

Relato Geral

Durante o período de 12 de outubro de 2015 a 21 de novembro de 2015 tive a oportunidade de participar, enquanto colaborador da Empresa Maranhense de Administração Portuária-EMAP, empresa pública que administra o Porto do Itaqui, em São Luís/MA, do curso *Strategic Port Administration and Management*, realizado no Japão, a convite da Agência Japonesa de Cooperação Internacional (*Japanese International Cooperation Agency – JICA*).

Durante o citado período fui acomodado nas instalações da JICA na cidade de Yokohama (foto 1), localizada a 30 minutos de metrô do centro de Tokyo e cerca de 1 hora de carro. Além de possuir acomodações para participantes do curso, a JICA Yokohama possui diversas salas de treinamento, auditório, museu, restaurante, centro de convivência, sala de jogos, quadra de tênis, dentre outras facilidades para garantir a estadia de participantes de todos os lugares do mundo em cursos que variam de 2 semanas a mais de 1 ano.

O curso *Strategic Port Administration and Management* (Administração e Gerenciamento Estratégico Portuário) é realizado pela JICA há mais de 60 anos e esse ano teve a coordenação geral da Sra. Ando Yoko. Além disso, o curso é realizado em parceria com o OCDI, *The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan*. Fundado em 1976 o OCDI é um instituto não governamental que realiza vários tipos de atividades, entre eles estudos e pesquisas para o desenvolvimento de portos em países em desenvolvimento.

Todo o programa é ministrado em inglês (traduções consecutivas do japonês para o inglês eram feitas quando o palestrante não dominava o idioma americano) e assistido por outras duas coordenadoras auxiliares de treinamento: Sra. SOMA e Sra. KIKUCHI.

Dentre os objetivos do curso destaco: obter uma compreensão e tornar-se capaz de explicar a situação nos portos ao redor do mundo e formular planos de ação que cobrem questões globais relacionadas com os portos e iniciativas sustentáveis.

Participaram do curso 18 pessoas (foto 2). Eu, como representante do Porto do Itaqui, era o único brasileiro, além de 2 representantes do Egito e de Papua Nova-Guine, totalizando 16 nacionalidades diferentes (Brasil, Cambódia, Costa do Marfim, Egito, El Salvador, Gabão, Indonésia, Irã, Quênia, Madagascar, Marrocos, Mianmar, Papua Nova-Guiné, Filipinas, África do Sul e Vietnã)

Ao final do programa, os participantes do curso formularam um plano de ação viável para abordar as questões estratégicas relacionadas com a gestão portuária.

A metodologia do curso abordou conteúdo teórico e prático, aliando palestras conceituais e visitas em diversos portos e instituições japonesas. As palestras teóricas foram realizadas nas instalações da JICA Yokohama, do OCDI, bem como durante as visitas técnicas realizadas aos portos e instituições.

Durante os primeiros dias do programa realizado na JICA Yokohama foram feitas apresentações dos participantes do curso, coordenadores e coordenadores auxiliares; palestras sobre o introdutório do Programa (duração, metodologia, objetivos etc.); palestras específicas sobre o Japão, tais como cultura, sociedade, história, política e econômica.

Ao final dos dois primeiros dias foi oferecido aulas de japonês básico aos participantes do curso.

Além disso, no início do programa os participantes tiveram a oportunidade de, individualmente, terem uma sessão de consultoria de 25 minutos com dois especialistas portuários, Senhor Tatenô (consultor marítimo) e Senhor Masuda (pesquisador visitante do OCDI), para melhorar o *Country Report* (relatório do país) e *Action Plan* (plano de ação) preparados pelos participantes e enviados 15 dias antes do início do curso a JICA, conforme exigência do manual do Programa. Antes da apresentação do Plano de Ação, ao final do programa, também foi oferecida a consulta aos especialistas supramencionados.

Ao final da primeira semana do programa, a JICA ofereceu uma cerimônia formal de abertura do curso onde a representante da África do Sul foi escolhida para falar em nome da turma.

A partir da segunda semana do curso iniciaram as palestras específicas sobre portos e as apresentações dos relatórios dos países. Durante a manhã do dia 20/10, iniciou-se as apresentações dos relatórios dos países participantes (foto 3).

Problemas com infraestrutura portuária tais como berços, armazéns, acesso etc., óbices na infraestrutura marítima como profundidade da linha de berço e canais de acesso, quebra-mares, sinalização náutica etc., elaboração de uma política portuária mais robusta etc., foram os principais fatores comuns nas apresentações dos participantes.

Com relação as palestras, onde foi possível conhecer a realidade japonesa, ministrada por representantes governamentais, de autoridade portuárias, bem como por representantes de empresas e da academia, destaco aquelas com os temas: manutenção e equipamentos portuários, estatística e análise de demanda de carga, meio ambiente e tecnologia da informação e comunicação. O compartilhamento da experiência japonesas com os participantes foi muito proveitosa.

Certamente, o ganho com o repasse da experiência japonesa na teoria e na prática, esta última por meio da visita aos portos, aliado ao pleno contato de pessoas de outros países que vivem, diariamente, a realidade portuária, foi de uma riqueza ímpar.

A partir dos questionamentos colocados pelos participantes durante as palestras bem como durante as apresentações do *Country Report* e dos Planos de Ação, foi possível identificar problemas que enfrentamos em comum e com isso obter recomendações para a mitigação/eliminação dos mesmos.

Fomos 18 participantes do curso de *Strategic Port Administration and Management* de 16 nacionalidades diferentes que representamos os governos e as autoridades portuárias de diferentes culturas, línguas, hábitos, mas como uma coisa em comum: o desejo de ser capaz de

proporcionar melhores condições de vida, através do desenvolvimento econômico, para aqueles que fazem a diferença em nossas vidas: nosso povo.

Durante todo o programa tivemos a oportunidade de aprender mais sobre o Japão e o país de cada participante. A conclusão que podemos chegar é que os nossos problemas (tais como as políticas portuárias, dragagens, canal de acesso, infraestrutura, regulação, planejamento, investimentos e captação de recursos, para dizer o mínimo) são nada frente que o Japão fez durante a guerra pós para se reconstruir.

Durante o período de reconstrução do Japão é sabido que muitos não acreditavam que o país poderia se recuperar tão rapidamente. Mas ele conseguiu. Acreditando e investindo na qualidade de seu recurso mais importante: o seu povo.

É com este espírito de superação, inspirado pelo povo japonês, que voltamos para casa com soluções criativas para o nosso desenvolvimento.

E para resolver os obstáculos ao nosso desenvolvimento, acreditamos que devemos ser "combinativos", ou melhor dizendo, precisamos combinar as soluções existentes e ser inovadores como os japoneses foram e são. Por exemplo, os japoneses melhoraram o desenvolvimento de tecnologia dos EUA para promover a indústria do automóvel; melhorou a indústria do asfalto a partir de técnicas da Europa; e desenvolveu os fogos de artifício que foi criado na China; entre centenas de outras coisas.

Nós não precisamos reinventar a roda. A experiência e o conhecimento foi nos posto. Vamos tirar proveito desta para desenvolver nossa região.

Estou muito grato por ter a oportunidade de aprender com a experiência japonesa. Eu também gostaria de agradecer, além da JICA, a todos os funcionários do MLIT, OCIDI e JOCA e pela calorosa recepção nos foi dada a partir do aeroporto, bem como pelas palestras e o apoio que nos deram até o final do programa.

Relato da visita aos Portos

A visita aos portos iniciou no dia 22/10, com o Porto de Yokohama, e findou-se no dia 16/11, no porto de Yokosuka. Todas as visitas ocorreram conforme a programação.

Porto de Yokohama

Durante a visita ao Porto de Yokohama, tive a oportunidade de discursar em nome da turma para os representantes da Autoridade Portuária do Porto de Yokohama. A íntegra do discurso pode ser encontrada no anexo I do presente relatório.

O Porto de Yokohama possui 166 anos. O famoso píer de passageiros atual passou a ser dedicado para recebimento de navios de cruzeiro a partir dos Jogos Olímpicos de Tóquio em 1964. A área hoje, localizada em Minato Mirai, é um atrativo turístico na cidade.

A maioria das instalações no Porto de Yokohama localizam-se em áreas de aterro/artificiais. O Porto de Yokohama é voltado para exportações, recebendo dessa forma contêineres vazios, enquanto que o Porto de Tóquio é voltado para importações, recebendo contêineres cheios.

Porto de Tóquio

No Porto de Tóquio (foto 4), os navios que chegam de portos da Ásia atracam pela manhã e saem à noite. Para navios provenientes da Europa, o tempo de estadia é de cerca de 2 dias. Existem 3 grandes terminais para movimentação de contêineres no porto de Tóquio: Oi Container Terminal, Aomi Container Terminal e o Shinagawa Container Terminal.

O MOL Terminal localizado no Aomi contêiner Terminal possui quatro berços de atracção e portainers com movimentação média de 35 contêineres por hora, 300 contêineres por dia e 45 mil contêineres movimentados por mês.

Além disso, tivemos a oportunidade de conhecer a sistemática de acesso de caminhões aos terminais de contêineres do Porto de Tóquio ao Aomi terminal.

Yokosuka

Durante a visita à cidade de Yokosuka, tivemos a oportunidade de conhecer o PARI (Instituto de Pesquisa de Portos e Aeroportos) e o NILIM (Instituto Nacional de Terras e Gestão de Infraestrutura), no dia 02/11, e um dos terminais portuários da cidade, bem como o Vessel Traffic System – VTS (controle de tráfego de navios), no dia 16/11.

O PARI (Port and Airport research Institute) é uma instituição administrativa independente, sob o Ministério da Terra, Infraestrutura, Transporte e Turismo do Governo Japonês. O instituto realiza pesquisas sobre a construção e manutenção de portos e aeroportos localizados ao longo das linhas costeiras e oceanos do Japão.

O NILIM (National Institute for Land and Infrastructure Management) realiza pesquisas para ajudar o Ministério da Terra, Infraestrutura, Transportes e Turismo para planejar e propor suas políticas de tecnologia e aumentar o grau de satisfação dos cidadãos japoneses.

Em Yokosuka visitamos também o Centro de Controle de Navios (VTS Center) onde, basicamente, são controladas as saídas e as entradas de cerca de 500 navios por dia na baía de Tóquio.

Por fim, realizamos uma visita à área do Porto de Yokosuka que não possui terminal de containers. A área do terminal de SHINKO (mais próximo terminal da cidade) dedicado à exportação de carros da fábrica da SUBARU localizada em GUNMA, onde são levados por caminhão até o cais do Porto, que possui cerca de 44 mil m² de pátio de armazenagem e 17 mil m² de área para carga/descarga.

Porto de Nagoya

O Terminal TCB, no Porto de Nagoya, foi o primeiro terminal de container automático do mundo. Com 6 portainers movimenta cerca de 30 containers por hora cada. AVGs, ou guias automáticos de veículos deslocam o contêiner para o local de armazenagem ou para a beira do cais, para posterior embarque. Movimentou 500 mil TEUs em 2014 com uma capacidade de 750 mil containers/ano e uma demanda prevista para 1 milhão de containers. A modelagem de investimentos para o Porto de Nagoya segue conforme abaixo:

- Superestrutura: iniciativa privada
- Berços e canais de acesso: governo nacional
- Pátios e retroáreas: governo local

Com uma zona industrial ao fundo, o Porto de Nagoya é orientado para a exportação de automóveis, componentes de aviação e equipamentos industriais. Com 218 berços divididos entre públicos e privados. No geral, a baía do Porto de Nagoya sofre o assoreamento causado pelo deságue dos rios afluentes o que gera despesa significativas com dragagem. Por esse fato é um porto totalmente artificial em termos de profundidade, tendo seu futuro a ser expandido na parte sul, menos rasa.

Em 2014 movimentou 207 milhões de toneladas sendo. Anualmente, exporta cerca de 1,4 milhão de carros e o terceiro colocado em movimentação de contêineres com 1,7 milhão movimentado em 2014, atrás de Tóquio e Yokohama. Entretanto, em valor adicionado de carga, o Porto de Nagoya é o número 1 do Japão com mais de 17 trilhões de yens movimentados.

A Nippon Steel foi atraída para Nagoya em virtude da infraestrutura portuária já existente. Hoje é uma empresa chave que agrega e atrai diversas outras para aquele território.

Osaka Bay - Phoenix Project

Em Osaka visitamos o projeto Bay Phoenix (foto 5). Trata-se de um trabalho de utilização de 10% do lixo doméstico e 3% do lixo industrial que após incinerado passa a servir para projetos de aterro. Para 1kg de lixo incinerado, 100g é aproveitado.

Existem hoje 9 bases onde as cinzas do lixo é coletado e então levado de barco para as áreas de aterro na baía de Osaka que possui hoje 4 áreas de aterro.

A recuperação de uma área off-shore hoje utilizando esse processo pode levar até 10 anos. Para o projeto de Osaka, de 95 hectares, são utilizado 20 caminhões de 10 toneladas cada, para o transporte das cinzas com um investimento de 10 bilhões de yens, sendo 4,5 bilhões em equipamentos e 115 milhões de yens por anos em investimento de tratamento de água para o projeto.

Na oportunidade, visitamos também o terminal de passageiros do Porto de Osaka, que além de escalas para outras cidade do JApao, possui rotas para cidades da Coreia do Sul.

Oita

Em Oita visitamos as instalações da Mitsui Engenharia e Estaleiro. Em 2003, a fábrica da Mitsui em Oita iniciou a fabricação de guindastes. Na oportunidade visitamos in loco a fábrica de portainers e de transteiners (RTG) que são exportados, em sua maioria, para países do sudeste asiático e alguns países africanos.

Hakata Port

O Porto de Hakata é muito próximos dos mercados asiáticos como China e Korea. Possui a característica de ser um porto mais importador do que exportador. Pneus da fábrica da Bridgestone e outros artigos automotivos a Toyota correspondem a cerca de 50% dos bens manufaturados exportados. Artigos para apoiar a indústria da região e área de influência, bem como artigos pessoas tais como mobiliário, utensílios domésticos, comida e trigos, por exemplo, contabilizam como a mais larga proporção de bens importados do Porto de Hakata.

ANEXO I - DISCURSO DURANTE VISITA A AUTORIDADE PORTUÁRIA DE YOKOHAMA

Ladies and Gentleman, ohayo gozaimasu,

On behalf of the class of Strategic Port Management and Administration I would like to greet Ms. Rumi Kurita, Director of Port Promotion Department of Port and Harbor Bureau, City of Yokohama, on behalf of all officials and staff present here for the opportunity given to us to visit the Port of Yokohama. Ms. Kurita, thank you very much.

I would also like to thank all the staff of the MLIT, OCIDI, JOCA and JICA for the warm welcome gave to us from the airport as well as for lectures and the support you have given us so far. Thank you.

We are 18 participants in the course of Strategic Port Management and Administration from 16 different nationalities. Now, I would present them. (Brazil, Cambodia, Cote d'Ivoire, Egypt, El Salvador, Gabon, Indonesia, Iran, Kenya, Madagascar, Morocco, Myanmar, Papua New Guinea, Philippines, South Africa and Viet Nam)

So, we are 18 participants representing governments and port authorities of different cultures, languages, habits, but as one thing in common: the desire to be able to provide better living conditions, through economic development, for those who make a difference in our lives: our people.

During these firsts 9 days here we had the opportunity to learn more about Japan and the country of each participant's through the presentation of the country report made yesterday and the day before yesterday on OCIDI facilities. The first conclusion we can get is that our problems (such as port policies, dredging, access channel, infrastructure, regulation, planning, investments and fund raising, to say the least) are nothing ahead what Japan did during the post war to rebuild.

During Japan's rebuilding period it is known that many did not believe that the country could recover in so quickly way. But you did. Believing and investing in the capacity of its most important resource: its people.

It is with this overcoming spirit, inspired by the Japanese people, who we hope to return home with creative solutions for our development.

And to address the obstacles to our development, we believe that we should be “combinative”, or better saying, we need to combine existing solutions and be innovative as the Japanese were. For example, Japanese people improved the technology development in the US to promote automotive industry; improved the asphalt industry from the European; and developed the fireworks that was created in China; among hundreds of others things.

We do not need to reinvent the wheel. The experience and the knowledge are here just in front of us. Let's take advantage from this to develop our region.

We are all here starving for knowledge and very thankful to have the opportunity to learn from the Japanese experience.

Like one of our friends told, the real part of the course will start from today. It will be a pleasure.

Thank you all very much in advance for your support to and patient.

Artur Thiago Costa

Representant of Brazil

ANEXO II – FOTOS



Foto 1: Sede da JICA Yokohama



Foto 2: Os 18 participantes do curso *Strategic Port Administration and Management*



Foto 3: apresentação do *Country Report* do Porto do Itaqui nas instalações da OCDI, em Tóquio



Foto 4: Visita ao Porto de Tóquio



Foto 5: visita ao projeto de aterro da Phoenix Bay, em Oita.