

**Infra-estrutura Portuária na Eficiência Logística
Porto de Santos**

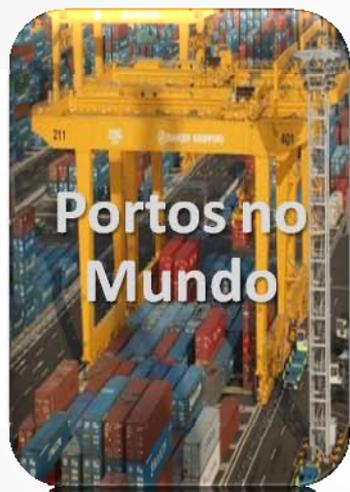
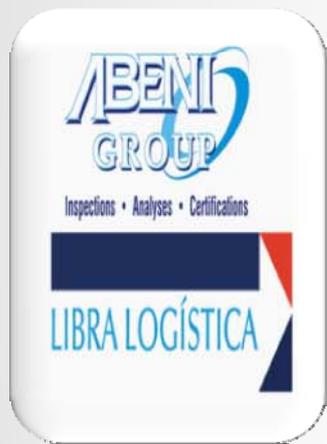


Inspections • Analyses • Certifications

LIBRA LOGÍSTICA

André Rodrigues – ABENI Group

Sergio Magallon - Libra Logística





Fundada em 1998, a empresa revelou-se como a mais inovadora em seu segmento e evoluiu na prestação de novos serviços.

ABENI Group combina serviços multimodais de:



Despacho Aduaneiro



Operações Portuárias



Certificação



Laboratório

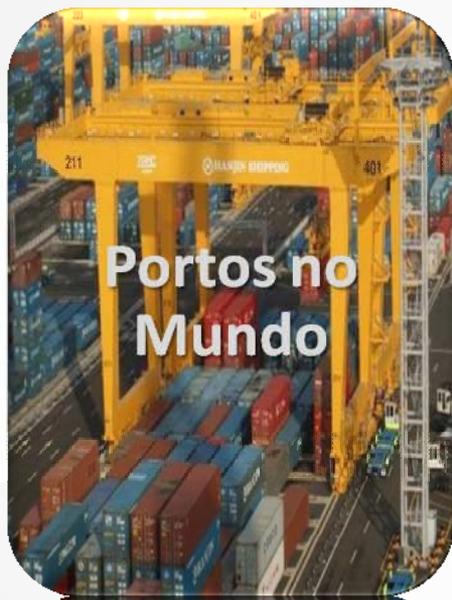


Monitoramento e Gerenciamento de Garantias - CMA

Empresa credenciada pelos mais reconhecidos órgãos internacionais



Member of *The Sugar Association of London*



Portos pelo Mundo...



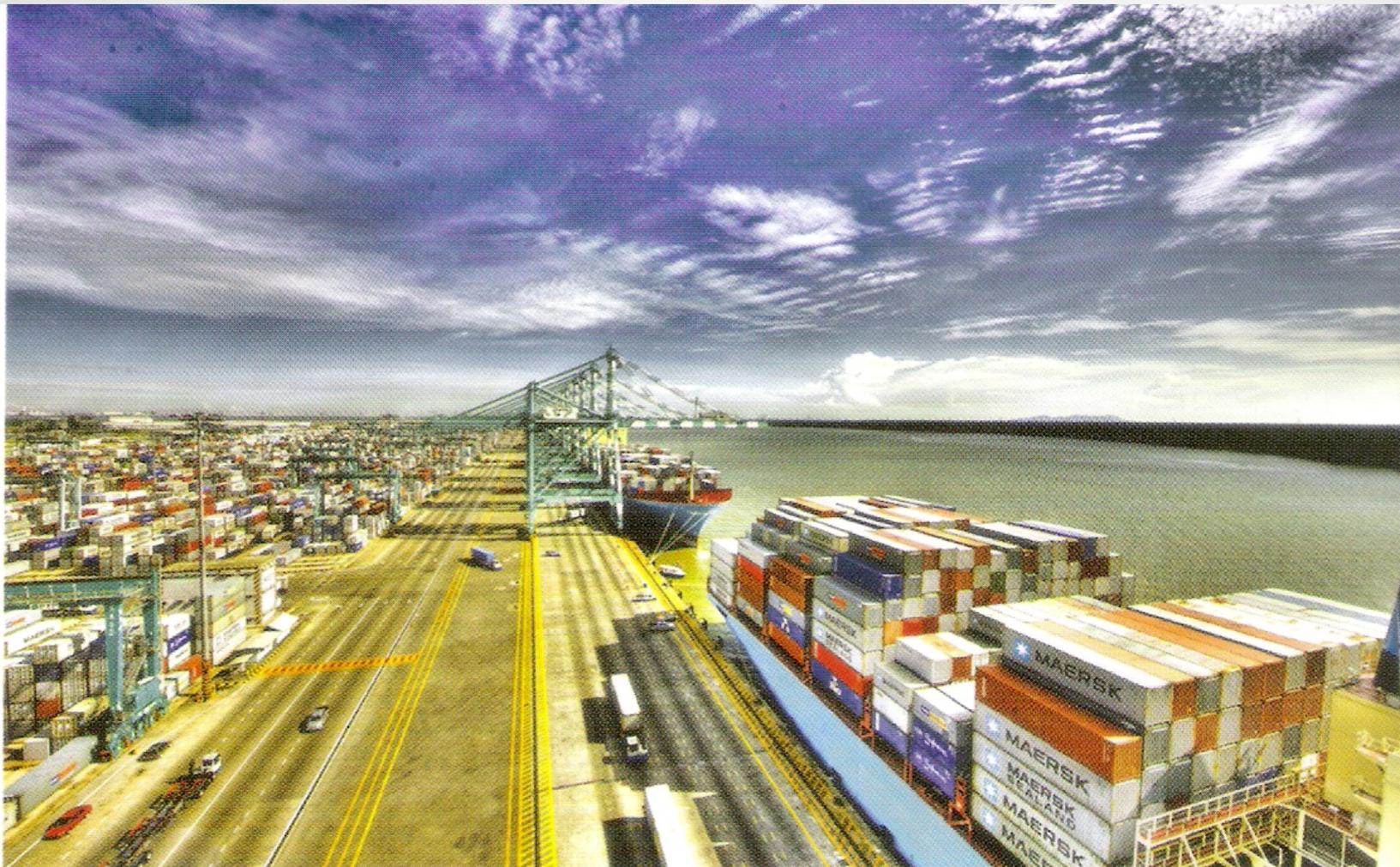
Hanjin Busan - Korea – 700.000 m² / 3 Berços / Calado 18 m / Navios para 10.000 TEU'S / Acesso Multimodal

Portos pelo Mundo...



Hanjin Busan - Korea

Portos pelo Mundo...



Tanjung Pelepas - Malasia = 3,6 Km de cais , 8M TEU/ano / 200.000 m2 de armazéns

Portos pelo Mundo...



Tanjung Pelepas - Malásia

Portos pelo Mundo...



Xiamen / China – 650.000 m2 de área / 1.300 m2 de cais / Calado 17 mts

Portos pelo Mundo...



Dalian Container Terminal / China – 1,8 Mi m² / Multimodal / 300.000 m² de armazéns cobertos

Portos pelo Mundo...

Porto País TEUs (milhares) - 2008

1	<i>Singapore</i>	-	<i>Singapura</i>	29.973
2	<i>Shanghai</i>	-	<i>China</i>	28.006
3	<i>Hong Kong</i>	-	<i>Hong Kong</i>	24.494
4	Shenzhen	-	China	21.426
5	Busan	-	Coréia do Sul	13.420
6	Dubai	-	Emirados Árabes	11.800
7	Guangzhou	-	China	11.001
8	Ningbo-Zhoiusan	-	China	10.933
9	Rotterdam	-	Holanda	10.783
10	Qingdao	-	China	10.020
11	Hamburgo	-	Alemanha	9.700
Total.....				181.616
16	Los Angeles	-	EUA	7.849
41	Santos	-	Brasil	2.674
Só por curiosidade (Top 11).....China				105.790

Sistema Portuário Nacional

Com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o Brasil possui um setor portuário que movimentava anualmente cerca **de 700 milhões de toneladas** das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de **90% das exportações**. O modal aquaviário possui um dos menores custos para o transporte de cargas no Brasil, perdendo apenas para o transporte dutoviário, de acordo com estudos desenvolvidos pela Coppead (Instituto de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ).

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão à iniciativa privada.

Os portos fluviais e lacustres são de competência do Ministério dos Transportes.

Portos no Brasil...



Portos no Brasil...

O GRANDE PORTO DO BRASIL

Porto de Negócios

Área de Influência

Grande Porto do Brasil

Estado de SP

Oportunidades

Porto no Futuro

25% do comércio exterior

Santos movimentou, por ano, mais de um quarto do valor dos produtos negociados pelo país no mercado internacional. (US\$ 281,2 bilhões em 2007).

2007	Exportação	Importação	TOTAL	%
PORTO DE SANTOS - SP	43,5	28,0	71,5	25,4%
PORTO DE VITÓRIA - ES	13,9	6,7	20,7	7,4%
PORTO DE PARANAGUÁ - PR	11,4	6,5	18,0	6,4%
PORTO DE ITAGUAÍ - RJ	10,2	4,3	14,6	5,1%
AEROPORTO DE VIRACOPOS - SP	3,8	10,1	13,9	4,9%
PORTO DE RIO GRANDE - RS	9,9	3,7	13,6	4,8%
PORTO DO RIO DE JANEIRO - RJ	7,8	5,1	13,0	4,5%
AEROPORTO DE CUMBICA - SP	4,9	7,5	12,5	4,4%
PORTO DE ITAJAÍ - SC	6,3	2,5	8,9	3,1%
URUGUAIANA - RODOVIA - RS	5,5	3,1	8,6	3,0%
VALOR TOTAL	117,2	77,5	195,3	100%

23,8%

(*) - Valor FOB (free on board) Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Porto de Santos-SP



Porto de Santos-SP



Portos no Brasil...



Vitória-ES

Portos no Brasil...



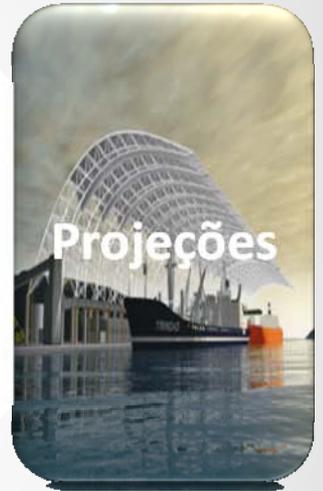
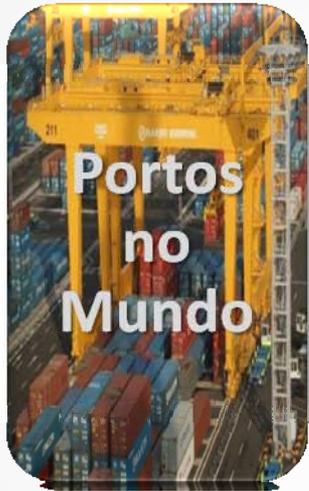
Itajai-SC



Portos no Brasil...



Rio de Janeiro - RJ



Síntese dos Custos Logísticos – Brasil

Transporte* → R\$ 200 bi

Estoque → R\$ 100 bi

Armazenagem → R\$ 22 bi

Administrativo → R\$ 12 bi

Custo Total → R\$ 334 bi

** Somente Transporte Doméstico*

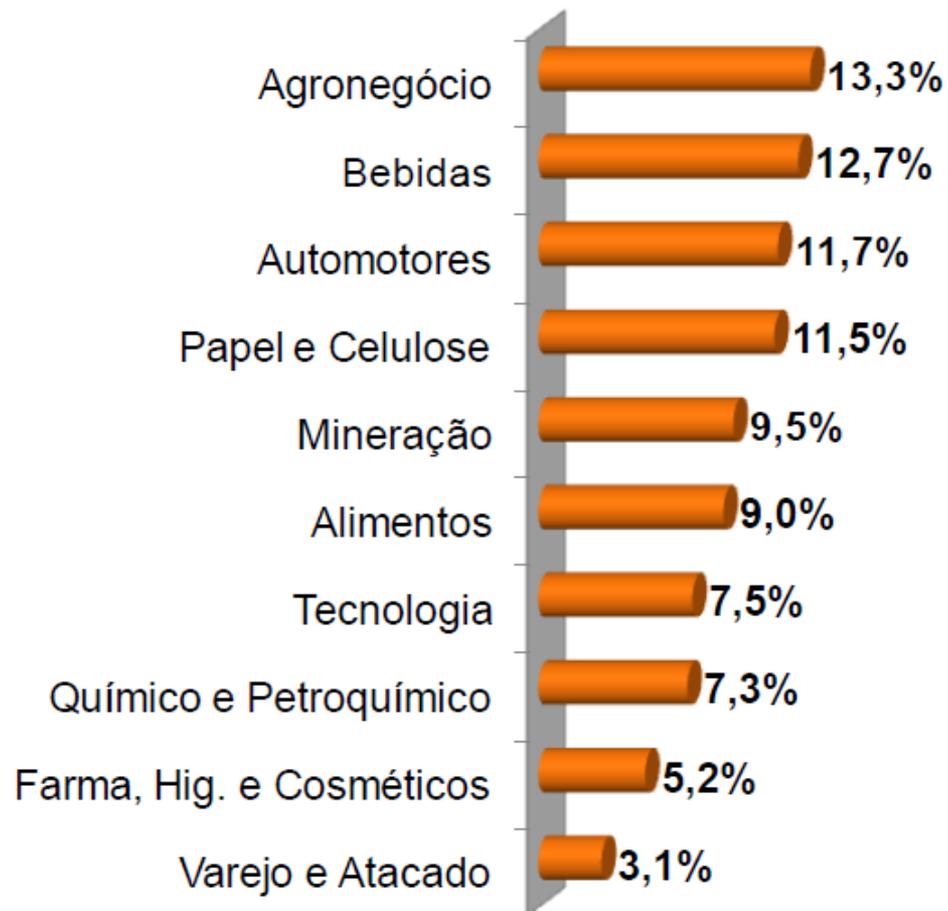
*Custos Logísticos no Brasil -
Ano 2008*

11,6 % do PIB

EUA 8% do PIB

Fonte: Estimativa Instituto ILOS

Percentual dos Custos Logísticos em relação a Receita Líquida, por setor



Competitividade no Brasil

- **Resgate do Tempo Perdido**
- **Redução de Barreiras**
- **Matriz de Transportes**
- **Densidade da Malha Ferroviária**
- **Tipo de carga via ferrovia**
- **Portos – Produtividade e Capacidade para mega navios**

Intermodalidade

- **Redução de custos logísticos (no Brasil > 10% PIB)**
- **Combinação das potencialidades dos diferentes modos de transporte**
- **Reduções de custos:**
 - financeiros,
 - segurança,
 - poluição, como consumo de energia e redução do tráfego rodoviário (impacto ambiental = sustentabilidade)

Competitividade - Resgate do Tempo Perdido:

- **Brasil x Tigres Asiáticos:**

Anos 70: produção Brasileira 3 vezes maior (Coréia do Sul, Malásia e Tailândia).

2005: 1/3 da soma destes países

- **Brasil x Índia e China:**

Anos 80: produção Brasil equivalente a soma da Índia e China

2005: 1/8 da soma destes países

- **Investimentos do Governo Federal em Transportes**

70's – 3% PIB

80's – 2% PIB

90's – 1% PIB

2001 a 2004 – 0,2% PIB

Competitividade Internacional

Em operação desde 13/09/06

ULCS (Ultra-Large Container Ship) Emma Maersk

Estaleiro dinamarquês Odense Steel Shipyard

11.000 TEU's

Maiores navios porta-contêineres até então, do tipo Post Panamax,
eram os **capazes de transportar entre 4.000 a 5.000 TEU's**



Origem – Dinamarca

Comprimento – 396,84 metros

Largura – 63,1 metros

Carga net - 123,200 tons

Motor diesel - 14 cilindros em linha (110,000 BHP)



Competitividade Internacional



11 Gruas operam simultaneamente para a carga e descarga.





Projeções

Plano Nacional de Logística Portuária
(Resumo Executivo – 14/10/2010)

Os portos brasileiros controlam 95% do volume total das importações e exportações brasileiras. Esse número indica claramente a importância do setor portuário para a totalidade do desenvolvimento do país.

Nos últimos anos, devido ao forte crescimento econômico, o Brasil apresentou um considerável aumento no fluxo de mercadorias nos portos (mais de 10% por ano), ficando clara a necessidade de uma preparação adequada do setor portuário para suportar esse crescimento.

Para a elaboração do Projeto foram listadas algumas dificuldades básicas do setor:

- O fluxo de mercadorias nos portos brasileiros, devido às condições econômicas favoráveis, aumentou consideravelmente nos últimos anos e é esperado que cresça mais ainda nos anos que virão. Isso poderia criar sérias limitações na capacidade portuária que, portanto, têm que ser superadas;
- O quadro institucional, em termos de legislação portuária, a qual determina os papéis dos governos nos diversos níveis e da iniciativa privada, é complexo e precisa de uma nova estrutura uniforme, com a concepção de uma divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas; e
- O modelo de gestão pública portuária, que necessita aprimoramento, de forma a fazer com que os portos sejam rentáveis, competitivos, auto-sustentáveis, menos dependentes de fundos externos e mais autônomos.

Para superar esses problemas, a Secretaria de Portos, da Presidência da República – SEP/PR, iniciou a construção do Plano Nacional de Logística Portuária – PNLN como ferramenta de apoio na tomada de decisões e busca de soluções para esses problemas.

O PNLN é, portanto, a concretização da retomada do processo de planejamento dos portos brasileiros, de forma sistêmica e integrada, que possa ser determinante na tomada de decisões do setor público e indicativo para as do setor privado.

O Plano envolve as ações voltadas à expansão e adequação da capacidade portuária nacional, à clara definição das atribuições e dos papéis institucionais dos entes envolvidos nas atividades portuárias e à melhoria da eficiência da gestão dos portos nacionais. São, portanto, objetivos principais do PNLN:

- Expandir a Capacidade do Sistema Portuário do Brasil, de forma compatível com o crescimento esperado da economia nacional e da subsequente demanda por serviços portuários (aspectos de engenharia de transportes);
- Definir claramente a Organização Institucional, para viabilizar uma precisa divisão das funções dos setores público e privado nessa expansão; e
- Melhorar a Eficiência de Gestão (ou o desempenho) dos portos nacionais, tornando-os competitivos, autônomos, lucrativos e auto-suficientes financeiramente, de modo a dependerem menos da mobilização de recursos exógenos e auto sustentáveis do ponto de vista ambiental, permitindo, por exemplo, prevenção de pandemias que possam se alastrar a partir dos portos e regularizando a situação ambiental dos portos nacionais.

Projeções

O PNLP está sendo construído em Cooperação Técnico-Científica e Financeira entre SEP/PR e a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. A gestão prevê ainda uma rede de cooperação com outras instituições públicas e privadas para realização do Plano com a participação mais ampla da sociedade e obtenção de benchmarkings nacionais e internacionais, como por exemplo, o acordo já firmado com o Porto de Rotterdam da Holanda.

O Plano trará o Diagnóstico atual do setor portuário, elaborará Prognósticos (projeções e tendências) para avaliação de cenários com Análises e apresentará o conjunto de proposições de Ações de médio e longo prazo que permitirão a tomada de decisões fundamentadas em seis principais áreas temáticas: infraestrutura; superestrutura e operações; logística e hinterlândia; economia e finanças; gestão; e meio ambiente.

Além do Plano Setorial Nacional, o PNLP apresentará Planos Diretores Estratégicos (Master Plans) para 12 Portos Públicos considerados de importância estratégica nacional (Santarém, Vila do Conde, Mucuri e Pecém, Suape, Salvador e Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Itaguaí, Santos, Paranaguá, Itajaí, e Rio Grande), trazendo elementos, ferramentas e alternativas para a melhoria da gestão e preparação para as necessidades de expansão desses portos.

Ainda como parte do projeto de Cooperação com a UFSC, está estruturado um Grupo Executivo de Apoio - GEA para preparar a SEP/PR, instrumentalizando-a e dotando-a de ferramentas, metodologias e sistemas necessários à manutenção da atualização da base estatística de dados portuários e tomada de decisão em assuntos de planejamento.

Até o final de 2010 está prevista a conclusão do Diagnóstico dos portos nacionais, com a descrição da situação atual do setor portuário e a obtenção de um Plano de Prioridades para execução imediata pela SEP e Autoridades Portuárias.

O cronograma do quadro a seguir mostra, de forma esquemática, os pontos de controle do projeto.

Cronograma Previsto - PNLP

EVENTO	DATA
Assinatura do contrato	30/03/2010
Mobilização	30/06/2010
Fase 1.a: Diagnóstico do setor portuário brasileiro	30/11/2010
Fase 1.b: Plano Emergencial e Atual situação nos portos	30/12/2010
Fase 2: Prognóstico e tendências / Projeções de Volume (cenários)	30/03/2011
Fase 3: PNLP (Políticas e Estratégias) PNLP	30/09/2011
Fase 4 – Master Plans (12 portos)	30/03/2012

Projeções

Estudos Portuários

- Otimização de layout em portos marítimos e fluviais
- Implantação de terminais off-shore
- Movimentação de navios e esforços em amarras e defensas
- Movimentação hidráulica e esforços em estruturas portuárias
- Processo de sedimentação em bacias portuárias e canais de navegação
- Processo de agitação de ondas em portos



PRINCIPAIS PROJETOS

Porto de Itaguaí

Porto de Santos

Porto de Pecém

Porto de Paranaguá

Projeções

O PORTO NO FUTURO

Porto de Negócios

Área de Influência

Grande Porto do Brasil

Estado de SP

Oportunidades

Porto no Futuro

Com a união de investimentos públicos e privados, as instalações do Porto de Santos estão sendo expandidas e modernizadas de forma acelerada. São várias frentes de obras que viabilizam novos terminais e acessos, além do aprofundamento de seu canal de navegação para permitir a operação de navios ainda maiores.

PRINCIPAIS PROJETOS:

- Avenida Perimetral Portuária – Margem Esquerda
- Avenida Perimetral Portuária – Margem Direita
- Dragagem de Aprofundamento do canal de acesso, dos berços e a bacia de evolução
- Derrocagem de pedras no canal de acesso (Itapema e Teffé)
- Novos Terminais para Contêineres – Conceiçãozinha e Prainha, ambos na Margem Esquerda do Porto
- Revitalização das Áreas Portuárias (Armazéns 1 ao 8)
- Barnabé-Bagres (Projeto do Novo Porto)

Projetos de Expansão – Porto de Santos



-  Terminais Portuários
-  Áreas do Porto
-  Expansão de Instalações Portuárias

-  Avenida Perimetral - Margem Direita
-  Avenida Perimetral - Margem Esquerda
-  Revitalização Portuária

Projeções

- Aprofundamento do canal de navegação dos atuais 12 a 14 metros de profundidade para 15 metros.
- Alargamento do canal de navegação passando de 150 para 220 metros.
- Entrada e saída simultânea de navios de até 9 mil TEUs.
- Atualmente a navegabilidade no canal é feita em mão única e por cargueiros com até 5,5 mil TEUs.
- Proporcionará maior competitividade e um aumento de 30% em sua capacidade operacional.

TEU: unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés

Construção de cobertura para embarque de açúcar em Santos

- Cobertura metálica no berço de atracação do Terminal Sul, com dimensões de 138 metros de comprimento e 76 metros de altura, suportando inclinação de chuvas a até 41 graus
- A implementação do chamado Ecoloding no Terminal Norte, que consiste na instalação de uma cobertura de tecido especial retrátil que será acionada em dias de chuva.
- Resultando na maximização do aproveitamento da capacidade de embarque.

Projeto de cobertura para embarque de açúcar em Santos



Projeções Grupo Libra

- Libra Terminais – Faturamento em 2010: 560 mi
- Choque de produtividade e.....
-Investimentos: 1 Bilhão nos próximos 4 anos
 - Duplicação da capacidade de SP e RJ
 - SP: 850 mil para 1,6 mi
 - RJ: 400 mil para 800 mil
 - Ativação do Porto de Imbituba-SC
 - Operação de novos terminais (Prainha)
 - Operações Internacionais

A red forklift is lifting a blue container in a yard filled with many other containers. The containers are stacked in rows, and the forklift is positioned in the foreground, lifting a container from a stack. The background shows a clear blue sky and more containers in the distance.

Obrigado

André Rodrigues – ABENI Group

Sergio Magallon - Libra Logística