

5. Proposta do Porto de Itaguaí como *Hub Port*

5.1. Considerações Gerais

A alternativa apresentada no desenvolvimento deste trabalho leva em consideração que a movimentação dos terminais especializados em contêineres no Brasil, embora ainda pouco expressiva em termos mundiais, está em expansão e que o país necessita investir e se adaptar às condições de mercado de modo a aumentar sua competitividade e impulsionar seu desenvolvimento econômico.

Ao propor a adoção do modelo de porto concentrador e distribuidor de cargas na região sudeste, localizado em Itaguaí, busca-se utilizar as características geográficas facilitadoras do local e também explorar a concentração de cargas nesta região, fazendo não só que os terminais se complementem, ao invés de competir, mas que possam crescer em conjunto, cada um aproveitando seu mercado interno, suas potencialidades e posicionamento. As cargas de importação e exportação, de maior rentabilidade, continuariam a ter suas origens e destinos nos portos em que hoje operam. Todavia, seria realizado um transbordo destas cargas em um terminal especializado, reduzindo custos para armadores e permitindo aos demais portos que utilizem sua capacidade instalada para ofertar ao mercado, uma vez que esta proposta diminui o volume armazenado em seus pátios, transferindo-o para o hub port. A correta coordenação entre navios mãe e feeder reduziria ao mesmo tempo os intervalos de escala e a fila de espera em alguns portos da costa.

Analisando o mapa da costa leste sul americana, e levando-se em consideração o fator movimentação de contêineres (nestes quatro locais citados a seguir concentra-se boa parte da carga contêinerizada movimentada no país) e a necessidade de concentração de cargas por parte dos armadores (que justifique a utilização de navios de grande porte), além de suas características geográficas e de capacidade, quatro portos se apresentam no topo da lista como candidatos a *hub port* na região: Rio Grande, Santos, Itaguaí e Suape. Na América do Sul, existe ainda o terminal argentino de Zarate, que também possui boa movimentação, mas, como está no extremo sul do continente, o volume de cargas que se destina ao país e que de lá sai, diretamente para América do Norte ou Europa não justifica a

utilização de grandes navios que atendam somente a esta rota. Mesmo caso dos terminais brasileiros de Rio Grande e Suape, situados bem acima ou abaixo da região convergente de cargas que é a Sudeste como já demonstrado.

Entre Santos e Itaguaí a questão final se resume a perfil de carga movimentada, ocupação de pátio e possibilidade de expansão caso necessário e investimentos para adequação de canal de acesso. Itaguaí se apresenta como hub natural, uma vez que embora localizado na região sudeste e a apenas 12 horas de navegação de Santos, não tem em seu perfil de carga expressivos volumes de importação e exportação, recebendo sim, muitas unidades de transbordo já atualmente.

O terminal de contêineres Sepetiba Tecon está localizado em região central em relação a estes outros, proporcionando real economia de combustível nas rotas vindas da América do Norte, Europa, Oriente Médio e Ásia. Possui calado, equipamentos e área disponível para atender a grandes navios e realizar o transbordo para navios menores que atendam tanto as rotas em direção ao sul do continente quanto as que se dirijam ao norte. Embora o porto de Santos apresente movimentação bem maior do que o de Sepetiba é fato que já existe uma saturação de sua capacidade, acarretando filas de navios em espera e pátios lotados, impactando também operações terrestres de recebimento ou saída de cargas dos terminais. Existem terminais operando com cerca de 90% de ocupação de pátio, o que aumenta muito os índices de remoções e assim diminui a margem de lucro do terminal.

Ao optar por Sepetiba para seu porto de transbordo dá-se clara indicação de estratégia de crescimento baseada no princípio da complementaridade como dito por Lam (2002), apud Yap e Lam (2006), em que os terminais não precisam competir, mas devem buscar a complementação. Neste caso, a condição proposta é de direcionar os grandes navios para Sepetiba, eliminando as escalas em Santos. Lá as cargas seriam transbordadas para navios menores, que fariam então as rotas norte e sul do continente, levando e trazendo de cada terminal as cargas que efetivamente têm destino ou origem em cada um deles. Este procedimento deslocaria apenas as unidades de transbordo de Santos para Sepetiba, desafogando o sistema como um todo.

Com base no exposto acima, suas características geográficas e facilidade para adaptação de forma que o terminal se torne um *hub port* de nível regional, o Sepetiba Tecon está apto a movimentar cargas de qualquer tipo, realizando suas operações dentro dos padrões de qualidade, produtividade e meio ambiente exigidos pelo mercado, e que, como demonstrado, possui todas as características citadas por Ircha (2006) e apresentadas na seção 3.4 deste trabalho, que representam os pré-requisitos básicos para almejar esta posição.

Não obstante os argumentos favoráveis apresentados, para reforçar e consolidar sua posição como *hub port*, o principal foco de atuação comercial do Sepetiba Tecon deve ser o aumento do número de armadores que escalam o terminal, adicionando volume de movimentação de contêineres; escalas diferentes, que abrem novas opções de rotas e estreitamento do relacionamento com os principais armadores que operam na costa brasileira e sul americana.

Adicionalmente, há a questão da redução da necessidade de investimentos ao se optar pelo modelo calcado em *hub ports*. Como nele os navios de grande porte passam a adotar rotas diretas entre o hub nesta região e outro em outro terminal do mesmo tipo em região diferente, e o trânsito regional passa a ser feito por navios de pequeno e médio porte, há necessidade de adequação de apenas um terminal para operação de navios de grande porte. Assim, os valores necessários para adequação de terminais como: berços maiores, aumento de profundidade de dragagem e derrocagem (demolição e retirada de lajes ou grandes rochas que estejam no caminho traçado para o canal de acesso ou berços de atracação) e aquisição de equipamentos especiais para operação de navios de grande porte são reduzidos, pois para os terminais regionais esses itens podem ser dimensionados considerando operação com navios de até médio porte, que é a condição atual da maioria dos portos nacionais como mostra a tabela 5.

Tabela 5 – Quadro Resumo para Obras de Aprofundamento – conforme Secretaria Especial dos Portos (2008)

Porto	Profundidade Atual	Profundidade Projetada	Dragagem		Derrocagem		Valor Total
	metros	metros	Volume (m ³ mil)	Valor (R\$ mil)	Volume (m ³ mil)	Valor (R\$ mil)	Valor (R\$ mil)
Rio Grande - RS	14,0	16,2	16.000	160.000	-	-	160.000
Santos - SP	12,8	15	9.135	137.025	33	30.225	167.250
S. F. do Sul - RS	11,0	14	3.200	40.400	72	45.500	85.900
Itajaí - SC	11,0	12	3.060	23.302	-	-	23.302
Rio de Janeiro - RJ	10,0 / 13,3	13,5 / 15,5	3.500	150.000	-	-	150.000
Vitória - ES	11,4	12,5	610	1.100	2	1.600	2.700
Itaguaí - RJ	14,5/17,1	17,5	4.900	130.300	-	-	130.300
Fortaleza - CE	11,5	14,0	4.200	23.000	2	11.400	34.400
Suaape - PE	15	19,0	11.000	110.000	-	-	110.000
Aratu - BA	12	15,0	2.050	26.650	54	22.350	49.000
Recife - PE	9,2	11,5	1.855	24.413	-	-	24.413
TOTAL			59.510	826.190	163	111.075	937.265

Com base na tabela 5, o custo de adaptação de Itaguaí é de R\$ 130 milhões, cerca de 14% do total previsto para realização de obras de aprofundamento de canais que é de R\$ 937 milhões. Mesmo considerando a realização de dragagens de manutenção, se este valor for reduzido à metade, isto representará uma economia de R\$ 500 milhões para o estado. Esta diferença poderia ser redistribuída considerando outras demandas da sociedade, sem prejuízo da expansão dos portos no país. Naturalmente, os portos analisados são os da região sudeste, maior concentradora de cargas e com distância mais adequada a adoção do modelo proposto. Se fosse escolhido um porto no nordeste, haveria necessidade de transporte de grande parte da carga até o sudeste. Ou seja a partir de um navio de grande porte seriam despachados dois ou mais navios de médio porte fazendo a mesma rota (descendente ou sentido sul). Analogamente, se fosse escolhido um porto no sul do país, seriam necessários dois ou mais navios de médio porte para transportar as cargas que tem por destino a região sudeste. Sendo assim, faz sentido que o porto escolhido esteja na região de maior concentração e também mais central, de onde podem ser distribuídas as cargas para outros portos em navios de pequeno porte e que fariam viagens sentido sul e norte.

A partir do porto de Itaguaí seriam montadas rotas com destinos sul e norte, que fariam a navegação de cabotagem na costa continental. Transportando contêineres e distribuindo-os em seus diversos destinos na viagem de ida

(afastando-se de Sepetiba) e coletando as cargas destinadas aos outros continentes na volta, quando ao escalar no porto de Itaguaí. No *hub port* seria realizado transbordo das unidades para que fossem embarcadas nos navios de grande porto com destino a Europa, Ásia, América do Norte, África e Oriente Médio.

Utilizando este conceito, o *hub port* Sepetiba Tecon atuaria na movimentação de cargas de transbordo, recebendo navios de grande porte, que realizassem rotas diretas para outros continentes, concentrando e distribuindo contêineres via navios de pequeno e médio porte que fariam rotas pré-estabelecidas. Em um país em que a costa está somente em um oceano e que para distribuição de cargas as opções de rotas a serem seguidas são somente sentido norte e sentido sul, a distribuição e quantificação de navios que “sobem ou descem” a costa seria por demanda, número de escalas e tempo de trânsito das cargas.

De acordo com a pesquisa, um terminal concentrador estabelecido na América do Sul deve possuir canais de navegação, bacias de evolução, rebocadores de apoio e berços de atracação e equipamentos aptos a operar navios de grande porte. O que neste continente significaria considerar navios com até 8.000 TEUs de capacidade. Itaguaí já possui esta capacidade e se necessário for, no futuro bastará apenas adequação de berços e equipamentos para aumentá-la, uma vez que o complexo portuário opera navios graneleiros que possuem calado maior, estando desta forma o canal já preparado. Já os demais terminais poderiam considerar como parâmetro operação de navios até 4.000 TEUs e suas necessidades quanto a berços, equipamentos, calado etc. A principal vantagem é a redução dos investimentos de adaptação dos demais terminais para a condição de operação de navios de grande porte, pois com esta análise busca-se demonstrar que para o mercado brasileiro a utilização de um *hub port* regional e de portos de distribuição ao longo da costa é suficiente para atender a demanda por movimentação de navios e contêineres. Para os demais portos, como propõe Rios e Maçada (2003), na medida em que a demanda aumentasse seria gradativamente aumentado o número de berços, a partir da medição das chegadas e do tempo médio de espera dos navios para atracação nos terminais.

Assim, com intuito de aumentar a atratividade dos investimentos, e considerando que nem toda procura adicional acontece ao mesmo tempo, este

trabalho propõe direcionar investimentos para implantação modular que busque agregar valor financeiro à decisão. Ao definir prioridades e necessidades urgentes e aliando estas informações ao crescimento projetado da demanda por serviços maximiza-se o retorno do investimento e dilui-se o valor desembolsado ao longo dos anos, ao invés de realizar o investimento todo de uma vez e no final sofrer dificuldades com sobre capacidade, obsolescência de materiais, ociosidade de mão de obra, defasagem de treinamento e sub-aproveitamento de equipamentos, além dos riscos relativos a mudanças de cenários econômicos e perspectivas de crescimento regional. Desta forma, os investimentos em terminais podem ser ajustados levando tais fatores em consideração e gerando assim benefícios para o fluxo de caixa dos investidores, sejam eles governo ou iniciativa privada e facilitando a decisão de aceitação do novo modelo.