revista Modal Marítimo

Infraestrutura e Integração

Edição nº 02 | Dez 2017/Jan 2018
Uma publicação do GRUPO Logweb

As vitórias e os desafios das soluções multimodais no Brasil

Prévia da Intermodal

CHEGOU A REVISTA

MODAL MARÍTIMO,

MAIS UMA PUBLICAÇÃO COM A QUALIDADE DO GRUPO LOGWEB.

UMA REVISTA DIFERENTE, COM ANÁLISES APROFUNDADAS E O APOIO DE PROFISSIONAIS RECONHECIDOS NO SEGMENTO.

*Para enviar **RELEASES** e outras informações para matérias e reportagens:*

redacao2@logweb.com.br

*Para **ANUNCIAR** e fazer a sua empresa chegar às mãos dos profissionais que decidem:*

maria.garcia@grupologweb.com.br

REVISTA Logweb

11 3964.3744 11 3964.3165

Portal.e.Revista.Logweb @logweb_editora logweb_editora

maria@logweb.com.br www.logweb.com.br

Agora também impressa

Atendendo a pedidos, a revista *Modal Marítimo*, que foi lançada apenas na versão digital, passou a ser inserida na revista *Logweb* impressa, ampliando seu alcance. A partir de agora, a cada dois meses, os leitores podem ler também no papel o conteúdo exclusivo da mais nova publicação do segmento.

Vale lembrar que no portal Logweb as revistas têm entradas diferentes e podem ser visualizadas separadamente, facilitando a busca. Além de poderem ser baixadas gratuitamente em PDF, estão disponíveis em html, sem diagramação. Tudo para que o leitor tenha total conforto em escolher a melhor forma de acessar o conteúdo.

Aproveitamos para comemorar a notícia de que tanto a *Logweb* quanto a *Modal Marítimo* são mídias oficiais da 24ª Intermodal South America, que acontece de 13 a 15 de março deste ano, em São Paulo. A próxima edição das revistas trará o Catálogo Oficial do evento e, nesta edição, apresentamos uma prévia da feira, destacando algumas empresas expositoras.

E, falando nesta edição, nossa matéria principal é sobre os desafios das soluções multimodais. Um dos cases apresentados mostra um projeto envolvendo os modais marítimo, ferroviário e rodoviário, bem como um terminal de contêineres. Os benefícios já podem ser sentidos. Outro case, no entanto, mostra a tentativa de uma empresa em melhorar suas operações através da integração logística, mas entraves burocráticos e estruturais fizeram com que nenhuma das alternativas pudesse ser colocada em prática.

Também publicamos nossa entrevista com Martin Aron, presidente da ABTTC – Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres. Ele fala sobre o aumento do ISS em Santos e o Reporto, entre outros assuntos, fazendo uma análise da atual situação do segmento no país e o que a entidade vem fazendo a respeito.

Apresentamos, ainda, a matéria de cobertura do batizado do último dos novos navios adquiridos pela Hapag-Lloyd para atuação na América Latina, o Santos Express. Os executivos da companhia analisam o mercado no Brasil e falam das expectativas positivas para este ano.

Por fim, não se esqueça de conferir o artigo crítico de Samir Keedi sobre portos e comércio exterior!

Boa leitura!

Os editores

revista Modal Marítimo
Infraestrutura e Integração

Publicação da Grupo Logweb
GRUPO Logweb
referência em logística

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

Hapag-Lloyd batizou em Santos o último dos cinco novos navios de 10.500 TEUs

O Santos Express, o último dos cinco navios de 10.500 TEUs recebidos pela Hapag-Lloyd, foi batizado no terminal da DP World, em Santos, SP, no final de novembro. A embarcação foi entregue por representantes da Hyundai Sambo Heavy Industries (HSHI) para a empresa na Coreia do Sul em abril de 2016.

Com 333 metros de comprimento e 48 metros de largura, o Santos Express já está sendo utilizado no serviço entre a Ásia e a América do Sul. Como todas as embarcações da classe Valparaiso Express, é ideal para a travessia do Canal do Panamá.

O primeiro dos cinco novos navios foi entregue em novembro de 2016 (Valparaiso Express), depois foi a vez do Callao Express (dezembro 2016), do Cartagena Express (janeiro 2017) e do Guayaquil Express (fevereiro 2017). Cada um deles tem 2.100 slots para contêineres reefer, já que a América Latina é o principal mercado de carga refrigerada do mundo.

Durante a cerimônia de batismo, Andrés Kulka, diretor para a América Latina, lembrou que há dois anos foram fundidas as operações do negócio de portacontêineres da CSAV com a Hapag-Lloyd, criando uma das maiores companhias de navegação do mundo e uma das mais fortes na região da América Latina. "Hoje estamos finalizando o processo de fusão com a United Arab Shipping Company, o que vai nos permitir ter uma das frotas de navios mais novas e eficientes do mundo, incrementar ainda mais nosso portfólio de serviços e ter um papel de liderança em uma das alianças nos tráficos Leste-Oeste, oferecendo mais destinos e origens para nossos clientes."

Richards, vice-presidente sênior para o Brasil, e **Kulka**, diretor para a América Latina

Segundo Kulka, a Hapag-Lloyd tem feito um grande esforço para obter uma frota moderna, capaz de conectar a América do Sul e o Brasil com os mercados mais importantes do mundo. "Hoje contamos com os navios mais eficientes e modernos em cada um dos nossos serviços de e para o país. O Santos Express é um bom exemplo desse esforço", ressaltou.

Sobre o interesse no mercado de cabotagem, ele disse que o tema é sempre de interesse, mas que no momento não há nada concreto. A empresa atua com cabotagem no Chile e no Peru.

O Brasil e a empresa

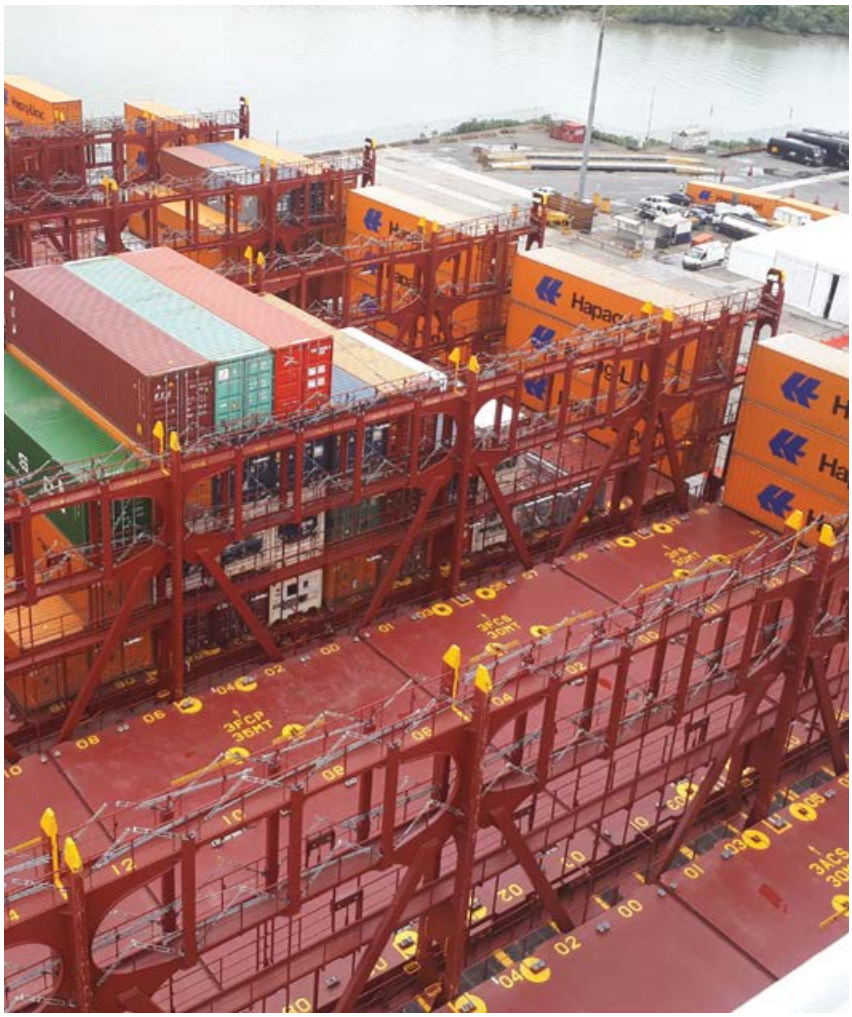
Segundo Juan Pablo Richards, vice-presidente sênior para o Brasil, a expectativa da Hapag-Lloyd para o país é bem positiva. "Em nosso negócio, levamos em consideração o crescimento do PIB e, também, o aumento do volume de importação e exportação. Muitas vezes, eles têm intensidades diferentes. Ao mesmo tempo em que o Brasil obteve uma grande queda do PIB nos últimos 24 meses, houve crescimento no transporte marítimo. Assim, nossa expectativa para 2018 é de um pequeno incremento na exportação, de 3% ou 4% em volume. Já a importação vem crescendo entre 15% e 17% em relação ao ano anterior. Por isso, acreditamos que, neste ano, esse aumento vai se manter."
Richards explicou que um quarto da carga exportada brasileira é refrigerada. "Somos grandes transportadores de frango,

carne bovina e frutas – oriundas tanto do Sul quanto do Nordeste brasileiros, principalmente manga, uva e melão. BRF, Aurora e JBS estão entre nossos grandes clientes". Além disso, a empresa atua, na exportação, com papel, celulose, madeira e maquinário.

Na importação, a carga refrigerada não é relevante. Os principais produtos são os bens de consumo, vindos em grande quantidade da Ásia, e também os bens de capital, principalmente da Europa e dos Estados Unidos. "Atualmente as grandes companhias brasileiras estão importando mais para poder garantir estoques mais saudáveis e também para trocar seu maquinário por ativos mais eficientes", destacou o profissional.

A Hapag-Lloyd opera 11 navios semanais no Brasil, que passam por Estados Unidos, América Central, Costa Leste e Costa Oeste da América do Sul, Norte da Europa, Mediterrâneo, Ásia e Oriente Médio. Geralmente um navio de cada serviço opera em cinco ou seis portos brasileiros, como Itapoá, Sepetiba e Santos, para dar conta de toda a exportação brasileira. Santa Catarina, Minas Gerais, São Paulo e Paraná estão entre os estados com grande representatividade no comércio internacional.

Com uma frota de 215 navios modernos e uma capacidade de transporte total de 1,6 TEU, a empresa possui cerca de 12.000 funcionários e mais de 420 escritórios em 126 países. ■



DB Schenker e Hapag-Lloyd se unem pelo meio ambiente

No âmbito de sua parceria ambiental, a DB Schenker e a Hapag-Lloyd lançaram um projeto em conjunto com uma renomada marca de cosméticos para abordar uma das questões ambientais mais graves no transporte marítimo: a emissão de óxido de enxofre nos portos.

Para reduzir o impacto da poluição, especialmente nos portos asiáticos e latino-americanos, o cliente paga uma sobretaxa voluntária em cada um dos seus contêineres enviados por esses portos, uma iniciativa que começou em meados de 2017. Com essa sobretaxa, a Hapag-Lloyd compromete-se a comprar combustível de baixo teor de enxofre, assim como, garantir que os esforços realizados sejam supervisionados por um auditor externo. O cliente recebe uma declaração factual sobre a mudança de combustível para todos os seus contêineres, enquanto a DB Schenker supervisiona a transação.

A mudança é relevante, pois ultrapassa a regulamentação e o cenário atual. Enquanto algumas regiões do mundo evitam as emissões de óxido de enxofre acima dos 0,1% quando os navios estão ancorados, por outro lado, muitos portos ainda não têm tais regulamentações e permitem que o combustível seja queimado com teor de enxofre de até 3,5% para que as operações de carregamento e descarregamento funcionem nas instalações dos navios durante a permanência no porto.

Prévia da *Intermodal 2018*. *Logweb* e *Modal Marítimo* são Mídias Oficiais e responsáveis pela produção do catálogo do evento

Veja a seguir o que algumas empresas apresentarão, e também lançarão, na Intermodal South America, que acontece de 13 a 15 de março de 2018 em novo local, no São Paulo Expo, na capital paulista.

Movimentador universal

A Combilift (Fone: 51 3077.7444) vai apresentar o movimentador universal Combi-SC, lançado em 2010. "Trata-se de uma opção mais econômica quando comparado com empilhadeiras extrapesadas, reach stackers ou guindastes, e oferece liberdade completa quando estiver movimentando contêineres carregados ou cargas extralongas. A capacidade de carga do Combi-SC varia de 20.000 a 80.000 kg", diz Rafael Kessler, diretor comercial da Combilift. A linha de produtos da empresa também inclui empilhadeiras articuladas para paletes em corredores estreitos, empilhadeiras multidirecionais com capacidades de até 25 toneladas e movimentadores de contêineres e outras cargas especiais com até 150 toneladas e 80 metros de comprimento.

Transporte aéreo, marítimo e rodoviário

São diversos os serviços oferecidos pela DHL Global Forwarding (Fone: 11 5042.5717), expositora da Intermodal. Eles incluem: Transporte aéreo, marítimo e rodoviário, bem como serviços alfandegários – desembaraço aduaneiro – serviços SameDay (transporte para o mesmo dia) e soluções de transporte – DHL Door-To-More, DHL Seair e DHL Airfreight Plus. Também integram o portfólio da empresa: soluções de armazenagem, serviços de gerenciamento e soluções integradas – DHL Lead Logistics Partner, DHL Industrial Projects, DHL Intl. Supply Chain, Lifeconex e DHL Trade Fairs & Events. A empresa atua em vários setores: Automotivo, engenharia & manufatura, tecnologia, saúde, energia, consumo, químico, varejo, setor público, vinhos & bebidas alcoólicas e perecíveis.

Transporte marítimo

A Allink Neutral Provider (Fone: 11 3254.9766) vai apresentar suas rotas de carga marítima LCL tanto na importação como na exportação. No total, a WWA oferece mais de 2.350 serviços para carga LCL, atuando em 68 países. "Na feira deixaremos bem explicada a relação entre a Allink e a WWA – WordWide Alliance, plataforma mundial de NVOCC's 100% neutros da qual a Allink faz parte. A ideia é que os visitantes possam entender o quanto a WWA pode ajudar em seus embarques de carga LCL, como também a questão da abrangência de países que atuamos", comenta André Gobersztejn, diretor comercial da Allink.

Operador logístico multinacional

A C.H. Robinson (Fone: 11 2397.0710), operador logístico multinacional norte-americano, ocupa a 4ª posição dentre os 50 maiores agentes, segundo o *Journal of Commerce*, 2016, e está presente nos cinco continentes, com mais de 14 mil colaboradores, em 280 escritórios localizados em 31 países. "Durante a Intermodal, vamos apresentar uma ferramenta inovadora de gerenciamento de transporte global, a plataforma Navishphere®, oferecendo visibilidade em todos os modais – aéreo, marítimo e rodoviário –, além de desembaraço aduaneiro e gerenciamento de pedidos. Ela possibilita o rastreamento online, 24 horas por dia, para os clientes consultarem suas cargas e também está disponível em aplicativo para smartphone ou tablet", explica Vivian Brunialti, country sales manager da empresa. Ela diz, ainda, que a C.H. Robinson oferece soluções globais para a cadeia logística dos clientes, incluindo: transporte aéreo, marítimo e rodoviário, armazenagem, distribuição, desembaraço aduaneiro, transporte de produtos perecíveis, gerenciamento de pedidos e carga de projeto.

Agenciamento de transportes internacionais

Entre os serviços prestados pela Interfreight Logistics (Fone: 21 2518.7733) está o agenciamento de transportes aéreos em voos de passageiros (PAX), cargueiros, afretamento (charters), cargas urgentes (priority services)

e fretes aéreos consolidados partindo dos principais aeroportos do mundo. Bem como o agenciamento de transportes marítimos FCL, LCL, breakbulk, charters e embarques marítimos consolidados próprios (LCL) oriundos da costa leste dos Estados Unidos e do norte da Europa, seguro nacional e internacional e coordenação logística door-to-door. A empresa também oferece assessoria aduaneira e fiscal; desembaraço aduaneiro e gestão de registros de serviços no SISCOSERV; pleito e administração de regimes especiais, tais como REPETRO, drawback, entreposto aduaneiro, admissão e exportação temporária, dentre outros. E, ainda, projetos logísticos complexos de ponta-a-ponta, abrangendo desmontagem e desmobilização de equipamentos de grande porte, com excesso de pesos e dimensões ou necessidade de cuidados especiais, afretamento de navios para carga break-bulk, surveyor e desembaraço sob regimes especiais.

Envio de encomendas

A Buslog (Fone: 0800 345.1001) atua com envio de encomendas fracionadas através dos bagageiros dos ônibus das empresas do Grupo JCA, como Viação Cometa, Catarinense e 1001. Durante a Intermodal, apresentará a marca para o mercado logístico, além de divulgar a malha de atendimento, os produtos permitidos e a capilaridade.

Gestão de processos de comércio exterior

"Lançaremos duas grandes frentes, uma será um novo produto adequado para atender ao mercado quanto às necessidades e exigências para o OEA e a outra frente será a Rede Profissional de Comércio Exterior, uma rede colaborativa que trata de assuntos ligados a COMEX e que hoje já conta com mais de 350 usuários." A afirmação é de André Barros, diretor de produtos, e de Helenice Sá Silva Lima, head marketing e inteligência de mercado, ambos da NSI – New Soft Intelligence (Fone: 11 3018.3806), empresa especializada no desenvolvimento de aplicativos para a gestão dos processos de comércio exterior. Será apresentada a solução Ecomex Suíte, criada para atender à crescente demanda de ferramentas adequadas aos procedimentos e legislações específicas de Comex. O aplicativo é capaz de informatizar e integrar as áreas envolvidas nas operações de comércio exterior das empresas, além de reduzir custos operacionais e centralizar informações com segurança, tornando-as mais confiáveis e de fácil acesso – tudo pensado para trazer alto desempenho e ganhos em produtividade nas tarefas diárias, gerenciais e estratégicas, segundo a empresa. "Também falaremos sobre o Ecomex Line, outra solução da NSI que segue os mesmos padrões de qualidade do Ecomex Suíte. Com uma implementação simplificada e ágil, é totalmente aderente e desenhado para vários negócios e apresenta as seguintes características: software as a service (SaaS); tecnologia 100% web; solução door-to-door; portal de KPI's; e 100% aderente às operações trading", explicam os executivos.

Construção de barcaças, rebocadores e empurradores

O Estaleiro Rio Maguari (Fone: 91 3214.7800) é considerado líder de mercado na construção de barcaças fluviais e oceânicas, empurradores fluviais e rebocadores portuários. "É o estaleiro brasileiro que mais construiu e entregou embarcações nos últimos cinco anos, com cerca de 300 unidades vendidas", diz o engenheiro naval Fabio Vasconcellos, diretor comercial do estaleiro.

Cabotagem

A Logplan (Fone: 11 2078.8236) executa serviços de cabotagem em rotas costeiras nacionais e internacionais, além de transporte em tankcontêineres de 17.000 a 26.000 litros, ideais para instalações provisória e armazenagem temporária de produtos com alta viscosidade e periculosidade. A empresa oferece operações de pré-stacking para exportação, transbordo de cargas, aluguel de equipamentos, operação door-to-door, gerenciamento de frota em trânsito, contratação e coordenação de todos os serviços de apoio.

Embalagens para transporte de produtos perigosos

A Japi DG (Fone: 11 3964.5152) estará lançando novos modelos de embalagens homologadas para transporte de produtos perigosos para os modais aéreo, marítimo e rodoviário.
A empresa fornece embalagens aprovadas para transporte de produtos químicos em geral e também para transporte de Airbags (classificados como produtos perigosos). "Nossas linhas estão voltadas para o segmento de transporte de produtos perigosos, e compreendem caixas de papelão ondulado homologadas, bombonas plásticas homologadas, tambores de aço homologados, material absorvente (vermiculita), rótulos de risco e manuseio de produtos perigosos. Fornecemos embalagens de papelão ondulado sem homologação, que podem ser fabricadas e personalizadas de acordo com o dimensional e características dos clientes. Também atuamos com consultoria e treinamento em transporte de produtos perigosos, onde fazemos toda a adequação necessária que as empresas precisam para atender as regulamentações nacionais e internacionais vigentes", diz Ariovaldo Francisco Paes, diretor da empresa.

Complexo Industrial Portuário

O Porto Central (Fone: 27 3200.3779) é um complexo industrial portuário privado multipropósito de águas profundas com padrões de classe mundial desenvolvido pelo Porto de Roterdã e a TPK Logística, estrategicamente localizado no Estado do Espírito Santo. Desenvolve a infraestrutura portuária básica e arrenda áreas para os operadores de terminais, que podem se dedicar integralmente ao seu core business. Este modelo reduz o investimento global e os custos operacionais.

Acessórios para empilhadeiras

São vários os equipamentos a serem apresentados pela Saur (Fone: 55 3376.9300). Basculador de contêiner, para carga e descarga de granéis e outros materiais em contêineres – o basculamento fica no mesmo nível do piso, facilitando o carregamento através de empilhadeira; Spreader de encaixe nos garfos, para o manuseio de contêineres carregados; Spreader clamps para celulose, para o baldeio/transbordo de cargas em portos; Rampa niveladora rebocável, que compensa desníveis e permite a carga/descarga de caminhões em locais afastados da expedição; Garra para telas, indicada para carga e descarga de malhas de tela em caminhões; Spreader suspenso, para o manuseio de contêineres carregados, tendo estrutura fixa para contêineres de 20 ou 40 pés ou telescópica para operar com ambos os tamanhos; Plataforma de descarga para granéis; e Push pull – carga e descarga, que proporciona ganho de espaço interno.

Solução para comércio exterior

Durante a Intermodal 2018, a Thomson Reuters (Fone: 19 3344.9200) irá apresentar o DataAnalytics para Comércio Exterior, uma solução para extração de relatórios e visualização de informações por meio de gráficos e dashboards dinâmicos e intuitivos. Totalmente personalizável, esta solução permite aos usuários da solução Onesource Global Trade – empregada no gerenciamento e automação de comércio exterior – visualizar, navegar e interagir com seus dados, acelerando a tomada de decisão. "É muito simples criar novos gráficos e dashboards com base nas fontes de dados disponíveis, já que, utilizando um framework moderno, a ferramenta conta com mais de 40 tipos de gráficos diferentes. Além de gráficos padrões como barras, linhas, pizza e bolhas, é possível projetar e incorporar gráficos avançados, como mapas e outros recursos que facilitam a visualização das informações", explica Menotti Franceschini, diretor executivo da divisão de Gestão do Comércio Exterior da Thomson Reuters no Brasil. Ainda durante o evento serão apresentados os módulos da solução Onesource™ Global Trade para gerenciamento dos mais complexos processos de importação e exportação, câmbio, gestão de regimes aduaneiros especiais, Acordos de Livre Comércio (FTA), Verificação de Restrição de Parceiros (Restricted Party Screening - RPS), classificação fiscal de mercadorias e conteúdo para comércio exterior.

Carregadores de navios

A TMSA Tecnologia em Movimentação (Fone: 51 2131.3333) é um dos principais fornecedores de soluções mecatrônicas para processos de limpeza, secagem e movimentação de grãos agrícolas. Durante a Intermodal, apresentará a sua linha de carregadores de navios, projetados de acordo com as necessidades de cada cliente, adaptados às peculiaridades físicas e operacionais do terminal e considerando a integração com os demais equipamentos periféricos. São apresentados em versões fixas ou móveis, com lanças inclináveis, telescópicas ou giratórias, para operação com grãos, açúcar, minério de ferro e minerais em geral. Incluem sistemas de despoeiramento para controle ambiental e automação total através de CLPs e sistema supervisório exclusivo, com controle remoto por rádio.

Encomendas expressas

A JadLog (Fone: 11 3563.2000) busca uma fatia de um mercado de US$ 400 milhões. "A integração com a bandeira DPDgroup, braço operacional da GeoPost, já é uma realidade. Este serviço tem um grande potencial de negócios para a JadLog, em função do expressivo fluxo de encomendas provenientes da América do Norte, Europa e Ásia. Interessada em conquistar uma parte deste mercado, a

Lacres e selos de segurança

Durante a Intermodal, a PetroPlast Indústria de Fitas e Selos (Fone: 473251.0300) lançará o portfólio de lacres e selos de segurança para atender a crescente demanda do mercado de transporte de cargas. A empresa fornece toda a linha de produtos para arqueação, paletização, unitização, travamento e peação de cargas. Seu portfólio compreende desde fitas PET e PP até polycintas, lashing, dessecantes e air bag´s.

Condomínios logísticos

A GLP Brasil (Fone: 11 3500.3700) irá apresentar seu portfólio completo, que conta com 4,2 milhões de metros quadrados de área total locável, sendo 2,8 milhões já concluídos e 1,4 milhão em projetos de desenvolvimento – acaba de entregar novas áreas no Rio de Janeiro, em Irajá e em Duque de Caxias. "Os condomínios logísticos, considerados classe A, oferecem a garantia de um imóvel eficiente por meio de localizações estratégicas e, ainda, configuração e sistemas instalados. Hoje atendemos mais de quatro mil clientes", diz o presidente da empresa, Mauro Dias. No mercado brasileiro, a GLP gerencia uma rede de ativos imobiliários para logística e indústria leve em 36 cidades de 10 estados. As soluções da empresa incluem: Galpões modulares e condomínios logísticos dentro dos mais modernos conceitos de desenvolvimento; Build-to-Suit, que consiste no desenvolvimento de um ativo imobiliário sob medida, construído de acordo com os pré-requisitos estabelecidos pelo cliente; e Sales & Leaseback, terceirização dos ativos imobiliários – a GLP compra a propriedade industrial e a aluga novamente à empresa.

JadLog passa a operar neste segmento com o apoio da excelência operacional do DPDgroup, que realiza quatro milhões de remessas/dia na área internacional. Um dos diferenciais da rede é o uso de tecnologia de ponta como, por exemplo, a 'Duties plataform', a plataforma de pagamento de impostos online recém-lançada pelo DPD na Europa, e que será implementada no Brasil." A explicação é de Roberta Cury, gerente de comunicação da JadLog. Ela também diz que a empresa quer ser reconhecida como referência nos mercados B2B e B2C para os serviços expressos de encomendas até 30 kg.

Solução para terminais logísticos

"O TOS+ (Terminal Operating System Plus) é a única solução para terminais logísticos – portos, aeroportos, terminais de transbordo, portos secos, CLIAs, EADIs, Redex – construído como uma plataforma e lançando mão das tecnologias mais avançadas (IA, IoT, Plugins, 3D web/realtime), a fim de atender a gestão, a operação e os requisitos legais aplicados ao setor. Como resultado de sua implantação, o TOS+ reduz custos operacionais e administrativos; diminui o trabalho manual e o fluxo de papel; reduz riscos operacionais e de compliance e; potencializa a geração de receita." Assim Marcos Barcellos, CEO e sócio da Athenas Logistics Technology (Fone: 11 99892.2773), explica o que será apresentado por sua empresa nesta edição da Intermodal.

Complexo portuário

A SCPar Porto de Imbituba (Fone: 48 3355.8900) participa novamente da Intermodal para mostrar a infraestrutura e as vantagens competitivas do complexo portuário de Imbituba, no Sul do Estado de Santa Catarina. "Na infraestrutura, os visitantes poderão conhecer a vasta área de armazenagem e equipamentos da instalação portuária. Com relação às vantagens competitivas, conhecerão mais de perto o porto com a maior profundidade do Sul do Brasil, que tem facilidade de acesso tanto rodoviário quanto marítimo, é capaz de operar todos os tipos de cargas e usufrui de condições climáticas favoráveis, o que o torna apto a operar 24h, 365 dias por ano", comenta Géssica da Silva, analista portuário comunicação social. O Porto de Imbituba possibilita operações de importação e exportação de todos os tipos de cargas: granéis agrícolas, minerais e líquidos, carga geral e contêineres. Os contêineres contam com duas linhas de navegação: cabotagem e longo curso (Linha Ásia).

Soluções logísticas

A Coopercarga (Fone: 49 3301.7000) é uma cooperativa focada em oferecer soluções integradas em logística para os mais diversos segmentos. Atua nos negócios de armazenagem, distribuição urbana, transferência de mercadorias (Brasil e Mercosul) e postos de combustíveis, além de possuir uma área especializada em elaboração de projetos logísticos personalizados à necessidade de cada cliente. Conta com cerca de 60 unidades distribuídas estrategicamente em todo o território nacional e Mercosul. ■

Martin Aron critica aumento do ISS em Santos e incoerências do Reporto

"O setor retroportuário está e continuará participativo e integrado a tudo que se refira ao melhoramento da infraestrutura portuária do Brasil"

Presidente da ABTTC – Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres, Martin Aron é economista e também desenvolve atividades como consultor no segmento portuário brasileiro para grandes empresas do setor. Na Libra Terminais, atuou como diretor administrativo e financeiro e depois como diretor de relações institucionais. Além disso, é membro do Conselho Fiscal da Codesp e do CAP do Porto de Santos, diretor do Deinfra – Logística e Transportes, da Fiesp, e diretor regional (Santos-SP) do Ciesp, entre outros títulos. Por este currículo e por sua atuação em logística portuária, Aron é uma das vozes mais influentes do setor. Nesta entrevista, entre outros assuntos, ele critica o aumento do ISS em Santos, aprovado no fim de 2017, e aponta correções no Reporto.

Modal Marítimo: Como os serviços retroportuários estão organizados no Brasil?

Martin Aron: Atualmente, os serviços retroportuários integram a cadeia logística do Comércio Exterior em seu sentido mais amplo, ou seja, as empresas que atuam no segmento procuram melhorar sua eficiência por meio de inovações tecnológicas, treinamentos intensivos e racionalização de procedimentos. A ABTTC, cumprindo seu papel e dentro de suas possibilidades, tem sido o principal canal de interlocução com os órgãos anuentes e reguladores do setor.

MM: Quais os maiores desafios enfrentados pelo segmento?

MA: Assim como na maioria dos setores, o desaquecimento da economia nos últimos anos provocou em nosso segmento uma série de medidas inevitáveis, algumas totalmente indesejáveis, como demissões, interrupção ou reprogramação de investimentos, com os consequentes resultados negativos. O maior desafio, sem dúvida, será atingir os resultados anteriores à crise, mas todos sabemos que decrescer é mais rápido do que crescer.

MM: Como eles podem ser vencidos?

MA: Seria muita presunção e soberba de nossa parte apresentar aqui uma solução. A economia brasileira é muito complexa e as soluções devem ser buscadas passo a passo, para cada empresa e cada segmento. O setor retroportuário não foge à regra. Desde que o governo federal anterior editou a nova Lei dos Portos, a Lei 12.815, em 2012/2013, os investidores e as empresas vêm buscando alternativas que tragam segurança jurídica para os novos projetos de infraestrutura. O setor retroportuário está e continuará participativo e integrado a tudo que se refira ao melhoramento da infraestrutura portuária do Brasil. Temos apoiado e contribuído em grande parte dos fóruns de discussão e debates sobre esse tema.

MM: Quais os planos da ABTTC e quais as expectativas para o setor no próximo ano?

MA: Em 2016 e 2017, a ABTTC deu maior ênfase a aspectos regulatórios, realizando, em colaboração com os órgãos de controle aduaneiro e de regulação, diversas reuniões e apresentações de sistemas. Também fizemos esse trabalho com a Autoridade Portuária e com as prefeituras da região. Nossas reuniões são abertas a toda a comunidade e não apenas às empresas associadas, pois entendemos que estamos prestando um serviço necessário e produtivo. Tivemos eventos com participação superior a 100 profissionais, o que demonstra a aceitação desse projeto da ABTTC. Pretendemos seguir em 2018 nesse caminho e aproveitamos para anunciar que estamos em fase final de acerto para uma longa parceria com o CIESP-Santos, Centro das Indústrias do Estado de São Paulo, em atividades de treinamento, apoio e afins.

Quanto às expectativas para o setor em 2018, o final do ano de 2017 trouxe uma má notícia aos que atuam em Santos: o aumento do ISS das operações portuárias, que passou de 3.0% para 5,0%. Entendemos que foi uma decisão inoportuna, apoiada maciçamente pelos vereadores, num momento em que a economia do país dava tímidos sinais de retomada de crescimento. Mesmo assim, não podemos e não queremos ser pessimistas, as empresas saberão responder a mais esse desafio com a coragem e a superação de sempre.

MM: Quais as maiores exigências do setor?

MA: A ABTTC luta, há muitos anos, para que as empresas retroportuárias sejam contempladas pelo Reporto – Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária. Trata-se de uma crueldade administrativa ou burocrática sem nenhum sentido e que faz com que nossas empresas não consigam competir em igualdade de condições com empresas concorrentes. Já fizemos inúmeras gestões junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio-MDIC, Câmara Federal, etc. Um exemplo do absurdo resultante: empresas localizadas a 2.000 km do porto usufruem do Reporto e nossas empresas, localizadas a 200 metros do porto, não têm esse direito. Há algo a corrigir, é evidente. ■

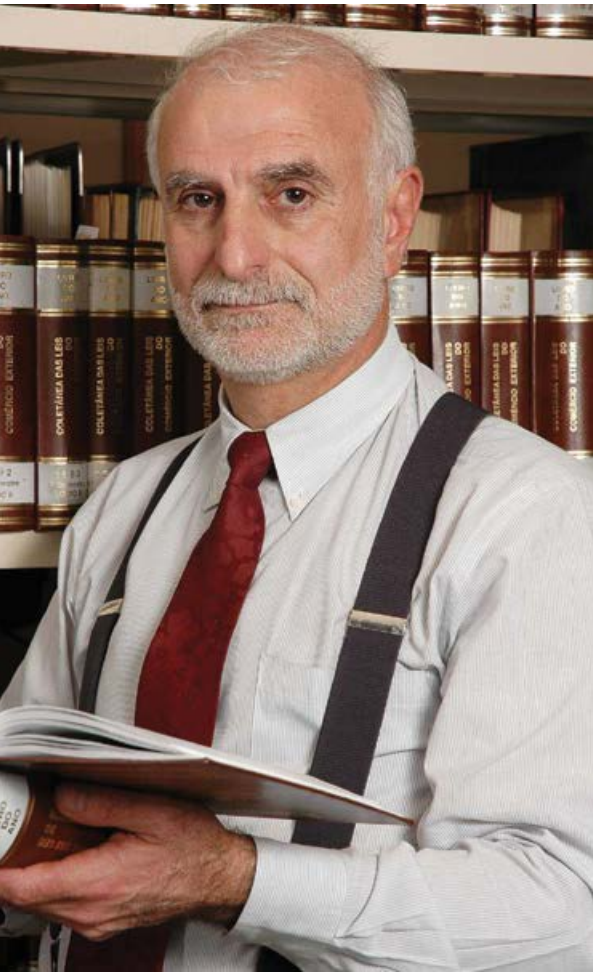
Porto de Santos recebe primeira torre de monitoramento

A primeira torre de controle do Porto de Santos, no litoral de São Paulo, já está pronta para operar. O equipamento, construído na Ilha Barnabé, faz parte do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS), que permite ter em tempo real informações de todas as embarcações que estão no canal de navegação do Porto. Esta é a primeira de quatro que estão previstas no projeto. As restantes serão instaladas ao redor e no interior do complexo marítimo: uma na costa de Guarujá, outra na Ponta de Itaipu (Praia Grande) e a terceira nos arredores do terminal da Dow Química (na entrada do canal, em Guarujá). Cada torre terá um radar, uma câmera de alta definição e um transponder AIS, que identifica automaticamente navios que contam com esta tecnologia, para a coleta de dados das embarcações. Assim, a central conseguirá acompanhar a posição, a velocidade e o registro dos cargueiros em tempo real. Atualmente, esse controle é feito através de um sistema terceirizado que atualiza informações, mas não em tempo real. A função do radar será identificar embarcações que não emitam sinais por transponder. Logo que uma delas for localizada, a câmera apontará diretamente para esse cargueiro, aumentando a segurança do tráfego na via de navegação. *(Fonte: G1)*

Santos Brasil adquire equipamentos para o Tecon Vila do Conde

A Santos Brasil já iniciou aquisições de novos equipamentos para a modernização de seu terminal de contêineres de Vila do Conde, localizado na cidade de Barcarena, no Pará. A previsão é de que eles cheguem entre o primeiro e o segundo trimestre deste ano. Entre os itens estão um guindaste MHC (Mobile Harbour Crane); uma empilhadeira tipo reach stacker para contêineres vazios; duas empilhadeiras tipo reach stacker para contêineres cheios e dez caminhões para operações de costado. As aquisições fazem parte do projeto de ampliação e modernização do Tecon Vila do Conde, que prevê investimentos de R$ 37,2 milhões nos próximos dois anos, totalizando R$ 129,04 milhões até 2033. Os novos investimentos são fundamentais para que o terminal possa atender à crescente demanda por movimentação e armazenagem de cargas conteinerizadas no porto. O projeto vai elevar a capacidade de movimentação do terminal para 163 mil TEU/ano.

Portos brasileiros e comércio exterior



Samir Keedi
Bacharel em economia, consultor, professor da Aduaneiras e de MBA em várias universidades, e autor de diversos livros de comércio exterior.

Como costumamos dizer, vivemos num país, no mínimo, estranho, no qual nunca conseguimos honrar nossas potencialidades. Temos todas as condições para sermos o melhor do planeta: o maior território agricultável do mundo, onde tudo em se plantando dá; uma costa marítima de 7.500 quilômetros; a maior floresta do mundo; e praticamente 365 dias de sol por ano. Sem falar que de 12% a 15% de toda a água doce do planeta está sob nossos pés, temos 42.000 quilômetros de rios e praias fantásticas para incentivarmos o turismo estrangeiro...

E não temos nada que outros locais têm de ruim, como terremotos, vulcões, furacões, desertos, etc. No entanto, parece que nunca desejamos fazer nada para honrarmos nosso glorioso destino, sempre por vir, preferindo sempre ser o país do futuro. O futuro não existe, nunca ninguém viu. O que existe é o presente. Às vezes, concluímos que nosso Hino Nacional nos comanda, e nos leva a crer absolutamente que podemos continuar deitados em berço esplêndido, que tudo cairá do céu, sem trabalho algum.

O resultado disso é que, cheio de riquezas, somos um país pobre, o que menos cresce, sem considerar aqueles que estão em guerra. Há 37 anos, desde 1981, nosso crescimento é pífio, irrisório, vergonhoso. Na base de 2,3% de média ao ano. Já tivemos nos anos 80 a chamada década perdida, com crescimento médio de 1,66% ao ano. E, não contentes com isso, teremos nesta atual década 2010, crescimento médio de cerca de 1,0% ao ano.

Pelo que se analisa, percebemos que não pretendemos fazer parte do mundo, sequer da Via Láctea. O que nos leva a isso? Quando vemos nossa colocação na análise da infraestrutura mundial feita em 2014 pelo Fórum Econômico Mundial e que nada mudou desde então, a não ser piorar, ficamos mais do que envergonhados – pelo menos aqueles que desejam um país forte, poderoso, que dê a seus nacionais um nível de vida pelo menos razoável. O que nunca aconteceu. Enquanto isso, países que sempre foram muito mais pobres estão hoje muito à nossa frente, como Coreia do Sul e China. E aí vem a Índia para nos superar também.

Considerando todas essas benesses naturais que recebemos, no setor que mais pode fazer por qualquer país, o comércio exterior, quem somos? Eternamente 1,0% na média. Sabemos que esta atividade é o motor do desenvolvimento de qualquer país que já chegou lá ou está chegando. No nosso caso, deixar de visar um país com 206 milhões de habitantes – com mercado de consumo efetivo, em nossa visão, de cerca de 30 milhões – para olhar para um mundo com sete bilhões de habitantes – e um mercado de consumo de uns 2-3 bilhões de habitantes.

Somos um país que não sabe vender, que tem um custo de produção médio 24% acima dos Estados Unidos. Incompreensível, considerando que eles têm uma renda per capita de US$ 60,000.00, enquanto a nossa é de US$ 9,000.00. Segundo o Fórum Econômico Mundial, a nossa infraestrutura está na 114ª colocação no mundo. Somos o 103º em ferrovia; o 120º em rodovia; o 123º em aerovia e o 131º em portos. Isso em meros 148 países analisados. Mas, considerando que há entre 60 e 80 países que realmente

devemos considerar, estamos muito além dos últimos.

Na questão portuária, básica para usufruirmos do nosso comércio exterior com tudo que recebemos, temos um incompreensível desleixo. Se 96% do nosso comex, em termos físicos, isto é, peso, entra e sai pelos nossos portos, o que pode explicar isso? O que o Ministério dos Transportes e a Antaq estão fazendo da vida, permitindo essa situação?

Sabemos que no serviço público há o famoso cabide de emprego, em que nas posições-chave normalmente há muitos apaniguados. Mas, será que nunca há ninguém que enxerga um pouco mais à frente e queira o melhor para o país? Que queira gravar seu nome na história do desenvolvimento nacional? Que pretenda se sobressair em meio à mediocridade de nosso serviço público?

Pelo que se acompanha ao longo dos anos no noticiário, e acreditando nele, há cerca de 130 áreas a serem licitadas para novos terminais portuários. O que acontece para continuar sempre no mesmo?

Por que não pensamos em privatizar efetivamente nossos portos, delegando à iniciativa privada que os construa, explore, faça o que quiser e onde desejar? Afinal, não é assim com a maioria das atividades no país? Somos permitidos construir loja, supermercado, posto de gasolina, quitanda, lanchonete onde queremos. Por que não a mesma coisa com a área portuária, em que o investimento é alto e somente a iniciativa privada é capaz de suportar? Isso já não foi feito com a privatização das operações portuárias, já que o Estado não fazia nada? E não houve uma sensível melhoria desde 1993 com a lei de modernização dos portos? Obviamente melhoramos, mas não a ponto de sairmos da mesma posição.

Então por que não ir além? Precisamos privatizar os portos e permitir à iniciativa privada dar sequência. Inclusive extinguindo as Companhias Docas, tendo apenas o Ministério dos Transportes a trabalhar na área.

Brasil, hora de acordar, levantar do berço esplêndido em que pensa estar. Hora de entender que o Estado não pode fazer parte da economia, que isso é prerrogativa da iniciativa privada. Somos tidos como uma economia capitalista, vamos honrá-la. ■

Movimentação de cargas no Pecém cresce 41%

A movimentação de cargas no Terminal Portuário do Pecém em 2017 foi 41% superior à registrada no ano anterior. Isso significou um faturamento bruto de cerca de R$ 144 milhões, o que representa um crescimento de 62,2% em relação ao de 2016.

Mais de 15 milhões de toneladas foram movimentadas pelo porto no ano passado. O maior destaque ficou para as exportações, responsáveis por 4.402.370 toneladas de janeiro a dezembro. O número representa um crescimento de 95% ante o resultado de 2016.

Entre as cargas enviadas para outros países, as placas de aço tiveram o maior volume, com mais de 2,5 milhões de toneladas. As frutas, com mais de 201.000 toneladas, e o gás natural, com 121.511 toneladas exportadas, aparecem na sequência.

Pelo outro lado, as importações, que representaram o maior volume movimentado pelo Porto do Pecém, cresceram 29% em 2017 ante 2016, e chegaram ao patamar de 11.766.591 toneladas, contra as 9.156.702 toneladas registradas entre janeiro e dezembro do ano anterior. Os destaques ficaram por conta do carvão mineral, com mais de 4,9 milhões de toneladas; do gás natural, com mais de 714 mil toneladas; e dos produtos siderúrgicos, que somaram mais de 206 mil toneladas.

Antaq lança Sistema de Outorga Eletrônica

Em dezembro, a Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários lançou o Sistema de Outorga Eletrônica (SOE), módulo Navegação Interior de Percurso Longitudinal Misto e Navegação de Apoio Marítimo, de Apoio Portuário, Cabotagem e Longo Curso. Os interessados em prestar o serviço poderão pedir autorização à entidade por meio do sistema, que está à disposição no portal www.antaq.gov.br, juntamente com os manuais. Para ter acesso, é preciso se cadastrar primeiramente como "usuário externo". Seu principal objetivo é possibilitar aos interessados em solicitar autorização o envio de informações em ambiente virtual amigável para instrução do processo de outorga eletrônica no Sistema Eletrônico de Informações (SEI). O SEI é uma ferramenta tipicamente de instrução processual, ambiente no qual todos os processos da Antaq devem estar pautados, inclusive os de outorga. Com a novidade, que não excluirá o modelo antigo de solicitação de autorização, a agência espera reduzir em 50% o tempo de análise de outorga, que varia de acordo com o processo.

As vitórias e os desafios das soluções multimodais no Brasil

Duas grandes empresas contam suas experiências e os entraves encontrados na tentativa de usar diferentes modais para melhorar suas atividades e reduzir custos em toda a cadeia.

Não é novidade que burocracia, gargalos, falta de políticas públicas e conflitos de interesses entre operadoras e governos prejudicam a adoção de soluções multimodais no Brasil. Mas nem por isso as empresas desistem, fazendo o que podem com os recursos que possuem.

Uma delas é a Monsanto, multinacional de agricultura e biotecnologia, especializada na produção de herbicidas e sementes. No Brasil desde 1963, conta com a colaboração de mais de 2.700 pessoas, em 40 unidades e 12 estados, além do Distrito Federal.

A empresa possui quatro CDs crop protection (proteção ao cultivo), sete CDs de sementes, seis plantas de sementes e duas fábricas de crop protection. Há três anos, decidiu iniciar um processo de transformação logística, com foco no desenvolvimento de três pilares: processos, pessoas e sistemas. Com esta reformulação, a área de logística passou a participar do planejamento estratégico e das tomadas de decisões. Foi nesta época que a companhia revisitou suas operações, identificou gargalos, estabeleceu um plano de ação e promoveu alterações nos processos logísticos, envolvendo a movimentação de sementes e produtos químicos.

Wendler, da Buritirama: "Encontramos entraves burocráticos e estruturais das empresas de navegação e certa miopia de ferrovia e operadores"

Antes do projeto, o foco da área de logística e transportes de cargas era a malha rodoviária. "Tínhamos uma baixa confiabilidade de transportes, dificuldade em rastrear os veículos, algumas avarias e sinistros com as cargas, além de falta de produtos na fábrica e no cliente e um SLA (acordo de nível de serviço) específico para cada fornecedor", conta Carlos Andrade, líder de Logística e Serviços ao Cliente da Monsanto para a América do Sul.

Em relação a sistemas, a implementação do TMS (Transportation Manage-

ment System) representou uma grande inovação para otimizar os processos ao longo da cadeia, pois a ferramenta possui módulos de compra, planejamento, execução, pagamento e inteligência, que permite direcionar as estratégias operacionais com o menor custo e níveis de serviço. "O Brasil foi o primeiro país a utilizar o TMS dentro da Monsanto, nossa meta é reforçar a integração entre toda a cadeia, dar visibilidade e fomentar a automação dos processos para melhorar ainda mais os níveis de serviço", comenta Johnny Ivanyi, gerente de Logística da Monsanto.

Para promover as mudanças com sucesso na operação dos insumos químicos entre as plantas de Camaçari, BA, e São José dos Campos, SP, a Monsanto encontrou na Aliança Navegação e Logística, líder em cabotagem no Brasil, um parceiro estratégico de negócios. Juntas, as empresas desenvolveram uma solução logística baseada na multimodalidade colaborativa. O projeto teve foco no desenvolvimento de um modelo logístico "porta a porta" para a gestão da movimentação dos cerca de 4.500 contêineres anuais, por meio da união dos fornecedores Aliança Navegação e Logística, MRS, terminal de contêineres Cragea e transportadora Salvador Logística. Em conjunto, as quatro empresas fazem a coordenação da operação de maneira otimizada, com mais qualidade, redução de custos e de impacto ambiental. A gestão da operação é realizada pela Aliança, que disponibilizou uma escala semanal para que o navio atraque nos portos de Salvador, BA, e Santos, SP.

Neste projeto de parceria multimodal, a Salvador Logística ficou responsável pelo transporte rodoviário na origem – entre Camaçari e o Porto de Salvador – e no destino, que inclui o trecho de São José dos Campos à fabrica do cliente e também do porto de Santos à fábrica (transporte esporádico). A MRS Logística realiza o transporte ferroviário entre o porto de Santos e o terminal ferroviário em São José dos Campos. Já o terminal Cragea representa o pulmão de contêineres na cidade do interior de São Paulo para atender os agendamentos de entregas na Monsanto. A armazenagem está dividida em dois locais: parte fica no Cragea (SJC) e parte na Salvador Logística (Guararema), como contingência em caso de não operacionalidade do primeiro terminal. Embora o projeto envolva quatro empresas de grande estrutura, a realocação de recursos foi pequena, já que a Aliança operava na ferrovia entre o porto de Santos e o terminal ferroviário em São José dos Campos, alterando de duas para três programações semanais.

"A inclusão do modal ferroviário no fluxo das cargas vindas de Camaçari e desembarcadas no Porto de Santos, com destino à planta de São José dos Campos, representou uma quebra de paradigma e um grande avanço em relação ao modelo logístico anterior", enfatiza Marina Mamberti, supervisora de Logística da Monsanto. O transporte no trecho entre Santos e a cidade do interior paulista, antes realizado somente por rodovia, passou a ser feito majoritariamente pelo modal ferroviário.

Para Jaime Batista, gerente nacional de vendas da Aliança, o projeto "Multimodalidade colaborativa como solução logística" mostra a possibilidade de desenvolver uma logística porta a porta bem-sucedida com o uso da multimodalidade, para uma demanda bastante complexa e delicada. "Conseguimos atender a normas rígidas de segurança exigidas pela Monsanto, além de propiciar redução de custo logístico, menor impacto ambiental em toda cadeia logística, valorizando a sustentabilidade", destaca o executivo.

Entre os benefícios do trabalho em conjunto é possível citar:

• Aumento da capacidade operacional no modal marítimo e na parte intermo-

Ajuda

Para auxiliar nos trâmites relacionados ao transporte aquaviário, a Antaq publicou no dia 26 de dezembro de 2017 a Resolução Normativa nº 18, que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso.

Após três anos de estudos e recebimento de mais de mil contribuições nas duas audiências públicas, a Antaq editou norma para punir os abusos de prestadores de serviços. Até então, não havia norma para proteger o usuário, o que causava insegurança jurídica e condutas abusivas, especialmente de demurrage de contêiner, omissão de porto, carga deixada em outro porto e fora do prazo, retenção de carga, despesas portuárias, pelos armadores e seus agentes intermediários. A entidade deixa claro que se coloca à disposição dos usuários para ajudar a sanar qualquer problema relacionado ao assunto. Mais informações no site portal.antaq.gov.br.

dal (combinação do rodoviário com o ferroviário)

• Melhora nos processos de entrega e redução de riscos de parada da planta na Monsanto, a partir do desenvolvimento do plano de contingência

• Diminuição das emissões de CO_2

• Melhora na gestão do estoque em trânsito

• Redução de riscos de avarias das mercadorias

• Simplificação do processo de pagamento da Monsanto, por meio da emissão de um único documento do percurso multimodal pela Aliança e utilização do TMS

• Otimização de recursos que geraram mais sinergia no processo

Para que a operação seja mais benéfica, alguns fatores ainda podem ser melhorados, segundo Andrade, da Monsanto, mas não dependem apenas das empresas. Por exemplo, a falta de players prejudica a competitividade. A burocracia e o risco de greve portuária, bem como a malha ferroviária insatisfatória desfavorecem os investimentos.

Não por falta de tentativa

Mas nem sempre a busca pela integração de modais traz os resultados esperados, pois o processo pode esbarrar em uma série de entraves que inviabiliza qualquer mudança. É o caso da Buritirama, que realiza atividades de mineração, processamento e comercialização de uma das melhores reservas de minério de manganês do mundo, localizada na Serra de Buritirama, na cidade de Marabá, PA. A empresa possui um amplo sistema de logística, e a partir do Centro de Distribuição (CILT), em Marabá, transporta o minério através de balsas, via Rio Tocantins, até o porto de Vila do Conde, Pará, ou utiliza ferrovia até o porto de Itaqui, Maranhão.

José Eduardo Lamaneres Wendler, diretor comercial e de logística, conta que a empresa tem alguns clientes de mercado interno, alguns deles, inclusive, exportadores de contêineres, que buscavam enxergar sinergias que pudessem reduzir os custos, bem como capturar oportunidades. Como a ideia era transferir maiores volumes a custos mais adequados, fazia todo o sentido trabalhar alternativas de cabotagem. "Existe uma mística de que, com maiores volumes envolvidos em uma única operação, aliados a fretes oceânicos competitivos, a cabotagem seria uma opção convidativa e segura, especialmente comparando com as continentais distâncias que devem ser percorridas de caminhão", relata.

Ele explica que a ênfase é na palavra mística, já que a operação marítima (tanto em bulk quanto em contêineres) sofre de uma gama de obstáculos e custos que – no caso da cabotagem – tendem a desequilibrar, ou inviabilizar, as margens pretendidas com seu uso. No caso do embarque em bulk, a operação foi afetada pela falta de navios do tipo, caracterizados como utilizáveis pelas regras de proteção de bandeira, bem como as dificuldades apresentadas na falta de um porto público qualificado no Sudeste ou TUP interessado para a descarga e a operacionalização da transferência de minério para o cliente final.

"Quando buscamos operação em contêineres, identificamos não haver conexões entre os modais. Basicamente as cargas que poderiam ir no modal ferroviário para o Itaqui se rendiam inúteis, dado o fato de não haver escalas de navios de contêineres em cabotagem

naquele porto. E no porto de Vila do Conde, para onde existem escalas de navios de contêineres para a cabotagem, não existe acesso de ferrovia. Desta forma, onde tem ferrovia não tem contêiner e onde tem contêiner não tem ferrovia. Nossas premissas de projeto eram de 20.000/25.000 toneladas por mês, para clientes específicos no interior de Minas e de São Paulo", relata Wendler.

Basicamente, a Buritirama utilizou todas as alternativas apropriadas à operação: transporte marítimo em cargas bulk, transporte marítimo em contêineres, transporte ferroviário na malha Norte-Sul, em vagões simples e/ou contêineres. "Encontramos entraves burocráticos e estruturais das empresas de navegação e certa miopia de ferrovia e operadores. O projeto certamente traria o principal benefício de atender uma demanda de maiores volumes por parte de nossos clientes, além de retirar das estradas mais de 27.000 caminhões por ano", expõe.

A empresa acredita que, dado o comportamento atual da logística e da forma de se operar, a única forma de melhorar esse processo seria o fim da proteção de bandeira na cabotagem ou a apresentação de um conjunto de regras que adaptasse uma concorrência mais justa e saudável ao monopólio que existe.

"Os projetos logísticos mais complexos, e que buscariam apenas capturar as vantagens da infraestrutura existente, quando confrontados com um pensamento direcionado ao tratamento das questões de hoje com as soluções de ontem está fadado a não prosperar, não obstante os esforços e as vantagens gerais que tal sucesso viesse trazer, nem quão simples seriam as soluções regulatórias e institucionais para seu sucesso", finaliza Wendler. ■

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

13 A 15 DE MARÇO

SÃO PAULO EXPO - SP - BRASIL

A 24ª edição da Intermodal South America mudou para melhor: agora em novo lugar, 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

Associações Parceiras

ABAC

ABIMAQ

ABTTC

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS E DAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CONTÊINERES

Parceiros de Mídia

air cargo update

cm

Mundo Logística

IMAM

Painel Logístico

portosenavios

NEGÓCIOS

Revista Portuária Economia & Negócios

Transporte

Parceiro Institucional

ABRALOG

Mídia e Catálogo Oficial

Revista Logweb

Organização

UBM

intermodal.com.br