

Tubarão muda disputa portuária no país

Porto passa a movimentar contêineres, mudando perfil operacional de 31 anos, e acabando o monopólio estatal para este tipo de carga

ANGELO PASSOS

Começa no Espírito Santo a mudança operacional pós-privatização da Companhia Vale do Rio Doce. Durante os 30 anos em que trabalhou com portos no ES, (em 1º de abril de 1966, foi inaugurado o Porto de Tubarão) a empresa só manuseou granéis - minério de ferro, carvão, grãos, ferro gusa - mas agora muda. O Porto de Tubarão, pela primeira vez em sua história, passará a embarcar contêineres. Isso implicar em mudança de condições de concorrência portuária interestadual. O mercado de movimentação de contêineres ganha novo perfil na Região Sudeste do país.

A mudança operacional é possível porque a Vale está colocando em operação o Terminal de Produtos Diversos (TPD). Ele faz parte de um complexo portuário de larga experiência no manuseio de granéis sólidos, oferecendo referência em custo e rapidez, fatores interligados, e está aberto a novas parcerias.

No Espírito Santo, até então, só o terminal de Capuaba, administrado pela Codesa, movimentava contêiner. Mas esse monopólio estadual acabou.

O novo terminal já tem relacionados alguns dos seus primeiros usuários. "Eles só estão esperando a inauguração", revela o superintendente do Porto de Tubarão, Eugênio Nunes Mamede, no cargo há menos de um mês.

A expectativa da Vale é a de que o "novo Tubarão" manuseie, a partir de 1998, em torno de 25 mil contêineres. A capacidade do terminal, atinge 60 mil contêineres/ano.

Para se ter uma idéia, a Codesa opera hoje em torno de 70 mil contêineres/ano. Ou seja, "outra Codesa", em termos de capacidade para operar contêineres, se instala no Espírito Santo.

Na avaliação de Mamede, o novo Tubarão, primeiro porto da Vale para cargas diversificadas, viabilizará a operacionalidade de novas linhas intensificando o fluxo de navios para o Espírito Santo. É dotado de uma retroárea que o diferencia competitivamente. É dotado de uma retroárea que o diferencia competitivamente. É dotado de uma retroárea que o diferencia competitivamente.

A diversificação de cargas não se restringe seu objetivo a incrementar o serviço portuário. O investimento faz parte de uma logística visando a aumentar também o volume de mercadorias movimentado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas.

É um casamento de modais - porto e ferrovia. A EFVM opera hoje com capacidade ociosa, embora tenha batido recorde. Mesmo assim, existe uma capacidade a ser utilizada, pois a performance atual atinge 105 milhões de toneladas de cargas por ano, diante de uma estrutura que absorve 120 milhões de toneladas/ano.

Os mesmos vagões que trazem os grãos do Cerrado retornam com fertilizantes, tornando o frete muito competitivo, a partir de uma logística integrada. Por isso, não haverá um terminal exclusivo para contêiner.

O transporte de contêineres pelas linhas ferroviárias já tem tecnologia desenvolvida pela Vale. Não são propriamente vagões, são plataformas nas quais os vagões são encaixados com segurança, daí seguindo viagem. Para uma empresa como a Vale, que tem 20% do seu faturamento puxado pelos transportes, o avanço tecnológico nas unidades transportadoras faz parte da dinâmica do negócio. Assim, a empresa possui protótipos de vagões para o transporte de carros e também vagões capsulados com fibra de vidro para acomodar produtos químicos.

MERCADO - "Oportunidade de mercado", diz o superintendente Eugênio Nunes Mamede, é a razão da mudança operacional do sistema portuário da Vale no Espírito Santo. "Existe demanda e a movimentação de carga conteneirizada é crescente e o Brasil já poderia estar movimentando um volume maior", explica Mamede. A maior vantagem desse tipo de carga é fundamentalmente de custo. Os navios para contêineres são muito caros, mas em compensação esse tipo de carga permite manuseio com agilidade. Pois, o ganho é de tempo de navio no terminal.

Concorrência com a Codesa?



Vale admite investir em Sepetiba, no Porto de Santos e em Capuaba

Sepetiba não é aqui mas nem por isso deixa de ser uma alternativa de investimento da Companhia Vale do Rio Doce. O superintendente de Tubarão, Eugênio Mamede, recusa-se a falar sobre estratégia da empresa. No entanto, ele entende que se a Vale não for a vencedora do leilão de Barra do Riacho existem outras opções para expansão das atividades portuárias.

Assim, a Vale está estudando a

entrar na privatização do Terminal de Contêineres (Tecom), em Santos. "Por que não? Pode entrar na privatização do Porto do Rio de Janeiro e fazer contêiner lá. Portanto não necessariamente tem de ser em Barra do Riacho. Se outra empresa entrar em Barra do Riacho e fizer um porto interessante a CVRD fatura no transporte. Ganha dinheiro e vai movimentar contêiner em outro terminal"

Nós tínhamos uma dianteira muito grande sobre Sepetiba e hoje, pelo que eu tenho lido nos jornais, é que Sepetiba passará à iniciativa privada no ano que vem. Barra do Riacho nem o edital saiu ainda".

Dependendo de como o edital for feito, Barra do Riacho pode não ser atrativo para a Companhia Vale do Rio Doce. Isto porque, explica Mamede, "dividindo-se aquela área da forma que vem sendo fala-

OBRAS

As novas obras custarão US\$ 60 milhões.

MOVIMENTO DE CARGAS TUBARÃO (TONELADAS)

1995	62.382.000
1996	65.045.961
1997 (Previsão)	67.200.000

PRAIA MOLE (Terminal de Carvão/CVRD)

1995	9.975.000
1996	9.905.552
1997 (Previsão)	9.810.000

Estrada de Ferro é diferencial na concorrência

A Companhia Vale do Rio Doce é a maior transportadora de carga ferroviária do país e vai usar uma das suas duas ferrovias, a Estrada de Ferro Vitória a Minas (a outra é Carajás), como um dos mais importantes diferenciais competitivos, na nova disputa mercadológica em que decidiu entrar: a das cargas conteneirizadas.

A Vale ganhou grande trunfo para competir quando comprou por R\$ 316,9 milhões, no leilão de privatização em 14 de junho de 1996, o direito de explorar por 30 anos a Malha Centro-leste da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Um indicativo do planejamento estratégico da Vale está no fato de que antes do arrendamento desta malha a empresa já vinha realizando investimentos na construção de ramais que vão possibilitar sua interligação à Estrada de Ferro Vitória a Minas. Isso potencializará o fluxo de mercadorias no Corredor de Transportes Centro-leste. A EFVM faz conexão com a RFFSA em quatro pontos, incluindo duas capitais: Belo Horizonte e Vitória.

Com aproximadamente 900 quilômetros de extensão, ligando as usinas de Itabira e Timbopeba, em Minas Gerais, aos portos de Vitória (Paul), Tubarão e Portocel, em Aracruz, a Estrada de Ferro Vitória a Minas tem

...ado de uma retroárea que o diferencia competitivamente. É dotada de equipamentos de modal interligado, com malha ferroviária, retroporto, etc.

FATURAMENTO – O novo Tubarão já nasce com elevada rentabilidade. Considerando o TPD todo, com os seus três berços, há uma capacidade de 6 milhões de toneladas. Sob aspecto de volume, este montante representa 6% do que hoje já está sendo manuseado em tonelagem.

Mas em termos de faturamento, de receita para a Companhia, o incremento é de 20% sobre o faturamento atual. Ou seja, o antigo Tubarão será premiado com grande agregação de valor.

Não haverá um terminal exclusivo para contêiner no Porto de Tubarão. As caixas de aço fazem parte de um processo de maximização de resultados de transportes, mas são apenas um componente. O terminal que irá movimentá-las é o mesmo por onde transitarão fertilizantes.

O Terminal de Produtos Diversos se compõe de três berços. Um berço para granéis líquidos (pronto e operando desde agosto do ano passado), com capacidade de dois milhões de metros cúbicos; um outro berço exclusivo para grãos, com sistema operacional exclusivo e capacidade para três milhões de toneladas/ano, a ser inaugurado em março do próximo ano, no início da safra; e um terceiro berço, este de cargas gerais, a ser concluído em outubro próximo para ser operacionalizado a partir de novembro.

Este vai operar contêineres e fertilizantes. O fertilizante que hoje é movimentado em Praia Mole será transferido para o TPD. Com isso Vale vai aumentar o manuseio de fertilizantes. E, por que o fertilizante? Exatamente para ser feito um modal completo.

Concorrência com a Codesa? Não, rebate Eugênio Mamede. “É uma complementação de volume de operação, porque existe demanda, o mercado absorve esse adicional”, completa.

Entretanto, o superintendente de Tubarão aponta uma vantagem na captação de mercadoria: “Obviamente, o preço da Vale será menor, com certeza”.

Mamede aponta opção de trabalhar com mão-de-obra própria como uma das razões dessa operacionalidade mais barata em Tubarão, comparativamente aos portos públicos. Mas existe a possibilidade da terceirização: “Estamos fazendo uma análise dos custos.

A nossa intenção é operar com trabalhador próprio da Vale, entretanto vamos ouvir as propostas dos presidentes dos sindicatos, tanto dos conferentes como dos estivadores.

Eles já solicitaram uma reunião e nós vamos recebê-los para conversar sobre a operação do TPD, sempre sob o enfoque competitivo”, informa Mamede.

Tubarão não vai receber navios de contêineres de grande calado. Serão os mesmos navios que frequentam os portos brasileiros. A vantagem oferecida está nos custos menores.

A partir de 93, com a lei de modernização dos Portos, foi permitido aos terminais privatizados operar com cargas de terceiros, antes exclusividade dos portos públicos. A partir deste sinal verde, a Vale decidiu expandir os seus serviços portuários

Tubarão é o primeiro terminal da Vale a ser operado com cargas gerais (produtos siderúrgicos, blocos de granito, contêineres). São cargas inéditas nos terminais da empresa que só operavam com minério de ferro, carvão, grãos e ferro gusa.

...pensão das atividades portuárias.

Assim, a Vale está estudando a expansão de novo terminal em área próxima à CST. “Estamos estudando também a possibilidade de operar contêiner em Capuaba, quando a Codesa for privatizada. Podemos fazer um pouco de dragagem, aumentar um pouco o calado”. E admite: “Podemos entrar em Sepetiba também. Barra do Riacho não é a única opção, embora seja um bom negócio, mas em determinadas condições. Se forem mudadas estas condições, outros negócios passam a ser melhores”, afirma Mamede.

No entendimento do superintendente do Porto de Tubarão, “quem deve estar preocupado com Barra do Riacho é o Espírito Santo”. Sob o ponto de vista de negócio, ele admite também a hipótese da Vale

...vai movimentando-se aquela área da forma que vem sendo falado, aumentará o investimento, o valor do custo subirá e, com isso, haverá dificuldade para realização de operação barata; mas essa análise vai ser feita quando o edital for publicado”, afirma.

O superintendente de Tubarão diz que a Vale tem “um projeto para Barra do Riacho que o tornar um porto muito interessante, com minimização de investimentos em termos de dragagem, enrocamento, equipamentos e operação de alta eficiência”. Está prevista uma retroárea bem perto dos contêineres com equipamentos que permitirão operação rápida. Haverá um cais contínuo com 1.000 metros de comprimento, maximizando a utilização dos equipamentos.

Mamede, “dividindo-se aquela área da forma que vem sendo falado, aumentará o investimento, o valor do custo subirá e, com isso, haverá dificuldade para realização de operação barata; mas essa análise vai ser feita quando o edital for publicado”, afirma.

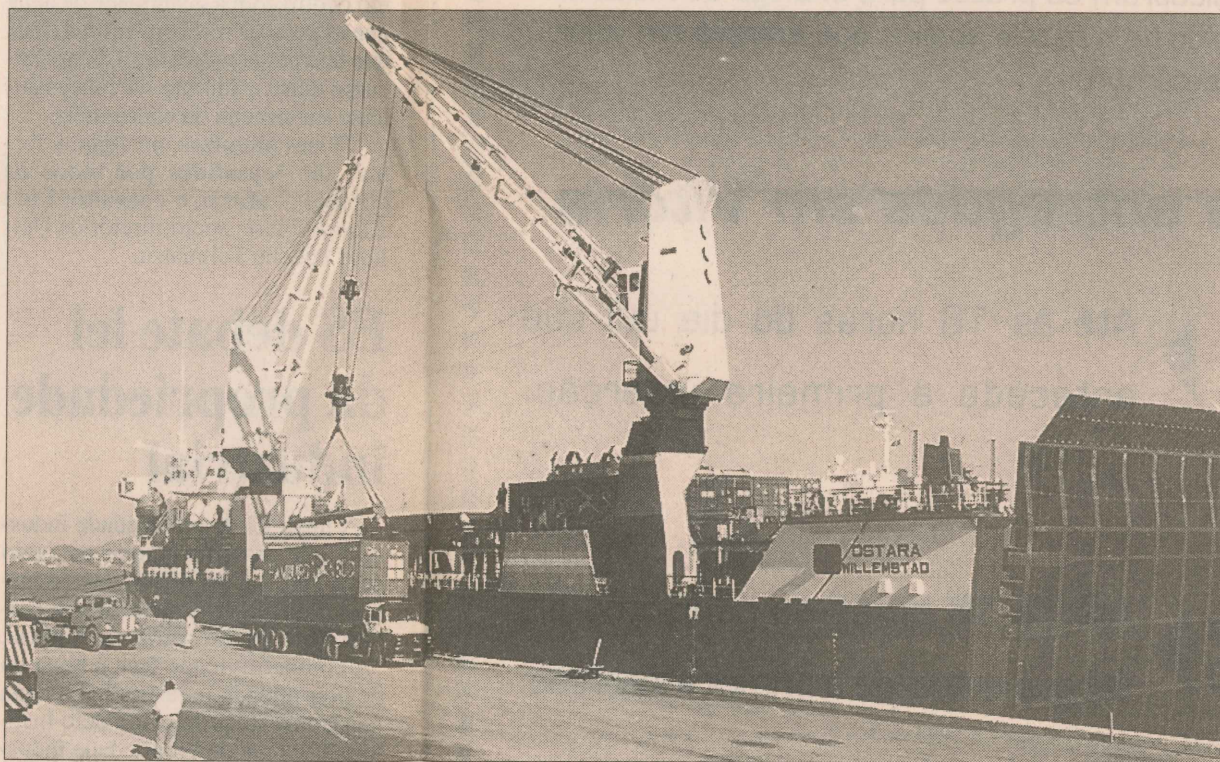
O superintendente de Tubarão diz que a Vale tem “um projeto para Barra do Riacho que o tornar um porto muito interessante, com minimização de investimentos em termos de dragagem, enrocamento, equipamentos e operação de alta eficiência”. Está prevista uma retroárea bem perto dos contêineres com equipamentos que permitirão operação rápida. Haverá um cais contínuo com 1.000 metros de comprimento, maximizando a utilização dos equipamentos.

Tubarão e Portocel, em Aracruz, a Estrada de Ferro Vitória a Minas tem uma clientela que por si é também um diferencial competitivo. Do elenco constam: CST, Usiminas, Acesita, Belgo-Mineira, Nova Era Silicon, Açominas, Aracruz e Cenibra.

PRODUTIVIDADE – O desempenho operacional também evidencia a competitividade da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Dois indicadores de produtividade indicam isso. Cada quilômetro da EFVM produz 58 milhões de TKU (tonelada quilômetro útil), o que lhe permite ocupar o primeiro lugar no mundo. Em segundo lugar está a Mount Newman, da Austrália, com 35,9 milhões de toneladas, e em terceiro lugar Carajás, com 35,5 milhões de TKU. No critério de produtividade/locomotiva (o que cada locomotiva traciona), também medida em milhões de TKU, a EFVM está em segundo lugar no mundo, com 244,7. Em primeiro aparece Carajás, com 517,5.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas bateu recorde de transporte no mês passado, atingindo 9.689.248 toneladas. Isso representa 360.000 carretas, ou 6.500 quilômetros de fila de carretas, ou, ainda, o equivalente a 12 vezes o trajeto de Vitória a Belo Horizonte. O ritmo deste ano, até julho, permite projetar que até o último dia de dezembro terão sido transportadas 105.767.640 toneladas, ultrapassando o recorde anual, atingido no ano de 1985 com 103.131.420 toneladas. Agora, o ritmo do ano, com base em julho/97, totaliza 116,3 milhões de toneladas. A capacidade de transporte da EFVM é de 120 milhões de toneladas/ano.

Os principais produtos transportados pela Estrada de Ferro Vitória a Minas são minério de ferro, aço, carvão mineral, calcário, ferro gusa, escória, coque e grãos. Mas a diversificação continua, na direção da logística intermodal. E com atendimento específico conforme a carga e cliente.



MOVIMENTO

O berço de carga geral, embora ainda não completamente concluído, já passou a receber os primeiros contêineres

INVESTIMENTOS EM CURSO

A Vale está investindo no Sistema Sul (Estrada, Pelotização e Porto) cerca de R\$ 490 milhões, aproximadamente.

- No Porto de Tubarão – R\$ 60.000.000*
- Na Pelotização – R\$ 250.000.000**
- Na EFVMinas – R\$ 180.000.000***
- Berço de granéis líquidos, já concluído. Berço exclusivo para grãos e berço para fertilizantes e carga geral.

*Berço de granéis líquidos, já concluído. Berço exclusivo para grãos e berço para fertilizantes e carga geral.

**Usina Kobrasco, mais investimentos em controle ambiental.

***Variante Costa Lacerda – Gongo Soco, de 32 km; duplicação Nova Era – Costa Lacerda, de 63 quilômetros; compra de dez locomotivas Dash; transmissão de dados por fibra ótica.

BERÇO PARA GRÃOS

■ Tem quatro torres de carregamento. Opera navios *cape size* de 150.000 tpb, com calado de 15 metros e comprimentos de 280 metros.

■ Carrega a uma taxa de 3.000 t/hora. Atende ao Sistema de Grãos de Tubarão, cujos silos, construídos com a parceria de importantes clientes, têm capacidade estática para 200.000 toneladas.

■ Sua capacidade de movimentação de cargas é de 3 milhões de t/ano.

BERÇO PARA CONTÊINERES E FERTILIZANTES

■ Recebe navios de 40.000 tpb, com calado de 11,50 metros e comprimento de 210 metros.

■ Para manusear fertilizantes, este berço opera com

dois modernos guindastes portuários móveis Liebherr LHM 250. Sua capacidade de descarga é de 800 t/hora, com a utilização de grabs.

■ Por um sistema de transportadores cobertos, está interligado a um armazém de fertilizantes para 30.000 toneladas.

■ Para manusear contêineres, seus guindastes Liebherr LHM 250 operam com spreader inteligente antibalanço. Alcançam produtividade média de 20 contêineres/hora. A capacidade de movimentação anual é de 60.000 TEU's.

■ Este Terminal dispõe de retroárea pavimentada com capacidade para 1.400 TEU's. Além disso, está a menos de 15 quilômetros de completa in-

fra-estrutura de estações aduaneiras e terminais retroportuários capacitados a prestar o melhor serviço.

ACESSO FERROVIÁRIO

■ O Terminal de Produtos Diversos conta com os serviços da Estrada de Ferro Vitória a Minas, a mais moderna ferrovia brasileira. Ela oferece transporte rápido, de alto padrão de qualidade, a custo competitivo.

■ Seus trilhos, integrados a uma extensa malha ferroviária permitem transportar cargas, as mais diversas, entre os Estados do Centro-Leste, como Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Tocantins, e do Sudeste, como Rio de Janeiro e São Paulo.