

revista **Modal Marítimo**

Infraestrutura e Integração

Edição nº 03 | Abril 2018
Uma publicação do

GRUPO
Logweb



24ª EDIÇÃO
INTERMODAL
2018 SOUTH AMERICA

**O MUNDO EM
MOVIMENTO**
*Conheça os destaques
dos expositores na 24ª
Intermodal South America*



A importância do seguro
de cargas nos casos de
incêndio em embarcações

Protector Cargas. Uma carga extra
de proteção para os seus produtos.



Protector Cargas

Um produto ARGO SEGUROS

Processos Susep Nº 15414.000146/2012-11 • O registro desse plano na SUSEP não implica, por parte da autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização.

O Protector Cargas é um produto da Argo Seguros, que protege contra os principais riscos envolvendo o transporte de cargas, incluindo coberturas básicas, adicionais e coberturas específicas para diversos casos. Tudo isso para oferecer à sua empresa uma experiência única em seguro.

Fale com seu corretor e descubra as muitas vantagens e benefícios do Protector Cargas.

Acesse www.argo-protector.com.br e conheça os diferenciais deste e de outros produtos.

 **ARGO SEGUROS**
Member Argo Group

Intermodal no foco

O principal destaque desta edição é a cobertura da 24ª Intermodal South América, que neste ano foi realizada em nova data e novo local. Veja na matéria alguns dos produtos e serviços apresentados pelos expositores, lembrando que, nas revistas *Logweb* impressa e *Logweb Digital* de abril há mais conteúdo referente à feira, com outras empresas mostrando suas novidades. Todas estas revistas estão disponíveis no portal Logweb.

Uma boa notícia divulgada durante o evento é que a Codesp já mostra resultados positivos em 2018: após atingir quase 130 milhões de toneladas de carga movimentadas no ano passado, recorde histórico, o ano de 2018 registrou em janeiro a maior movimentação para esse período. Além disso, está em andamento o Projeto Hidrovias do Porto de Santos, visando à criação de novos acessos ao complexo portuário.

Já nossa entrevista especial é com Adriana Bueno, gerente nacional de Transportes da Ypê, um dos maiores players do setor de higiene e limpeza. Ela fala sobre as vantagens do uso da cabotagem, modal que a empresa utiliza há 10 anos para suas operações de transferência e venda direta, nas regiões Norte e Nordeste, e no seu CD em Simões Filho, BA.

Abordando a área de seguros, trazemos um conteúdo importantíssimo para as empresas que realizam o transporte de cargas internacional.

Segundo a Argos, em 2017, os acidentes com embarcações – como explosão, incêndio e colisão – aumentaram em torno de 13% no mercado mundial. Apesar dos riscos, as empresas brasileiras ainda não possuem a cultura de se proteger, o que faz a contratação deste seguro atingir menos da metade de seu potencial.

Leia também a pesquisa da Thomson Reuters e da KPMG, que retrata a realidade e os desafios dos profissionais do comércio exterior.

De acordo com o estudo, tendem a estar na agenda dos executivos a centralização dos processos, a utilização de acordos de livre comércio e a classificação fiscal de mercadorias.

Outros dois assuntos que fazem parte desta edição são o artigo de Jefferson Castro, da Atech, sobre automação de processos na cadeia logística; e a história da Comandante Dayse, única comandante feminina da Aliança Navegação e Logística, que lidera uma tripulação de 19 homens.

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 Luíz 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

Jussara Teles (Estagiária)
comercial@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

Apoio



Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres

Codesp já demonstra resultados positivos em 2018



Foto: Sérgio Coelho/Codesp

A Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo mostrou na Intermodal os resultados positivos alcançados no primeiro trimestre de 2018. Após atingir quase 130 milhões de toneladas de carga movimentadas no ano passado, recorde histórico, o ano de 2018 registrou em janeiro a maior movimentação para esse período. A empresa encerrou o exercício passado registrando um superávit de R\$ 44,4 milhões. O resultado reverte o cenário de déficit verificado desde 2014 e é reflexo de uma receita líquida de R\$ 848,6 milhões contra um total de despesas e custos de R\$ 804,2 milhões.

O desempenho positivo foi impulsionado pela alta de 14,6% na receita sobre o verificado no ano anterior, principalmente em virtude do forte movimento anual de cargas no complexo portuário de Santos, da alteração na estrutura de cobrança de energia elétrica fornecida pela hidrelétrica de Itatinga e dos reajustes anuais com base no Índice Geral de Preços do Mercado (IGPM) sobre os valores de arrendamentos, a chamada receita patrimonial. No início deste ano, a Codesp entregou a obra de recuperação e reforço de cais para aprofundamento dos berços existentes entre os armazéns 12A e 23, num total de 1,7 mil metros de extensão, a fim

de permitir a execução da dragagem para 15 metros e o consequente aumento de produtividade nos terminais localizados naquela região, notadamente os açucareiros. Ainda uma série de empreendimentos tem previsão de entrega para este ano.

O projeto Hidrovias do Porto de Santos para exploração do modal hidroviário na região portuária é uma das principais ações da atual gestão da Codesp visando à criação de novos acessos ao complexo portuário. Com potencial de cerca de 200 quilômetros de vias navegáveis, ele estimulará a criação de terminais multimodais, impulsionando o surgimento de uma

nova plataforma logística, promovendo o tráfego de cargas com custo menor, mais eficiência, segurança, menos impacto ambiental e descongestionando os demais acessos. Uma das opções é uma linha de barcaças interligando o terminal da Usiminas, em Cubatão, e a Libra Terminais, na Ponta da Praia, em Santos. A Docas está lançando as regras para a exploração do novo modal para cadastramento dos interessados.

Durante a feira, o presidente da Codesp, José Alex Oliva, apresentou a hidrovia. Segundo ele, a projeção para o crescimento do Porto de Santos é chegar a 150 milhões de toneladas em 2020. "Não há como fazer isso transportando contêineres apenas em caminhões", afirmou.

Ele demonstrou como está prevista a utilização deste modal no Porto de Santos. "Meu objetivo é ver barcaças de até 350 contêineres cruzando o estuário", contou. Também será possível fazer a travessia de uma margem à outra do Porto.

Com relação às expectativas para 2018, os desafios para suplantar o novo recorde estabelecido em 2017 serão maiores, principalmente, por conta das projeções mais modestas para as safras de soja e milho, que foram destaque neste ano. Por outro lado, o nível de atividade econômica no Brasil tende a se fortalecer, graças aos juros baixos para os padrões históricos, à inflação controlada e à recuperação do poder de compra da população. No cenário internacional, as significativas taxas de crescimento observadas nos países desenvolvidos em 2017 trazem preocupações quanto a uma possível elevação dos índices de inflação nesses países, o que poderá exigir a prática de políticas monetárias mais restritivas que contemham o ritmo de crescimento. Entretanto, as expectativas ainda são favoráveis para o crescimento das economias emergentes e do comércio internacional, com o FMI projetando uma elevação de 3,7% na produção mundial e de 4,0% no volume de comércio. Com isso, o desempenho esperado para o nível de atividade do-



Oliva: "Meu objetivo é ver barcaças de até 350 contêineres cruzando o estuário"

méstico e internacional tende a ser mais favorável à expansão da movimentação de contêineres e graneis líquidos no complexo portuário santista em 2018.

É estimado para 2018 uma movimentação total de cargas no Porto de Santos próxima a 133,326 milhões de toneladas, um crescimento em torno de 2,7% sobre a movimentação recorde registrada em 2017. Os embarques de mercadorias deverão totalizar 94,709 milhões de toneladas (+1,2%), e os desembarques 38,617 milhões de toneladas (+6,4%).

Com o crescimento esperado na movimentação de cargas containerizadas, carga geral solta e graneis líquidos, a estimativa é que o fluxo de embarcações atinja 5.090 atracções, representando um crescimento de 4,9%. Entretanto, como a participação dos graneis sólidos no total da movimentação do porto deverá ser menor (essa modalidade traba-

lha com navios de maior consignação média), estima-se que a consignação média em 2018 deverá ficar em torno de 26.842 t/navio, uma redução de 2,2% em relação a 2017.

Para Oliva, 2018 será um ano complicado. "Teremos mudanças políticas que mudam os projetos. Esperamos que os novos dirigentes entendam o processo e deem continuidade", revelou.

Durante a Intermodal, ele destacou duas associações das quais também é presidente: Abepf – Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias e Aplop – Associação dos Portos de Língua Portuguesa. Ele explicou que Aplop vai retomar a integração entre os portos, para multiplicar as práticas dos países envolvidos. "Vamos fazer uma compilação das legislações portuárias para ter uma lei geral que facilite a comercialização entre as nações que falam português", disse. ■

Pesquisa da Thomson Reuters e KPMG retrata a realidade e os desafios dos profissionais do comércio exterior

A Thomson Reuters, empresa que provê soluções de tecnologia e inteligência para o mercado corporativo, abriu espaço em seu estande na Intermodal 2018 para a realização de palestras sobre assuntos atuais e relevantes para as operações de comércio exterior. Entre elas, esteve a apresentação da Pesquisa Global 2017, realizada em conjunto com a KPMG Internacional, que revelou o que pensam e como atuam os profissionais da área.

A pesquisa "Gerenciando o comércio exterior: uma análise além da superfície", de caráter qualitativo, obteve seus resultados a partir de entrevistas com mais de 30 executivos de operações comerciais e compliance nas grandes empresas multinacionais. A base para as discussões com estes profissionais foram os dados obtidos nas duas pesquisas quantitativas anteriores, de 2015 e 2016, coletados de uma amostra estatisticamente significativa de operadores de comércio exterior.

A pirâmide de valor do comércio exterior

Os entrevistados falaram de seus papéis e preocupações, possibilitando o estabelecimento de uma hierarquia de necessidades em formato de pirâmide. Na base, está a equipe que atua no cumprimento dos regulamentos. Em seguida, no nível médio, os executivos focam em escalar as operações, centralizando dados e apoiando a atividade comercial de maneiras mais inteligentes e menos manuais. E, no topo, os profissionais tendem a buscar uma visão estratégica, agindo como parceiros da administração executiva da empresa.



Felizardo: Compliance e risco são preocupações do profissional de comércio exterior

"Entre os profissionais de carreira c-level há ainda a preocupação com risco", acrescentou Gustavo Felizardo, gerente de soluções corporativas da Thomson Reuters, que apresentou a pesquisa aos visitantes da Intermodal. "E todos se importam com compliance", ressalta.

Em pauta nos próximos anos

De acordo com a pesquisa, tendem a estar na agenda dos executivos a centralização dos processos, a utilização de acordos de livre comércio e a classificação fiscal de mercadorias.

Para os entrevistados, as funções que se beneficiam da centralização dos processos são a classificação, a gestão de intermediários e a gestão de fornecedores. Entre os resultados esperados com a centralização estão o custo, a consistência dos processos, a criação de uma visão global de conformidade comercial e a melhoria dos processos de auditoria.

Os entrevistados deste estudo estão monitorando os investimentos em Acordos de Livre Comércio, ou Free-Trade Agreements (FTAs), sendo capazes de mostrar as economias de taxas. No entanto, reconhecem os riscos criados pela falta de visibilidade do negócio de seus fornecedores.

De acordo com a pesquisa, a classificação fiscal de produtos tem sido um processo manual entre as empresas globais, o que gera risco constante, além de complexidade para as equipes de comércio. Poucas empresas realizaram auditorias autônomas de classificação fiscal para identificar erros.

Do Brasil para o mundo

Durante a Intermodal, a Thomson Reuters também apresentou uma solução de gerenciamento e automação que promete auxiliar os profissionais de comércio exterior em todas as etapas do processo, com aumento da eficiência, redução de custos e gestão de risco e compliance.

O Onesource Global Trade possui módulos com soluções importação, exportação, câmbio, Siscoserv, acordos de livre comércio, regimes aduaneiros especiais e recintos alfandegados, entre outros. "Trata-se da união entre alta tecnologia e inteligência para conferir visão estratégica a todas as partes da pirâmide, mitigando o risco e mostrando o fluxo certo", definiu Felizardo, que destacou o fato de a plataforma ter sido desenvolvida no Brasil e escolhida como solução global, hoje em uso em mais de 50 países. ■

Intermodal South America apresenta novo posicionamento. Conheça um pouco do que foi exposto e lançado no evento

A 24ª edição da Intermodal South América apresentou duas novidades. A primeira foi quanto à realização em um novo local. E a segunda, passou a englobar todos os segmentos que compõem a cadeia de logística.

Cobertura: Bruno Colla, Carol Gonçalves e Vanessa Haddad

A 24ª edição da Intermodal South América aconteceu no período de 13 a 15 de março último em São Paulo, SP, e teve a *Modal Marítimo*, uma das publicações do Grupo Logweb, também como mídia e catálogo oficiais.

O evento foi um sucesso absoluto, com a participação de visitantes altamente qualificados, e apresentou duas novidades. A primeira foi quanto à realização em um novo local, a São Paulo Expo, na capital paulista.

A segunda foi o seu novo posicionamento. A UBM Brazil, organizadora do

evento, apresentou o slogan "O mundo em movimento". Como isso, a feira passou a englobar todos os segmentos que compõem a cadeia logística, com expositores que atuam em áreas como distribuição, operações da armazenagem, condomínios logísticos, entre outros setores da intralógica.

"Para nós, o desafio foi aumentar a abrangência do evento com soluções e serviços de logística voltados para a movimentação e intralógica, sem esquecer-se de fortalecer os expositores mais tradicionais de comércio exterior e de transporte de cargas em todos os

modais. E conseguimos. Temos hoje um grupo seleto de 400 marcas nacionais e internacionais que representam esse novo posicionamento e a pluralidade da Intermodal", afirmou Jean-François Quentin, presidente da UBM Brazil, durante a cerimônia de abertura do evento.

Veja a seguir alguns dos produtos e serviços apresentados. E também nas revistas *Logweb* impressa e *Logweb* Digital de abril, o leitor vai encontrar mais sobre Intermodal. Todas estas revistas estão disponíveis no portal Logweb.

Diffícil transitar pelos corredores da Intermodal 2018, dado o grande número de visitantes. Esta sempre foi uma característica desta feira: grande público



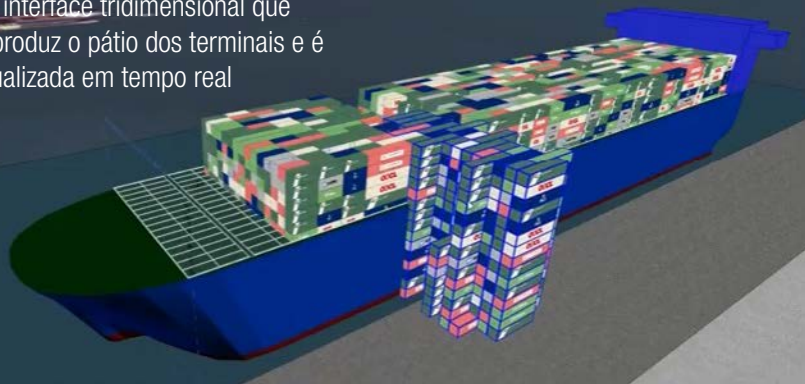
Athenas apresentou a plataforma TOS+ ao vivo e em 3D

O convite da Intermodal para que a Athenas participasse do estande TI Innovation, que reuniu as principais inovações de tecnologia para o setor de logística, criou a oportunidade de a empresa apresentar a plataforma TOS+ ao vivo e em 3D. A Athenas mostrou simulações de operações logísticas completas e fez uma demonstração da interface tridimensional que reproduz o pátio dos terminais e é atualizada em tempo real com as operações em andamento.

“O TOS+ funciona totalmente na web e cria um digital twin – uma reprodução virtual e fidedigna do pátio, um dos elementos utilizados pela indústria 4.0 –, o que traz diversas possibilidades, tanto para a gestão operacional quanto para a gestão estratégica de um terminal logístico. Por exemplo, através de cliques do mouse na imagem em 3D é possível solicitar ao TOS+ que descarregue um conjunto de contêineres e o coloque em um determinado ponto do terminal. O sistema vai transmitir ordens específicas para alguns funcionários e algumas máquinas para que cada um faça sua parte e a operação seja concluída exatamente como solicitada na tela do computador”, explicou Julio Carvalho, Chief Operating Officer da Athenas.

Outro ponto que chamou a atenção foi o fato de o sistema ser completo, ou seja, atender a todos os modais, tipos de carga e inclusive multiterminais. Porém, como é

A Athenas fez uma demonstração da interface tridimensional que reproduz o pátio dos terminais e é atualizada em tempo real



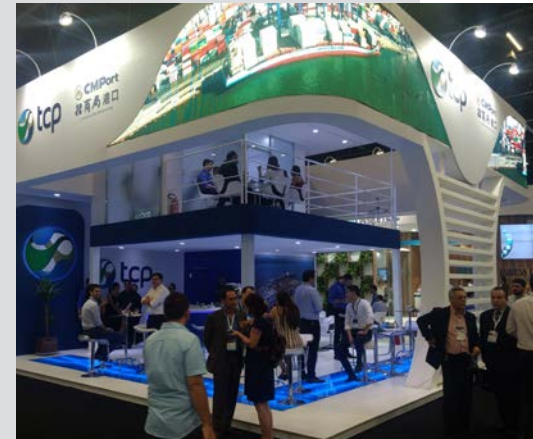
TCP aumenta competitividade com novo serviço para a Ásia

O destaque da TCP na Intermodal foi a inauguração de um novo serviço para a Ásia. Empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, a TCP passou a oferecer em março o serviço SSA (Sino South America), exclusivo do armador PIL (Pacific International Lines). Com isso, o terminal tornou-se o único no Brasil a atender todas as linhas disponíveis para o continente asiático.

Com frequência quinzenal, o novo serviço expresso Brasil-Ásia atende os importadores e exportadores dos estados do Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Mato Grosso do Sul. “Com a linha marítima completa para a Ásia, oferecemos aos clientes mais flexibilidade nas suas operações comerciais, o que torna o terminal ainda mais competitivo”, afirmou Juarez Moraes e Silva, diretor superintendente comercial da TCP.

A linha marítima do SSA tem em sua rota os portos de Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapura, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Navegantes. “A TCP é o terminal com maior número de escalas semanais para a Ásia na sua área de influência. Além disso, conta com a capacidade operacional necessária para receber os maiores navios de contêineres que fazem comércio inter-

construído em módulos, permite que cada terminal contrate apenas os serviços que



TCP na Intermodal: um dos maiores terminais de contêineres da América do Sul ampliará sua capacidade de movimentação

nacional na América Latina”, enfatizou Moraes e Silva.

Para o executivo, isso é possível graças aos investimentos realizados nos últimos anos, que garantiram o aumento da produtividade e segurança. E a TCP continua investindo. Até 2019, o terminal ampliará sua capacidade de movimentação dos atuais 1,5 milhão de TEUs/ano para 2,5 milhões de TEUs/ano e expandirá seu cais de atracção de 879 metros para 1.099 metros.

utiliza. “Outra vantagem que gerou vários questionamentos do público foi a possibilidade de cada terminal criar seus próprios plug-ins, totalmente integrados ao TOS+ e capazes de atender as suas necessidades específicas”, afirmou Carvalho.

Além de integrar hardware e software e automatizar toda a operação, o TOS+ também realiza a gestão do terminal, com as áreas comercial e financeira, de forma integrada aos sistemas de gestão empresarial (ERP) disponíveis no mercado. A plataforma desenvolvida pela Athenas ainda faz, de forma automática, a comunicação com os órgãos competentes, como Sisarga, Siscomex, etc.

Porto Pontal lançou nova marca



Patrício Júnior: “Estamos fazendo um estudo detalhado do mercado e planejando com antecedência, que é o que poucos brasileiros fazem”

O Porto Pontal, empreendimento portuário em implantação no Brasil, aproveitou sua primeira participação na Intermodal para lançar uma nova identidade visual corporativa. O nome também mudou: a partir da Feira, o futuro porto paranaense passou a ser conhecido como 3P – Porto Pontal Paraná. A nova marca representa a inovação, excelência e inteligência logística portuária. O seu símbolo gráfico é uma concha marítima, que demonstra o respeito da empresa com o oceano e a natureza.

As obras de instalação do porto serão iniciadas no segundo semestre e a inauguração está prevista para o dia 5 de maio de 2020. Patrício Júnior, presidente do porto, ressaltou que a presença na Intermodal 2018 também teve como propósito apresentar os detalhes do projeto aos principais players do mercado. “Quisemos mostrar o potencial de logística portuária que o Paraná terá a partir da nossa operação, pois seremos o porto com a maior profundidade de navegação do Sul do Brasil”.

Para Patrício Júnior, o que faz a diferença em uma iniciativa como essa é o planejamento e as pessoas envolvidas. “Grande

parte dos problemas do Brasil vem da falta de planejamento. Estamos fazendo um estudo detalhado do mercado e planejando com antecedência, que é o que poucos brasileiros fazem”, frisou. O presidente do porto comparou sua equipe aos SEALS americanos, integrantes da força de elite da marinha dos Estados Unidos. “Assim como os SEALS, minha equipe é focada em eficiência, execução, determinação e pessoas. É um time de especialistas de primeiro

mundo, preparado pra tudo”, contou com orgulho.

Com investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão, o 3P – Porto Pontal Paraná vai ocupar mais de 600 mil metros quadrados e terá uma das maiores áreas de depósito de contêineres do país, com cerca de 450 mil metros quadrados. De acordo com a empresa, serão gerados 1,5 mil empregos diretos na operação plena, além de aproximadamente cinco mil empregos indiretos.

NSI oficializou pool de empresas e soluções para apoiar o comércio exterior

Quem passou pelo estande da NSI – companhia especializada em soluções para a cadeia logística de grandes indústrias importadoras e exportadoras e única com as soluções 100% web –, além de conferir todas as novidades, também pôde contar com a presença exclusiva do Procomex – Aliança Pró Modernização de Comércio Exterior, disponível para pequenas reuniões para discussão das novidades do setor, além de conversas exclusivas com alguns convidados selecionados.

A GETT, companhia também integrante do Grupo Cassis, marcou presença: seu carro chefe são sistemas modulares e integrados para comércio exterior. A tecnologia em nuvem para importadores, exportadores, tradings e distribuidores de importados permite que todos os envolvidos nos processos de comércio exterior operem em um ambiente seguro e ágil.

A Comexdez é a mais nova empresa a completar o time do Grupo Cassis, que dentre as empresas é detentor da NSI e GETT. A companhia chegou com um potencial estratégico focado em ser um catalizador da inovação do produto carro-chefe da NSI, o Ecomex, acoplado conteúdo essencial para operações internacionais. “A Comexdez, junta-

mente com a NSI e toda estratégia do Grupo Cassis, une forças para percorrer o caminho que traçamos para o Ecomex, onde em um curto prazo possa operar como uma solução colaborativa, simples e indispensável”, comentou André Barros, diretor da NSI.

A outra grande novidade do evento foi a apresentação do Portal Único Brasil. Rede social profissional totalmente colaborativa, e inédita para o comércio exterior, que tem como objetivo apoiar os profissionais da área de comércio exterior fornecendo um local para a troca de experiências e a interação das pessoas sobre as novidades do setor.

Ainda na Intermodal, a NSI apresentou uma evolução do seu produto carro chefe, o ECOMEX, com o Ecomex Intelligent Content. Este novo módulo possibilita a consulta às informações publicadas no *DOU* e *Notícias Sisco-mex Importação e Exportação* em um único sistema. E também terá acesso a todas as atualizações diárias da TEC, TIPI, NVE, às exceções, ANTIDUMPING, substituição Tributário e taxas das moedas fiscais diretamente no ECOMEX Suíte. Para os usuários do Ecomex essas atualizações serão disponibilizadas em primeira mão em até 2 horas no sistema

Hidroviás do Brasil tem novas atividades, inclusive como OTM

A Hidroviás do Brasil aproveitou a realização da Intermodal para apresentar duas novidades em seu portfólio: a companhia passa a disponibilizar a operação rodoviária, que fará o transporte de grãos no Mato Grosso, tornando-se, assim, um Operador de Transporte Multimodal – OTM.

A nova operação contará, num primeiro momento, com uma frota de veículos terceirizada, que coletará os grãos em sua origem, nas regiões mato-grossenses de Sorriso, Matupá e Sinop, e transportará a carga até a estação de transbordo da empresa em Miritituba, no Pará. A cidade de Sorriso também abrigará uma nova filial para coordenar a atividade.

Outro destaque apresentado é a ampliação da operação logística de fertilizantes no Arco Norte. Com um investimento de aproximadamente R\$ 90 milhões, a companhia irá construir um armazém e píer em Miritituba para atuar como complemento à operação que hoje já acontece no porto público da região, e terá capacidade para movimentar um milhão de toneladas do produto anualmente.

Com inauguração prevista para 2019, a expansão visa atender a crescente demanda do mercado de fertilizantes, que ano após ano vem aumentando à medida que o corredor norte amplia sua participação nas exportações de grãos brasileiros.

Hapag-Lloyd destacou o seu crescimento em resultado operacional em 2017



Com um crescimento significativo em 2017, a Hapag-Lloyd esteve presente na Intermodal 2018 para mostrar, também, o resultado operacional do ano passado e aproveitar a ocasião para fazer reuniões em seu estande. Os dados preliminares não auditados apontam para um EBIT de 411 milhões de euros, mais do triplo dos 126 milhões de 2016.

O lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) subiu para 1.055 milhões de euros (eram 607 milhões em 2016). A margem EBITDA cresceu para 10,6% em comparação com 7,9% no exercício anterior. Quanto às receitas, aumentaram para dez mil milhões de euros, acima dos 7,7 mil milhões de 2016, também apoiadas por um preço médio dos fretes melhorado (1 051 dólares/TEU contra 1 036 dólares/TEU no ano anterior).

A **Hapag-Lloyd** é considerada líder de mercado na América Latina é uma das principais companhias marítimas do mundo

O volume da companhia germânica também cresceu. O incremento foi de 29%, para 9,8 milhões de TEU (7,6 milhões de TEU em 2016). Além de um desenvolvimento positivo do volume mundial de transporte de contentores e uma ligeira recuperação dos preços dos fretes, essa evolução foi impulsionada principalmente pela fusão com a UASC. A empresa é uma das principais companhias marítimas do mundo e oferece pacotes complexos de logística ao longo da cadeia de transporte, incluindo soluções para carga refrigerada, carga em excesso, mercadoria perigosa e US Flag.

A **Hidroviás do Brasil** é uma empresa de logística integrada com foco no aproveitamento do transporte hidroviário



Maersk Line lançou quarta rotação à rede Ásia – América Latina/Costa Oeste da América do Sul

A Maersk Line aproveitou a realização da Intermodal para reforçar seu posicionamento no mercado de transporte de carga refrigerada no mundo. No segmento reefer, por exemplo, destacou o crescimento das exportações de frutas, vegetais e plantas, com alta de 14% no último trimestre de 2017, saindo principalmente do Porto do Pecém.

Para atender este mercado em crescimento, a empresa lançou um novo serviço já no primeiro trimestre de 2018. “Identificamos uma demanda maior e, para permitir que nossos clientes expandam ainda mais seus negócios, lançamos uma quarta rotação à rede Ásia – América Latina/Costa Oeste da América do Sul, que conecta a Ásia com a Colômbia, o Caribe e o Porto do Pecém. O novo serviço AC5 oferece uma maior cobertura portuária e tempos de trânsito reduzidos”, explicou João Momesso, diretor de Trade & Marketing da Maersk Line.

A Europa e o Extremo Oriente são os mercados que estão sustentando a exportação de

carga refrigerada do Brasil, com crescimento de 5,4% e 19,3%, respectivamente, tendência que deve se manter em 2018. As exportações Serviço AC5 Eastbound para a África caíram 0,9% no quarto trimestre de 2017 e para o Oriente Médio cresceram apenas 0,7%. O crescimento das exportações de carga reefer para a Europa é sustentado pela demanda da região por carne, frutas e vegetais.

Considerando o Extremo Oriente, destacam-se as exportações de aves e carne especialmente para a China, tendo em vista o novo patamar de poder de compra da população. O país está passando por uma evolução no quesito renda, o que tem motivado os chineses a consumir mais carne como principal fonte de proteína. Nesse sentido, se de um lado a maior demanda por carne brasileira é positiva, outro desafio para as companhias de transporte marítimo em 2018 é trazer os contêineres reefers de volta, tendo em vista a falta de espaço nos navios enquanto o segmento tende a continuar crescendo.

Kuehne + Nagel fez o lançamento nacional da nova plataforma digital Sea Explorer



A Kuehne + Nagel atua nos transportes marítimo, aéreo e rodoviário, logística de armazenagem, desembarço aduaneiro e corretagem de seguros

A Intermodal foi uma ótima oportunidade que a Kuehne + Nagel encontrou para lançar o Sea Explorer no Brasil. A nova plataforma digital, divulgada globalmente no início do mês de março, oferece aos clientes acesso fácil à mais completa rede global de serviços marítimos.

O diretor de Transporte Marítimo no Brasil da Kuehne + Nagel, Gabriel Zorzi, explicou que a nova plataforma engloba os principais serviços do mercado marítimo, analisa e classifica cada um deles de acordo com fatos reais, como tempo de trânsito e capacidade média dos navios, o que dá confiabilidade para o cliente planejar a sua cadeia logística. “Adicionalmente, através do Sea Explorer é possível medir as emissões de CO₂ dos navios e optar por aquele serviço que causa menos dano ao meio ambiente”, detalhou Zorzi.

Durante a feira, além da equipe de especialistas das áreas de transporte aéreo, marítimo, desembarço aduaneiro, logística de armazenagem, seguro e soluções de informação, também estava presente a diretoria da empresa, inclusive o presidente Eduardo Razuck, para receber os clientes em seu estande.



Momesso: “O novo serviço AC5 oferece uma maior cobertura portuária e tempos de trânsito reduzidos”

Modallport pretende chegar a África em junho de 2018

Participando mais uma vez da Intermodal, a Modallport levou algumas novidades para seu estande, dentre elas a intenção de novos negócios e a pretensão de chegar a Angola no mês de junho deste ano.

A empresa, que já atende toda a costa litorânea brasileira e tem clientes desde Porto Velho até Rio Grande, atua no ramo da tecnologia de informação (TI) e tem ferramentas de administração que estão ajustadas e customizadas aos ambientes para os quais foram desenvolvidos, como agências marítimas, NVOCCs, terminais portuários, EADIs, terminais de cargas e contêineres, distribuídos por toda a costa brasileira.

“Temos clientes de peso em nosso portfólio, como a Wilson Sons, o Tecon Rio Grande, o MSC, o Porto Chibatão, em Manaus, e pretendemos atender não só a costa brasileira, mas toda a América do Sul, incluindo Chile, Argentina, Paraguai e Uruguai”, ressaltou Mário Alexandre, gerente comercial da Modallport. “Temos um projeto ainda de chegar a Angola em junho deste ano e, também, de atender Moçambique mais para a frente”, completou.

Grupo Superpesa apresentou serviços de descomissionamento e armazenagem



Alves: Em 2017, o grupo passou a atuar com o descomissionamento de estruturas marítimas e armazéns gerais no Rio de Janeiro

Com atuação na movimentação e no transporte de cargas superpesadas e/ou superdimensionadas, o Grupo Superpesa apresentou na Intermodal sua ampla gama de serviços, que abrangem os segmentos marítimo, multimodal e industrial. O grupo aproveitou o evento para apresentar duas novas áreas de operação, ativas desde 2017: o descomissionamento de estruturas marítimas e os armazéns gerais localizados no Rio de Janeiro, um na Ilha do Fundão e outro na sede do conglomerado de empresas, em Campo Grande.

“Realizamos a desativação programada de navios, balsas e plataformas petrolíferas obsoletas e seus acessórios, com remoção e destinação final das estruturas”, explicou João Alberto Machado Alves, presidente do Grupo Superpesa, sobre as atividades de descomissionamento. Outro trabalho de remoção de estruturas marítimas (destroços), a salvatagem, já era executado pelo grupo.

Atuante há mais de 60 anos, a Superpesa possui um moderno parque de equipamentos de movimentação vertical e horizontal para o transporte de cargas pesadas e de grandes dimensões, como empilhadeiras, guindastes, conjuntos transportadores rodoviários, balsas guindastes offshore e portuárias, sendo a única empresa brasileira com embarcação própria do tipo roll-on/roll-off/heavy lift, segundo Alves. O segmento industrial é responsável pela fabricação de estruturas metálicas de grande porte sob encomenda e de equipamentos de apoio ao transporte e movimentação de carga, entre outros.

SpanSet desenvolve cintas tubulares de alta performance

As cintas de elevação de carga Magnum-X foram o destaque da empresa suíça SpanSet na Intermodal 2018. Com grande resistência a abrasão e cortes e capacidade de tração de 10 a 400 toneladas, chegam a possuir metade do diâmetro e do peso das cintas circulares comuns sem perder performance – segundo informações da fabricante. A inovação no design possibilita a aplicação das cintas em ganchos e manilhas específicos e as tornam mais maleáveis para operação.

Presente no Brasil há 20 anos, o grupo SpanSet atua nos segmentos de amarração e elevação de cargas, segurança em altura e gestão da segurança, com produtos que atendem às normas regulamentadoras brasileiras e europeias. Entre seus clientes estão indústrias, portos e empresas de transporte.

Os artigos para elevação de cargas englobam cintas de material sintético planas e tubulares; eslingas de cintas ou corrente; proteções para cintas que ficam em contato com superfícies agressivas, cantos vivos, sujeiras e outras substâncias; acessórios como ganchos, anéis de sustentação, elos de união de correntes, conectores para cintas, dispositivos para movimentação de cargas e manilhas.



Naef: Consultoria e treinamentos garantem segurança dos profissionais e durabilidade dos produtos

Entre as soluções para amarração e transporte de cargas estão fitas ABS, catracas de diversos modelos, cantoneiras, airbags para contenção de cargas e esteiras antidesclizantes. Para a segurança de operadores que trabalham em altura, são oferecidos sistemas de linhas de vida fixos, linhas de vida temporárias e kits de resgate. O diretor da SpanSet do Brasil, Urs Naef, ressaltou a importância da correta utilização das cintas para assegurar o seu desempenho e durabilidade. “Realizamos consultorias e treinamentos para possibilitar o melhor uso dos equipamentos adquiridos pelos nossos clientes.”

C.H. Robinson amplia participação no Brasil

Em sua primeira presença na Intermodal, a C.H. Robinson comemora os 20 anos no Brasil, enfatizando sua atuação como agente de carga global. Com sede nos Estados Unidos, é hoje a quarta maior empresa de 3PL no mundo. Presente nos cinco continentes, conta com mais de 14 mil colaboradores, que estão espalhados nos 125 escritórios localizados em 31 países ao redor do mundo.

Segundo Thomas Schoett, diretor para a América do Sul, a participação na Intermodal foi uma oportunidade de fazer networking e mostrar os diversos serviços oferecidos pela empresa. A C.H. Robinson destacou seu sistema global de gerenciamento – Navisphere®, que possibilita

o acesso online 24 horas por dia para os clientes rastrear as suas cargas, além de oferecer total visibilidade em todos os modais (aéreo, marítimo, rodoviário nacional/internacional e desembarço), incluindo gerenciamento de pedidos. “A ferramenta oferece uma plataforma excepcional e abrangente, com ampla conectividade e desempenho confiável para atender todas as necessidades dos clientes”, disse Schoett.

Michael Pfeffer, Country Manager do Brasil, destacou que a C.H. Robinson possui escritórios em Campinas, São Paulo, Viracopos, Guarulhos e Santos, todos no Estado de São Paulo, e está expandindo para Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

Terminal Multicargas do Porto do Açu oferece soluções integradas door-to-door



Joyce: A participação na Intermodal garante visibilidade nacional e internacional para o porto e gera negócios

O Complexo Portuário do Açu, localizado no Estado do Rio de Janeiro, apresentou a sua infraestrutura na Intermodal 2018. Alguns diferenciais do empreendimento, em operação desde 2014, são sua profundidade, que possibilita a atracação de grandes navios; a criação de uma Zona de Processamento de Exportação (área de livre comércio); e a disponibilidade da retroárea para a instalação de empresas.

Mas o grande destaque do porto na feira foi o Terminal Multicargas (T-MULT), que opera desde 2016, movimentando coque, bauxita, carvão siderúrgico, carga de projetos e carga geral. Em 2017, o T-MULT passou a oferecer soluções de logística integradas door-to-door para granéis sólidos – porto/armazenagem/transporte. Este tipo de operação movimentou, em seu primeiro ano, mais de 300 mil toneladas. O terminal também realiza operações multimodais, utilizando um terminal de transbordo instalado a 300 km do porto.

O T-MULT conta com 500 metros de cais, sendo 340 metros operacionais; 160.000 m² de área alfandegada; e capacidade anual de movimentação de granéis sólidos e carga geral

Profissionais do setor marítimo do Brasil receberão treinamento do Porto de Antuérpia



Assinatura do memorando: À esquerda, **Marc Van Peel**, encarregado municipal do porto de Antuérpia; à direita, com o memorando em mãos, o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, **Maurício Quintella**

A Intermodal 2018 foi o local escolhido por autoridades do Brasil e representantes do Porto de Antuérpia para a assinatura de um memorando de entendimento sobre o treinamento de profissionais do setor marítimo brasileiro. No dia 13 de março último, o documento foi firmado pelo ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, e pelo encarregado municipal do Porto de Antuérpia, Marc Van Peel, entre outros nomes.

O memorando descreve a iniciativa de tornar a atuação e a gestão portuária do Brasil ainda mais profissional a partir da disponibilização do know-how do Porto de Antuérpia, localizado na Bélgica. Com essa finalidade, será realizada uma série de seminários em dois centros de treinamento já ativos no país, um em São Paulo e outro em Alagoas, que serão reformados.

Os cursos customizados e os palestrantes serão de responsabilidade da APEC – Antwerp/Flanders Port Training Centre, entidade subsidiária do Porto de Antuérpia que oferece treinamentos há quase 40 anos, comparti-

lhando especialização marítima e logística com outros países. “A APEC é bastante conhecida nos círculos portuários brasileiros, uma vez que mais de 660 profissionais do setor marítimo do Brasil já participaram de um seminário ou outro tipo de treinamento em Antuérpia,” comentou Kristof Waterschoot, diretor administrativo do centro.

A mão de obra do Porto de Antuérpia é reconhecida mundialmente por seus altos padrões de qualidade, produtividade e segurança, graças à contínua instrução de seus funcionários. Segundo Waterschoot, será desenvolvido um programa sob medida para os estivadores brasileiros, que precisam ser treinados.

“Este assunto está em pauta há alguns anos e o governo brasileiro considera importante financiar essa ação, que irá aumentar a capacidade técnica dos operários portuários e gerentes”, afirmou Yves Lapere, adido econômico e comercial do governo de Flandres (região no norte da Bélgica). “Profissionais brasileiros do setor também serão treinados para se tornarem professores”, contou.

de aproximadamente 4 milhões de toneladas. Com 14,5 metros de profundidade, o terminal atualmente está homologado para receber embarcações com calado de até 13,1 metros.

Joyce Mercês, especialista em parcerias estratégicas do Porto do Açu, explicou que

a participação na Intermodal garante visibilidade nacional e internacional. “Durante o evento, temos a oportunidade de aprender melhores práticas e de apresentar nossos serviços aos principais players, que são potenciais clientes e parceiros.”

DHL destacou ações de logística e sustentabilidade



A DHL apresentou opções para redução de carbono e aprimoramento da eficiência nas cadeias logísticas

Durante sua participação na Intermodal, a DHL Global Forwarding apresentou opções para redução de carbono e aprimoramento da eficiência nas cadeias logísticas. Migração para o modal cabotagem, ferramentas para medir emissões de gases, logística para a indústria de energia renovável e sistema de gestão preditiva de riscos estiveram entre as soluções destacadas em seu estande. Em linha com a matriz alemã, a meta da DHL é neutralizar as emissões de CO₂ em suas atividades até 2050.

Na ocasião, os visitantes puderam participar de um game de realidade virtual, manipulando as cargas e o tipo de transporte para alcançar a

opção mais eficiente à operação. No Tech Corner (Canto da Tecnologia) montado no espaço, foi possível testar o Online Freight Quotation, ferramenta de cotação e booking online para transporte de cargas aéreas internacionais que permite fazer cotações na hora, de forma simples.

A ferramenta se conecta ao DHL Interactive, portal de atendimento ao cliente da DHL Global Forwarding, que também fornece o rastreamento da carga e relatórios de embarques personalizados. Essa solução é fácil de usar e está disponível em mais de 40 países. Com esse novo recurso, exportadores e importadores podem cotar fretes ou reservá-los a partir

de um computador ou de qualquer dispositivo móvel. A solução é oferecida para cargas aéreas gerais de até 2.000 kg, mediante as opções Air Connect e Air Economy da DHL. Em breve, essa funcionalidade será oferecida para fretes marítimos LCL (carga fracionada).

Com relação à cabotagem, a empresa salientou o grande potencial do modal, principalmente para trechos longos. Além disso, esse tipo de transporte chega a usar oito vezes menos combustível do que o rodoviário e emite 323% menos CO₂. Com mais de 8.000 km de costas navegáveis, o Brasil apresenta 80% da população e 70% das indústrias a menos de 200 km da costa, o que evidencia ainda mais seu potencial. Em 2017, este segmento na DHL cresceu 18%, com destaque para embarques nas áreas de química e alimentos e bebidas. Para atender à crescente demanda, a DHL abriu um escritório em Itajaí, SC.

Segundo Patricia Starling, Marketing e Sales Director, esta edição da Intermodal foi ótima. "Recebemos a visita de um público mais engajado, entusiasmado com a melhora da economia. As empresas estão trabalhando com uma visão mais positiva, o que refletiu na feira e, claro, nos negócios da companhia", finalizou.

CD Brasil completa 30 anos oferecendo serviços de fumigação

Especializada em tratamentos fitossanitários e controle de pragas urbanas, a CD Brasil Fumigações é uma empresa de origem argentina que completa 30 anos em 2018. A fumigação é um procedimento usado em todo o mundo para erradicar pragas que infestam todos os tipos de bens, mercadorias, armazéns e veículos, incluindo navios e suas cargas.

Na Intermodal, a gerente Melissa Marques explicou que, entre os serviços oferecidos, está a fumigação em porão de navio, realizada em alguns granéis que saem do Brasil e que entram nele. "O fumigante precisa agir por 10 dias, e isso ocorre em trânsito. Mesmo que a viagem leve menos dias, o porão só poderá ser aberto após o período necessário para que o produto tenha efeito sobre a mercadoria", contou.

O tratamento fitossanitário de commodities agrícolas em embarcações marítimas é uma medida determinada pelo Ministério da Agricultura, Pe-

cuária e Abastecimento – MAPA e realizado apenas por empresas credenciadas, como a CD Brasil, que está autorizada a emitir os respectivos Certificados de Tratamento, conforme prevê a Norma Internacional para Medidas Fitossanitárias no 15. Em 2017, a empresa bateu o recorde de 550 navios fumigados, o que representa, aproximadamente, 35 milhões de toneladas de grãos fumigados.

A CD também utiliza câmaras de lonas para fumigações em pontos de ingresso e egresso de mercadorias, onde não esteja disponível a infraestrutura rígida para a fumigação e seja preciso atender às exigências fitossanitárias internas a dos países importadores. A câmara formada por esse material adapta-se ao formato da carga a ser tratada e permite dimensionar, sem excessos, a quantidade de fumigante a ser aplicado.

Outros serviços oferecidos são: desinfecção de porões, recirculação, tratamento líquido/spray, fu-



A fumigação é um procedimento usado para erradicar pragas que infestam todos os tipos de bens, mercadorias, armazéns e veículos

migação em contêiner e tratamento térmico de paletes. A companhia conta com ampla estrutura nos principais portos brasileiros: Rio Grande, RS; São Francisco do Sul e Imbituba, SC; Paranaguá e Antonina, PR; Santos, SP; Salvador, Ilhéus e Caboto, BA; Vitória, ES; Santarém e Barcarena, PA; São Luís (Itaqui e Ponta da Madeira), MA; e Itacotiara, AM.

Posidonia investe na navegação de cabotagem com transporte de produtos químicos



Abrahão destacou o transporte de bauxita realizado pela Posidonia: “poucas empresas atuam nesse nicho”

A Posidonia aproveitou a Intermodal para mostrar os bons resultados obtidos com o transporte de cargas na costa brasileira, especialmente produtos químicos e granéis sólidos. Ao longo de 2017, afretou 15 navios para transportar 1 milhão de toneladas de produtos químicos, biocombustíveis e derivados de petróleo para grandes indústrias brasileiras.

No ano passado, a companhia também começou a atuar no transporte de bauxita, uma das principais cargas da cabotagem. Em apenas um ano, transportou 330 mil toneladas da rocha. “Transportar bauxita na cabotagem brasileira é uma operação altamente complexa, que requer expertise e um alto grau de qualidade. Além disso, o embarcador precisa manter contínuo o recebimento do mineral e garantir o abastecimento de sua unidade de processamento. São poucas as empresas no país que atuam nesse nicho e a Posidonia é uma delas”, afirmou Abrahão Salomão, sócio da Posidonia. Para ele, o grande diferencial da empresa é o custo. “Conseguimos operar este tipo de carga com excelência e preço diferenciado. É a comprovação de que é possível trafegar pela costa brasileira com uma política de preços mais justa e competitiva”, disse. A companhia brasileira tem avançado na construção de seu navio Posidonia Bravo, cuja previsão de entrega é até 2019. Será uma embarcação multipropósito com capacidade para 2,7 mil toneladas e que deverá atender a demanda de cargas especializadas para os projetos de infraestrutura.

A empresa atua em seis segmentos: armação, administração e operação de navios (ship management); transporte feeder de contêineres; transporte de granéis sólidos e líquidos; transporte de carga geral e veículos; operação de apoio marítimo e transporte de projetos especiais.

Toledo do Brasil expôs soluções de pesagem para o mercado logístico

A Toledo do Brasil aproveitou a Intermodal para apresentar suas soluções aplicáveis às necessidades das operadoras de terminais portuários e empresas de logística, em geral. “Para oferecer às empresas mais eficiência nos terminais e portos, mostramos soluções que ajudam a reduzir roubos e dar mais velocidade às pesagens”, disse Paulo Eric Haegler, diretor presidente.

Na área de cubagem, a empresa apresentou o dimensionador portátil CSN110, que disponibiliza informações de peso, dimensões, volume e cálculo de frete. Projetado para ambientes de indústria e logística, com proteção de silicone para quedas de altura de 1,5 m, pode operar com diversas balanças aprovadas pelo Inmetro. Possui design para cubagem e manuseio adequado a volumes, e software de integração com comunicação em diversos ERP’s do mercado.

Outro destaque foi a balança para o setor ferroviário Trainweigh, capaz de pesar em movimento, deixando a linha férrea livre para circulação. A pesagem dinâmica torna o processo mais rápido, pois não é preciso parar o trem e desconectar o vagão a ser pesado. Além disso, a tecnologia da Trainweigh permite o controle de peso por eixo e por roda, fornecendo relatórios que podem ser utilizados para evitar acidentes por tombamento ou descarrilamento de vagões com carga mal distribuída, evitando o desgaste dos trilhos com o excesso de peso (de um lado só ou no total).

A empresa também expôs a balança transpaleta PL-3000, com capacidades para 1000 e 2000 quilos. Ideal para paletes de padrão brasileiro e europeu, pode ser usada, por exemplo, nos CD de supermercados, para conferir o peso dos produtos, evitando ter de levar a carga até uma balança.

Falando sobre o e-commerce, que está em



Pozzobon e Haegler: A empresa apresentou várias soluções para operadoras de terminais portuários e empresas de logística

constante crescimento, Célio Pozzobon, responsável por soluções, disse que as empresas do setor estão cada vez mais se equipando com tecnologias que ajudem no processo de pesagem e dimensionamento. De acordo com ele, antigamente, era comum não conferir o peso dos produtos, confiando no fornecedor, mas, hoje, isso é fundamental para os negócios da empresa, pois influencia na rentabilidade. “Há diferenças de até 25% do valor informado.”

Com relação à Intermodal, esta foi a melhor edição dos últimos três anos, segundo Haegler. “O novo local é ótimo, com ambiente climatizado, agradável e com estacionamento seguro”, disse. Sobre as expectativas de negócios, revelou que a Toledo do Brasil espera crescer 10% neste ano em comparação ao ano passado. “Já no primeiro bimestre deste ano, crescemos 15% em relação ao primeiro bimestre de 2017”, finalizou. ■



VEJA MAIS SOBRE A INTERMODAL 2018:

Na revista **Logweb 188**, de **abril de 2018**

Na revista **Logwe Digital** número 17, de **abril de 2018**

TODAS DISPONÍVEIS NO PORTAL LOGWEB

Integração: a automação de processos na cadeia logística



Jefferson Castro

Gerente de Produto da Atech, empresa do Grupo Embraer. Graduado em Engenharia Mecânica Industrial pela Escola de Engenharia Industrial, mestre em Engenharia pela Unesp, com especialização em Gestão da Cadeia de Suprimentos e Logística pelo MIT, ocupou diversas posições na Embraer em sua trajetória profissional, como engenheiro de desenvolvimento de processos e engenheiro de vendas.

Um problema evidente no atual cenário da gestão logística no Brasil é o fato de existirem empresas com sistemas que fazem o tracking parcial da cadeia, que é o acompanhamento de um determinado item nas etapas de cada processo. Ou seja, para ter a visibilidade total, as empresas atualmente precisam adquirir ou consultar diversos sistemas, sendo que, em alguns casos, eles ainda fazem o papel apenas de consulta e não possuem vínculo com a operação real.

Nesse contexto, o processo fica mais demorado e, o que é pior, mais burocrático e com finalização comprometida. Por exemplo: uma empresa envia um material para o transportador rodoviário, o qual ainda vai passar pelo agente, transportar de modo marítimo ou aéreo e depois passar novamente por outro transportador rodoviário até a entrega ao destinatário. A documentação também toma um caminho para os responsáveis pelo recebedor, passando pelos transportadores, despachantes e órgãos de controle. Em uma situação como essa, o gestor é obrigado a acessar muitos sistemas e, no meio do caminho, se o material for transferido de um contêiner para outro, é necessário saber o número do contêiner, depois o número da ordem de serviço para acessar a localização do material e para onde ele foi transferido. É imprescindível fazer esse acompanhamento passo a passo nos mínimos detalhes, mas, ao mesmo tempo, é algo muito complicado e nem sempre preciso.

Somam-se a isso os possíveis imprevistos, tais como extravios, que podem gerar um custo extra para acionamento da transportadora que vai coletar um material no porto. Mesmo que aconteça a coleta, ainda há o risco de nem ser possível prosseguir com o transporte até o destino correto.

Em pleno século XXI e em época que a tecnologia domina todas as áreas da economia mundial, é contraditório demais (e lamentável) termos um cenário de falta de visibilidade do fluxo de informações.

A solução para que as empresas que lidam com cadeia logística passem a ter visibilidade total é a adoção do processo automatizado para gerenciar, de forma

consolidada, as operações e informações de tudo que for relacionado a "movimento" (produção, armazenamento, transporte e distribuição de material).

Essa automação permite a identificação de um problema antes mesmo de o material ser remetido. Se for importado, a prevenção se torna ainda mais estratégica, pois gera maior redução de custos em relação a produto nacional e evita a exposição da empresa a uma auditoria rígida, que colocaria em risco sua operação.

Neste cenário, também devemos nos atentar às demandas da logística 4.0, que exigem muito mais das empresas em termos de rastreabilidade do material. Os sistemas não podem mais ser desconectados. Mais uma vez, o caminho é adotar um sistema que esteja integrado a um processo automatizado de logística. Quanto mais informações e conhecimento logístico for possível agregar por meio da visibilidade, maiores e melhores são as condições para a tomada de decisão nas empresas.

Por fim, outro ponto importante é o erro do excesso de "proteção da informação", pois muitas empresas ainda têm receio de abrir os dados e permitir que outra companhia tenha acesso. Mas essa cultura é antiga, é preciso quebrar esse tipo de barreira. Até porque dá para "proteger a informação sem escondê-la". Exemplo: o compartilhamento de informações entre os sistemas por meio da automação de processos internos para criar estatísticas do negócio é uma maneira de compartilhamento sem exposição, com o benefício de gerar ganhos reais de eficiência e colaboração. Esse é outro problema que pode ser resolvido com a automação. ■

A bordo do navio Sebastião Caboto, Cte. Daisy lidera tripulação de 19 homens

Nascida em Belém, PA, Daisy Lima da Silva, de 37 anos, é um exemplo de liderança. Formada pela Marinha Mercante, ela está há 12 anos na Aliança Navegação e Logística, onde galgou degraus – 2º piloto, 1º piloto e imediato – para chegar, há três anos, ao posto de comandante do navio de cabotagem Sebastião Caboto.

Casada há dois anos com o Cte. Souza, do navio Bartolomeu Dias, a profissional se divide entre os 56 dias em mar, a visita à mãe no Pará e à sua casa em Fortaleza, CE, no período de folga. “Sempre tive bons exemplos e muito incentivo para crescer na profissão. A Aliança também nos apoia ao conciliar o meu período de trabalho a bordo com o mesmo do meu marido”, revela.

A única comandante feminina da Aliança Navegação e Logística trabalha com uma tripulação de 19 homens na rota Manaus (AM) – Itapoá (SC). “No início da minha carreira profissional, havia uma certa desconfiança se eu conseguiria realmente desempenhar aquele papel. Com tempo, você mostra que pode, ganha a confiança da equipe e conquista a admiração.”

Para a comandante, um dos principais desafios nesta função é gerenciar a emoção dos marítimos. “Há uma convivência muito forte, as pessoas compartilham histórias diferentes, querem ouvir a sua opinião. Você acaba exercendo um pouco de psicologia in loco”, comenta.

Com relação à saudade, Daisy diz que tenta superá-la com o contato via ce-



Formada pela Marinha Mercante, ela está há 12 anos na Aliança Navegação e Logística

lular ou pela internet. “É um jogo de xadrez emocional. Ao mesmo tempo em que é bom ter notícias, a saudade também aumenta.”

Uma das experiências mais importantes de sua carreira foi a atuação como imediato e comandante do então navio Aliança Energia, especializado em cargas de projeto, ou seja, cargas de grandes dimensões, que exigem um cuidado todo especial tanto no embarque quanto no desembarque. “Atuar neste navio foi um presente que a Aliança me deu, pois conquistei uma maturidade muito grande”, emociona-se.

Para Daisy, o fato de ser comandante é uma grande responsabilidade, pois

cabe a ela estimular outras mulheres a assumirem cargos de liderança na navegação. “A Aliança conta, atualmente, com muitas profissionais competentes, que poderão ter uma ascensão importante nos próximos anos.”

Para quem deseja seguir a carreira marítima, ela dá uma dica: estudar muito. Como comandante, é preciso conhecer muito sobre a legislação brasileira, pois este profissional assume o papel de “representante do dono do navio”, sendo responsável pela segurança da tripulação, da carga e do meio ambiente. “Para quem realmente quer se dedicar, as chances são muito boas para a liderança feminina”, complementa. ■

Adriana Bueno conta os benefícios alcançados pela Ypê com o uso da cabotagem



“O modal possibilita a flexibilização de prazos de envio e recebimento devido os free-times com os quais operamos nos portos de origem e destino”

A Ypê, um dos maiores players do setor de higiene e limpeza, pertencente à Química Amparo, com sede na cidade de Amparo, SP, utiliza há mais de 10 anos o serviço de cabotagem para suas operações de transferência e venda direta. A partir de um planejamento logístico mais elaborado, o objetivo da empresa é organizar o fluxo de armazenagem e garantir mais fluidez na chegada dos produtos junto a seus clientes – atacadistas/varejistas – nas regiões Norte e Nordeste, além de seu CD em Simões Filho, BA.

Quem conta mais sobre essa operação é Adriana Bueno, gerente nacional de Transportes da Ypê. Engenheira e pós-graduada em Logística e Gestão de Negócios, possui 17 anos de carreira, tendo atuado em empresas como Grupo Pão de Açúcar, Monsanto, Mars e McDonald's.

Modal Marítimo: Quais as principais vantagens que a cabotagem traz à empresa?

Adriana Bueno: As vantagens estão atreladas ao nosso planejamento de demanda de transferências entre unidades. Podemos ter um período de maior intensidade de fluxo de envios conforme nossas capacidades de execução em CDs para expedição e recebimento. O modal possibilita a flexibilização de prazos de envio e recebimento devido aos free-times com os quais operamos nos portos de origem e destino.

MM: Quais as empresas parceiras da Ypê no modal marítimo?

AB: Hoje temos homologadas as empre-

sas Aliança Navegação e Logística, Log-In e Mercosul Line, porém, operamos com a Aliança nesse modal por sua capacidade de expedição versus o volume que nós expedimos nessa modalidade de frete.

MM: Como a empresa avalia o serviço prestado pela Aliança?

AB: A empresa entende o nosso negócio e presta um serviço capaz de alavancar as vendas em regiões mais distantes de atendimento.

MM: Como é feito o planejamento logístico para essas operações?

AB: Com relação às cargas de transferência entre unidades, temos maior fluxo de concentração de embarques em períodos do mês menos concorrentes com os fluxos de vendas. Para as cargas de vendas, o planejamento dos embarques se dá entre as datas estimadas de entrega aos clientes e o lead time total de atendimento do pedido, através de cálculo reverso em dias, já que falamos de uma operação com alto nível de pontualidade nos carregamentos e entregas.

MM: Quando o navio chega ao seu destino, como a carga segue até o cliente?

AB: Contratamos com nosso provedor o serviço porta-a-porta, ou seja, ele já converte a carga para rodoviário para a conclusão da entrega às nossas unidades e/ou clientes finais.

MM: A que a Ypê credita o aumento no volume de transferências nos últimos anos?

AB: Creditamos o aumento de volume

no modal marítimo ao nível de serviço, tanto na coleta quanto na entrega, ao aspecto sustentável do modal e por muitos de nossos clientes estarem adequando suas estruturas para recebimento via cabotagem.

MM: A Ypê tem previsão de aumentar as praças atendidas pelo modal?

AB: Sim, há oportunidades de atendermos outras praças, conforme nosso provedor amplie sua estrutura e capacidade. Hoje, um percentual significativo da operação Ypê é realizado pelo modal marítimo. A expectativa é ampliar o volume nos próximos dois anos.

MM: Fale sobre as ações de sustentabilidade que a empresa participa e qual a relação disso com o uso do modal marítimo.

AB: A sustentabilidade é outra vantagem do modal marítimo, que emite índices bem menores de CO₂. Isso é de grande valor para a empresa, que participa do Programa Logística Verde Brasil e também tem ações de sustentabilidade em associação com o Instituto Akatu, organização não governamental sem fins lucrativos que trabalha pela conscientização e mobilização da sociedade para o consumo consciente.

MM: Como os clientes avaliam o uso do modal marítimo pela Ypê?

AB: De forma positiva, pois atende às suas expectativas. As entregas dentro do prazo estão em 95% de nível de serviço percebido pelo cliente.

MM: Como a Ypê avalia seu relacionamento com as empresas de transporte parceiras?

AB: Um relacionamento maduro, com bastante alinhamento, com indicadores de nível de serviço claros e objetivos através do Programa de Excelência em Transportes Ypê, que avalia mensalmente os transportadores, com planos de ação estruturados, e reco-



nhece os melhores por modalidade, conforme divulgado pela *Logweb*.

MM: Como é atualmente a estrutura da Ypê?

AB: Nossas instalações operacionais e administrativas estão localizadas em Amparo, cidade que nos abrigou desde

o início e contribuiu de maneira fundamental com o nosso desenvolvimento. Com o processo de crescimento e expansão dos negócios, também passamos a possuir unidades em Salto, SP, Simões Filho, BA, Anápolis e Goiânia, GO, cidades em que estabelecemos o mesmo tipo de compromisso. ■

A importância do seguro de cargas nos casos de incêndio em embarcações

O transporte de cargas internacional, principalmente o marítimo, é passível de uma série de sinistros por conta da sua natureza, mas nenhum deles é tão delicado quanto um incêndio a bordo. Se a tripulação não conseguir controlar o fogo, ele pode se espalhar, comprometendo não apenas toda a carga, mas a própria estrutura do navio e a vida da tripulação. Dependendo da sua localização no globo, a embarcação pode ficar à deriva vários dias sem ajuda externa.

Esses incêndios podem ser gerados por vários motivos. Segundo os gerentes de transportes da Argo Seguros, Mariana Miranda e Ivor Moreno, os indícios dos últimos casos ocorridos são de mercadorias acondicionadas inapropriadamente no navio por falta de informações do dono da carga. “Estas mercadorias suscetíveis à combustão não poderiam ser acondicionadas em locais com temperatura elevada, por exemplo”, contam.

A causa mais comum dos acidentes com navios de carga tem relação com avarias diversas nos contêineres e, conseqüentemente, nas mercadorias. Outros riscos menos frequentes geram perdas mais vultosas, por exemplo, queda de contêiner no mar, colisão entre navios, incêndio, fortes tempestades, encalhe, entre outros. “Pela baixa frequência, os importadores e exportadores não se preocupam com estes riscos. Porém, ainda que os navios estejam cada vez mais preparados tecnologicamente, as viagens continuam sendo são longas e complexas, muitas vezes atravessando oceanos com riscos diversos”, conta Ivor. Em 2017, os acidentes com embarcações – como explosão, incêndio, e colisão – aumentaram em torno de 13% no merca-



do mundial. “Infelizmente este tipo de acidente está se tornando cada vez mais comum, justamente pelo incremento do comércio internacional, gerando mais tráfego marítimo”, expõe Mariana.

A prova mais recente que esses acontecimentos são mais comuns do que parece aconteceu em março último. Uma explosão seguida de incêndio em um dos maiores e mais modernos navios de cargas do mundo, o Maersk Honam, interrompeu o trajeto da embarcação, que seguia de Singapura para Suez, pelo mar da Arábia. Em 2015, outro acidente envolvendo navio de cargas chamou a atenção do

mundo. O Maersk Londrina, um porta-contêineres que fazia a linha regular entre portos asiáticos e brasileiros, sofreu explosão seguida de incêndio em um dos seus porões. A embarcação teve 15 contêineres destruídos pelo fogo e outros 332 avariados.

Os gerentes da Argo explicam que o processo que envolve o combate ao incêndio em embarcações não é simples. Geralmente o navio está em alto mar com difícil acesso, a tripulação solicita socorro ao porto mais próximo, mas o deslocamento pode demorar horas ou dias, dependendo de onde esteja, agravando as perdas.

Normalmente, o trabalho é efetuado por um navio preparado para combater o incêndio, mesmo assim esta ação pode levar dias para ser concluída. Seus custos serão integralmente absorvidos pela empresa dona do navio, que poderá repassar aos donos das mercadorias caso se declare Avaria Grossa.

Avaria Grossa é um termo do direito marítimo internacional que se define conforme as Regras de York e Antuérpia, Regra A: "Há um ato de Avaria Grossa quando, e somente quando, qualquer sacrifício ou despesa extraordinária e intencional é razoavelmente efetuado ou incorrido para a segurança comum, com o propósito de preservar do perigo a propriedade envolvida em uma aventura marítima comum." Isto quer dizer que ao dono do navio é facultado o direito de determinar Avaria Grossa para combater um risco iminente ou em ocorrência de danos à embarcação e às cargas. A determinação de Avaria Grossa significará que todos os proprietários de bens que estão na viagem participarão na divisão dos custos deste combate.

Quando declarada uma Avaria Grossa, os importadores ou exportadores sem seguro de transporte terão de efetuar um depósito na conta do dono do navio, correspondente ao valor definido de sua participação, geralmente entre 2% e 10% do valor da carga embarcada, mais o custo do frete. Do contrário, mesmo que não haja quaisquer danos em suas cargas, não as receberão. "Com isso, recomendamos que os responsáveis por importação e exportação jamais devem realizar o transporte de suas cargas sem a contratação de uma apólice de seguro de transporte internacional, que em suas condições dará ampla cobertura a essas perdas", ressaltam os gerentes.

Além do depósito dos recursos, o procedimento em si também é bastante complexo. Deve-se reunir diversos documentos que precisam ser apresentados ao regulador de avaria, normalmente um escritório advocatício internacional

especializado em direito marítimo. Neste sentido, a seguradora assume todo o processo das mercadorias seguradas.

Cultura

Apesar dos riscos expostos, os gerentes da Argo dizem que as empresas brasileiras ainda não possuem a cultura de se proteger, o que faz a contratação deste seguro atingir menos da metade de seu potencial. "Como os eventos que causam perdas vultosas ou os em que avaria grossa é determinada não são comuns, as empresas não se preocupam com estes riscos e estão expostas às consequências destes eventos", contam. Vale lembrar que, por se tratarem de operações em âmbito mundial, as condições de seguro disponíveis no Brasil são as mesmas das existentes no exterior, com custos competitivos. Com os acidentes, as perdas podem atingir até 100% do valor da carga mais as despesas da operação (frete, impostos, custos logísticos gerais e lucros). "Para representar numericamente, imaginemos um seguro contratado sob uma proteção de R\$ 1 milhão poderá ter seu custo em torno de R\$ 5 mil, ou seja, menos que meio por cento do valor da mercadoria", demonstra Ivor.

Como acertar na escolha

Para escolher a seguradora ideal para a operação, os gerentes da Argo sugerem considerar estrutura, agilidade no atendimento e respostas do dia a dia, rapidez na análise de sinistros e se as condições que estão sendo negociadas atendem a operação.

Sobre a escolha do tipo de cobertura, Mariana diz que o seguro de transporte internacional é bem amplo e permite amparar diversas situações logísticas que podem ocorrer, como, por exemplo, transbordo e desvio de rota, mercadorias em devolução ou redespachadas, classificação de navio, carga e descarga, entre outras. "Por este motivo, a importância da seguradora em adequar as necessidades das coberturas conforme as mercadorias e operação de



Mariana: "Em 2017, os acidentes com embarcações – como explosão, incêndio, e colisão – aumentaram em torno de 13% no mercado mundial"



Ivor: "Um seguro contratado sob uma proteção de R\$ 1 milhão poderá custar R\$ 5 mil, ou seja, menos que meio por cento do valor da mercadoria"

cada importador ou exportador", declara. Fundamental ressaltar que o seguro não se limita a repor apenas a perda financeira de uma mercadoria danificada – podem ser incluídos os custos com o frete, despesas diversas, impostos e até possíveis lucros não realizados devido à perda da carga. E em caso de sinistro, as seguradoras responsáveis irão intermediar e coordenar todas as medidas de proteção às cargas seguradas. Há também serviços adicionais, como avaliação do Termo de Faltas e Avarias, vistorias no Brasil ou exterior, assistência ao embarque ou desembarque de cargas críticas, auxílio na emissão de cartas protestos e procedimentos, etc. ■



CONECTAR LUGARES,
PESSOAS, MERCADOS
E CLIENTES, LEVANDO
NAVEGANTES PARA O
MUNDO, COM EFICIÊNCIA,
SEGURANÇA E COMPETÊNCIA.

ISSO É SER
PORTONAVE



PORTONAVE