

Um Olhar sobre o Mercado

As rodadas licitatórias ainda emperradas

As eleições presidenciais vinham pautando o movimento dos mercados, o que não foi diferente no caso Portuário.

A ANTAQ e a SEP em sua batalha junto ao TCU acerca da liberação das rodadas dos leilões licitatórios, já de algum tempo, "preferiram jogar a toalha". Assim, aguardam "melhores ventos" para enxergar uma saída para o imbróglio que já dura mais de um ano.

Nesse caso, o mercado já dá como certo que só em 2015 haverá uma definição.

O atual ministro da SEP (César Borges), o terceiro em exercício desde que foi lançada a nova legislação, admitiu abandonar a estratégia e rever o modelo de concessões.

No último dia 29 de outubro, o TCU, à guisa de contribuir com os enunciados dos Editais Licitatórios, examinou o caso de Miramar e, especificamente, do Terminal da Transpetro (BEL-09 na nomenclatura da ANTAQ-SEP).

No despacho do relatório "determinou à Antaq que, antes da publicação do edital de concorrência para concessão da área do terminal BEL09, proceda ao levantamento da parcela não amortizada dos investimentos realizados pela atual arrendatária em bens incorporados ao novo arrendamento e, se necessário, ajuste as projeções de investimentos".

Esse fato recupera uma parte das discussões mais recorrentes do mercado acerca da impropriedade dos Estudos elaborados para os certames licitatórios, uma vez que não continham no caso de terminais pré-existentes o levantamento do "valuation" dos ativos.

Contratos, segurança jurídica e o controle governamental de preços

No âmbito das operações portuárias, a questão do Preço e das Tarifas foi o assunto que movimentou as opiniões, tendo crescido o olhar de preocupação em face das decisões da ANTAQ que poderão vir a impactar o futuro da liberdade de fixação de preços tanto dos Terminais Arrendados quanto dos TUPs.

Em 29 de setembro, em declaração ao jornal Valor Econômico, o diretor geral da ANTAQ, Mário Povia, descartou tal controle.

A seguir, em 17 de outubro, a ANTAQ aprovou e publicou (dia 21 de outubro) a resolução Nº 3.707, onde a questão finalmente é tratada com um enunciado esclarecedor.

Por fim, do TCU vem uma nota recente, onde a situação tem interpretação controversa, com uma ideia que o serviço em Porto Público pode ser entendido como uma Tarifa e, portanto, passível de controle.

Chamamos a atenção para a ação aberta no CADE contra a Libra Terminais Rio e a Portonave, que pode ser o começo de uma situação que precisa ser olhada com cuidado.

Mercado ostenta oportunidades de investimento

A direção da Maersk dentro da sua estratégia para o Brasil manifestou seu desejo de investir em novos Terminais Portuários (sejam eles em Portos Públicos ou TUPs).

Lembrando que a empresa controla hoje 3 terminais de Contêineres, entre eles o BTP no Porto de Santos.

O executivo responsável pela declaração à imprensa disse que o grupo mira a possibilidade de investir em 2 novos terminais com investimentos estimados em torno de US\$ 500 milhões de dólares

Insights

O Mercado de Containerização e os Portos brasileiros

Estudos de projeções sobre Terminais Portuários de Contêineres trabalham as relações de PIB, câmbio, além de projeções internacionais. Indicadores que parecem extraordinários quando tratados de forma composta.

Taxas que quando aplicadas pura e simplesmente sobre os históricos acabam ocultando uma difícil e desconfortável pergunta: se o negócio é tão venturoso, por que, paradoxalmente, certos portos não conseguem exibir crescimento?

Por exemplo, portos "sitiados" pelo entorno das cidades, locais onde o adensamento urbano ocorre por vezes desordenado, em geral não capturam o impacto dessas tendências, ao contrário, a precarização do acesso ao porto sufoca a possibilidade de crescimento.

Quando se aplicam as famosas teorias de filas no acesso ao porto, o pensamento é eminentemente aquaviário, todavia quando se trata do acesso rodoviário a complicação aumenta.

Significativamente, os usuários desses serviços querem saber quão escalável é o porto/terminal para suas cargas, mas sobretudo querem saber quão fácil ou difícil será operar essas mesmas cargas com movimentação pelas vias locais de acesso às instalações portuárias.

para cada terminal.

Suape é um destes alvos da Maersk, através do seu braço operador de Terminais (APM Terminals).

Os TUPs deslancharam de vez com a nova legislação

O que se discute é se eles ameaçam o futuro daqueles terminais instalados em Portos Públicos.

Certamente, pela reduzida burocracia que permeia um processo de autorização dos TUPs com evidentes vantagens frente ao ritual exigido para um certame licitatório e de concessão para Terminais situados em Portos Públicos – forma-se uma negativa impressão do mercado sobre este último arranjo.

São mais de 30 novos TUPs e ETCs (Estação de Transbordo de Carga) autorizados e mais de 40 assinaturas de contratos de adesão adaptados à nova legislação. Isso envolve cifras de bilhões de reais de novos investimentos. Há ainda uma importante lista, aguardando um desfecho de análise.

Ao contrário, no que tange a Portos Públicos o balanço é pobre. Os processos licitatórios estão parados e as prorrogações e expansões são liberadas a conta-gotas.

É fato que é cada vez mais difícil encontrar instalações costeiras apropriadas para desenvolver novos empreendimentos, sem levar em conta os altos custos de implantação e mesmo de impactos ambientais.

Por outro lado, para os TUPs têm-se o processo simplificado, a garantia de não reversibilidade dos bens e a relativa e menor intervenção regulatória, sem falar no prazo de renovação ilimitada da autorização exploratória, sem dúvida são atrativos indiscutíveis.

À espera de um melhor cenário que produza uma nova narrativa para a atual situação portuária brasileira, no ar fica uma impressão de que, por ora, os TUPs estão vencendo de goleada a competição, ao menos em termos da agilidade processual ostentada versus aquela com que se debatem os Portos Públicos.

NOVAS AUTORIZAÇÕES (LEI 12.815/2013)		
REGIÃO	TIPO DE EMPREENDIMENTO	VALOR DO INVESTIMENTO
NORTE	7 TUP, 4 ETC	R\$ 1.257,3 mi
NORDESTE	3 TUP	R\$ 3.400,0 mi
CENTRO-OESTE	2 TUP, 3 ETC	R\$ 37,8 mi
SUDESTE	9 TUP, 1 ETC	R\$ 2.845,0 mi
SUL	2 TUP	R\$ 534,5 mi
TOTAL	23 TUP, 8 ETC	R\$ 8.074,6 mi

Fonte: ANTAQ-SEP / Elaboração: Dataporto

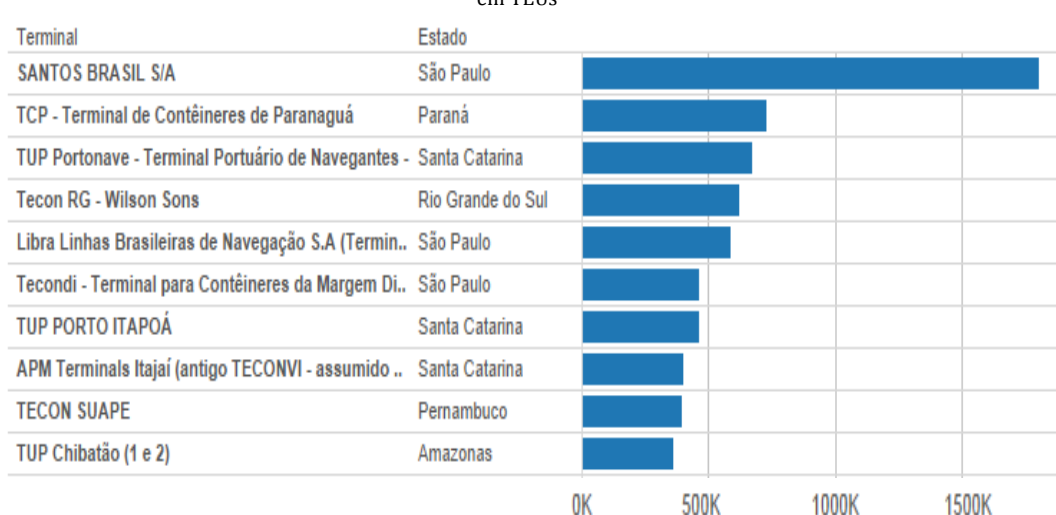
O caso de Santa Catarina

Dos 10 maiores Terminais de Contêineres brasileiros em carga operada em 2013, 3 deles se encontravam em Santa Catarina.

Com as mudanças em Santos em 2014 e com a presença mais atuante dos novos terminais da BTP e da Embraport esse ranking irá se alterar pouco em relação a Santa Catarina.

Os Top Ten do mercado (2013)

em TEUs

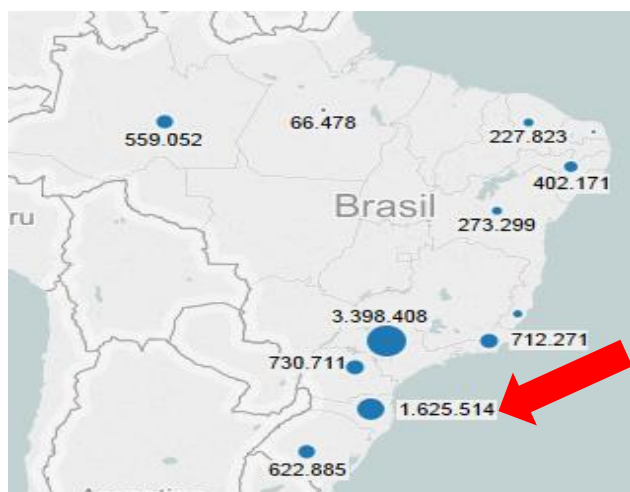


Fonte: ANTAQ e Terminais – Elaboração Dataporto

Desta forma, o estado continuará despontando como origem e destino de cargas containerizadas em segundo lugar no Brasil.

Com um volume de 50,0% daquele operado em Santos, os portos de Santa Catarina capturam um importante share da containerização brasileira.

A distribuição Regional da Movimentação de Contêineres e Santa Catarina (em TEUs)



Santa Catarina:
8 Terminais de
Contêineres

5 TUPs e
3 Operando em
Porto Público

2.º Maior concentração
Brasil

Itajaí - Navegantes,
Imbituba e São Francisco,
além da área de Itapoá

Fonte: ANTAQ e Terminais – Elaboração Dataporto - 2013

O que explica essa concentração já que Santa Catarina não é a segunda maior economia dos estados brasileiros? Dados do IBGE apontam Santa Catarina com o 5º ou 6º PIB nacional.

Esta indagação deve chamar a atenção de quem opera cargas no eixo do Sul-Sudeste.

Algumas pistas podem sugerir de onde vem esse panorama favorável à utilização dos Terminais de Contêineres da região.

Santa Catarina é um estado que tem uma robusta matriz industrial, dada pelos setores de Alimentos (Avicultura e Suínos), setor Metal-mecânico e Madeireiro.

Talvez a explicação venha da percepção que os operadores de terminais de contêineres utilizam para definir o crescimento do seu negócio. O chamado

índice de inserção no comércio exterior (soma das importações e das exportações, dividido pelo total do PIB).

Santa Catarina, há 4 anos, tem o trade de comércio crescendo a taxas superiores ao brasileiro, assim se podemos definir um ranking nacional, certamente o estado estará bem a frente dos seus mais diretos competidores, baseado no índice de inserção mencionado.

Por fim, deve ser adicionado que o crescimento da taxa de containerização é extraordinário. Com base em dados da ANTAQ, no período de 2010 a 2013, a taxa de crescimento foi quase 3 vezes superior aquela de Santos e no caso de contêineres cheios foi de 4 vezes.

Portanto, um olhar sobre Santa Catarina no quesito Containerização destaca que faz sentido se deter melhor no que é esse acontecimento.

Análise do Mercado

Tendência de curto-prazo?

BTP e Embraport aumentam sua participação em Santos

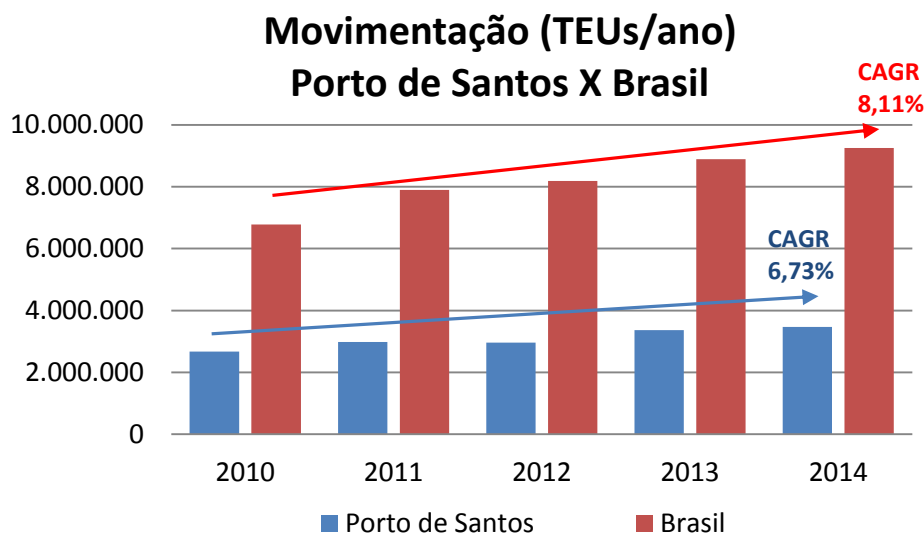
Os novos Terminais de Contêineres da BTP e da Embraport em Santos começam a produzir mudanças no cenário da concorrência e quem ganha são os usuários.

Nada será como antes. Nunca essa frase fez tanto sentido em relação aos Terminais de Contêineres instalados em Santos. A vida ficou mais dura, a disputa aumentou e todos os players parecem acordar que o novo cenário chegou.

Até mesmo o crescimento que vinha num patamar de 6 a 7% ao ano parece ter conspirado contra. O quarto trimestre de 2014 precisa vir forte, para mudar um ambiente de esfriamento no crescimento dos volumes que se avizinha inevitável.

Com a economia patinando, o comércio exterior não ficou fora da tendência, e assim, mais um fator juntou-se ao quadro de dificuldades para castigar a marcha e os resultados dos Terminais há mais tempo instalados no porto Santista.

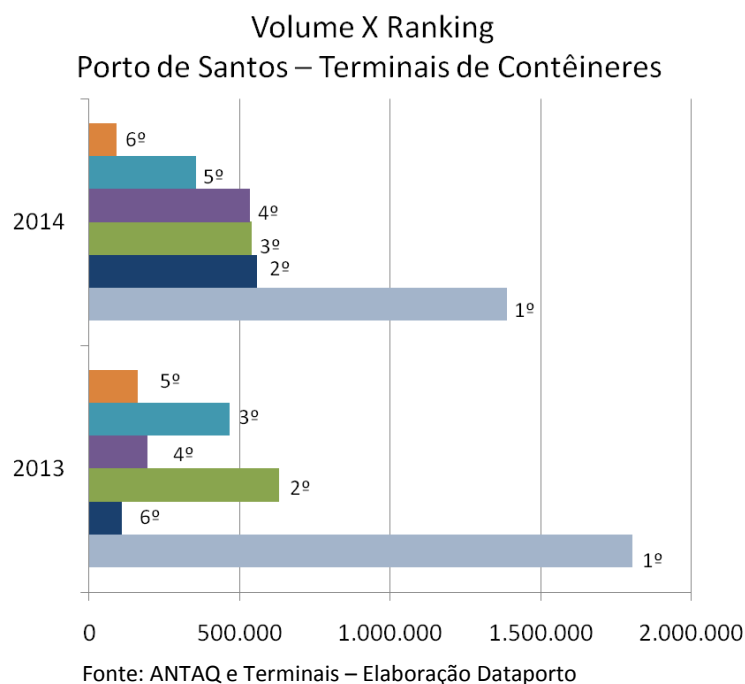
Após vários anos de bonanza, a biruta ficou sem vento, estagnando num ambiente de muito maior disputa.



Fonte: SIG/ANTAQ – Elaboração Dataporto

BTP e Embraport já capturam até aqui um terço do mercado portuário de movimentação de carga de contêineres de Santos, e o ritmo só cresce.

Os demais terminais sentiram o golpe. Quem caiu menos já contabiliza uma queda de mais de 20,0% em relação a 2013.



A capacidade dos dois novos ainda tem muito a oferecer, afinal são 2 milhões de TEUs a mais por ano, contra um volume anterior de pouco mais de 3,7 milhões.

Com esse novo menu de opções de Terminais em disputa, as estratégias de reposicionamento em relação à clientela precisaram ser sacadas e postas em prática para evitar um quadro de resultados mais grave.

Antes era possível reajustar a tabela de preços para cima, mexendo por exemplo nos valores dos prazos adicionais de armazenagem, resolvendo o problema pontualmente. Agora ficou muito mais difícil.

Assim várias providências estão sendo exigidas dos Terminais, entre elas:

- Procurar novos nichos e cargas segmentadas de maior valor;
- Visar o maior volumes de cheios em relação aos vazios;
- Ofertar mais serviços com atendimento diferenciado;
- Aumentar a eficiência do manejo operacional;

- Preocupar-se com o fluxo logístico de chegada e saída das cargas;
- Agregar serviços de tracking;
- Fazer simplificação burocrática com novos sistemas de gerenciamento de TI; e
- Certamente, adequar o pricing.

Tudo se junta para dar a tônica do plano de ação do que fazer.

Mesmo fazendo diferente e mais, tudo isso não segurou a pressão dos grandes clientes, que compreendendo o novo quadro desenhado, por certo abriram o leque de novos contratos ou mesmo de revisão dos antigos, apertando o torniquete dos preços praticados pelos Terminais.

Na seção do Monitor de Preços se poderá ver um pouco dessas tendências.

A fraqueza e a força

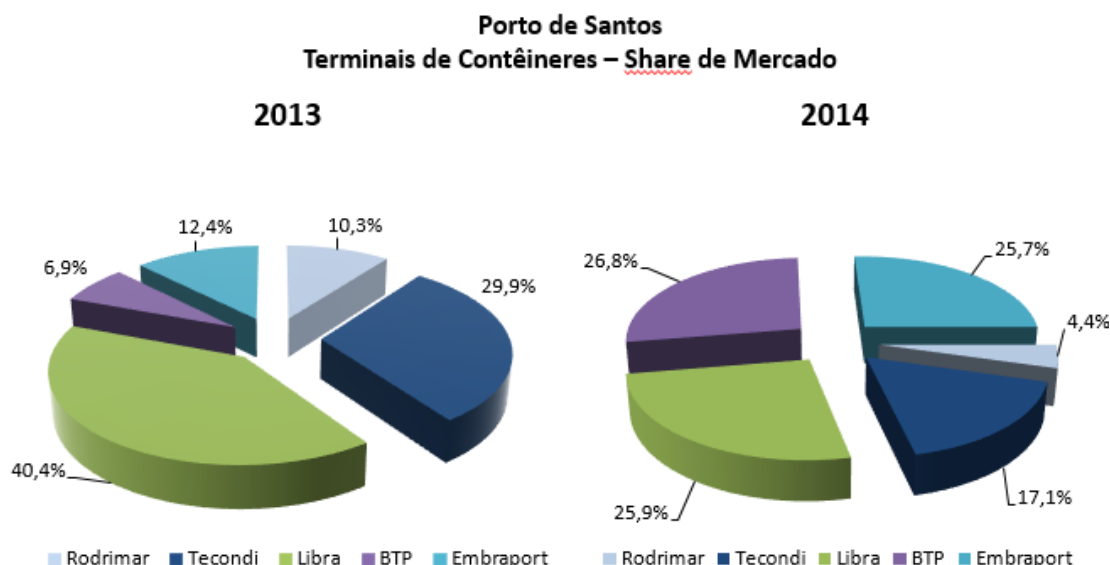
Como já se disse aqui, a vida não será nada fácil, considerando que BTP tem Maersk e MSC, assim como Embraport tem a Dubai Ports World em suas

retaguardas de negócio, o que aumenta ainda mais a pressão sobre os demais.

Realizar acordos com outros Armadores pode amenizar o panorama, como provavelmente alguns já correram para fazer, visando garantir a frequência e regularidade de linhas de embarque

e desembarque para seus clientes.

A grande questão aqui é saber se quem está nesse jogo vai aguentar o tranco dos entrantes, absorvendo então as repercussões em volume no primeiro instante e no curso do ajuste, dos preços e das margens.



Fonte: ANTAQ e Dados das Empresas – Elaboração Dataporto

A reação esboçada

Todos os grandes em face das novas ofertas não querem entregar seu *market share* sem luta.

Assim, a maioria dos antigos terminais acenou com novos investimentos, inclusive acertando com a ANTAQ/SEP pedidos de prorrogação antecipada de

modo a absorver em maior horizonte as amortizações dessas novas inversões.

O tempo vai dizer quem acertou e quem aguentará passar pela tempestade até uma futura acomodação da ocupação das capacidades em patamares mais saudáveis. Só que isso não deve se dar antes de 2018 ou talvez 2020. Quem viver verá.

Novos Terminais

Novas Capacidades

Com uma oferta portuária em torno de 14,0 milhões de TEUs de capacidade, 2014 deve permitir aos Terminais fechar com quase 9,0 milhões de TEUs movimentados.

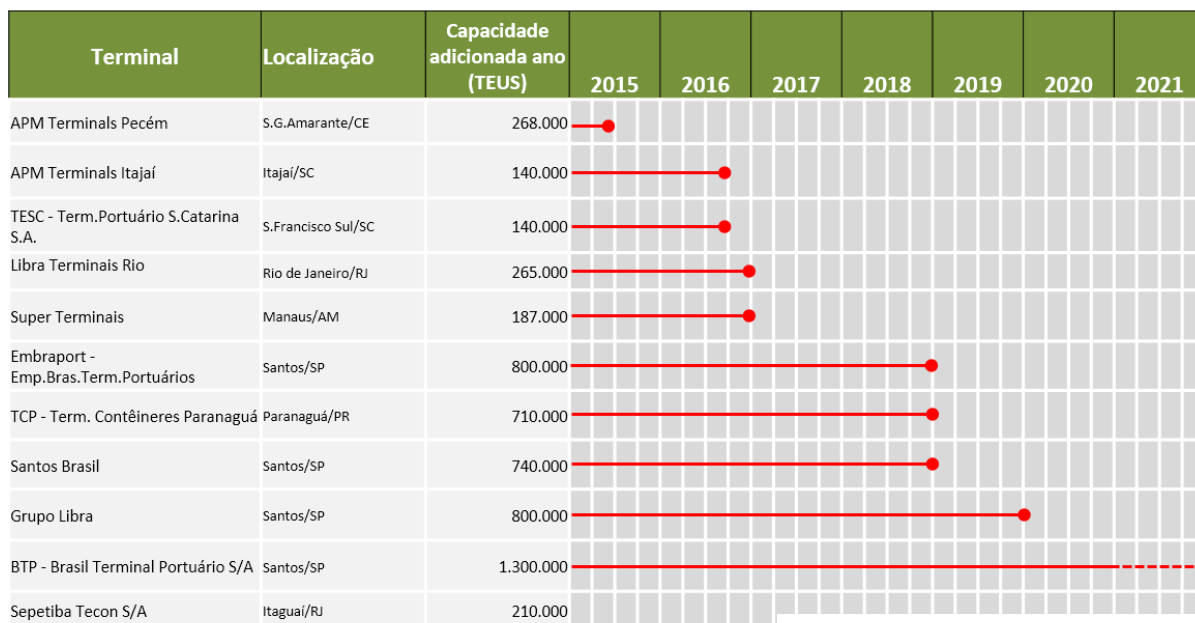
Isso representa uma taxa de 64% de ocupação. A questão é que essa taxa não é uniforme nos 38 empreendimentos espalhados pela costa brasileira (incluindo os terminais hidroviários de Manaus).

Até 2020-2021, estão planejados serem acrescentados mais 7,6 milhões de TEUs de capacidades, principalmente de

Expansões do atual parque. No quadro a seguir são apresentados os anúncios de 2014.

Perspectiva do crescimento

Planos de expansão anunciados em 2014 para o período a frente



● expectativa de start-up

Fonte: Anúncios públicos das empresas e de terceiros / Elaboração: Dataporto

O Dataporto disponibilizará informação completa sobre o Painel de Novos Investimentos Programados no Relatório Trimestral "Projetos e Capacidades", de Abril de 2015. Saiba mais em: www.dataporto.com

A situação dos investimentos não permite dizer que haverá um equilíbrio entre oferta e demanda nas principais praças operadoras.

Adotamos uma taxa de crescimento de demanda de 6,5% a.a. a fim de estipular um cenário preditivo.

O quadro global indica que a taxa de

ocupação permanecerá em torno de 65%.

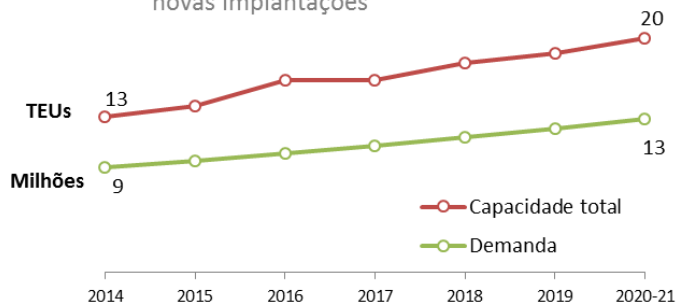
Como essa taxa não é um indicador uniforme, aparentemente alguns locais apresentarão taxas muito mais pobres enquanto outras estarão no chamado cenário "tight".

A questão é saber como cada praça irá se comportar em face desta perspectiva.

Prudentemente, uma análise regionalizada ou localizada seria o mais recomendável. Caso seja de seu interesse, o Dataporto pode através dos Relatórios Customizados entregar uma retratação de acordo com seus requisitos. Veja como em nosso site.

FORECAST MERCADO

Previsão da Demanda baseada em um crescimento de 6,5%a.a, versus Oferta baseada nas adições de Expansões e novas implantações

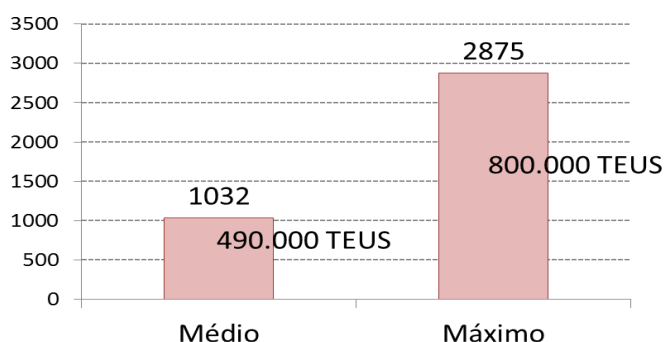


Elaboração: Dataporto – Todos os direitos reservados

Com uma variabilidade de custos onde a média dos projetos indicou um CAPEX médio de R\$ 1.032/TEU para um tamanho de Terminal com capacidade de 490 mil

TEUs (Capacidade Dinâmica), configurou-se, além das variações de cada projeto, um padrão para os principais investimentos.

CAPEX – Terminais de Contêiner (mil R\$/TEU)



Fonte: Dados informados pelas empresas – elaboração Dataporto
(*) Nota: Ratio baseado na capacidade dinâmica anual

Novas Implantações versus Expansões

Quando falamos de projetos *greenfield*, se a abordagem envolver licitação em Portos Públicos, o ágio de entrada pode sacrificar mais ainda uma equação que se qualifique como saudável para o negócio.

Essa premissa será mais perversa se ela envolver a escolha baseada no menor Preço como preconiza a nova legislação regulatória.

Os empreendimentos que se organizam em rede com armadores tendem a se dar melhor nesse desenho.

Lembrar apenas que a questão societária desses arranjos pode ser bombardeada pelo "interesse público" de modo a impedir concentração indesejável.

Como é o caso do art. 18, da Proposta de Resolução 3.708 – que regula a exploração de áreas e instalações

portuárias – atualmente sendo submetida à audiência pública pela ANTAQ.

A proposta estabelece que o edital de

licitação poderá restringir ou até impedir a participação de empresas integrantes de grupos econômicos.

O caso de Suape

Tome-se por exemplo o caso do porto de Suape, onde o Terminal ali presente e com outorga de concessão obtida desde 2001, não ultrapassa a marca dos 400 mil TEUs ano movimentados, valor esse só alcançado em 2011.

O Terminal porém tem uma capacidade instalada (dinâmica) de quase 700 mil TEUs.

Em um primeiro momento, o que acontece em Santos com a entrada de BTP e Embraport poderá se repetir em Suape.

Confira a seguir a lista dos interessados no Tecon 2 (2º terminal de contêineres a ser licitado no Porto de Suape) que em algum momento manifestaram publicamente suas intenções:

Posição mercado Global	Grupo ou Consórcio Empresarial	Terminal portuário no Brasil
	Porto Itapoá (Hamburg Sud ¹) e Odebrecht Construction	Porto Itapoá ¹
6	TIL - Terminal Investment Limited (MSC Shipping)	(BTP) Santos
3	APM Terminals (Maersk)	(BTP) Santos, Imbituba e Pecém
	Wilson Sons	Rio Grande e Salvador
	Santos Brasil	Santos, Vila do Conde e Imbituba
	Grupo Libra	Santos e R. Janeiro
2	HPH - Hutchison Port Holdings	Não opera
	Localfrio	Santos e Suape
	Julio Simões Logística	Suape
4 ²	Embraport (Odebrecht Transport e DP World ²)	Santos

fontes: Jornal Valor Econômico, Porto de Suape, World Cargo News, Brasil Econômico-IG, Jornal do Commercio-PE, elaboração Dataporto

Os cenários que se pode traçar indicam que, além de uma intensa competição local, o porto pode atrair mais cargas, "roubando" também dos seus concorrentes diretos, Salvador e Pecém.

Essa tendência pode ocorrer ainda com o desvio de cargas que hoje desembar-

cam em Santos, as quais, todavia, têm como destino final o Nordeste, seguindo após o transbordo terrestre para serem transportados por via rodoviária.

No passado o arroz do Rio Grande do Sul, que hoje é largamente transportado por cabotagem e descarregado pelos porto

do Nordeste, foi uma mercadoria que passou por tal processo.

Um frete rodoviário de milhares de viagens de caminhões, foi substituído por

Movimento Empresarial

Quem é quem

A maioria dos terminais de contêineres tem uma escala operacional de movimentação e armazenagem em torno de 200 a 400 mil TEUs/ano.

A Receita Operacional anual equivale a uma média de 250 milhões de reais.

Desta forma a maioria deles deveria ser classificada como empreendimentos de pequeno a médio porte, principalmente se a métrica for de uma escala internacional.

Nem mesmo Santos, o porto número 1 do Brasil em Contêineres consegue estar na lista dos 20 mais importantes do mundo.

Aliás, na lista dos maiores dos maiores portos mundiais é apresentado em 2012 na 38ª posição.

Um pequeno pelotão de Terminais ostenta escalas superiores a 600 mil TEUs/ano e menos ainda há os que operam escalas próximas a 1,0 milhão.

O indicador de 1,0 milhão de TEUs por ano ainda é um perímetro restrito como marca de mercado – envolve por vezes Grupos Empresariais, todavia contando com mais de um Terminal, em portos às vezes bem distantes um do outro.

Volume e Receita Operacional nem sempre guardam relação com Margem

algumas unidades de embarcações.

Com tais opções essa hinterlândia descrita precisa por no painel de controle a potencial ameaça.

EBITDA ou outro indicador importante deste mercado, que é o percentual de Cheios (em relação ao total operado).

Quem é Quem no mercado de Terminais de Contêineres

(dados de 2013)

	Margem EBITDA	% CHEIOS
Melhor do Mercado	>50%	>70%
Média do Mercado	33%	70%
Laggard	<20%	<55%

Fonte: A partir de dados de balanços informados pelas empresas – elaboração Dataporto

A exibição de boas margens EBITDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização, na sigla em inglês) acima de 40,0% não é uma regra desse mercado.

A média EBITDA está em torno de 33,0%.

Em alguns Terminais onde a marcha pode ser analisada como robusta ao longo dos anos, o segredo passa por notórios e bem administrados indicadores de desempenho operacional.

O que torna o Terminal classificado como escalável.

Destacamos aqui alguns indicadores considerados expressivos:

- Melhor relação cheios X vazios;
- No longo curso, linhas de embarque/desembarque regulares junto às companhias armadoras (*shipping companies*);
- Boas e bem equipadas instalações de acostagem; e
- Finalmente, uma gestão atenta a custos e à produtividade.

Ambiente Regulatório

As pautas do ambiente regulatório que iremos destacar se concentram em 3 itens que levantaram discussões relevantes para o setor.

A primeira delas trata da intenção do Governo Federal em licitar 159 áreas em Portos Públicos, a partir da lei 12.815/2013.

Porém, o que vimos foi um previsível fracasso, diante de uma sequência de ações, no mínimo, polêmicas.

Outra gira em torno das liberações de prorrogações antecipadas de Terminais em Portos Públicos frente a novos investimentos, que é regulamentada pela Portaria nº 349.

Enquanto os TUPs são aprovados rapidamente, os investimentos em

Os indicadores mencionados estão intimamente interligados, e mais, eles se auto-alimentam.

A análise setorial indica que regiões que apresentam um adensamento de Terminais em ambiente concorrencial reproduzem os resultados apontados na tabela ilustrativa "Quem é Quem".

Terminais concedidos ficam estagnados.

Já a terceira remonta às dicotomias entre Preço X Tarifa e Prestação de Serviço Público X Privado, trazidas à tona com a aprovação da proposta da Resolução ANTAQ-3.707.

Muitos players do setor ainda não se convenceram da efetiva prática enunciada pela norma, seja do lado dos prestadores de serviço, seja dos usuários.

Sua aprovação em definitivo será precedida de audiência pública, adiada pelo órgão regulador, porém intencionada para Dezembro deste ano.

Todo esse arrazoado denuncia atrasos, a manutenção de uma estrutura logístico-portuária deficitária e em várias regiões comprometida somados às incertezas jurídicas.

Preços de Mercado (Armazenagem + Movimentação)

Estamos apresentando a primeira versão do Dataporto para o acompanhamento de Preços de Mercado.

Destacamos que essa é uma iniciativa inovadora no sentido de melhor expressar as relações de competitividade e concorrência dos mercados portuários.

Importante destacar, que a grande dificuldade de qualquer mercado onde a atuação exploratória envolve relações comerciais variadas é apresentar um composto de preços que reflita a prática dos agentes envolvidos.

Assim, a existência de:

- Acordos de preferência;
- Escalas envolvidas;
- Duração contratual;
- Composto do serviço ofertado;
- Além da dimensão e quantidade de agentes envolvidos nas transações;

são fatores que irão condicionar a variabilidade da precificação.

Cabe ressaltar que estamos falando de um mercado regulado, assim há um delicado equilíbrio na publicidade deste dado.

Todavia e ressalvada a questão de abuso econômico, Preços não são um indicador controlado pelas Autoridades Governamentais.

Nosso trabalho parte do levantamento dos Resultados publicados da exploração econômica da atividade dos Terminais.

Desta investigação pode-se conhecer um preço médio que versus o volume global de vendas é o gerador da Receita Operacional.

Realizamos o “cross-check” dos dados confrontando a fonte primária com dados da ANTAQ e de outras fontes secundárias.

Porto ou TUP	Produto-Serviço	Tipo	2010	2011	2012	2013	Lista de Terminais Principais	Referência
Vila do Conde - PA	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	574,00	546,00	412,00	510,00	1-Convicon	Balanços publicados e Volume Movimentados
Suape - PE	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	515,00	480,00	497,00	542,00	1-TECON Suape - ICTSI	Balanços publicados e Volume Movimentados
Salvador - BA	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	433,00	732,00	638,00	796,00	1-TECON Wilson Sons	Balanços publicados e Volume Movimentados
Santos - SP	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	504,00	580,00	652,00	656,00	1-Santos Brasil TECON, 2-Libra 3-Tecondi	Balanços publicados e Volume Movimentados
Paranaguá - PR	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	555,00	461,00(*)	480,00	531,00	1-TCP- Term.Contêiner de Paranaguá	Balanços publicados, (*) Declarações a imprensa e Volume Movimentados
Itajaí - SC	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	299,00	310,00	391,00	451,00	1-APM Terminals 2-TESC - WRC	Balanços publicados e Volume Movimentados
Itapoá- Navegantes -SC	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	562,00	592,00	511,00	519,00	1-TUP Portonave 2-TUP Porto Itapoá	Balanços publicados e Volume Movimentados
Rio Grande - RS	Armazenagem + Movimentação	Preço Médio R\$/TEU	308,00	336,00	372,00	400,00	1-TECON Rio Grande Wilson Sons	Balanços publicados e Volume Movimentados

Lembrar que, no caso de Terminais de Contêineres, estamos falando de um composto enorme e variado de serviços – onde a relação Cheio versus Vazios tem importante peso no resultado final –, todavia, destacamos os seguintes:

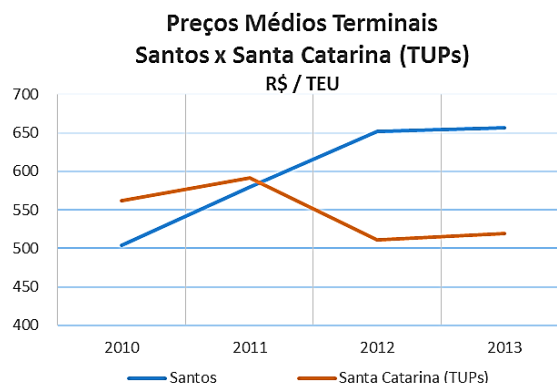
- Movimentação (Cheios e Vazios)
- Armazenagem (Cheios e Vazios)
- Armazenagem Alfandegada (dwell time)
- Monitoramento de Contêineres Refrigerados
- Transbordos marítimo e terrestre, inclusive ferroviário
- Estufagem de Contêineres
- Ova e Desova de Contêineres

Ao retratar um dado único de preço, é preciso ressaltar que essa é uma prática internacional geradora de métrica comparativa.

Assim, o dado apresentado de preço expresso em R\$/TEU tem aderência ao que o mercado entende como expressão de competitividade da atividade.

Importante uma primeira observação quanto à métrica internacional de preços, a qual comparada à média nacional, revela uma situação que os Terminais classe mundial operam a patamares entre US\$ 100 e 150/TEU.

Aqui pode-se ver que o range nacional está acima disso, alcançando até US\$ 250/TEU.



Elaboração: Dataporto – Todos os direitos reservados

Nós acreditamos, ressaltando nossa responsabilidade no uso da informação(*), que a visibilidade desse dado possa gerar algum tipo de referencial ao mercado na avaliação de suas práticas.

A expectativa do Dataporto é que os agentes nele atuantes passem a, voluntariamente, e como fonte primária do dado, a disponibilizar o que acreditam ser a melhor expressão da média de preços do seu composto de operação.

Na próxima edição trataremos do Comportamento de 2014.

(*) Monitor de Mercado é uma publicação do Dataporto, desta forma quaisquer decisões de negócio baseadas no conteúdo deste Relatório não envolvem qualquer responsabilidade ou aceitação por parte dos seus autores.

Para informações sobre Assinaturas, subscrições avulsas e as respectivas licenças para esse produto informativo, ou para a permissão de cópia ou redistribuição de cópias individualizadas, por favor entre em contato conosco:
São Paulo: +55 11 2503-7022
contato@dataporto.com

Violação dos direitos Autorais é uma séria infração legal. Qualquer distribuição ou encaminhamento de informações que não for expressamente permitida por Contrato de Assinatura ou Subscrição é uma violação de Direitos Autorais. Todos os direitos reservados aos Autores.
Monitor de Mercado é uma Publicação da Dataporto.

Atendimento ao Cliente
+55 11 2503-7022
Dataporto Monitor de Mercado

Dataporto
website: www.dataporto.com