

OS USUÁRIOS E O SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO



PRODUTIVIDADE, LUCRATIVIDADE E REGULAÇÃO

ENGº LUIS HENRIQUE T. BALDEZ
PRESIDENTE EXECUTIVO DA ANUT

**CÂMARA TEMÁTICA DE INFRAESTRUTURA E
LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO/MAPA**

MARÇO/2011

SIGLAS UTILIZADAS



- ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
- ANUT – Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga
- ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
- MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- ALL – América Latina Logística S.A.
- EBITDA – Geração Líquida de Recursos antes de Juros, Tributos, Depreciação e Amortização.
- EBIT – Geração Líquida de Recursos antes de Juros e Tributos

COM O OBJETIVO DE AVALIAR O CENÁRIO DAS RELAÇÕES ENTRE OS USUÁRIOS E AS CONCESSIONÁRIAS FERROVIÁRIAS, ALGUMAS QUESTÕES FORAM ANALISADAS, TAIS COMO:



- Como evoluiu o setor ferroviário pós-concessão.
- Os ganhos de eficiência e produtividade alcançados.
- Como são divididos estes ganhos.
- Como os custos de prestação dos serviços ferroviários estão evoluindo e qual sua estrutura.
- Como as tarifas de frete se comportam ao longo do tempo.
- Qual deveria ser a tarifa adequada para se ajustar ao conceito de “modicidade tarifária”.

EM RECENTE ESTUDO PARA A ANTF, A EMPRESA INTERNACIONAL DE CONSULTORIA MCKINSEY APONTOU OS GRANDES AVANÇOS DO SETOR FERROVIÁRIO, ENTRE 1997 E 2009, DESTACANDO:



- Crescimento na produtividade das ferrovias 2 vezes maior que o crescimento do PIB brasileiro;
- Aumento na participação das ferrovias na matriz de transporte nacional - de 21 para 25%;
- Aumento de 56% no volume de carga transportada;
- Aumento na eficiência energética (redução de 28% no consumo por TKB na MRS);
- Redução de 16% no custo operacional por TKU;
- Mais de R\$ 22 bilhões investidos em infraestrutura e material rodante;
- Aumento significativo no número de locomotivas e vagões (de 1.144 para 2.919 de locomotivas e de 43.796 para 92.814 de vagões);
- Mais de 35.000 empregos diretos e indiretos, dobrando a base inicial de 16.700 funcionários;
- Redução de 80% no índice de acidentes.

OBSERVA-SE, POIS, QUE OS BENEFICIÁRIOS DESTES IMPORTANTES AVANÇOS FORAM ...



- O setor de construção civil pelos investimentos na infraestrutura;
- O setor de produção de equipamentos ferroviários pelos investimentos em material rodante;
- O setor de serviços pelos novos e crescentes níveis de produção de transportes;
- A União por receber R\$ 11,7 bilhões em concessões, tributos e arrendamentos e evitadas perdas operacionais na RFFSA de R\$ 1,0 milhão ao dia;
- O setor de mão-de-obra pelo crescimento do emprego;
- As Concessionárias Ferroviárias pela apropriação integral dos elevados lucros auferidos ao longo da concessão

E OS USUÁRIOS?

DURANTE TODO ESTE PRÍODO, OS USUÁRIOS TIVERAM UM POSICIONAMENTO VOLTADO ESTRATÉGICAMENTE PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO, OU SEJA,...



- Priorizaram as ferrovias como modal de transporte;
- Aumentaram substancialmente suas cargas no setor;
- Contribuíram fortemente para maior absorção dos custos fixos e conseqüente redução dos custos;
- Possibilitaram ganhos de escala e aumentos de produtividade e eficiência;
- Contribuíram para a elevação do nível de emprego e para a recuperação da indústria ferroviária;
- Participaram ativamente da recuperação do setor e ...
- Quais os benefícios que os usuários agregaram à luz deste cenário de crescimento e avanço econômico?

NENHUM, POIS NÃO HOUE TRANSFERÊNCIA DE GANHOS DE PRODUTIVIDADE E DE EFICIÊNCIA AOS USUÁRIOS E AOS CONSUMIDORES !

POR OUTRO LADO, A REALIDADE DO SETOR NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS PODE SER ASSIM RESUMIDA:



- Malha existente sub-aproveitada (ressalte-se que, segundo a ANTT, 2/3 da malha está sub-aproveitada ou não-utilizada).
- Isto significa que apenas cerca de 10.000 km de ferrovia, dos 30.000 km concessionados, estão plenamente utilizados. O restante está abandonado!
- Pouca conectividade entre malhas (postura de “donos” da malha sob concessão, impedindo a implementação do tráfego sob a forma de Direito de Passagem).
- Atrasos na entrega da carga (*transit time*), sem nenhuma penalidade.
- Pouco (ou nenhum) investimento na construção de passagens de nível e de contornos urbanos, o que melhoraria a segurança do transporte.
- Transporte excessivamente caro (baixa competição entre os operadores ferroviários)
- Tratamento discriminatório e excludente dos clientes na fixação das tarifas.
- Posições de mercado monopolista., o que permite apropriação integral dos benefícios que a carga proporciona.
- Tarifas de referência excessivamente elevadas, o que permite reajustes acima de qualquer parâmetro de custo.
- Falta de mecanismos nos contratos atuais que permitam investimento público ou híbrido (público + privado) nas malhas existentes

DE FORMA A DAR CONTORNOS NUMÉRICOS A ESTA VISÃO REAL DO SETOR,
ANALISEMOS O CASO DA ALL, COMO A SEGUIR MOSTRADO.



- Em 02 de março de 2011, a ALL publicou o seu Balanço e anunciou seus resultados de 2010.
- Todas as conclusões da análise se basearam exclusivamente nos dados deste Balanço.
- A ALL opera 21.300 km de malha ferroviária;
- Possui 1.095 locomotivas, 31.650 vagões, 650 veículos rodoviários, centros de distribuição e áreas de armazenamento;
- As operações abrangem uma área responsável por 65% do PIB do Mercosul;
- Atende a 7 (sete) dos portos mais ativos do Brasil e na Argentina, por meio dos quais são embarcados 78% de todas as exportações de grãos da América do Sul.

OS DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS DA ALL, FORAM ASSIM ANUNCIADOS (% em relação a 2009)



- Crescimento de 10,8% no volume de transporte, atingindo 43.138 milhões de TKU.
- Crescimento de 21,6% na geração do EBITDA (cash-flow operacional) alcançando R\$ 1.338,4 milhões.
- Crescimento de 591% (!) no Lucro Líquido alcançando R\$ 239,9 milhões.
- Perspectivas para 2011:
 - . Forte safra de grãos (de acordo CONAB) com aumento de exportações
 - . Projetos de produtividade em boa progressão
 - . Negociações com clientes em andamento
 - . 70% da capacidade em contratos *take-or-pay*.

ANALISANDO O DESEMPENHO DA ALL EM 2010, DETALHANDO OS NÚMEROS PUBLICADOS, VERIFICAMOS O SEGUINTE:



- Desempenho Operacional (somente as atividades no Brasil, pois os serviços prestados na Argentina não foram considerados para não distorcer as conclusões)
- Volume de Transporte 39.715 MTku (+ 11,5% de 2009) **(100%)**
- *Commodities* Agrícolas 28.440 MTku (+ 13,1% de 2009) **(72%)**
- Produtos Industriais 11.275 MTku (+ 7,4% de 2009) **(28%)**
- Do Total de Agrícolas: Soja e Farelo (45%), Milho (27%), Açúcar (16%), Fertilizantes (8%), Outros (4%)
- Do Total de Industriais: Combustíveis (40%), Siderúrgicos (11%), Madeira, Papel e Celulose (10%), Construção Civil (13%), Containeres (10%) e Outros (16%).

PARA EFEITO DE DAR FOCO ÀS AVALIAÇÕES, ANALISOU-SE O DESEMPENHO FINANCEIRO DA ALL RELATIVO À UNIDADE DE NEGÓCIOS “PRODUTOS AGRÍCOLAS” TENDO-SE OBSERVADO OS SEGUINTE NÚMEROS(em R\$ milhões):



• Receita Bruta	2.077,0	R\$ 73,00/mil Tku	(+ 1,6% a 2009)
• Receita Líquida	1.825,4	R\$ 64,20/mil Tku	
• Custo do Serviços	941,5	R\$ 33,10/mil Tku	(- 15% a 2009)
• Lucro Bruto	884,0	R\$ 31,10/mil Tku	(+ 24% a 2009)
• EBITDA	989,1	R\$ 34,80/mil Tku	(+ 7% a 2009)
• EBIT	772,8	R\$ 27,20/mil Tku	(+ 36% a 2009)

**EBITDA (Resultados antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização)
REPRESENTA O VOLUME DE RECURSOS FINANCEIROS GERADOS PELA EMPRESA
E DISPONÍVEL PARA ...**



- Financiar os Investimentos (Capex)
- Efetuar o pagamento dos Impostos
- Cumprir os encargos da Dívida
- Criar Reservas
- Remunerar os Acionistas por meio do pagamento de Dividendos

ASSIM, A ANÁLISE PARA UNIDADE DE NEGÓCIOS AGRÍCOLA TEVE O SEGUINTE CENÁRIO FINANCEIRO:



- Crescimento de 13% no volume transportado de produtos agrícolas;
- Crescimento de 1,6% na tarifa média de transporte;
- Redução de 15% no custo médio operacional;
- Crescimento de 24% no lucro bruto;
- Crescimento de 36% na geração de recursos, antes dos juros e impostos;
- Movimento de crescimento da tarifa média associada à redução do custo de prestação dos serviços ferroviários ...

- **RESULTADO:**

Apropriação integral pela concessionária (ALL) de todos os ganhos de produtividade e lucratividade proporcionado pelo aumento no volume transportado!

Isto significa transferência de renda do produtor ao concessionário!

ANALISANDO A ESTRUTURA DOS CUSTOS OPERACIONAIS CONSOLIDADO DA ALL,
OBTEM-SE O SEGUINTE PERFIL
(% do custo total)



• Combustíveis	35%	R\$ 12,40/mTku	(- 8% a 2009)
• Mão-de-Obra	15%	5,20	(- 6%)
• Depreciação/Amortização	23%	8,10	(- 21%)
• Serviço de Terceiros	8%	2,70	(- 20%)
• Manutenção	7%	2,40	(- 7%)
• Arrendamento /Concessão	2%	0,80	(- 10%)
• Outros	10%	3,50	(- 5%)
• TOTAL	100%	35,10	(- 12%)

A ANÁLISE DESTA ESTRUTURA DE CUSTOS DA ALL PERMITE AS SEGUINTESS CONCLUSÕES:




- O custo médio total (R\$ 35,10) sofreu uma redução de 12% em relação a 2009;
- Todos os componentes do custo experimentaram redução, seja pelo volume transportado, seja pelo aumento de eficiência advindo da carga);
- O item Combustíveis, que responde por 35% do custo total, reduziu 8%, em razão de melhoria de eficiência energética e preços nominais do óleo diesel estáveis (o que significa uma redução de preço redução em termos reais);
- O item de Depreciação/Amortização teve redução de 21%, significando que o aumento no volume de carga possibilitou elevada absorção deste custo fixo;
- O item Arrendamento/Concessão, que representa apenas 2% do total, também experimentou uma redução de 10%, gerando nova absorção de custo fixo em toda a estrutura da concessionária.

- CONCLUSÃO:

- Todos os ganhos de produtividade, eficiência e ganhos de escala proporcionados pelo maior volume de carga, foram integralmente repassados ao lucro que teve um extraordinário aumento de 591% (ou seja, cresceu 6 vezes!).
Mais uma vez, observa-se que a transferência integral de recursos dos produtores agrícolas para a concessionária ferroviária é um fato real!.

OBSERVANDO A EVOLUÇÃO DA TARIFA E DO CUSTO MÉDIO DA ALL NOS ÚLTIMOS 10 ANOS, TEM-SE O SEGUINTE (em R\$/milTku)



ANO	TARIFA	CUSTO	MARGEM (%)	INPC
2001	36,30	20,90	64,4	100
2010	73,00	33,10	51,6	180
VARIAÇÃO	101%	58%	-	80%

- CONCLUSÃO:

- Durante a década de 2000, a ALL, além de obter ganhos de eficiência e produtividade (com conseqüente redução real de custo médio), teve um crescimento real de Tarifa, face a inflação no período.

Portanto, a transferência de recursos dos usuários para a concessionária vem se materializando ao longo de, no mínimo, uma década!

O PONTO DE EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO (PEEF) (*BREAK EVEN POINT*) MOSTRA O QUANTO A EMPRESA SE BENEFICIA DOS GRANDES VOLUMES TRANSPORTADOS.

- Classificando os custos e despesas em fixos e variáveis, observa-se que, para o ano de 2010, a ALL obteve uma estrutura com 46% de fixos e 54% de variáveis, sem considerar as despesas financeiras. Esta proporção é compatível com os projetos típicos dos setor.
- Em valores absolutos: R\$ 708,2 milhões (46%) Fixos e R\$ 831,8 milhões Variáveis (54%), totalizando R\$ 1.540,0 milhões.
- Sua Margem de Contribuição foi de R\$ 43,00/mil Tku (considerando R\$ 73,00 de tarifa média e R\$ 30,00 de custo variável médio, com impostos).
- Assim, o PEEF foi alcançado quando a empresa produziu 16.470 mil Tku de transporte. Ressalte-se que os somente os produtos agrícolas movimentaram 28.440 mil Tku.
- Ou seja, com apenas 38% da produção de 2010, a ALL cobriu todos os seus custos fixos, passando a remunerar 62% com custos marginais.
- **Como referência, projetos ferroviários têm um PE em torno de 60% da capacidade.**

E QUAL DEVERIA SER A TARIFA MÉDIA JUSTA, QUE REFLETISSE O CONCEITO DE MODICIDADE TARIFÁRIA?



- Aquela que proporcionasse uma remuneração dos investimentos compatível com a taxa de juros de mercado.
 - Para sugerir um nível adequado de tarifa, adotou-se as premissas:
 - Modelo em implantação na ANTT: Sistema de Custos Ferroviários.
 - Cobertura dos Custos Totais: Custo Fixo (CF) + Custo Variável (CV) + Remuneração de Capital (RC)
 - Cálculo da RC baseado no WACC (Custo Médio Ponderado de Capital)
 - Relação Debt/Equity: 70/30
 - Remuneração Capital de Terceiros: 8% aa
 - Remuneração Capital Próprio: 15% aa
 - Remuneração Ponderada: 10% aa
 - Remuneração do Capital: R\$ 20,70/mil Tku
 - Tarifa Média Adequada: R\$ 55,80/mil Tku
-
- **Isto significa que o atual nível tarifário praticado pela ALL deveria sofrer uma Redução Mínima: 25% (!)**

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES



- Em 13 anos de contrato de concessão, as concessionárias ferroviárias se apropriaram integralmente dos ganhos de eficiência, produtividade e redução de custos proporcionada pelo aumento de volume de carga.
- Não houve nenhum repasse aos usuários e, conseqüentemente, ao consumidor final, o que mostra a característica típica de um mercado monopolista.
- As tarifas se situam em patamares incompatíveis com níveis de lucratividade adequadas para prestação de um serviço público.
- “Excesso” de tarifa (R\$ 17,2/mil Tku) equivale a apropriação de R\$ 688 milhões.
- Para melhorar esta situação e permitir maior competitividade aos produtos nos mercados interno e externo, **RECOMENDAMOS:**
- Seja dado apoio integral, institucional e político, às proposições da ANTT quanto aos novos Marcos Regulatórios (Direito dos Usuários, Direito de Passagem e Meta por Trecho e Devolução de Trechos Não-Utilizados)
- Imediata Revisão das Tarifas de Referência;
- Implantação do novo Modelo de Concessão de Ferrovia ;
- Apoio à viabilização dos recursos para investimentos em passagens de nível e contornos urbanos, com repasse para a tarifa dos ganhos de eficiência e produtividade daí advindos.

OBRIGADO



anut@anut.org.br