

revista **Modal Marítimo**

Infraestrutura e Integração

Edição nº 01 | Outubro 2017
Uma publicação do

GRUPO
Logweb
ANALISANDO A LOGÍSTICA

Desafio
MARÍTIMO

FEIRA INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE DE CARGAS E COMÉRCIO EXTERIOR

VOCÊ TEM MAIS QUE
UMA FEIRA PARA PARTICIPAR.
TEM UM UNIVERSO DE TECNOLOGIA,
INFORMAÇÃO E COMPRADORES.



24ª EDIÇÃO
INTERMODAL
2018 SOUTH AMERICA
O MUNDO EM MOVIMENTO

A 24ª edição da Intermodal South America mudou para melhor: agora em novo local, com mais tecnologia e facilidades, com nova planta e nova marca mais atrativas. Um evento ainda mais dinâmico, com mais conteúdo, informação e conhecimento.

Reserve já o seu espaço!

contato@intermodal.com.br

(11) 4878-5921 / 5939

13 A 15 DE MARÇO
SÃO PAULO EXPO - SP - BRASIL

Mídia Oficial:

REVISTA
Logweb
referência em logística

Organização:


UBM



intermodal.com.br

Modal Marítimo chega com força total

É com muita satisfação que lançamos mais esta publicação do Grupo Logweb, mostrando que estamos em constante expansão, cobrindo os mais variados segmentos da logística para levar conteúdos cada vez mais completos para os profissionais em suas atividades diárias.

Após conversas com representantes do setor marítimo, verificamos que havia uma lacuna nas publicações especializadas. Faltava espaço para matérias mais aprofundadas, que se relacionam diretamente com a realidade daqueles que atuam com esse tipo de transporte.

Neste número inicial, trazemos matéria sobre a tão falada – e comemorada – parceria entre o Porto de Antuérpia e o Porto de Açu, que promete catalisar o desenvolvimento de rotas comerciais entre os portos e acelerar o desenvolvimento do complexo industrial ao redor do porto brasileiro.

José Di Bella, o novo diretor-presidente da ABTP, é um de nossos entrevistados. Ele aponta as perspectivas para o setor portuário, especialmente com a aprovação do Decreto 9.048, que visa flexibilizar e desburocratizar as regras de operação para concessões, arrendamentos e também para terminais de uso privado.

Outro que analisa o segmento, com foco nos desafios, é Adalberto Tokarski, diretor-geral da ANTAQ. Para ele, o desenvolvimento do transporte marítimo mercante do Brasil depende, acima de tudo, de uma ação integrada entre governo, em todos os níveis, e a iniciativa privada, tanto do lado do produtor quanto do transportador.

Especificamente sobre cabotagem, entrevistamos três grandes empresas do ramo. Além de suas novidades, elas revelam que a perspectiva de crescimento é boa, mas que o modal ainda tem baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, cerca de 9,6%, o que evidencia seu grande potencial de desenvolvimento.

Não deixe de ver, também, a matéria sobre a Intermodal South America, o maior evento de logística, transporte de cargas e comércio exterior da América Latina, que, em 2018, estreará em outro pavilhão e em nova data de realização. A Logweb Editora será a responsável pela execução do catálogo do evento.

É isso! Esperamos que gostem! Estamos abertos para receber seus comentários. Não deixem de dar sua opinião!

Boa leitura!

Os editores



Publicação da Grupo Logweb



Redação, Publicidade, Circulação e Administração

Rua Engenheiro Roberto Mange, 353
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí – SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

Diretor de Redação

Wanderley Gonelli Gonçalves
Cel.: 11 94390.5640
(MTB/SP 12068)
jornalismo@logweb.com.br

Editora

Carol Gonçalves (MTB 59413)
redacao2@logweb.com.br

Diretora Executiva

Valéria Lima de Azevedo Nammur
valeria.lima@logweb.com.br

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Caroline Fonseca (Auxiliar Administrativa)
admin.2@logweb.com.br

Diretora Comercial

Maria Zimmermann Garcia
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria.garcia@grupologweb.com.br

Fernanda Chiarello (Estagiária)
comercial.2@grupologweb.com.br

Gerência de Negócios

Cleo Brito - Cel.: 11 99666.9504
cleo@logweb.com.br

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077
nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607
oliveira@logweb.com.br

Diagramação

Alexandre Gomes

Logweb lança revista digital *Modal Marítimo*

É com muito prazer que apresento nosso novo canal de comunicação, a revista online *Modal Marítimo*.

Há muito sonhávamos em criar uma revista onde pudéssemos dar voz ao setor marítimo e a tudo o que ele significa para o setor logístico e para a economia do nosso país. E agora se torna realidade.

É uma publicação segmentada com espaço para analisar os questionamentos que se faz no setor, como os mais constantes na pesquisa realizada recentemente pelo Instituto Logweb e a Dialogia, parceiras no evento 'Portos e Integrações dos Modais' realizado em 4 de outubro último, dia do lançamento da revista *Modal Marítimo*. A pesquisa se baseou no cenário político e na retomada econômica.

Perguntas como as relacionadas a seguir encontrarão respostas em nossas edições futuras:

Houve uma retomada nas operações portuárias em 2017?

Quais os impactos do Decreto n. 9.048/2017 para renovação e expansão dos terminais?

E as concessões? Há como prever o futuro?

O que se diz sobre a integração e o alinhamento de poderes público e

privado para desenvolvimento dos modais e oportunidades para PPPs e PPIs?

Como estão os alinhamentos dos governos federal, estaduais e municipais nas políticas de integração de modais?

Como se dará o desenvolvimento da Logística e da Infraestrutura no Brasil?

E os investimentos externos no setor portuário? Qual a visão dos investidores?

Quais os projetos tecnológicos previstos para a modernização dos portos e integração dos modais?

Há propostas viáveis e rápidas para destravar a movimentação de cargas nos portos?

A Logweb é uma plataforma de comunicação especializada em logística, com um longo caminho de sucesso e credibilidade. Lançar mais um título sem dúvida é um desafio, mas, com base, estrutura e conhecimento, tenho certeza que o setor se beneficiará e participará das nossas veiculações.

Estamos abertos para receber o feedback dos nossos leitores e sugestões. Uma revista online possibilita a troca rápida de informações e experiências.

Uma boa leitura!



Valeria Lima de Azevedo Nammur
Diretora Executiva da Logweb Editora
e presidente do Instituto Logweb de
Logística e Supply Chain – ILOG
valeria.lima@logweb.com.br



Edição 2018 da Intermodal South America será realizada em novo local e data

O maior evento de logística, transporte de cargas e comércio exterior da América Latina, a Intermodal South America, estreará em outro pavilhão em 2018 e em nova data de realização. A feira passará a ser realizada no São Paulo Expo, também na capital paulista, entre 13 e 15 de março. **A Logweb Editora será a responsável pela execução do catálogo do evento.**

Segundo Renan Joel, diretor do portfólio de Infraestrutura da UBM Brazil, organizadora do evento, a mudança é uma antiga demanda do mercado. O São Paulo Expo possui uma área total de 100.000 m², sendo 90.000 m² de área de exposições e mais 10.000 m² de centro de convenções. O complexo possui 5.000 vagas de garagem, sendo 4,5 mil cobertas, o que o torna o maior estacionamento coberto do Brasil. Sua localização é privilegiada, na Rodovia dos Imigrantes, km 1,5, a apenas dez minutos do aeroporto de Congonhas e próximo à estação Jabaquara do metrô e do rododnel Mário Covas.

"Além de melhor localização e infraestrutura, o São Paulo Expo proporcionará aos nossos expositores e visitantes mais qualidade de acesso e estacionamento em um pavilhão moderno. Com isso, podemos entregar uma feira com uma planta que qualifique ainda mais a experiência do público, melhor distribuição das marcas e fluxo de visitação", conta Joel, acrescentando que o novo local permitirá, também, que o evento continue a crescer sustentadamente, com novos expositores e novas tecnologias.

Com relação à data, o diretor da UBM explica que, realizando a feira em março, a Intermodal antecipa o ciclo de negócios na área de logística e fica mais bem ajustada aos calendários nacionais e internacionais.

"Temos certeza que estas mudanças contribuirão, ainda mais, para que a feira permaneça como o maior evento dedicado aos setores de logística, transporte de cargas e comércio exterior da América Latina", ressalta.

Atuando como o principal ponto de encontro desta indústria na América do Sul, a Intermodal proporciona um espaço exclusivo ao networking, à prospecção de negócios e ao lançamento das últimas novidades do mercado, além de reunir em um único local as mais importantes autoridades e especialistas do setor para o debate e o fomento de soluções para os principais entraves do segmento.



Joel, da UBM: "Além de melhor localização e infraestrutura, o São Paulo Expo proporcionará aos nossos expositores e visitantes mais qualidade de acesso"

Mercado

Fazendo uma breve análise do mercado de logística, Joel diz que as empresas que, mesmo em um período recessivo, continuaram investindo em seus negócios, inovação e adaptação à mudança, sairão na frente, com vantagem competitiva e posicionamento antecipado.

"Estas companhias que optaram pela resiliência e ampliaram a oferta de

produtos e serviços, apostando em inovações tecnológicas e na modernização de soluções, são aquelas que expandirão suas redes de networking e se mostrarão atentas às necessidades de seus clientes e embarcadores e, portanto, superarão mais rapidamente a adversidade", finaliza. ■

Intermodal South America 2018

13 a 15 de março, das 13h às 21h
São Paulo Expo Brazil – Rodovia dos Imigrantes, km 1,5 – São Paulo/SP
www.intermodal.com.br



Novo diretor-presidente da ABTP, **José Di Bella** analisa as perspectivas para o setor



“É necessário que se melhore os serviços da administração portuária com urgência, sob risco de colapso do sistema portuário nacional”

Para falar sobre o setor portuário, entrevistamos o novo diretor-presidente da ABTP – Associação Brasileira dos Terminais Portuários, José Di Bella. Formado em engenharia naval pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e com mestrado em Engenharia Naval na mesma escola, Di Bella tem ampla experiência em logística de transportes e no setor portuário. Foi presidente da Codesp – Companhia Docas de São Paulo, secretário adjunto da extinta Secretaria de Portos, diretor da MSC e da Rumo Logística S.A.

A ABTP, entidade que lidera, reúne mais de 70 empresas titulares de mais de 170 terminais portuários privados responsáveis por 70% da movimentação de cargas nos portos públicos e privados do Brasil.

Modal Marítimo: Quais as perspectivas para o setor ainda para este ano?

José Di Bella: O setor portuário está em um processo de arrumação neste ano de 2017. A recuperação dos volumes nas importações, principalmente de produtos ligados ao consumo, transportados em contêineres, teve grande queda nos últimos anos, fruto da recessão pela qual passa nosso país. Por outro lado, temos tido um avanço consistente nas exportações do agronegócio. Este cenário demanda reprogramação de investimentos em alguns casos. Porém, com a aprovação do Decreto 9.048, em 10 de maio deste ano, [que visa flexibilizar e desburocratizar as regras de operação para concessões, arrendamentos e também para termi-

nais de uso privado] e a aplicação das novas regras para o setor, esperamos que possam atrair mais investimentos que mudem a realidade dos portos brasileiros. Desburocratizando os processos, esse crescimento será sentido em vários setores produtivos do país com a rapidez que o mercado determina.

A melhoria dos serviços das administrações portuárias na manutenção dos acessos dos portos brasileiros, quer sejam eles por terra ou pela água, são de extrema importância para que os terminais portuários possam atuar com eficiência. Investimentos nos acessos portuários, rodoviários e ferroviários, principalmente neste último, são determinantes para compatibilizar a capacidade dos terminais com os modais de acesso. A manutenção das profundidades do canal de navegação e berços, através dos serviços de dragagem contratados pelas autoridades portuárias e pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, são determinantes na capacidade e eficiência do transporte marítimo. Canais de navegação assoberoados ou com geometria inadequada impedem o tráfego de navios de maior capacidade, consequentemente aumentando o custo do frete marítimo e retirando capacidade de atendimento dos terminais portuários.

Alternativas de melhoria da gestão dos portos públicos vêm sendo analisadas tanto pelo poder público, com estudos de modelos de privatização ou concessão das Companhias Docas, quanto pela iniciativa privada, através de propostas de condomínio privado, gerido pelos terminais e operadores portuários, para

execução dos serviços de dragagem de manutenção do Porto de Santos.

É necessário que se melhore os serviços da administração portuária com urgência, sob risco de colapso do sistema portuário nacional, que traz enormes prejuízos para a economia do país.

O setor portuário tem bilhões de reais da iniciativa privada disponíveis para investimentos. Dados do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil mostram que, nos próximos 25 anos, dos R\$ 51 bilhões de investimentos no setor para dobrar a capacidade dos portos brasileiros em relação à atual, apenas R\$ 4 bilhões virão do orçamento público. Todos os outros recursos precisam ser atraídos junto ao setor privado. É mais do que hora de superarmos essa situação. O país precisa retomar seu crescimento, com regras claras, transparentes e que promovam sustentabilidade.

MM: Quais os maiores desafios que os terminais portuários vêm enfrentando atualmente?

JDB: Nosso maior desafio é poder atender o crescimento da demanda de serviços com qualidade e a tempo para que as janelas de oportunidade da corrente de comércio brasileiro sejam atendidas com eficiência e trazendo competitividade. Para que possamos conseguir estes patamares de excelência é necessário reduzir a intervenção do Estado na atividade portuária, assim como obter o aumento da segurança jurídica para os investidores e a redução excessiva da burocracia no setor. São condições para atrair investimentos privados nos terminais em todo o país e tornar a atividade mais ágil para sua tomada de decisões. Só assim o setor estará apto a receber os aportes necessários para revitalizar os terminais e, acima de tudo, torná-los mais eficientes e ágeis.

MM: Como vencer esses desafios?

JDB: Com o importante avanço no que se refere à revisão das normas infralegais, por meio do recém-assinado Decreto nº 9.048, nossa expectativa é que possamos atrair cerca de R\$ 25 bilhões em investimentos nos próximos anos. Os portos brasileiros precisam desses recursos para que os terminais portuários possam gerar capacidade e eficiência para atender o crescente aumento da corrente de comércio exterior, bem como ter investimentos na infraestrutura portuária e de seus acessos a cargo das autoridades portuárias e do poder público.

Neste sentido, as entidades do setor portuário defendem há anos a desburocratização do setor. O decreto de maio avança ao contemplar propostas referentes à simplificação dos processos de investimentos, ao aumento da segurança jurídica, à possibilidade de responder ao crescimento da demanda aos novos prazos dos arrendamentos e à possibilidade de adaptação de contratos para a operação dos terminais portuários em todo o país.

No entanto, ainda é preciso estar atentos para promover as adaptações em regras e contratos vigentes e assegurar melhorias em processos, como, por exemplo, os de licenciamento ambiental. Para a ABTP, a questão do licenciamento ambiental é emblemática e ilustra como o excesso de burocracia e de intervenção estatal no setor portuário afasta ou atrasa investimentos.

MM: Como a situação política e econômica turbulenta do Brasil tem afetado o desenvolvimento dos terminais portuários?

JDB: As exportações de produtos agrícolas vêm apresentando expressivo crescimento, algo em torno de 6% neste primeiro semestre de 2017,

acompanhado por aumento de volumes em todos os segmentos portuários, em 4,7% neste primeiro semestre sobre o ano anterior. Embora a situação econômica e política do país seja um limitador do crescimento e do desenvolvimento dos setores produtivos, a burocracia ainda é o grande freio, que impede o avanço de processos fundamentais ao destravamento do setor portuário no Brasil. Não fossem as normas e a desconsideração de princípios constitucionais, como da livre iniciativa, certamente o setor teria avançado no pleito por uma regulação mais leve e inteligente.

MM: Que novidades tecnológicas estão sendo adotadas nas operações de carga e descarga para melhorar o desempenho dos portos?

JDB: Os terminais portuários vêm se equipando para prestar serviços de excelência e qualidade. Hoje operamos com eficiência e taxas de padrão internacional comparadas aos melhores portos do mundo. Investimentos em equipamentos de carregamento de navios como portêineres, para atender ao padrão de navio que opera no novo canal do Panamá, que teve aumento significativo de suas dimensões principais, permitindo navios com comprimento de até 427 m, boca de 55 m e calado de 18,3 m. Estes novos parâmetros demandam o reaparelhamento dos principais portos nacionais. No lado do granel há também a necessidade de atendermos a crescente demanda na exportação dos produtos agrícolas que vem sendo alcançada com investimentos em novos sistemas de recepção de carga, armazenagem e de carregamento de navios. Neste sentido é importante ressaltar que a melhoria na recepção de cargas por ferrovia é fator determinante para obter aumento de capacidade com eficiência. ■

Diretor-geral da ANTAQ aborda os desafios do transporte marítimo brasileiro

O desenvolvimento do modal depende de uma ação integrada entre governo, em todos os níveis, e a iniciativa privada, tanto do lado do produtor (exportador/importador) quanto do transportador.

Para falar sobre os desafios do transporte marítimo brasileiro, convidamos Adalberto Tokarski, diretor-geral da ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, que fez uma ampla análise englobando diversos pontos.

Segundo ele, parte dos desafios do transporte marítimo está intimamente ligada à dinâmica do comércio exterior brasileiro. “No caso das exportações, em que predominam os graneis sólidos – essencialmente minérios e commodities agrícolas – e graneis líquidos, basicamente hidrocarbonetos, os desafios não estão propriamente no transporte, mas nas cotações internacionais desses produtos no mercado internacional”, explica Tokarski.

Para o entrevistado, é necessário analisar os desafios do setor distinguindo aqueles que dizem respeito à cabotagem, que afetam as empresas brasileiras de navegação,

dos que se referem ao longo curso, observados majoritariamente pelas transportadoras que têm bandeira de outros países.

O Brasil é grande importador e exportador de graneis sólidos e líquidos, além de importador de mercadorias containerizadas. Nesse ponto, Tokarski frisa que a marinha mercante brasileira está voltada eminentemente à cabotagem, praticamente não atuando no transporte de longo curso, salvo em relação aos países com os quais o Brasil tem acordo internacional firmado, que são Argentina, Uruguai e Chile.

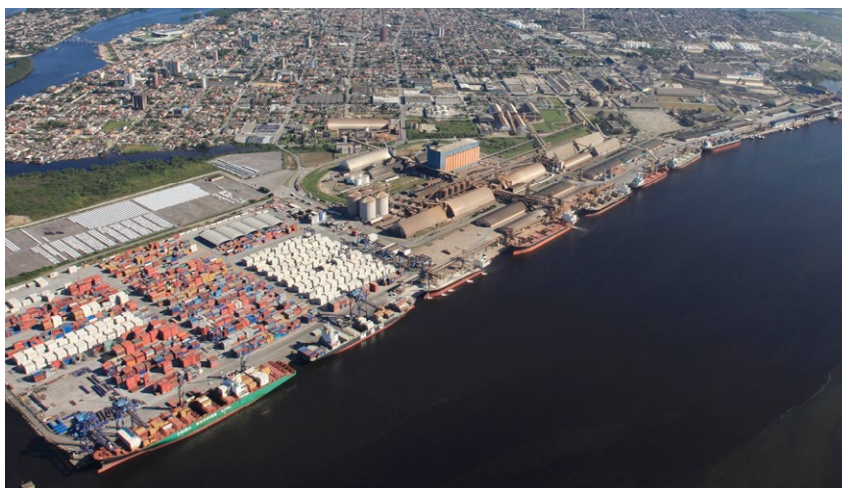
“Em relação à cabotagem, já são sobejamente conhecidos os principais desafios com que se defronta o setor, relativos aos entraves decorrentes dos elevados custos dos combustíveis (bunker), excesso de carga tributária, conflitos fiscais entre as Unidades da Federação e excesso de burocracia, dentre outros”, cita o profissional.

Ele acrescenta que a cabotagem de graneis é mercado verticalizado, pois atende às necessidades específicas do setor de distribuição de combustível, em especial da Petrobras/Transpetro. Noventa e seis por cento da movimentação na cabotagem de granel líquido é feita na distribuição de combustível, que no primeiro semestre de 2017 teve queda de 1,8%, com 71 milhões de toneladas. Já a cabotagem de granel sólido operou no mesmo período em baixa de 4,4%, tendo minérios, escórias e cinzas como principais mercadorias movimentadas, representando 90% do share, com 15,5 milhões de toneladas.

O diretor-geral da ANTAQ destaca que esses dois perfis são específicos de terminais verticalizados e especializados nesse tipo de carga. Já a carga geral operou em alta expressiva (15,7% de aumento), muito embora o volume movimentado seja apenas de 5,8 milhões de toneladas – madeira, ferro fundido e celulose.

“O grande negócio da cabotagem está na movimentação de contêineres, visto que é a mercadoria com maior valor agregado e com maiores quantidades de linhas no Brasil”, expõe. O primeiro semestre de 2017 apresentou crescimento de 8,2% para contêineres (em toneladas), mostrando reação ao crescimento observado no mesmo período de 2016 (1,25%).

De acordo com Tokarski, embora o mercado ainda se mostre reticente em reconhecer a cabotagem como alternativa segura



e viável em suas estratégias logísticas, o transporte de contêineres pela cabotagem tem crescido significativamente. Em 2010, foram movimentados 5,18 milhões de toneladas de contêineres, enquanto em 2016 foram 10,55 milhões – um crescimento de 103% no período, sinalizando uma tendência de forte expansão do modal, porém, ainda bastante distante de suas potencialidades.

Em relação ao longo curso, os principais desafios citados pelo entrevistado são as próprias incertezas da economia mundial em relação ao Brasil, uma vez que o país é um grande exportador de commodities, principalmente grãos, minério e derivados de petróleo. As exportações representaram 82,5% da movimentação portuária no longo curso em 2016.

Para o diretor-geral da ANTAQ, as variações de demanda, especialmente da China, principal destino das exportações do Brasil, e as flutuações do mercado interno, condicionam a dinâmica do longo curso brasileiro, mais do que as impedências ocasionadas por problemas de infraestrutura, logística e burocracia.

“Logicamente, a maior oferta de berços de atracação com a entrada de novos Terminais de Uso Privado e áreas de arrendamento licitadas, canais de acesso de maior profundidade com as obras de dragagem em andamento, operações portuárias mais eficientes e baratas com a integração de sistemas no Porto Sem Papel, o agendamento de caminhões e outras medidas de melhoria na movimentação de cargas nos portos contribuem para tornar o transporte marítimo mais dinâmico e competitivo”, expõe.

Tokarski ressalta os seguintes temas relacionados aos desafios desse tipo de transporte:

- Infraestrutura de acesso aos portos brasileiros. Necessidade de políticas fortes que

efetivamente integrem modais, usem mais os trens e as vias interiores, distribuindo mais equanimente os modais de transporte;

- Desburocratização de forma real das documentações necessárias para a cabotagem;
- Criação de mais ofertas de linhas de cabotagem e opções de transporte de outras mercadorias, sejam elas em contêineres ou como carga geral solta;
- Estabelecimento de políticas que criem o porto a porta nas integrações de modais, com inclusão de acertos tributários e facilidades de mudança de modal; e
- Facilitação para aquisição de novos navios e docagem.

O diretor-geral da ANTAQ soma a esses desafios as dificuldades concernentes a deficiências em infraestrutura, com limitações verificadas principalmente nos corredores de acesso terrestre aos portos, a exemplo da malha ferroviária de acesso ao Porto de Santos, a pavimentação da BR-163 próximo a Miritituba, no Pará, armazéns e pátios reguladores, além das demandas por dragagem, sinalização e balizamento junto aos portos.

Por fim, ele cita a navegação de apoio marítimo, setor que cresceu de forma exponencial até 2013, em função da grande expansão das atividades offshore de exploração do Pré-Sal, com reflexos diretos na indústria naval, e que foi duramente afetado pela crise de depreciação do petróleo, combinada com os problemas verificados na Petrobras.



Tokarski conta que, a partir de 2014, o segmento de apoio marítimo foi fortemente impactado pela crise mundial do petróleo, agravada pela recessão que o país enfrenta e por problemas internos na Petrobras. “Esta situação acabou anulando condições benéficas

que eram consideradas como garantidas pelos players do setor, tais como a renovação automática de contratos de afretamento de embarcações e a disponibilidade de financiamento para a construção de navios”, observa.

Portanto, a redução dos investimentos da Petrobras e a queda no preço do Petróleo diminuíram as atividades de exploração e produção no Brasil.

O entrevistado ressalta que a elevada oferta de petróleo, devido a uma série de inves-

timentos em novas áreas de exploração e fontes alternativas de combustível fóssil, adicionada a uma queda no consumo devido ao desaquecimento da economia chinesa, produziu o rápido desequilíbrio da balança comercial, reduzindo o preço do barril para cerca de USD 40, representando uma queda de 61% entre 2012 e 2016.

Atualmente, a frota de apoio marítimo contratada pela Petrobras, que representa 90% das contratações, é composta por 55 embarcações estrangeiras e 217 embarca-



Tokarski cita, entre outros fatores, a necessidade de políticas fortes que efetivamente integrem modais, usando mais os trens e as vias interiores

Perspectivas

No que compete ao setor portuário, Tokarski expõe que há em vista novos investimentos em terminais privados e arrendamentos de novas áreas, proporcionando um leque maior de alternativas para as empresas de transporte marítimo, seja na cabotagem ou no longo curso.

No que concerne às companhias de navegação propriamente ditas, o setor depende basicamente do mercado, já que, conforme conta o profissional, no âmbito da regulação, os serviços são prestados sob regime de autorização – com um mínimo de interferência estatal.

As projeções da ANTAQ indicam crescimento da ordem de 3,3% para toda carga movimentada no país em 2017.

Isso resulta, em números absolutos, em movimentação na ordem de 1,033 bilhões de toneladas. “Assim, as tendências mostradas no primeiro semestre, de crescimento de 4,7% na movimentação portuária em comparação com o mesmo período de 2016, permitem projetar que o transporte marítimo pode esperar crescimento em suas atividades no segundo semestre”, salienta.

ções de bandeira brasileira (193 brasileira e 24 inscritas no REB – Registro Especial Brasileiro). Em 2014, a frota contratada da Petrobras era composta por 503 embarcações brasileiras e estrangeiras.

“Verifica-se que com a crise no setor de petróleo em nível mundial, todas as operadoras reduziram suas frotas de embarcações”, declara. Nesse sentido, a Petrobras passou a focar seus esforços na produção de petróleo e não na prospecção. Em 2012, haviam 100 sondas operando no Brasil, em 2016 apenas 25.

A Petrobras está se concentrando na exploração em águas profundas e ultraprofundas e na intensificação das atividades na área do Pré-Sal. Esta atividade demandará embarcações de maior porte e mais bem equipadas para operar em lâmina d’água abaixo de 3.000 metros.

“Acredita-se que nos próximos quatro anos não haja aumento significativo na frota de embarcações de apoio marítimo operando no Brasil. A partir de 2021, o cenário poderá melhorar com o aumento da demanda de embarcações, tendo em vista a agenda de leilões de novas áreas exploratórias – nove até 2019”, ressalta.

Os reflexos desses problemas, conforme conta Tokarski, se fazem sentir diretamente na área de afretamento de embarcações de apoio marítimo: em 2012, foram 313 autorizações e 126 registros de afretamento, totalizando 439 operações. Em 2016, foram 197 autorizações e 126 registros, perfazendo 323 operações, com queda de 26% no período. “Nesse caso, o desafio está intrinsecamente associado ao próprio mercado e à capacidade das empresas exploradoras do Pré-Sal de responderem às necessidades de retomada das atividades offshore.”

Como vencer os desafios?

Para o diretor-geral da ANTAQ, o desenvolvimento do transporte marítimo mercante do Brasil depende, acima de tudo, de uma

ação integrada entre governo, em todos os níveis, e a iniciativa privada, tanto do lado do produtor (exportador/importador) quanto do transportador. “O lado governamental precisa assumir seu protagonismo em relação aos aspectos burocráticos e tributários, buscando equacionar os entraves à regulação do Operador de Transporte Multimodal, enfrentando a guerra fiscal entre as unidades da federação e no planejamento das intervenções em infraestrutura com prioridade na integração dos modais”, frisa.

Do lado do transportador, Tokarski diz que é necessário desenvolver uma visão ganha-ganha entre os diferentes operadores do transporte terrestre e aquaviário, aplicando-se na prática a noção de que grandes volumes a grandes distâncias são melhor vocacionados para o transporte aquaviário e ferroviário, enquanto que o rodoviário deve ser privilegiado em curtas distâncias de cargas de maior valor agregado. “Mais do que uma receita de bolo, é necessário que se adotem estratégias coordenadas para tornar o transporte marítimo mais dinâmico e competitivo”, ressalta.

Situação política e econômica

Interferências no cenário político e econômico sempre irão afetar o desenvolvimento de qualquer setor em qualquer país. O transporte marítimo e o Brasil não são diferentes. Tokarski cita, por exemplo, que a crise do petróleo, associada aos problemas particulares vivenciados pela Petrobras, ocasionou reflexos diretos na indústria naval brasileira, nas atividades offshore e no comércio exterior de grãos líquidos, com severas consequências sobre o setor de transporte marítimo.

“Some-se a isso a própria crise fiscal e orçamentária do país, a tornar ainda mais escassos os investimentos públicos em infraestrutura, levando o governo federal a fortalecer ainda mais sua linha de atuação na busca de atração de investimentos privados, através, principalmente, do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI”, conta. ■

Grandes empresas analisam mercado da **cabotagem** no Brasil e anunciam novidades

A perspectiva de crescimento é boa, mas o modal ainda tem baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, cerca de 9,6%, o que evidencia seu grande potencial de desenvolvimento.

Um dos modais que mais tendem a crescer no Brasil é a cabotagem, que pode tornar o transporte de cargas no Brasil mais lucrativo para os negócios de muitas empresas. Segundo Marcus Voloch, gerente geral de Mercosul e Cabotagem da Aliança Navegação e Logística, as expectativas são muito boas. “Mesmo com a lenta retomada da economia brasileira, o mercado de cabotagem cresceu cerca de 10% no primeiro semestre se comparado ao mesmo período de 2016. Esperamos uma tímida recuperação da atividade econômica para o segundo semestre, o que deve consolidar esse crescimento de dois dígitos para todo o ano de 2017”, expõe.

Concorda com ele Ricardo Caruí, diretor do produto Marítimo da DHL Global Forwarding. “A cabotagem gera redução de custos e maior segurança frente ao modal rodoviário, por exemplo. Essa modalidade vem sendo aplicada, especialmente, na movimentação de cargas de polos industriais, como o de Manaus, para centros consumidores e distribuidores, como São Paulo”, conta.

Segundo ele, a otimização da logística demanda análise dos modais de uma cadeia de suprimentos. Este processo se intensificou no mercado doméstico devido ao cenário econômico atual e, quando feito com planejamento, critério e procedimentos sólidos, proporciona ganhos de escala e eficiência. Outro ponto positivo da cabotagem, ainda de acordo com Caruí, é a menor emissão de gases de efeito

estufa, o que auxilia as empresas em práticas sustentáveis.

No entanto, na opinião de Marcio Arany, diretor comercial da Log-In Logística Intermodal, embora o volume da cabotagem venha crescendo, o modal ainda tem baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, cerca de 9,6%, o que evidencia seu grande potencial. “E se considerarmos que hoje, para cada contêiner transportado por cabotagem, há cerca de 6,5 contêineres transportados pelo modal rodoviário, que tem perfeita aderência à navegação, fica evidente a margem de crescimento. Além disso, entre



Arany, da Log-In: “Entre os benefícios da cabotagem está o baixo índice de roubos e avarias da carga, ao contrário do que vemos nas estradas brasileiras”

os benefícios da cabotagem está o baixo índice de roubos e avarias da carga, ao contrário do que temos visto recentemente nas estradas brasileiras”, expõe.

Outro ponto destacado por Arany é a conscientização dos clientes em relação às vantagens e facilidades da cabotagem. “A Log-In realiza um forte trabalho, via encontros por todo o Brasil com potenciais clientes e ferramentas como o Espaço do Cliente, no nosso site.

A ideia é apresentar de forma objetiva os procedimentos para embarcar utilizando o modal, além de facilitar a navegação no site, agrupando informações para um público específico”, explica.



Novidades

A Aliança lançará em dezembro próximo sua nova plataforma de e-commerce, projeto que vem sendo desenvolvido desde o início desse ano. Voloch conta que mais do que uma atualização, o site foi construído sobre uma nova plataforma. “Investimos bastante em UX (User Experience), trazendo os conceitos mais atuais que facilitam a navegação e a troca de informações entre a Aliança, clientes e prestadores de serviço. O site traz novas funcionalidades que irão trazer mais agilidade ao processo de atendimento ao cliente, tornando mais fácil e rápido o acesso às informações dos seus embarques”, expõe. Além das novas funcionalidades, a empresa aprimorou as ferramentas de cotação, booking e rastreamento.



Voloch, da Aliança: “Mesmo com a lenta retomada da economia brasileira, o mercado de cabotagem cresceu cerca de 10% no primeiro semestre, comparando a 2016”

Já a novidade da DHL Global Forwarding é a subsidiária de transporte multimodal DHL Transportes, que facilita a gestão de embarques multimodais, inclusive a cabotagem.

“Por meio dela, é emitido um único conhecimento de transporte, agilizando e simplificando todo o processo, principalmente sob a perspectiva do crédito fiscal para o transporte de cargas interestaduais”, revela Caruí.

Por sua vez, a Log-In adquiriu em junho último um novo navio porta-contêiner, batizado de Log-In Resiliente, que substituiu o Log-In Amazônia, comercializado no início do mesmo mês. A mudança faz parte da estratégia da empresa de homogeneizar a frota, por meio de navios com capacidade de transporte semelhantes. “O Log-In Resiliente entrou em operação neste mês de agosto e é capaz de transportar 2.700 TEUs ou cerca de 38.000 toneladas de

porte bruto. O navio possui 210,92 metros de comprimento total e 32,26 metros de largura”, ressalta Arany.

Tendências

De acordo com Voloch, da Aliança, os setores com tendência de maior uso da cabotagem, que estão despontando em 2017, são os de plásticos e resinas, papel e celulose, material de construção, gêneros alimentícios e higiene pessoal. “Também estamos observando um crescimento nada desprezível nas cargas refrigeradas, principalmente a proteína animal”, aponta.

Caruí conta que eletroeletrônicos e produtos químicos predominam a carteira de clientes da DHL Global Forwarding. Em relação a rotas, vê potencial na movimentação Nordeste-Norte para Sul-Sudeste de forma geral.

“Acredito que não se trata de uma questão de segmentação, mas sim de posicionamento geográfico. Quanto mais distante o destino, mais competitiva é a cabotagem”, completa Arany, da Log-In. ■



Porto de Antuérpia irá investir US\$ 10 milhões no Porto do Açu

A Prumo Logística, empresa que opera e desenvolve o Porto do Açu (RJ), assinou no final de julho um contrato com uma subsidiária do PAI – Porto de Antuérpia Internacional para catalisar o desenvolvimento de rotas comerciais entre os portos e acelerar o desenvolvimento do complexo industrial.

Pelo documento, o PAI irá investir US\$ 10 milhões no Porto do Açu, responsável pela operação do Terminal Multicargas (T-MULT) e aluguel de áreas no complexo portuário. A empresa irá deter 1,176% do capital social do porto brasileiro, além de contar com um assento no conselho de administração da subsidiária. O contrato também prevê a opção de investimento de outros US\$ 10 milhões, em até 18 meses, ampliando a participação do PAI para 2,352%.

José Magela Bernardes, CEO da Prumo Logística, conta que o Porto do Açu possui localização estratégica no sudeste brasileiro e já conta com nove terminais prontos e operacionais, movimentando diversos tipos de carga, como minério de ferro, petróleo, combustível marítimo, granéis sólidos e cargas de projeto. “Além disso, seu complexo industrial possui uma extensa retroárea disponível (90 km²) para receber indústrias de diversos setores. Já somos o sexto maior porto privado em movimentação de cargas no Brasil”, destaca.

Atualmente, o Brasil é o sexto maior parceiro comercial do Porto de An-



Magela (à esquerda) e Kristof, durante assinatura da parceria

tuérpia, com cerca de 6,4 milhões de toneladas de carga trocadas anualmente. O Porto de Antuérpia, segundo maior porto da Europa, movimenta 210 milhões de toneladas/ano e tem mais de 800 indústrias instaladas nos seus 120 km² de área total.

A parceria reúne a experiência de mais de 200 anos do PAI em operação e desenvolvimento de um complexo porto-indústria com as oportunidades que o Porto do Açu oferece, como complexo portuário privado, operacional e com retroárea disponível. “Para os nossos parceiros, a presença no Açu é estratégica para reforçar a posição do PAI no mercado da América Latina. Ao mesmo tempo, a união da experiência internacional do PAI com a experiência local no Brasil do Porto

do Açu atrairá novos investimentos e clientes, acelerando o desenvolvimento do Porto do Açu. Com essa união criamos também uma nova rota de importação e exportação de mercadorias entre Europa e Brasil, através dos dois portos”, ressalta Kristof Waterschoot, presidente do PAI.

De acordo com Magela, com isso, os embarcadores poderão contar com as melhores práticas internacionais na operação de um complexo porto-indústria, moderno, privado e com foco em segurança, eficiência e qualidade. “Os clientes instalados na área do complexo industrial terão uma grande vantagem competitiva logística com acesso direto para os seus bens e produtos aos terminais do porto”, acrescenta.



O Porto de Açu é o sexto maior porto privado em movimentação de cargas no Brasil

Sobre os próximos passos do acordo, segundo o contrato, o Porto do Açu terá, no curto prazo, representantes do Porto da Antuérpia na companhia para atuar em sinergia com os colaboradores no dia a dia, com o objetivo de acelerar o seu ritmo de crescimento.

Porto do Açu

O Porto do Açu, localizado em São João da Barra (RJ), conta com 90 km², divididos em dois terminais: o Terminal 1 (T1 – terminal offshore) e o Terminal 2 (T2 – terminal onshore), além de área para instalação de unidades de empresas dos setores marítimo e industrial.

O T1 é dedicado à movimentação de minério de ferro e petróleo. Em operação desde outubro de 2014, o terminal exporta minério de ferro para a Anglo American e movimentou 16 milhões de toneladas em 2016. Neste terminal também está localizado o Terminal de Petróleo (T-OIL), parceria com a alemã Oiltanking, já em operação e que possui capacidade para movimentar 1,2 milhão de barris de petróleo por dia. Com atuais 21 metros de profundidade, e expansão em andamento para até 25 metros, o terminal pode receber navios cape-sizes e VLCCs.

O T2 é um terminal no entorno de um canal para navegação com 6,5 km de extensão, 300 metros de largura e até 14,5 metros de profundidade. As empresas TechnipFMC, NOV, InterMoor, Wartsila, Edison Chouest e BP Prumo (parceria da Prumo com a BP, e que comercializa combustível marítimo) já estão operando suas unidades no terminal. Além disso, também é neste terminal que está localizado o Terminal Multicargas, com capacidade para movimentar 4 milhões de toneladas por ano (entre grãos sólidos e carga geral). Atualmente, o terminal já realiza a movimentação de bauxita, coque, carvão e carga geral, entre outros. ■

ANTECIPE-SE E COLOQUE SUA EMPRESA EM EVIDÊNCIA!

**PARA FALAR COM AS PESSOAS
CERTAS, VOCÊ PRECISA ESTAR NO
VEÍCULO CERTO!**

**APROVEITE PARA ANTECIPAR A
PROGRAMAÇÃO DE 2018,
A LOGWEB – PLATAFORMA DE
COMUNICAÇÃO EM LOGÍSTICA – TEM
A OPÇÃO QUE MELHOR SERVE PARA
SUA EMPRESA.**

VAMOS CONVERSAR?

**DEIXE-NOS APRESENTAR UMA
PROPOSTA, SUA EMPRESA MERECE
ESTAR PRESENTE NA MAIOR PLATAFORMA DE
COMUNICAÇÃO EM LOGÍSTICA.**

11 3964.3744 11 3964.3165

COMERCIAL.2@GRUPOLOGWEB.COM.BR



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb_editora



logweb_editora



Canal Logweb

VOCÊ JÁ IMAGINOU SEU PRODUTO SENDO MAIS COMPETITIVO E ATINGINDO NOVOS MERCADOS?



Descubra o que a **Cabotagem da Aliança** pode fazer pelo seu negócio. E de uma maneira bem simples: Cabotagem é a navegação costeira entre portos, levando seus produtos às principais cidades, polos industriais e centros consumidores do Brasil e Mercosul, de maneira rápida, competitiva, sustentável e segura.

Logística simples de porta a porta. De onde estiver, para onde quiser.

- Agilidade e Praticidade – Coleta e Entrega de porta a porta;
- Segurança – menor índice de avarias e roubos. Rastreabilidade em qualquer ponto;
- Sustentabilidade – o mais limpo e eficiente modo de conectar distâncias;
- Simplicidade – a Aliança cuida de todas as etapas do seu transporte;
- Frota renovada de navios em operação contínua.

Saiba mais sobre a Aliança em www.alianca.com.br

ALIANÇA

11 5185 5600 | alianca.com.br