

6. Conclusão

Os objetivos desta dissertação eram analisar a relevância da delimitação das zonas de influência portuária; levantar as metodologias para a identificação dessas áreas; e aplicar metodologias para analisar a *hinterland* de um porto localizado na região sul do Brasil com o auxílio de sistemas de informação geográfica.

O ambiente competitivo em que os portos estão contextualizados exige o correto planejamento do desenvolvimento portuário de forma a que os portos ofereçam infra-estrutura e serviços adequados a esta realidade. Isso pode ser visto a partir da utilização dos contêineres como ferramenta de transporte, que os levou a uma posição frágil na cadeia de transporte aquaviário, dado o crescente poder de mercado das empresas de navegação mundiais e à própria logística de transporte dos contêineres, marcada pela utilização de *megacarriers* que aportam em poucos portos *hub*, concentradores de cargas, alimentados por linhas *feeder* de menor porte.

A delimitação de *hinterlands* portuárias é de grande relevância na medida em que essa delimitação, bem como a análise de sua natureza e extensão, são necessários para o correto planejamento portuário, principalmente por parte das autoridades portuárias. A delimitação das áreas de influência leva ao conhecimento do mercado atual e potencial do porto e, conseqüentemente, à identificação de suas necessidades para a melhoria no atendimento de seus clientes e para a atração de novas cargas para o porto.

As pesquisas, as referências bibliográficas e o estudo de caso apresentados neste trabalho mostram que o conceito de *hinterland* pode e deve ser utilizado.

Baseado nas revisões bibliográficas, as transformações ocorridas no setor marítimo portuário com a containerização da carga geral e com o desenvolvimento de redes de transporte intermodal nos países desenvolvidos, principalmente, diminuíram sensivelmente a posição do porto como operador monopolista de cargas de uma determinada região. As regiões geográficas de múltipla influência predominam.

Com base no estudo de caso realizado nesta dissertação observou-se que as áreas de múltipla influência ainda não são uma realidade para o caso do porto de Rio Grande. Verificou-se, nos anos analisados, que este porto domina o mercado do Estado do Rio Grande do Sul, com *market share* superior a 80% e os demais portos da região sul do Brasil movimentam cargas deste estado apenas marginalmente.

Provavelmente, a análise de portos como os de Itajaí e São Francisco do Sul e, até mesmo o de Santos, poderá revelar resultados diversos dos encontrados em Rio Grande, mostrando a importância das áreas de múltipla influência para esses portos.

As pesquisas bibliográficas e o estudo de caso mostram que o conceito de *hinterland* ainda é de extrema importância para o planejamento portuário. Tanto em situações de grande concorrência entre portos, como em casos onde um porto domina o seu mercado de atuação, a utilização desse conceito é válida.

O estudo das metodologias para a delimitação de *hinterlands* portuárias mostrou que, apesar da discussão na literatura especializada acerca deste tema ser escassa, portos e empresas de consultoria vêm utilizando este conceito e formando metodologias próprias para sua delimitação e conhecimento, o que permite às autoridades portuárias a elaboração de planos de desenvolvimento portuários. Nesta dissertação foram identificadas diversas metodologias para esta delimitação, que foram classificadas, pelo autor, em metodologias que visam a identificação do mercado de um porto, e metodologias que visam delimitar a *hinterland* potencial de um porto.

O estudo de caso realizado nesta dissertação analisou, para o estado do Rio Grande do Sul, o mercado de atuação do porto de Rio Grande por meio da combinação de duas metodologias levantadas na bibliografia (Morgan, *apud* Degrassi (2001) e McCalla (1999)) e com uma de elaboração própria. A delimitação das *hinterlands* do porto de Rio Grande foram visualizadas em mapas geo-referenciados, elaborados por meio da utilização do programa computacional *ArcView*.

A delimitação da *hinterland* do porto de Rio Grande como ferramenta de análise de seu mercado, tanto pontualmente quanto evolutivamente, mostrou-se importante no sentido de permitir a identificação da sua área de atuação, e também do seu potencial de expansão e atração de cargas, o que possibilita o

planejamento estratégico para enfrentar a competição pelos novos mercados identificados e, principalmente, para a manutenção dos clientes já conquistados, como forma de desenvolvimento sustentável do porto.

Observou-se a partir do estudo de caso que o porto de Rio Grande é o porto predominante nas exportações de contêineres dos municípios gaúchos, existindo, contudo, ainda a possibilidade de expansão de sua atuação em alguns municípios do estado. O estudo mostrou ainda, por meio da análise do *market share* do porto em cada município gaúcho, que a grande maioria dos municípios do Estado compõe a *hinterland* primária, o que confirma a importância do porto de Rio Grande para os municípios gaúchos, verificada anteriormente.

A análise das áreas de influência do porto de Rio Grande em dois anos distintos não mostrou significativa modificação no que se refere às conclusões alcançadas, o que permite dizer que o porto está, no momento, consolidado como principal ponto exportador de cargas do estado. Verificou-se que a movimentação de contêineres no porto (127%) acompanhou o crescimento da exportação de contêineres no Estado (124%), apresentando um pequeno ganho percentual em termos de *market share*. Ressalta-se que, apesar desse pequeno ganho, o crescimento da quantidade movimentada mostra o aumento da importância do porto de Rio Grande como importante canal de exportação dos municípios gaúchos.

O uso do programa computacional *ArcView*, como ferramenta SIG, foi de fundamental importância para o desenvolvimento dos estudos, uma vez que possibilitou a visualização, de forma geo-referenciada, das zonas de influência do porto analisado.

A realização deste estudo compreendeu a análise da zona de influência do porto de Rio Grande, considerando a movimentação de contêineres dos municípios do estado do Rio Grande do Sul. Esta delimitação de escopo, apesar de adequada aos objetivos propostos nesta dissertação, limita o conhecimento da *hinterland* do porto, que pode abranger municípios não localizados no Estado do Rio Grande do Sul.

O estudo se limitou à movimentação de contêineres exportados, sem envolver qualquer outro tipo de carga movimentada pelo porto analisado, que configuram importante fonte de receita. Adicionalmente, não foram considerados

os contêineres importados, que apesar de representarem parcela reduzida do movimento total do porto analisado.

Como sugestões de pesquisas futuras é possível citar:

- Estudo da *hinterland* do porto de Rio Grande, considerando a movimentação de contêineres com origem em municípios localizados em outros estados, com o objetivo de delimitar a zona de influência completa do porto.
- Realização de estudo análogo ao realizado nesta dissertação, contudo, considerando os contêineres importados.
- Realização do estudo considerando a movimentação de cabotagem.
- Análise da *hinterland* das demais cargas movimentadas pelo porto;
- Estudo e / ou inclusão de outros portos especializados na movimentação de contêineres, que possibilite a delimitação de áreas de concorrência direta entre portos (zonas de múltipla influência).