

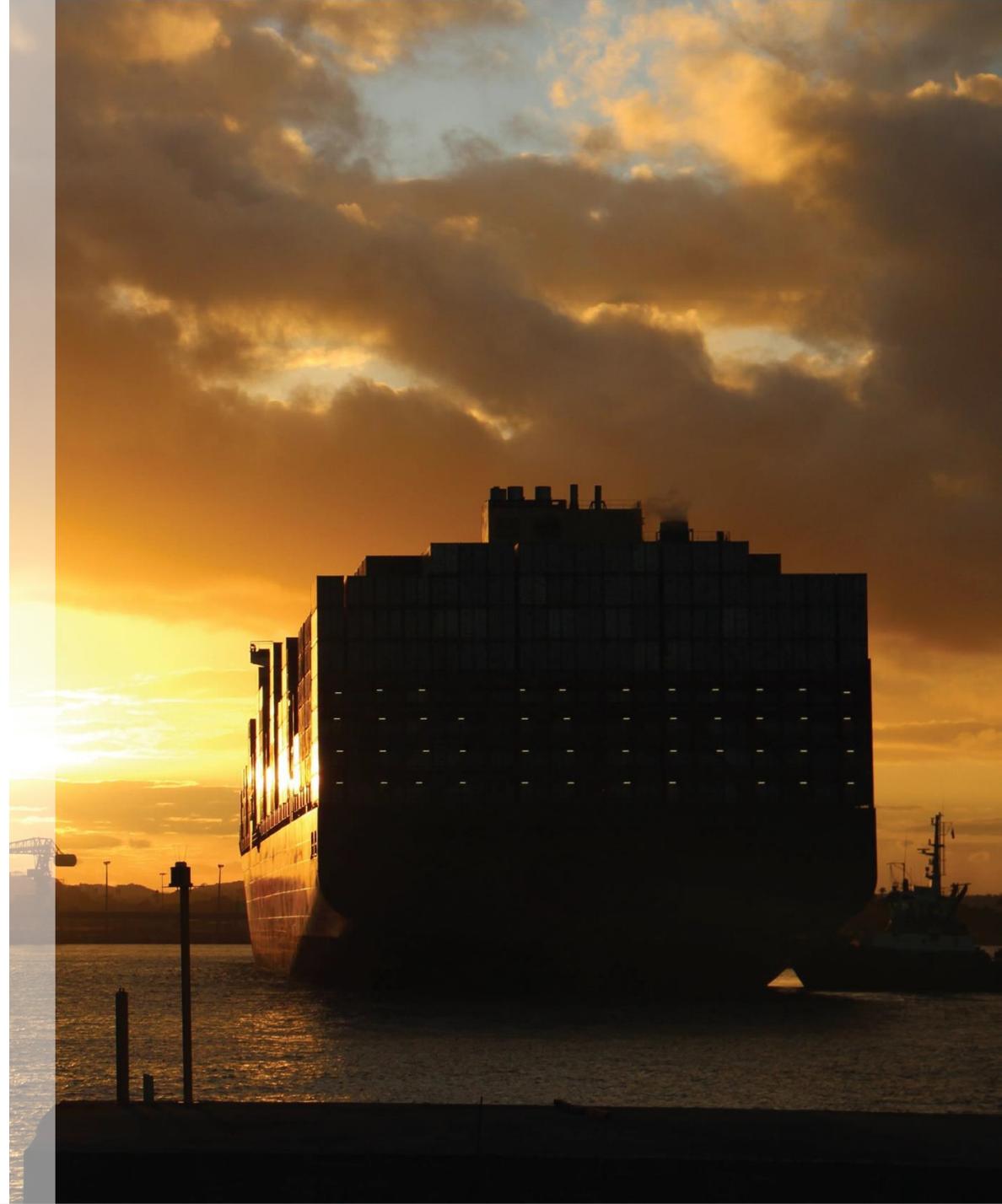
INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA DE CONTÊINER PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

VISÃO GERAL
PRINCIPAIS DESAFIOS

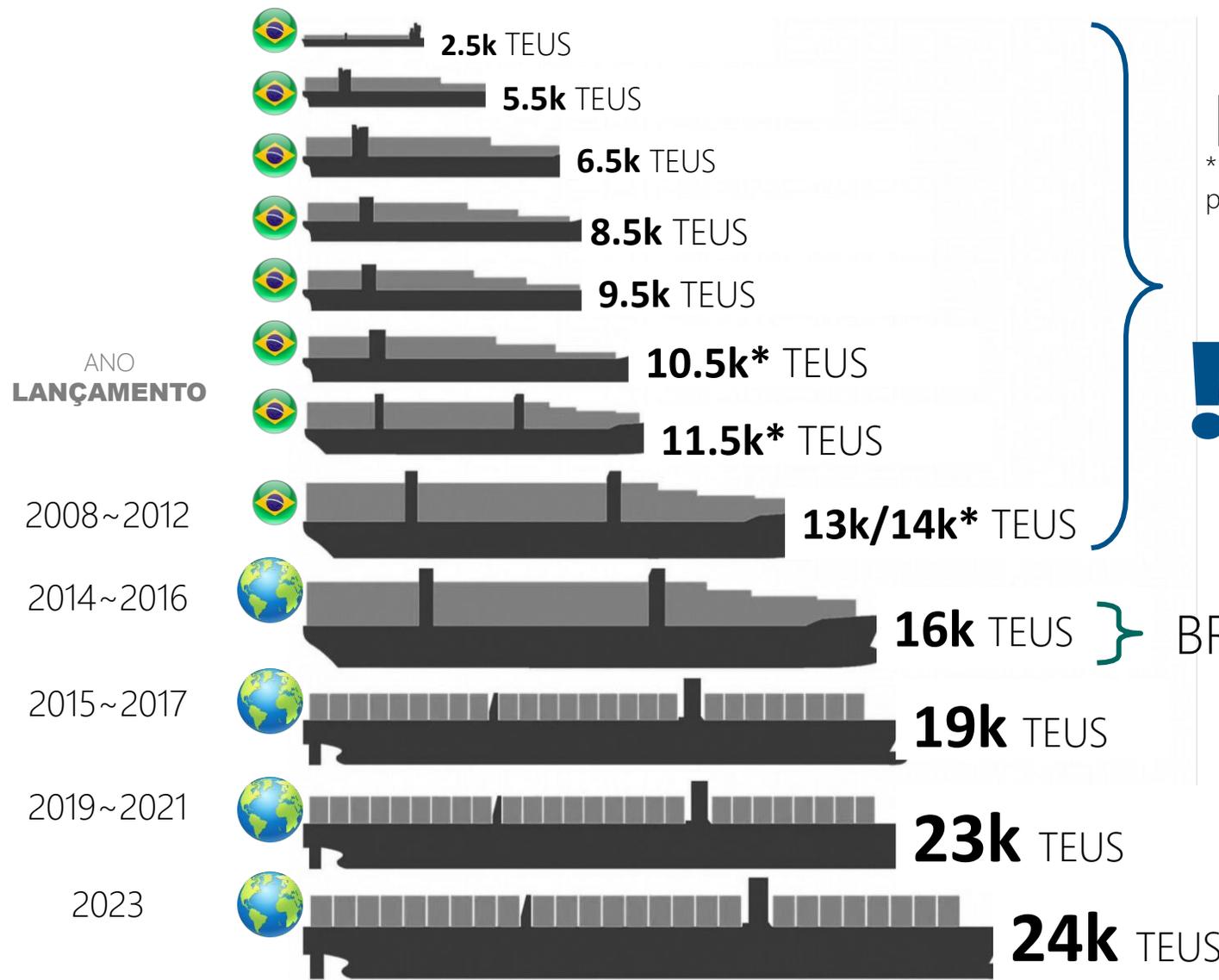
04 Setembro 2024

Ministério da Agricultura

CTLOG – Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio



SITUAÇÃO BRASIL



BRASIL ATUAL

* Maiores navios que operam no Brasil (10.5k~14k) não podem fazê-lo à plena carga pelas restrições de infraestrutura

FALTA DE CAPACIDADE DE ATENDIMENTO NOS PORTOS PERMANECE

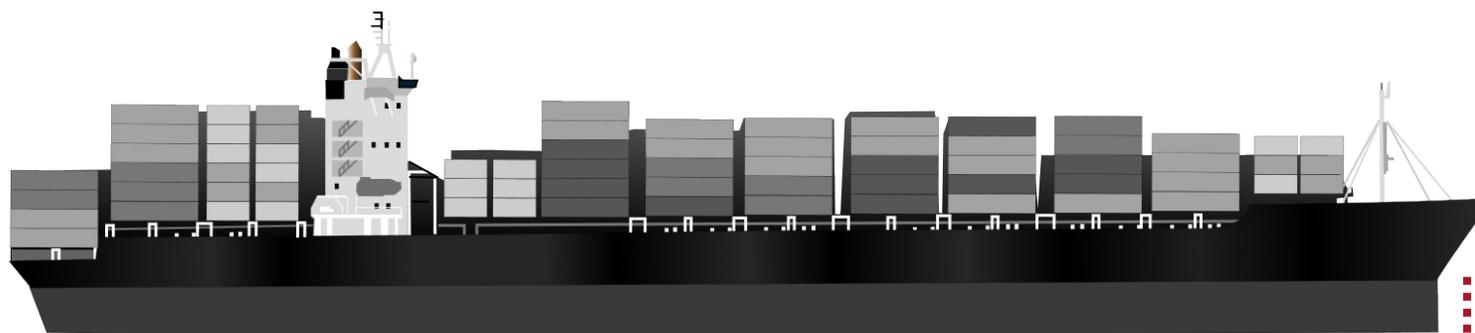
APÓS A CHEGADA EM 2024 DO 366M (14.4K TEUS) POR UM DOS ARMADORES ASSOCIADOS, BRASIL ESTÁ **12 ANOS E 4 GERAÇÕES DE NAVIOS DEFASADO**

BRASIL POTENCIAL

MUNDO

GARGALO NA ÁGUA

O que se deixa de transportar com a restrição de calado
Navio de **11.500 TEUS**



16 m

Calado Máximo

14,5 m

Calado com Restrições
Portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador,
Pecém e Suape

DIFERENÇA DE **150** CM REPRESENTA UMA PERDA:

18.000 TONELADAS POR SEMANA



1.000.000 TONELADAS POR ANO

1.200 TEUS POR SEMANA



62.400 TEUS POR ANO

PERDA DE COMPETITIVIDADE – CASE

EXPORTAÇÃO &
IMPORTAÇÃO

6 SERVIÇOS: SANTOS/ÁSIA (3), SANTOS/MEDITERRÂNEO (2) E SANTOS/EUROPA (1)

Amostra considera navios que necessitam de menos calado e, por isso, perdem menos

CARGAS PERDIDAS, DE NAVIOS QUE DEMANDAM MAIS DE 14,5 m DE CALADO...



800 TEUS



12 ESCALAS



52 SEMANAS



499.200

TEUS

PERDA MÉDIA SEMANAL, POR ESCALA

IDA E VOLTA
6 SERVIÇOS COM 2 ESCALAS SEMANAIS

APROXIMADAMENTE

1 BILHÃO DE
DÓLARES

POTENCIAL PERDA DE
CARREGAMENTO NO ANO



PERDA POTENCIAL DE RECEITA/ANO, CONSIDERANDO FRETE MÉDIO DE 2 MIL DÓLARES* POR TEU

FONTE

PERDA DE COMPETITIVIDADE – CASE

**EXPORTAÇÃO &
IMPORTAÇÃO**

6 SERVIÇOS: SANTOS/ÁSIA (3), SANTOS/MEDITERRÂNEO (2) E SANTOS/EUROPA (1)

PARA O COMÉRCIO EXTERIOR, A PERDA É MUITO MAIOR....

EXPORTAÇÃO**IMPORTAÇÃO****249.100**
TEUS**16**
TON/TEU**1.600**
USD/TONCONSIDERA 50% DO
VOLUME TOTAL

PESO MÉDIO/TEU

VALOR MÉDIO
TONELADA DA CARGA**249.100**
TEUS**10**
TON/TEU**5.700**
USD/TONCONSIDERA 50% DO
VOLUME TOTAL

PESO MÉDIO/TEU

VALOR MÉDIO
TONELADA DA CARGA**USD 6.4** BI**USD 14.2** BI**USD 20.6** BILHÕES DE DÓLARES*

FONTE

NAVIOS: NOVOS PEDIDOS

DADOS DA ALPHALINER (Abril, 2024)

ALPHALINER
The Worldwide Reference in Liner Shipping

Del Year	2024F Deliveries		2025F Deliveries		2026F Deliveries	
	ships	teu	ships	teu	ships	teu
>18,000	13	311,116	11	257,224	8	190,924
15,200-17,999	68	1,079,570	53	849,998	21	335,000
12,500-15,199 NPX*	37	501,010	26	356,990	26	364,144
10,000-12,499	2	23,428	10	114,480	12	134,920
7,500-9,999	41	322,040	28	230,928	20	175,974
5,100-7,499	69	438,292	8	51,747	8	47,260
4,000-5,099	6	26,472	2	9,272	0	0
3,000-3,999	33	108,088	15	48,495	3	10,442
2,000-2,999	56	145,519	8	18,400	4	9,600
1,500-1,999	77	137,993	12	21,312	0	0
1,000-1,499	54	64,642	27	31,934	17	20,194
500-999	17	11,904	8	6,530	1	730
100-499	9	2,434	6	1,532	3	670
Total	482	3,172,508	214	1,998,842	123	1,289,858
Slippage (Net Est)	-15	-80,000	15	80,000		
Adjusted total	467	3,092,508	229	2,078,842	123	1,289,858
Scrapping (Est)		375,000		450,000		450,000



VOLUME DE *ORDERBOOK*
NAVIOS +10k TEUS
PREVISÃO DE ENTREGA ATÉ 2026

4.518.804 TEUS

QUE REPRESENTAM

70%

DO TOTAL DE NOVOS PEDIDOS
(CAPACIDADE EM TEUS)

47%

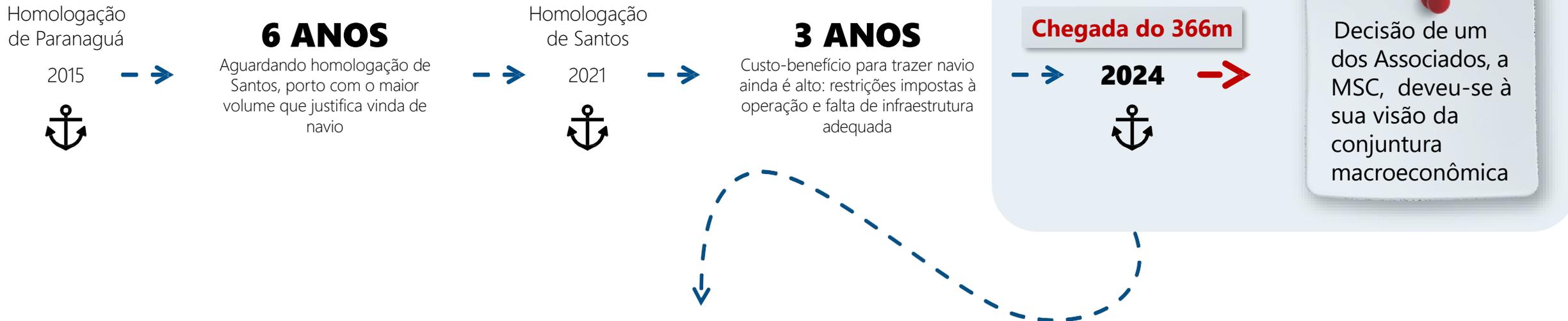
NÃO OPERAM EM PORTOS BRASILEIROS

VOLUME TOTAL EM *ORDERBOOK*
PREVISÃO DE ENTREGA ATÉ 2026

6.461.208 TEUS

CHEGADA DO 366M

10 ANOS DESDE HOMOLOGAÇÃO: EVOLUÇÃO LENTA E COM LIMITAÇÕES !!



Portaria Marinha
N. 10/CPSP, de 5 de janeiro de 2023

CONDIÇÕES PERMANECEM LIMITADAS E ONEROSAS

- Necessidade de levantamento hidrográficos pela APS
A cada 3 meses
- 2 Práticos
- 6 rebocadores
8 primeiras manobras
- Manobra somente diurna
- Atracação ou desatracação com giro somente com a maré parada
- Mobilização autoridades
Capitania, APS, Praticagem, Guarda Portuária
- Comunicação aos terminais para reforçar amarração das embarcações atracadas
- Interrupção da travessia de balsas na entrada/saída



CMA-CGM VELA | 11.5k | 347m LOA
24 DE OUTUBRO DE 2022

PORTO & MAR

Santos terá esquema especial para receber porta-contêineres

CGM Vela será a maior embarcação do tipo a atracar no Porto; travessia de balsas será interrompida por 2h



CGM Vela é o primeiro grande acionamento desde a homologação do Porto de Santos para o recebimento de grandes embarcações. Na ocasião, o processo envolveu a Praticagem de São Paulo e a Universidade de São Paulo (USP). Foram realizadas simulações, além de estudos de manobra e de interação hidrodinâmica e planos de amarração, comprovando a viabilidade de tráfego dessas embarcações no canal de navegação. Os pesquisadores utilizaram simulações matemáticas em que foram levados em conta o cenário atual do canal, com profundidade de 15 metros, e um cenário futuro, com profundidade de 17 metros, viável para navios de até 15 mil TEU.

Para garantir o acesso de embarcações de grande porte, é necessária uma mudança constante do canal de navegação nos santos. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), a um sópe, sem interrupção.



APL YANGSHAN | 10.5k | 347m LOA
16 DE NOVEMBRO DE 2022

CLICK

Hoje, balsas paradas. travessia marítima Santos-Guarujá voltará a ser interrompida hoje, das 9h20 às 10h40, para a passagem do navio APL Yangshan, de 347,09 metros de comprimento. Ele havia chegado ao Porto de Santos na semana passada, zarpeda e, nesta quarta-feira, retornará ao complexo portuário. O Departamento Hidroviário orienta motoristas que precisarem viajar nesse período a utilizar rodovias.




MSC NATASHA XIII | 14.4k | 366m LOA · Boca 48.2m
29 DE JANEIRO DE 2024 EM PARANAGUÁ - 1º DE FEVEREIRO DE 2024 EM SANTOS

Forbes

Maior navio porta-contêineres a atracar em Paranaguá chega ao porto paranaense

Embarcação MSC Natasha XIII, do armador Mediterranean Shipping Company (MSC), tem capacidade para transportar 139,7 mil toneladas de carga



Navio tem 366 metros de ponta a ponta e 48,20 metros de largura, sendo o maior já embarcado no Porto de Paranaguá

SITUAÇÃO BRASIL

OPERAÇÃO DE **NAVIOS +10.5K TEUS**

A TRIBUNA

UM GIGANTE NO CAIS

Maior navio no Brasil, o porta-contêineres MSC Natasha XIII, de 366 metros de comprimento, chega a Santos e faz história.



FOLHA DE S. PAULO

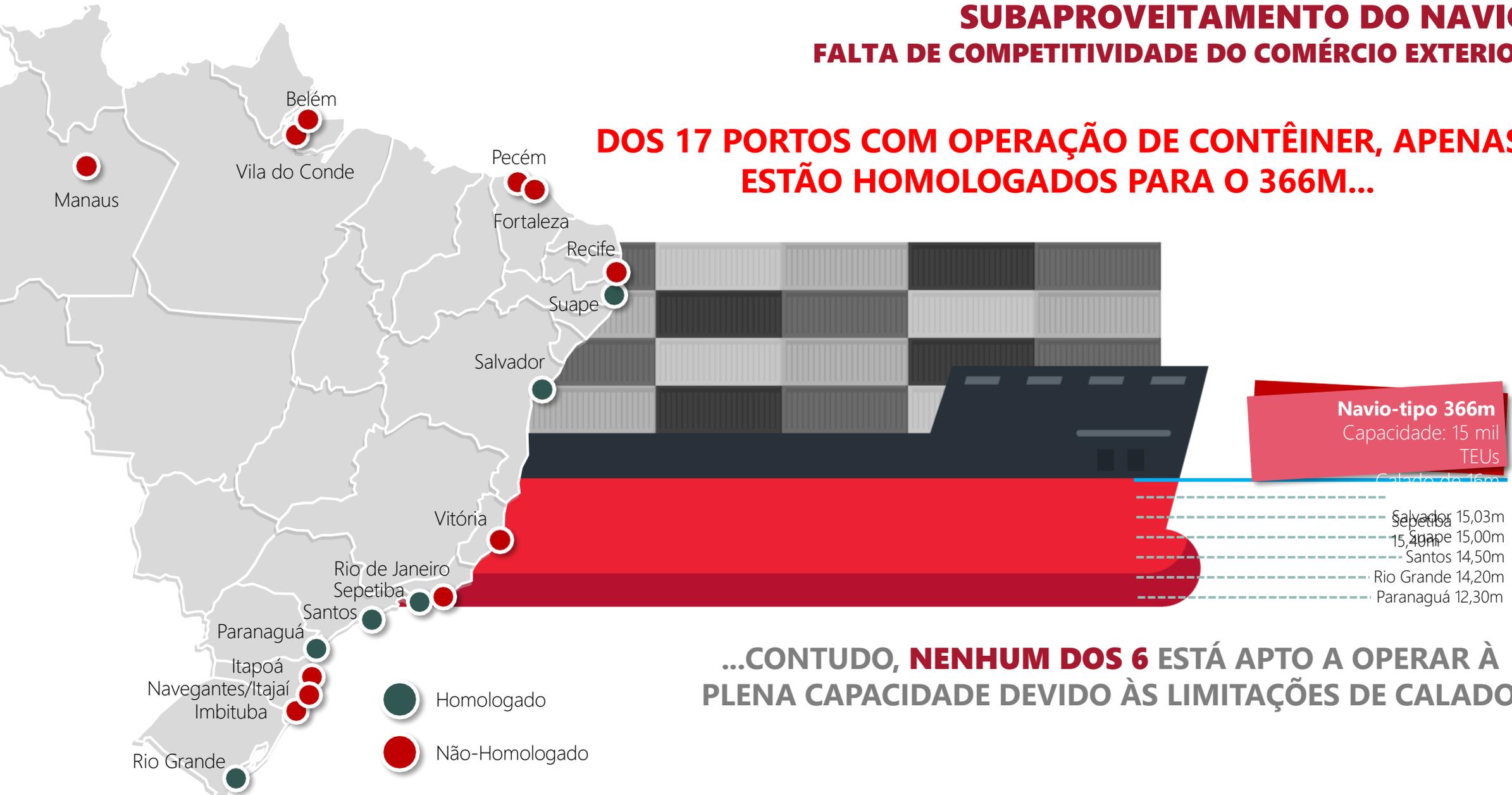
Cargueiro de grande porte interrompe balsas da travessia Santos-Guarujá nesta quinta (1º)

Navio tem 366 metros de comprimento e 48 metros de largura; serviço será suspenso às 11h30

ESCALA DO 366M

**SUBAPROVEITAMENTO DO NAVIO:
FALTA DE COMPETITIVIDADE DO COMÉRCIO EXTERIOR**

DOS 17 PORTOS COM OPERAÇÃO DE CONTÊINER, APENAS 6 ESTÃO HOMOLOGADOS PARA O 366M...



...CONTUDO, NENHUM DOS 6 ESTÁ APTO A OPERAR À PLENA CAPACIDADE DEVIDO ÀS LIMITAÇÕES DE CALADO

GARGALO EM TERRA

INDICADOR: PÁTIO

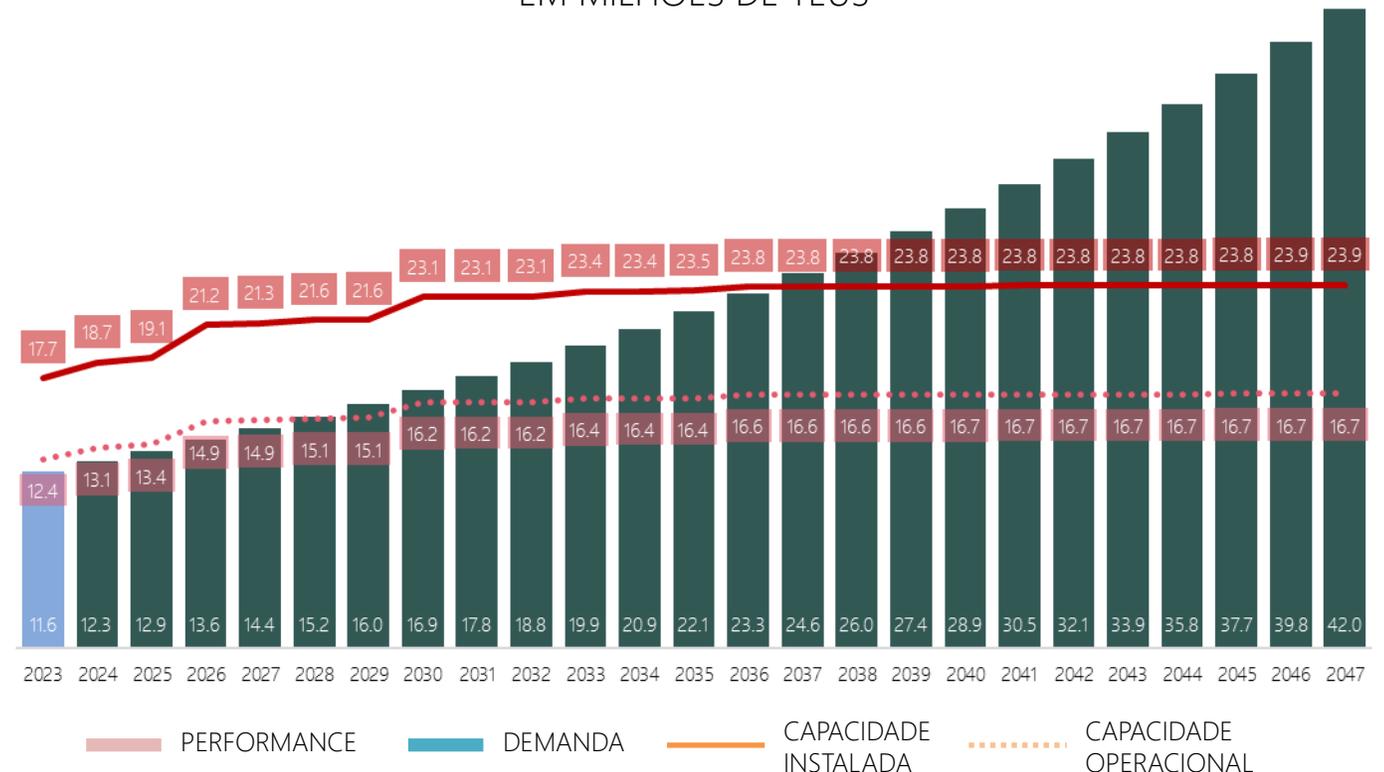
CAPACIDADE OPERACIONAL DOS PORTOS BRASILEIROS ESTÁ NO LIMITE

TENDÊNCIA É DE PIORA NOS PRÓXIMOS ANOS, CONSIDERANDO:

- CRESCIMENTO ORGÂNICO DA CARGA DE 5,5% AO ANO
- CAPACIDADE OPERACIONAL DE 70%, PERCENTUAL A PARTIR DO QUAL A OPERAÇÃO DEIXA DE SER EFICIENTE, SEGUNDO OCDE*
- SEM STS 10 NO PORTO DE SANTOS
- INCLUSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) A PARTIR DE 2025
- INCLUSÃO DO PORTO DA IMETAME (ES) A PARTIR DE 2026
- AUMENTO DA CAPACIDADE DA BTP (SP) A PARTIR DE 2026
- AUMENTO DA CAPACIDADE DA DPW (SP) A PARTIR DE 2030
- AUMENTO DA CAPACIDADE DA SANTOS BRASIL (SP) A PARTIR DE 2024

CAPACIDADE VS DEMANDA: TODOS OS PORTOS BRASILEIROS

EM MILHÕES DE TEUS



*The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report

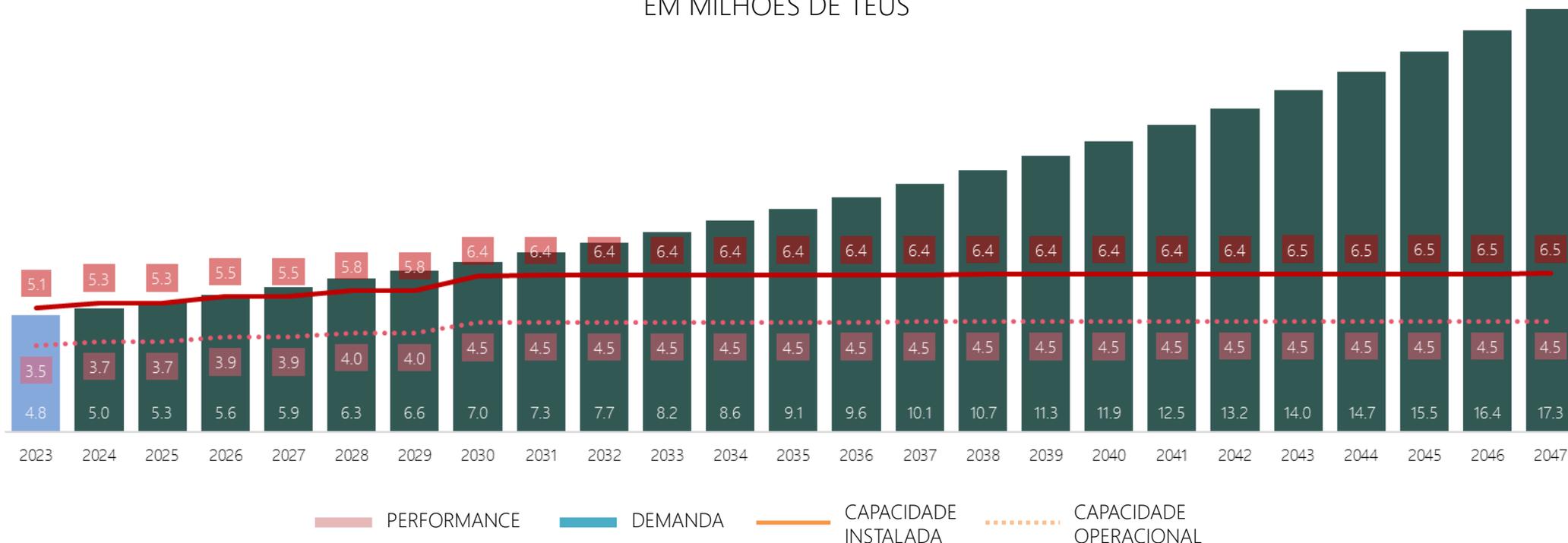
GARGALO EM TERRA

INDICADOR: PÁTIO

CASE SANTOS – 1/2

EM SANTOS, O CENÁRIO É MAIS DESAFIADOR
 PORTO SATURADO, DEMANDA BEM ACIMA DA CAPACIDADE OPERACIONAL

CAPACIDADE VS DEMANDA: SANTOS
 EM MILHÕES DE TEUS



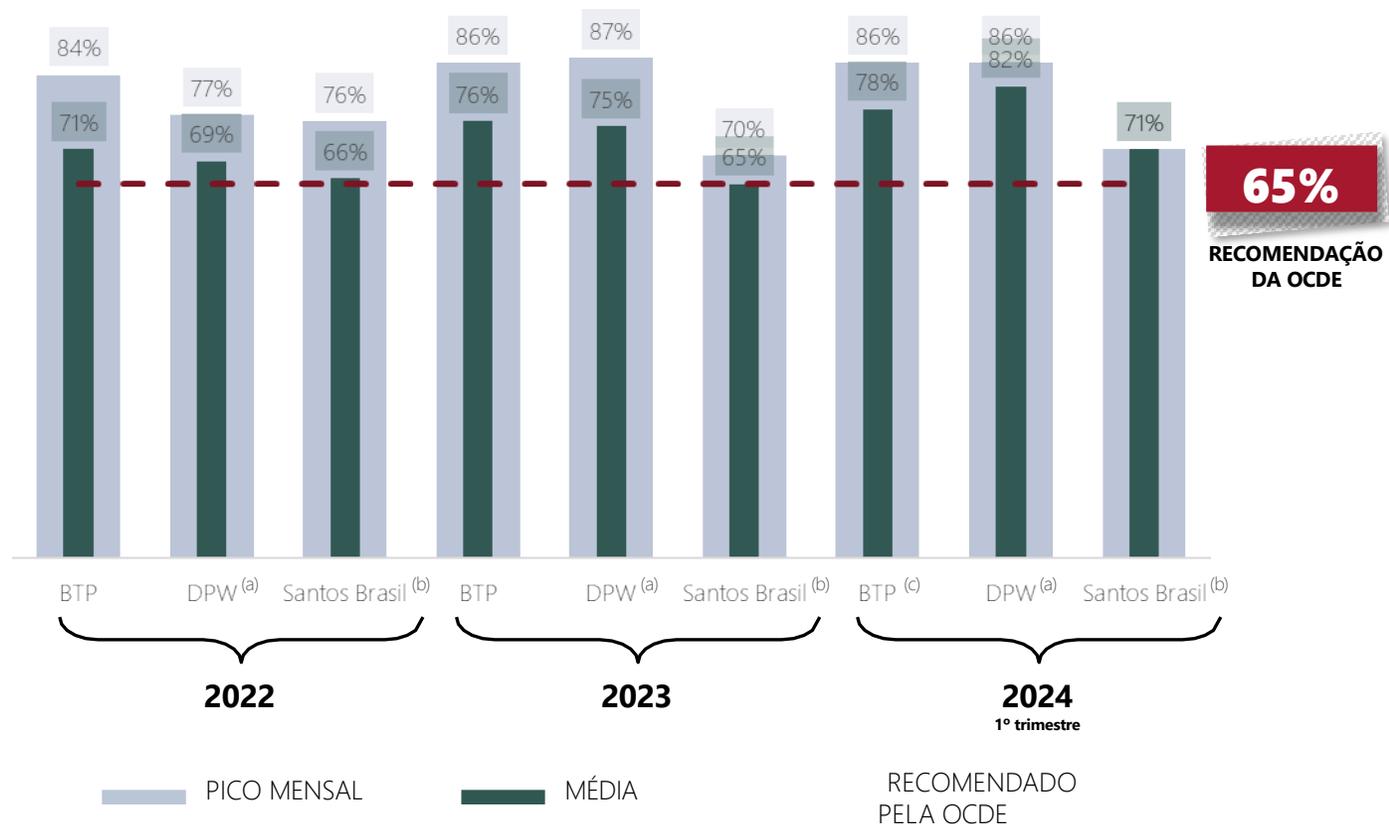
GARGALO EM TERRA

INDICADOR: **BERÇOS**

CASE SANTOS – 2/2

OCUPAÇÃO DOS BERÇOS*

OCDE: ATÉ 65%**



*Estatístico Aquaviário e elaboração Solve Shipping

**The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report

***Desconsidera escalas que não ocorreram em virtude de cancelamento de viagem

(a) Média dos berços 01 e 02

(b) Média dos berços 01, 02 e 03

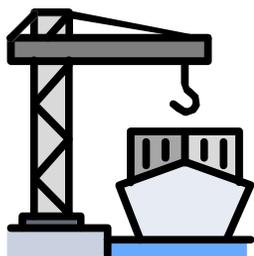
(c) Média dos berços 02 e 03; berço 01 em reforma

CONCLUSÃO: IMPASSE



PARA ATENDER AO CRESCIMENTO DO MERCADO, OS ARMADORES PRECISARIAM SUBSTITUIR FROTA POR NAVIOS MAIORES OU ADICIONAR NAVIOS.

MAS ISSO É INVIÁVEL, POIS FALTA ESPAÇO EM TERMINAIS, NÃO HÁ BERÇOS DE ATRACAÇÃO SUFICIENTES, E ESTRUTURA TARIFÁRIA PENALIZA NAVIO MAIOR, DESESTIMULANDO RENOVAÇÃO, INOVAÇÃO E AUMENTO DE CAPACIDADE.



TERMINAIS CHEIOS
REDUZEM CAPACIDADE
DE ATENDIMENTO DOS
NAVIOS COM
EFICIÊNCIA

BRASIL PERDE COMPETITIVIDADE

DESPERDIÇA OPORTUNIDADES
DE CRESCIMENTO

SOLUÇÃO:

- RETOMADA DOS LEILÕES E PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS EM TERMINAIS COM CAPACIDADE DE RECEBER NAVIOS MAIORES E MAIS EFICIENTES
- MAIOR ARMAZENAMENTO DE CARGA, MANTENDO A ALTA PRODUTIVIDADE DO NAVIO
- EMPREGO DE NAVIOS MAIORES, QUE AUMENTAM CAPACIDADE DE/PARA O BRASIL SEM ONERAR ATRACAÇÕES E PROPORCIONAM GANHOS DE ESCALA



Exemplificando: Projeto Maasvlakte 2, expansão portuária do Porto de Rotterdam

- O projeto de expansão começou em 2008.
- Primeiro estágio entregue em 22 de maio de 2013.
- Dentro do cronograma, dentro das especificações técnicas e dentro orçamento (€ 1,9 bi).
- Área de 700 hectares (aterro).
- Dragados 240 milhões de m³.
- Construídos 7,5 km de praias/dunas, 3,5 km de quebra-mar (utilizados 20.000 blocos de concreto de 40 t cada), 3,5 km de cais, 24 km de rodovias, e 14 km de ferrovias.
- Parceiros privados da Port of Rotterdam Authority: APM Terminals e RWG-Rotterdam World Gateway.

Exemplificando: Projeto Maasvlakte 2, expansão portuária do Porto de Rotterdam



9 de julho de 2012



24 de abril de 2013

To facilitate sufficient container capacity & ULCC accommodation



O Projeto Maasvlakte 2 (Rotterdam)



Ministra da Infraestrutura e Meio-Ambiente, **Melanie Schultz van Haegen**, inaugurando o projeto de expansão portuária Maasvlakte 2 em 22/5/2013.

O Projeto Maasvlakte 2 (Rotterdam)





CentroNave

CENTRO
NACIONAL
DE NAVEGAÇÃO
TRANSATLÂNTICA

CONTAT



Edifício Helbor Up Offices Berrini
Rua Bacaetava, 191 - Conjunto 302
CEP 04705-010 - Vila Gertrudes



+55 [11] 3791.2431



+55 [11] 3791.2432