

A CONTRIBUIÇÃO DO SETOR PRIVADO PARA O SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: CAPACIDADE PARA O BRASIL CRESCER

Patricio Junior – Diretor de Investimentos da TiL
Florianópolis, 30/11/2023



X CIDESPOT
Congresso Internacional
de Desempenho Portuário





Mr. Diego Aponte
Group President

Capt. Gianluigi Aponte
Group Chairman

Mrs. Alexa Aponte Vago
Group Chief Financial Officer

Uma empresa familiar

Desde 1970, o Sr. Gianluigi Aponte tem levado a MSC, de um modesto início, com a operação de um navio, para sua atual posição de líder mundial no transporte global de contêineres.

A empresa teve um crescimento exponencial em termos de volume e capacidade da frota e, agora, atende milhões de clientes globalmente, com uma respeitável operação de 365 dias ao ano.

Hoje, o Grupo emprega mais de **150.000 pessoas** ao redor do mundo.

**“O NOSSO NEGÓCIO É BASEADO EM
UMA PAIXÃO GENUÍNA PELO MAR.”**

Captain Gianluigi Aponte

CARGO DIVISION



AIR CARGO



MSC GROUP

CRUISE DIVISION



MSC



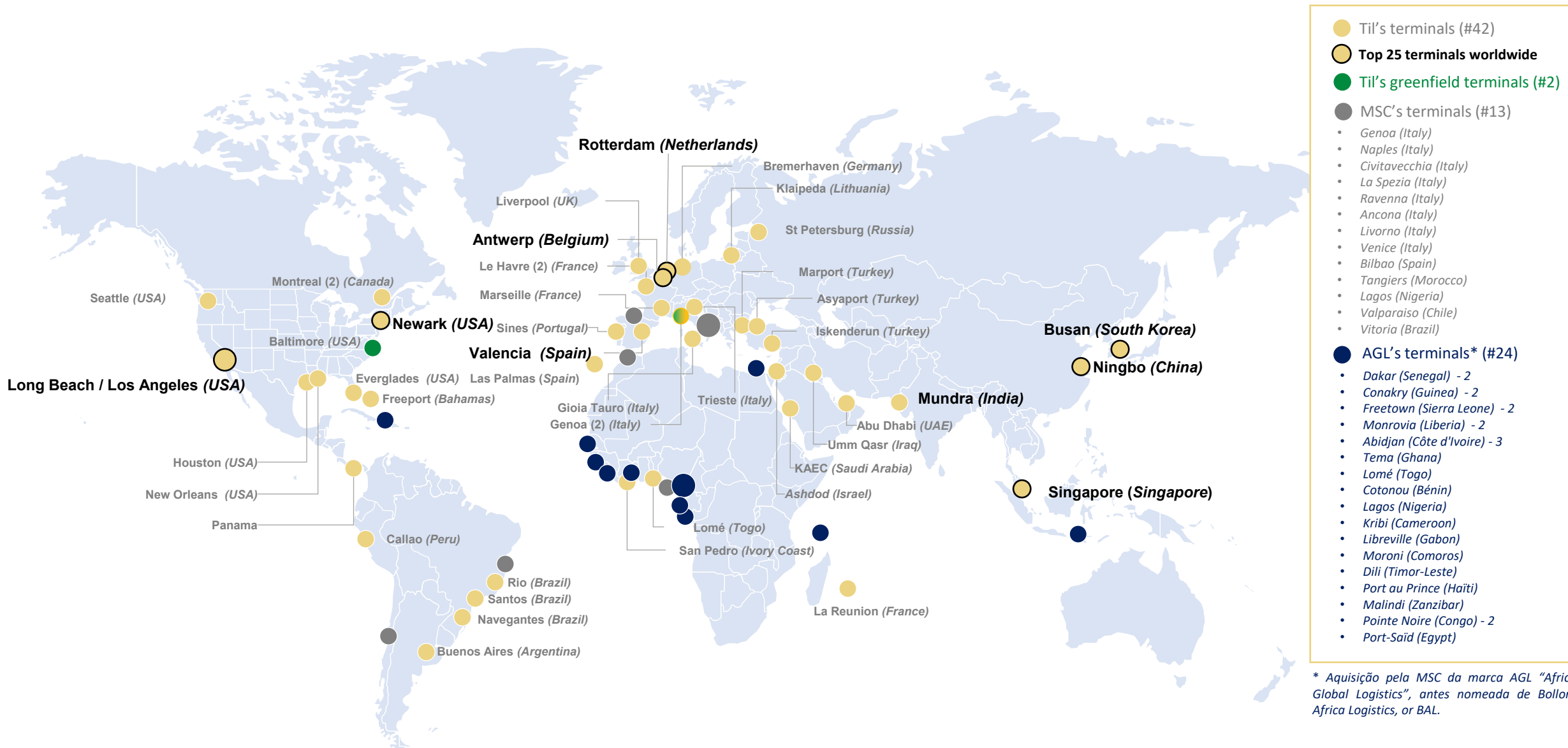
Explora
JOURNEYS

FERRY DIVISION



SNAV

Presença nos principais portos do mundo



* Aquisição pela MSC da marca AGL "Africa Global Logistics", antes nomeada de Bolloré Africa Logistics, or BAL.

#1 América Latina

Rank	Dono / Operador	Total Throughput	%
1	TiL	7,422	14%
2	APM Terminals	7,027	13%
3	DP World	6,193	12%
4	Hutchison Ports	4,644	9%
5	SSA Marine	4,265	8%
6	Contecar	2,917	6%
7	SAAM Puertos	2,799	5%
8	CMA CGM	2,505	5%
9	ICTSI	2,476	5%
10	Neltume	2,155	4%
Regional Total		52,248	

#2 América do Norte

Rank	Dono/ Operador	Total Throughput	%
1	SSA Marine	8,106	10%
2	TiL	7,177	9%
3	APM Terminals	6,430	8%
4	Georgia Ports	5,892	8%
5	Matson	5,334	7%
6	Ports America	5,329	7%
7	Global Container	4,504	6%
8	CMA CGM	3,840	5%
9	Hutchison Ports	3,198	4%
10	Evergreen	1,884	2%
Regional Total		77,888	

#2 Middle East

Rank	Dono / Operador	Total Throughput	%
1	DP World	16,031	38%
2	TiL	6,220	15%
3	APM Terminals	5,747	14%
4	Abu Dhabi Ports	5,330	13%
5	KSA	4,876	12%
6	Red Sea Port	2,842	7%
7	PSA International	2,034	5%
8	PSO Iran	1,856	4%
9	Mwani Qatar	1,435	3%
10	Kuwait	1,122	3%
Regional Total		42,170	

#3 Europa (Med & Mar Negro)

1	Cosco Shipping	13,377	21%
2	APM Terminals	10,738	17%
3	TiL	9,351	14%
4	CMA CGM	6,490	10%
5	Yildirim	4,140	6%
6	PSA International	4,006	6%
7	MSC	3,266	5%
8	Hutchison Ports	3,150	5%
9	DP World	3,132	5%
10	Israeli Port	2,503	4%
Regional Total		64,513	

#3 Norte da Europa

Rank	Dono / Operador	Total Throughput	%
1	Hutchison Ports	13,386	18%
2	PSA International	12,466	17%
3	TiL	12,169	16%
4	DP World	9,270	13%
5	CMA CGM	8,235	11%
6	Eurogate	7,312	10%
7	APM Terminals	7,096	10%
8	HHLA	6,411	9%
9	China Cosco	6,297	9%
10	Yildirim	1,751	2%
Regional Total		73,779	

#6 África

Rank	Owner / Operator	Total Throughput	%
1	APM Terminals	10,075	31%
2	Bolloré Ports	5,407	17%
3	Transnet National Ports	4,253	13%
4	China Merchants	2,538	8%
5	Eurogate	2,517	8%
6	TiL	2,459	8%
7	CMA CGM	2,393	7%
8	Marsa Maroc	2,065	6%
9	DP World	1,585	5%
10	Kenya Ports	1,500	5%
Regional Total		32,594	

#7 Sul da Ásia

Rank	Dono / Operador	Total Throughput	%
1	Adani	7,272	22%
2	Sri Lanka Ports	6,862	21%
3	DP World	5,845	18%
4	APM Terminals	4,389	13%
5	China Merchants	3,215	10%
6	PSA International	3,111	9%
7	TiL	2,747	8%
8	Saif Powertec	2,060	6%
9	Hutchison Ports	1,615	5%
10	Chittagong Port	1,083	3%
Regional Total		33,243	

#8 Sudeste Asiático

1	PSA International	40,462	34%
2	PT Pelindo Terminal Pet.	17,220	14%
3	Hutchison Ports	16,740	14%
4	Malaysia Mining Corp.	15,862	13%
5	APM Terminals	13,755	11%
6	Saigon New Port Co.	12,114	10%
7	CMA CGM	8,182	7%
8	TiL	7,150	6%
9	ICTSI	5,643	5%
10	Vietnam National	3,981	3%
Regional Total		119,695	

PORTONAVE



CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO



CONTÊINERES

1.5 milhão de TEU
(capacidade estática 30.000 TEU)

EMPREGOS



EMPREGOS DIRETOS

1.100 colaboradores



EMPREGOS INDIRETOS

5.500 indiretos

MULTTERMINAIS
LOGÍSTICA INTEGRADA



CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO



CONTÊINERES

1 milhão de TEU
(capacidade estática 30.000 TEU)



CARGA GERAL

Armazenagem coberta de 20 mil m²

EMPREGOS



EMPREGOS DIRETOS

800 colaboradores



EMPREGOS INDIRETOS

4.000 indiretos

log.in.
logística intermodal



CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO



CONTÊINERES

350 mil TEU/ano
(capacidade estática 7 mil TEU)



CARGA GERAL

86.000 toneladas/mês

EMPREGOS



EMPREGOS DIRETOS

400 colaboradores



EMPREGOS INDIRETOS

2.000 indiretos

Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO
Acreditar e Inovar

Joint-venture entre TIL e APM Terminals



CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO



CONTÊINERES

1.5 milhão de TEU/ano
(capacidade estática 34.600 TEU)

EMPREGOS



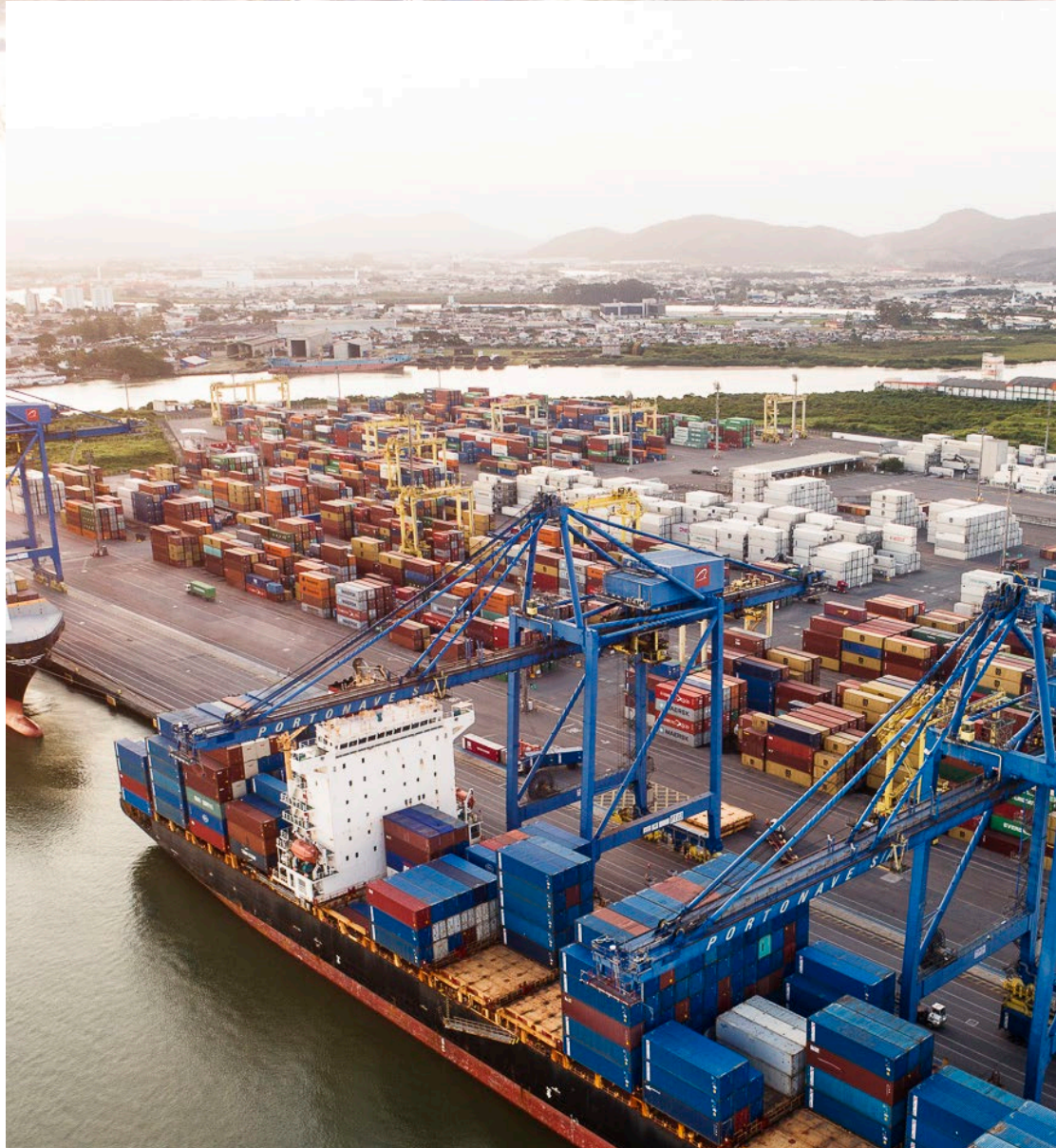
EMPREGOS DIRETOS

1.500 colaboradores

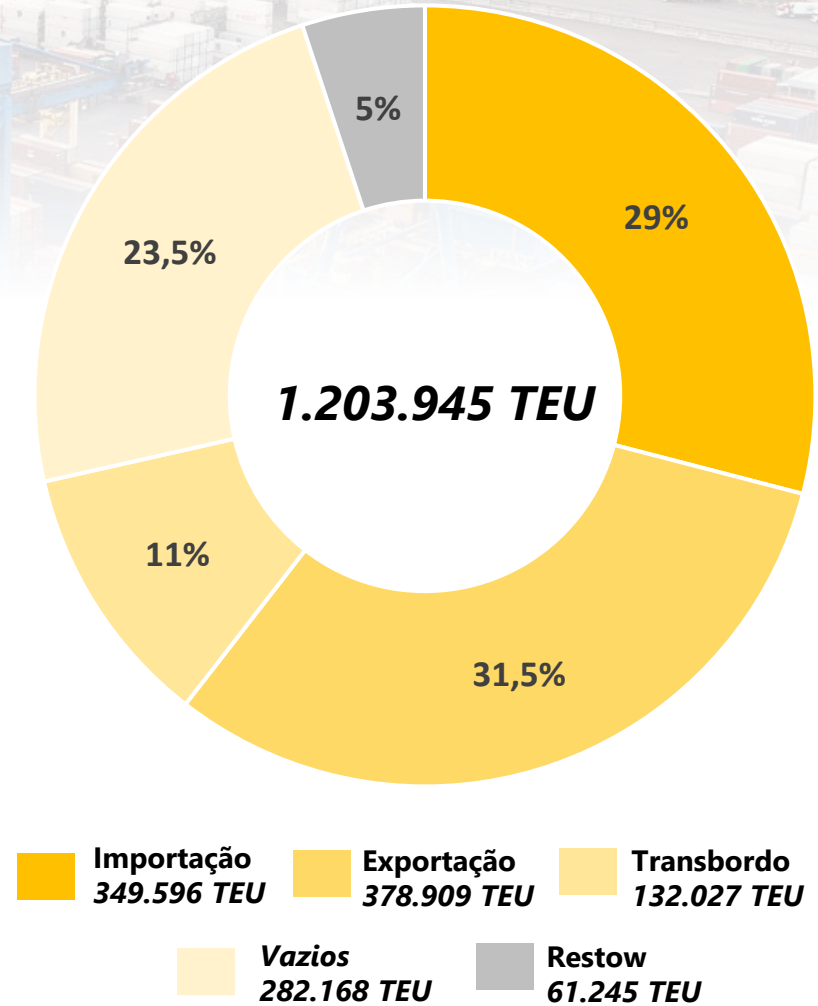


EMPREGOS INDIRETOS

7.500 indiretos

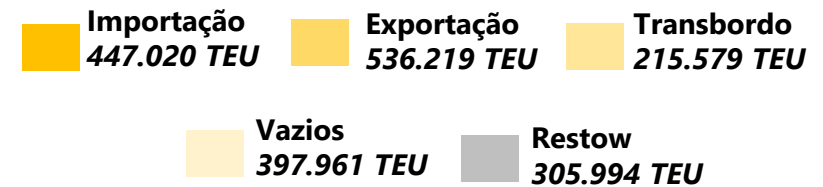
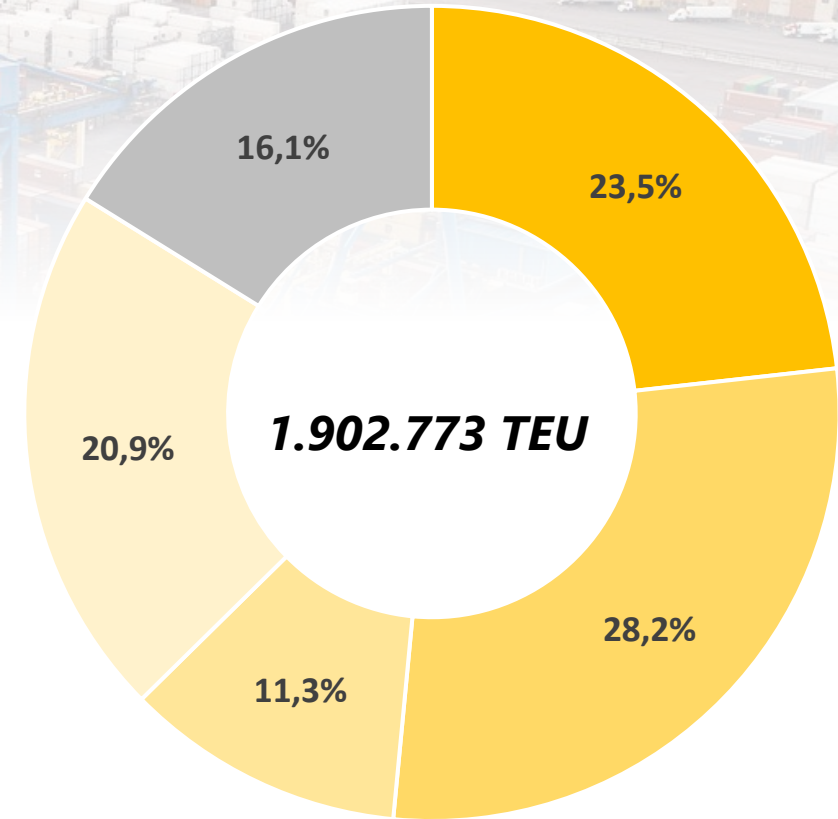


TOTAL DE MOVIMENTAÇÃO 2022



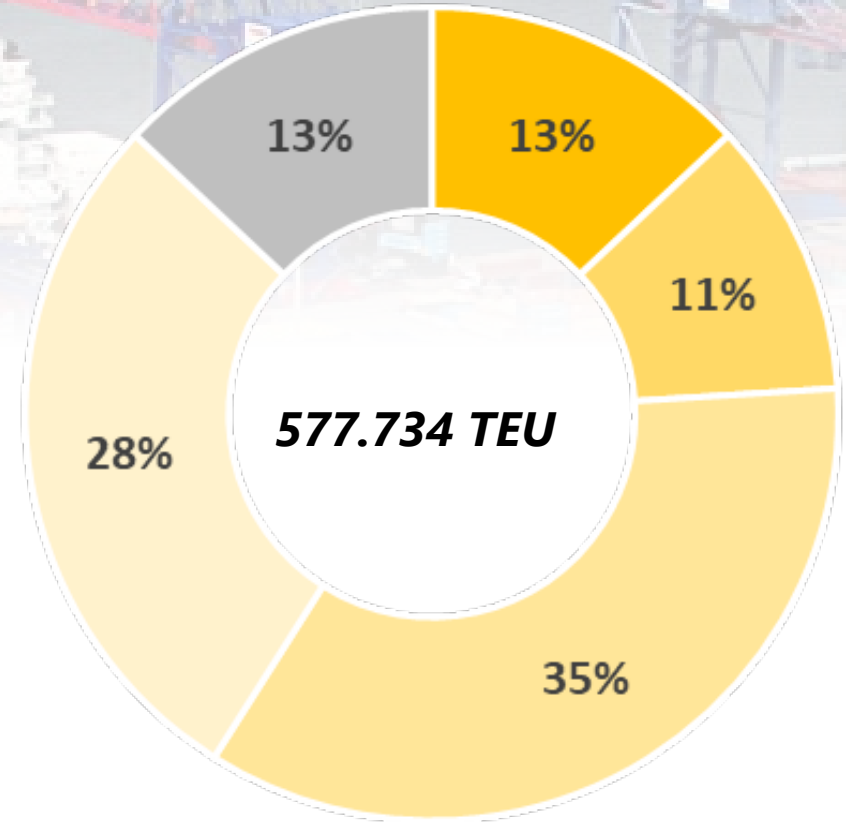







TOTAL DE MOVIMENTAÇÃO 2022





TOTAL DE MOVIMENTAÇÃO 2022

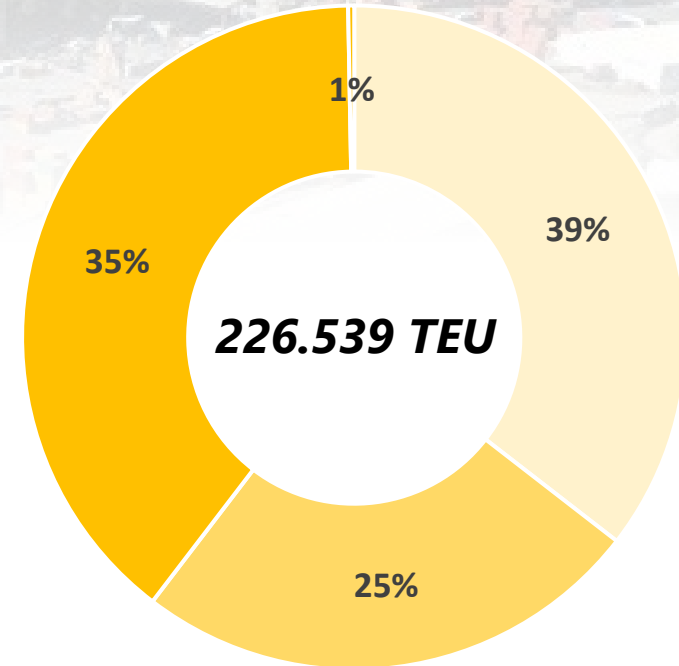


 Importação 75.055 TEU	 Exportação 63.642 TEU	 Transbordo 201.299 TEU
 Vazios 162.925 TEU	 Restow 74.813 TEU	

Investimento da TiL no Brasil – Terminal Vila Velha (TVV)



TOTAL DE MOVIMENTAÇÃO 2022



 Importação 80.400 TEU	 Restow 667 TEU	 Vazios 89.063 TEU	 Exportação 56.409 TEU
---	--	---	---

INVESTIMENTOS E PERSPECTIVAS TI

USD 2 bilhões
nos próximos 5 anos

2022

2023

2027

USD 3,5 bilhões
até hoje

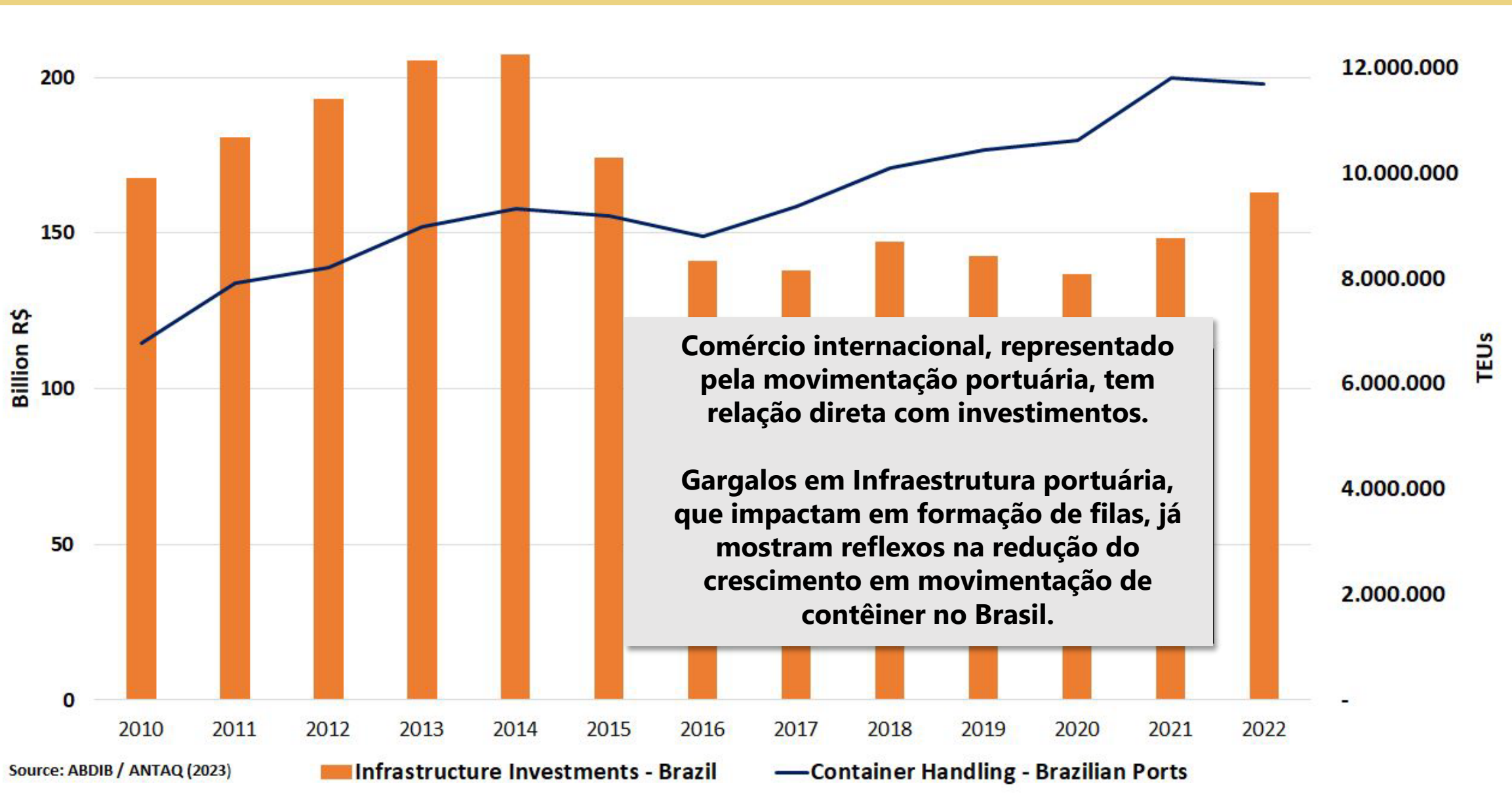


O Brasil tem o segundo maior porto da América Latina e maior do Hemisfério Sul



	Porto	País	TEU 2022
1°	Costa do Atlântico	Panamá	5.102.500
2°	Santos	Brasil	4.986.455
3°	Costa do Pacífico	Panamá	4.348.900
4°	Manzanillo	México	3.473.900
5°	Cartagena	Colômbia	3.140.710
6°	Callao	Peru	2.461.393
7°	Kingston	Jamaica	2.166.415
8°	Lázaro Cárdenas	México	2.026.500
9°	Guayaquil	Equador	1.900.000

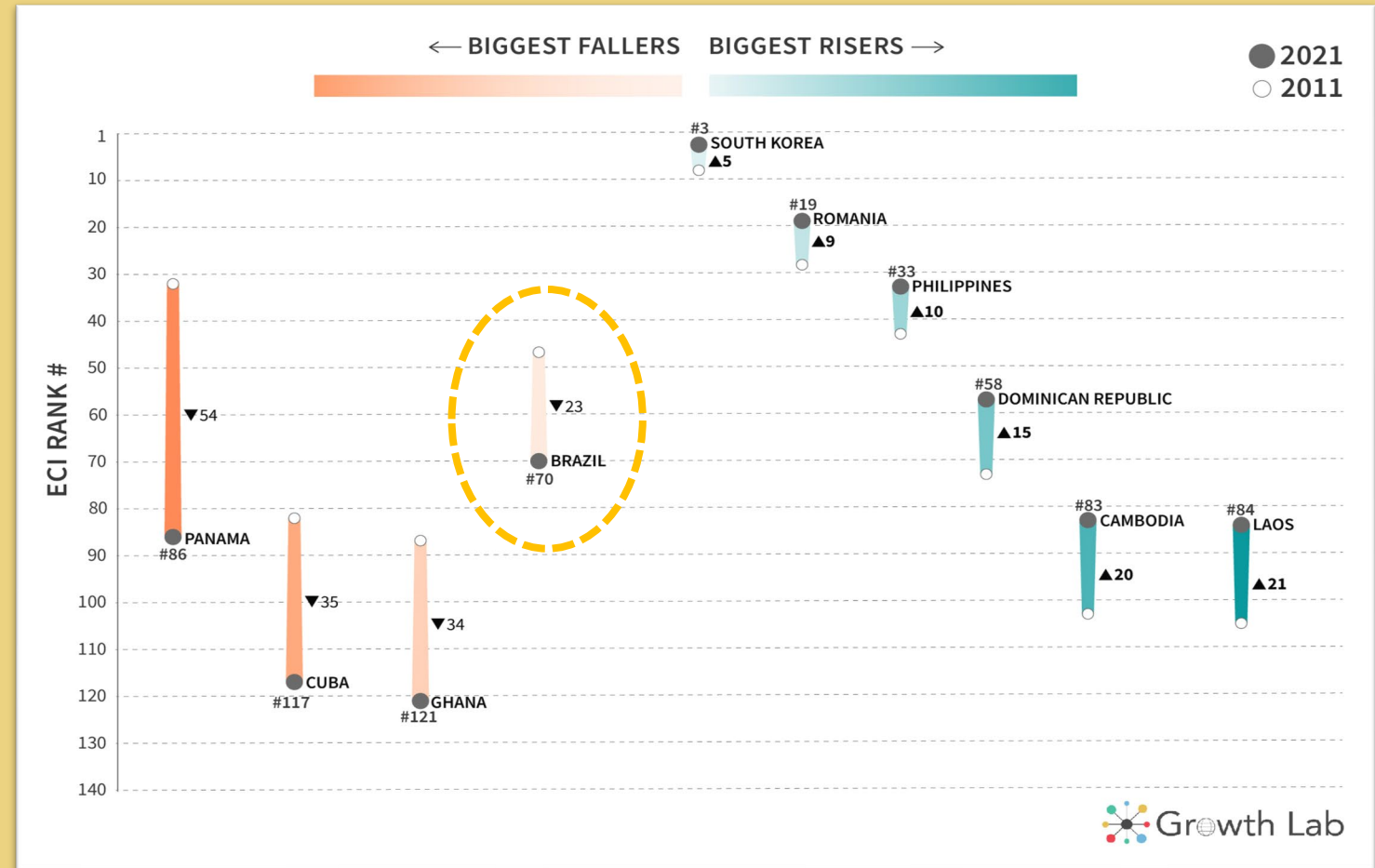
Correlação da movimentação de contêineres nos portos brasileiros e investimentos em infraestrutura



Participação do Brasil no trade internacional

1,14%*

Países com maior crescimento e queda no ranking de complexidade da economia dos países



POSIÇÃO COMPETITIVA DOS 18 PAÍSES SELECIONADOS*



O Brasil ocupa a 16ª posição no ranking

* Países selecionados por características similares às do Brasil e que concorrem com o país no mercado mundial

CASO PANAMÁ

POR QUE UM PEQUENO PAÍS É TÃO IMPORTANTE PARA ECONOMIA MUNDIAL?



BRASIL



Volume marítimo

10.4 M TEU



POP

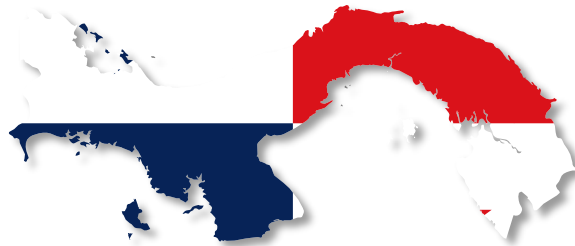
2.7%



PIB

1.7%

PANAMÁ



Volume marítimo

7.7 M TEU



POP

0.1%



PIB

0.1%

USA



Volume marítimo

54.9 M TEU



POP

4.3%

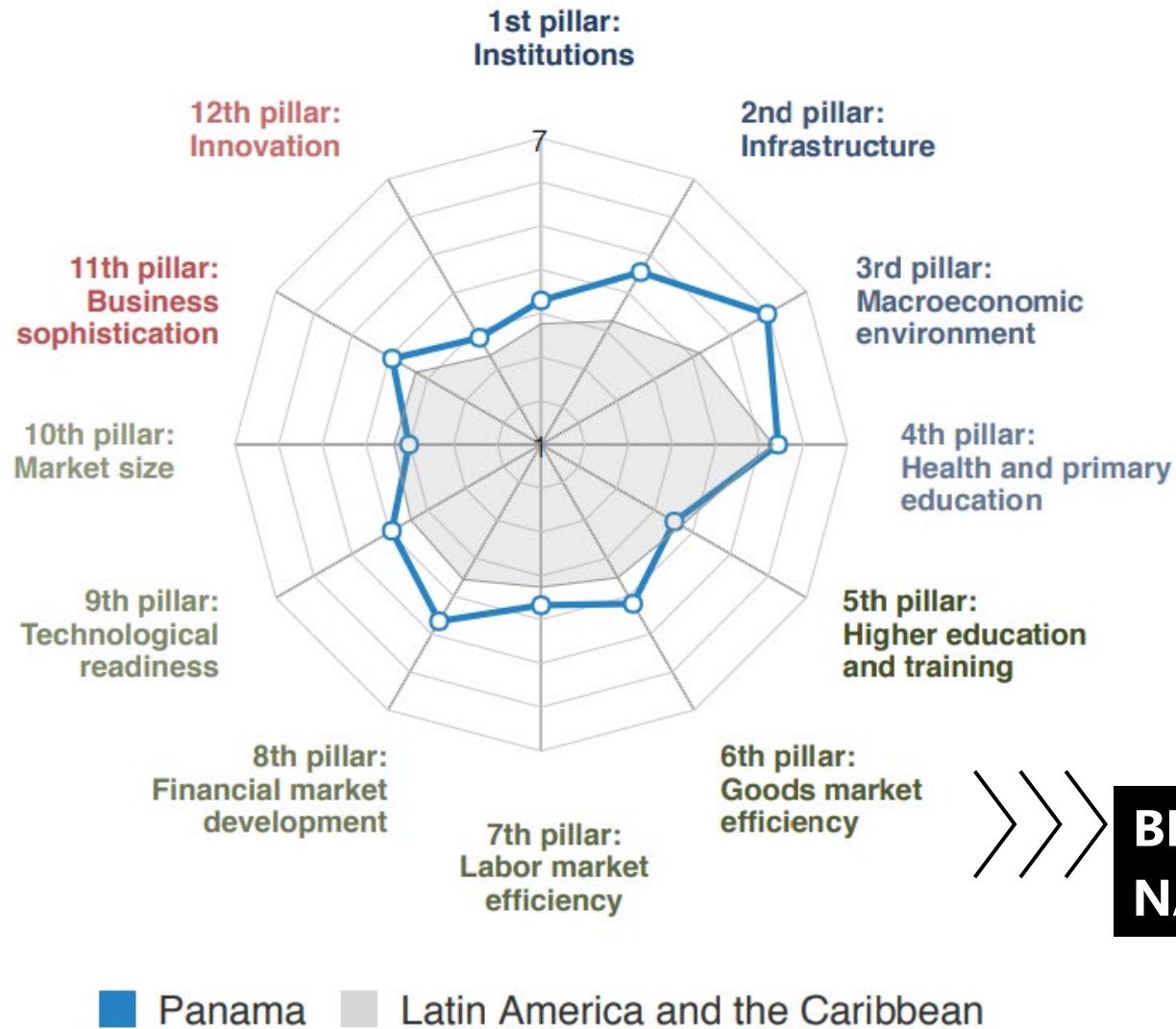


PIB

25.1%

AFINAL, O QUE É TÃO ESPECIAL NO PANAMÁ?





**BEM POSICIONADO
NA AMÉRICA LATINA**

Localização estratégica – Uma pérola na América Central

LOA
370 m

NeoPanamax
15 k TEU

**Extensão
do Canal**
82 km

Calado
15 m

Largura
51.2 m



Localização estratégica – Comparação de rotas





+ CUSTO LABORAL E QUADRO DE FUNCIONÁRIOS



+ SEGURANÇA



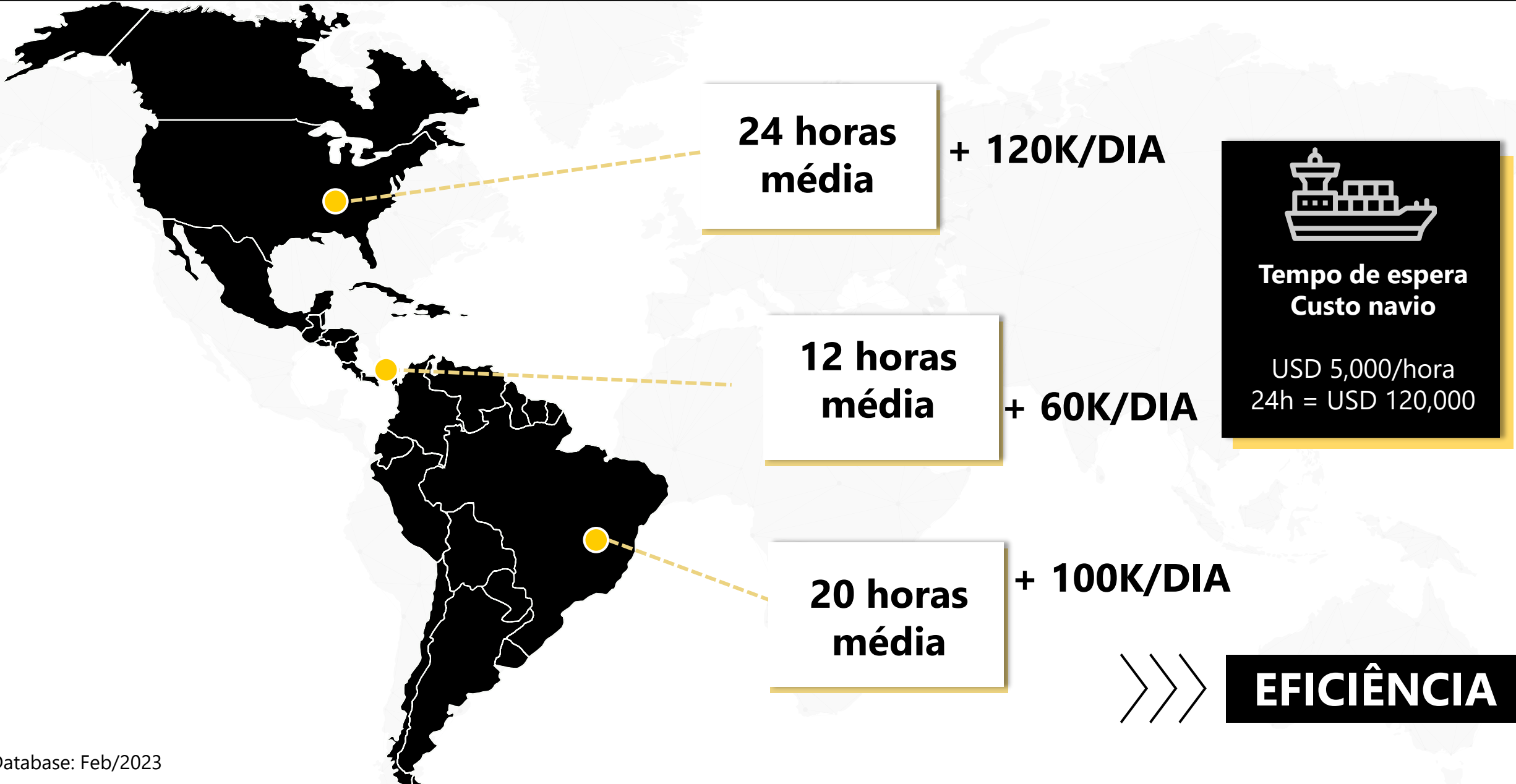
**+ EFICIÊNCIA
NENHUM TEMPO PODE SER PERDIDO SOB PENA DE IMPACTAR A MARGEM DE RETORNO DO INVESTIMENTO**



**+ TECNOLOGIA
MAIS INOVAÇÃO REQUER PROFISSIONAIS AINDA MAIS QUALIFICADOS**



+ INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

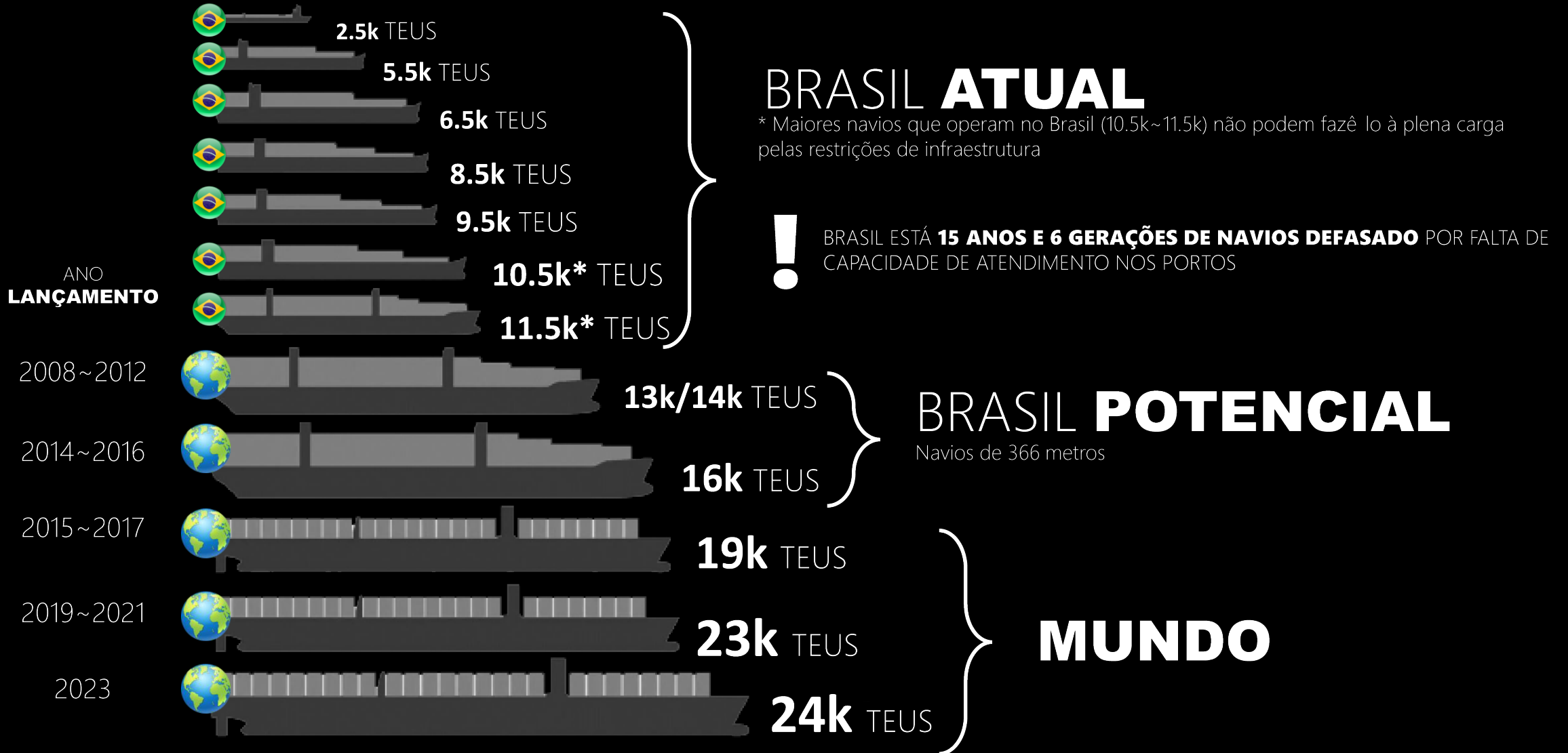




E O QUE O **BRASIL** PRECISA PARA SER MAIS COMPETITIVO?

CAPACIDADE

Para atender a evolução no tamanho dos navios



Porque falamos tanto em dragagem.....???

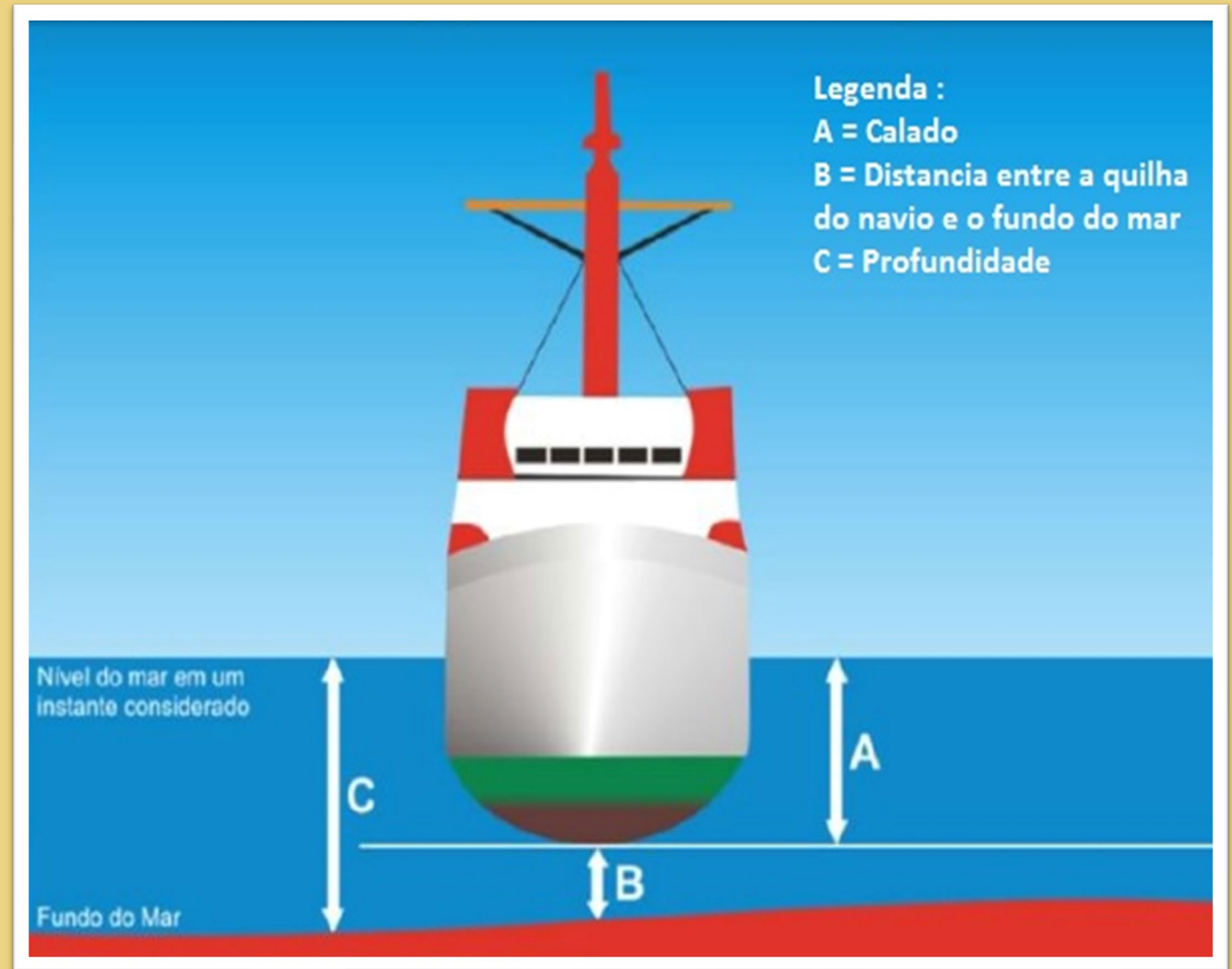
Variantes que determinam o acesso a um Porto:

1 – Canal de acesso

- Profundidade
- Largura

2 – Bacia de evolução

3 – Profundidade no berço



Quanto vale 1cm?



Para imergir 1cm em um navio de contêineres, do porte dos navios novo é necessário colocar sobre ele 100 ton. de carga



- Sendo assim: 100 ton. = 1cm
- Se a média de peso de 1 contêiner cheio no Brasil é (12,5 ton.)
- Logo, 100 ton. de carga = 8 contêineres
- Se 1 contêiner cheio pode gerar uma média mínima de U\$ 1.000
- Então, 8 contêineres (100 ton.) = U\$ 8.000
- Logo, 100 tons. = 1cm = U\$ 8.000

E se eu aumentar 2 metros de calado em um porto, o que acontece?





DIFERENÇA: 2m ou 200cm

200cm = 1.600 contêineres = U\$1.600,000 por navio

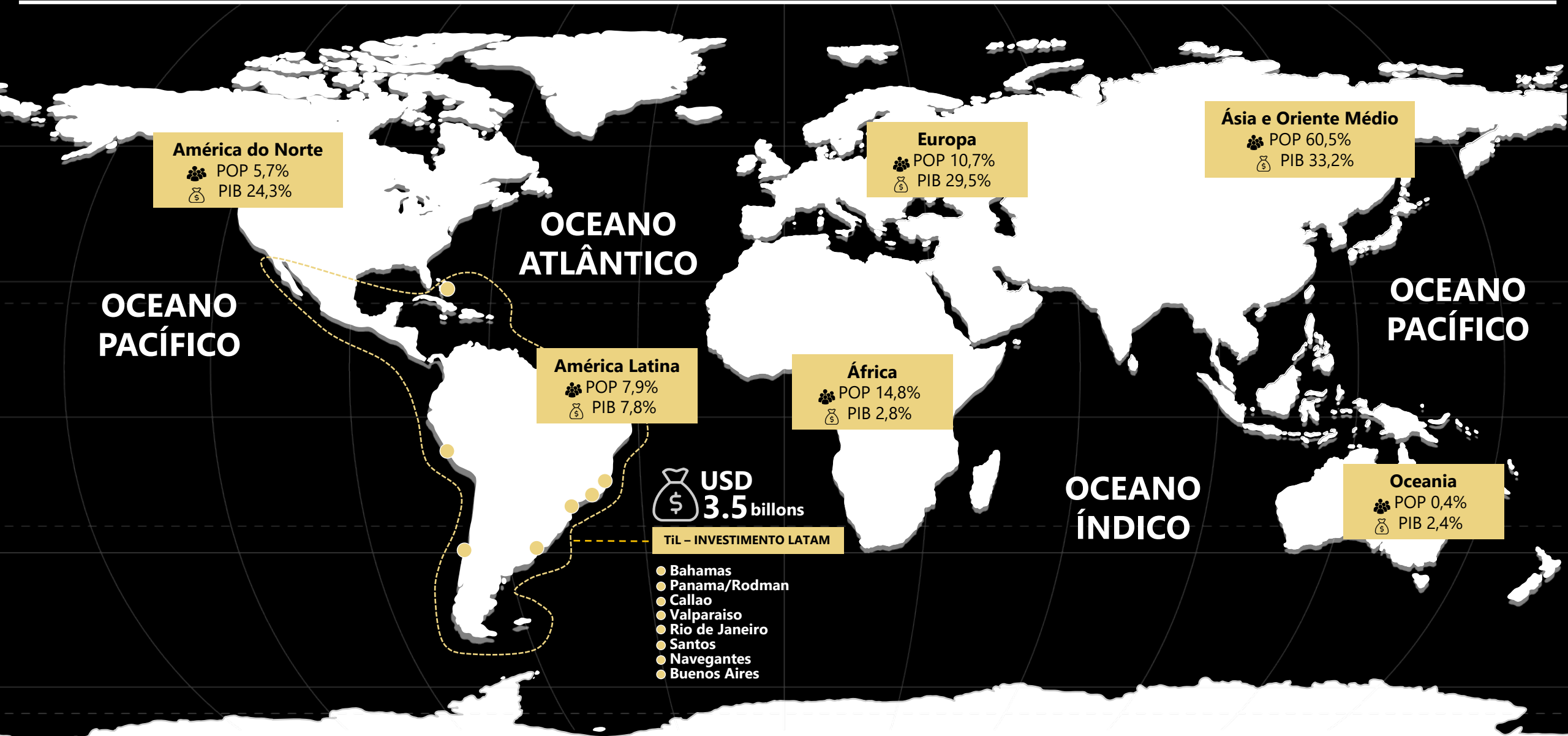
3 berços de atracação x 365 dias ao ano = 1.095 possibilidades de receber navios

1.095 x U\$1.600,000 = U\$ 1,752,000,000 = R\$ 8,500,000,000 / ano

Investimento médio na dragagem de 2 metros de profundidade: R\$ 2,000,000,000

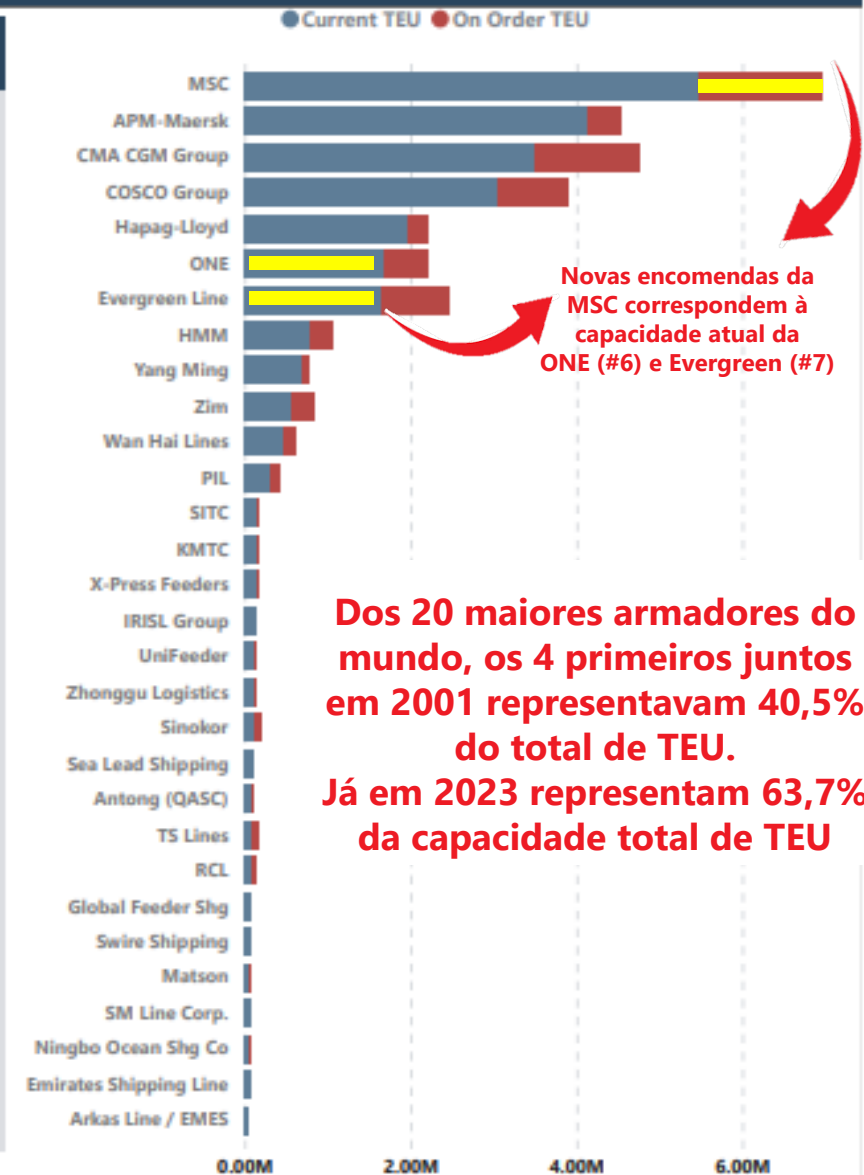
Resultado: + R\$ 6,500,000,000

A realidade e os Investimentos TiL nas regiões e PIB



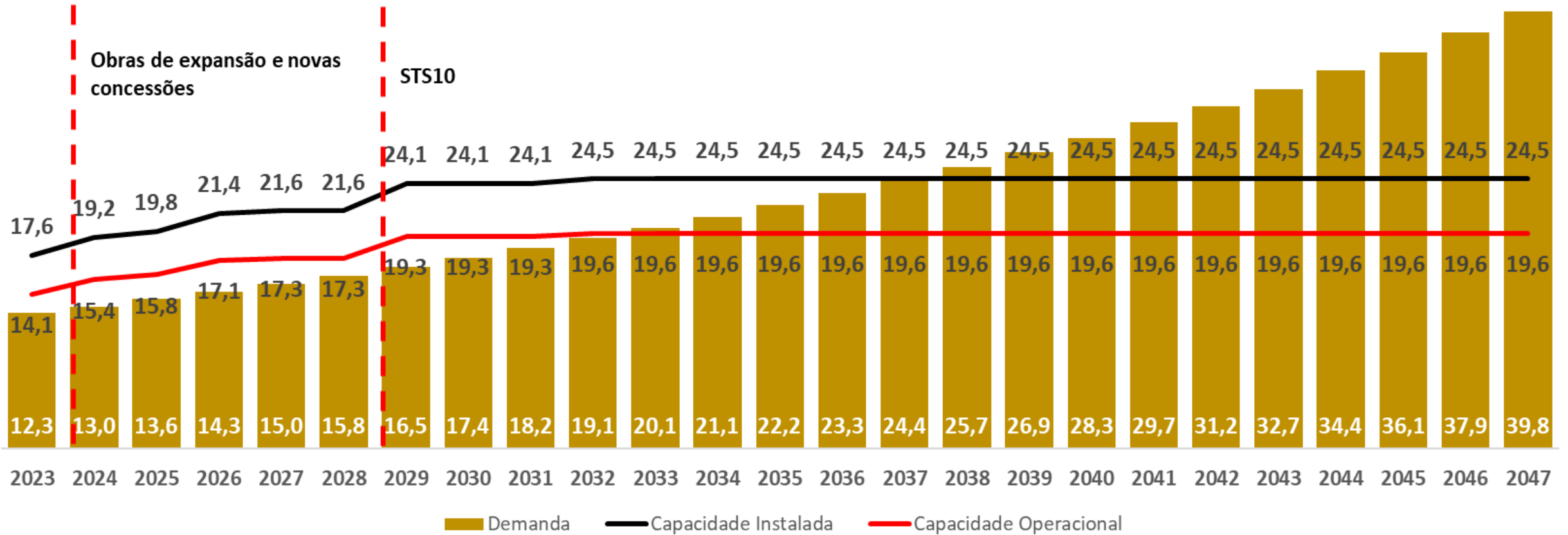
Top 30 Carriers

Rank	Operator	Current TEU	Current Ships	Owned TEU	Owned Ships	Chartered TEU	Chartered Ships	% Chart	On Order TEU	On Order Ships	O/E %	Market Share
1	MSC	5,497,954	791	2,652,635	489	2,845,319	302	52%	1,467,757	123	27%	19.6%
2	APM-Maersk	4,121,164	678	2,490,189	336	1,630,975	342	40%	410,734	34	10%	14.7%
3	CMA CGM Group	3,507,169	617	1,730,442	247	1,776,727	370	51%	1,247,765	118	36%	12.5%
4	COSCO Group	3,047,611	488	1,716,966	183	1,330,645	305	44%	847,734	51	28%	10.8%
5	Hapag-Lloyd	1,961,868	265	1,189,541	122	772,327	143	39%	251,976	12	13%	7.0%
6	ONE	1,701,887	225	783,644	92	918,243	133	54%	515,410	39	30%	6.1%
7	Evergreen Line	1,635,955	209	956,357	125	679,598	84	42%	825,218	71	50%	5.8%
8	HMM	790,497	71	551,256	37	239,241	34	30%	265,027	26	34%	2.8%
9	Yang Ming	707,423	94	244,786	53	462,637	41	65%	77,500	5	11%	2.5%
10	Zim	583,250	124	28,681	8	554,569	116	95%	263,876	34	45%	2.1%
11	Wan Hai Lines	473,820	121	457,683	113	16,137	8	3%	144,548	21	31%	1.7%
12	PIL	293,682	88	197,630	70	96,052	18	33%	118,900	12	40%	1.0%
13	SITC	159,881	100	151,340	94	8,541	6	5%	23,115	15	14%	0.6%
14	KMTC	153,758	67	85,421	31	68,337	36	44%	16,400	2	11%	0.5%
15	X-Press Feeders	148,451	76	98,974	41	49,477	35	33%	29,866	17	20%	0.5%
16	IRISL Group	135,724	29	135,724	29							0.5%
17	UniFeeder	129,309	79			129,309	79	100%	14,500	6	11%	0.5%
18	Zhonggu Logistics	128,908	91	85,204	33	43,704	58	34%	13,980	3	11%	0.5%
19	Sinokor	115,139	77	97,450	65	17,689	12	15%	69,909	16	61%	0.4%
20	Sea Lead Shipping	110,214	26			110,214	26	100%				0.4%
21	Antong (QASC)	86,050	86	62,411	43	23,639	43	27%	4,888	2	6%	0.3%
22	TS Lines	86,038	44	71,019	33	15,019	11	17%	67,454	13	78%	0.3%
23	RCL	77,629	34	64,361	29	13,268	5	17%	37,428	4	48%	0.3%
24	Global Feeder Shg	76,257	32	40,760	14	35,497	18	47%				0.3%
25	Swire Shipping	71,695	36	53,959	26	17,736	10	25%				0.3%
26	Matson	69,293	29	42,599	20	26,694	9	39%	10,860	3	16%	0.2%
27	SM Line Corp.	68,489	15	59,918	12	8,571	3	13%				0.2%
28	Ningbo Ocean Shg Co	67,005	77	36,576	33	30,429	44	45%	16,580	12	25%	0.2%
29	Emirates Shipping Line	63,976	12	2,546	1	61,430	11	96%				0.2%
30	Arkas Line / EMES	58,610	35	54,357	34	4,253	1	7%				0.2%



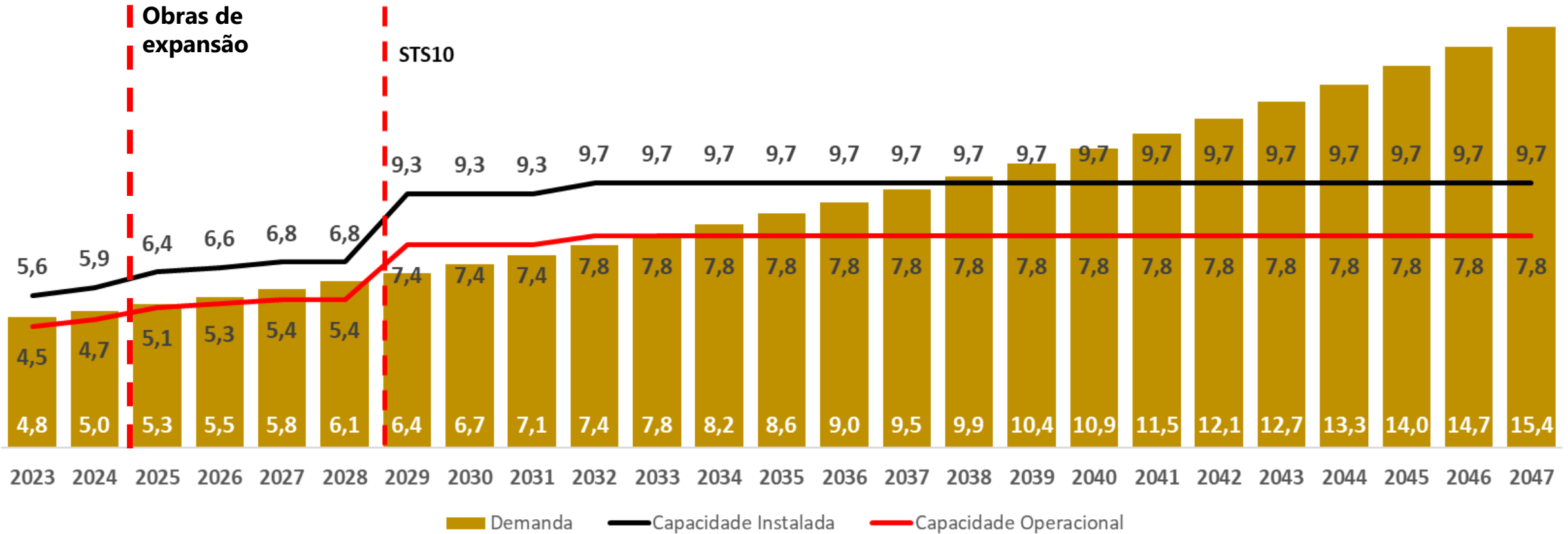
Brasil

Milhões de TEU



Porto de Santos

Milhões de TEU



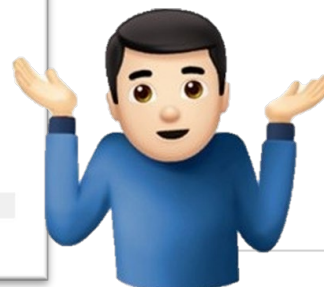
Valor ECONOMIA | Revista Infraestrutura e Logística

Buscar

Operação nos portos já está no limite

Logística global se normalizou, o custo do frete caiu, mas a economia enfraquecida reduz exportações e há pressa em obras para receber navios de grande porte

Por Carmen Nery
29/09/2023 05h10 · Atualizado há um mês



ENTREVISTA | Antonio Carlos Sepúlveda, CEO da Santos Brasil

“O Porto de Santos está longe de ficar saturado”

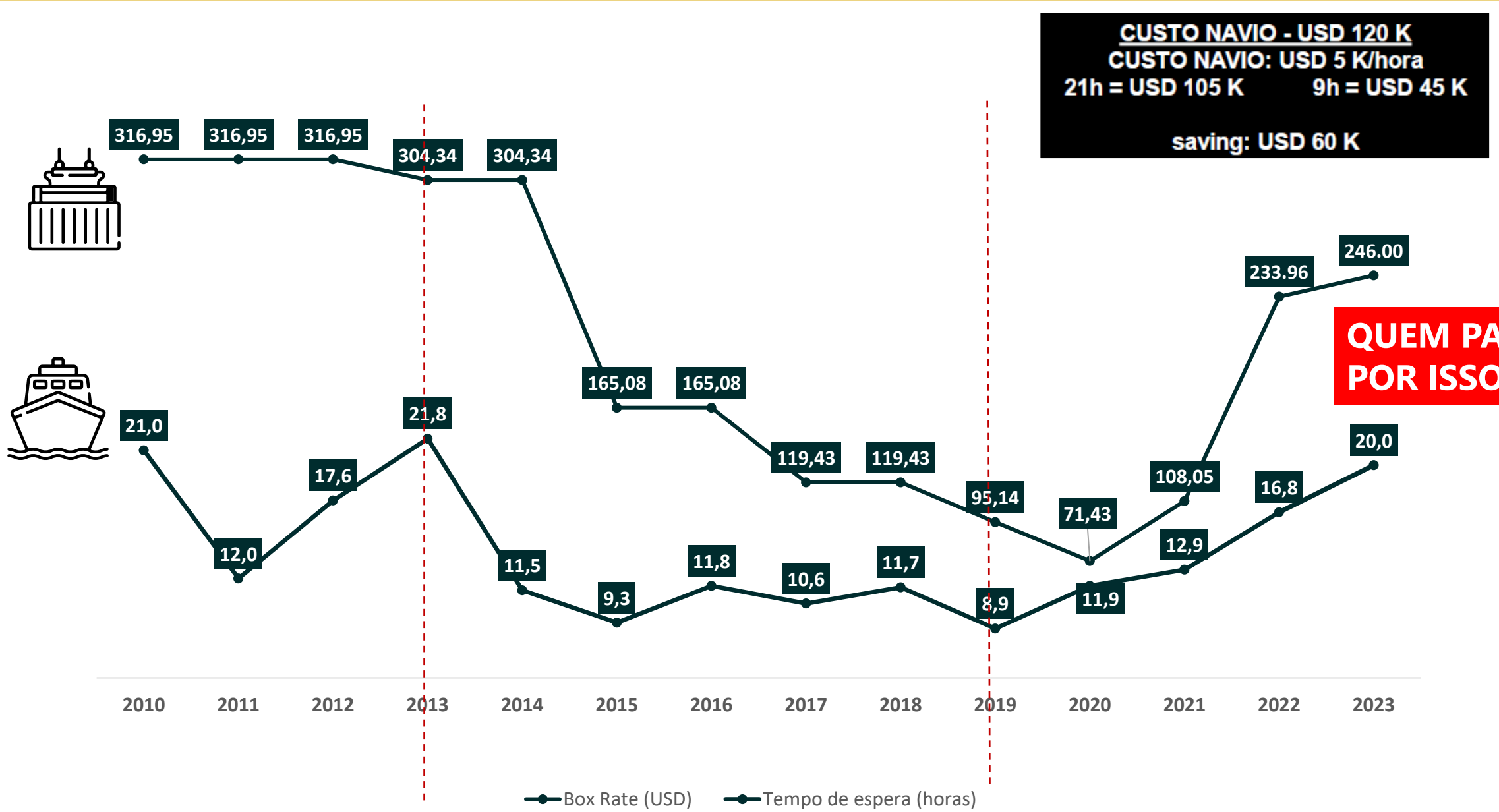
Valor ECONOMIA | Revista Infraestrutura e Logística

Em 2025, há possibilidade de o volume de cargas superar a capacidade instalada total, segundo a projeção do Centronave. O resultado é a elevação dos preços dos serviços dos terminais atuais.

Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da **Santos Brasil**, afirma que o único terminal com a capacidade esgotada é o da BTP, controlada pelos dois maiores armadores. Ele diz que voltou a cobrar valores próximos aos anteriores à chegada da BTP, cuja operação e maior competição fizeram os preços despencarem. “Ainda assim, cobro menos do que cobrava em 2013”, diz. **Ele alega que a chegada da BTP, há quatro anos, fez o preço por contêiner cair de pouco mais de US\$ 200 para US\$ 30, “Não há como competir”, reclama.**

Sepúlveda diz que a Santos Brasil tem capacidade de 2,3 milhão de TEUs para uma movimentação esperada de 1,8 milhão de TEUs em 2023. “Temos a obrigação de investir para chegar a 3 milhões de TEUs até 2033. A DPWorld e a BTP têm projetos de expansão. Isso garante a operação do porto até o começo da próxima década”, afirma.

...os números mostram mais eficiência e menor custo – Porto de Santos



Capacidade que melhora a eficiência

1993

10 GMPH



2023

120 VMPH



E como melhorar ainda mais o sistema operacional?



Equilíbrio entre os sistemas e capacidades

Mais capacidade no mesmo footprint



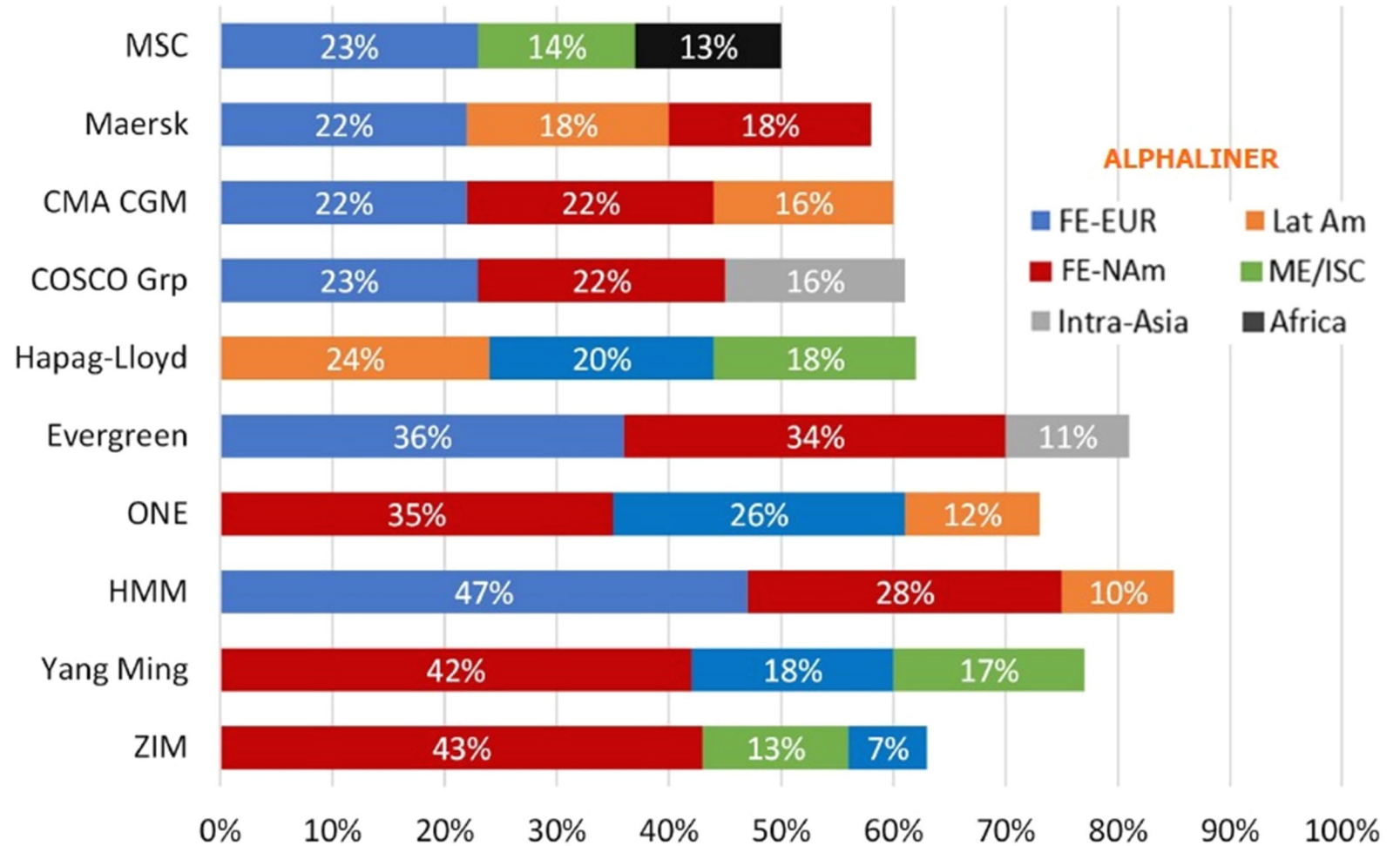
Eficiência e produtividade ampliadas

Chart of the week

Top-three trades for the top-ten carriers (fleet deployment)

Most carriers have reduced the proportion of their fleets trading between Asia and the USA.

- **MSC** has an atypical trading profile with a large share of its fleet deployed in Middle East/ISC and African-related loops
- Latin America has become the Number 1 trade for Hapag-Lloyd in terms of fleet deployment.
- Evergreen and ONE have not changed their trading portfolio post COVID-19.





+ CAPACIDADE DE CAIS
12 PORTÊINERES/ STS



+ REEFER
AMPLIAÇÃO DA ÁREA



+ 40%
CAPACIDADE DE PÁTIO



+ R\$ 1.5 BILHÃO

Adequação do cais para
receber navios 400m

+ ÁREA REEFER

3.210 tomadas até o fim de 2023



+ NOVAS CARRETAS

Investimento de R\$277 mil em equipamentos menos poluentes

+ PARQUE SOLAR

Instalação de parque solar para produção de energia para abastecer o terminal

Por que investir em Infraestrutura?

- Para garantir eficiência e manter a atratividade do terminal em um ambiente cada vez mais competitivo;
- Para incentivar as exportações e importações e posicionar melhor o país em arranjos produtivos globais - **90% do comércio exterior no Brasil é realizado por meio dos portos.**



Importância do Investimento Privado

Principais tópicos a serem evitados no incentivo ao investimento privado em terminais portuários

- Incerteza regulatória: importante buscar harmonia institucional entre as entidades públicas. ANTAQ, TCU e CADE trabalhando juntos;
- Alteração de regras, aumentando a incerteza nos negócios: Contratos com mais de 30 anos exigem estabilidade de regras, independentemente da sucessão de diferentes governos (por exemplo, SSE; taxas de escaneamento, IPTU, etc.)
- Risco de controle excessivo sobre a atividade, o que pode limitar as perspectivas de retorno do investimento (ROI): a melhor regulamentação é o mercado;
- Integração deficiente com outros modais;
- Se a privatização for necessária, deve ser feita de uma maneira que não levante preocupações sobre a concorrência.

E o BRASIL?

Será que tem jeito?



OBRIGADO!

Patricio Junior – Diretor de Investimentos da TiL



X CIDESPORT
Congresso Internacional
de Desempenho Portuário



Terminal Investment Limited