Boa Tarde

Joaquim S. Marques Neto
Partner Relationship Executive

&

Mauricio Grassia
Account Executive

UNISYS

21 de Junho de 2012

PORTOS DE SANTA CATARINA

Gargalos da Produção Nacional

UNISYS

Guerra dos Portos
Como Santa Catarina é afetada

- **“Guerra dos Portos”**

  – **Resolução 72 aprovada pelo Senado Federal em 24 de Abril de 2012.**

  À partir de Janeiro de 2013 o ICMS será único e igual a 4% para produtos importados, a exceção dos bens e mercadorias importadas sem similares produzidos no Brasil.

- **Impactos**

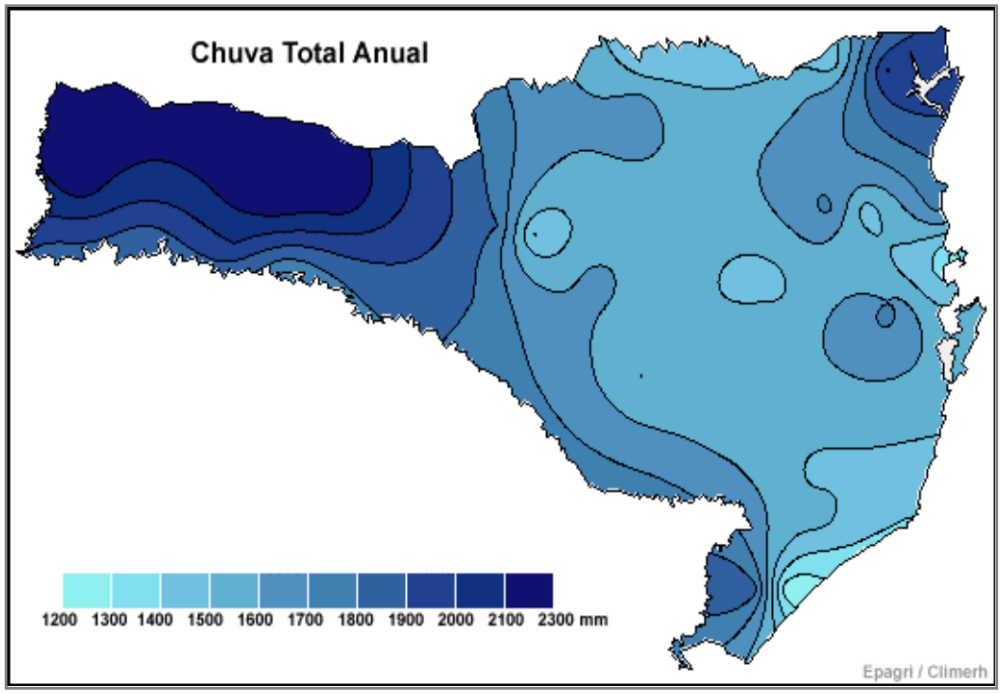
  – **Logistica**: Os estados que mais perdem com a nova regra do ICMS são Espirito Santo, Goiás e **Santa Catarina**. Os distribuidores de diversos produtos importados, que usam o subsídio do ICMS como estratégia comercial de venda, também serão atingidos com a possibilidade de seus clientes importar diretamente.

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Eficiência da Operação Portuária
Quanto afeta à industria um navio parado no Porto ??

Comparação Tempo de Espera de Navios Full *Contêineres*
Fonte de dados: ANTAQ;

Porto/Terminal	Tempo Médio de Espera (h)
TECON Santos Brasil	3
TECON Rio Grande	4
T37 - Libra Santos	2
T35 - Libra Santos	2
Rio Cubatão (Cosipa)	4
São Francisco do Sul	**16,5**
Itajaí	**15**
TECONDI	4
TCP Paranaguá	13
Corex Paranaguá	10
Cais Público Paranaguá	8
Margem Direita Santos	1



Fonte:
CLIMERH - SC

A média mensal da cobertura do céu em São Francisco do Sul, por exemplo, é 73 %. A nebulosidade é maior em outubro (83 %), e menor em junho e julho (66 %).

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Paradas provocam perdas de R$ 20 milhões desde 2010 no Porto de Rio Grande

- “Podem passar de R$ 20 milhões os prejuízos nos últimos dois anos e meio no Porto de Rio Grande por conta da paralisação das atividades. Somadas as horas paradas, chega a 76 o número de dias em que algum motivo impossibilita manobras dos navios por condições climáticas.”

- “O cálculo é feito com base no número de embarcações que passam anualmente no porto, estimando que de oito a 10 navios operem nas águas gaúchas diariamente. Mesmo assim, o custo de cada dia de navio inativo é estimado entre R$ 70 e R$ 80 mil. Por isso, com os 76 dias, passaria de R$ 20 milhões a perda de armadores e proprietários de carga.”

- “Eventuais fechamentos são compensados por calado, armazéns e velocidade de operações, condições que o dirigente considera melhores do que as de **Santa Catarina,** Paraná e Rio de Janeiro. Essas condições garantem a Rio Grande o posto de segundo mais importante em cargas do Brasil.”

Fonte: Revista Portos e Navios 4/6/2012

UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Porto de Rio Grande:
Próximos passos para solucionar o problema:

- Um investimento está previsto para tentar reduzir o número de horas paradas em Rio Grande. O porto será contemplado, nos próximos meses, com o Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Navios (VTMS, na sigla em inglês). O projeto irá monitorar o tráfego hidroviário, rastreando toda a área do porto organizado. **O plano é da Secretaria Especial dos Portos, que contratou a empresa americana Unisys (referência em tecnologia da informação) para a elaboração.**

- O objetivo é atacar diretamente o congestionamento de navios nos portos brasileiros e as dificuldades relacionadas à entrada e saída de embarcações e cargas pelo mar. **No ano passado, a Unisys finalizou os trabalhos do projeto Carga Inteligente, que oferecerá monitoramento e aumentará a segurança do transporte.**

- Será possível, com esse procedimento, reduzir o tempo de espera dos navios que estão fora dos portos, além de integrar os departamentos responsáveis pelo monitoramento dos navios e facilitar a troca de informações, levando a uma navegação segura. Tudo isso será realizado por um sistema de Radar e Identificação Automática (AIS), responsável por realizar toda a varredura no porto. Salvador (BA), Rio de Janeiro e Itaguaí (RJ) também serão contemplados.

- Revista Portos e Navios 04/06/2012

UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Em Paranaguá, uma espera de US$ 137 milhões

Noticiário cotidiano - Portos e Logística
14 de Junho de 2012

O longo tempo de espera para que os navios atracassem no Porto de Paranaguá no ano passado gerou US$ 137 milhões em *demurrage* – **multa paga pelo contratante da carga ao dono da embarcação quando a demora no porto ultrapassa o prazo acordado**. Se fosse revertida para a administração portuária, a quantia seria suficiente para realizar parte das obras necessárias para modernizar e tornar mais eficiente o terminal, inclusive a instalação de cobertura no corredor de exportação. **Atualmente, ao menor sinal de chuva, as operações no cais são suspensas, ocasionando aumento da fila de navios ao largo (longe do porto, à espera de liberação para chegar ao cais) e perdas de prazos de contratos.**

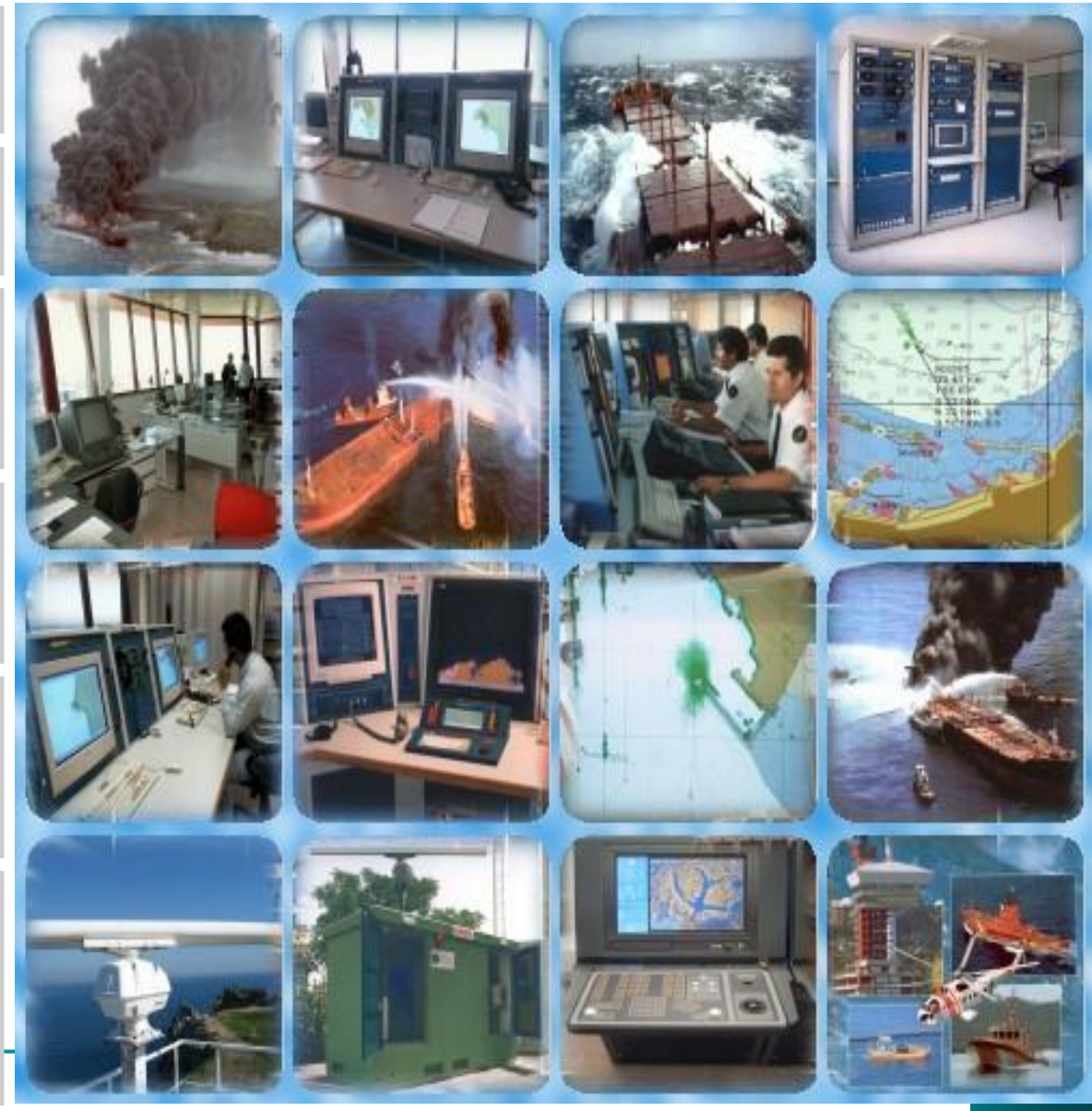
De acordo com a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), o mau tempo nos últimos 30 dias significou 12 dias, 22 horas e 45 minutos de paralisação na movimentação de grãos no corredor de exportação, suficiente para a fila de navios alcançar tamanho recorde no ano. Ontem, o site da autarquia registrava 87 navios ao largo e outros 25 esperados para as próximas 48 horas, sinal de que a *demurrage* deste ano deve superar o valor de 2011.

“Fila é sinônimo de ineficiência. Esse tipo de multa é a pior coisa que existe, pois não gera riqueza”

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

VTMS – Vessel Traffic Management System

- **Vigilância e Controle do Tráfego Marítimo.**
- **Vigilância e Prevenção de Acidentes Marítimos.**
- **Coordenação dos trabalhos de busca e Salvamento Marítimo.**
- **Integração do Sistema de Identificação Automática (AIS).**
- **Controle de atividades Marítimas e Emergências Portuárias.**
- **Sistema de Informação para a Administração Marítima, e outras administrações e instituições.**



Modernização e Otimização das Operações Portuárias

O que é VTMS ?

VTMS são serviços de segurança para navegação e vigilância costeira. Tratam-se de projetos de grande magnitude e complexidade agregando várias disciplinas técnicas, e criação de redes sensores de vários tipos (radar, comunicações VHF, DF, AIS, CCTV, etc) em um único sistema.

Podem ser dispostos em uma arquitetura Portuária ou Costeira, onde os dados relevantes são organizados de forma a obter e distribuir uma identificação inequívoca de cada alvo para usuários internos e externos (administrações portuárias, Marinha, Alfândega, Imigração, Operadores de navios).

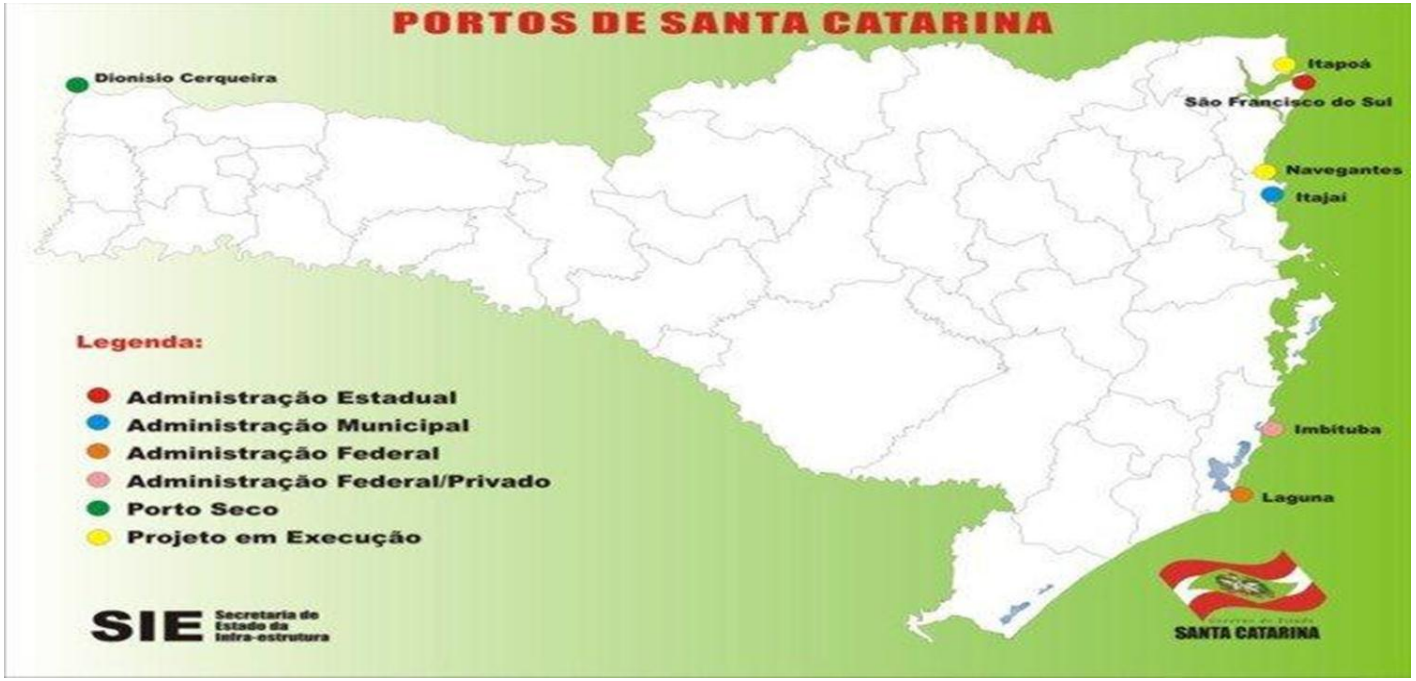
De forma básica, um VTMS tem as seguintes competências contribuindo para:

- Salvaguarda da vida humana no mar e para a segurança da navegação através da identificação e monitoramento de embarcações, pelo planejamento da movimentação de embarcações na área de VTMS e pela divulgação de informações e assistência ao navegante;
- Aumentar a eficiência do tráfego marítimo;
- Preservar a poluição marítima e auxiliar em medidas de emergência antipoluição; e
- Proteger as comunidades e infra-estruturas contíguas à área de VTMS.

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

VTMS

VTMS permitirá o monitoramento em tempo real de todo os navios que chegam e saem dos Portos Catarinenses. Denominada “Vessel Traffic Management System”, a nova ferramenta permite conhecer a localização exata das embarcações na área dos portos e desta forma, garante maior segurança para os usuários dos terminais portuários.



© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

VTMS

Com o sistema, é possível, por exemplo, prever acontecimentos como colisão de navios, localizar embarcações, prevenir o aparecimento de navios piratas e o deslocamento de bóias de sinalização. O monitoramento dos navios se estenderá também ao acompanhamento da posição da draga que está operando atualmente no canal de acesso aos Portos.

“ É uma nova tecnologia utilizada para o gerenciamento das operações portuárias que nos possibilita uma visão geral dos navios que entram e saem dos portos.”

UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Exemplo de uma sala de comando - VTMIS

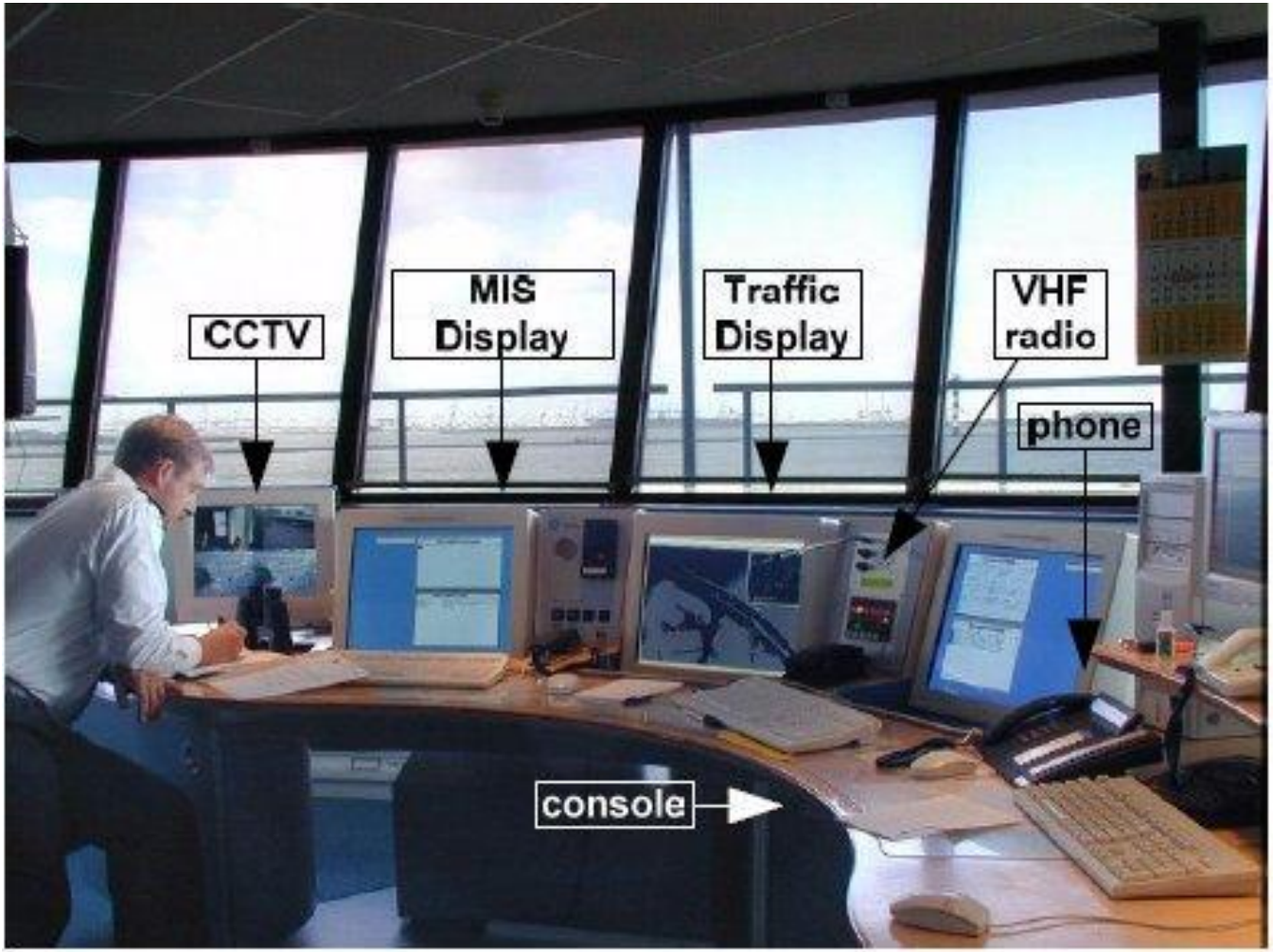
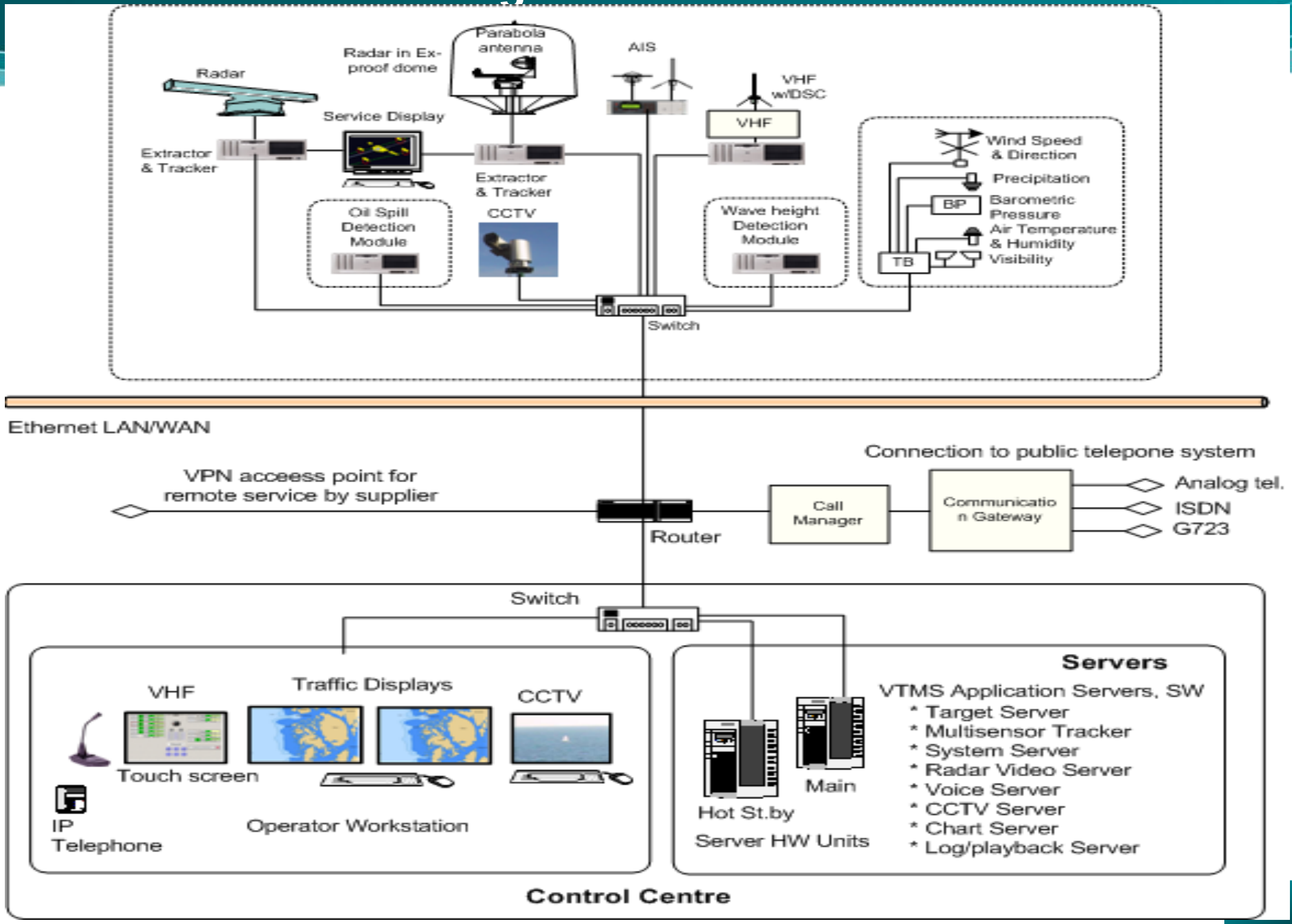


Figure 3. Typical VTMIS working position

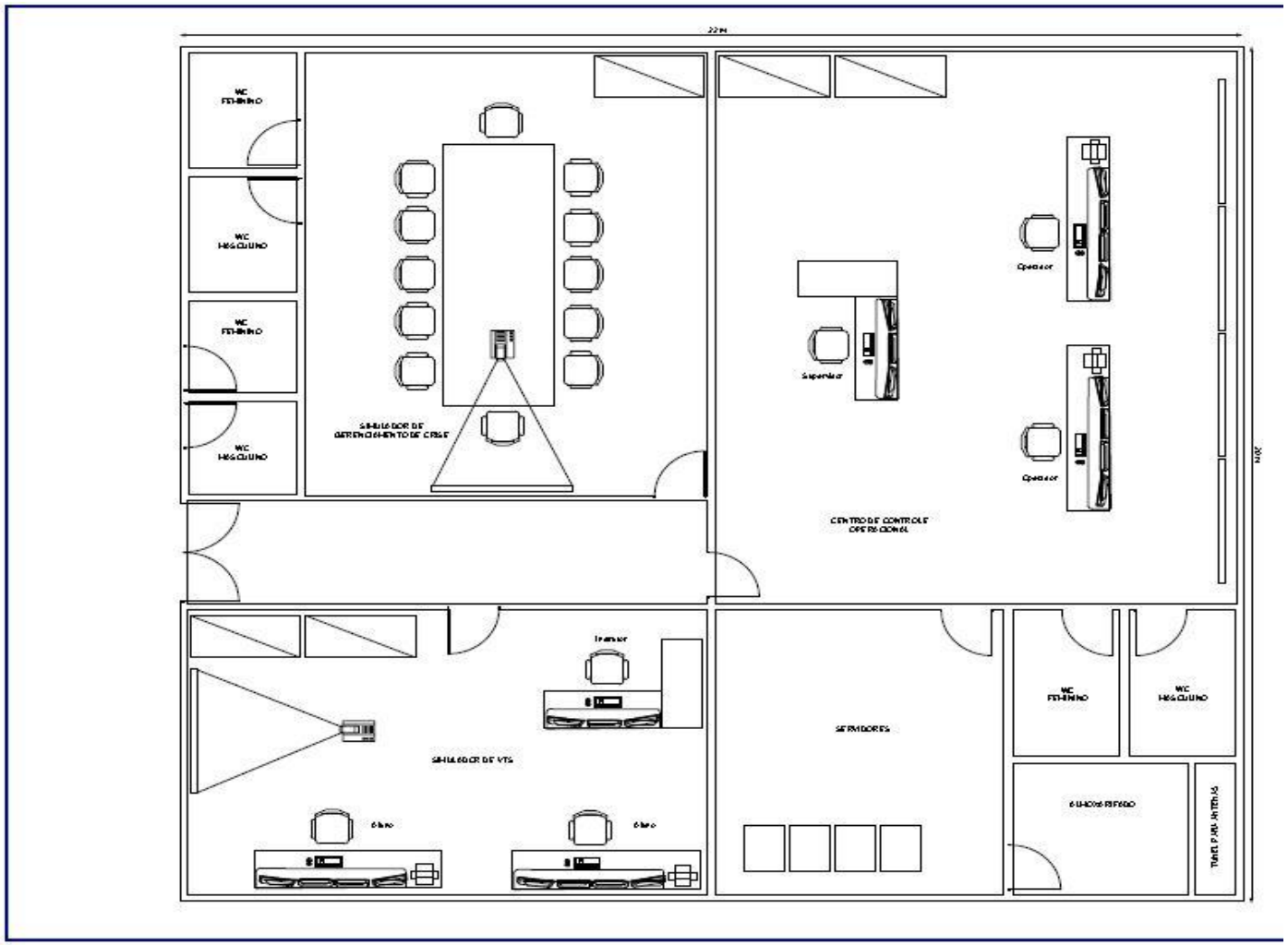
UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Diagrama VTMIS

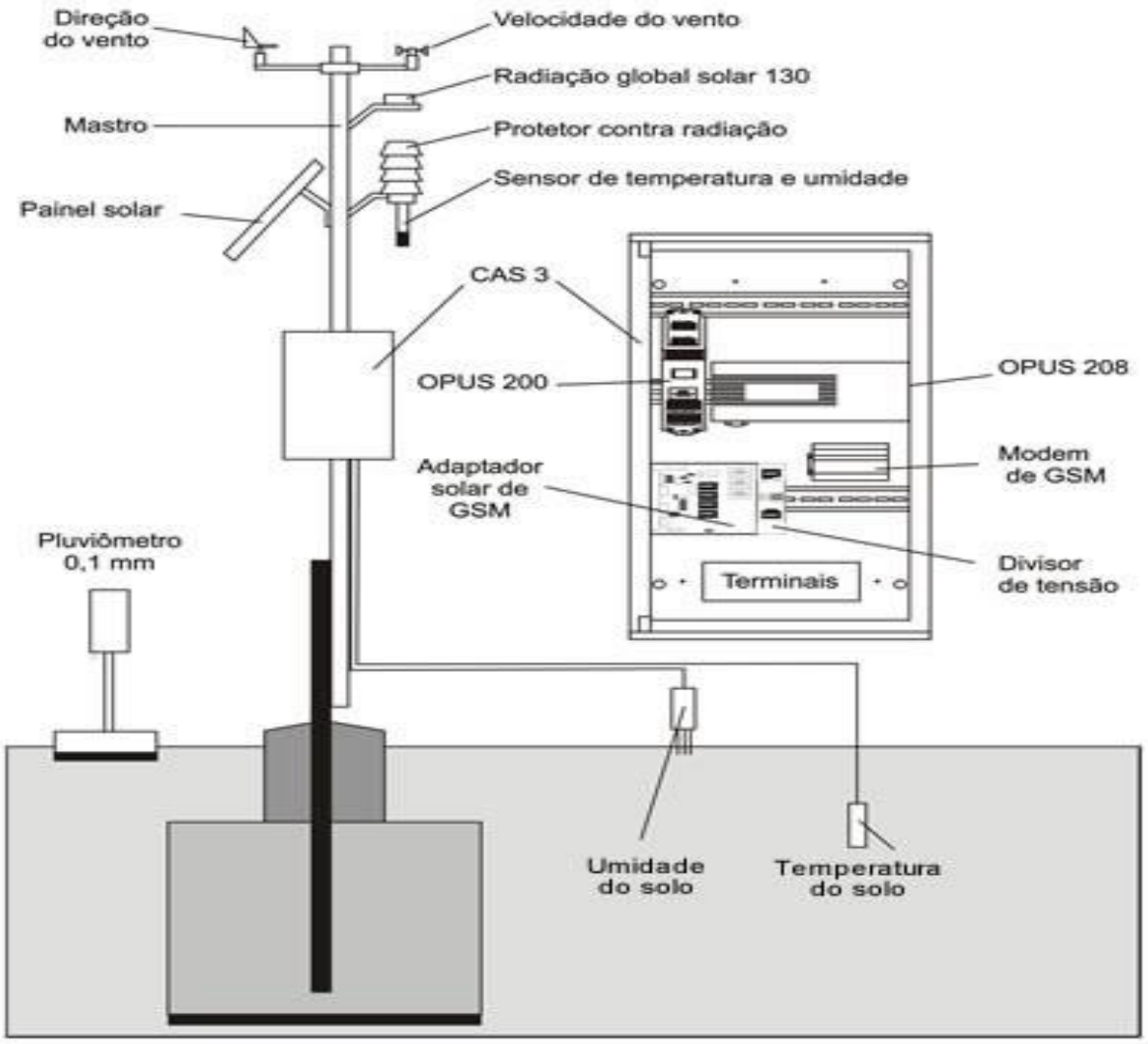


Lay-Out tipo de um Centro de Controle



© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Exemplo de uma Estação Meteorológica



ights reserved.

Exemplo de uma Bóia Meteorológica

UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

BENEFÍCIOS DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA VTMS NOS PORTOS

- Aumentar a eficiência das operações portuárias;
- Melhorar a segurança da navegação (Separação de Trânsito);
- Prevenir acidentes e situações de risco;
- Aumento de Segurança da Vida Humana;
- Atender regras internacionais de segurança para o comércio exterior (ISPS-CODE);
- Coordenar as atividades de todos os serviços subsidiários associados com a movimentação de embarcações na área do VTMS (Práticos, Rebocadores, Operadores Portuários, Alfândega, Policia Federal, etc);
- Atender o discurso político atual: Necessidade de maior comprometimento da iniciativa privada;

UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

PRINCIPAIS EFEITOS COM IMPLANTAÇÃO DO VTMS

Ganhos ao setor público

- Recursos privados, através de contribuições dos associados: 100%
- Recursos públicos: pessoal para operar o sistema de VTMS – Autoridade Portuária.
- Eficiência do Poder de Polícia;
- Eficácia da ferramenta de gestão;
- Maior número de dados para planejamento das operações do Porto.
- Política pública para o tráfego de embarcações.

Ganhos ao setor privado

- Ao operador portuário – otimização da operação e aumento em escala da receita.
- Ao setor público – redução dos gastos públicos
- Ao operador logístico – certificação e redução de custos.
- Redução do custo do seguro com a operação em Porto com gerenciamento de risco, gerando atrativo comercial para estas operações.

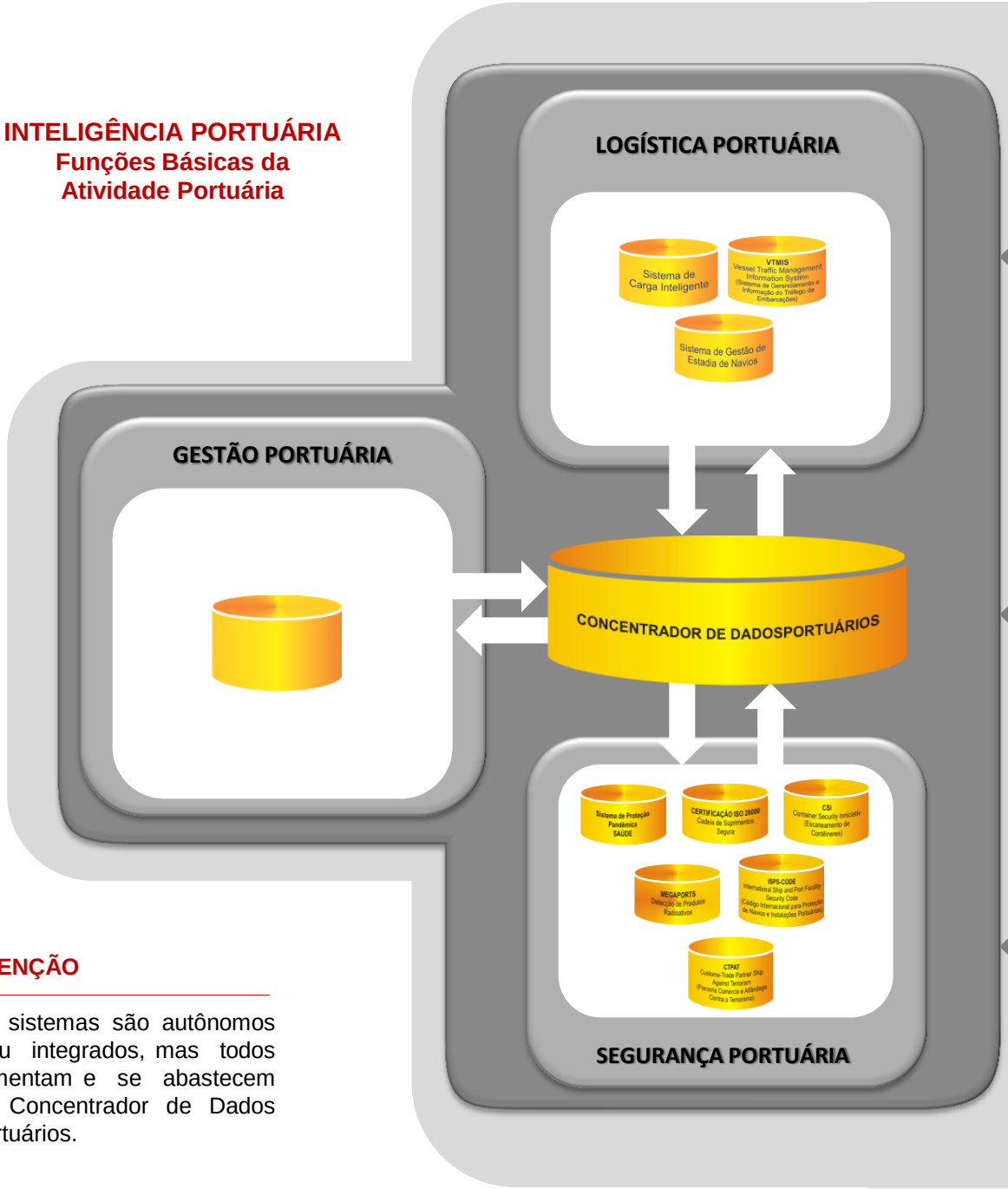
© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

GANHOS COM O VTMIS

- Possibilidade de Operação Portuária em situações climáticas adversas;
- Dupla mão de navegação segura onde for possível;
- Confiabilidade na informação de chegada às áreas de fundeio;
- Evitar atividades ilícitas em águas costeiras;
- Diminuição do Valor do Seguro quando em área do Porto Organizado;
- Maior poder na “Negociação Anual dos Valores da Praticagem”

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA
Funções Básicas da Atividade Portuária



LOGÍSTICA PORTUÁRIA

1. Sistema de Cadeia de Carga Inteligente
2. Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações – VTMIS (Vessel Traffic Management Information System)
3. Sistema de Gestão de Estadias de Navios

GESTÃO PORTUÁRIA

Administrativa
Econômico-Orçamentário-Financeira-Contábil e Patrimônio
Serviços Gerais/Atividades Auxiliares
Recursos Humanos
Comercial
Ambiental
Rendimento Operacional
Desempenho Institucional
Tecnologia da Informação
Análise de Custos

SEGURANÇA PORTUÁRIA

1. Sistema de Proteção Pandêmica – SAÚDE
2. Certificação ISO 28000 – Cadeia de Suprimentos Segura
3. CSI – Container Security Inniciativ (Escaneamento de Contêineres – 100%)
4. MEGAPORTS – Detecção de Produtos Radioativos
5. ISPS-CODE – International Ship and Port Facility Security Code (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias)
6. CTPAT – Customs-Trade Partner Ship Against Terrorism (Parceira Comércio e Alfândega Contra o Terrorismo)

ATENÇÃO

Os sistemas são autônomos e/ou integrados, mas todos alimentam e se abastecem do Concentrador de Dados Portuários.

Equação do Sucesso

INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA
Logística + Segurança + Gestão

=

Menor Tempo de Estadia dos Navios
Segurança da Navegação
Descongestionamento de Veículos no Porto
Fluxo Contínuo da Movimentação de Cargas
Agilização das Operações
Redução de Custos
Informações Gerenciais fidedignas e em tempo real
Planejamentos mais próximos da real necessidade
Estatísticas confiáveis e em tempo real
Ferramentas ágeis e confiáveis de apoio à Gestão Portuária

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

BDP – BANCO DE DADOS PORTUÁRIOS
VTMIS – GERÊNCIA E INFORMAÇÕES DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES

Obrigado

Joaquim S. Marques Neto
Partner Relationship Executive
Joaquim.marquesneto@br.unisys.com

Mauricio Grassia
Account Executive
mauricio.grassia@br.unisys.com

UNISYS

UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Receita de Frete - Equação

Teus transportados (quantidade de carga) X **Frete Marítimo** + **Sobre-taxas**

É o que o armador recebe para realizar o transporte.

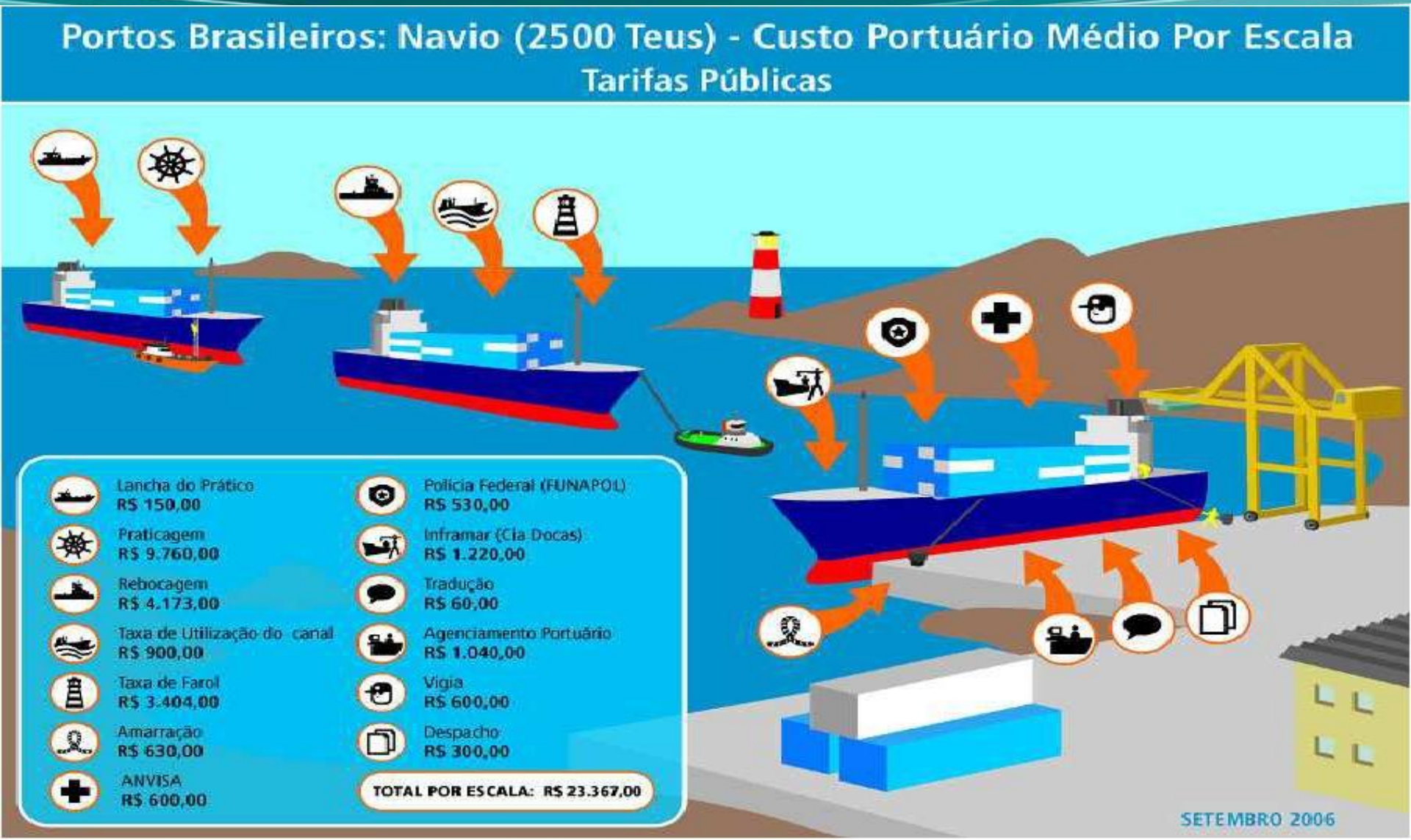
O *preço unitário* para levar uma carga do Porto A para o Porto B é normalmente expresso em ***dólares por teu de carga transportada.***

Sobre-taxas: *EFS (Emergency fuel surcharge),* ***TSC (Terminal security charge – ISPS)****, THC (Terminal handling charge), IMO surcharge, Special contêiner fee, OOG fee (out of gauge),* ***Congestionamento Portuário****, BAF (Bunker), Reefer Consumption Surcharge (RCS) .*

Exemplo: Frete marítimo de US$ 1.200/TEU na exportação e US$ 250/TEU na importação para mercadorias “dry” de um modo geral, entre portos Sul Americanos e Europeus.

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.

Custo Portuário Médio no Brasil



UNISYS

© 2012 Unisys Corporation. All rights reserved.