

INFORMATIVO DOS
PORTOS



Setembro/2014 - Edição nº 180 - Ano XIV - Rua Samuel Heusi, 463 - Sala 205 - The Office Business Center - Itajaí/SC

UM GIGANTE DE APENAS TRÊS ANOS

Localizado no norte catarinense, o Porto Itapoá conquistou a melhor nota nacional em pesquisa realizada pelo Instituto Ilos com usuários de portos no Brasil. O terminal foi inaugurado em 2011 e conta com uma das melhores infraestruturas de apoio logístico do país



Impresso Especial

1000011556/2006-DR/SC
Perfil Editora

...CORREIOS...



TCP lança serviço de transbordo para o oeste da África

Candidatos ao governo defendem redução de carga tributária em SC



Artigo Ulrich Malchow

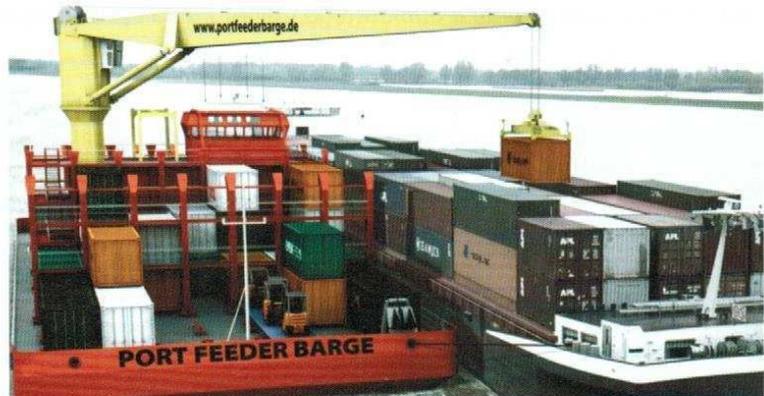
A barca autônoma de distribuição

Durante o Fórum "Port Efficiency Forum Brasil", no Rio de Janeiro, apresentei um novo tipo de conceito para uma barca distribuidora porta-contêineres, a "Port Feeder Barge". O Brasil está desenvolvendo-se rapidamente, momento importante para começar a pensar sobre alternativas inteligentes e eficazes para resolver a questão do transporte e da logística com o objetivo de aliviar os serviços portuários que já estão sobrecarregados.

A Port Feeder Barge é autônoma e autossuficiente e está equipada com um guindaste eficaz de última geração, podendo servir como uma espécie de caminhão flutuante ou mesmo um terminal flutuante para distribuição de cargas para outras embarcações dentro dos limites do porto ou no mar, quando os terminais estiverem congestionados.

A Port Feeder Barge consiste de um equipamento autônomo com uma capacidade de 168 TEUs completamente estivadas no convés. A sua grua, com capacidade para a elevação de cargas pesadas, está equipada com um "spreader" (a peça adaptadora para ligação aos contêineres) automático retrátil com alcance de 6,10 metros até 13,72 metros. O guindaste consegue elevar pesos de até 40 toneladas debaixo da "spreader", a um alcance de 27 metros. Para obter um alto nível de manobrabilidade e a mesma velocidade em ambas direções, esta embarcação está equipada com duas hélices lemes, movidas com poder elétrico de ambos lados.

Enquanto a metade dos contêineres estão estivados dentro de "cell guides" (armação), a outra metade não está, permitindo carregar contêineres com dimensões superiores a 40 pés (12,19 metros de comprimento) e também



outras caixas ou cargas de dimensões variadas. A Port Feeder Barge cumpre os mais altos padrões ambientais. Com um motor diesel-elétrico de baixas emissões, que foi escolhido para fornecer a propulsão e a para operar o guindaste, a embarcação tem uma tripulação mínima de três pessoas.

A Port Feeder Barge consegue, enquanto está atracada e sem ter que se deslocar ao longo do cais, elevar ou baixar 84 TEUs em três camadas entre o trilho de um guindaste de pórtico de cais, utilizando o seu alcance máximo do seu próprio guindaste. É por esta razão que o alcance máximo do guindaste não é preciso em muitos casos. Atracando a barca ao cais, do lado oposto ao guindaste, faria a operação mais rápida pois o tempo da viragem/rotação da lança seria reduzida. A altura do mastro do guindaste é suficiente para servir até os cais dos mais altos navios durante maré baixa enquanto empilha os contêineres em diferentes camadas ou servir navios grandes após a sua chegada.

O conceito da Port Feeder Barge pode ser considerado uma inovação logística e ambiental para os portos brasileiros, que pode ajudar a aliviar a congestão e a reduzir o impacto enorme do transporte rodoviário. Este tipo de embarcação pode ajudar principalmente em portos que sofrem com a falta de instalações para a movimentação de contêineres ou onde o calado é limitado. O equipamento iria fortalecer consideravelmente a posição do transporte marítimo na costa brasileira. A operação da Port Feeder Barge é mais rápida e custa menos do que a construção de novos portos.

APLICAÇÕES

Caminhão flutuante e autônomo

Muitas vezes, os terminais operam nos limites de suas capacidades e, por essa razão, é proposto que estações de frete sejam construídas perto dos portos com o objetivo de reduzir as tarefas. A Port Feeder Barge, sendo



APIMENTE SEU INGLÊS

MATRICULE-SE NO CNA

E SAIA DE CHILLI BEANS*

cna.com.br

VOCÊ GOSTA. VOCÊ APRENDE

CNA

Inglês Definitivo



Facilitando o Comércio Exterior.

IMPORTAÇÃO . EXPORTAÇÃO . ACESSORIA EM COMÉRCIO EXTERIOR

expedio
trade

Tel.: 47 3045 6803
Rua Camboriú, 664, sala 02 . Bairro Fazenda. Itajaí SC
expedio@expeditrade.com

autossustentável e sem precisar de equipamentos no cais, pode movimentar estes contêineres pela água ao invés dos caminhões. Em portos com multiterminais, a exemplo de Santos, a barca pode encarregar-se de movimentar contêineres dentro do porto de uma forma mais eficiente e sustentável.

Terminal flutuante em ancoradouro

Existem muitos portos secundários que são excluídos da "containerização" pela falta de profundidade das suas águas ou por causa das suas instalações disponíveis. Sem grande investimento na infraestrutura terrestre, a Port Feeder Barge pode servir navios de alto mar, não só carregando ou descarregado, como também transportando as caixas para a margem.

Terminal flutuante para o transporte marítimo costeiro

A ausência de bons equipamentos em muitos portos secundários são obstáculos para a movimentação de contêineres. A Port Feeder Barge pode servir navios costeiros como um terminal flutuante em portos secundários.

Terminal para carga e distribuição dentro dos limites porto

O transporte fluvial ou via canal pode controlar uma maior porção do tráfego de cargas internas do país, incluindo o transporte de contêineres. Para evitar que as pequenas embarcações ocupem os cais principais (que seria um desperdício de capacidade do terminal) e também para não ser forçada a construção de um terminal somente dedicado a estas embarcações, a Port Feeder Barge consegue servir como um terminal flutuante e móvel para o



tráfego de cargas internas. Os contêineres seriam carregados e descarregados navio para navio (ship to ship). Nem um cais é preciso, pois a operação pode ocorrer no mar, perto da boca do rio, na entrada para o canal ou perto dos dolphins. Esta facilidade podia dar força de competitividade para o setor de navegação interna, resultando em uma maior quota do transporte interno.

Grua flutuante com multiusos para cargas alternativas

Com um capacidade de 40 toneladas debaixo do gancho (40 toneladas com a "spreader"), a Port Feeder Barge pode servir de guindaste flutuante para qualquer outro tipo de carga ou também em casos de emergência. Ao contrário de outros equipamentos flutuantes para lidar com pesos excessivos, a barca pode navegar em águas de pouca profundidade por causa do calado de 1,2 metros com deslocamento leve (lightship)

PORT FEEDER BARGE

- ✓ Tipo: autopropulsionado, autossustentado (autônomo), simétrico porta contentores
- ✓ Comprimento: 63,90 m
- ✓ Boca (largura do navio): 21,20 m
- ✓ Altura até o convés principal: 4,80 m
- ✓ Calado máximo (operação portuária): 3,10 m
- ✓ Porte bruto (DWT operação portuária): 2,500 t
- ✓ Arqueação bruta: aprox. 2,000 GRT
- ✓ Geração de energia: diesel (gás) elétrico
- ✓ Propulsão: 2 x 2 hélices lemes elétricos de 4 x 280 kw
- ✓ Velocidade: 7 nós com 3,1 m calado
- ✓ Classificação: GL 100 A5 K20 Barca, equipada para o transporte de contentores, solas II-2, Rule 19n MC
- ✓ Capacidade: 168 TEUs, 14 tomadas para unidades de climatização "reefer"
- ✓ Guindaste: LIEBHERR CBW 49 (49 t com alcance 27 m)
- ✓ Spreader: automática, telescópica, 6 flippers, dispositivo de viragem, ramo para alturas excessivas
- ✓ Alojamento: 6 pessoas em cabines individuais

O autor é professor-doutor e engenheiro da Hochschule Bremen - Universidade em Ciências Aplicadas, na Alemanha

Fone: +55 (47) 3349-1178 / 3349-1820
 ID Nextel: 55*114*98956 / 55*84*185254
 Skype: transportainer
 Rua Vereador Nestor dos Santos, 1240, sala 01
 Cordeiros, Itajaí/SC
 E-mail: comercial@transportainer.com.br



transportainer

"Transportando com segurança e qualidade"



**O PRIMEIRO NEGÓCIO QUE
 VOCÊ VAI FAZER NA CIDADE,
 É DECIDIR O RESTAURANTE.**



WWW.SAPORESPECIALE.COM.BR  /SAPORESPECIALE