

DESENVOLVIMENTO ATRAI

Cyro Denaday/AT

Empresas de comércio e serviços aproveitam o crescimento do Corredor de Transporte para ganhar novos mercados

Sandresa Carvalho

O crescimento na variedade de produtos e quantidade de mercadorias operadas pelo Corredor de Transporte Centroleste está propiciando o crescimento de empresas, não apenas as que operam diretamente através do sistema, mas também de firmas prestadoras de serviço.

Desde que começou a operar, em 1991, o Corredor de Transporte aumentou em 140,14% a quantidade de toneladas de grãos exportados pelo complexo. Foram 725.484 toneladas exportadas em 1993 contra apenas 302.104 em 1991.

Outro produto que passou a ser exportado pelo corredor no ano passado foi bobinas de papel. O consórcio prevê exportar 60.000 toneladas de bobinas este ano, um crescimento de 17,21% em relação aos 51.189 toneladas exportadas em 93.

A importação também teve um incremento, no ano passado. Pela primeira vez, desde que entrou em operação, o corredor importou algodão. Foram 77.500 toneladas do produto. A previsão para este

ano é que a importação chegue a 90.000 toneladas, crescendo 16,12%.

Estes números tornaram o Corredor de Transporte atraente até para as pequenas empresas, como a Forno de Minas, de Contagem (MG), que está exportando, através do Corredor, 120 toneladas mensais de massa de pão de queijo para a Espanha e Itália.

Para utilizar o sistema de transporte do corredor, o empresário ou produtor não precisa mergulhar num mar de burocracia, segundo a coordenadora do consórcio do corredor, Sandra Stheling.

“Estamos trabalhando em conjunto com o Sebrae que, através do seu balcão de atendimento, oferece informações a estas pequenas e microempresas. Se preciso for, elas formam um pool, somando os produtos até que atinjam o volume ideal para ser transportado por ferrovia. O Corredor assessora e coordena esta associação”, explicou.

Paralelo ao crescimento da operação do Corredor de Transporte Centroleste, existe também um grande mercado inexplorado de empresas de prestação de serviço.



Sandra: espaço para as microempresas no corredor

Informática, suporte e assessoria financeira, engenharia de transportes e conhecimentos profundos da legislação alfandegária são algumas das áreas carentes de técnicos e que podem ser exploradas por empresários que ofereçam rapidez e qualidade em seus serviços.

“O Corredor de Transporte não é apenas um vetor de transporte, exportação e abastecimento, mas um eixo de desenvolvimento”, conclui Stheling.

O sistema liga o complexo portuário do Espírito Santo (principalmente os portos de Tubarão, Praia Mole, Vitória e Capuaba), a uma região produtora de

grãos, no Centro-Oeste brasileiro.

São 1.860 quilômetros de ferrovia, sendo que 660 quilômetros ligam Vitória a Belo Horizonte (MG), operados pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), e mais 1.200 quilômetros que alcançam as cidades de Anápolis, Goiânia e Brasília, operados pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

Para o embarque de grãos foram feitos investimentos na estrutura dos portos de Tubarão e Capuaba, que hoje contam com equipamentos de transporte e armazenagem de grãos em seus pátios.

Características dos Portos do Corredor de Transporte Centroleste

Porto de Vitória

- O porto de Vitória iniciou suas operações em 1870 através da exportação de café. Hoje é constituído de três partes distintas: o Cais Comercial, o Cais Industrial e o Cais de Capuaba.
- O Cais Comercial possui quatro berços de atracação com 776 metros de extensão e capacidade para navios de até 30.000 TDW, sendo um dos berços provido de equipamento para descarga de trigo. O Cais Industrial possui dois berços de atracação com 420 metros de extensão e capacidade para receber navios de até 50.000 TDW.

Cais de Capuaba

- Dentre os principais produtos escoados pelo Porto de Vitória estão produtos siderúrgicos, café em grão e solúvel, cacau, cereais, mármore e granito, ferro, gusa e granéis.
- O Cais de Capuaba foi projetado para atender ao movimento de carga do Corredor de Transporte Centroleste. Possui cinco berços de atracação com 764 metros de extensão e atende todos os tipos de carga geral e de grãos.
- Dois berços são usados predominantemente para produtos siderúrgicos e um dos berços atende a carga de containers com guindaste para até 40 toneladas, pátio de estocagem equipado com transteiner e empilhadeiras especiais, além de uma rampa roll-on-roll-off. O porto possui instalações de silos e armazéns para 70 mil toneladas de grãos.

Porto de Tubarão

- O Porto de Tubarão, localizado ao norte de Vitória, tem capacidade de embarcar de 80.000.000 toneladas/ano, podendo embarcar até 30.000 toneladas por hora de minério de ferro ou pellets, além de movimentar petróleo e derivados.
- Recebe navios de até 300.000 TDW, sendo o porto brasileiro exportador de grãos com cargas combinadas que apresenta custos bastante reduzidos para a rota do Extremo-Oriente.
- As principais cargas movimentadas através do Porto de Tubarão são minério (ferro e granulado), minério pelotizado, ferro gusa, rocha fosfática e calcário, grãos e farelos de soja.

Porto de Praia Mole

- Foi projetado para atender às necessidades da Companhia Siderúrgica de Tubarão e demais siderúrgicas localizadas em Minas Gerais, tanto para a importação de carvão metalúrgico, como para exportação de seus produtos.
- O terminal de carvão foi dimensionado para movimentação de 8 milhões de toneladas/ano e o de produtos siderúrgicos pode exportar até 4,5 milhões de toneladas/ano. Pode receber navios de até 250.000 TDW.

Fonte: Consórcio do Corredor de Transporte Centroleste

Movimento de cargas nos portos do Estado

| Produtos | 1992 | 1993 | 1994 * |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| Exportação | | | |
| Grãos (t) | 351.595 | 725.484 | 1.800.000 |
| Celulose (t) | 1.248.095 | 1.584.403 | 1.700.000 |
| Ferro Gusa (t) | 2.041.041 | 1.792.916 | 1.800.000 |
| Prod.Siderúrgico (t) | 6.691.141 | 6.216.913 | 6.500.000 |
| Pellets (t) | 16.873.220 | 18.444.580 | 20.000.000 |
| Minério (t) | 32.680.796 | 33.499.502 | 34.000.000 |
| Mármore/Granito (t) ... | 288.770 | 342.827 | 500.000 |
| Café (sacas) | 3.509.489 | 4.071.533 | 5.000.000 |
| Café solúvel (t) | 159.996 | 168.975 | 200.000 |
| Bobina de papel (t) | — | 51.189 | 60.000 |
| Importação | | | |
| Automóvel (unidade) ... | 591 | 14.942 | 43.000 |
| Algodão (t) | — | 77.500 | 90.000 |
| Grãos (t) | 322.580 | 538.107 | 700.000 |
| Fertilizante (t) | 76.941 | 164.898 | 250.000 |
| Carvão (t) | 7.791.333 | 8.130.241 | 7.000.000 |

Movimentação de containers

| | | | |
|------------------|--------|--------|--------|
| Containers | 26.824 | 37.233 | 41.000 |
|------------------|--------|--------|--------|

* 1994 - Valores projetados

Fonte: Consórcio Corredor de Transporte Centroleste

“É preciso custo baixo e qualidade”

— Ó que uma empresa ou produtor precisa fazer para escoar sua produção através do corredor?

— Nós contactamos o Sebrae para oferecer uma estrutura de atendimento para o micro, pequeno e médio empresário. Através do Sebrae temos recebido propostas de comercialização de produtos de qualidade feitos por pequenas empresas, que visem colocar os produtos no mercado externo, mas que não têm como, justamente porque não dispõem de uma estrutura de comércio exterior.

E como o Corredor de Exportação tem beneficiado estas empresas?

— Procuramos mercado e temos detectado que algumas empresas já têm conseguido sucesso. Por meio da possibilidade de mercado, te-

mos feito o transporte de produtos de várias empresas através de um pool entre pequenos produtores, viabilizado os mercados e o transporte. Essa associação é assessorada e acompanhada pelo corredor.

— Como está acontecendo o crescimento das pequenas e microempresas em função do corredor?

— Existe um crescimento grande de empresas de prestação de serviço, porque o corredor vai permitir a criação de um centro financeiro em Vitória, com uma boa estrutura de bancos, casas de câmbio, agentes financeiros, e outros.

SERVIÇOS

— Qual o setor mais vantajoso onde pode ser instalada uma empresa para de-

envolver atividades paralelas que estejam ligadas ao corredor?

— A gente vê que a parte de prestação de serviço no setor de comércio exterior, a parte de telemática (mais avançada que a informática), desenvolvimento de aplicativos de gerenciamento de armazenagem e toda empresa ligada a oferta de serviços financeiros, engenharia financeira, vai ser vantajosa. A Ufes está oferecendo um curso de pós-graduação que é “Corredor de Transporte Centroleste”, que vai formar profissionais justamente nestas áreas.

— Quais são os tipos de profissionais que estão sendo treinados pela Ufes e que estão em falta no mercado?

— O profissional de transporte multimodal, que

tenha um conhecimento de transporte como um todo e de economia de transporte; o profissional especializado na área ferroviária, portuária, financeira, ou seja, na áreas de serviços em geral, e na área alfandegária.

ACORDO

— No final do ano passado o corredor anunciou seis acordos internacionais fechados e mais sete que estavam em fase de implantação. Como é feito este acordo internacional?

— Esse é um acordo estabelecido visando não só colocar à disposição dos bancos de dados as informações de todos os produtos da região que já operam no mercado internacional, como também a capta-

NOVAS EMPRESAS

Romero Mendonça — 23/12/93



Em 93, foram exportadas 725,4 mil toneladas de grãos.

ção de novos mercados.

— Como isso é feito?

— Passamos todas as informações do nosso interesse por produtos do mercado externo, e as possibilidades de investimento privado na região. Não só visando financiamento externo, mas também acordos de "joint ventures", parcerias com empresas internacionais, que fariam investimentos em armazenagem ao longo do sistema. Isso facilita muito o incremento de novas linhas em nossa costa.

— Com que vantagens?

— Estes acordos têm trazido um interesse privado do exterior em funcionar com escritórios internacionais, com custos operacionais arcados por eles, o que facilita toda a negociação internacional. Provavelmente até março, teremos pelo menos três acordos assinados dos que estão em negociação.

— Como os portos internacionais são escolhidos?

— Nós estudamos todo o mercado potencial e movimentação nos portos internacionais. Quando procuramos um acordo, o primeiro porto que pensamos foi o de Rotterdam (Holanda), o porto de maior movimentação do mundo, e de maior importância dentro da Europa. A partir daí, houve o interesse dos portos internacionais e hoje ocorre o inverso, ou seja, os portos têm nos procurado.

— Quais?

— Por exemplo, os Estados Unidos têm cinco portos que nos procuraram para fazer acordos internacionais, com os quais já estamos discutindo: Los Angeles, Virgínia, Baltimore, Porto Canaveral, e Flórida.

— E porque este interesse no Brasil?

— Porque o Brasil, apesar de toda essa crise que estamos passando, representa lá fora um grande mercado. É um mercado que sempre despertou grande interesse. A partir do momento em que você tem um projeto que não depende do governo federal, e que conseguiu crescer independente de tudo que aconteceu no país nestes dois últimos anos, o interesse é muito maior. E nós temos um corredor que está falando diretamente com as empresas privadas, que vão fazer os negócios. Isso tem proporcionado a procura dos portos internacionais.

— Quais são as características apresentadas pelos portos escolhidos?

— Nós temos procurado portos com uma estrutura comercial agressiva, que não fique apenas como uma estrutura pública de passagem, de recepção. Mas, para que a gente possa ter uma interface lá fora, através de uma área comercial que também esteja gerando negócios e procurando investimentos, é importante que os portos também representem corredores em seus países, para uma boa distribuição dos produtos quando estes chegarem aos portos.

INVESTIMENTOS

Quais são os investimentos previstos para 94 no Porto de Tubarão?

— Na parte de farelo de soja e grãos houve um desenvolvimento e uma expansão muito grande no Porto de Tubarão, com investimento de duas empresas. Mais dois silos de 65 mil toneladas estão sendo executados já para a safra de 94. Na parte de farelo de soja e grãos houve um aumento substancial a partir da inauguração destes investimentos.

Estes investimentos vão ficar apenas no Porto de Tubarão?

— Na verdade, o consórcio tem um planejamento geral da área portuária. A intenção é que todos os portos do Estado sejam utilizados pelo corredor e que, com a desregulamentação portuária, a gente possa operar o porto da Samarco, na Ponta de Ubu (Meaípe), com outras cargas que não minério, e que possa também haver uma expansão portuária em Barra do Riacho.

mente do farelo, mas também para utilização de carga geral e containerizada.

O complexo portuário capixaba é um setor que responde bem aos investimentos que são feitos?

É uma área que, com pouco investimento, a gente vê condições de responder com um aumento significativo da carga movimentada na região.

Que outras áreas estão sendo operacionalizadas pelo corredor de transporte?

— Por exemplo, o Porto de Capuaba, apesar de ser um porto público e ter uma limitação maior em termos de retroárea dentro do complexo portuário — agora foi agregado mais um milhão de metros quadrados na retroárea —, com a desregulamentação de toda legislação portuária, tende a ter uma expansão muito grande. Já estamos discutindo com o Conselho de Autoridade Portuária um plano de zoneamento portuário, pois teríamos também mais investimentos privados dentro de Capuaba, com armazéns frigoríficos para movimentar

de haver esse decréscimo na movimentação de minério com um incremento de outras cargas. Isto é muito importante para o Espírito Santo, que passa a ter cargas de maior valor agregado, o que deixa uma receita maior.

— Por quê?

— O minério de ferro está em torno de US\$ 15 (CR\$ 6.750,00) por tonelada, enquanto o grão é US\$ 220 (CR\$ 99 mil) por tonelada. Existe uma diferença substancial. Minas Gerais tem um interesse muito grande em incrementar todo o parque industrial mineiro para que a gente possa trazer de lá cargas de valor agregado maior. Isso repercute em receita para o Estado.

CONCORRÊNCIA

— Isso pode tirar clientes da Codesa?

— A gente não vê isso desta forma. Uma coisa que se diz muito é que a Codesa perdeu a movimentação de grãos porque ela passou a ser feita por Tubarão. Mas, em com-

do trigo, houve um incremento na importação de fertilizantes, que também é carga de retorno.

— Mas existe a concorrência entre Codesa e Tubarão, e a primeira está perdendo.

— A gente acha que deve haver a concorrência entre os portos, porque acaba resultando numa melhoria substancial no serviço. Quem ganha com isso é o usuário final. Mas a gente não acredita que haja uma evasão de cargas da Codesa.

Quer dizer que a concorrência com outros estados não assusta?

— Pelo que sabemos, os demais corredores não dispõem de uma administração institucionalizada. E o que está acontecendo é que o Corredor de Transporte Centroleste já recebeu o pessoal do Paraná para conhecer toda a nossa estrutura e implantá-la no Estado, pois eles não têm um gerenciamento uniforme.

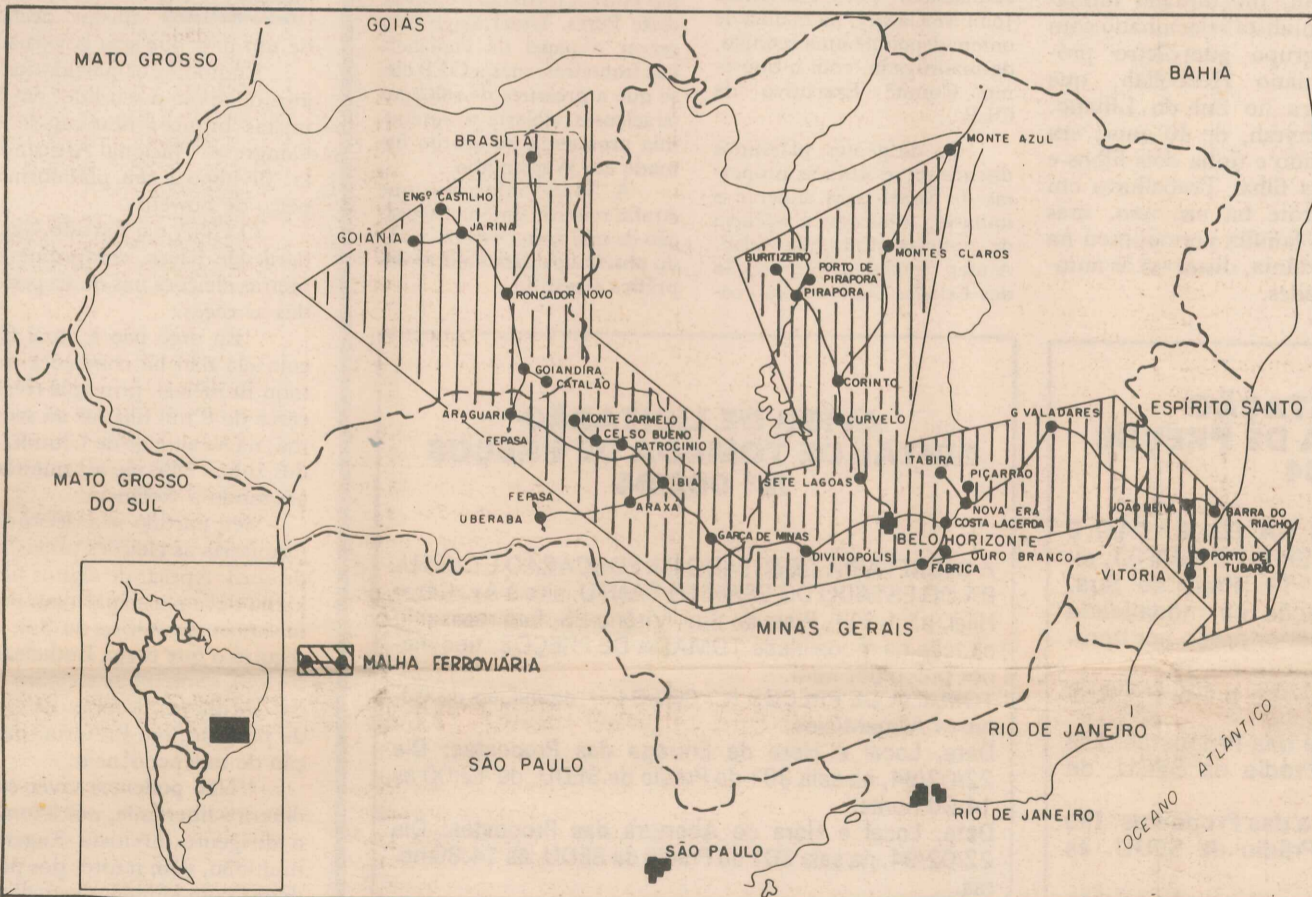
PARCEIROS

Além de Paraná, que outro estado apresentou interesse em conhecer a estrutura do corredor?

— Recebemos Maranhão, que também quer se integrar para, através de São Luís, fazer um corredor eficiente. O BNDES está sempre em discussão com a gente e sei que o modelo do consórcio está sendo utilizado como modelo de privatização da rede ferroviária dentro do BNDES. Quer dizer, o gerenciamento do serviço é um item importante a ser utilizado na privatização. Graças a Deus, fomos pelo caminho certo, que culminou nessa formação do consórcio onde não só a CVRD, que é uma empresa de porte nacional e internacional, está apostando, mas também outras 21 empresas privadas.

Além das vantagens de transporte e embarque de cargas, o que mais o corredor oferece para atrair clientes?

— Nós estamos facilitando negociações lá fora. Através de acordos com a iniciativa privada de outros países, estamos instalando escritórios no exterior. Já estamos com escritórios no porto de Trieste (Itália) e em Londres (Inglaterra), com a iniciativa privada assumindo os custos. Essas facilidades têm trazido principalmente as médias empresas para o corredor. Estamos prestando essa assessoria, tanto no transporte marítimo internacional, como na chegada da mercadoria no porto de destino, na colocação do produto no mercado internacional, além de irmos na frente, trazendo a demanda, colocando esses mercados junto a toda a região produtora do Corredor.



O Corredor Centroleste movimenta desde grãos agrícolas a massa de pão de queijo mineiro para a Europa

(Aracruz), onde seriam colocados mais terminais, para podermos explorar carga geral e outros tipos de carga como veículos. A intenção é integrar todo o complexo portuário.

— Mas o Porto de Tubarão continua sendo um dos mais importantes do corredor.

— Sem dúvida, Tubarão tem uma condição de expansão muito grande. A Companhia Vale do Rio Doce tem interesse em investir em um novo pier, e há a possibilidade deste terceiro pier não só para operar com grãos separada-

mente, mas também para utilização de carga geral e containerizada.

CARGAS

A tendência é aumentar a carga geral em detrimento do minério de ferro?

— Não, a tendência é aumentar o embarque de carga geral acrescentada ao minério de ferro, mas a CVRD tem uma forte movimentação de minério através do Porto de Carajás e, a médio prazo, po-

penção, houve um incremento muito grande, que não havia antes, na parte de trigo da Codesa, que aumentou muito a importação de trigo. Isso foi um trabalho feito pelo Corredor, pois o trigo é uma carga interessante, por ser de retorno na ferrovia.

— Por quê?

— A partir do momento em que você tem um trem vindo carregado e voltando carregado, você tem condição de operar com um frete menor, porque está tendo uma utilização maior do transporte, otimizando todo o sistema. Além

— Como o Corredor de Transporte está se preparando para enfrentar a concorrência de outros estados, que querem recuperar as cargas perdidas para o Espírito Santo?

— Hoje temos que preparar todo o sistema, para mantermos a eficiência, a qualidade e a segurança. A partir do momento em que você tem um custo menor mas não tem qualidade, e acaba não oferecendo segurança ao cliente, ele possivelmente vai pagar mais caro para ter segurança, já que estará cumprindo contratos internacionais.