

**POSSÍVEL SOLUÇÃO PARA PROBLEMAS DE MOVIMENTAÇÃO NO
COMPLEXO PORTUÁRIO**

Temática do trabalho: Logística (LO)

Leonardo Cruz Castro ⁽¹⁾

Graduando em Engenharia de Produção

Wellington Gonçalves ⁽²⁾

Doutorando em Engenharia de Produção

Endereços ⁽¹⁾ ⁽²⁾: Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Centro Universitário Norte do Espírito Santo (CEUNES), Departamento de Engenharias e Tecnologia (DETEC). Rodovia BR 101 Norte, Km 60, Bairro Litorâneo, CEP, São Mateus, Espírito Santo, Brazil. Fone/Fax: 55 27 3312-1710. E-mail: ⁽¹⁾ leonardocruzcastro@hotmail.com ⁽²⁾ wellgonrj@hotmail.com

PALAVRAS-CHAVE: Movimentação de cargas, portos, portos secos.

Introdução: No primeiro trimestre de 2015, os portos organizados e terminais privados movimentaram 224,8 milhões de toneladas, obtendo um aumento de 2,5% em relação ao primeiro trimestre de 2014 (ANTAQ, 2015). Independentemente de ter ocorrido esse crescimento, os portos ainda não estão trabalhando em seu desempenho total, devido à existência de alguns gargalos.

Material & Métodos: Realizou-se um estudo destacando o desenvolvimento da situação portuária do Espírito Santo, mostrando ainda distribuições de cargas que possam auxiliar a malha logística nacional.

Resultados & Discussão: O complexo portuário do Espírito Santo, um dos maiores da América Latina, é considerado de grande importância para o desenvolvimento do Estado, sendo responsável por cerca de 5% da importação do país e 9% do valor exportado. Isso movimenta em torno de 45% do PIB Estadual (Portal do Governo do Estado do Espírito Santo, 2015).

Este complexo portuário é composto pelos seguintes portos: Vitória (movimenta contêineres e carga em geral), Tubarão (movimenta minério de ferro, entre outras cargas como grãos e combustíveis), Praia Mole (responsável por 50% das exportações de produtos siderúrgicos e pela importação do carvão), Ubu (responsável por escoar a produção de pelotas de minério de ferro e cargas diversas), Portocel (responsável por 70% das exportações de celulose), Terminal Vila Velha (único terminal especializado em contêineres no ES, sendo um dos mais produtivos nesse segmento no Brasil) e

Companhia Portuária de Vila Velha (atende às operações *offshore* de exploração e produção de petróleo no ES) (Portal do Governo do Estado do Espírito Santo, 2015).

Segundo a ANTAQ (2015), a movimentação de cargas nos Portos Organizados e Terminais Privados no período de 2014-I (1º trimestre) foi de 1.763.731 toneladas, e no de 2015-I, a movimentação foi de 1.669.799 toneladas, ocorrendo um decréscimo de 5,3% de uma no para outro (Revista Portuária, 2014).

As problemáticas dos portos brasileiros são diversas, sendo as mais graves: burocracia, portos saturados, infraestrutura de acesso rodoviário, custo portuário, deficiência na armazenagem, demora na liberação dos produtos, custo com *demurrage* (multa a ser paga quando se demora mais do que o estipulado nos postos de descarga ou de embarque em navios), autoridades públicas, janela de atracação de navios e acesso ferroviário (Revista Portuária, 2014). Uma solução para tais problemas, seria a utilização de Portos Secos, que são terminais intermodais terrestres, diretamente ligados ao porto por via férrea ou por via comboio/barco, podendo os clientes deixarem/pegarem suas unidades de forma direta num porto marítimo (Roso, 2009).

Roso (2009), cita algumas funções que ocorrem no terminal de carga, sendo elas:

- I. Transferência de carga (principalmente unitizada, entre dois modos);
- II. Montagem de mercadorias na preparação para a sua transferência;
- III. Armazenamento de cargas aguardando pick-up;
- IV. Entrega e controle logístico de fluxos;
- V. Serviços de manutenção de contentores;
- VI. Desembarço aduaneiro com outros serviços de valor agregado de acordo com as necessidades dos clientes.

O porto seco reduz o número de ligações de transporte de/para o porto, podendo aumentar a capacidade do terminal e o potencial para aumento da produtividade, além de diminuir a quantidade de caminhões em filas na porta do porto (Roso, 2007).

Portos secos são divididos em próximos, de médio porte, e distantes. Os distantes, que derivam da transferência modal do transporte rodoviário para o transporte

ferroviário, tem como benefícios reduzir os congestionamentos nas portas e nos arredores dos portos, oferecendo uma maior gama de serviços de logística, aumentando a qualidade dos serviços e diminuindo custos. Já os portos secos médios servem como um tampão, aliviando zonas portuárias do empilhamento. A implantação deste porto permite o aumento da capacidade do terminal, o controle do problema de falta de espaço ou acesso inadequado no interior, e conseqüentemente acontece o aumento do potencial de produtividade. Por último, os portos secos próximos tem como benefícios: aumento da capacidade, depósito, carregamento direto navio-trem e melhoria do acesso ao porto (Roso, 2009).

Considerações Finais: Se analisarmos as vantagens oferecidas pelo porto seco, são notáveis as possíveis melhorias e os avanços oferecidos, porque além de solucionar sérios problemas encontrados nas regiões portuárias, ele ainda aumenta o potencial produtivo, diminui os congestionamentos, oferece uma maior gama de serviços logísticos, aumenta a qualidade de serviços, *etc.*

Com isso, torna-se válida a utilização de portos secos no auxílio dos serviços portuários, ressaltando-se a importância de fazer um estudo da necessidade de cada porto, de escolher o tipo do porto, e a melhor localização para a instalação do mesmo.

Referências Bibliográficas: ANTAQ – Boletim Informativo Portuário. 16p., Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade, Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho, Brasil.
<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioPrimeiroTrimestre2015.pdf>

Barboza, M. A. M. (2014) – A Ineficiência da Infraestrutura Logística do Brasil. Revista Portuária Economia & Negócios, Brasil.
<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>

Roso, V. (2009) - The dry port concept. Chalmers University of Technology. ISBN: 978-91-7385-338-5.

**1° WORKSHOP ENGENHARIA DE PRODUÇÃO
CENTRO UNIVERSITÁRIO NORTE DO ESPÍRITO SANTO –
UFES/CEUNES
10 A 12 DE NOVEMBRO DE 2015**

Roso, V. (2007) – Evaluation of the dry port concept from an environmental perspective: A note. Transportation Research Part D: Transport and Environment. 12(7): 523-527.

Portal do Governo do Estado do Espírito Santo – Portos. Infraestrutura, Espírito Santo, Brasil. In: <http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/portos.aspx>.