



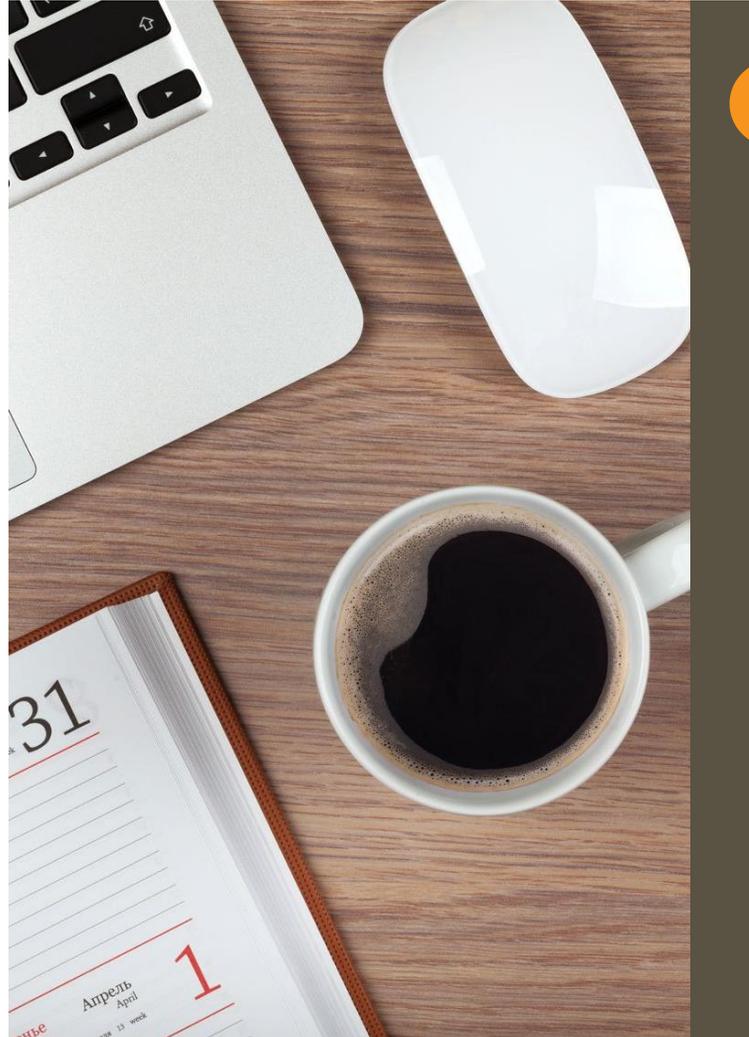
Especialistas em logística e supply chain

Cabotagem

Potencial Brasileiro da Cabotagem de Contêineres:
Concorrência e Integração com o Modal Rodoviário
2019

Maria Fernanda Hijjar

Sócia Executiva - ILOS



Cabotagem

- Custos logísticos e cabotagem no mundo

A cabotagem de contêineres no Brasil

Potencial de crescimento da cabotagem de contêiner

Muito além da navegação

Finalização e Conclusões

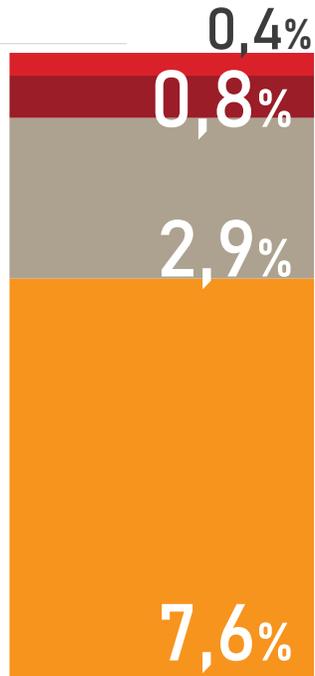
Custos logísticos em relação ao PIB

O Brasil gasta com logística muito mais do que os Estados Unidos, fruto da indisponibilidade de infraestrutura, mal uso de modais de transporte e altos custos de capital.

Custos Logísticos em Relação ao PIB – Brasil x EUA

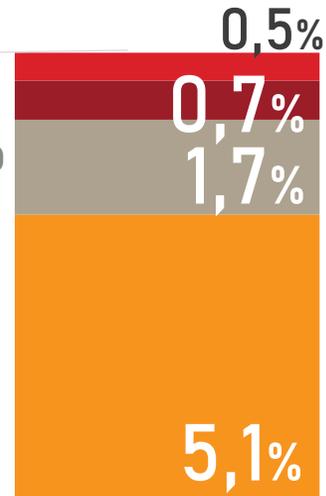
BRASIL

11,7%



EUA

8,0%

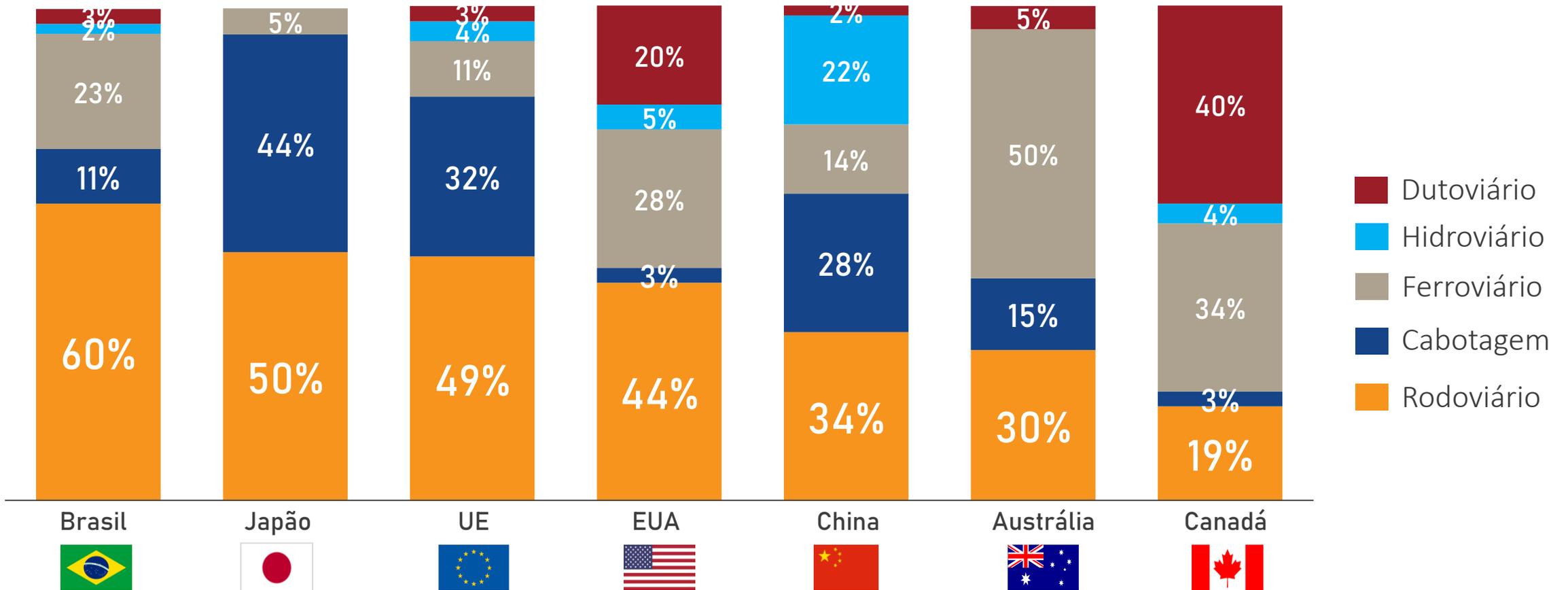


- Administrativo
- Armazenagem
- Estoque
- Transporte

Participação dos Modais

O Brasil é um dos países que menos aproveita modais diferentes do rodoviário, estando muito dependente do caminhão.

Matriz de Transporte nos países (% de TKU) – Ano 2018

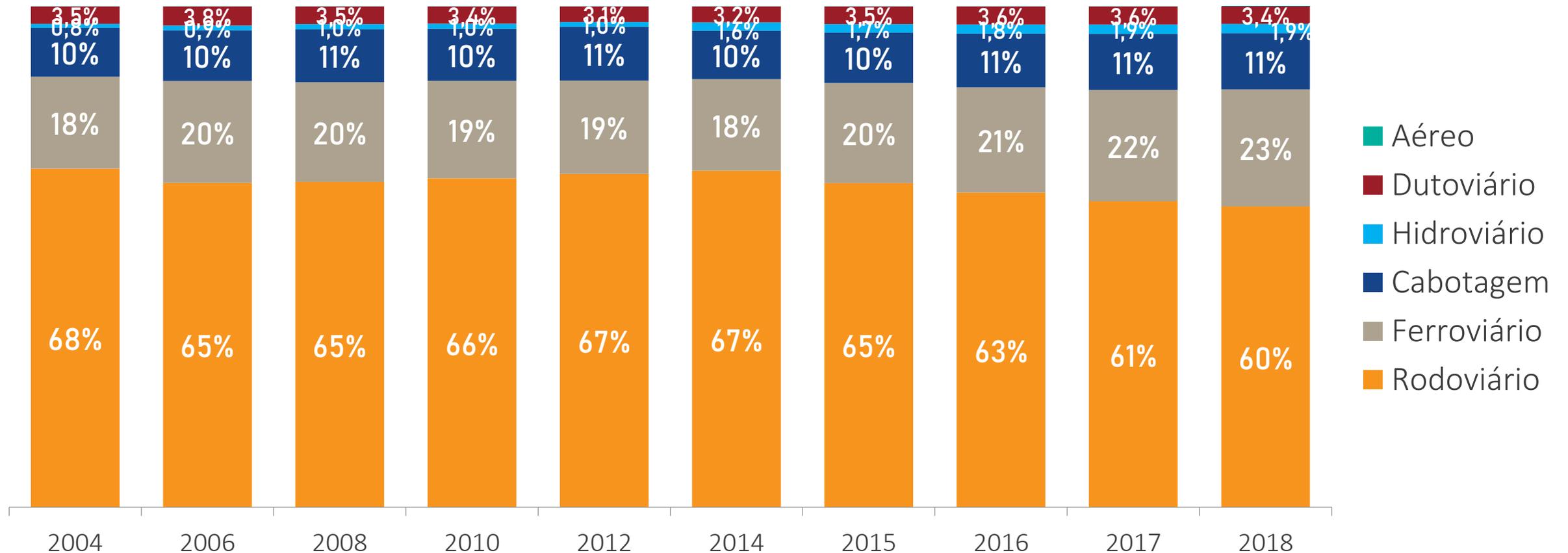


Participação dos Modais no Brasil



A participação do modal rodoviário na matriz brasileira reduziu, mas ainda continua alta.

Matriz de Transporte no Brasil (% de TKU)

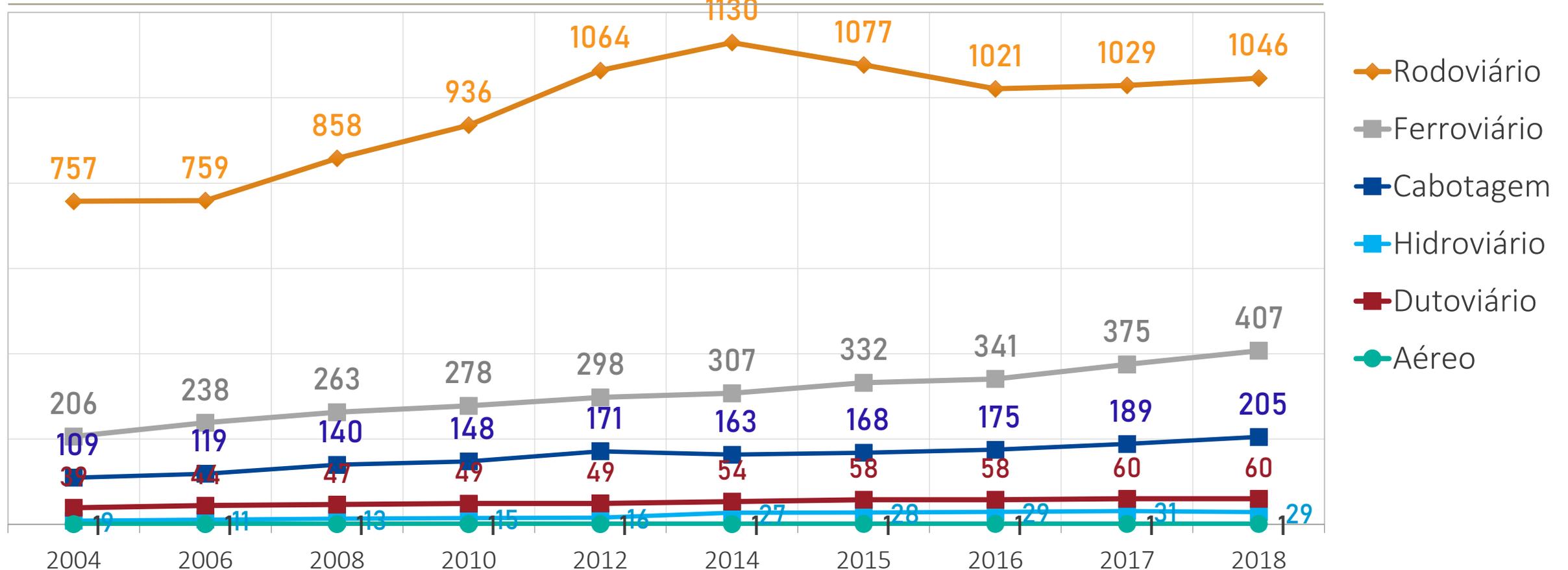


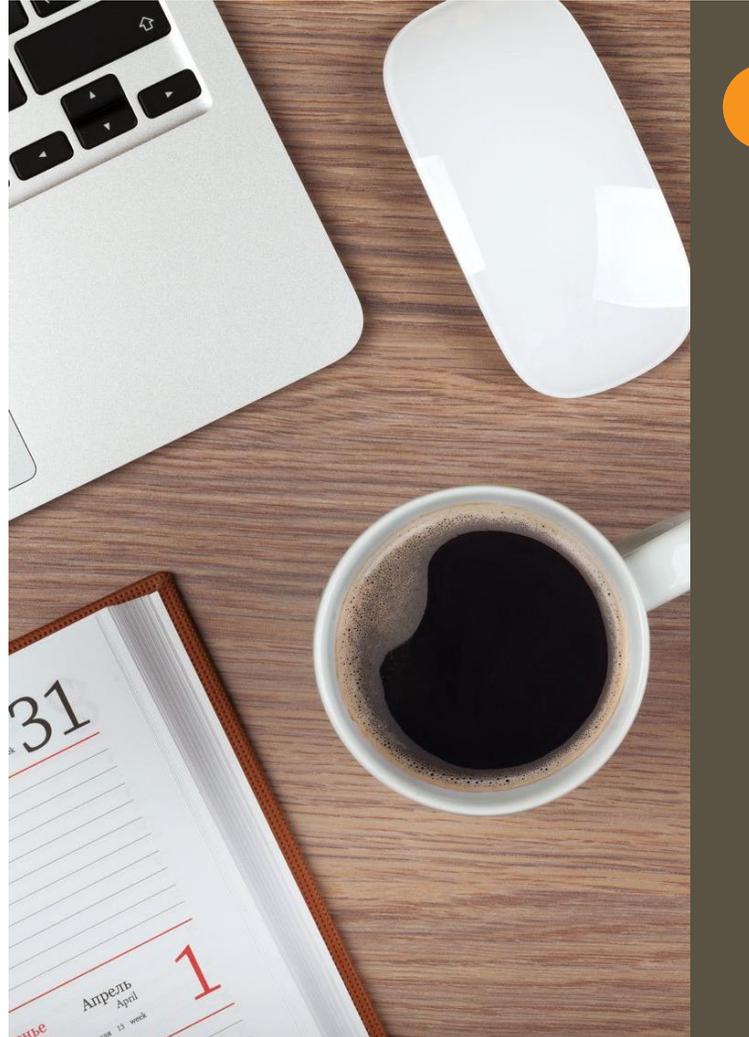
Evolução da Movimentação de Cargas no Brasil



A movimentação de cargas nos modais alternativos ao rodoviário cresce regularmente, independente da situação econômica do país, pois existe uma demanda reprimida por transporte não rodoviário.

Movimentação de cargas (bilhões de TKUs)





Cabotagem

Custos logísticos e cabotagem no mundo

● A cabotagem de contêineres no Brasil

Potencial de crescimento da cabotagem de contêiner

Muito além da navegação

Finalização e Conclusões

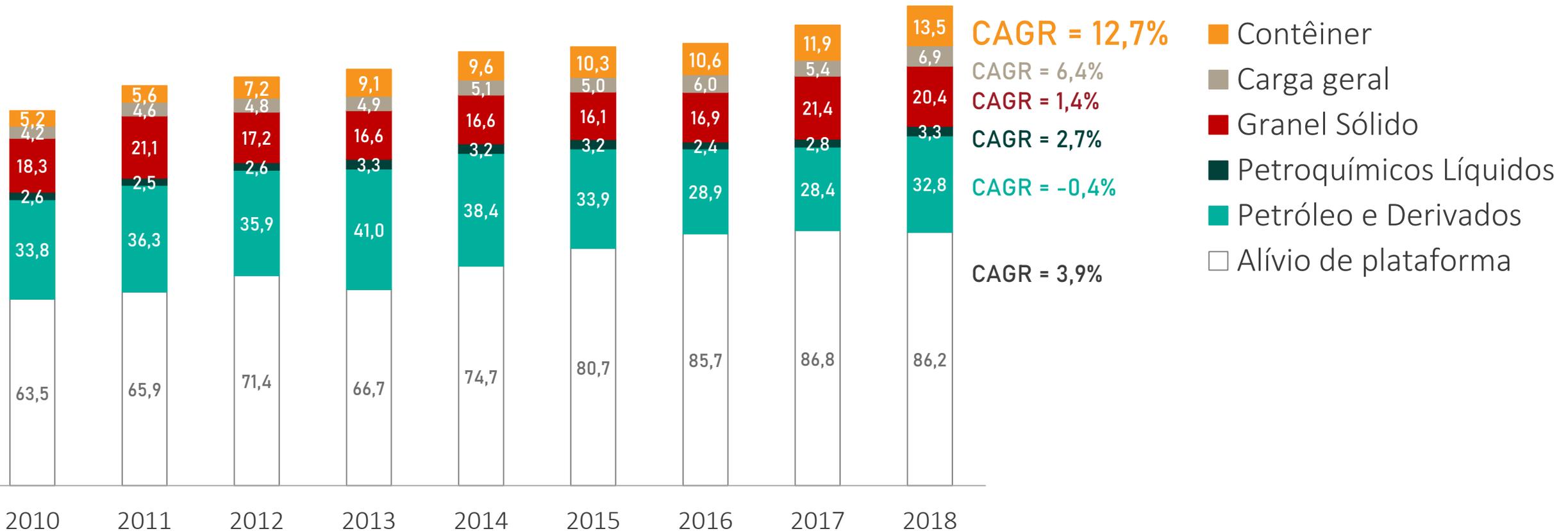
Cabotagem - Evolutivo do transporte de cabotagem no Brasil



A cabotagem vem crescendo constantemente no Brasil. O principal produto movimentado na cabotagem são os grânéis líquidos relacionados ao petróleo. Mas a maior taxa de crescimento anual é em contêineres.

Volume bruto transportado pela Cabotagem no Brasil (MM ton)

Crescimento anual (% aa):

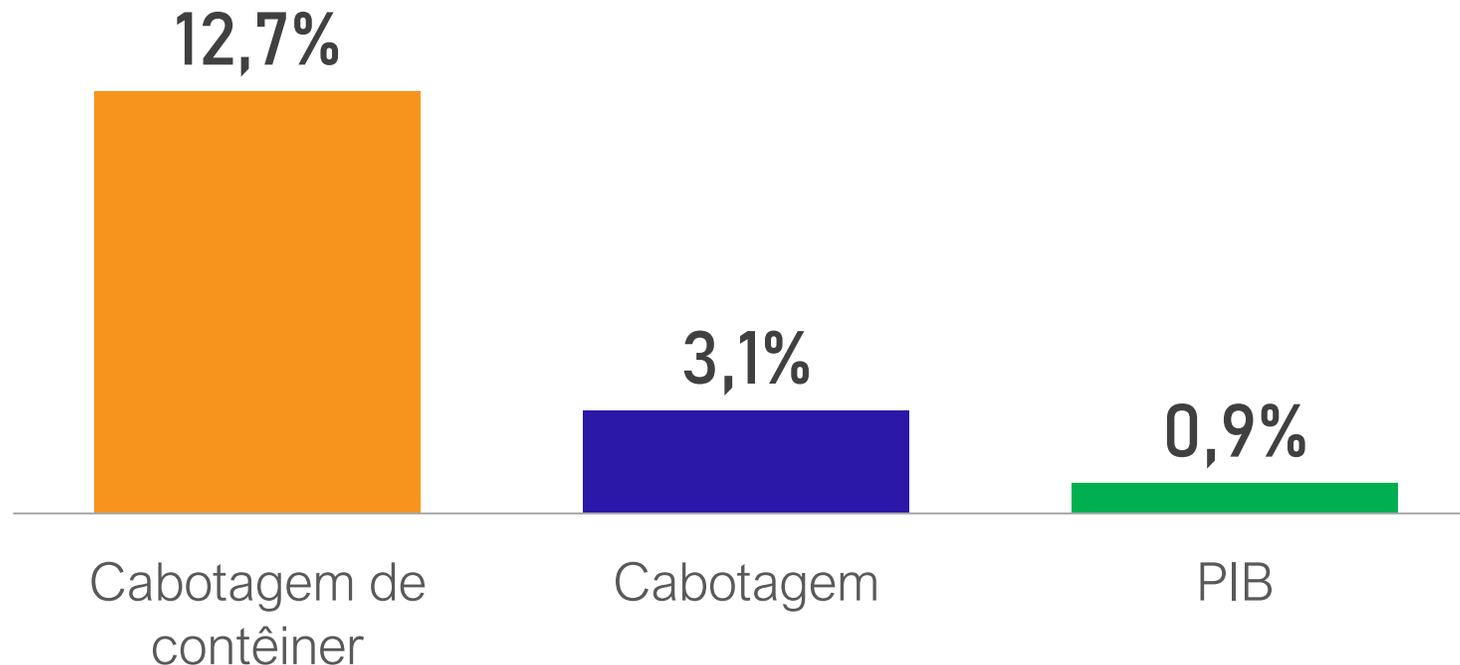


Cabotagem x PIB



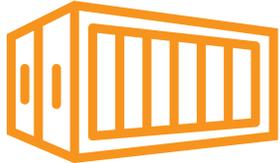
O crescimento da movimentação de contêineres na cabotagem é muito maior do que a variação do PIB. O crescimento se acentua com aumento da disponibilidade e melhoria nos níveis de serviço.

Variações do Volume em Toneladas dos últimos 7 anos da Cabotagem de Contêiner vs PIB



Cabotagem de Contêiner - Principais produtos

Os principais produtos transportados na cabotagem em contêineres são pesados ou de mais baixo valor agregado. Mas existe uma grande diversidade de produtos em contêineres.



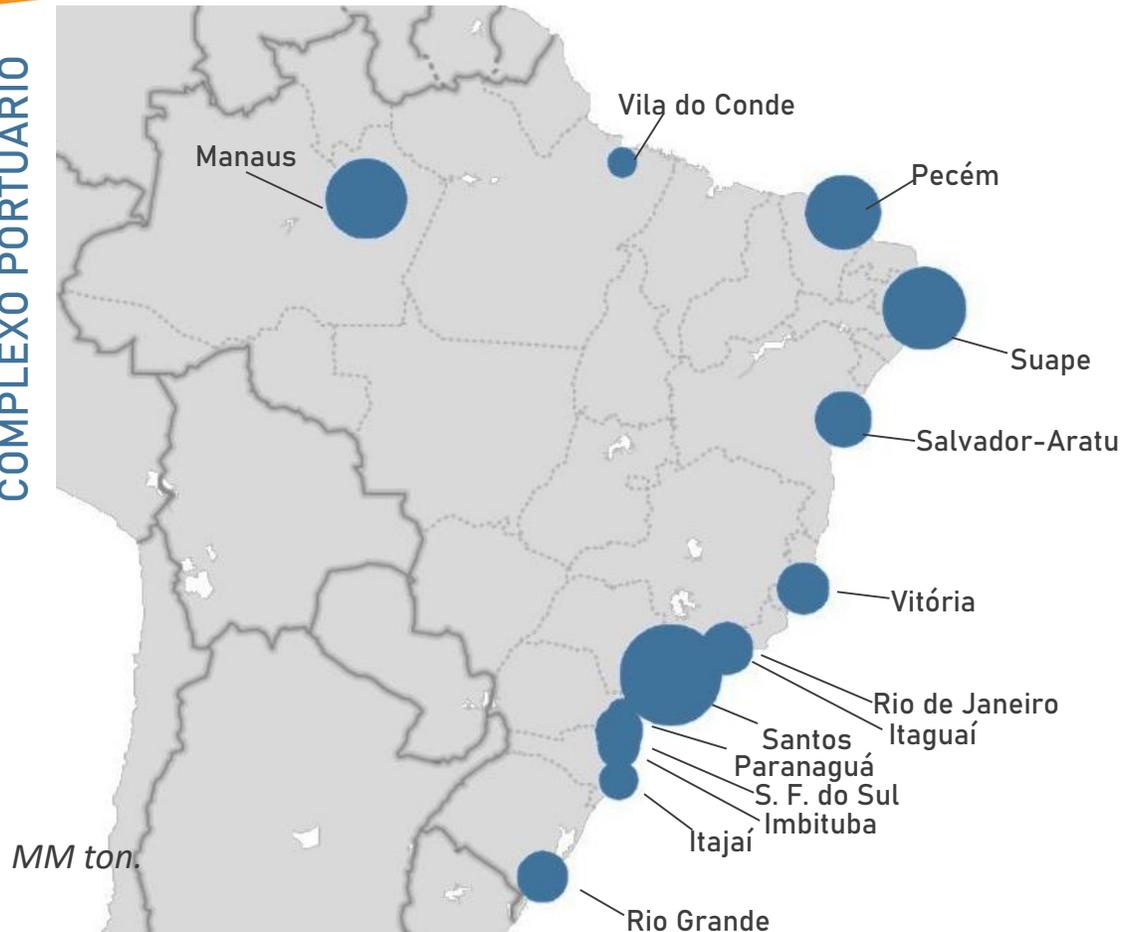
#	Produtos dos contêineres da cabotagem	MM Ton (ano 2018)	Participação (%)
1	Arroz	1,35	12,9%
2	Plásticos e suas Obras	1,15	10,9%
3	Obras de Pedra	0,73	6,9%
4	Ferro e Aço	0,63	6,0%
5	Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos	0,47	4,5%
6	Obras de Papel	0,41	3,8%
7	Obras de Madeira	0,39	3,7%
8	Produtos Cerâmicos	0,26	2,5%
9	Produtos Químicos Orgânicos	0,26	2,5%
...	Demais Produtos...	4,87	46,3%

Cabotagem de Contêiner - Principais portos do Brasil



A cabotagem integra as regiões do país. Santos, Suape e Manaus são os portos com maior volume.

COMPLEXO PORTUÁRIO



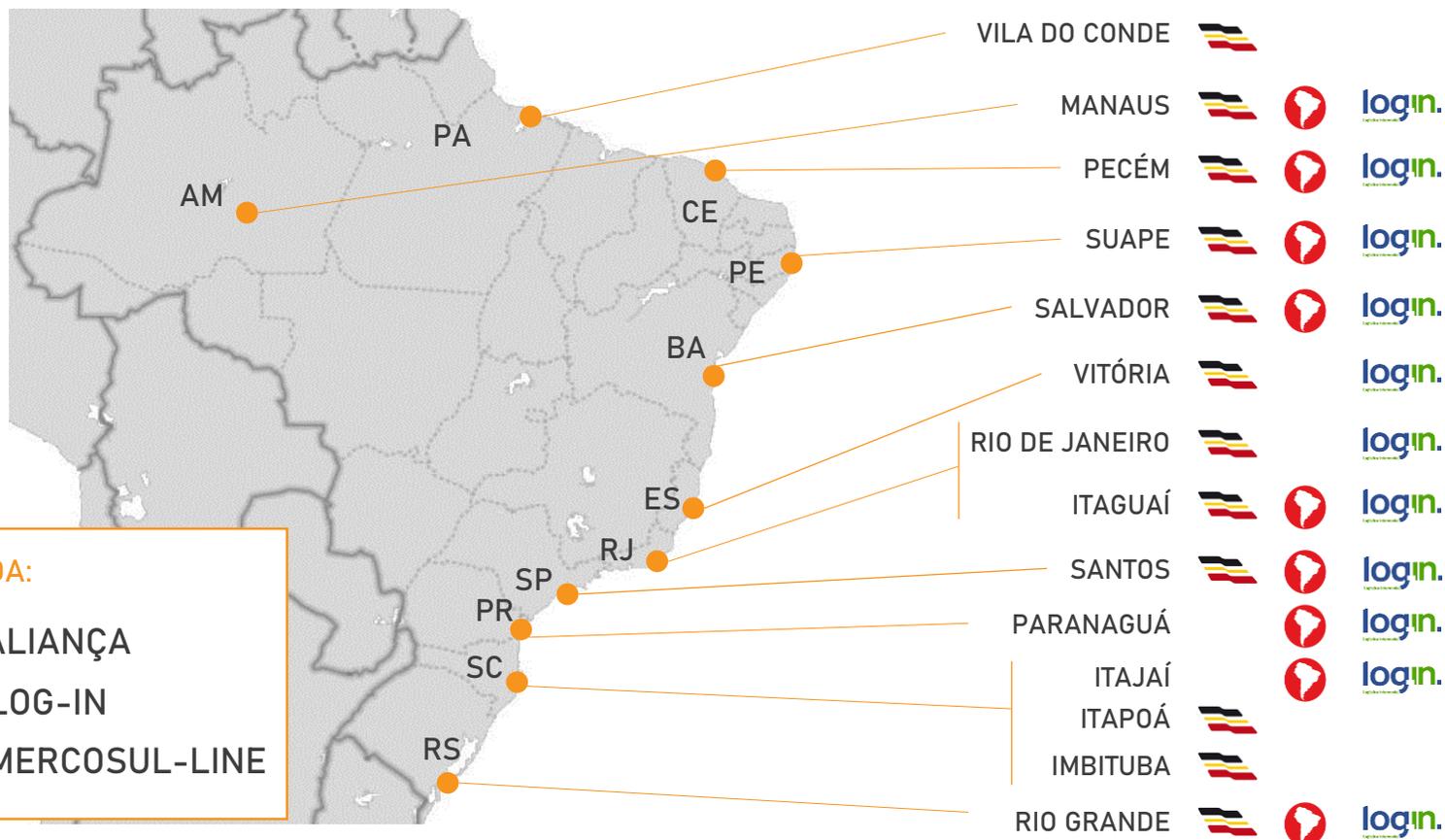
2018 - MM ton.

Complexo Portuário	UF	Ranking Contêiner
Santos	SP	21,6%
Suape	PE	14,3%
Manaus	AM	13,5%
Pecém	CE	11,6%
Salvador-Aratu	BA	6,6%
Itaguaí	RJ	5,7%
Vitória	ES	5,6%
Rio Grande	RS	5,4%
São Francisco Do Sul	SC	4,7%
Itajaí	SC	3,6%
Imbituba	SC	3,1%
Vila do Conde	PA	1,8%
Paranaguá	PR	1,7%
Rio de Janeiro	RJ	0,7%

Cabotagem de Contêiner - Concorrência

*Os principais portos de cabotagem de contêineres têm concorrência de 3 armadores.
Mas a principal concorrência da cabotagem é com o modal rodoviário.*

Armadores de contêineres e os portos onde escalam



LEGENDA:

ALIANÇA

LOG-IN

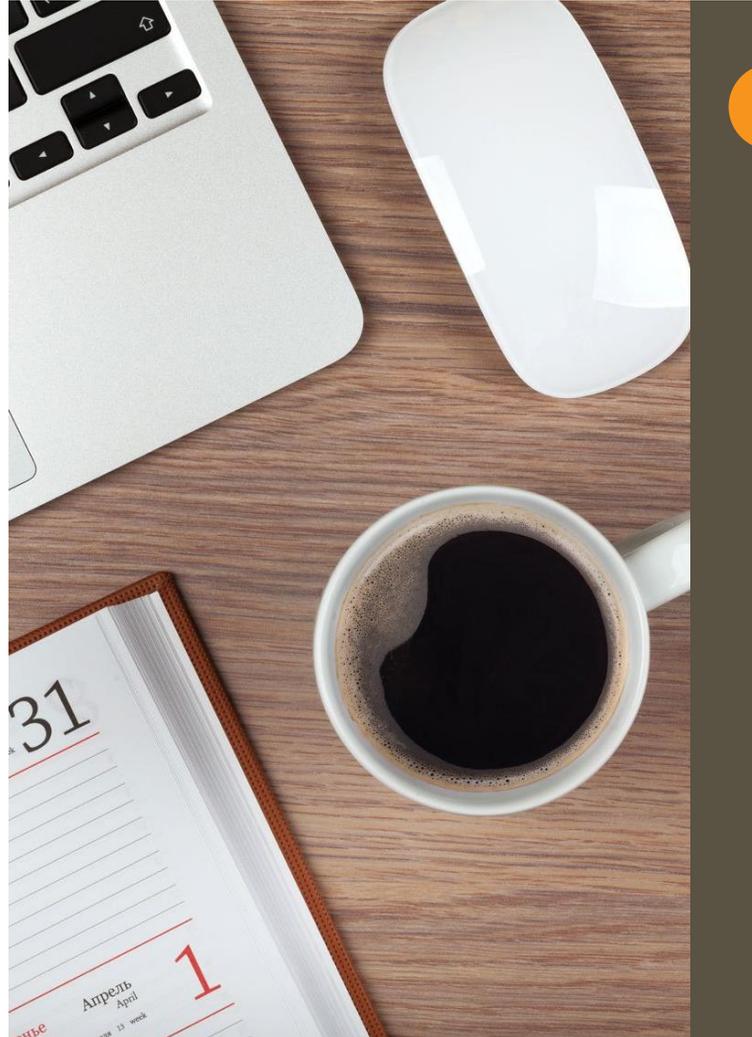
MERCOSUL-LINE

São 3 armadores concorrentes na cabotagem de contêineres.

MAS A PRINCIPAL CONCORRÊNCIA DA

CABOTAGEM DE CONTÊINERES É COM O

MODAL RODOVIÁRIO



Cabotagem

Custos logísticos e cabotagem no mundo

A cabotagem de contêineres no Brasil

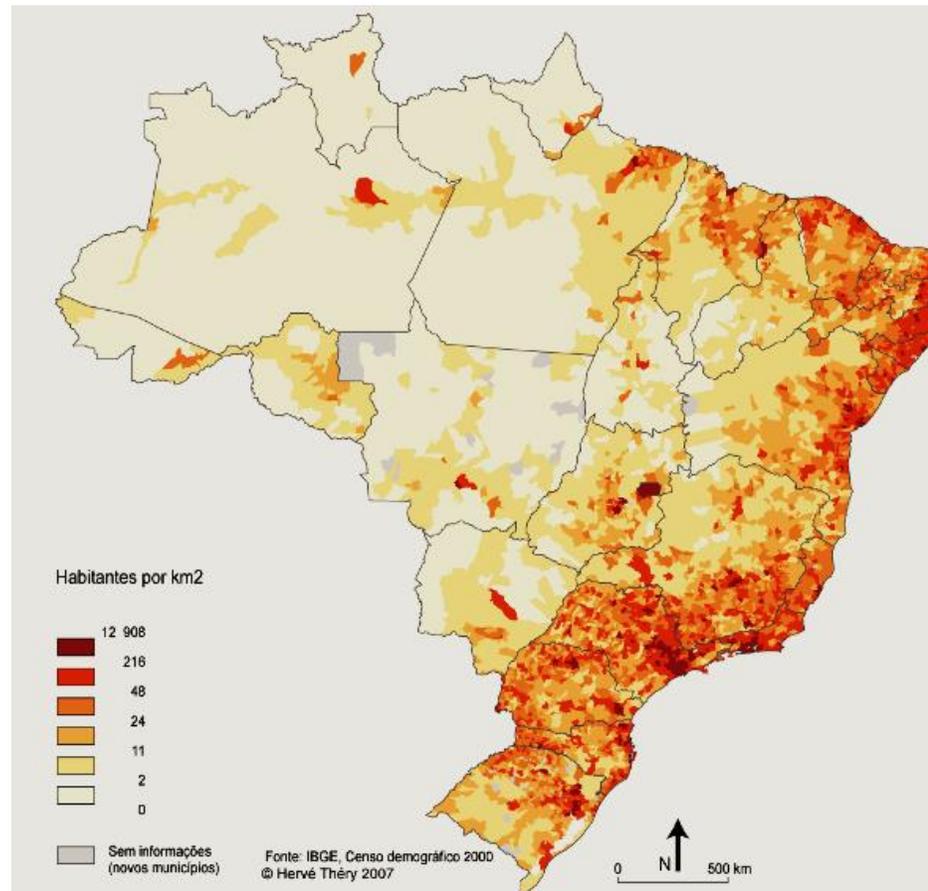
- Potencial de crescimento da cabotagem de contêiner
Muito além da navegação

Finalização e Conclusões

Povoamento do Brasil

A maior parte da população (e o consumo) está próxima a costa do país, aumentando o potencial da cabotagem.

Densidade populacional do Brasil



Origens e destinos de carga no Brasil

A cabotagem de contêineres possui grande potencial de ampliação no Brasil.

Matriz Origem-Destino de Carga Geral do Brasil – Mil toneladas

ORIGEM	DESTINO					
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Exterior
Norte	3.543	6.531	11.984	6.038	3.083	8.744
Nordeste	5.664	24.300	30.583	13.469	6.052	17.431
Sudeste	13.817	36.224	159.902	58.752	20.111	49.416
Sul	6.819	16.968	59.887	47.186	10.296	34.440
Centro-Oeste	4.092	9.187	23.579	11.526	7.481	6.593
Exterior	2.681	6.503	12.752	8.009	1.709	235

	Mil Ton
Sul/Sudeste -> Norte/Nordeste	73.828
Norte/Nordeste -> Sul/Sudeste	62.074
Outras	130.834
	478.851

Rotas mais típicas da cabotagem

Qual o potencial da cabotagem de contêineres?

As cargas com maior potencial estão em rotas com distâncias acima de 1500 Km, próximas aos portos.

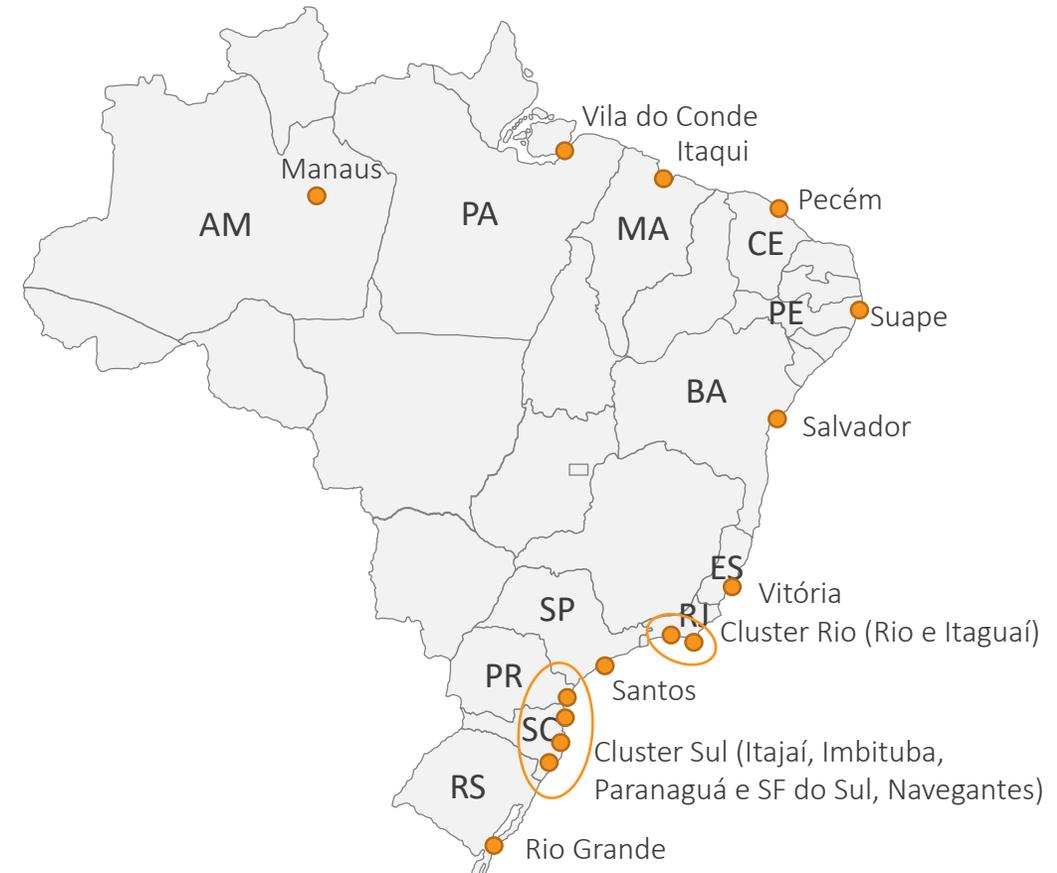
Critérios para cálculo do potencial da cabotagem de contêiner

- ✓ *Carga Geral que atualmente é movimentada no modal rodoviário por **mais de 1500 Km***
- ✓ *Cargas Geral com origem e destino próximos aos portos, sendo o raio de influência de cada porto igual a **10% da distância total rodoviária** entre os portos de origem-destino*
- ✓ *Fator redutor de **50%** da carga potencial para a cabotagem, de forma a desconsiderar cargas rodoviárias muito fracionadas ou com produtos fora do perfil*

Exemplo de raio de influência 10%

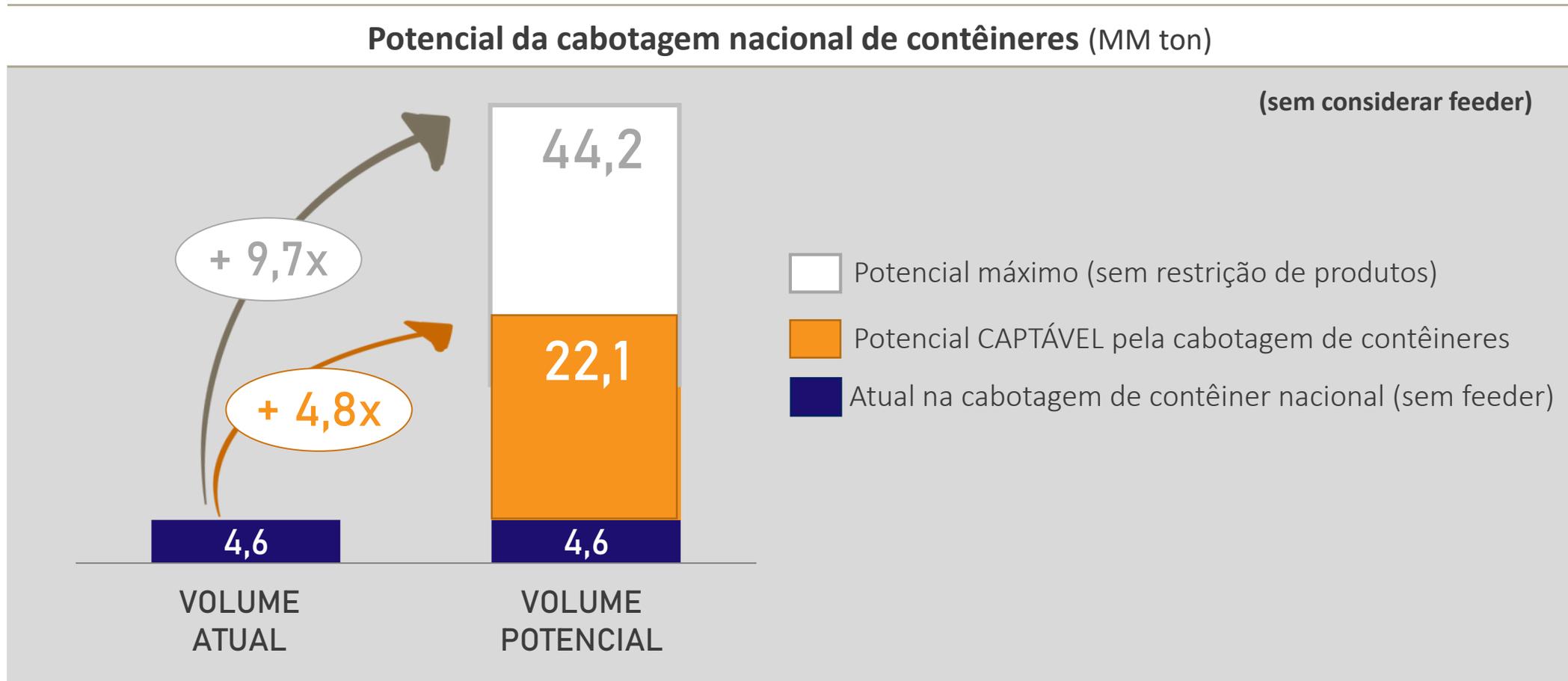


Portos considerados no cálculo do potencial da cabotagem



Qual o potencial da cabotagem de contêineres?

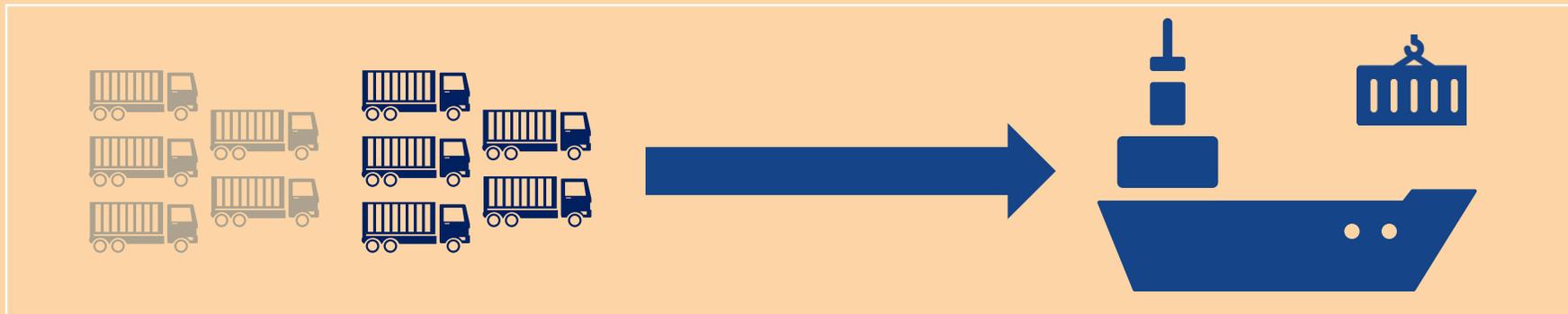
Atendendo os critérios definidos anteriormente, a cabotagem poderia captar do rodoviário 22 milhões de toneladas/ano.



Qual o potencial da cabotagem de contêineres?

Existem cargas típicas da cabotagem que atualmente são movimentadas por rodovias. Estima-se que a cabotagem de contêineres nacionais teria potencial para quintuplicar seu volume.

Para **cada 1 contêiner** atualmente na cabotagem nacional, existem outros **4,8 que seriam CAPTÁVEIS pela cabotagem¹**



¹ considerando apenas carga nacional brasileira, sem incluir feeder

¹ considerando a carga rodoviária que é movimentada por mais de 1500 Km de distância

¹ considerando que o raio de influência de cada porto é de 10% da distância total rodoviária entre os portos de origem-destino

¹ Usou-se um fator redutor de 50% da carga potencial identificada, de forma a desconsiderar cargas muito fracionadas ou com produtos fora do perfil

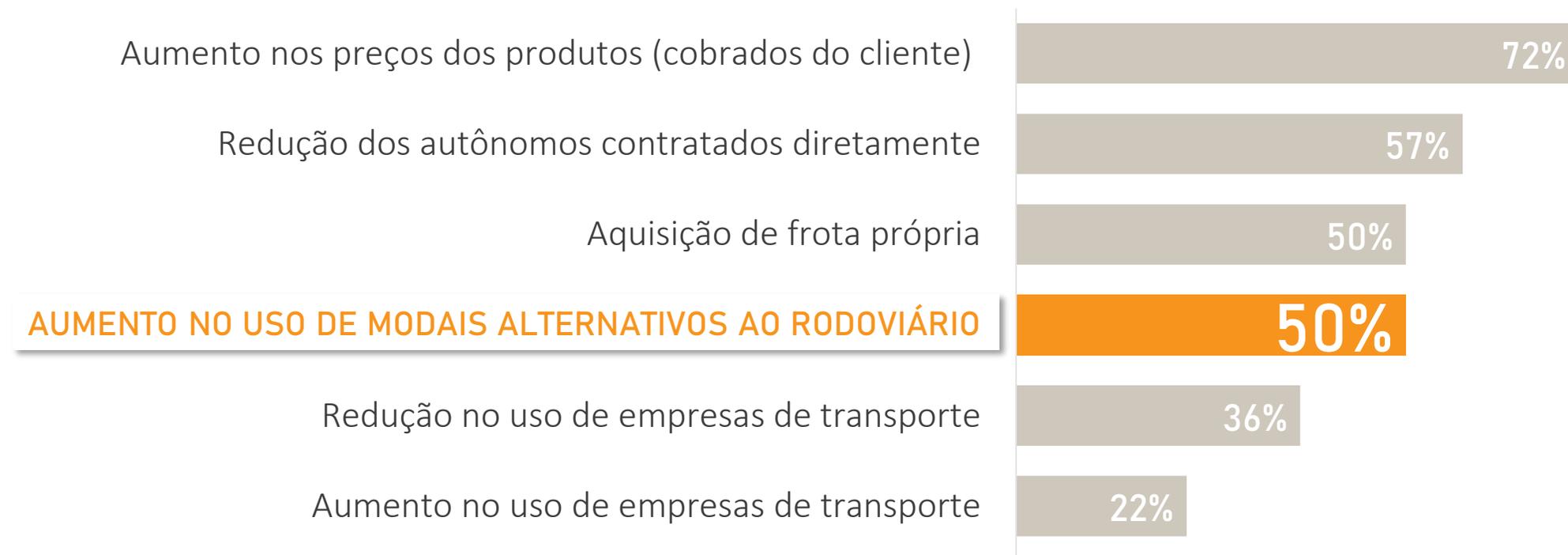
Pesquisa ILOS 2018 – pós greve de caminhoneiros

Ações dos embarcadores para minimizar os impactos



As empresas embarcadoras estão aumentando a procura por modais alternativos ao rodoviário.

Quais as ações que a sua empresa irá tomar?



Pesquisa ILOS 2018 – pós greve de caminhoneiros



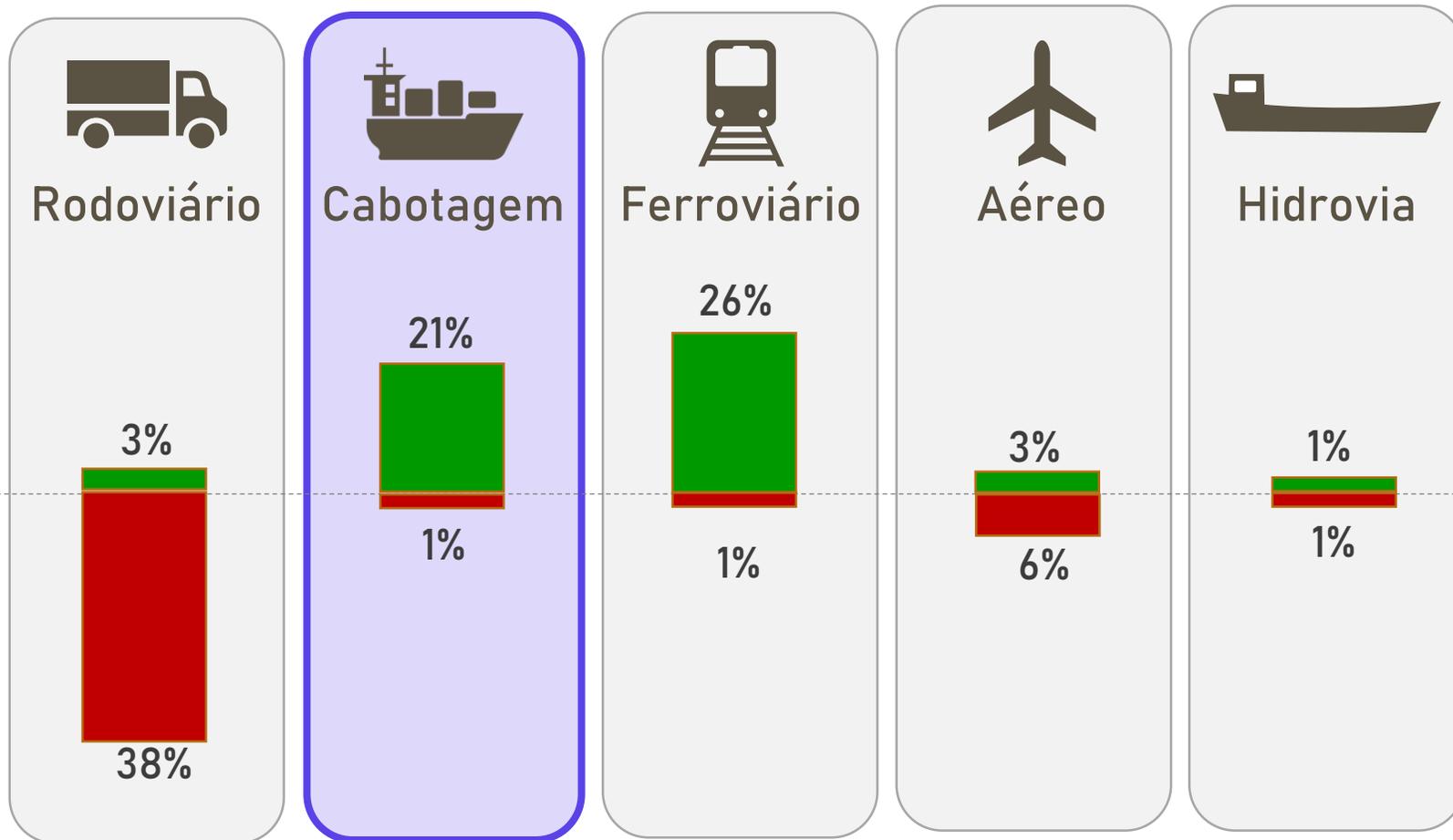
Cabotagem ganha força entre os embarcadores

Após a greve dos caminhoneiros, 21% das grandes indústrias nacionais pretendem aumentar o uso da cabotagem

% de empresas que pretendem mudar de modal até 2021*:

↑ Aumentar

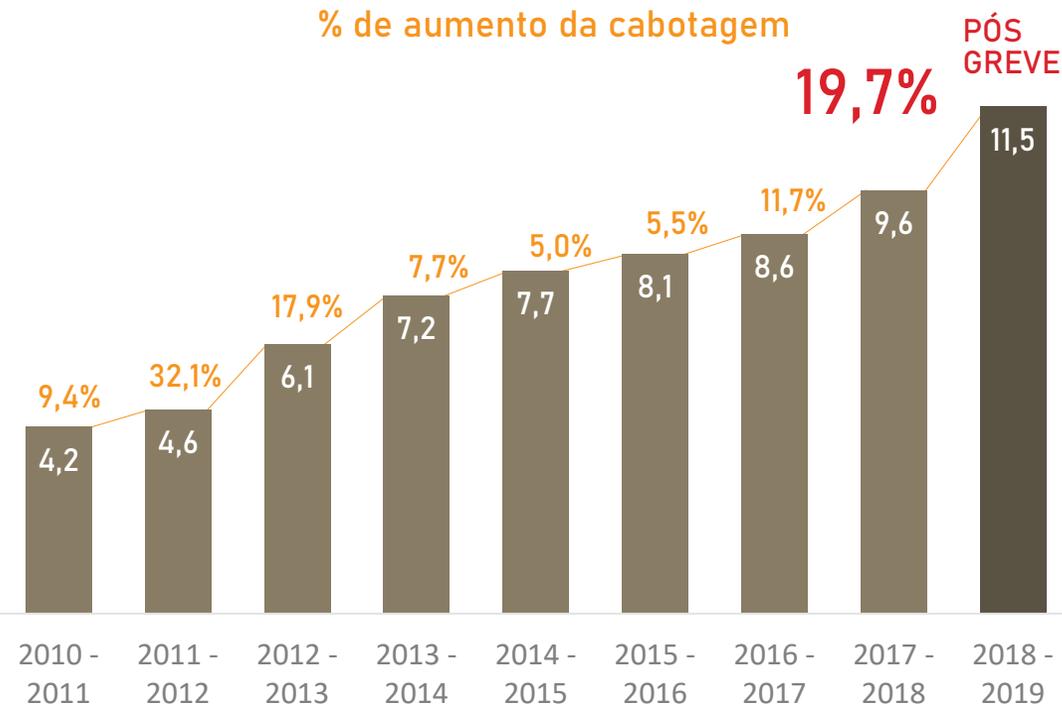
↓ Diminuir



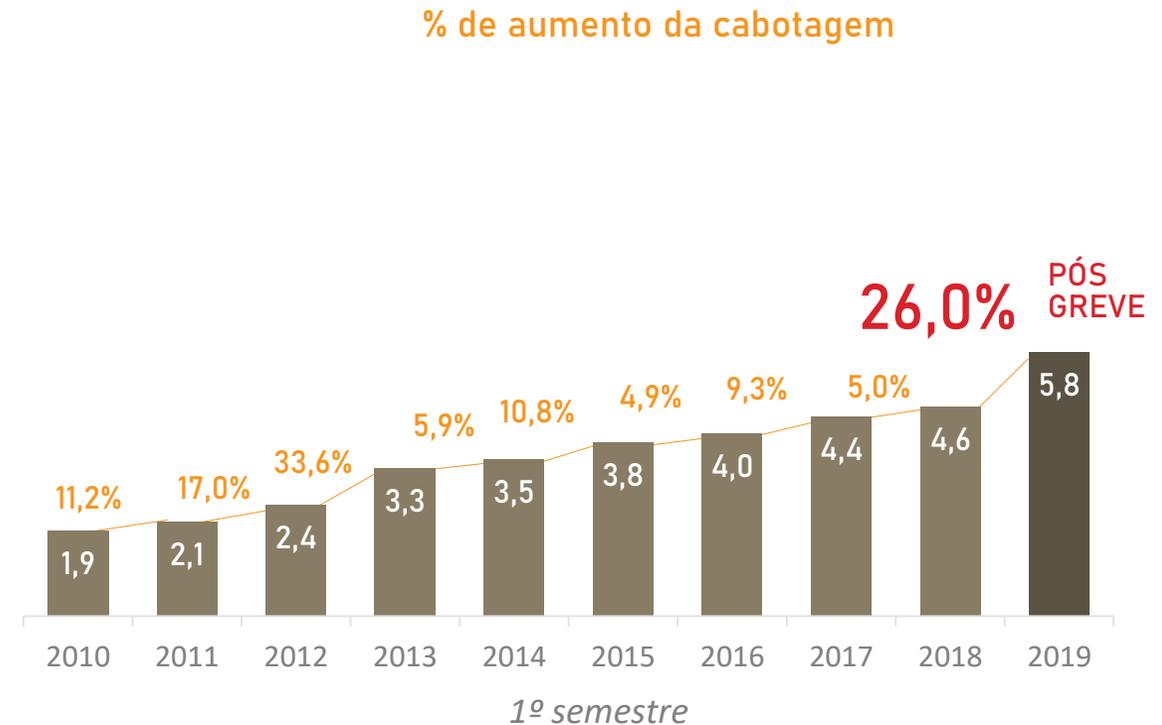
Cabotagem de contêiner pós greve

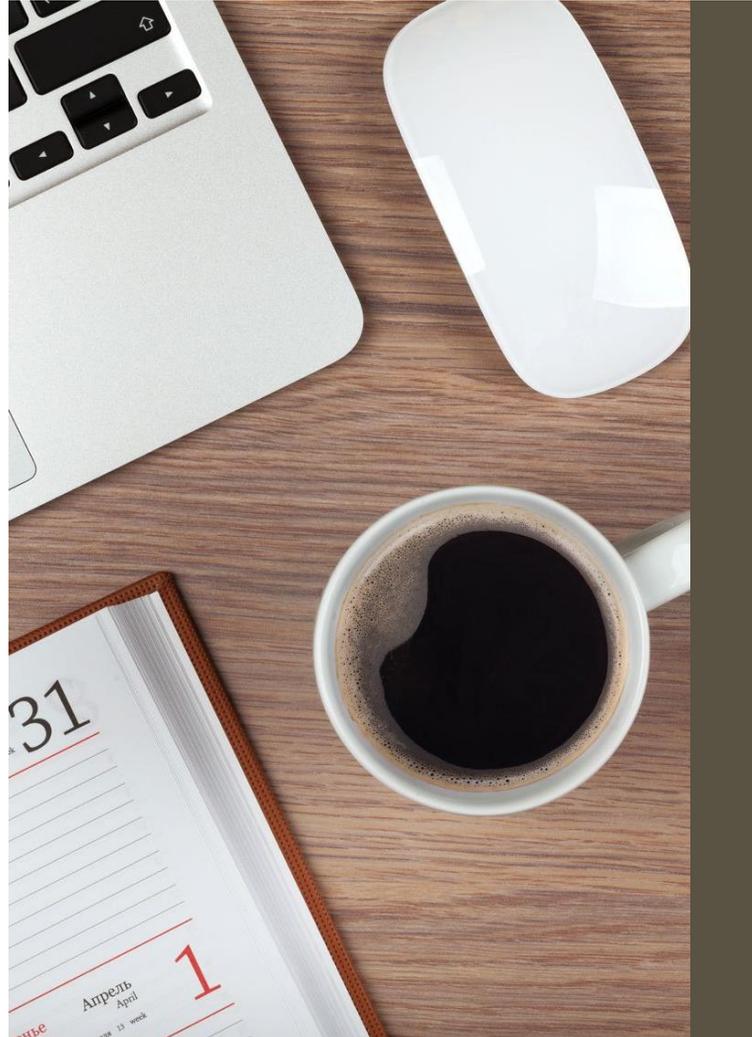
Houve um salto de crescimento da cabotagem no período após a greve dos caminhoneiros.

Volume transportado por cabotagem de contêiner Em 12 meses* (milhões de ton)



Volume transportado por cabotagem de contêiner no primeiro semestre do ano (milhões de ton)





Cabotagem

Custos logísticos e cabotagem no mundo

A cabotagem de contêineres no Brasil

Potencial de crescimento da cabotagem de contêiner

- Muito além da navegação

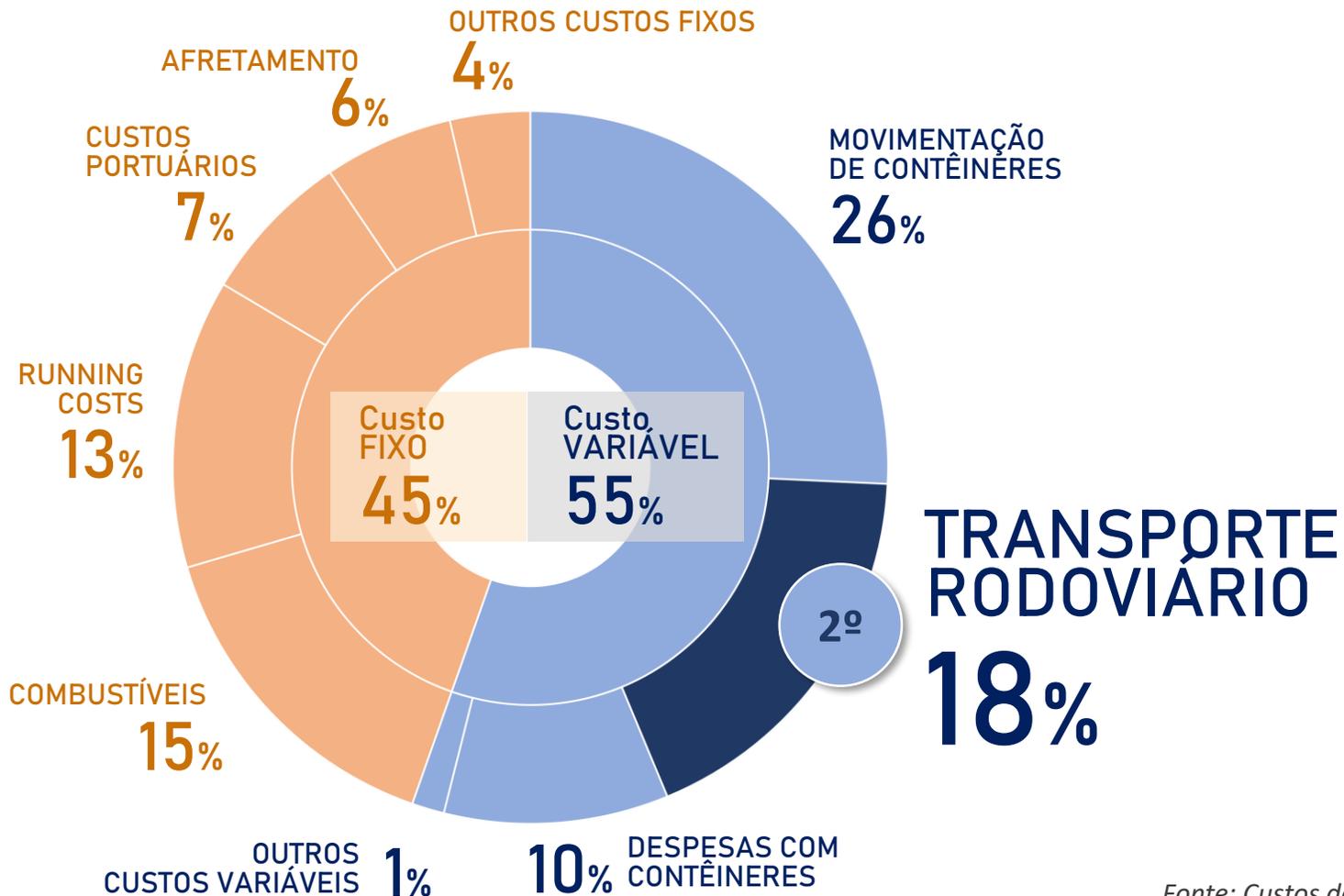
Finalização e Conclusões

Concorrência x Integração

O Transporte Rodoviário é imprescindível para a Navegação



Custos de uma Empresa Brasileira de Navegação



A cabotagem **precisa** do **modal rodoviário** para realizar as pontas.

Oferecer um bom serviço **porta a porta** é fator crucial para a cabotagem crescer.

O transporte rodoviário é o **2º principal custo** da cabotagem, e é imprescindível para um bom **nível de serviço**.

Movimentos de integração entre marítimo e terrestre

Empresas de navegação apostam na oferta de soluções completas a clientes. A verticalização vem ocorrendo neste setor.



RODOLPHE SAADE
CEO CMA-CGM

“Ao desenvolver uma logística complementar à nossa atividade marítima, estaremos aptos a oferecer uma solução porta a porta completa aos nossos clientes.”



SOREN SKOU
CEO MAERSK

“Queremos gerenciar CDs, receber mercadorias, estufá-las em contêineres, transportar até os EUA, dizer ao cliente que a sunga amarela está naquela caixa, retirá-la da caixa, levar para o CD e fazer a entrega final.”

ATUAL + **80%** DA RECEITA SÃO ORIGINADOS DO **TRANSPORTE MARÍTIMO**

FUTURO + **50%** DA RECEITA SERÃO **SERVIÇOS NÃO MARÍTIMOS**



Cabotagem

Custos logísticos e cabotagem no mundo

A cabotagem de contêineres no Brasil

Potencial de crescimento da cabotagem de contêiner

Muito além da navegação

Finalização e Conclusões

Conclusões finais



- ✓ Comparado a outros países do mundo, o Brasil é **muito dependente do modal rodoviário**.
- ✓ A **cabotagem vem aumentando** o volume transportado consistentemente, especialmente em contêineres.
- ✓ A cabotagem de carga nacional tem **potencial de quintuplicar** seu volume, absorvendo cargas de longas distâncias e próximas aos portos, que hoje são transportadas por rodovias.
- ✓ Ao mesmo tempo que a **cabotagem concorre com o rodoviário, também depende dele** para o transporte porta a porta. A integração entre rodoviário e navegação é essencial para a prestação de um bom serviço.
- ✓ Movimentos de **interação entre a navegação e o transporte terrestre** vem crescendo no mundo.



Especialistas em logística e supply chain

Maria Fernanda Hijjar

Sócia Executiva

mariafernanda.Hijjar@ilos.com.br

(21) 99435-9395

ILOS

(21) 3445-3000

(11) 3847-1909

www.ilos.com.br