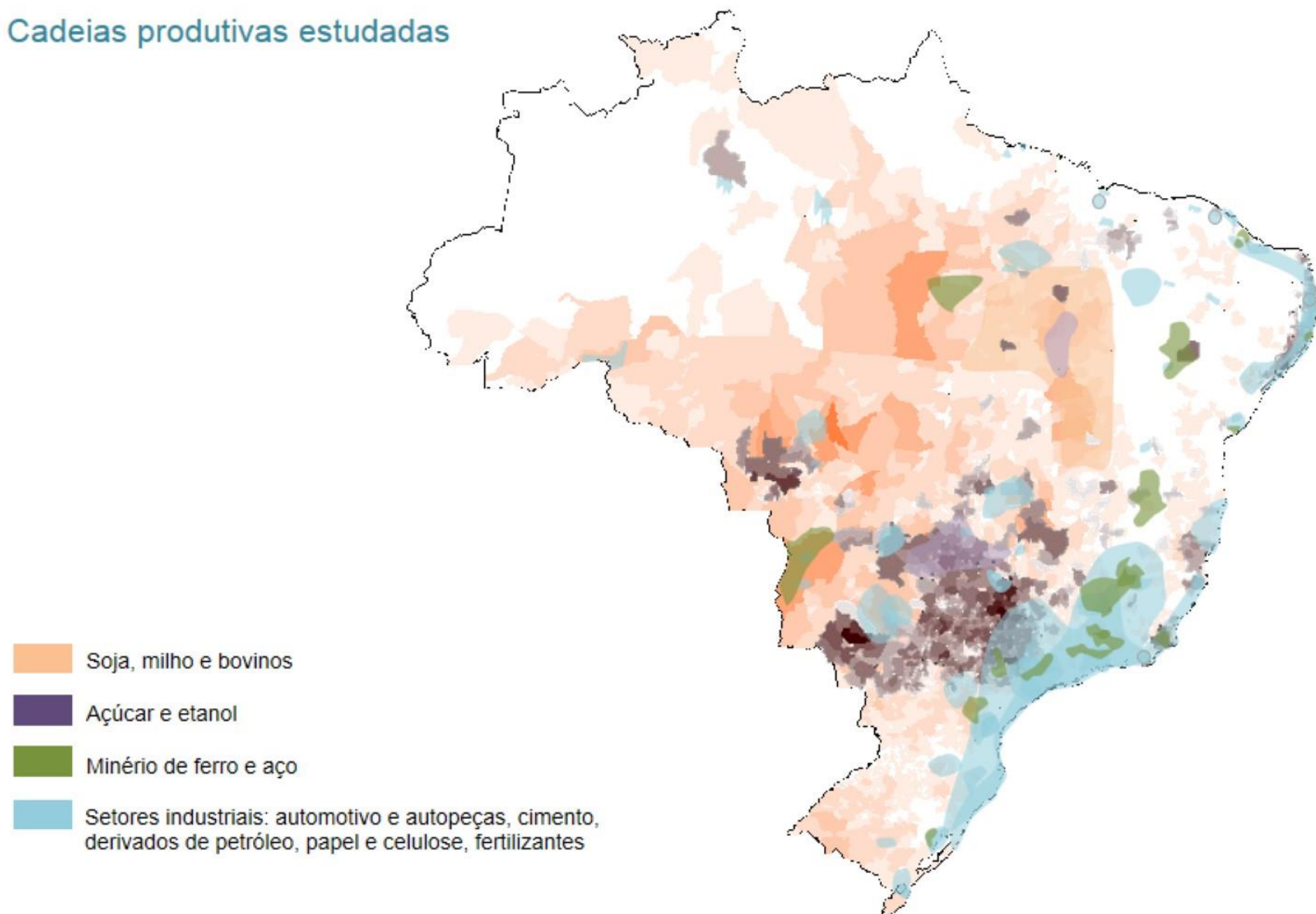
Óleo degomado



- Exportação do grão de soja ganha mais relevância
- Mercado de farelo e óleo degomado sofre pequenas modificações

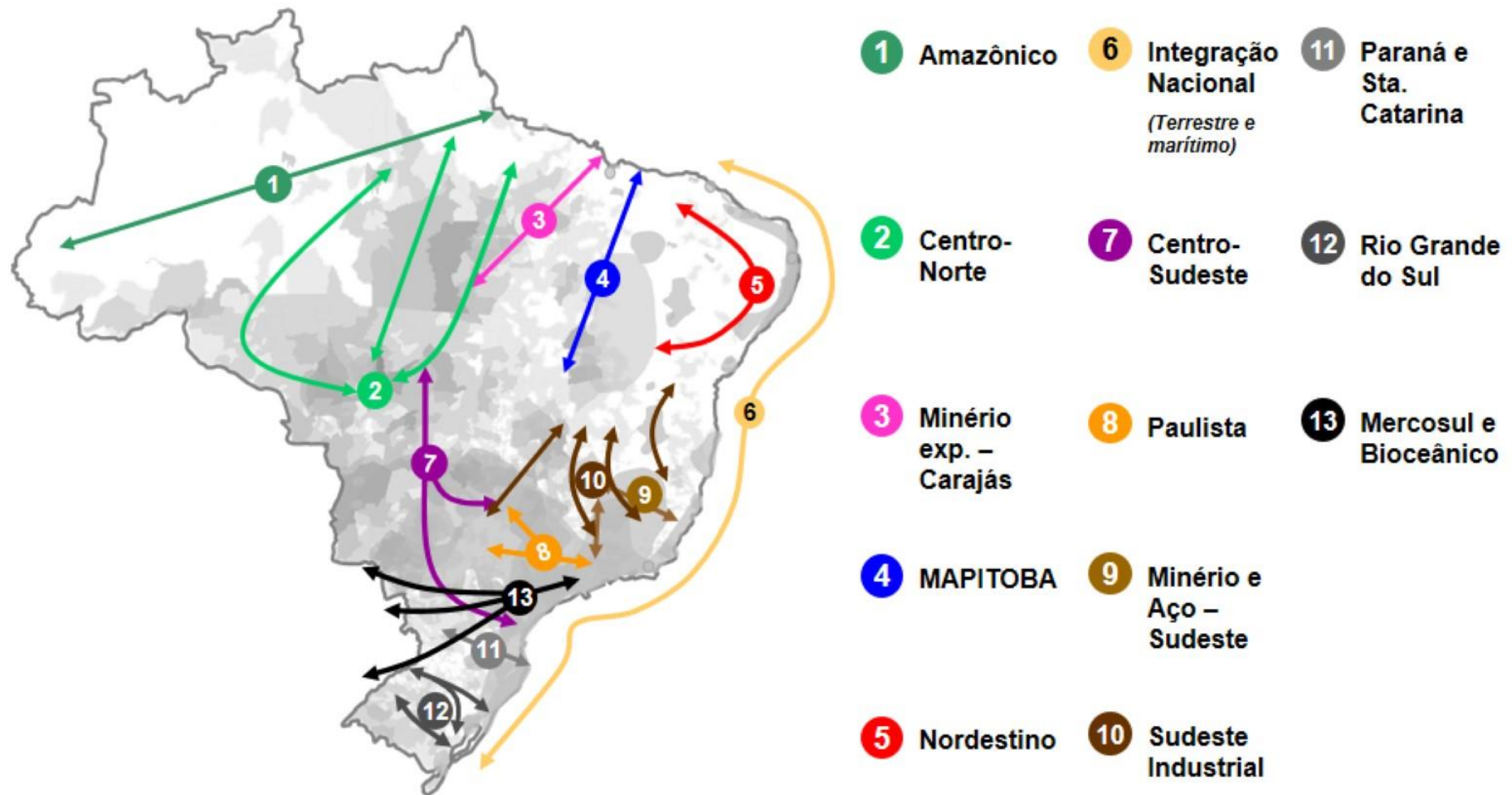
O estudo das cadeias produtivas selecionadas possibilitou o mapeamento dos polos de produção e consumo

Cadeias produtivas estudadas

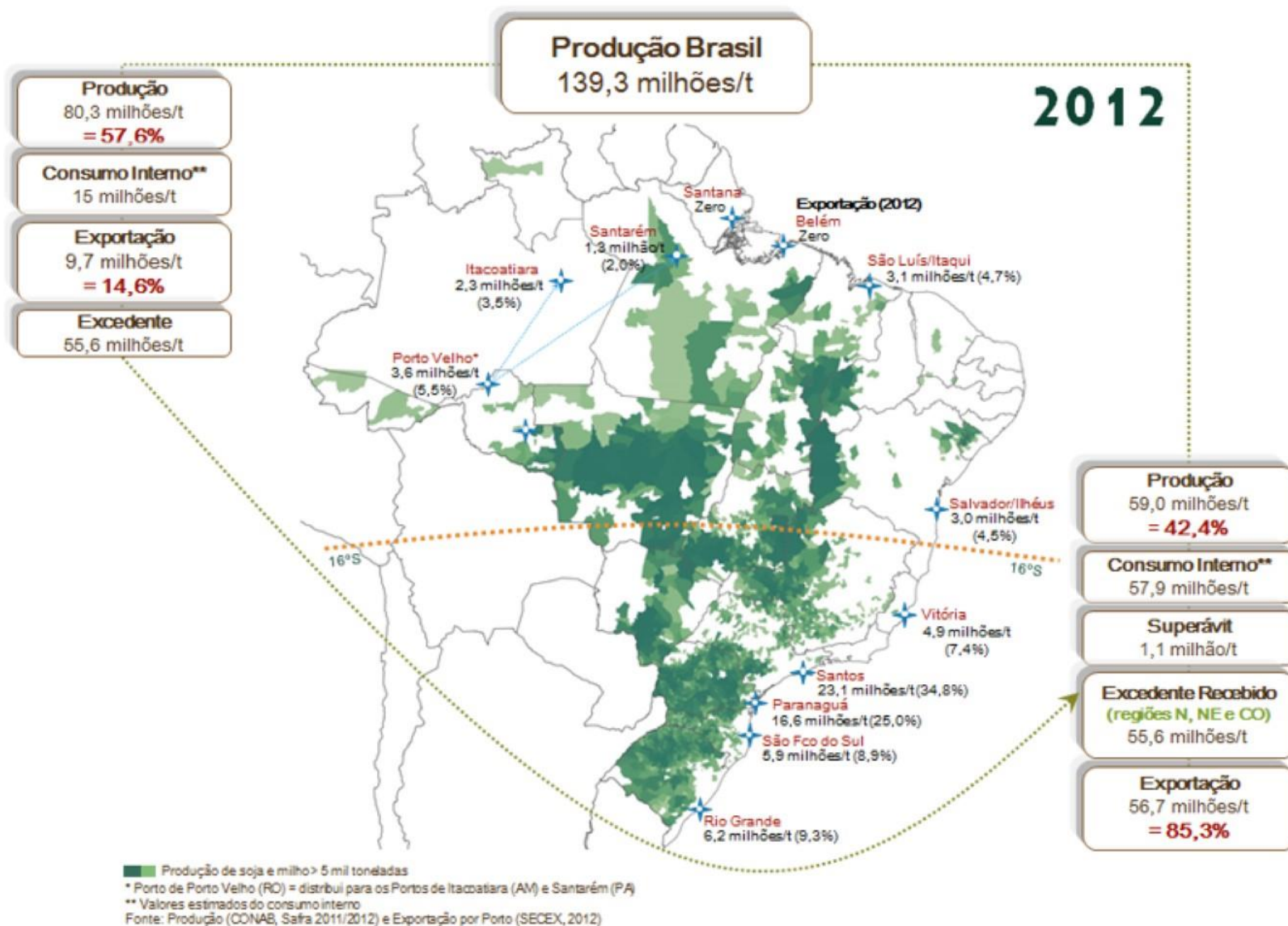


A partir da análise dos fluxos foram definidos os principais corredores logísticos do País

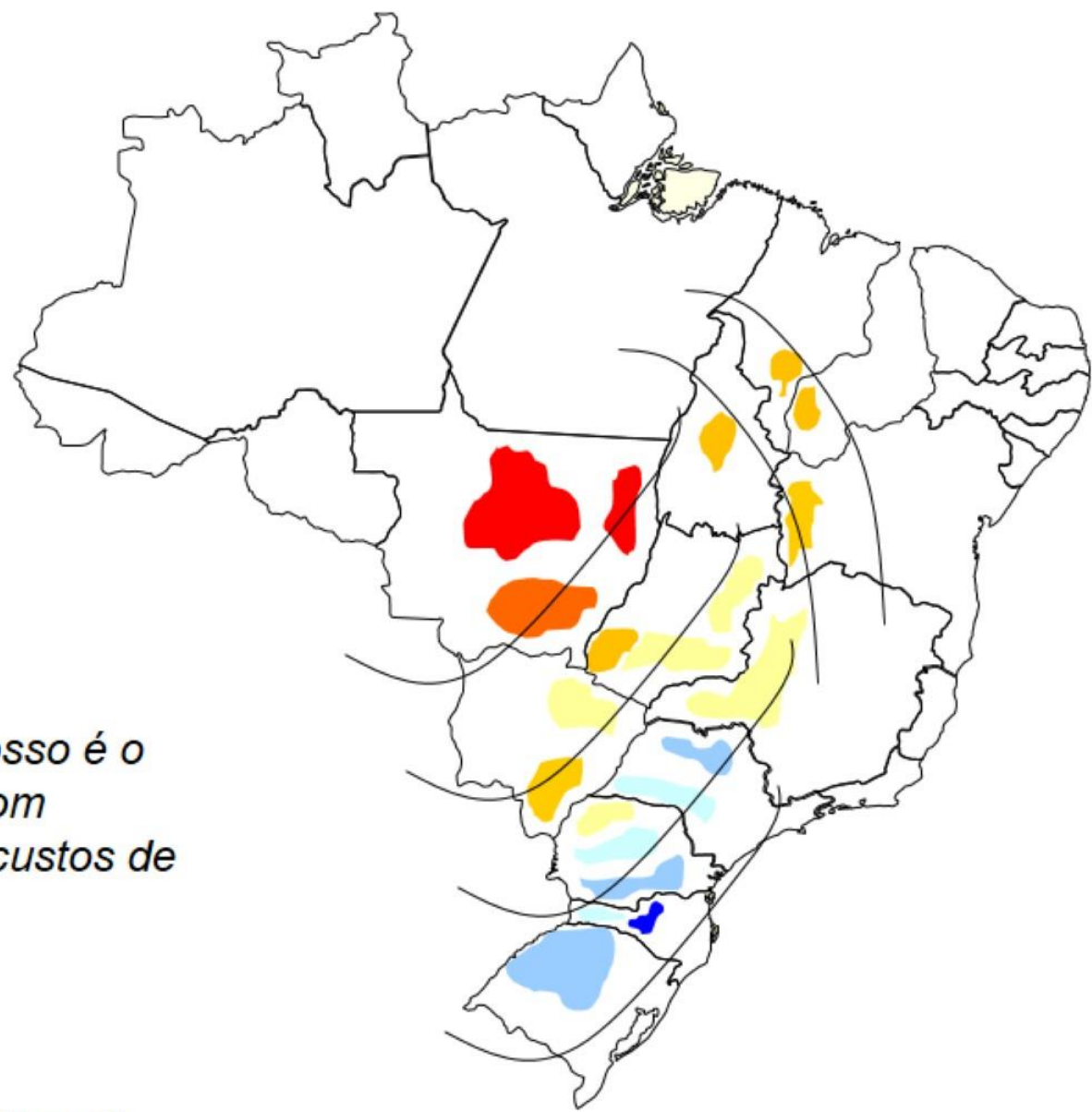
Corredores logísticos mapeados



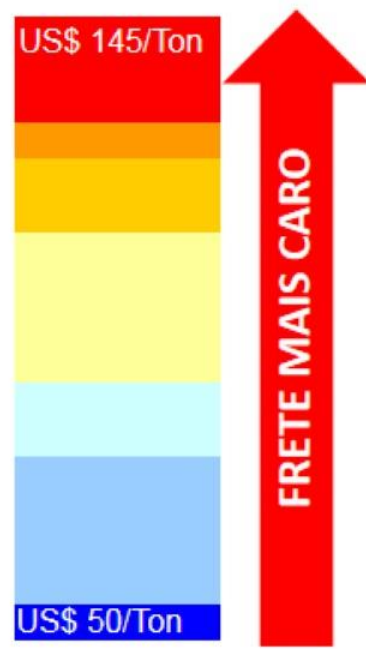
Produção e Exportação Soja e Milho



Custo de Frete (porto mais próximo)

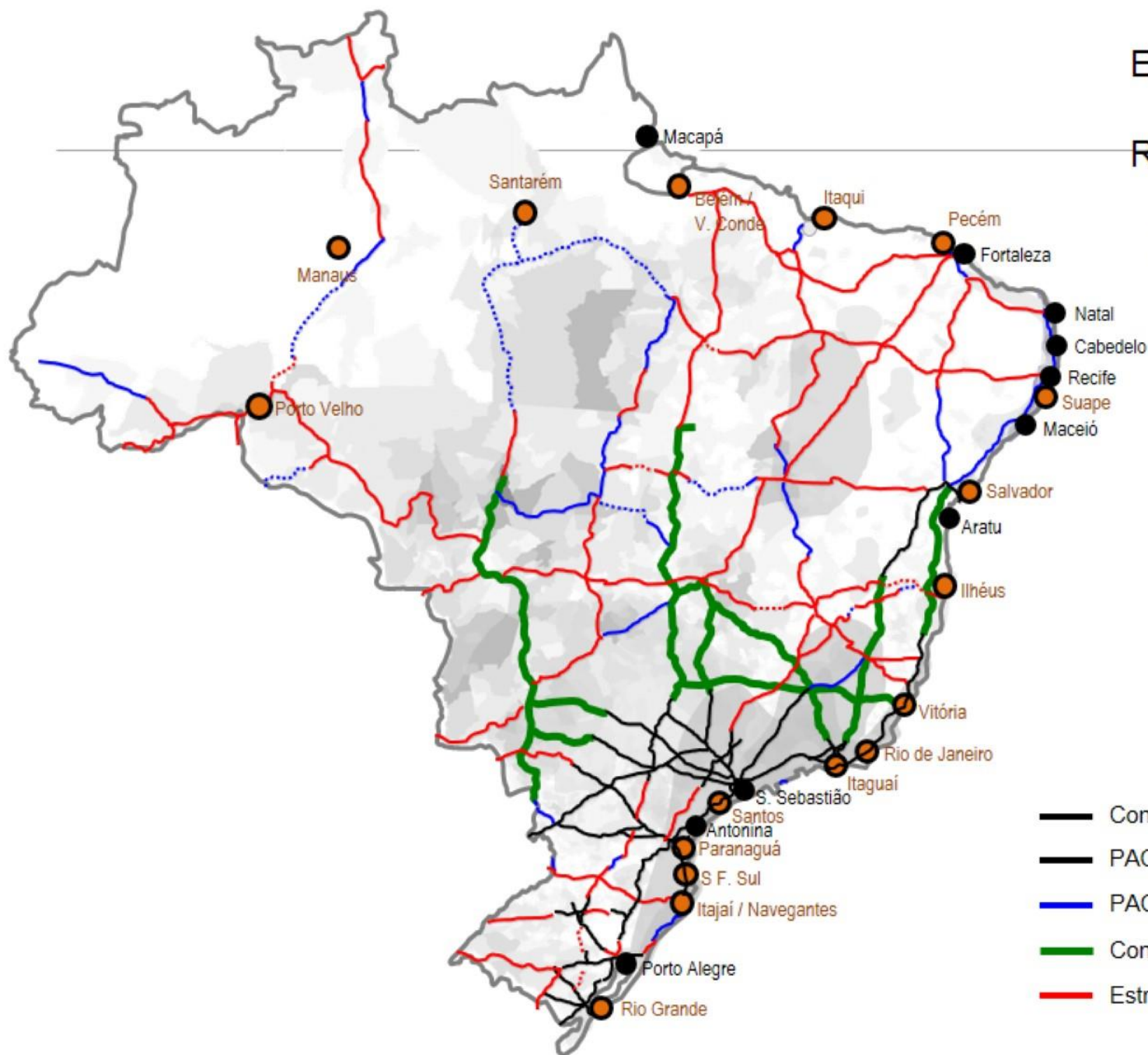


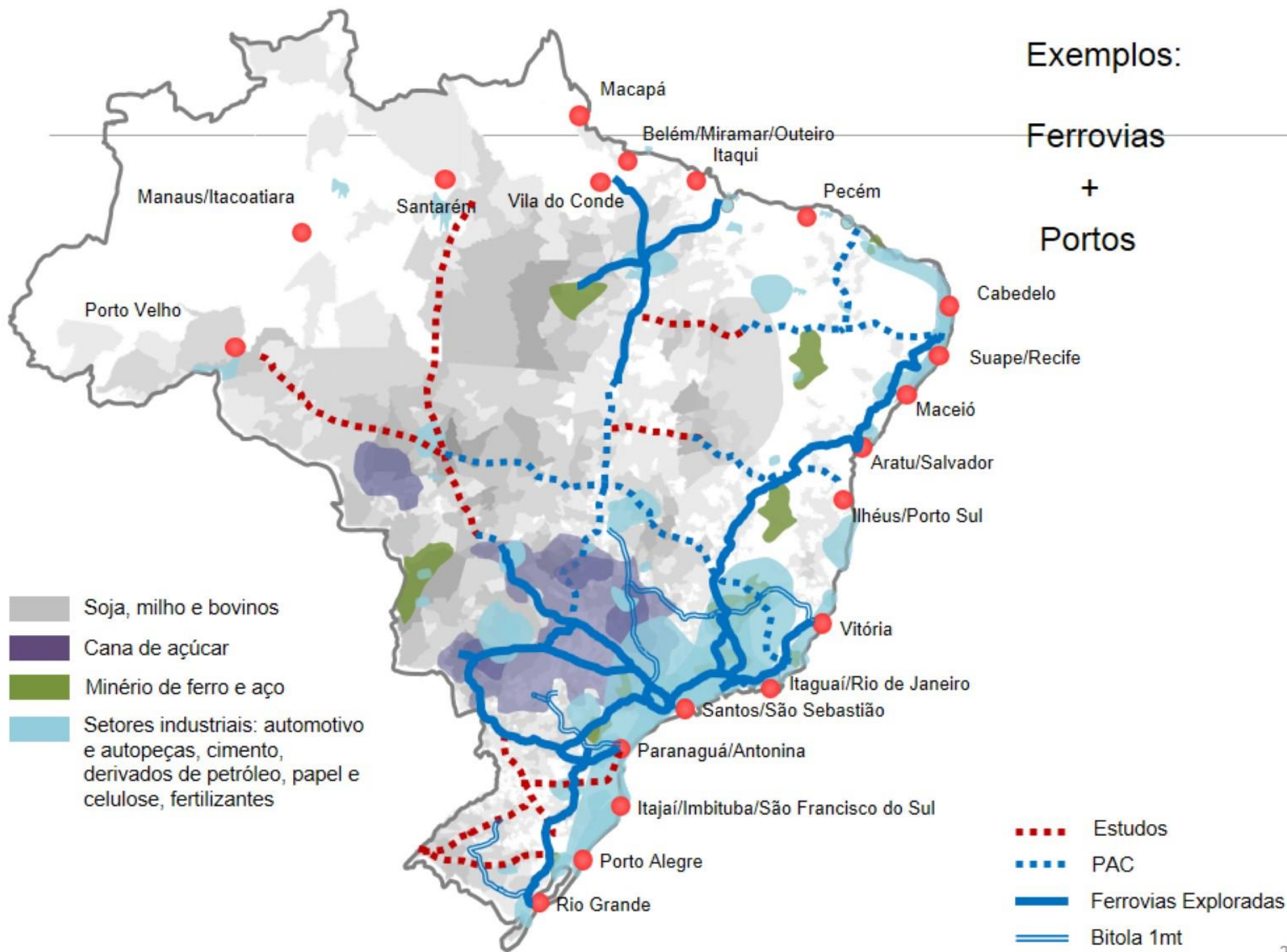
Mato Grosso é o estado com maiores custos de frete.



Exemplos:

Rodovias
+
Portos





Para avaliar a importância dos corredores, foi utilizado três critérios que incorporam fatores econômicos, estratégicos e sociais

Critério	Subcritérios para avaliação	Principais fontes de dados
1. Importância econômica	• Custo da ineficiência de transportes • Valor da carga movimentada • Quantidade de cadeias relevantes no corredor	• MDIC • SECEX • FIESP • ESALQ-log • Estudo de cadeias
2. Importância estratégica	• Corredores essenciais para competitividade da economia Brasileira • Crescimento do volume transportado	• Estudo de cadeias
3. Necessidade de atuação do Governo	• Desenvolvimento social das mesorregiões impactadas • Necessidade do Governo como promotor da infraestrutura	• FIRJAN • Estudo das cadeias

E a categorização dos projetos em estruturantes, complementares e demais projetos seguiu critérios específicos

Critérios de priorização de projetos dentro dos corredores logísticos

Projetos Estruturantes (1ª Onda)

- Principais vias de ligação do País
- Alto carregamento
- Complementação dos projetos do PAC e PIL
- Complementação de trechos concedidos
- Travessias urbanas com alta prioridade.

Projetos Complementares (2ª Onda)

- Projetos relevantes no médio ou longo prazo
- Aumento da capilaridade de vias estruturantes
- Travessias urbanas com prioridade alta não contemplada na 1ª onda.

Demais Projetos (3ª Onda)

- Baixo carregamento
- Investimento alto com demanda não comprovada
- Dependência de obras em países vizinhos (Mercosul)
- Travessias urbanas de menor relevância

RODOVIAS

Para expandir e modernizar o sistema rodoviário brasileiro são necessárias ações de curto prazo

Ações de curto prazo

Qualificação da Infraestrutura

- Recapitação e modernização da infraestrutura rodoviária

Modificação da Rede Logística

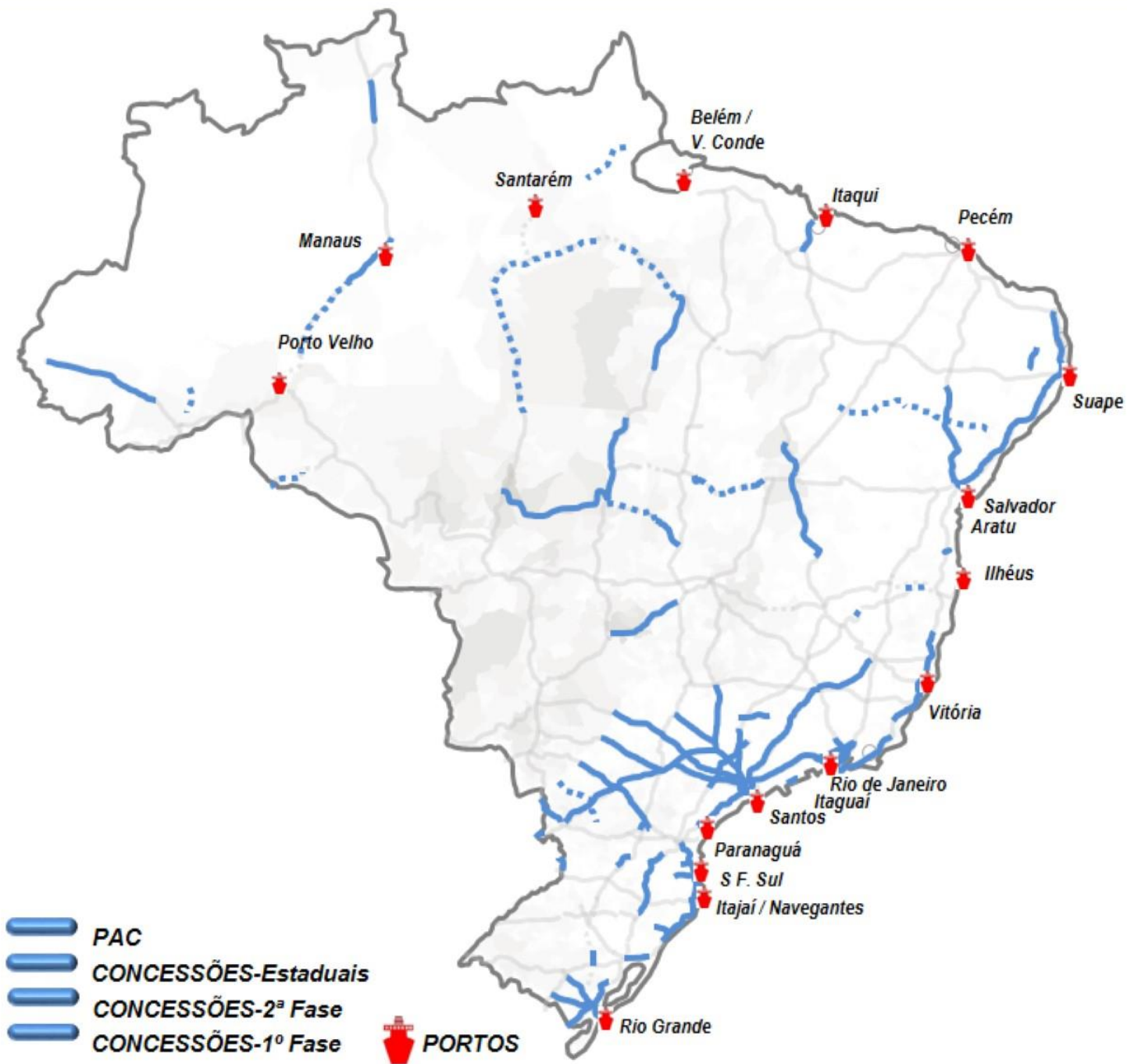
- Ampliação e modernização da rede de plataformas logísticas integradoras (interiores e portuárias)

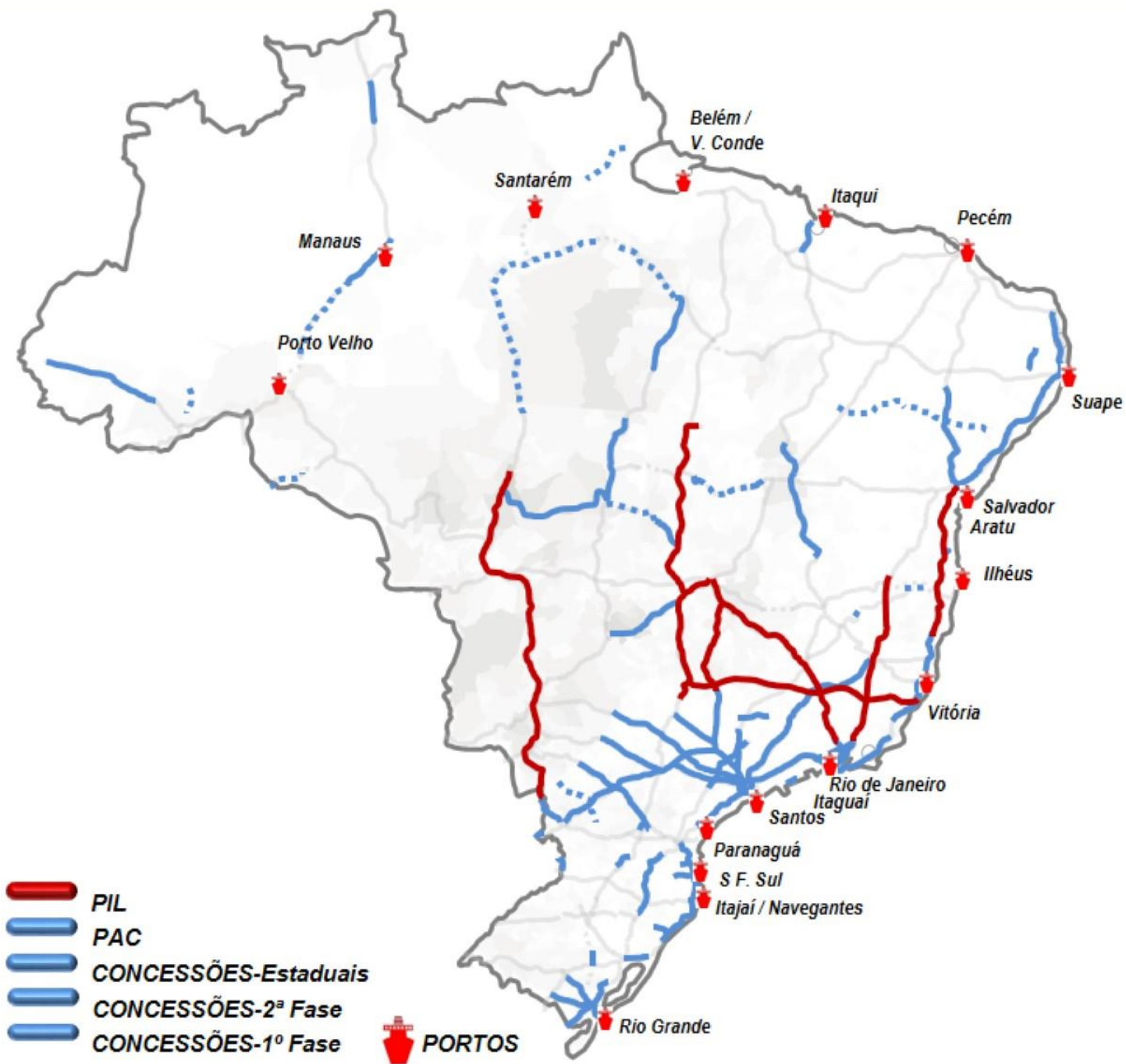
Priorização de Segmentos

- Priorização dos segmentos que mais comprometem o desempenho e produtividade

Resultado Esperado

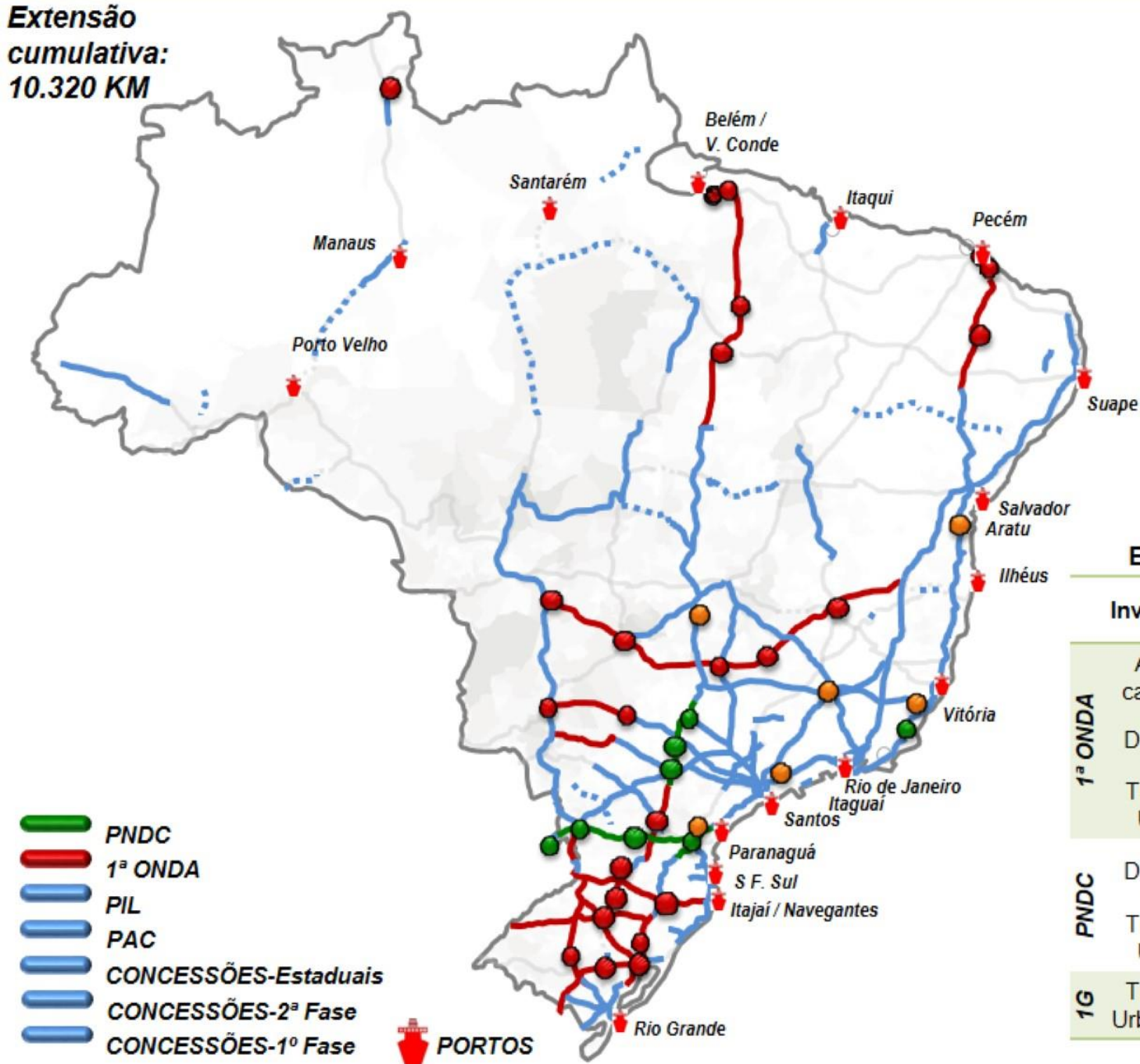
- **Aumento de produtividade** dos serviços de transporte rodoviário a partir de ações que tem como objetivo de financiar a **expansão e a modernização do sistema rodoviário**, sem causar impactos nos fretes





**Extensão
cumulativa:
10.320 KM**

-  **RODOVIAS**
-  **CORREDORES**
-  **TRAVESSIAS**

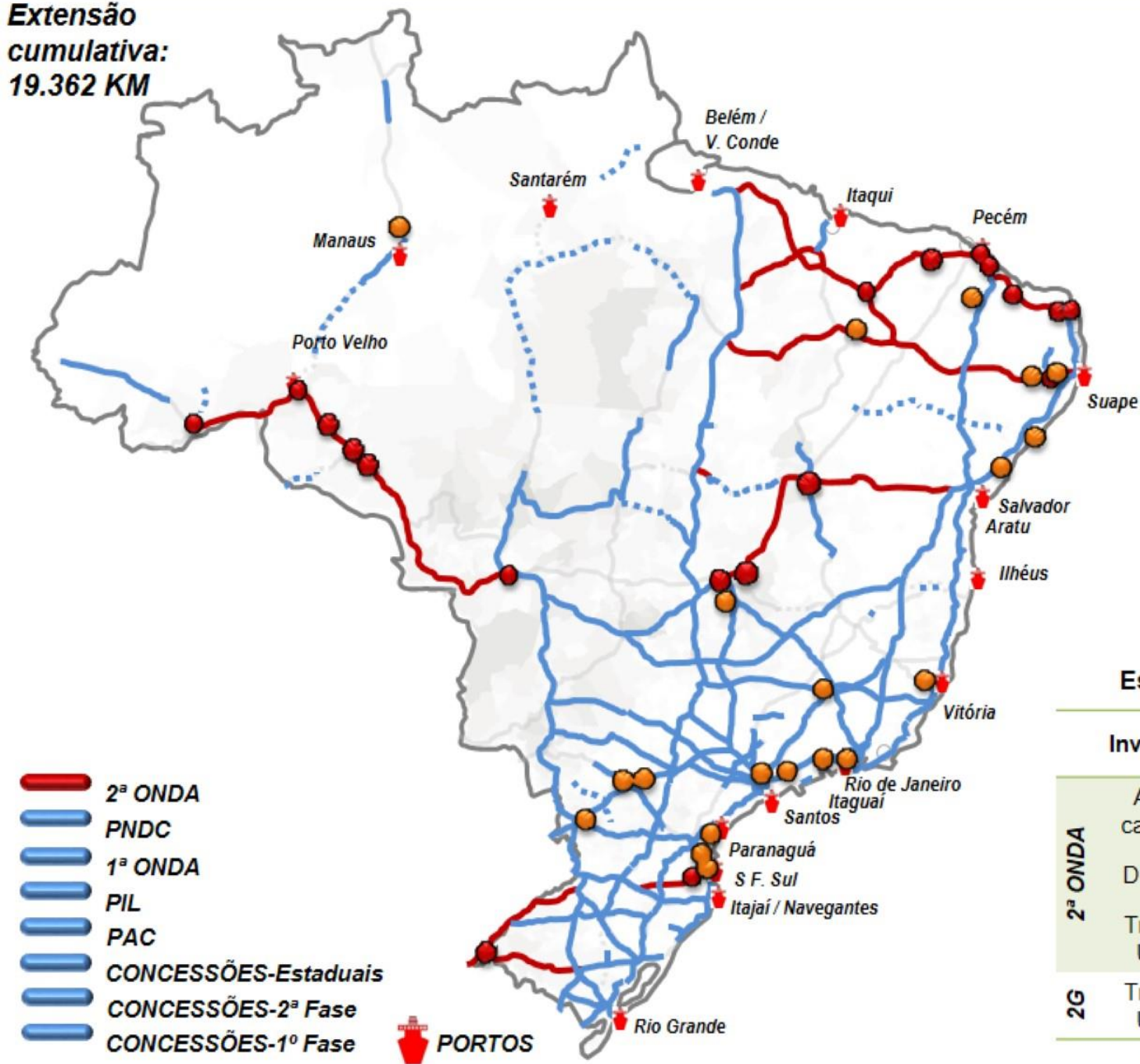


Estimativas preliminares:

	Investimento	Extensão (Km/Un)	CAPEX (R\$ Mi)
1ª ONDA	Adeq. de capacidade	220	395
	Duplicação	8.277	40.270
	Travessias Urbanas 	19	4.926
PNDC	Duplicação	1.823	9.113
	Travessias Urbanas 	9	1.467
1G	Travessias Urbanas (1G) 	6	6.933
Total		10.320	63.104

**Extensão
cumulativa:
19.362 KM**

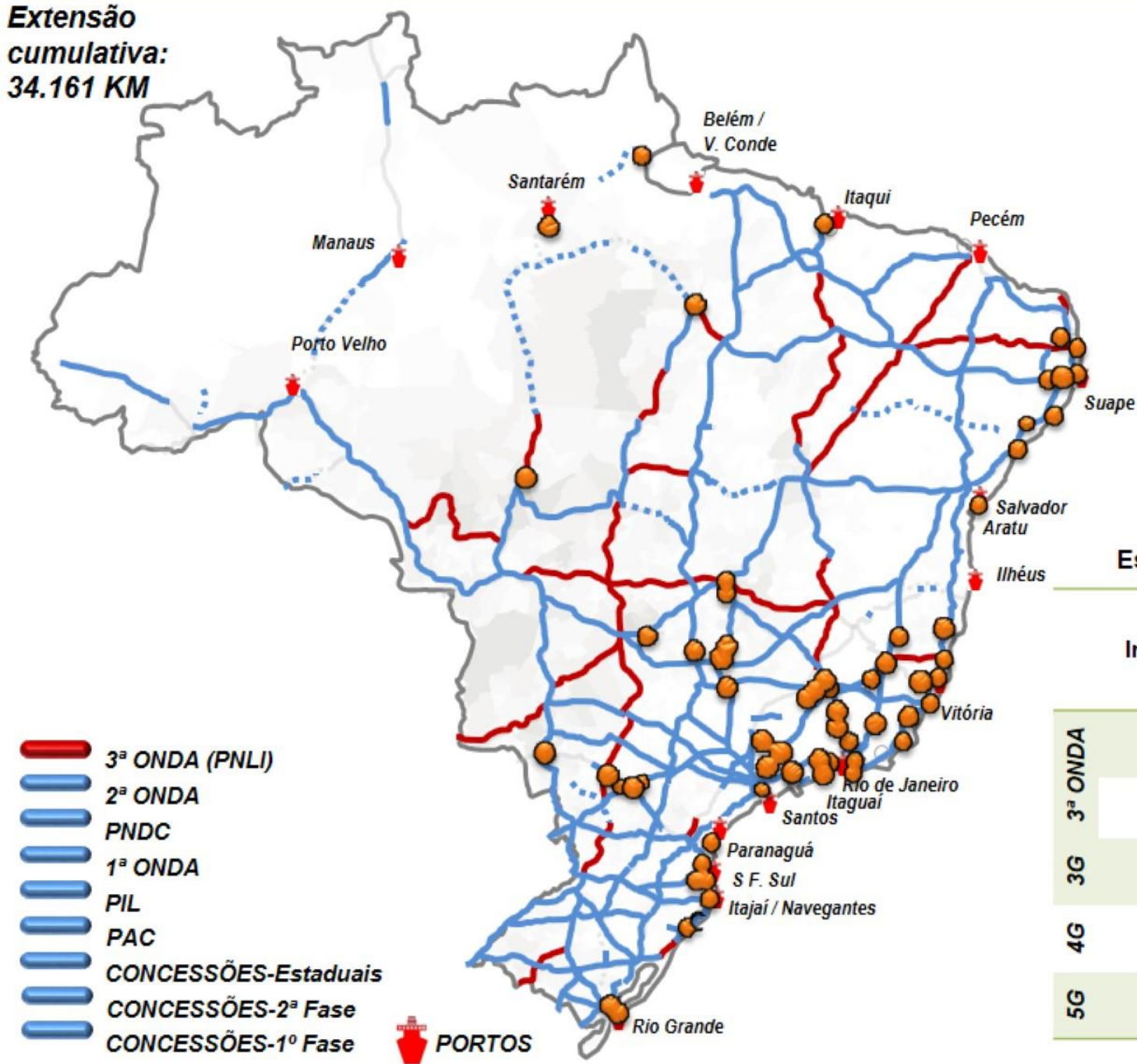
RODOVIAS
TRAVESSIAS



Estimativas preliminares:

	Investimento	Extensão (Km/Un)	CAPEX (R\$ Mi)
2ª ONDA	Adeq. de capacidade	142	255
	Duplicação	8.900	44.498
	Travessias Urbanas	12	4.731
2G	Travessias Urbanas	20	5.561
Total		9.042	55.045

Extensão
cumulativa:
34.161 KM



Estimativas preliminares:

	Investimento	Extens ão (Km/U n)	CAPEX (R\$ Mi)
3ª ONDA	Adeq. de capacidade	1.992	1.378
	Duplicação	12.807	61.033
3G	Travessias Urbanas	21	2.581
4G	Travessias Urbanas	16	1.307
5G	Travessias Urbanas	24	1.532
Total		14.799	67.831