

ATIVIDADE PORTUÁRIA NO ESPÍRITO SANTO: ESTRUTURA E POTENCIALIDADES

A QUESTÃO

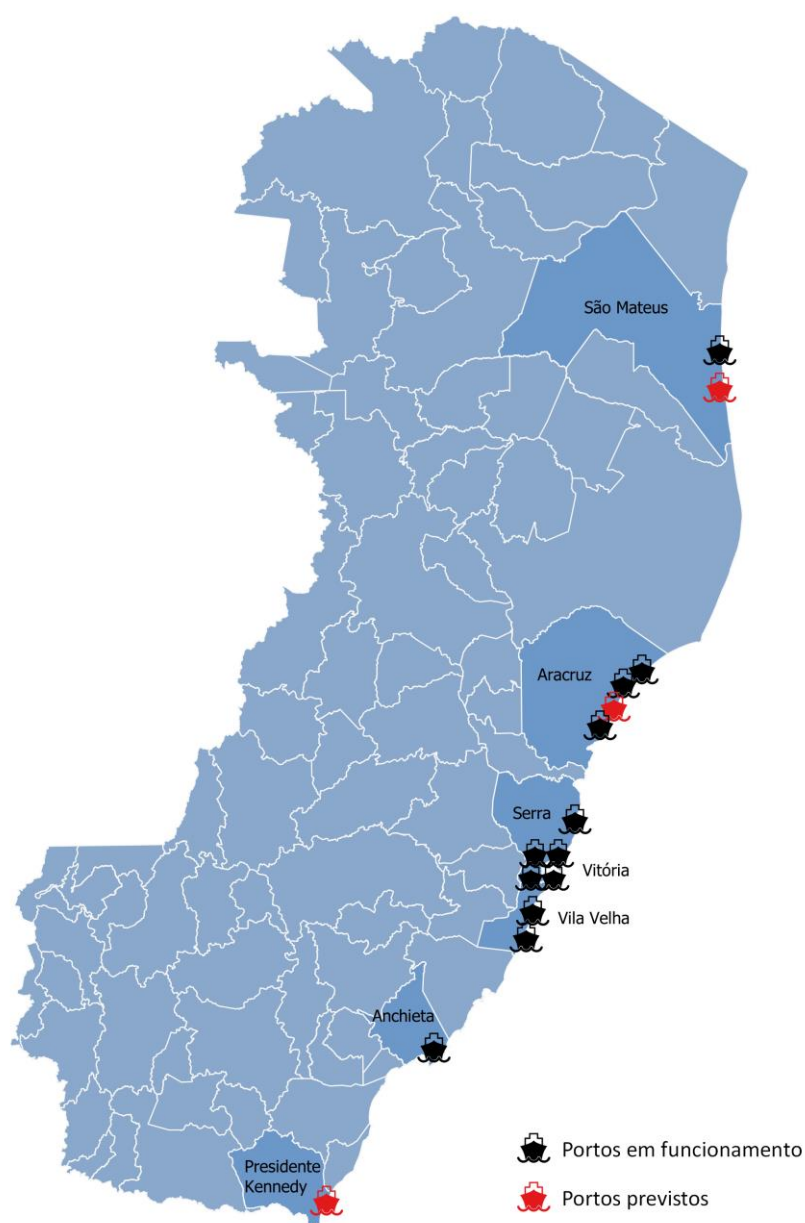
O histórico portuário do Espírito Santo se iniciou com o desenvolvimento da atividade cafeeira, por volta de 1870, com os embarques na parte sul da Ilha de Vitória, no atracadouro Cais do Imperador. A expansão da atividade agrícola e o início da atividade industrial no estado permitiram o desenvolvimento de um complexo portuário em território capixaba. Na década de 1950 foi construído o Cais de Vitória, nos anos 1960 o Pier Tubarão, na década de 1970 o Cais de Capuaba e os portos de Barra do Riacho e Ubu e, na década de 1980, foi a vez do porto de Praia Mole. Atualmente o estado conta com um porto organizado (conjunto de terminais que compartilham infraestrutura comum) e 11 terminais de uso privativo.

O Espírito Santo é habitualmente visto como geograficamente privilegiado e como uma das unidades da federação mais abertas ao comércio internacional. Embora em um primeiro momento se tenha a impressão de que o estado possui uma infraestrutura portuária ampla e diversificada, o que se verifica, de fato, é que a maioria dos portos capixabas são especializados em poucos produtos e estão integrados verticalmente com suas empresas controladoras, o que pode acarretar em problemas concorrenciais. Desta forma, o desenvolvimento de portos multicargas no Espírito Santo é essencial para tornar o comércio exterior capixaba mais dinâmico e promover maior integração e eficiência na economia estadual.

Lista de portos capixabas

Norte Capixaba
CPSM – PetroCity (previsto)
Barra do Riacho
Portocel
Porto da Imetame (previsto)
Estaleiro Jurong
Barcaças Oceânicas
Tubarão
Terminal de Uso Misto de Praia Mole
Praia Mole CVRD
Porto de Vitória
Cia Portuária de Vila Velha
Terminal Portuário da Glória
Ponta de Ubu
Porto Central (previsto)

Mapa 1 – Portos do Espírito Santo



OS FATOS

A atividade portuária é muito importante para o Espírito Santo, que detém grande participação nacional

O Espírito Santo foi o quarto estado brasileiro com maior movimentação portuária em 2017, com um total de 148,3 milhões de toneladas. De todo esse montante, 85,3% foram de cargas embarcadas nos portos capixabas, enquanto os outros 14,7% corresponderam a desembarques.

Outro importante dado refere-se à proporção da carga em navegação de longo curso (aquela que se dá entre portos de diferentes países), que foi de 92,7%, ilustrando a importância da atividade portuária para a conexão do Espírito Santo com o mundo. A navegação de cabotagem (entre portos do mesmo país) representou 7,2%, enquanto as de apoio marítimo somaram 0,1%.

Os terminais de uso privativo são predominantes na movimentação portuária do Espírito Santo

Os Terminais de Uso Privativo (TUP's) têm representado, nos últimos anos, cerca de 95% da movimentação portuária no estado. No Brasil, em 2017, essa proporção foi de 66%.

Os portos capixabas, com exceção do de Vitória, têm a característica de serem controlados por grandes empresas, que fazem seu uso exclusivo ou com preferência nas operações, no caso de portos abertos para outras empresas ou setores. Além disso, há características de integração vertical, quando a administradora do porto também controla outras estruturas da cadeia produtiva ou logística, como ferrovias de acesso. Esses são pontos que podem restringir a concorrência na atividade portuária e gerar ineficiências.

Os portos capixabas movimentam baixa variedade de produtos

Os portos do Espírito Santo são altamente especializados e concentrados em poucos produtos. Segundo os dados de 2017, dos 12 portos capixabas, dez apresentaram participação da sua principal mercadoria em níveis acima de 75% do total de cargas movimentadas. Quatro deles só registraram um tipo de mercadoria, alcançando 100% de participação.

O porto mais diversificado é o de Vitória, que registrou em 2017 a movimentação de 109 tipos diferentes de mercadorias (considerando carga geral e em contêineres). A principal delas, englobando a categoria "ferro e aço", teve participação de 17,4% no total de movimentações.

Gráfico 1 – Movimentação portuária total, por estado – 2017
(em milhões de toneladas)

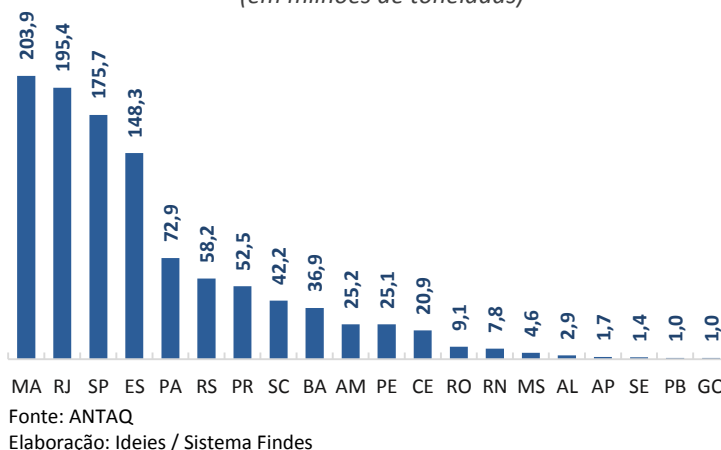


Gráfico 2 – Participação dos portos privados na movimentação (%)

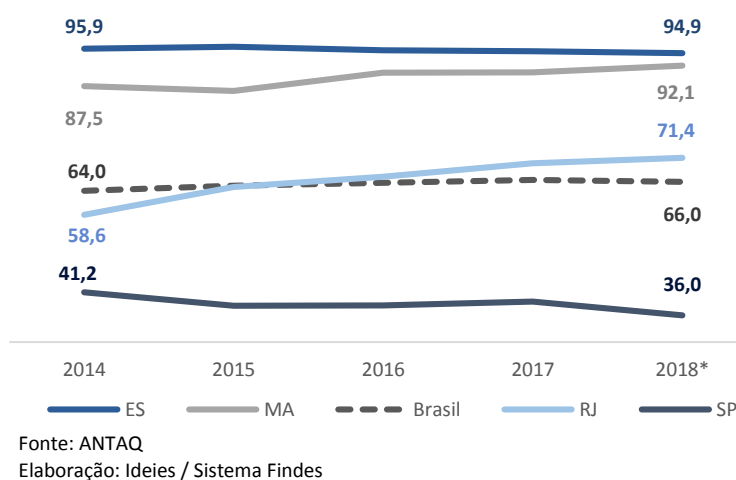


Tabela 1 – Principais mercadorias movimentadas nos portos capixabas - 2017

Porto / Terminal	Principal Mercadoria	Participação da principal mercadoria no total (%)
Norte Capixaba	Petróleo e Derivados	100,0
Barcaças Oceânicas	Ferro e Aço	100,0
CPVV	Carga de Apoio	100,0
TPG	Consumo de Bordo	100,0
Barra do Riacho	Gás de Petróleo	96,0
Terminal de Uso Misto de Praia Mole	Ferro e Aço	94,6
Tubarão	Minério de Ferro	93,5
Praia Mole CVRD	Carvão Mineral	84,2
Portocel	Pasta de Celulose	76,3
Ponta de Ubu	Escórias e Cinzas	75,1
Estaleiro Jurong	Ferro e Aço	46,8
Porto de Vitória	Ferro e Aço	17,4

Fonte: ANTAQ
Elaboração: Ideies / Sistema Findes

AS IMPLICAÇÕES

Novos investimentos portuários previstos para o Espírito Santo poderão ajudar na diversificação

Atualmente o Espírito Santo tem a previsão de implantação de três portos, que já estão com as licenças ambientais emitidas. A Petrocity Portos construirá o Complexo Portuário de São Mateus, no norte do estado, focado no setor de petróleo e gás natural, mas também com operações de rochas ornamentais, veículos e por contêineres. O Porto Central, em Presidente Kennedy, sul do estado, é fruto de uma parceria entre o Porto de Roterdã (Holanda) e a TPK Logística, sendo definido como um complexo industrial portuário multipropósito, com terminais variados projetados para atender diversos setores. Por fim, o Porto da Imetame, em Aracruz, se caracteriza por seu perfil multicar-

gas, atendendo a graneis sólidos, líquidos e gasosos, contêineres, carga geral e serviços offshore. Os três portos pretendem atender aos novos e grandes navios que hoje tem dificuldade para atracar no Espírito Santo. Além dos portos, outros investimentos logísticos, como a futura Ferrovia EF-118 que pretende ligar o Rio de Janeiro à Vitória, serão importantes para melhorar o fluxo operacional para os portos de Ubu e Porto Central.

A atração de investimentos privados¹ e a diversificação das cargas operadas pelos portos são fundamentais para a ampliação e melhoria das atividades portuárias no estado.

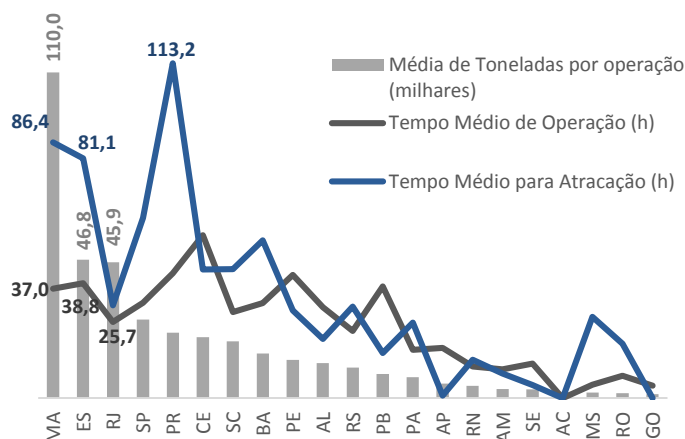
Há espaço para redução do tempo de espera para atracação e do tempo de operação nos portos do estado

O tempo médio de espera para atracação² no ES foi o terceiro mais alto do país, com 81,1 horas (quase 3 dias e meio). Ainda que se trate de um estado com alta movimentação, os exemplos de outros estados, como MA, RJ e AP, mostram que há espaço para redução da espera e ganhos de eficiência.

Na média, entre todos os estados brasileiros, o Espírito Santo foi o que apresentou a segunda maior proporção de toneladas por operação em seus portos, em 2017. O Estado teve uma média de 46,8 mil toneladas por operação, menos da metade do Maranhão (110,0 mil toneladas) e pouco mais que o Rio de Janeiro (45,9 mil toneladas), o terceiro colocado na análise.

Em relação ao tempo médio de operação³, quando ponderado pela média de toneladas por operação, o Espírito Santo tem o 3º melhor indicador, tendo sido menos eficiente que MA e RJ.

Gráfico 3 – Movimentação (milhares de toneladas por operação) e tempo médio para atracação e operação (em horas) - 2017



Fonte: ANTAQ

Elaboração: Ideies / Sistema Findes

Exemplos e desafios para o setor portuário capixaba e nacional

O avanço do setor portuário no Brasil é visível, tendo em vista a evolução das movimentações de cargas, bem como os projetos de investimento e expansões previstos para o setor em diversos estados da federação. Contudo, o crescimento que se tem visto não engloba a mudança na dinâmica portuária, em busca da eficiência do comércio exterior, que (i) continua em grande parte vinculado a grandes indústrias, (ii) com os mesmos entraves burocráticos e (iii) sem diversificação dos produtos.

Cingapura é um dos grandes cases mundiais quando se fala em atividade portuária. O país está conectado a mais de 600 portos espalhados por 123 países, tendo o 2º maior no ranking mundial, atrás apenas de Xangai, na China. Com um mercado interno reduzido, a pequena ilha do sudeste asiático vislumbrou

vislumbrou nas atividades marítimas e no fortalecimento do comércio exterior um potencial para seu desenvolvimento.

Os novos investimentos previstos no Espírito Santo, como o da empresa capixaba Imetame com seu porto em Aracruz, representam uma nova geração de portos, com maiores calados e áreas de atracação e evolução mais amplas, que possibilitarão a chegada de navios maiores e rotas internacionais. Além disso, significam a entrada de novos players na atividade portuária.

Por fim, a transferência de administrações de portos públicos para o setor privado poderia gerar ganhos de eficiência nesta atividade e em toda sua cadeia. São alguns dos indicativos para melhorar a realidade dos portos no Brasil e no Espírito Santo.

¹ A publicação dos decretos das novas poligonais dos portos (espaço geográfico sob administração da autoridade portuária), conforme Lei nº 12.815/2013, é fator importante para a implantação de novos terminais privados, já que estes só podem ser autorizados fora da área delimitada dos portos organizados. No caso do Espírito Santo, os portos de Vitória e Barra do Riacho já tiveram suas poligonais atualizadas.

² O tempo médio de espera para atracação é calculado a partir da diferença, em horas, entre a chegada do navio na área portuária e sua efetiva atracação ao porto.

³ O tempo médio de operação é calculado a partir da diferença, em horas, entre o início e o final da operação de carregamento/descarregamento do navio atracado.

FATO ECONÔMICO CAPIXABA

Publicação do Ideies – Instituto de Desenvolvimento Educacional e Industrial do Espírito Santo

Entidade do Sistema Findes | Gerência de Estudos Econômicos

 (27) 3334-5733 |  ideies.org.br |  @ideies