

QUAL O DESENVOLVIMENTO DO COMPLEXO INDUSTRIAL DO SUPERPORTO DO AÇU APÓS 5 ANOS DE SUA IMPLANTAÇÃO?

Acadêmico: Mário Fernando Alves Amorim; mario.amorim@fatec.sp.gov.br
Orientador: Fabio Emmerich de Souza Mossini; fabio.mossini@fatec.sp.gov.br

Área do conhecimento: Administração de Setores Específicos.

Palavras-chave: Porto Açu; Petróleo; Infraestrutura logística

INTRODUÇÃO

A globalização gerou mudança na prática comercial e econômica, tanto no cenário nacional e no comércio internacional. Sendo fator preponderante para redefinir a geografia portuária de alguns países e, de acordo com Sirkin; Hemerling e Bhattacharya (2008), reforçam que após este evento houve a internacionalização do capital, abertura e ampliação dos mercados, ampliação das cadeias logísticas, assim como a diversificação dos produtos, o intercâmbio e a interdependência das economias nacionais com a criação dos blocos econômicos os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). Historicamente já passamos por ciclos econômicos com características semelhantes ao momento atual. E sempre que houve um aumento significativo na economia do país nota-se o colapso das estruturas e das cidades portuárias, principalmente nas questões de infraestrutura logística, agindo-se corretivamente de forma emergencial na reestruturação dos principais pontos logísticos, modernização dos portos e construção de ferrovias para aumentar o escoamento das commodities no complexo agroexportador. Conforme Coco e Silva (1999) a partir da década de 1990 o Brasil iniciou uma maior reestruturação da infraestrutura logística, voltada principalmente a área portuária. Devido a abertura econômica brasileira ficou evidente para que haja estabilidade econômica será necessário uma modernização e reformas no estado.

O estado do Rio de Janeiro sempre teve sua economia vinculada diretamente a exploração de petróleo na bacia de Campos, a região norte fluminense teve diversos incrementos econômicos nos últimos anos, devido aos investimentos para exploração do pós-sal e recentemente no pré-sal (BRANDÃO 2012). Contudo é notório que o dinamismo econômico se adiciona aos fluxos logísticos das mercadorias, principalmente por todo caminho percorrido, sendo primordial um planejamento e investimentos.

Com objetivo de orientar as indústrias cariocas e investidores na concretização das atividades a FIRJAN em 2011 elaborou um documento, Decisão Rio 2012-2014, demonstrando que o estado receberia investimentos na ordem de R\$ 211,5 bilhões neste período. Segundo o documento, apesar da importância de setores como petróleo e gás, construção naval, energia, siderurgia e automotivo são os investimentos em logística que se destacam. O setor responderá por R\$ 21,3 bilhões do total, valor 80,3% superior ao anunciado no período 2011-2013. Esses investimentos causarão enorme impacto na economia fluminense e servirão como importante alavanca para a atração de novos empreendimentos.

Contudo, diante as informações previamente analisadas o complexo Logístico Industrial do Porto de Açu se apresenta como uma grande contribuição para o modal aquaviário, pois inclui em seu complexo a indústria naval que tanto tem sofrido desgastes de investidores e perca de expressividade nacional, fomentado assim não só a construção dos navios como disponibilizando para a navegação de cabotagem, que também a muito tempo aguarda para ter a devida utilização, como um apoio significativo aos modais de transportes de cargas. Dessa forma o complexo portuário poderá contribuir, servindo de modelo para futuros investimentos. E para isso é necessário identificar e solucionar os principais entraves e desafios logísticos que o porto do açu possui e o que está sendo realizado para reverter estas dificuldades.

OBJETIVOS

O objetivo desse trabalho foi de analisar o desenvolvimento do CILPA (Complexo Industrial Logístico do Porto Açu) nos cinco anos após seu início de operação, com o primeiro recebimento de bauxita no Porto Açu em julho de 2014. Assim todas as contribuições que este complexo portuário poderá contribuir, servindo de modelo para futuros investimentos. Tanto nas diferentes frentes de atuação, assim

como na cabotagem, na geração de energia e gás. O que o CILPA tem a oferecer a região em seu entorno? Apontar quais os principais entraves e desafios logísticos o porto do açu possui e o que está sendo realizado para reverter estas dificuldades.

METODOLOGIA

De acordo com Fachin (2017), a pesquisa bibliográfica direciona o leitor sobre um determinado assunto, apresentando conhecimentos reunidos nas obras e publicações com lastro acadêmico e correlacionado ao tema estudado. Porém a pesquisa com finalidade científica determina um grau elevado de imparcialidade e objetividade. Conforme Severino (2014), a metodologia utilizada para o desenvolvimento deste trabalho se fundamentará em análises qualitativa e quantitativa, através da pesquisa científica e com base em pesquisas bibliográficas com um método mais rigoroso de verificação de dados adquiridos com o estudo e a contextualização textual.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

O Brasil vem ampliando sua participação mundial na exportação de petróleo, de acordo com os dados estatísticos da ANP e SECEX (Secretaria de Comércio Exterior). Em 2018, o Brasil exportou cerca de 410 milhões de barris de petróleo. Em contrapartida, no ano de 2019 a exportação subiu para mais 427 milhões de barris, um aumento considerável, reafirmando sua posição de destaque no mundo do petróleo (ANP/SDP/SIGEP, junho/2020).

O Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu (CLIPA) que opera desde 2014 é o único terminal privado do país capaz de operar com navios do tipo VLCC (Very Large Crude Carrier). Entre os anos de 2016 a 2019, foram exportados aproximadamente 132 milhões de barris de petróleo pelo porto do Açu, sendo que até o ano passado foram realizadas 132 operações das quais 31 foram em navios do tipo VLCC (PORTO DO AÇU – PORTO DE OPORTUNIDADES 2019).

Já em 2019, o terminal do Porto do Açu foi responsável por 15% das exportações da produção da Petrobras. De acordo com o SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo) a Petrobras assinou um aditivo no contrato com a Açu Petróleo, em parceria com a Prumo Logística, tendo como finalidade elevar o transbordo de petróleo no seu terminal privado no Porto do Açu, em São João da Barra (Rio de Janeiro). Em abril de 2020, a Petrobras bateu recorde de movimentação de granel líquido, sendo que neste período, 23% foram exportados pela Açu Petróleo.

Localizado no Sudeste, a região mais rica (responde por cerca de 54% do PIB nacional e mais de 50% do comércio exterior do país), produtiva e populosa do Brasil, o Porto do Açu é um destino global para investimentos, graças ao seu enorme mercado consumidor, recursos naturais abundantes, economia diversificada e enorme potencial de crescimento. O Porto de Açu tem se consolidado como principal polo do setor de óleo e gás do país, transportando cargas e ampliando a prestação de serviços para esse setor. Em entrevista, o CEO da Prumo - grupo multinegócios que desenvolve o Porto do Açu, Tadeu Fraga, declarou serem uma plataforma *one stop shop* onde oferecem diferentes possibilidades de negócios para todos os agentes do setor de O&G. “Somos origem na fabricação e movimentação de equipamentos e materiais para as operações marítimas, e somos destino do óleo e gás produzidos. Possibilitaremos também o processamento e a transferência do óleo e do gás, além da sua transformação e geração de maior valor agregado como no caso da geração de energia elétrica, o que permite o desenvolvimento de uma cadeia que vai muito além do óleo e gás” (PORTO DO AÇU 2020).

Contudo mesmo o complexo portuário com todas as qualificações operacionais e organização nos espaços e suas ocupações, atualmente este encontra-se com fragilidades e gargalos na infraestrutura de transportes. Principalmente por ser um porto de capital totalmente privado, possui pouco diálogo com os entes federais e municipais, tais como o PDZ e com o Plano Diretor Municipal, dificultando assim a elaboração de políticas públicas que forneçam capacidade operacional para ampliar o escoamento de cargas, seja por rodovias ou por ferrovias. E mesmo com os incansáveis esforços da Prumo Logística administradora do empreendimento em aumentar a abrangência do porto do Açu na exportação de grãos, ainda é tímida a sua participação e não houve um volume considerável, porém o que se prática em larga escala neste local é a exportação e importação de minérios e do petróleo (RANGEL 2012)

Conforme constatado no relatório na CNT (Confederação Nacional do Transporte) 2008, a infraestrutura de transporte brasileira disponível para o transporte de cargas é menor e possui baixa qualidade do que as existentes nos países em desenvolvimento e de grandes extensões territoriais, tais como Canadá, México e China. Principalmente no modal ferroviário, que possui menos da metade da densidade de transporte ferroviários que os países citados acima.

CONCLUSÕES

Após o desenvolvimento da pesquisa é possível concluir que os objetivos foram totalmente alcançados, pois o CILPA (Complexo Industrial Logístico do Porto Açu) teve um rápido crescimento e já se destaca tanto a nível nacional como internacional na movimentação de graneis sólidos e líquidos, principalmente o petróleo. Mesmo sendo um porto jovem foi estruturado para atuar como um hub port. Dessa forma é evidente que novos estudos devem ser realizados nos próximos anos para mensurar se o crescimento exponencial que até aqui podemos observar deste empreendimento de capital privado, se confirmará na próxima década. E se os principais gargalos logísticos e infraestruturas de transportes foram satisfatoriamente sanados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP, Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural, nº 119, julho 2020. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/arquivos/publicacoes/boletins-anp/producao/2020-07boletim.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021

BRANDÃO, C. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Editora FGV. 2012

CNT 2008 – Confederação Nacional do Transporte. **Transporte de Cargas do Brasil – Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do Brasil.** Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/transporte-de-cargas-no-brasil-ameacas-e-oportunidades-para-o-desenvolvimento-do-pais.htm>. Acesso em: 10 mar. 2021

COCCO, G; SILVA, G. (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999

FACHIN, O. Fundamentos da Metodologia Científica: Noções Básicas em **Pesquisas Científicas**. 6. Ed. São Paulo/SP: Saraiva, 2017

FIRJAN 2011. **Decisão Rio, Investimentos 2012-2014.** Disponível em:<http://www.firjan.org.br/decisaoport2012-2014/files/resumo_executivo_pt.pdf>. Acesso em 13 ago. 2021

PORTO AÇU 2019 - **PORTO DE OPORTUNIDADES 2019 pdf.** Acesso em 2 ago. 2021

PORTO AÇU 2020 – **IMPRENSA.** Disponível em: <https://portodoacu.com.br/porto-doacu-ira-receber-r-165-bilhoes-em-investimentos-nos-proximos-cinco-anos>. Acesso em 05 ago. 2021

RANGEL, H. Complexo Portuário do Açu: Impacto do empreendimento no **Município de São João da Barra. 2012.** Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade) - Universidade Cândido Mendes, Campos dos Goytacazes, 2012

SEVERINO, A. **Metodologia do Trabalho Científico.** 23ª Ed. São Paulo/SP: Câmara Brasileira do Livro, 2014

SIRKIN, H; HERMERLING, J; BHATTACHARYA, A. **A Globalidade a nova era da globalização: como vencer num mundo em que se corre com todos, por tudo e em toda parte.** Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2008

AGRADECIMENTOS

Honrosamente venho agradecer a magnífica oportunidade cedida a mim em participar e desenvolver este projeto de pesquisa PIBITI CPS/CNPq (Modalidade Iniciação Tecnológica – IT), na edição 2020/2021. Momento fantástico no qual se molda e incentiva os estudantes a se aprofundarem no mundo científico e a produzirem conhecimento acadêmico de qualidade e conteúdo a toda sociedade.

Sou grato ao meu orientador que incansavelmente não mediou esforços na orientação desta pesquisa, sempre direcionando e apoiando a manter o foco no tema estabelecido, apresentado uma metodologia científica apropriada.