

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO – SEP
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES – IJSN

**NOTA
TÉCNICA** | **39**

DESEMPENHO DO SETOR PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO

Instituto Jones dos Santos Neves

NT – 39

Diretor-Presidente

José Edil Benedito

Diretor de Estudos e Pesquisas (Interino)

Pablo Silva Lira

Coordenador de Estudos Econômicos

Victor Nunes Toscano

Elaboração

Edna Morais Tresinari

Claudimar Pancieri Marçal

Coordenação de Estudos Econômicos

Editoração

João Vitor André

Assessoria de Relacionamento Institucional

Revisão

Antônio Ricardo Freislebem da Rocha

Coordenação de Estudos Econômicos

Bibliotecária

Andreza Ferreira Tovar

Assessoria de Relacionamento Institucional

Instituto Jones dos Santos Neves
Desempenho do setor portuário do Espírito Santo.
Vitória, ES, 2013.

24f. tab. (Nota técnica, 39)

1.Portos. 2.Transporte Aquaviário. 3.Infraestrutura.
4.Espírito Santo (Estado). I.Tresinari, Edna Morais.
II.Marçal, Claudimar Pancieri. III.Título. IV.Série.

Sumário

1. Introdução.....	04
2. Movimentação de Cargas nos Portos Organizados e Terminais de Uso Privativo do Espírito Santo	05
3. Desempenho do Porto de Vitória	12
4. Investimentos na Infraestrutura Portuária Capixaba	17
4.1. Investimentos Concluídos no Espírito Santo, 2008-2011	19
5. Principais Resultados	21
Referências Bibliográficas	22

1. INTRODUÇÃO

O Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN tem a finalidade de produzir conhecimento social, econômico e territorial sobre o Estado do Espírito Santo para subsidiar os gestores públicos na formulação e na avaliação de políticas públicas.

Neste sentido, este trabalho visa avaliar a evolução do transporte aquaviário no Espírito Santo, abordando o comportamento dos indicadores de desempenho das instalações portuárias. O estudo se justifica pela importância que o setor portuário tem para o estado e para o comércio exterior em particular, dado a sua vocação para exportar¹.

Para o desenvolvimento do trabalho foram utilizadas como principais fontes de referência os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ², da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA³, além dos dados das autoridades portuárias dos vários estados e estudos do IJSN (Investimentos Previstos).

O relatório encontra-se dividido em quatro partes, além da parte introdutória. A primeira mostra a evolução da movimentação de cargas nos portos e terminais de uso privativo do Espírito Santo, conforme os critérios de natureza da carga (granéis, carga geral e contêineres), tipo de navegação (longo curso, cabotagem) e sentido (embarques e desembarques). A segunda descreve ainda o desempenho do Porto de Vitória e compara com os demais portos do Brasil. Na terceira parte, é feito o exame do processo de investimento no setor portuário do estado, apresentando os investimentos que têm sido feitos em portos e terminais de uso privativo, salientando os desembolsos privados e estatais. E por último, nas considerações finais, é apresentado um resumo com os principais resultados encontrados no estudo.

¹ Para uma análise mais detalhada ver Magalhães e Toscano (2011).

² Dados disponíveis em seu sítio, anuários, panoramas e boletins. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp#>.

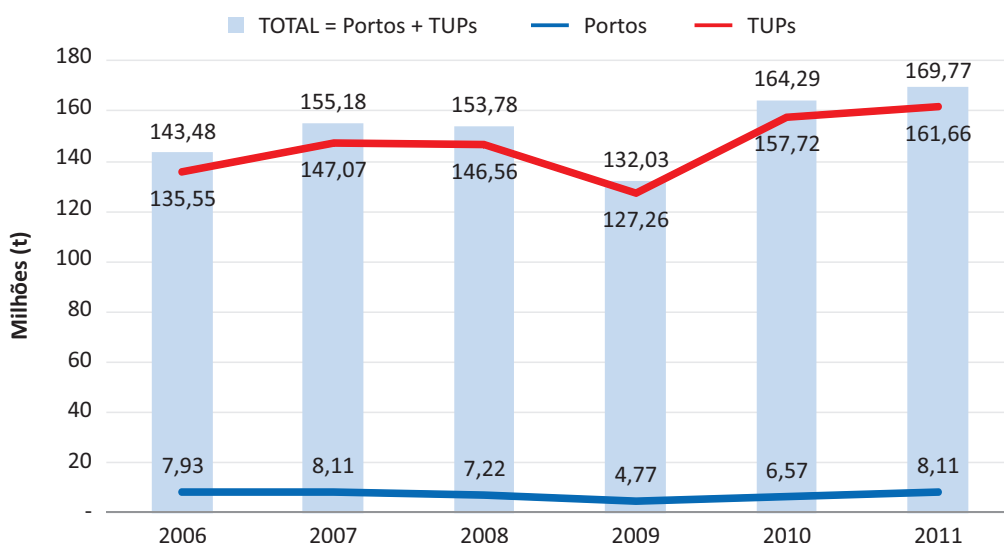
³ Disponível em: <http://www.portodevitoria.com.br/site/>.

2. MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS ORGANIZADOS E TERMINAIS DE USO PRIVATIVO DO ESPÍRITO SANTO

O complexo portuário do Espírito Santo é constituído por um porto público organizado⁴ sob a administração da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), e nove terminais de uso privativo (TUP)⁵ operando cargas próprias e de terceiros, localizados ao longo de 436 Km da costa brasileira.

Conforme se pode depreender do gráfico 1, os números do setor portuário, levantados pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) demonstram uma tendência de elevação da tonelage de cargas movimentadas pelas instalações portuárias do Espírito Santo (considerando os portos organizados e terminais de uso privativo) no período de 2006-2011. Embora se observe o rompimento da trajetória de expansão no ano de 2009, marcado pela crise econômica iniciada no segundo semestre de 2008, em 2010 os números voltam a crescer com registro de 164,3 milhões de toneladas. Em 2011, as instalações portuárias movimentaram 169,8 milhões de toneladas, alta de 3,34% em relação ao ano de 2010 (Gráfico 01).

Gráfico 01 – Total Geral de Cargas – Espírito Santo



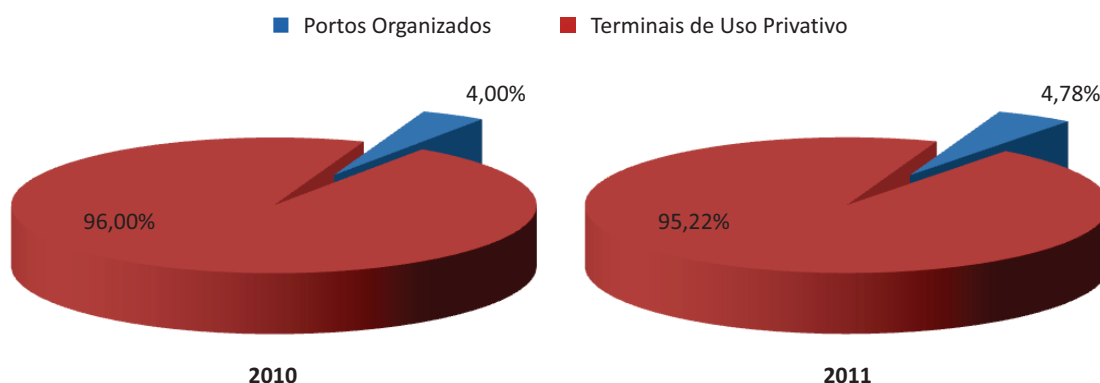
Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

⁴ Um porto é um conjunto de terminais, que compartilham uma infraestrutura comum (vias de acesso rodoviário e ferroviário e facilidades do canal de acesso marítimo).

⁵ Os terminais de uso privativo são instalações dentro ou fora do porto organizado onde são movimentadas cargas somente da mesma natureza, isto é, contêineres, fertilizantes, granéis agrícolas, granéis minerais, sucos etc.

Destaca-se que, a alta registrada nos períodos de 2010 e 2011 foi marcada pelo maior dinamismo dos portos organizados frente aos terminais de uso privativo. Enquanto os portos organizados exibiram taxa de expansão de +23,52% na tonelagem movimentada, os terminais de uso privativo apresentaram elevação de +2,50% em 2011 frente a 2010. Apesar do maior desempenho registrado pelos portos neste ano, na série 2006-2011 os TUPs (+19,26%) cresceram mais que os portos organizados (+2,27%), mostrando que há preponderância da movimentação de cargas por parte dos TUPs, 95,22% das cargas em termos de tonelagem, e os 4,78% restantes circularam pelos portos organizados. Percentual que vem subindo nos últimos anos, devido ao aumento da quantidade de TUPs, aos altos investimentos privados e também ao maior volume da movimentação das principais *commodities* nos quais os TUPs são especializados. A preponderância desse tipo de instalação no estado está relacionada, principalmente, à movimentação de minério de ferro, petróleo e derivados, madeira e celulose (Gráfico 02).

Gráfico 02 – Total Geral de Cargas por Tipo de Instalação – Espírito Santo – Participação (%)



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Ainda na análise portos e TUPs, merece destaque o TUP CVRD Tubarão, especialista em minério de ferro, cuja instalação portuária é a que mais movimenta cargas no país (110,14 milhões de toneladas), o que representou 19,09% de todas as operações em terminais de uso privativo do Brasil no ano de 2011, e crescimento de 2,21% em relação a 2010. É de se salientar também o desempenho expressivo do TUP Norte Capixaba (movimenta combustíveis e óleos minerais) e do Porto de Vitória, expansão de +27,23% e +23,52%, respectivamente, no último ano (Tabela 01).

Tabela 01 – Total Geral de Cargas por Instalação em Toneladas – Espírito Santo

<i>Porto / Terminal de Uso Privativo</i>	<i>Município</i>	<i>2006</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011/2010</i>
TOTAL BRASIL		692.833.468	833.935.736	886.055.280	6,25%
TOTAL ESPÍRITO SANTO		135.550.794	157.722.066	161.660.722	2,50%
PORTO DE VITÓRIA-ES	Vitória/Vila Velha	7.932.033	6.568.084	8.112.748	23,52%
TUP CVRD TUBARÃO-ES	Vitória	94.363.909	107.760.287	110.143.415	2,21%
TUP PONTA DE UBU-ES	Anchieta	15.963.507	23.005.992	23.703.579	3,03%
TUP CVRD PRAIA MOLE-ES	Vitória	-	10.587.986	9.590.149	-9,42%
TUP PORTOCEL-ES	Aracruz	7.198.304	8.149.826	8.862.294	8,74%
TUP PRAIA MOLE-ES	Vitória	17.103.130	6.810.901	7.779.946	14,23%
TUP NORTE CAPIXABA-ES	São Mateus	921.944	721.261	917.671	27,23%
TUP CST TUBARÃO - T.M. BARÇAÇAS OCEÂNICAS-ES	Vitória	-	367.153	428.407	16,68%
TUP VILA VELHA-ES	Vila Velha	-	308.565	229.626	-25,58%
TUP TNA PRYSMIAN-ES	Vitória	-	10.095	5.635	-44,18%

Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

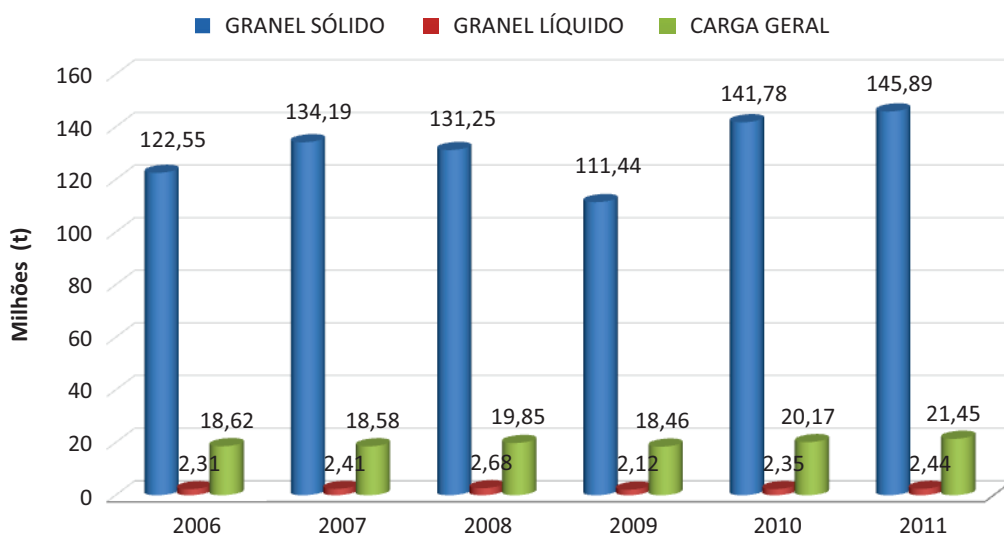
A movimentação de cargas dos portos e TUPs pode ser também organizada sob a ótica da natureza da carga (granel sólido, granel líquido e carga geral). Conforme se pode depreender, os granéis sólidos foram os grandes responsáveis pela expansão registrada no período de 2006-2011, representando aproximadamente 86% da carga total. A carga, que é concentrada principalmente no terminal CVRD Tubarão, tem como alavanca da sua performance o minério de ferro (média diária de movimentação de minério de ferro gira em torno de 180 mil toneladas/dia⁶). Como ressaltado anteriormente, esse produto ocupa posição de destaque na participação do Espírito Santo no total da carga comercializada no mercado internacional.

No caso dos graneis líquidos, a participação fica em torno de 1,5% da carga total. A expansão no estado desse tipo de carga se deve a operação de combustíveis e óleos minerais e produtos, e atingiu 2,44 milhões de toneladas, aumento de +3,83% em relação a 2010. Crescimento que reflete a exploração de petróleo no estado.

Para a natureza de carga geral, o total foi de 21,45 milhões de toneladas para o ano de 2011, alta de +6,35% comparado ao período anterior. Teve sua concentração no terminal Portocel, com 40,69% desse tipo de carga, sendo 8,62 milhões de toneladas de celulose e madeira (Gráfico 03).

⁶Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

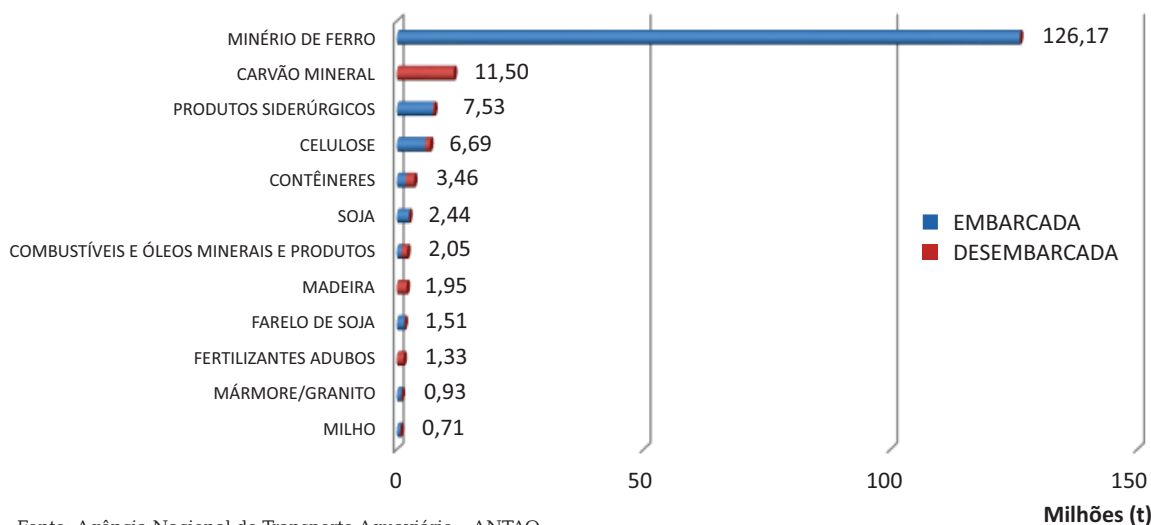
Gráfico 03 – Total Geral de Cargas por Natureza – Espírito Santo



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Em 2011, a movimentação das principais mercadorias nos portos organizados e terminais privados do Espírito Santo tiveram no minério de ferro a sua maior concentração, respondendo por 74,32% dos 169,77 milhões de toneladas. Na sequência surgem o carvão mineral (6,77%), produtos siderúrgicos (4,44%) e celulose (3,94%), com os demais produtos somando 8,47%. Entre as demais mercadorias destacam-se a soja em grãos e o farelo de soja, que juntas, movimentaram o equivalente a 3,95 milhões de toneladas, correspondendo a 2,33% do total; combustíveis, óleos minerais e produtos (2,05 milhões de toneladas); fertilizantes adubos, onde se atribui maior reflexo das importações deste produto; o mármore/granito, principalmente, devido às suas exportações; e a madeira, cujo fluxo apresentado pode ser atribuído à expressiva quantidade transportada a partir das instalações do TUP Portocel (Gráfico 04).

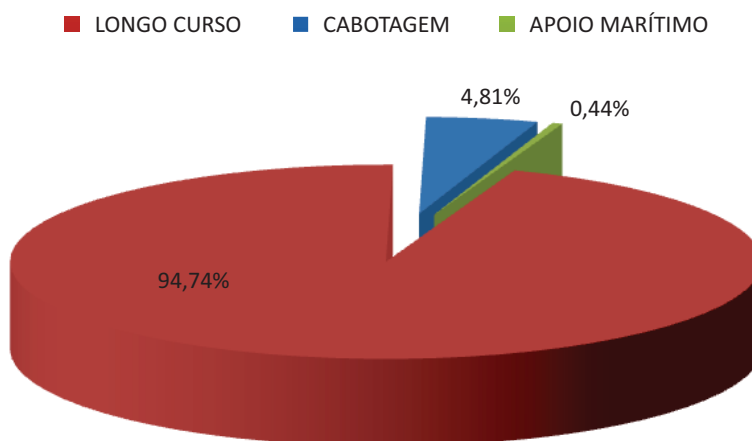
Gráfico 04 – Total Geral de Cargas por Mercadoria – Espírito Santo, 2011



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

A navegação comercial marítima pode ser realizada em navegações de longo curso⁷, cabotagem⁸ e apoio marítimo⁹. Nos portos organizados e TUPs do Espírito Santo, a movimentação de cargas é feita majoritariamente em embarcações de longo curso (94,74%), 160,84 milhões de toneladas no ano de 2011. A principal explicação para esse resultado deve-se à dinâmica verificada no comércio exterior local. Nesse período, a navegação de cabotagem representou 4,81%, alcançando 8,17 milhões de toneladas. O desempenho desse tipo de navegação no estado é determinado preponderantemente pela movimentação dos terminais de uso privativo ligados ao petróleo e derivados (24,95%), uma vez que o transporte dessa mercadoria das plataformas para o continente é considerada cabotagem, além de madeira (23,95%), seguida de produtos siderúrgicos (19,57%), e celulose (12,29%). Já a navegação relacionada ao apoio marítimo, representa apenas 0,44% do total da carga, equivalente a 0,76 milhões de toneladas (Gráfico 05 e Gráfico 06).

Gráfico 05 – Total Geral de Cargas por Tipo de Navegação – Espírito Santo – Participação %, 2011



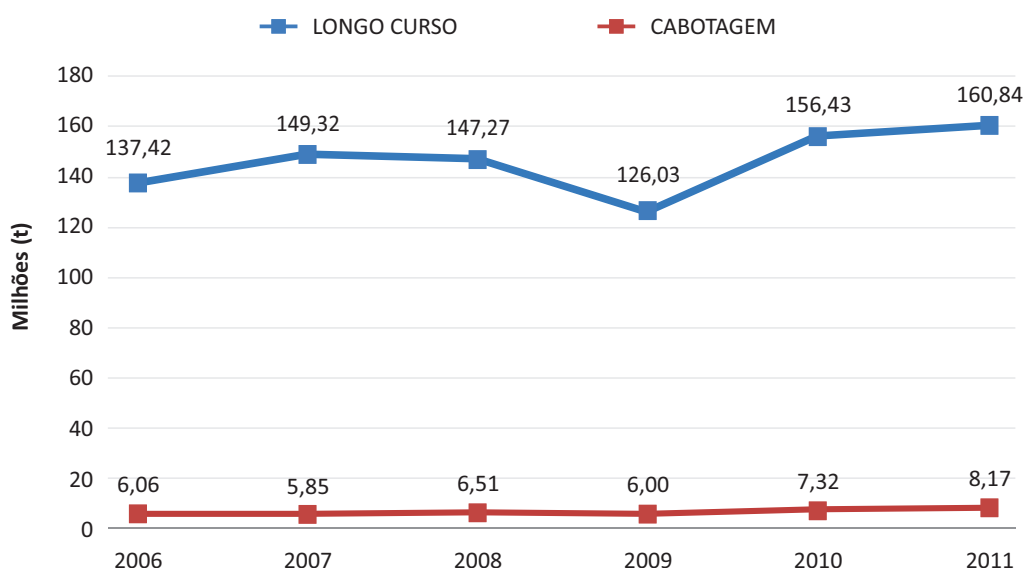
Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

⁷ Longo curso é a navegação realizada entre instalações portuárias de diferentes países.

⁸ Cabotagem é a navegação realizada entre instalações portuárias de um mesmo país.

⁹ Apoio marítimo designa a navegação realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica.

Gráfico 06 – Total Geral de Cargas por Tipo de Navegação – Espírito Santo



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
 Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

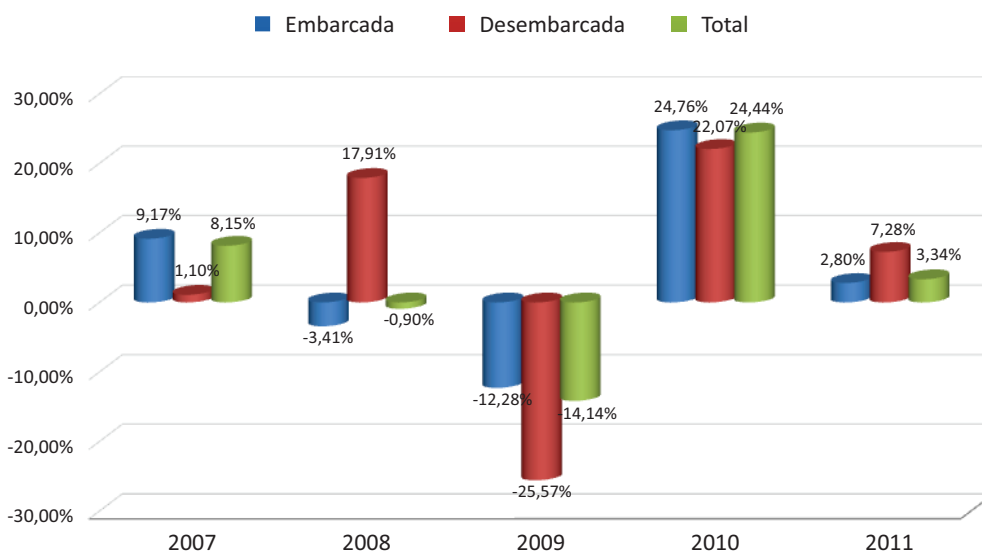
Analisando a movimentação de cargas por sentido das operações nas instalações portuárias, vinculando-se, portanto ao comércio exterior, constata-se que, os portos e terminais capixabas alcançaram volume de 169,77 milhões de toneladas (148,75 milhões de toneladas embarcadas e 21,02 milhões de toneladas desembarcadas), respondendo por 25,06% da tonelagem embarcada (exportada), e 7,19% da tonelagem desembarcada (importada) no Brasil no ano de 2011. Entre 2006 e 2011, o crescimento médio das cargas embarcadas evoluiu cerca de +3,48% a.a., e as desembarcadas apresentaram variação média anual em torno de +3,05% a.a. Registra-se que houve maior incremento nas quantidades entre 2009 e 2010, quando se obteve acréscimo de +24,44%, impulsionado pelas exportações que situaram em +24,76%, e importações em +22,07%. Entretanto, considerando a variação entre 2008 e 2009, a tonelagem do comércio exterior registrada na movimentação portuária reduziu -14,14%, embora a expansão média anual do volume total de carga transportada desde 2006 tenha situado em torno de +3,42%. Pode-se atribuir este fato aos reflexos da crise financeira internacional, acentuados no 2º semestre de 2008 (Gráfico 07 e Gráfico 08).

Gráfico 07 – Total Geral de Cargas por Sentido – Espírito Santo – Participação % em relação ao Brasil



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Gráfico 08 – Total Geral de Cargas por Sentido – Espírito Santo – Variação % – Contra o período anterior

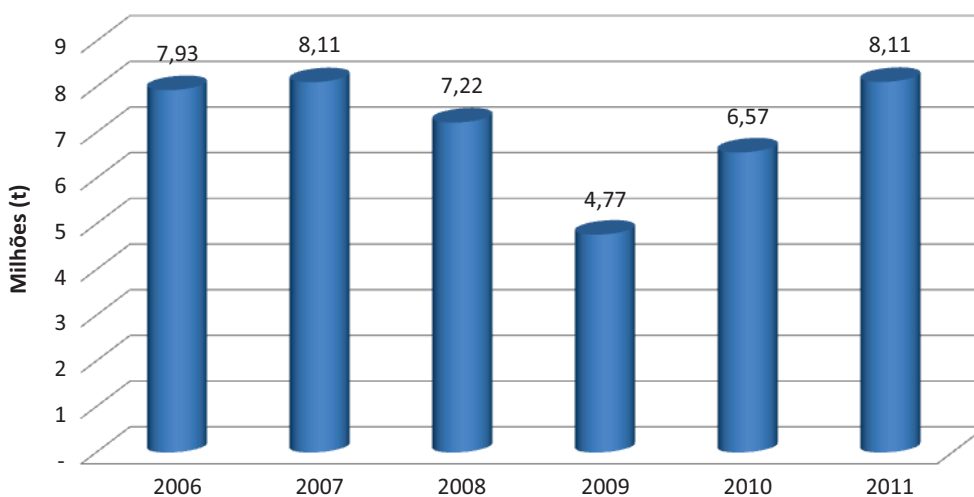


Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

3. DESEMPENHO DO PORTO DE VITÓRIA

Nos últimos cinco anos, o Porto de Vitória apresentou crescimento em sua movimentação geral de cargas, com interrupção da trajetória apenas no ano de 2009 devido aos reflexos da crise mundial. Em 2011, o porto foi responsável pelo transporte de 8,11 milhões de toneladas de cargas, +70,12% e +23,52% superior a 2009 e 2010, respectivamente. Valor que ultrapassou os níveis de 2008 e atingiu os níveis de 2007, representando expansão de 2,79 milhões de toneladas em relação a 2006 (Gráfico 09).

Gráfico 09 – Total Geral de Cargas Movimentada no Porto – Espírito Santo



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Destaca-se que, em termos de toneladas movimentadas, o Porto de Vitória é o nono colocado entre os 10 maiores portos organizados do país, o que representa cerca de 2,63% do volume geral de cargas transportadas nos portos organizados brasileiros no ano de 2011 (Tabela 02).

Tabela 02 – Principais Instalações Portuárias – Brasil
10 Principais Portos Organizados

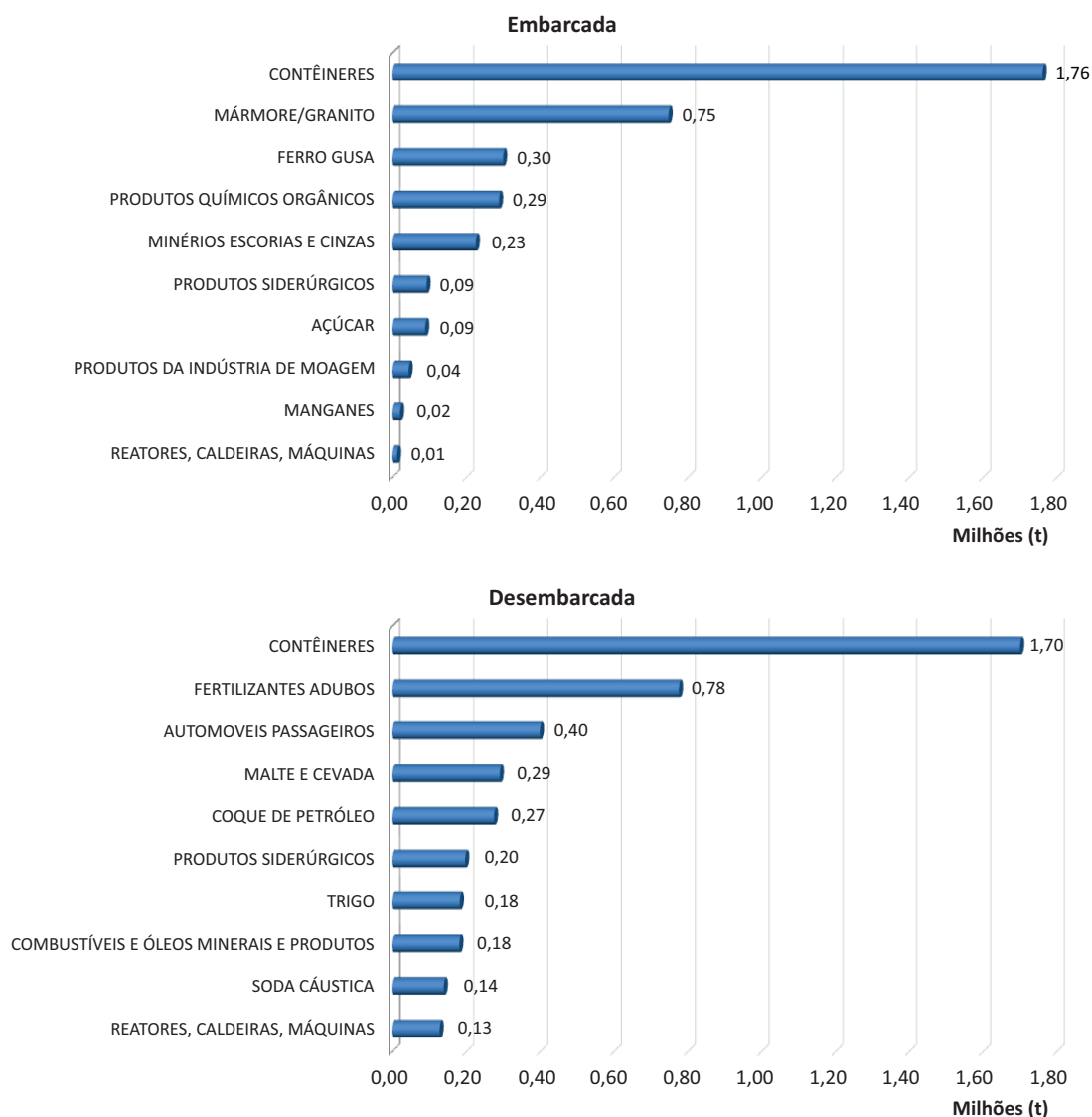
<i>PORTOS ORGANIZADOS</i>	<i>2011 (t)</i>	<i>Var. % 2011/2010</i>	<i>Part.%</i>
SANTOS - SP	85.995.109	0,70	27,83
ITAGUAÍ (SEPETIBA) - RJ	58.131.045	10,17	18,81
PARANAGUA - PR	37.418.523	8,94	12,11
RIO GRANDE - RS	17.933.213	10,23	5,80
VILA DO CONDE - PA	16.614.022	0,40	5,38
ITAQUI - MA	13.913.818	10,72	4,50
SUAPE - PE	11.004.193	22,41	3,56
SÃO FRANCISCO DO SUL - SC	10.089.511	5,84	3,27
VITÓRIA - ES	8.112.748	23,52	2,63
RIO DE JANEIRO - RJ	7.706.623	10,94	2,49
OUTROS PORTOS	42.088.466	8,31	13,62
TOTAL PORTOS ORGANIZADOS	309.007.271	7,00	100,00

Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

O crescimento observado no período pode ser atribuído principalmente à movimentação de contêineres (a quantidade transportada aumentou 0,16 milhões de toneladas entre 2009 e 2011, variação de +4,73%), de fertilizantes adubos (com participação maior na carga desembarcada), e mármore/granito (com participação apenas na carga embarcada) (Gráfico 10).

Dentro do conjunto dos 10 principais grupos de mercadorias, as cargas que mais contribuíram para a expansão de +3,34% da tonelagem de cargas movimentadas, além das três citadas anterior, foram: automóveis passageiros, produtos químicos orgânicos, ferro gusa, malte e cevada, produtos siderúrgicos, coque de petróleo, e minérios escórias e cinzas. Juntas, essas mercadorias foram responsáveis por 88,16% do transporte geral de cargas nessa instalação. Destacamos o desempenho de madeira, plásticos e suas obras, veículos e material para vias férreas e ferro gusa. As taxas de expansão desses quatro grupos de mercadorias situaram-se bem acima das outras cargas, elevações de +14.278,26%, +6.018,03%, +4.302,50% e +3.190,59%, respectivamente, contribuindo bastante para o desempenho de 2011 comparado ao ano de 2010 (Gráfico 10).

Gráfico 10 – As 10 Mercadorias de Maior Volume Embarcado e Desembarcado no Porto de Vitória – 2011



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
 Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

A navegação de longo curso, responsável pelo comércio exterior, movimentou 7,16 milhões de toneladas em 2011, comparado com as 5,90 milhões de toneladas de 2010, respondeu por um acréscimo de 21,36%. Foram exportados 3,10 milhões de toneladas de carga geral, principalmente contêineres, apresentando crescimento de 26,02% em relação a 2010. Em contrapartida, as importações (4,06 milhões de toneladas) cresceram 18,02%. Vale observar que o desembarque representa 56,70% do volume total transportado em embarcações de longo curso (Tabela 03).

Neste sentido, os incentivos fiscais e financeiros representam um importante dinamizador do comércio exterior local¹⁰, e principalmente das importações. Sendo assim, uma vez que se encerrem o conjunto de incentivos, é possível que a trajetória das cargas desembarcadas no Espírito Santo se alterem. A baixa competitividade do porto capixaba decorrente de tarifas elevadas, e os problemas na infraestrutura portuária, refletem no total de cargas movimentadas no porto, e podem contribuir para mudanças no cenário de destino das importações no Brasil¹¹.

Tabela 03 – Total Geral de Cargas no Porto de Vitória em Embarcações de Longo Curso por Natureza e Sentido – 2011

	GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO	CARGA GERAL	TOTAL
EMBARCADA	-	592.687	2.503.435	3.096.122
DESEMBARCADA	31.877	1.635.691	2.398.919	4.066.487
TOTAL	31.877	2.228.378	4.902.354	7.162.609

Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Comparando o desempenho do Porto de Vitória com os nove maiores portos organizados brasileiro em movimentação de cargas no comércio exterior, observa-se que enquanto o Porto de Santos exibiu em 2011 taxa de ociosidade para início da operação¹² de 0,00%, o Porto de Vitória apresentou uma das maiores taxas (8,80%) entre os portos da região sudeste, ficando atrás apenas de Rio de Janeiro (11,10%). Além disso, é a quinta maior taxa entre os nove portos analisados. Os dados revelam o entrave da infraestrutura portuária do Espírito Santo, principalmente o problema da falta de profundidade do canal de acesso, que dificulta a movimentação de cargas no porto do estado reduzindo sua competitividade no comércio exterior¹³(Gráfico 11).

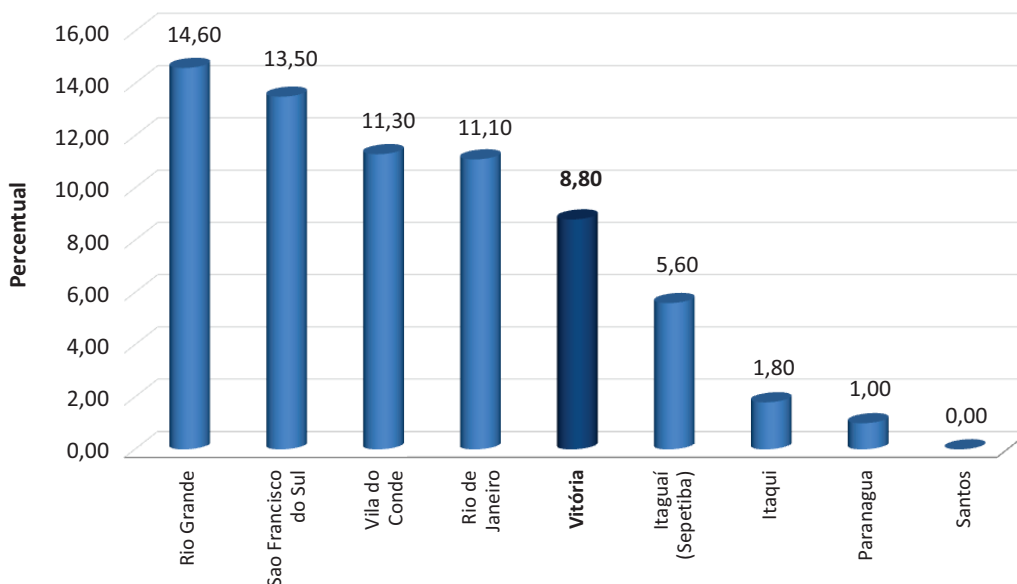
¹⁰ Para mais detalhes, ver Felipe (2012).

¹¹ Para uma análise mais detalhada, ver comunicado do Ipea n.48 (2010).

¹² A taxa de ociosidade para início da operação é uma medida do desempenho operacional das instalações portuárias que relaciona tempo de ociosidade para início da operação e tempo atracado.

¹³ Para uma análise mais detalhada, ver BNDES Setorial n.24 (2006).

Gráfico 11 – Taxa de Ociosidade para Início da Operação – Portos Selecionados – 2011

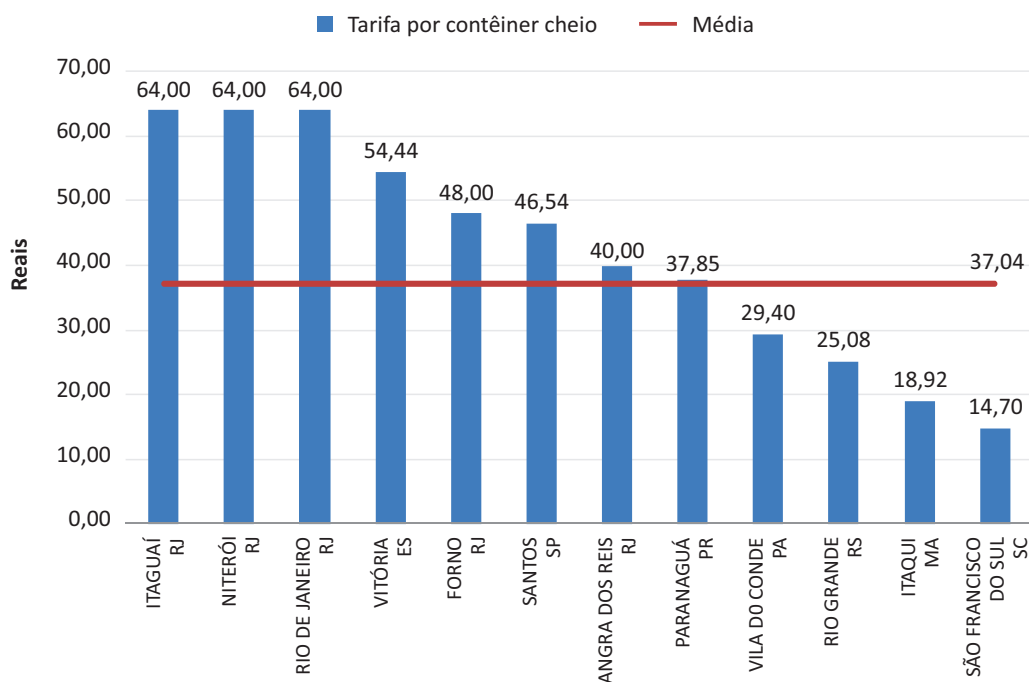


Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Outro ponto importante diz respeito às tarifas de movimentação de cargas. Para se ter uma ideia dos valores cobrados, o Porto de Vitória apresenta a 4ª maior tarifa para contêiner cheio entre os portos brasileiros (R\$ 54,44/contêiner), atrás apenas dos três portos do estado do Rio de Janeiro que apresentam uma tarifa de R\$ 64,00/contêiner. Esses valores representam uma variação de preços na prestação desses serviços quase +100% maior que à média nacional de R\$ 37,04/contêiner¹⁴. Lembrando ainda que, a mercadoria de maior volume transportado no Porto de Vitória são os contêineres, representando 42,67% do total de mercadorias movimentadas (Gráfico 12).

¹⁴ Para efeito dessa comparação, foi considerada a média da tarifa de contêiner cheio e vazio nos portos em que se tem diferenciação para esse tipo de carga.

Gráfico 12 – Tarifa por Contêiner Cheio – Portos Seleccionados – 2011



Fonte: Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

Cabe resaltar ainda que, de acordo com a análise realizada pelo Ipea¹⁵ (2010),

(...) o “custo do serviço portuário” para movimentação de cargas pode ter uma influência significativa sobre a decisão dos clientes (importadores e exportadores) a respeito do porto a ser utilizado no comércio internacional, devendo ser um ponto de atenção por parte das autoridades gestoras dos portos.

¹⁵ Idem nota 11.

4. INVESTIMENTOS NA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA CAPIXABA

Com base no levantamento realizado para o período 2011-2016, a previsão de investimentos no Estado alcança R\$ 100,7 bilhões, distribuídos em 1.373 projetos. Esse resultado, encontra-se consolidado na tabela 04, que apresenta os dez setores receptores dos principais investimentos no Estado.

Neste sentido, é possível destacar os investimentos agrupados no setor de Infraestrutura, que representa a maior parcela dos investimentos no estado, com um valor da ordem de R\$ 53,2 bilhões. O setor de Infraestrutura representa o agregado dos setores de Energia¹⁶ com 40,3% do total anunciado para o estado, além do setor de Terminal Portuário/ Aeroporto e Armazenagem (6,5%) e do setor de Transporte, com 6,1%.

Em comparação com a série histórica dos últimos documentos de investimentos anunciados publicados pelo Instituto Jones dos Santos Neves¹⁷ (2010, 2011 e 2012), verifica-se que esse resultado vem se consolidando ao longo dos últimos anos e apresenta o setor como um dos principais responsáveis para o desenvolvimento estadual nos próximos anos.

Neste contexto, os investimentos voltados aos portos e terminais capixabas estão concentrados no setor de Terminal Portuário/ Aeroporto e Armazenagem, setor que atinge o montante de R\$ 6,5 bilhões do total de investimentos previstos até 2016 (tabela 04). Esses investimentos encontram-se distribuídos em 67 projetos, dentro dos quais 21 projetos estão voltados exclusivamente ao sistema portuário capixaba, somando R\$ 5,6 bilhões. O restante dos projetos do setor Terminal Portuário/Aeroporto e Armazenagem estão ligados a investimentos no setor aéreo, centros de distribuição, terminais alfandegados e empresas voltadas ao comércio internacional.

¹⁶ O setor de Energia consiste no somatório dos setores de energia elétrica e de petróleo e gás natural. Os investimentos deste setor estão voltados para geração e transmissão de energia elétrica. Para exploração e desenvolvimento de poços, assim como para o transporte e o processamento de petróleo e gás natural.

¹⁷ Para mais detalhes, ver Investimentos Anunciados para o Espírito Santo 2011-2016 (2012).

Tabela 04 – Investimentos anunciados, segundo setores e número de projetos no estado do Espírito Santo - 2011-2016

SETORES	TOTAL DOS INVESTIMENTOS (R\$ milhão)	PART %	NÚMERO DE PROJETOS	PART %
Infraestrutura	53.214,30	52,80	347	25,30
Energia	40.577,30	40,30	82	6,00
Term. Portuário/ Aerop. e Armazenagem	6.544,50	6,50	67	4,90
Transporte	6.092,50	6,10	198	14,40
Demais setores	47.477,10	47,20	1.026	74,70
Total ES	100.691,40	100	1.373	100

Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN.
 Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

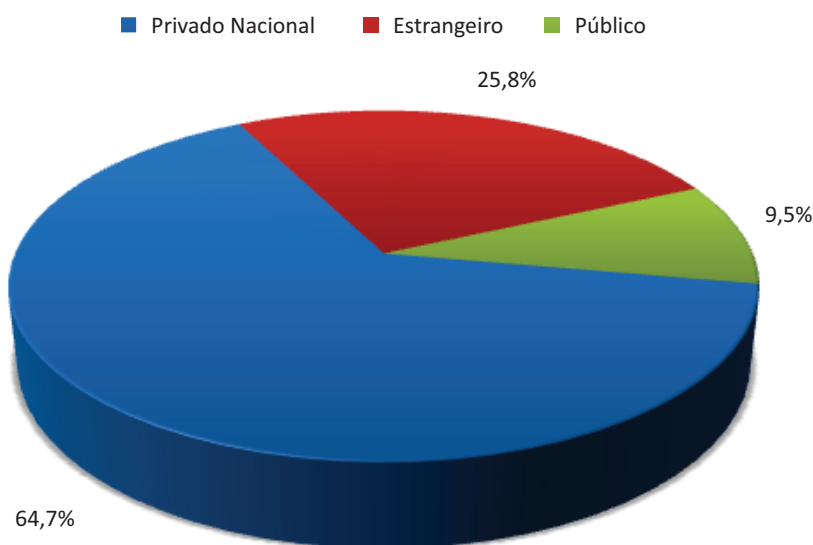
Os projetos de investimentos podem ser divididos segundo estágio de suas obras. Esta classificação distingue os projetos em fase de Oportunidade¹⁸, daqueles que já se encontram em fase de Execução¹⁹. Neste sentido, os dados apontam que 47,9% dos investimentos nos portos e terminais portuários capixaba encontram-se em fase de Execução, o que corresponde a um montante de R\$ 2,7 bilhões no período 2011-2016. O restante dos projetos, cerca de R\$ 2,9 bilhões ou 52,1%, apresentam-se em fase de Oportunidade para serem executados nos próximos anos.

Em relação ao tipo de Capital empregado nos projetos, os investimentos nos portos capixabas apresentam uma maior participação do capital Privado Nacional com 64,7%, em detrimento aos outros investidores. Os projetos com capital Privado Nacional somam cerca de R\$ 3,6 bilhões, distribuídos em 11 projetos, seguidos dos investimentos em capital Estrangeiro, com valor de R\$ 1,4 bilhões distribuídos em dois projetos. Esse montante representa 25,8% do total voltado para o setor no período avaliado. E, por fim, estão os investimentos com capital Público, que somam cerca de R\$ 534 milhões distribuídos em 8 projetos. Esse montante representa 9,5% do projetado para o setor (Gráfico 13).

¹⁸ Na fase de Oportunidade, os investimentos foram anunciados, mas não começaram suas execuções.

¹⁹ Na fase de Execução, os investimentos anunciados já deram início às obras.

Gráfico 13 – Investimentos segundo tipo de Capital – 2011-2016



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN.
Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

4.1. INVESTIMENTOS CONCLUÍDOS NO ESPÍRITO SANTO – 2008-2011

Os investimentos concluídos no Espírito Santo nos últimos quatro anos, período 2008-2011, somaram R\$ 52,4 bilhões, distribuídos em 895 projetos, abrangendo os dez setores econômicos e produtivos constantes na pesquisa.

Assim como nos investimentos anunciados, o setor portuário capixaba concentra seus investimentos no setor Terminal Portuário/ Aeroporto e Armazenagem, e soma investimentos de R\$ 2,2 bilhões no período, distribuídos em 51 projetos. Neste sentido, ao avaliarmos os investimentos concluídos apenas nos portos e terminais portuários capixaba, esse será representado por 11 projetos, cuja soma atinge R\$ 1,9 bilhões do total já realizado nos portos e terminais.

Outra avaliação dos investimentos realizados nos portos e terminais capixabas está sob a ótica do tipo de Capital empregado, onde se identifica um maciço aporte de investimentos por parte do setor Privado Nacional. Esse setor apresenta investimentos da ordem de R\$ 1,8 bilhões, o que representa 97,2% do total investido nos portos e terminais do estado no período 2008-2011. Em seguida, estão os investimentos oriundos do Capital Misto, vindos de empresas nacionais e estrangeiras coligadas, que somam R\$ 42,7 milhões, e representam cerca de 2,3% do montante realizado. O setor Público apresentou investimentos de R\$ 8,4 milhões representando apenas 0,5% do total dos investimentos no período 2008-2011.

Na distribuição regional dos investimentos concluídos nos portos e terminais capixabas, os investimentos concentram-se em sua maior parte na microrregião Metropolitana, que absorve 95,8% do montante investido nos portos capixabas entre 2008 a 2011, somando cerca de R\$ 1,8 bilhões. Esses investimentos concentram-se na modernização e na expansão da capacidade de movimentação de cargas dos portos e terminais da capital do estado, com a compra de novos equipamentos de transporte, além da ampliação da capacidade de estocagem de produtos, bem como a dragagem dos portos e terminais. A microrregião Rio Doce absorve 4,2% do montante previsto ou cerca de R\$ 78,2 milhões, que foram implantados na dragagem do terminal especializado de Barra do Riacho, no município de Aracruz, litoral norte do Espírito Santo.

Com relação à finalidade dos investimentos, os projetos foram classificados de duas formas distintas, uma como Expansão²⁰ e a outra como Implantação²¹. A Expansão ocorre quando o objetivo do empreendimento é aumentar a capacidade produtiva já existente. Já a Implantação corresponde à instalação de uma nova planta produtiva.

Verifica-se que no período 2008-2011, os investimentos em fase de Expansão representaram 82,9% do total concluído no estado, com cerca de R\$ 1,5 bilhões. Esse montante encontra-se distribuído em um total de seis projetos. Já os projetos em fase de Implantação de novas unidades encontraram-se distribuídos em cinco projetos e somaram R\$ 318 milhões ou 17,1% da carteira de projetos finalizados no Espírito Santo (Tabela 05).

Tabela 05 – Investimentos concluídos, em R\$ milhões, segundo setores, por finalidade e total dos investimentos – 2008-2011

MUNICÍPIO	EXPANSÃO	IMPLANTAÇÃO	TOTAL
Aracruz	-	78,20	78,20
Vila Velha	101,00	50,70	151,70
Vitória	1.437,80	188,70	1.626,60
Total Geral	1.538,80	317,60	1.856,50

Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves – IJSN.

Elaboração: Coordenação de Estudos Econômicos – CEE.

²⁰ A Expansão representa o investimento com objetivo de aumentar a capacidade produtiva já existente ou de modernização do processo produtivo.

²¹ A Implantação é o investimento em uma nova planta produtiva ou projeto.

5. PRINCIPAIS RESULTADOS

Este trabalho procurou apresentar o panorama do setor portuário do Espírito Santo em seus vários aspectos, além de comparar o desempenho do Porto de Vitória com os dez maiores portos organizados do Brasil, e de mostrar os investimentos concluídos e previstos no estado para o setor.

De forma geral, a movimentação de cargas nas instalações portuárias do estado tem apresentado crescimento de +18,32% no período 2006-2011. Destaca-se o maior dinamismo dos terminais de uso privativo, impulsionados principalmente pela movimentação das *commodities* de minério de ferro, petróleo e derivados, madeira e celulose. Observa-se que os granéis sólidos foram os grandes responsáveis pela expansão registrada no período. Representam aproximadamente 86% da carga total, concentrada principalmente no terminal CVRD Tubarão (instalação portuária que mais movimenta carga no país), e que tem como alavanca da sua performance o minério de ferro.

Outro ponto importante, diz respeito às operações de comércio exterior, em que constatou-se que a movimentação de cargas é realizada predominantemente em embarcações de longo curso (94,74%), com destaque para o desembarque (importação) de mercadorias. Desempenho que pode ter sido motivado pelo sistema de incentivos fiscais e financeiros, além do conjunto de instalações portuárias e da logística do estado.

Foi possível perceber ainda que, comparado com outros portos organizados, as limitações do Porto de Vitória de infraestrutura portuária e as elevadas tarifas, reduzem sua competitividade.

No que diz respeito aos investimentos voltados ao setor portuário, o estado registra um total de R\$ 1,9 bilhões realizados dentro do período 2008-2011. Esse montante encontra-se distribuídos em 11 projetos, sendo R\$ 8,4 milhões de investimentos públicos e R\$ 1,8 bilhões realizados pela iniciativa privada. Desse total apenas R\$ 147,5 milhões foram investidos no Porto de Vitória nesse período. Ainda estão previstos um montante de R\$ 11,3 bilhões de investimentos até 2017, sendo distribuídos em 26 projetos. Destaca-se que, cerca de R\$ 3,2 bilhões encontram-se em fase de Execução e os outros R\$ 8,1 bilhões estão em fase de Oportunidade para sua implantação. Do total dos investimentos previstos, 89,10% são direcionados a implantação de novas instalações, e os outros 10,90% para expansão.

Cabe resaltar que, os investimentos no setor estão sendo realizados, e nesse sentido, a expectativa é de que melhorem a infraestrutura de acesso aos portos tornando a movimentação de cargas mais eficiente, e que contribuam para a redução das tarifas portuárias, reestabelecendo a competitividade do comércio exterior do Espírito Santo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. *Anuário Estatístico Portuário 2006*. Distrito Federal: Antaq, 2007.

_____. *Anuário Estatístico Portuário 2007*. Brasília, 2008.

_____. *Anuário Estatístico Portuário 2008*. Brasília, 2009.

_____. *Anuário Estatístico Portuário 2009*. Brasília, 2010.

_____. *Anuário Estatístico Portuário 2010*. Brasília, 2011.

_____. *Anuário Estatístico Portuário 2011*. Brasília, 2012.

_____. *Boletim Informativo Portuário*. Brasília, 1ª tri/2011.

_____. *Boletim Informativo Portuário*. Brasília, 2ª tri/2011.

_____. *Boletim Informativo Portuário*. Brasília, 3ª tri/2011.

_____. *Boletim Informativo Portuário*. Brasília, 4ª tri/2011.

_____. *Panorama Aquaviário*. Brasília, vol.1, jan. 2007.

_____. *Panorama Aquaviário*. Brasília, vol.2, jan. 2008.

_____. *Panorama Aquaviário*. Brasília, vol.3, mar. 2009.

_____. *Panorama Aquaviário*. Brasília, vol.4, out. 2009.

_____. *Panorama Aquaviário*. Brasília, vol.5, mai. 2010.

_____. *Panorama Aquaviário*. Brasília, vol.6, ago. 2011.

CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo. *Relatório estatístico trimestral de movimentação de cargas*. Vitória, 1º tri/2011.

_____. *Relatório estatístico trimestral de movimentação de cargas*. Vitória, 1º sem/2011.

_____. *Relatório estatístico trimestral de movimentação de cargas*. Vitória, 3º tri/2011.

_____. *Anuário estatístico*. Vitória, 2011.

COSTA, Maria Beatriz Berti. *Perspectivas do investimento em transporte*. In: QUADROS, S. R. e RIBEIRO, G. M. *Projetos perspectivas do investimento no Brasil*. UFRJ/UNICAMP, nov.2008.

FELIPE, Edmilson Silva. *Fundap e economia capixaba: qual a verdadeira encruzilhada?* BLOG ECONOMIA CAPIXABA. 17/04/2012. Disponível em: <http://economiecapixaba.wordpress.com/2012/04/17/fundap-e-economia-capixaba-qual-a-verdadeira-encruzilhada/>. Acesso em: 31/08/2012.

IJSN – Instituto Jones dos Santos Neves. *Investimentos anunciados para o Espírito Santo 2011-2016*. Vitória, mai.2012.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Portos brasileiros: diagnósticos, política e perspectivas*. Série eixos do desenvolvimento brasileiro: Comunicado nº 48. Brasília, mai.2010.

MAGALHÃES, Matheus Albergaria e TOSCANO, Victor Nunes. *Vocação para exportar: uma avaliação retrospectiva dos padrões de comércio exterior do estado do Espírito Santo, 1996-2010*. Texto para discussão nº 34. Vitória: IJSN, 2011.

MARCHETTI, Dalmo dos Santos e PASTORI, Antônio. *Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário*. Rio de Janeiro: BNDES, 2006.

NETO, Carlos Alvarez da Silva Campos, et al. *Gargalos e demandas da infraestrutura portuária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras portuárias*. Texto para discussão nº 1423. Brasília: IPEA, out.2009.

ROCHA, Cláudia Bueno e MORATO, Renato Alves. *GESTÃO PORTUÁRIA: Análise Comparativa entre Modelos Internacionais e Propostas ao Modelo Atual Brasileiro*. FIPE.