

login.

Log-In Day 2013

Log-In Logística Intermodal S/A

06 de dezembro de 2013



- **Apresentação Log-In Day 2013**
- **Apresentação ILOS - Instituto de Logística e Supply Chain**
- **Apresentação Emraport**

login.

Log-In Day 2013

Log-In Logística Intermodal S/A

06 de dezembro de 2013

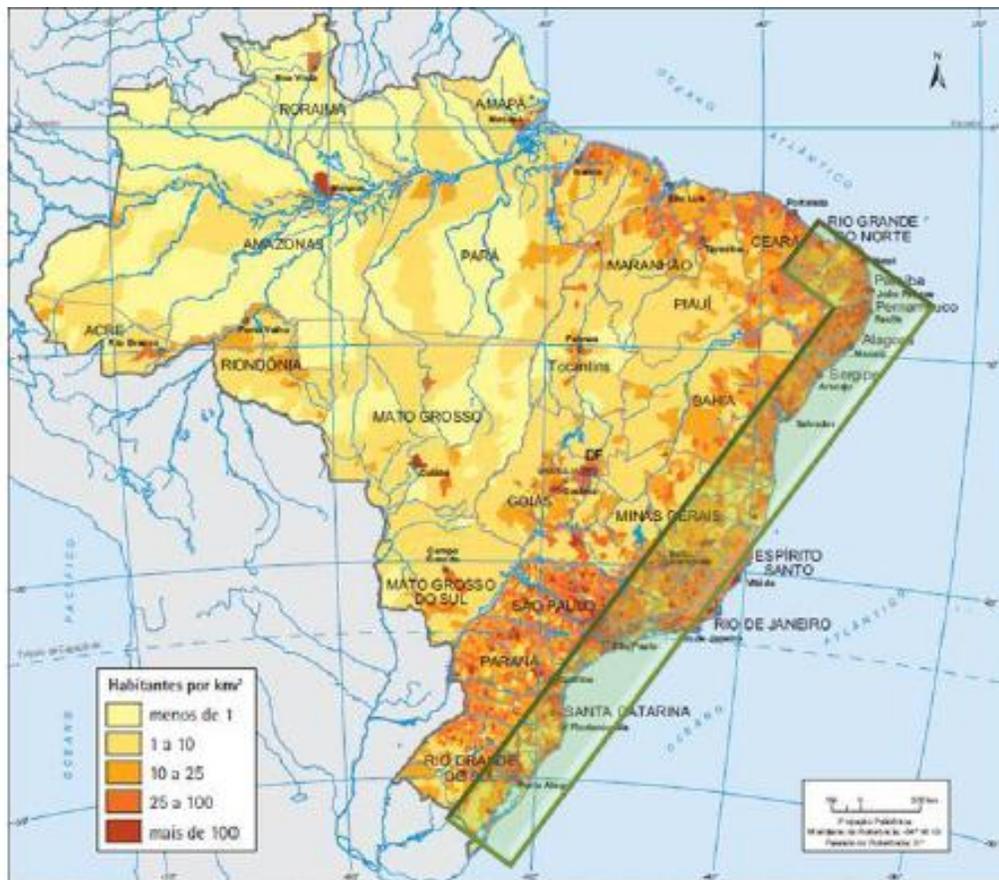


As declarações contidas neste material sobre eventos futuros estão expostas a riscos e incertezas e sujeitas a alterações, decorrentes, entre outros fatores: do comportamento do mercado, da situação econômica e política do Brasil, da indústria, dos mercados internacionais e de modificações legislativas e regulamentares. As informações aqui apresentadas são inteiramente baseadas nas expectativas da Administração da Companhia quanto ao seu desempenho futuro, não constituindo qualquer garantia de resultados e criação de valor ao acionista da Log-In. Nesse sentido, tais informações não devem ser consideradas como uma recomendação de investimento, devendo os potenciais investidores realizarem sua própria análise e avaliação. A Empresa esclarece, ainda, que as previsões não são obrigatoriamente atualizadas, devendo ser consideradas apenas na data em que foram feitas. Ademais, as informações de terceiros contidas neste material são de exclusiva responsabilidade dos mesmos.



O Brasil e o potencial de mercado para a Cabotagem

Concentração Populacional



Concentração Industrial



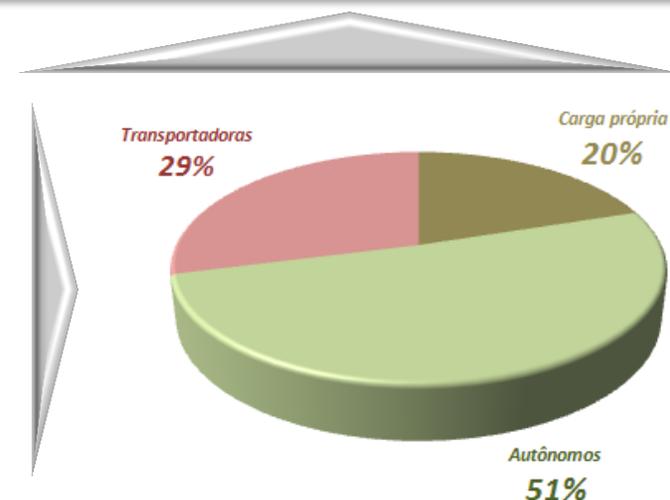
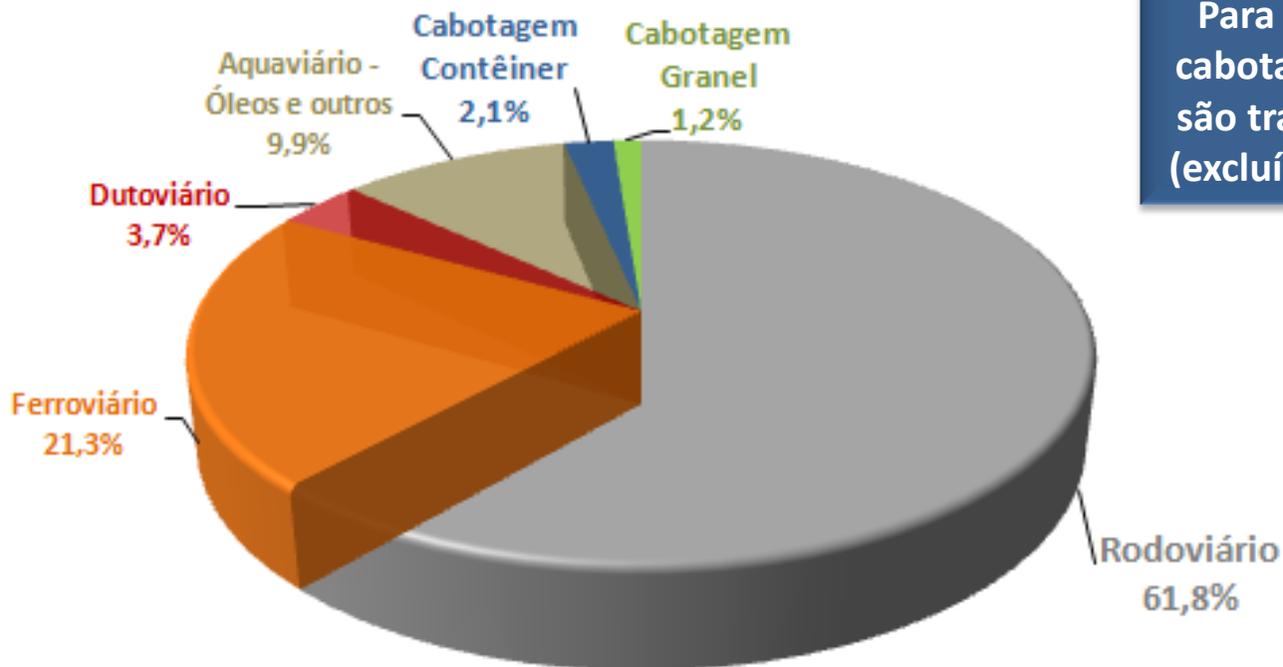


*“Foco e investimentos na conversão do rodoviário de longa distância para cabotagem”
prospecção e desenvolvimento*

Matriz de Transporte Brasileira (2012)

Potencial de Conversão

Para cada 1 (um) contêiner transportado via cabotagem, mais de 3 (três) contêineres ainda são transportados por caminhões em rodovias (excluídas as rotas não aderentes a cabotagem)

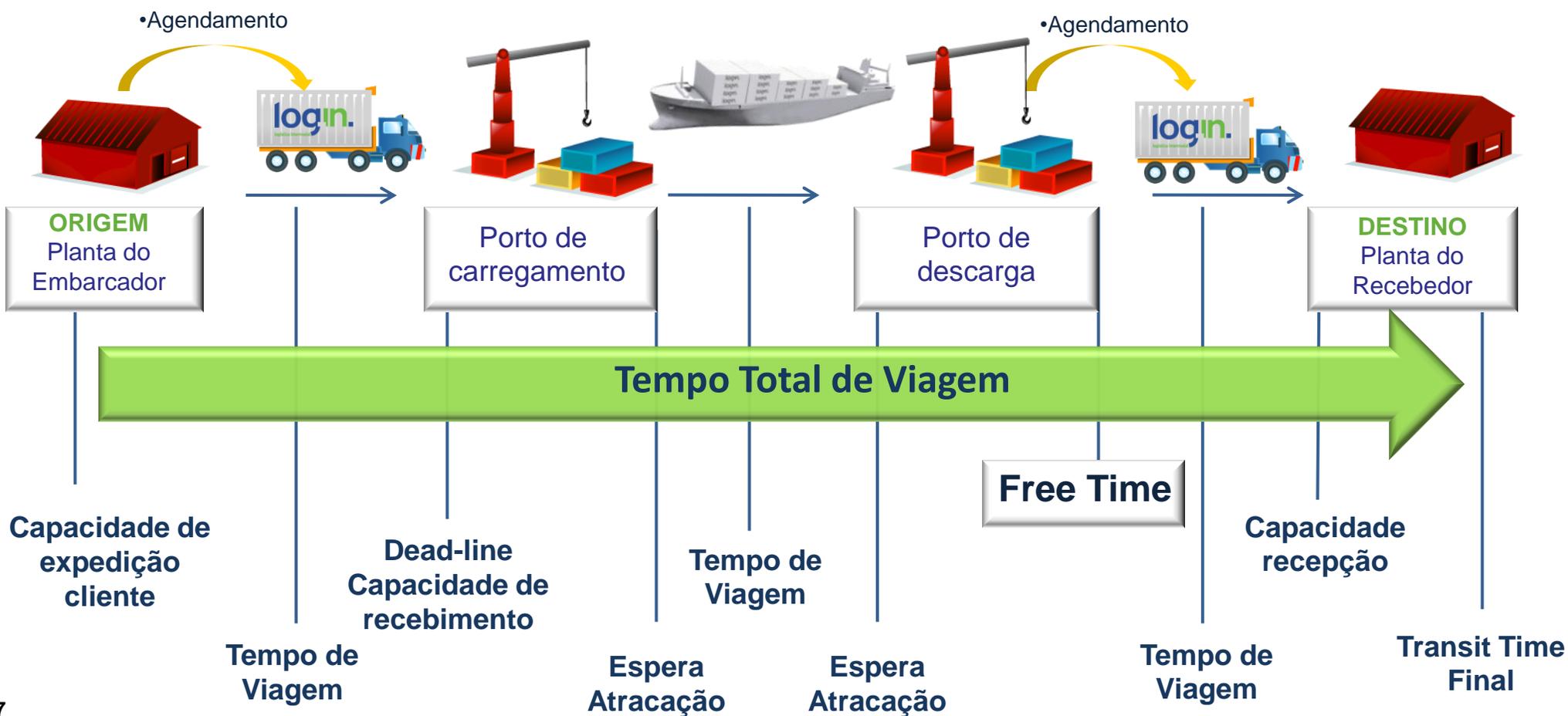


Fonte: ANTT / DNIT / EPL



Fluxo do Serviço de Cabotagem

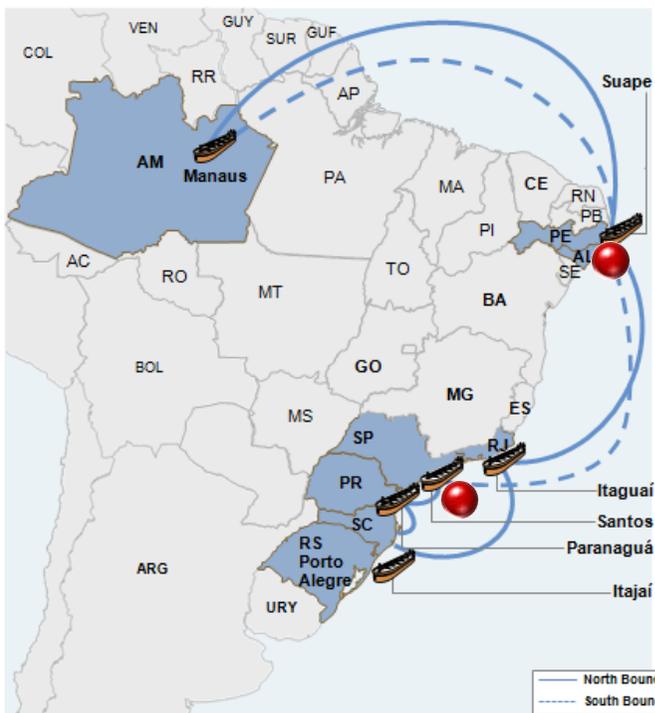
Log-In = Solução Logística



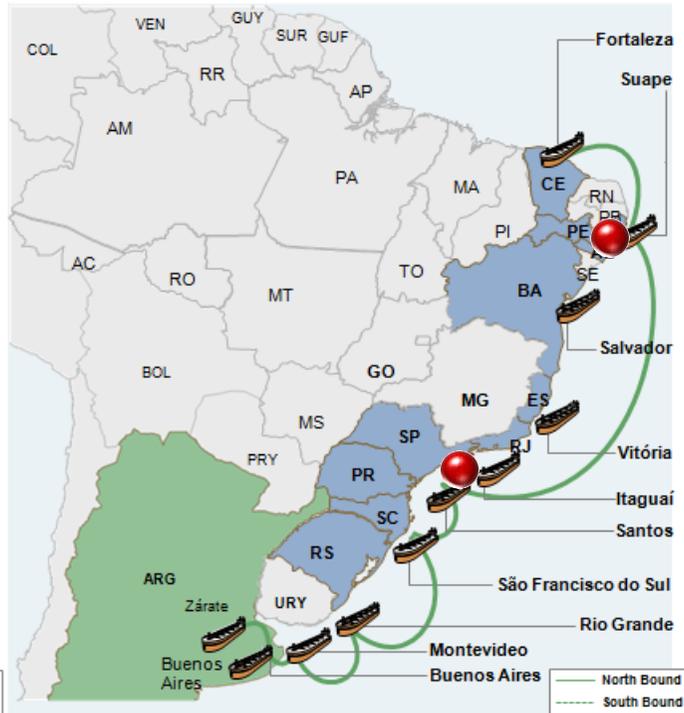


Abrangência Continental

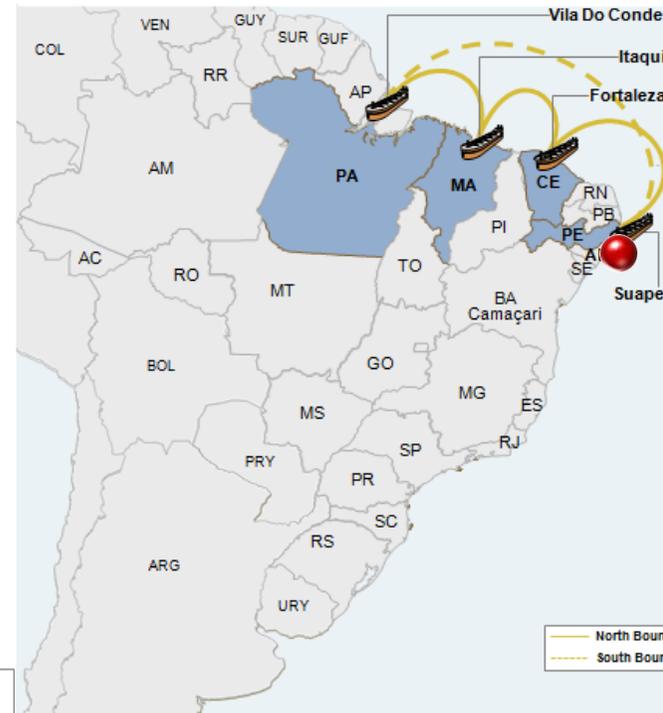
SAM - Serviço Amazonas



SAS - Serviço Atlântico Sul

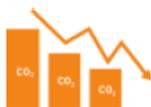


SCN - Serviço Costa Norte



● Portos de Conexão dos Serviços

96%



96% DE REDUÇÃO EM EMISSÕES DE CO₂ EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE 2008-2012 (MATRIZ MAIS SUSTENTÁVEL)



15

ESCALAS REGULARES SEMANAIS EM MAIS DE 15 PORTOS NO BRASIL E MERCOSUL



+ DE 1,5 MILHÃO DE COLETAS E ENTREGAS



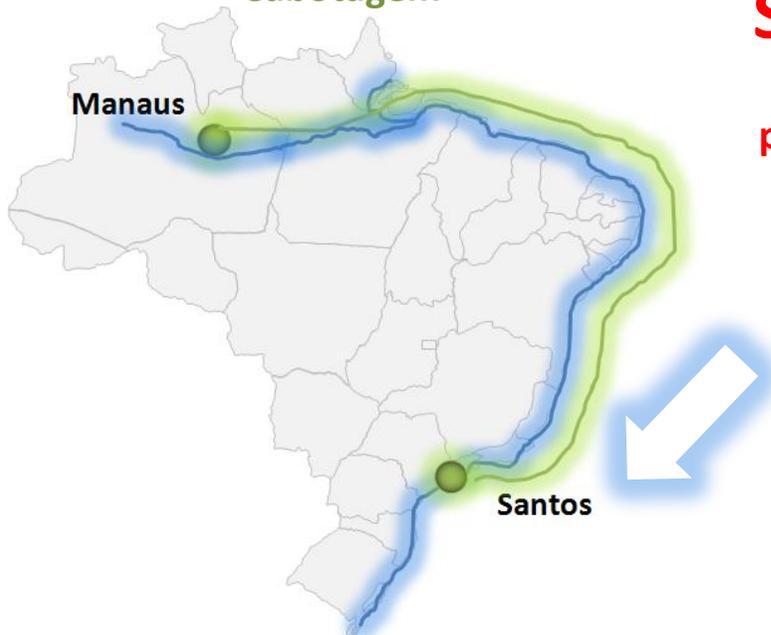
1.500

MAIS DE 1.500 CLIENTES NO BRASIL E MERCOSUL

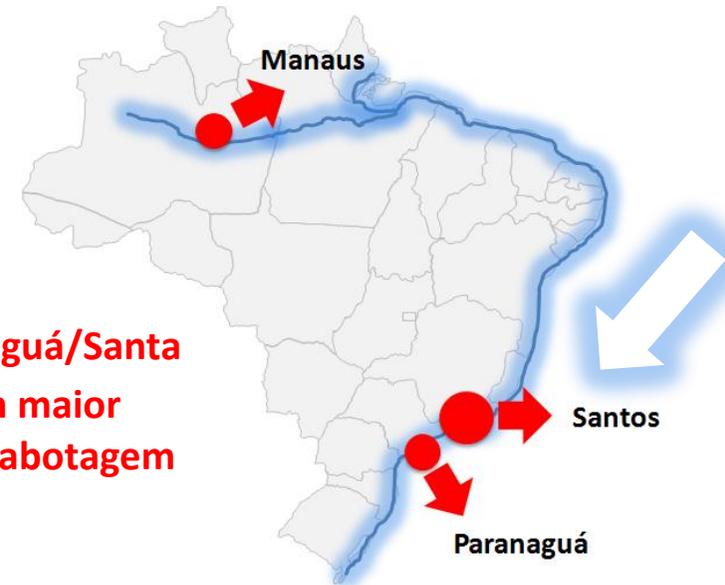


Cabotagem via Porto de Santos/SP

A rota Manaus <-> **Santos** é a que mais deve aumentar o volume de Cabotagem



Santos, Manaus e Paranaguá/Santa Catarina são os portos com maior potencial de enviar carga de cabotagem nos próximos anos.

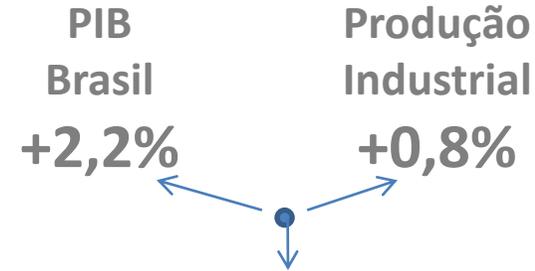


Manaus, Suape e **Santos** são os portos com maior potencial de receber carga de cabotagem nos próximos anos.

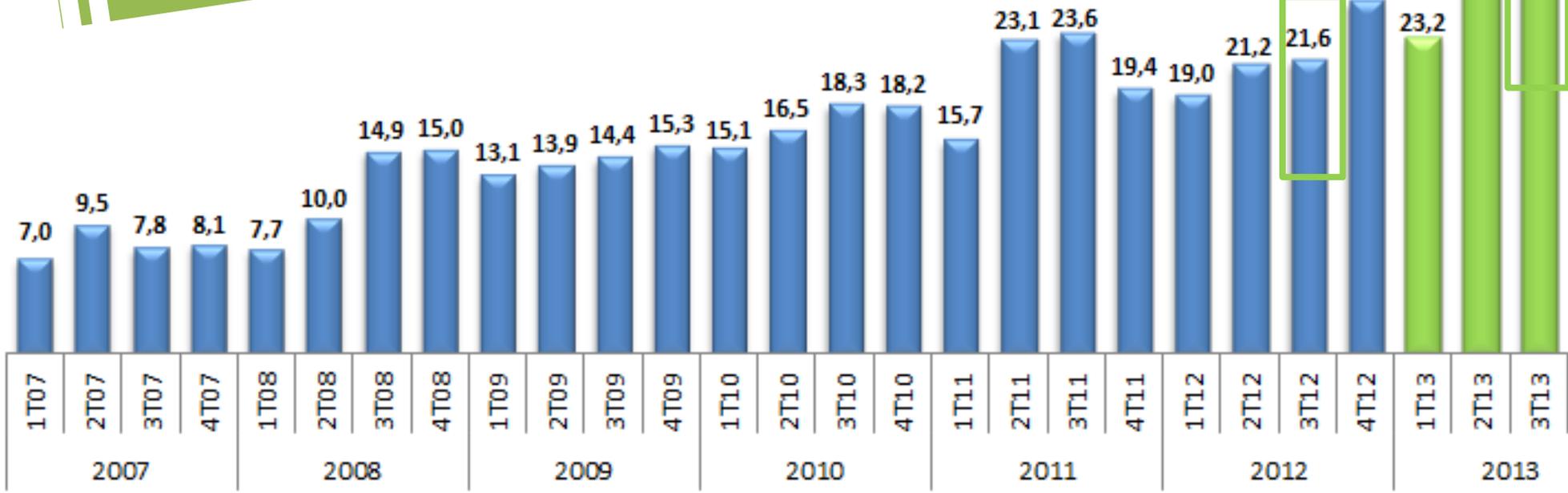




Navegação Costeira - Volumes (TEUS mil)



CABOTAGEM CAGR 2007-2012 22%



Log-In: Novos tempos!



***Log-In Jatobá
Dez/2011***



***Log-In Jacarandá
Jun/2011***



***Log-In Tambaqui
fev/2013***

***Log-In Tucunaré
previsão de
entrega em
meados de 2014***



***Log-In Jequitibá
previsão de
entrega ao final
de 2014***





CONTATOS

login.



Vital Lopes
Diretor Presidente e Relações com Investidores

Gustavo Freitas
(21) 2111-6730 – gustavo.freitas@loginlogistica.com.br
Luis Otávio Pinto
(21) 2111- 6786 – luis.pinto@loginlogistica.com.br

www.loginlogistica.com.br

ri@loginlogistica.com.br



Cabotagem no Brasil e os impactos das mudanças em andamento no setor

João Guilherme Araujo

Dezembro/2013



Especialistas em logística e supply chain®



Agenda

A decorative graphic on the left side of the slide, featuring a circular arrangement of four orange dots connected by a white and orange line. The background of this graphic is a blurred image of a mechanical watch movement.

Cabotagem no Brasil

Oportunidades no Cenário nacional

Melhorias Necessárias na Cabotagem

Conclusões e Comentários



Agenda

A decorative graphic on the left side of the slide, featuring a circular inset with a blurred image of a mechanical part, possibly a watch movement, and several overlapping curved lines in orange and white.

Cabotagem no Brasil

Oportunidades no Cenário nacional

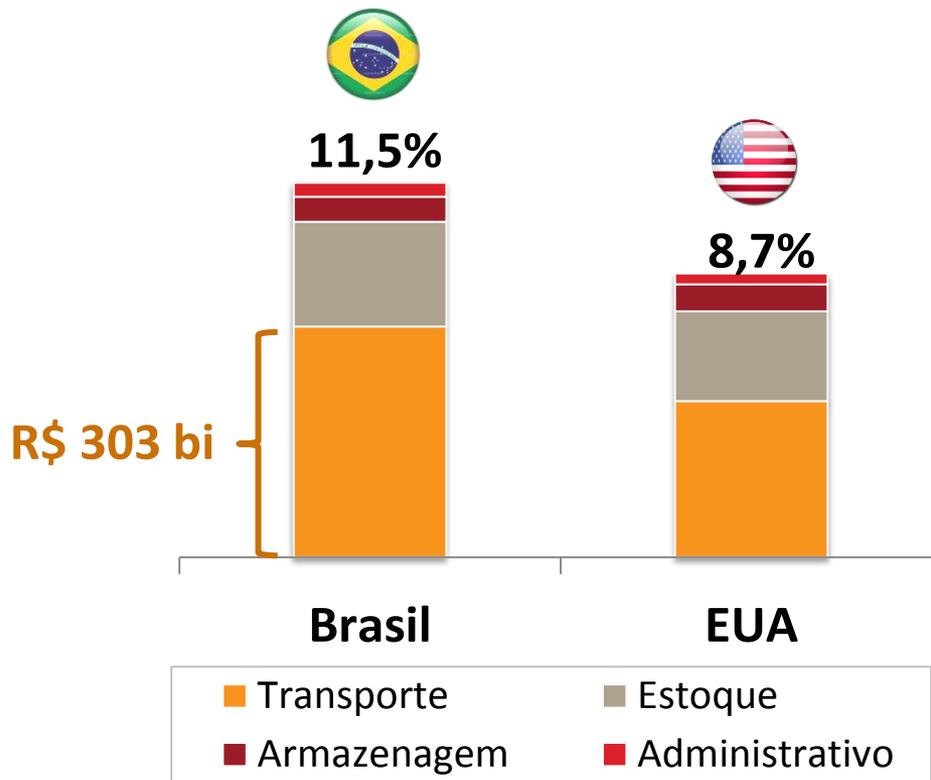
Melhorias Necessárias na Cabotagem

Conclusões e Comentários

Transporte de Cargas

O gastos com transporte de cargas no Brasil foi de R\$ 303 bilhões, puxado pelo modo rodoviário de carga, que transporta mais de 2/3 das cargas nacionais

% dos gastos em relação ao PIB



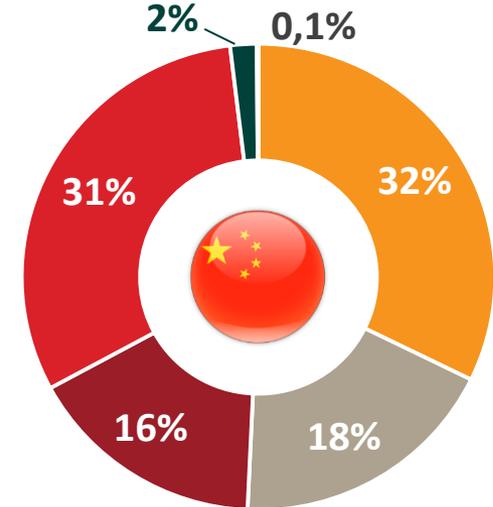
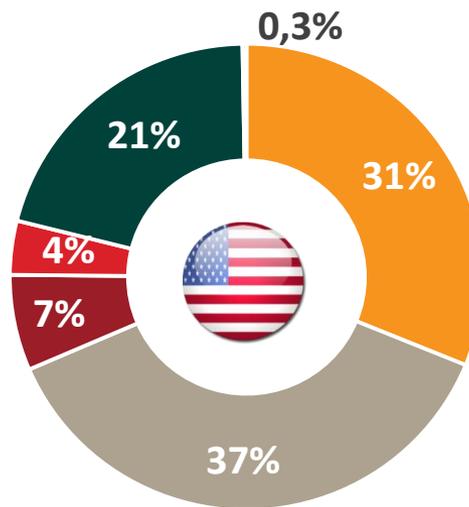
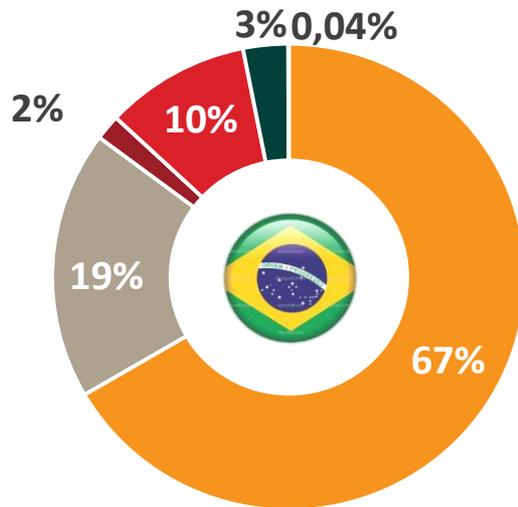
Se o Brasil tivesse uma matriz de transporte próxima a dos EUA a economia seria de cerca de **R\$ 113 Bi.**

Custos médios dos diferentes modais:	(Brasil) R\$/mil TKU
Rodoviário	R\$ 259
Ferroviário	R\$ 43
Cabotagem	R\$ 54
Hidroviário	R\$ 48
Duto	R\$ 49
Aéreo	R\$ 2.067

*Aquaviário não contempla transporte por cabotagem
Fonte: Pesquisa ILOS 2012

Transporte de Cargas

*Matriz de Transporte do Brasil não condiz com as proporções continentais do país
Potencial de reduzir custos logísticos com equilíbrio da Matriz de Transporte*



■ Rodoviário
 ■ Ferrovário
 ■ Aquaviário*
 ■ Cabotagem
 ■ Dutoviário
 ■ Aéreo

*Aquaviário não contempla transporte por cabotagem

Fonte: ILOS 2012, US Department of Transportation, National Bureau of Statistics of China.



Investimentos em Transportes

*O Investimento necessário total nos três modais, segundo análise do ILOS é na ordem de **R\$ 985 Bilhões***



R\$ 811,7 Bilhões

Melhorias e duplicação de vias



R\$ 130,8 Bilhões

Ampliação de malha ferroviária



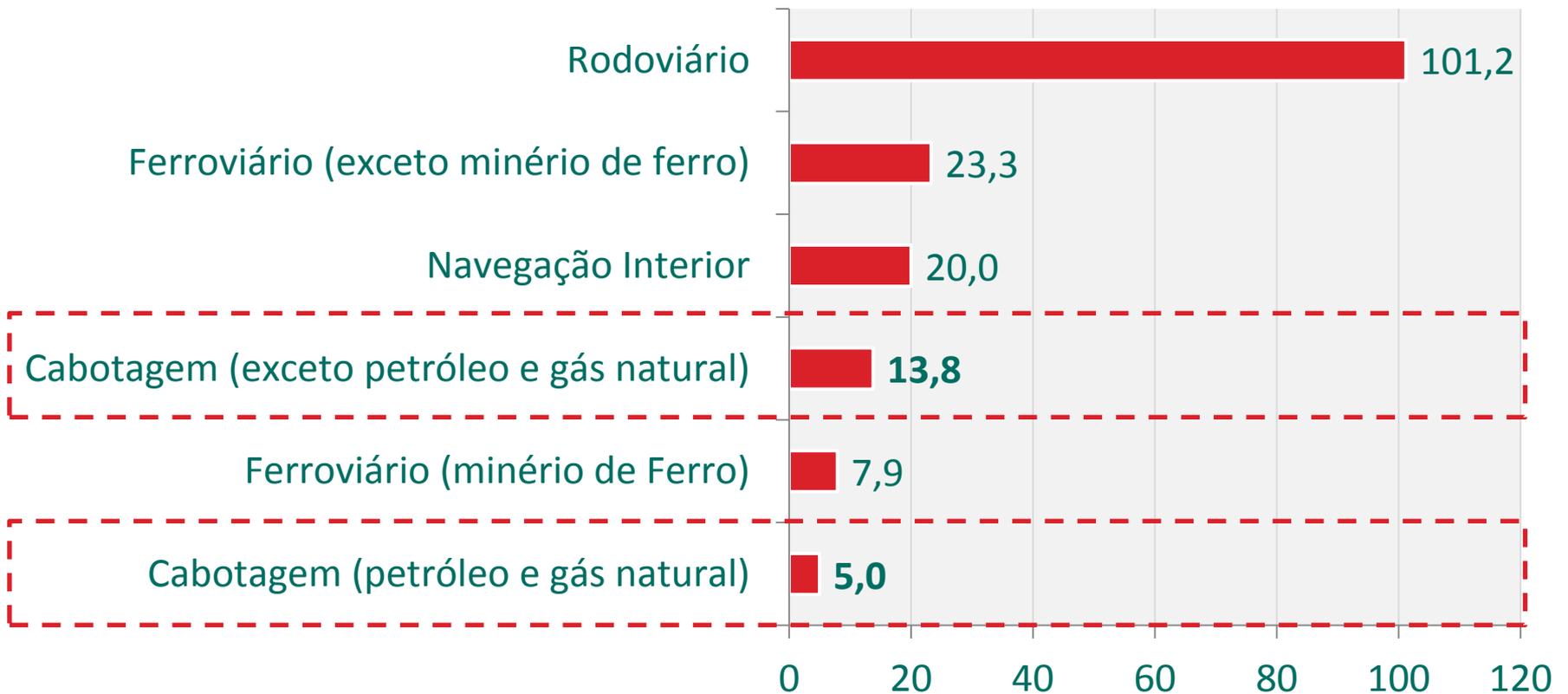
R\$ 42,9 Bilhões

Sistema Portuário



Representatividade da Cabotagem na Matriz de Emissões

Fatores de emissão para cada modo de transporte em gCO₂/TKU ou kg CO₂/mil TKU





Agenda

A decorative graphic on the left side of the slide, featuring a circular, metallic-looking frame with a blurred background of a ship's interior. The frame is composed of several overlapping, curved lines in shades of orange and brown. Four circular markers are placed along the inner edge of the frame, corresponding to the agenda items: a grey marker for the first item, an orange marker for the second item, a grey marker for the third item, and a grey marker for the fourth item.

Cabotagem no Brasil

Oportunidades no Cenário nacional

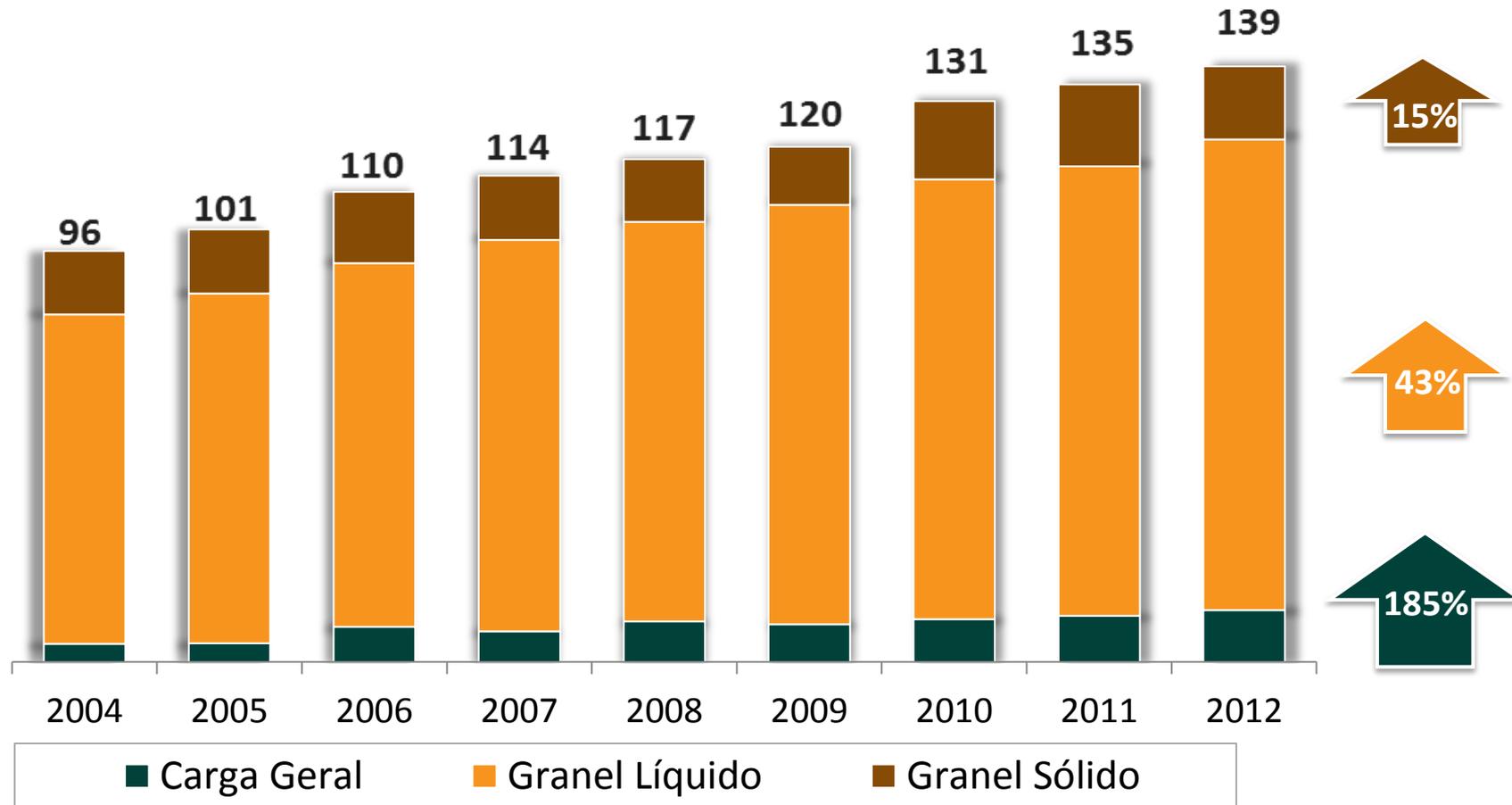
Melhorias Necessárias na Cabotagem

Conclusões e Comentários



Movimentação de Cargas por Cabotagem no Brasil

*Evolução das cargas transportadas na Cabotagem no Brasil por tipo de carga (milhões de tons)**

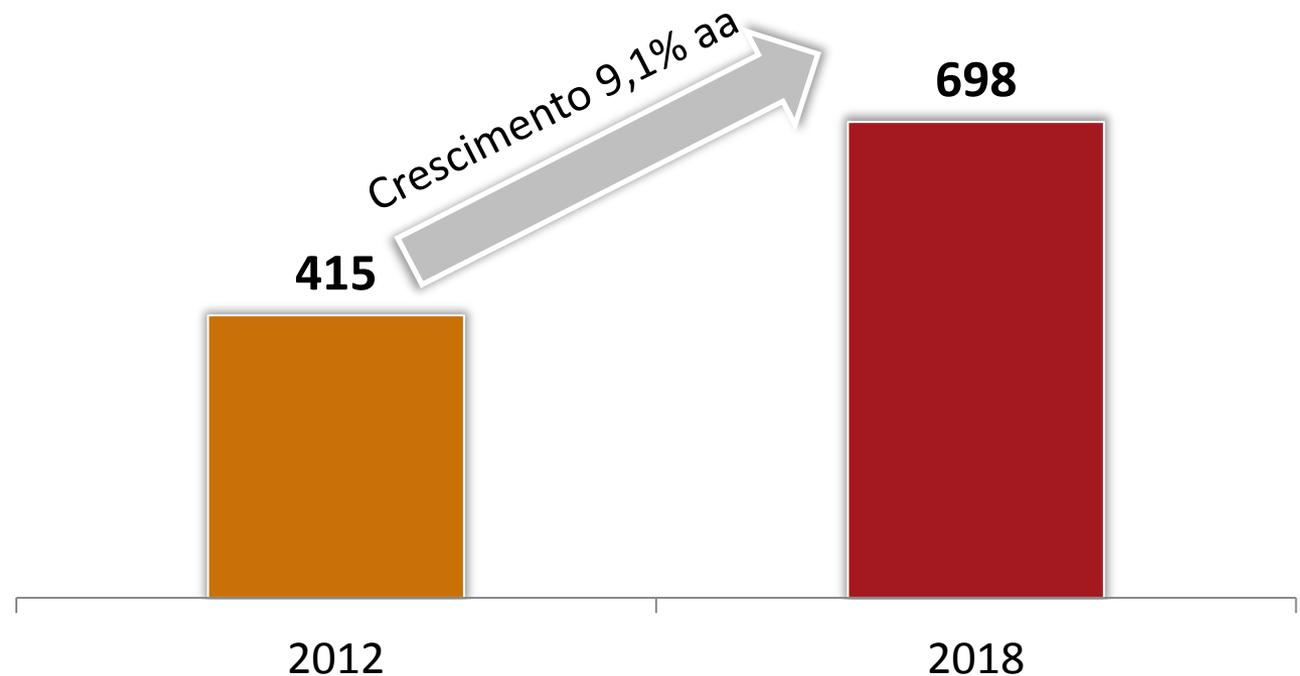


*Contempla apenas o Desembarque de Cargas
Fonte: ANTAQ



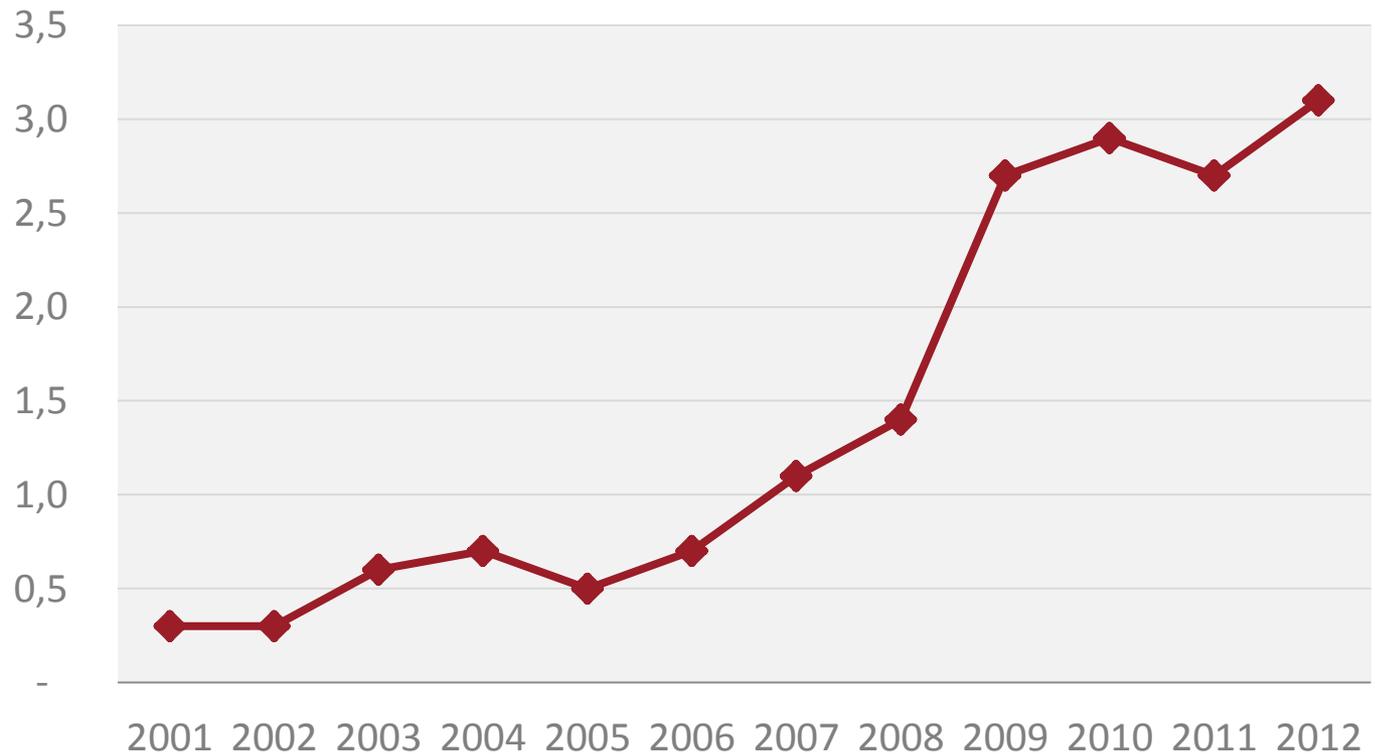
Projeção da Cabotagem de Contêiner Cheios no Brasil

*Alta tendência de crescimento para os próximos anos
(mil TEUs)*



Investimentos Realizados

Concessão de empréstimos para renovação de frota com recursos do FMM entre 2001 e 2012 giram em torno de R\$ 17 bilhões



Maiores Navios e Expansão do Canal do Panamá

Maior chance da cabotagem expandir atuação sobre carga feeder



- Com a frota internacional de porta-contêineres cada vez maior em dimensão e profundidade, há uma redução na disponibilidade de escalas nacionais para navios de longo curso, aumentando, consideravelmente, a participação de carga *feeder*.
- A expansão do canal do Panamá também permitirá que navios de maior calado passem pelo trecho. Com a redução de escalas, há possibilidade de maior concentração em portos de maior calado do Norte/Nordeste pelos navios de Longo Curso (ex. Itaqui e Suape)



Investimentos realizados nos Terminais de Contêineres



- Em 2012, a **Wilson Sons** realizou investimentos na ordem de R\$ 160 mi no TECON em Salvador, duplicando sua capacidade de embarque e desembarque.
- Em julho de 2013, o TUP **Embraport** começou a operar no porto de Santos. Foram investidos R\$ 2,3 bi, e a expectativa é que o terminal passe a receber grande parte dos grandes operadores internacionais ligam o Brasil ao Oriente.
- O **Porto do Pecém** receberá um novo terminal de armazenagem e logística no complexo, com investimento na ordem de R\$ 70 mi por parte da empresa **Komboogie/TRC** e planejam iniciar as operações em janeiro de 2014.



Expansão da retroárea e extensão dos Terminais de Contêiner

Investimentos previstos até 2016 realizados pelos 13 TECONs da ABRATEC somam US\$ 9 bilhões



Progresso	Realizado (1998)	Realizado (2010)	A Realizar (2016)
Extensão do cais (m)	3.313	8.901	11.965
Retroárea (m ²)	940.141	3.702.641	4.441.969
Produtividade (mph)*	22,70	43,61	73,00
Empregos Diretos	1.602	8.542	11.457
Portêiners e MHC	11	75	110

*A produtividade (mph) refere-se a movimentação de contêineres

Fonte: ABRATEC



Mudanças na Regulação de Transportes



- Implantação do “Porto sem Papel”, reduzindo a burocracia de entrega de inúmeros documentos, melhorando o tráfego das embarcações em território nacional.
- O processo de liberação dos créditos de AFRMM parece estar se tornando mais célere e isso é um tremendo fator de impulso para o setor.
- A Lei 12.619/12 (Lei do Descanso do motorista) proporciona uma melhor regulamentação do setor rodoviário, podendo ser encarado como um fator impulsionador para modais como o ferroviário e a cabotagem. principalmente em rotas a partir de 1.500 km.



Mudanças na Regulação de Transportes



- A Lei 12.815/13 (Lei dos Portos), considerando-se todos os seus prós e contras, está mexendo e trazendo foco para o papel fundamental do setor;
- Possui objetivos legítimos de aumento de competição, redução dos custos portuários e aumento de capacidade visando o incremento de competitividade sistêmica do país;
- Apresenta desafios de ambiente mais estável, transparente e equilibrado, havendo oportunidades de evolução para não gerar riscos de excessiva fragmentação, distorções de competição, atraso de investimentos previstos ou “deseconomias” de escala.



Agenda

A decorative graphic on the left side of the slide, featuring a circular orange border with a double-line effect. Inside the circle, there is a blurred image of a person's legs and feet, possibly walking on a wooden floor. The graphic is partially overlapping the text area.

Cabotagem no Brasil

Oportunidades no Cenário nacional

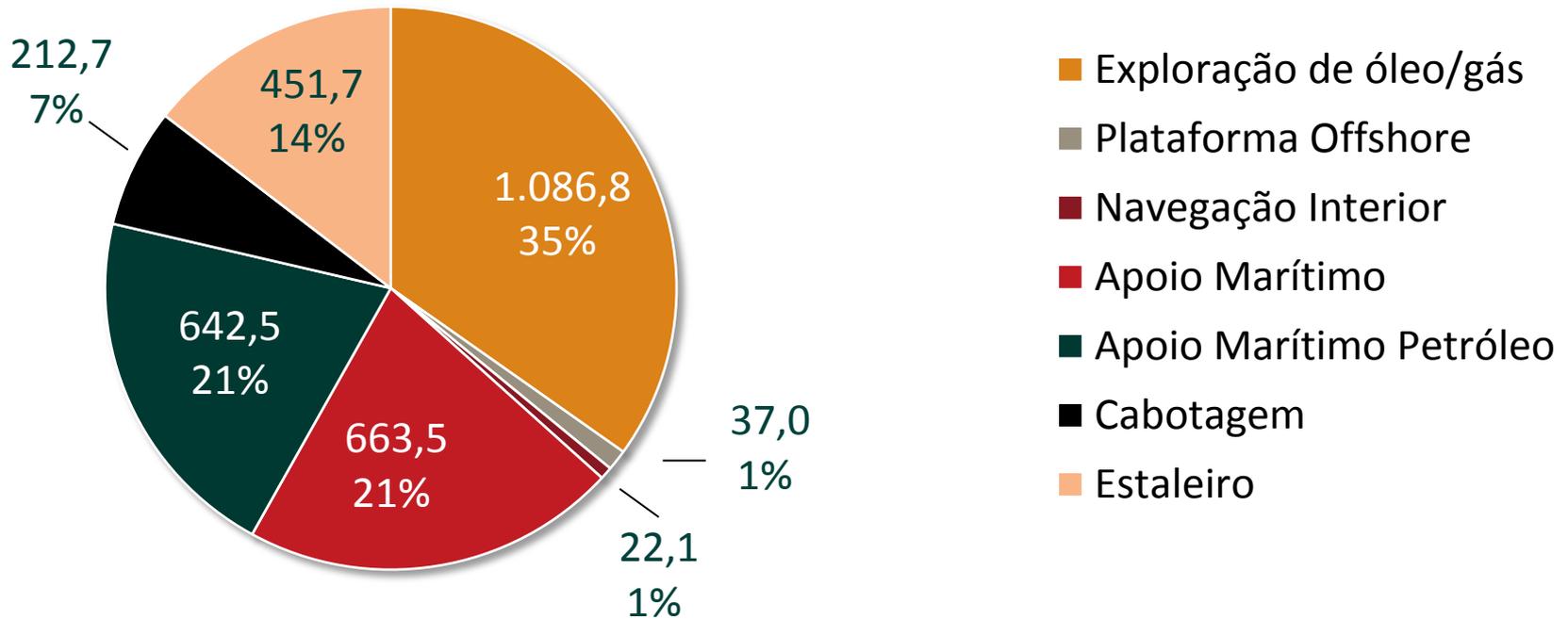
Melhorias Necessárias na Cabotagem

Conclusões e Comentários



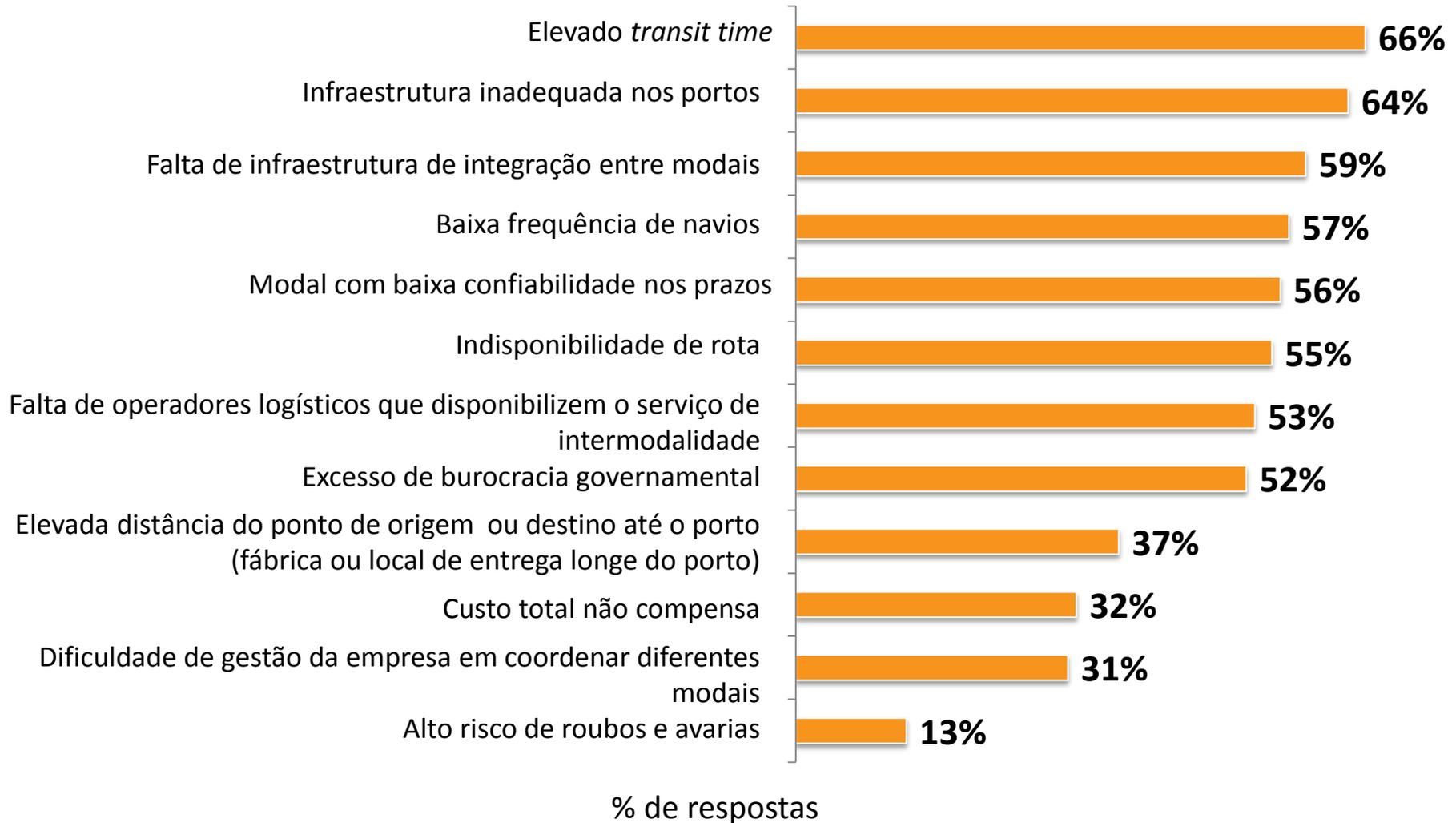
Cabotagem ainda não é prioridade em investimentos

Dos quase R\$ 3 bi investidos por meio do FMM em 2012, foram investidos apenas R\$ 213 milhões (7% do investimento) em cabotagem





Principais Problemas na Cabotagem na visão das Empresas Embarcadoras





Outros problemas que afetam o segmento



- Falta de balanceamento entre o tempo de funcionamento dos portos organizados (que operam 24h) e das entidades anuentes (que cumprem horário comercial), levando a um enorme desperdício de capital, congestionamento nas vias de acesso e atrasos sistemáticos;
- Escassez crítica de mão de obra e baixa oferta de escolas de formação de oficiais. A carência de tripulação nacional gera a grande concorrência com o setor de *Oil & Gas* e a exploração de petróleo *offshore*;
- A concorrência com a exploração de petróleo *offshore* é válida também para a indústria de construção naval. Falta capacidade nacional para atender ao setor;
- Incidência de impostos (ICMS, PIS e COFINS) e assimetria de custos de combustível (Bunker) com o longo curso e o rodoviário.



O que pode ser feito para melhorar a Cabotagem?



- Navios modernos com escalas regulares (dia fixo da semana).
- Terminais portuários eficientes.
 - Berços de atracação destinados aos navios da cabotagem,
 - Recepção e armazenamento de cargas,
 - Integração com os modais de transporte rodoviário e ferroviário.
- Infraestrutura e parcerias nas pontas terrestres para garantir o serviço porta-a porta.
- Simplicidade documental e de procedimentos equivalentes aos dos modais concorrentes.
- Usufruir as mesmas condições que as empresas internacionais tem para a compra do combustível – isenção de ICMS.



Agenda

A decorative graphic on the left side of the slide, featuring a circular inset with a blurred image of a mechanical part, possibly a watch movement, and several overlapping orange and white curved lines that sweep across the page.

Cabotagem no Brasil

Oportunidades no Cenário nacional

Melhorias Necessárias na Cabotagem

Conclusões e Comentários



Crescimento da Cabotagem





Conclusões

- A Cabotagem uma saída barata e limpa para melhorar a eficiência da matriz de transportes nacional, que não condiz com as necessidades do país;
- O setor tem chance de ganhar força com o aumento da utilização de cargas *feeder* e redução da escala dos navios de longo curso, além da tendência crescente do transporte de contêineres;
- Trata-se de modal com enorme atratividade em SSMA e de oferta de capacidade de transporte;
- O modal apresenta crescimento acima do PIB, mas está restrito por questões de carência de infraestrutura, complexidade burocrática e disponibilidade de recursos;
- É preciso que o país invista nos acessos marítimos e, especialmente, terrestres para trazer eficiência aos portos.



Especialistas em logística e supply chain[®]

João Guilherme Araujo

Diretor de Desenvolvimento de Negócios

joao.araujo@ilos.com.br

ILOS

www.ilos.com.br

(21) 3445-3000

(11) 3847-1909



LOG IN DAY

EMBRAPORT

ACIONISTAS

EMBRAPORT



ACESSO PRIVILEGIADO

EMBRAPORT



Projeto Final

Área total: 850,000 m²

Capacidade: 2 M TEU

Investimento: R\$2.3 bilhões

- Cais: 1.100 m
- Retroárea: 340,000 m²
- Gates e Edifícios: 130, 000 m²
- Pátio Ferroviário: 90,000 m²
- Área de inspeção: 20,000 m²
- Área de vazios: 60,000 m²

PROJETO Final



1.100m

EMBRAPORT

PROJETO Fase 1

Fase 1

Área total: 530,000 m²

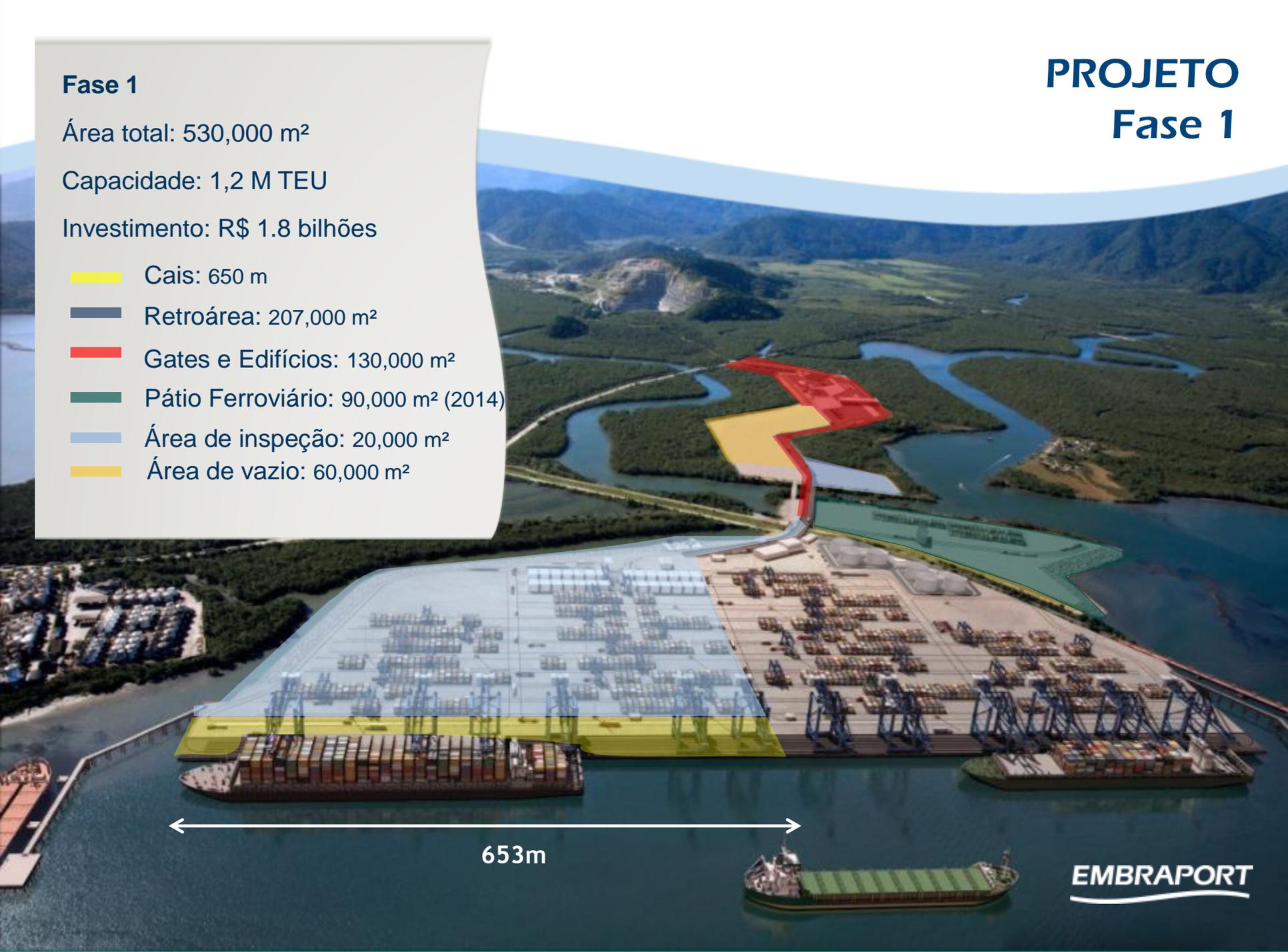
Capacidade: 1,2 M TEU

Investimento: R\$ 1.8 bilhões

- Cais: 650 m
- Retroárea: 207,000 m²
- Gates e Edifícios: 130,000 m²
- Pátio Ferroviário: 90,000 m² (2014)
- Área de inspeção: 20,000 m²
- Área de vazio: 60,000 m²

← 653m →

EMBRAPORT



EMBRAPORT HOJE



50,000 TEU em
Novembro
(50% capacidade Fase I)

1,2 mi TEU /
ANO



653 m

EQUIPAMENTOS

Primeira Fase

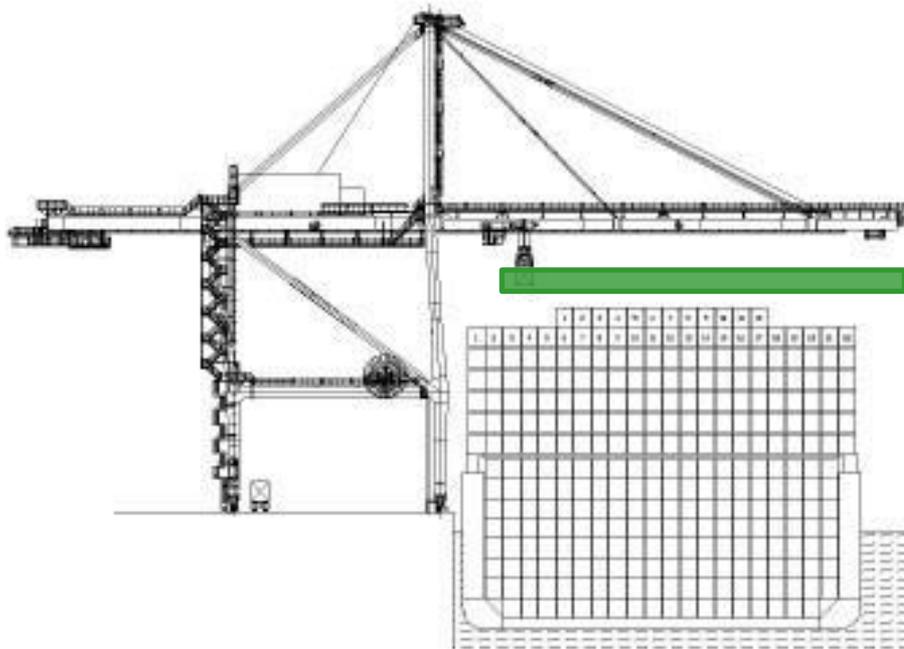
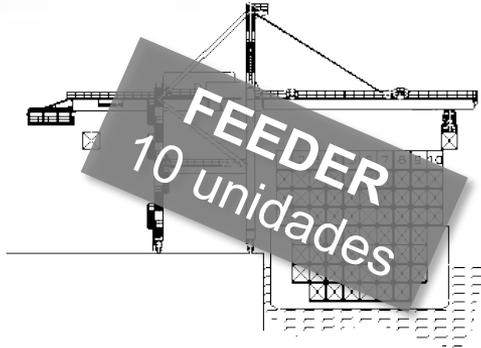
- 06 Portêineres (Post Panamax)
- 22 RTG
- 42 Terminal Tractors
- 02 Empty Handler
- 03 Reach Stacker
- 02 Scanners

Segunda Fase

- 12 Portêineres (Post Panamax)
- 44 RTG
- 90 Terminal Tractors
- 06 Empty Handler
- 08 Reach Stacker
- 02 Scanners



EQUIPAMENTOS



**SUPER POST
PANAMAX**

23

unidades

OPERAÇÃO DO TERMINAL

EMBRAPORT

Fluxo de Exportação – Entrada



1. Veículo passa pelo Security Gate após agendamento prévio, reconhecimento através de biometria, validação do crachá BDCC e verificação do nº da placa no teto da cabine.



2. Com tudo validado, o veículo passa pelo portal OCR de entrada.



3. Veículo se dirige ao Gate de Entrada, retira o ticket com código de barras e recebe as instruções de descarga.

OPERAÇÃO DO TERMINAL

EMBRAPORT

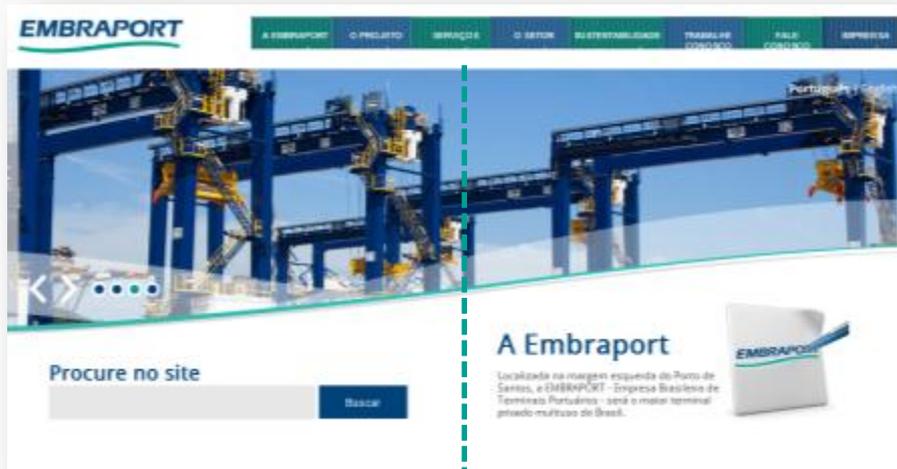


4. A passagem pelo Scanner é obrigatória



5. Após passagem no scanner, o veículo segue para descarga do container.

SISTEMAS OPERACIONAIS



Customer Service

Atendimento em tempo real por meio do chat, disponível no site.



TOS/ NAVIS N4/ SPARCS

Integra controle de gates, agenda de caminhões, pátios e navios.



OCR Portals:

Automação de todos os Gates totalmente integrado com TOS.



Green IT

Menor consumo de energia e redução das emissões de CO2.



Smart CCTV System:

Mais de 100 câmeras externas monitorando todo o Terminal.



ERP:

ERP Oracle E-Business Suite como solução de BackOffice.

DIFERENCIAS COMPETITIVOS



- Produtividade Superior
- Único Terminal em Santos com depot para vazios dentro do complexo
- Maior Retroárea de Santos, evitando atraso na abertura de gates na exportação.
- Acesso Ferroviário Segregado (2014).
- Equipamentos e Sistemas de Última Geração.



SUSTENTABILIDADE

**16 Programas de conservação
de recursos naturais e qualidade ambiental**

**13 Mil mudas salvas para recuperação
de áreas degradadas**



- ✓ **Monitoramento ambiental contínuo**
- ✓ **Programas de educação ambiental**
- ✓ **Projeto Eco férias
para crianças e adolescentes da Ilha Diana**



Muito Obrigado
www.terminalemraport.com.br

EMBRAPORT