

Portos – Em Busca de Soluções para o Setor

“O Modelo Econômico-Financeiro dos Arrendamentos como Instrumento Indutor de Investimentos, Redução de Custos e Aumento da Concorrência no Setor Portuário”



Superintendência de Portos - SPO

Celso Damião Gonçalves Quintanilha
Superintendente de Portos

Brasília, 18 de Junho de 2008

Explicitação do Modelo Econômico-Financeiro

O modelo de exploração portuária adotado no Brasil é o **Land Lord Port**, no qual o Estado é o provedor da infra-estrutura e o setor privado através de arrendamentos (concessão) é responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária.

Modelos de Autoridades Portuárias	Formas de Parcerias		
	Infra-Estrutura	Super Estrutura	Operação Portuária
<i>Service Port</i>	Público		
<i>Tool Port</i>	Público		Privado
<i>Landlord Port</i>	Público	Privado	

Explicitação do Modelo Econômico-Financeiro

O arrendatário paga valores de outorgas (parte fixa e parte variável) para explorar a atividade portuária, contemplando:

- Critério que define o vencedor da licitação consiste no maior pagamento (Valor Presente Líquido – VPL) pelo arrendamento à Autoridade Portuária;
- Receitas do arrendatário fixadas mediante livre negociação de preços dos serviços a serem prestados, desde que não se configure abuso de poder econômico ou monopólio;
- Áreas arrendáveis estabelecidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZP;
- Transferência à iniciativa privada da operação portuária e incentivo ao investimento em superestruturas e equipamentos.
- Promoção da concorrência intra e interportos.

Competitividade e Eficiência do Setor Portuário

O modelo vigente é uma proposta que ainda necessita de aperfeiçoamento para mitigar todas as externalidades que possam afetar os portos brasileiros. A ANTAQ deverá estabelecer uma CIA DOCAS padrão (empresa espelho) para servir de parâmetro em termos de tarifas portuárias praticadas.



Competitividade e Eficiência do Setor Portuário

Dados de dados divulgados pelo BNDES indicam redução real de custos entre 1997 e 2003:

- 53% na movimentação de contêineres;
- 59% na movimentação de carga geral;
- 56% na movimentação de granéis sólidos.



Competitividade e Eficiência do Setor Portuário

- Utilização da Taxa Interna de Retorno – TIR, como orientador dos estudos de viabilidade com uma modelagem padrão;
- Estabelecimento de critérios para determinação dos valores mínimos de outorga e o retorno para os investidores.



Competitividade e Eficiência do Setor Portuário

A modelagem estabelecida contribui para a competitividade e a eficiência do setor portuário, na medida em que estabelece o critério da TIR como qualificador dos projetos. Ao mesmo tempo, a adoção do Custo Médio Ponderado de Capital – WACC estabelece um critério utilizado por outras agências Reguladoras no Brasil e no mundo, para remuneração de investidores nos setores públicos e privados.



Equilíbrio dos Contratos de Arrendamento e a Concorrência com Terminais Privativos de Uso Misto



O equilíbrio dos arrendamentos passa pela definição de regras claras e perenes das normas editadas pela ANTAQ, a partir do marco legal que define a forma de inserção da iniciativa privada tanto nas áreas arrendáveis dos portos públicos como na implantação dos terminais de uso privativo.

Equilíbrio dos Contratos de Arrendamento e a Concorrência com Terminais Privativos de Uso Misto

- Inadequação de modificações legais ou normativas pontuais que possam criar incertezas nos investidores;
- Desejável é a discussão ampla sobre a política de privatização dos serviços portuários que o Governo pretende empreender para o subsetor portuário.



Equilíbrio dos Contratos de Arrendamento e a Concorrência com Terminais Privativos de Uso Misto

O que pretendemos?

- Fomento e ampliação de infraestrutura portuária viabilizados mediante a liberalização de terminais de uso privativo sem restrições ou,
- Fomento, porém com alguma salvaguarda para os portos públicos.



Equilíbrio dos Contratos de Arrendamento e a Concorrência com Terminais Privativos de Uso Misto

Aspecto concorrencial:

- Arrendatários de áreas dos portos públicos se submetem ao procedimento licitatório e estão sujeitos às regras dos Conselhos de Autoridade Portuária e de requisição de mão-de-obra avulsa junto aos OGMO;
- Os titulares de terminais de uso privativos localizados fora da área do porto organizado estão sujeitos a um esforço de investimento mais vultoso do que os dos arrendatários. .

ARRENDAMENTOS APROVADOS PELA ANTAQ

DESCRIÇÃO	área 10³ m²	Investimentos Mínimos (R\$)	Movimentação	Observações
Terminal de Minério De Ferro – Itaguaí	245,4	330 milhões	8 a 24 milhões ton/ano	Em análise pelo TCU
Terminal de Grãos do Maranhão – Itaquí	25,1	77,2 milhões	450 mil a 2 milhões ton/ano	Aprovado TCU Licitação em curso
Terminal de Contêineres - Imbituba	152,7	70,8 milhões	36 a 300 mil UN/ano	Contrato Celebrado
Cais do Paul, Porto de Vitória – ES	21,2	20,5 milhões	2 a 2,3 milhões ton/ano	Em análise pelo TCU
Terminal de Carga Geral – Imbituba	53,9	3,2 milhões	120 a 200 mil ton/ano	Contrato Celebrado
Armazém “D” – Porto Alegre	3,9	711 mil	29,2 a 61 mil ton/ano	Contrato Celebrado

Fonte: ANTAQ

ARRENDAMENTOS EM ANÁLISE PELA ANTAQ

DESCRIÇÃO	área 10³ m²	Investimentos Mínimos (R\$)	Movimentação	Observações
<i>Revitalização Porto de Recife</i>	34,2	54,8 milhões	-x-	Em Fase Final de Análise
<i>Terminal Exportador de Veículos – Santos</i>	165	95,3 milhões	150 a 250 mil un/ano	Em Fase Final de Análise
<i>Terminal de Fertilizantes – Aratu</i>	33,2	6,7 milhões	225 a 406 mil ton/ano	Em Análise
<i>Armazéns 3 e 4 – Salvador</i>	4,3	321,2 milhões	57,5 a 164 mil ton/ano	Em Análise
<i>Terminal Açucareiro – Maceió</i>	87,8	33,4 milhões	1,3 a 1,8 milhão ton/ano	Em Análise
<i>Terminal de Múltiplo Uso – RJ</i>	15,6	16,2 milhões	360 a 600 mil ton/ano	Em Análise
<i>Terminal de Fertilizantes – Imbituba</i>	66	18,2 milhões	270 a 750 mil ton/ano	Em Análise

Fonte: ANTAQ

AUTORIZAÇÃO DE TERMINAIS PORTUARIOS PRIVATIVOS

AUTORIZADA	LOCALIZAÇÃO	Investimentos Milhões R\$
<i>ITAPOÁ Terminais Portuários S/A</i>	<i>Itapoá – SC</i>	<i>324,6</i>
<i>EMBRAPORT – Empresa Brasileira de Terminais Portuários S/A</i>	<i>Santos – SP</i>	<i>1,35 bilhão</i>
<i>MPC Mineração, Pesquisa e Comércio Ltda – MMX</i>	<i>S. J. da Barra - RJ</i>	<i>635,4</i>
<i>Rio Túria Serviços Logísticos</i>	<i>Barcarena – PA</i>	<i>26,6</i>
<i>Imbituba Empreendimentos e Participações S/A</i>	<i>Imbituba – SC</i>	<i>53,0</i>
<i>THYSSENKRUPP CSA CIA SIDERÚRGICA</i>	<i>Rio de Janeiro – RJ</i>	<i>350,0</i>
<i>TRANSPORTADORA ASSOCIADA DE GÁS - TAG</i>	<i>Rio de Janeiro - RJ</i>	<i>112,4</i>
<i>MMX Amapá Mineração Ltda</i>	<i>Santana – AP</i>	<i>119,5</i>
<i>MOSS Serviços Portuários e Transportes Ltda</i>	<i>Manaus – AM</i>	<i>2,1</i>
<i>Prismian Energia Cabos e Sistemas do Brasil</i>	<i>Vila velha - ES</i>	<i>66</i>
	TOTAL	3,04 bilhões

Fonte: ANTAQ

Padronização de Modelos de Arrendamento por Tipo de Atividade

A necessidade vem sendo discutida, em termos de especificação por tipo de carga e por região em que será localizado o empreendimento, dadas as diversidades existentes em função das dimensões e condições de nosso país, por exemplo, maior desenvolvimento da região sudeste e sul em detrimento das demais



Padronização de Modelos de Arrendamento por Tipo de Atividade

O BNDES concede taxas de juros e limites de empréstimos diferenciados para os financiamentos destinados a investimentos em infra-estrutura de acordo com a região do país. Tais taxas, portanto, poderiam ser utilizadas de forma diferenciada pela ANTAQ no cálculo do WACC.



Monopólios Dentro dos Portos Públicos - Como o Modelo de Arrendamento Pode Evitar o Poder de Mercado

A Resolução N° 55-ANTAQ se preocupou com essas situações através das previsões contidas nos Art. 13º, Inciso VIII e Art. 14º (in verbis) :

“Art. 13 O julgamento da licitação terá por base os critérios definidos no respectivo edital, que terá obrigatoriamente como anexos o termo de referência e a minuta do contrato e conterá disposições sobre:

...

VIII - a obrigatoriedade, sempre que existirem condições que restrinjam a competição no porto, de serem fixados na proposta dos licitantes os preços máximos que poderão ser cobrados dos usuários pelos serviços básicos;

Art. 14 A pessoa jurídica que, individualmente ou em consórcio, já explore área ou instalação com a mesma finalidade, no porto ou na área do mercado relevante, sendo vencedora em outra licitação, ficará obrigada a transferir o arrendamento anterior.”

Transferência dos Ganhos de Eficiência para os Usuários



O modelo de arrendamento adotado pela ANTAQ limita previamente o ganho máximo do arrendatário (WACC) dentro de uma projeção de movimentação de cargas - cenário intermediário - com seus respectivos investimentos.

Transferência dos Ganhos de Eficiência para os Usuários

O modelo pode ser aprimorado quando houver por parte da arrendatária uma movimentação efetiva maior do que a projetada (movimentação do cenário otimista). Neste caso a Autoridade Portuária poderá estabelecer parâmetros para que haja desconto no valor de outorga a ser transferido ao usuário, através de previsão contratual.



Legalidade dos Contratos Operacionais Firmados entre Autoridades Portuárias e Operadores Portuários

- Não estão previstos previstos na Lei nº 8.630, de 1993;
- Não significa que haja ilegalidade na sua formalização, desde que o contrato não estabeleça a exclusividade de uso de área ou instalação portuária;
- Ato de gestão da administração portuária para oferta das suas infra-estruturas (acesso aquaviário, atracação e acesso terrestre) contratada pelo operador portuário que as utilizará para prestar seus serviços, sem caráter de exclusividade e em comum com os diversos operadores pré-qualificados no porto.

Legalidade dos Contratos Operacionais Firmados entre Autoridades Portuárias e Operadores Portuários

- A administração portuária fixa taxas da tarifa portuária negociadas com o operador portuário pela oferta de infra-estruturas, desde que homologadas pelo CAP;
- Operador portuário garante um volume de cargas durante o prazo contratual;
- Não pode ocorrer a utilização exclusiva de qualquer instalação do porto público, o que requereria a licitação para arrendamento, conforme o mandamento do Art. 4º da Lei de Portos.

Os Estudos de Viabilidade Econômica e a Definição do Valor Mínimo de Outorga



Os arts. 30 a 32 do Decreto nº 2.594/98, que regulamenta a Lei do Plano Nacional de Desestatização, dispõem sobre os procedimentos de avaliação a serem considerados nas desestatizações ocorridas mediante as modalidades operacionais previstas no art. 4º da Lei nº 9.491/97, dentre as quais está inserida o arrendamento (inciso IV), para fins de determinação do preço mínimo do ativo. No subsetor portuário, o que se verifica é uma adaptação para a definição de valor mínimo de arrendamento, visto que não há alienação da área e instalação portuária.

Os Estudos de Viabilidade Econômica e a Definição do Valor Mínimo de Outorga

- O art. 30, caput, do Decreto define que os estudos elaborados para estabelecer o valor mínimo de arrendamento devem considerar as condições de mercado, a situação econômico-financeira e as perspectivas de rentabilidade, indicando-se o valor econômico do empreendimento;
- O § 3º estabelece, genericamente, que 'considera-se valor econômico da empresa aquele calculado a partir da projeção do seu fluxo de caixa operacional, ajustado pelos valores dos direitos ou obrigações não vinculados às suas atividades operacionais, bem como pelos valores que reflitam contingências e outros efeitos'.

Os Estudos de Viabilidade Econômica e a Definição do Valor Mínimo de Outorga

- O Decreto nº 4.391, de 2002, ao regulamentar os arrendamentos de que tratam os Arts. 4º e 34 da Lei nº 8.630, de 1993, incorporou a necessidade de elaboração dos estudos previstos na legislação do PND, visando a avaliação dos empreendimentos a serem implantados nas áreas e instalações portuárias;
- Contempla a análise econômico-financeira, o valor mínimo do bem a ser arrendado e a análise da rentabilidade do empreendimento.
- Impõe o exame prévio pela ANTAQ dos estudos desenvolvidos e dos documentos relativos ao procedimento licitatório, para posterior encaminhamento ao Tribunal de Contas da União – TCU para seu conhecimento.

Os Estudos de Viabilidade Econômica e a Definição do Valor Mínimo de Outorga

A partir de entendimentos técnicos entre representantes da ANTAQ e do TCU, foi elaborada a modelagem para apresentação dos Estudos de Viabilidade de Projetos de Arrendamentos, a qual se aplica indistintamente a todos os portos organizados. A modelagem se encontra disponível no sítio da ANTAQ na internet:

[www.antaq.gov.br\(Portos/Gestão Portuária/Arrendamento/Modelagem para arrendamento\)](http://www.antaq.gov.br(Portos/Gestão%20Portuária/Arrendamento/Modelagem%20para%20arrendamento)).

Os Estudos de Viabilidade Econômica e a Definição do Valor Mínimo de Outorga

- A modelagem agregou condicionantes objetivos e transparentes na determinação dos valores de outorga, de modo a eliminar influências externas não ligadas à operacionalidade do empreendimento.
- O estudo de viabilidade deve também equalizar os interesses dos envolvidos, promovendo a remuneração adequada da Autoridade Portuária, retorno aos investidores e preços módicos para os usuários dos serviços.

Os Estudos de Viabilidade Econômica e a Definição do Valor Mínimo de Outorga

- A premissa básica norteadora da definição dos valores mínimos de outorga pelos estudos de viabilidade, determina que esses valores resultem única e exclusivamente do fluxo de caixa do projeto.
- Os valores do arrendamento referentes à parte fixa e à variável cobrados ao longo do contrato serão advindos do Valor Presente Líquido – VPL, descontado à taxa do Custo Médio Ponderado de Capital (WACC) relativo à remuneração do investidor.

Propostas e Sugestões

- Evolução da modelagem para agregar mais critérios relativos à competitividade e eficiência do setor, estabelecendo prêmios de eficiência para os investidores, descontos para os usuários, especificando o WACC por tipo de carga transportada e região do país onde será localizado o empreendimento.
- Utilização de empresas espelhos, como acontece no setor de energia, transporte terrestre, telefonia, para possibilitar a criação de parâmetros na formulação das tarifas e preços máximos, e de Benchmarks (empresa comparáveis) para estabelecer indicadores de qualidade, desempenho e preços praticados.

Propostas e Sugestões

- Estabelecimento de limites de ganhos para a autoridade portuária e repasse dos excedentes como prêmios de eficiência para os arrendatários e menores preços dos serviços prestados aos usuários.
- Previsão nos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento Portuários de pelo menos duas áreas arrendáveis para operação de cargas similares dentro do Porto Organizado (com eficiência econômica), salvo na condição de existência de outras instalações da mesma natureza em portos vizinhos no mesmo mercado relevante.
- Utilização de modelos simplificados de estudo de viabilidade e regras mais flexíveis relativos ao arrendamentos de pequeno vulto, como por exemplo os arrendamentos de armazéns.



Celso Damião G. Quintanilha
Superintendente de Portos

<http://www.antaq.gov.br>
celso.quintanilha@antaq.gov.br
(61) 3447-1907