

Nelson Fernandes Felipe Junior

Departamento de Geografia da Universidade Federal de Sergipe (UFS),

Campus de São Cristóvão

nelfelipejr@hotmail.com

As estratégias competitivas do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) em Sergipe: circulação do capital e fluxos de mercadorias

Resumo

O transporte marítimo contribui com o escoamento de mercadorias no espaço e permite articular diferentes regiões e países, sendo importante para o desenvolvimento econômico. Sergipe apresentou maior inserção econômica em âmbito regional e nacional na última década, todavia, possui um setor portuário pouco dinâmico que prejudica os fluxos, as redes e o efeito multiplicador interno. Diante desse contexto, busca-se realizar uma análise setorial e, em especial, das estratégias competitivas do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado no município de Barra dos Coqueiros/SE.

Palavras-chave: setor portuário, transporte marítimo, estratégias competitivas.

Abstract

THE COMPETITIVE STRATEGIES OF MARITIME TERMINAL INÁCIO BARBOSA (TMIB) IN SERGIPE: CAPITAL CIRCULATION AND GOODS FLOWS

Shipping contributes to the flow of goods in space and allows articulate different regions and countries, is important for economic development. Sergipe presented greater economic integration at the regional and national levels over the past decade, however, has a little dynamic port sector that affect the flows, the networks and the internal multiplier effect. In this context, we seek to carry out a sectoral analysis and in particular the competitive strategies the Maritime Terminal Inácio Barbosa (TMIB), located in county Barra dos Coqueiros/SE.

Key-words: port sector, maritime transportation, competitive strategies.

1. Introdução

O transporte marítimo não representa um fim em si mesmo, ou seja, é um meio de servir a outros objetivos e outras demandas (FROMM, 1968). A atividade produtiva é, em parte, dependente do transporte marítimo para conquistar mercados externos (acumulação e reprodução do capital), ao passo que a cabotagem tem como objetivo principal subsidiar a cadeia de suprimentos interna. O sistema de transportes e, em especial, o modal marítimo é, por um lado, um reflexo da economia regional/nacional e, por outro, um fator que impulsiona o desenvolvimento. O transporte marítimo de cargas é subsidiário à produção e, ao mesmo tempo, importante para completar a rotatividade do capital (MARX, 2005).

Os portos, os terminais privados, o transporte marítimo e as estratégias logísticas exercem influência na movimentação de cargas e na circulação do capital. Quanto mais rapidamente circula o capital, ou seja, quanto maior é a sua velocidade de rotação, menor é a estocagem de cargas e maior é a acumulação (MARX, 2005). Portos e terminais modernos atraem mercadorias de importação e exportação, gerando reflexos macroeconômicos positivos em âmbito regional.

Com a reestruturação produtiva, as tecnologias ligadas à circulação, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização logística, têm-se intensas repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria latente (MARX, 2005).

Apesar das condições naturais existentes, a cabotagem é pouco utilizada em Sergipe e no Brasil. O transporte marítimo de longo curso (internacional), por sua vez, é responsável por grande parte das compras e vendas externas do país – em 2014, as exportações via marítima representaram 96% do total e as importações 89%.

Diante disso, busca-se analisar as principais estratégias competitivas e a participação do capital privado a partir da década de 1990 bem como os principais gargalos que prejudicam o setor portuário de Sergipe, gerando impactos negativos na economia, na sociedade, na geração de empregos e renda, nas interações espaciais e no desenvolvimento regional.

2. Fixos portuários e circulação do capital

Ao reduzir o tempo gasto na circulação, aumenta-se a velocidade da reprodução do capital, o funcionamento dos meios de produção será potencializado, eleva-se a produtividade e há incremento na extração de mais-valia (MARX, 2005). Os avanços ligados ao setor portuário e ao transporte marítimo (logística, comunicações, instalações e tecnologias) permitem o escoamento de cargas em menos tempo e com maior segurança, por conseguinte, há baixo risco de perda dos produtos, prejuízo por parte dos produtores e atraso na entrega dos bens.

O Estado possui função relevante no que tange ao incremento (ou não) do processo de circulação do capital e de desenvolvimento econômico, já que a expansão das infraestruturas de transporte, comunicação e energia (destaque para o fomento da intermodalidade, dos portos e do transporte marítimo), as políticas setoriais e outros fatores são importantes para acelerar a rotatividade do capital e satisfazer as demandas econômicas e sociais (MARX, 2005; RANGEL, 2005).

Através das inversões estatais, o poder público condiciona os investimentos privados de duas formas: a) imediatamente: é resultado dos atrativos gerados a partir dos investimentos em infraestruturas (transportes, energia etc.), sendo representado pelos investimentos produtivos; b) indiretamente: pela ação que seus gastos, mais os gastos privados, exercem sobre a demanda. A influência sobre a demanda total (inversões, reinvestimentos e consumo) é acelerada e se multiplica (RANGEL, 2005). Assim, por exemplo, quando há investimentos em um porto, estimulam-se as inversões do capital privado e, conseqüentemente, são gerados empregos e renda.

O sistema portuário e marítimo brasileiro é caracterizado pela desregulamentação, bem como pela existência de oligopólio estrangeiro, sendo intensificado pela legislação neoliberal criada na década de 1990 (Lei 8.630/93 – Lei dos Portos), mitigando a reserva de mercado para os armadores nacionais e abrindo o setor para o grande capital estrangeiro. Os principais armadores que atuam nos portos e terminais do país são: Hamburg Süd (Alemanha), Maersk (Dinamarca), Mediterranean Shipping Company (MSC) (Itália/Suíça), Aliança (pertence à Hamburg

Süd, Alemanha), CMA/CGM (França), Mitsui/OSK Lines (Japão), Cosco (China), Evergreen (Taiwan), China Shipping (China) e Hyundai (Coreia do Sul).

A logística privada e as infraestruturas possuem uma relação de coexistência, contudo, possuem significados distintos. Em muitos casos, as estratégias logísticas atenuam os pontos de estrangulamento existentes no sistema de transportes, sem que isso represente melhorias nos fixos. Assim, adotar novas rotas – mais curtas, com maior fluidez e com melhores condições de tráfego e sinalização – influencia os custos de transporte e garante maior segurança às mercadorias.

No caso de Sergipe e do Brasil há um predomínio das estratégias logísticas de otimização do deslocamento no espaço sem haver alterações na malha viária, ou seja, ocorrem, por exemplo, mudanças de rotas e percursos, todavia, as deficiências infraestruturais permanecem intensas no território. Ainda que avanços relativos tenham ocorrido na última década, ainda são insuficientes as inversões públicas e privadas no setor de transportes em Sergipe, principalmente no que tange à intermodalidade (tabela 1).

Tabela 1
PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS NO TRANSPORTE DE CARGAS EM SERGIPE, 2014 (PORCENTAGEM)

Modais	Total
Rodoviário	88,7
Ferroviário	-
Hidroviário	6,2
Outros	5,1

Fonte: Ministério dos Transportes, 2015.

Há um grande predomínio do modal rodoviário no transporte de cargas em Sergipe (tabela 1). O processo de desenvolvimento foi subsidiado pelo escoamento das mercadorias através de caminhões. No estado de Sergipe houve, sobretudo a partir da década de 1970, um sucateamento do modal ferroviário e uma concentração exacerbada dos fluxos nas rodovias.

Existe uma contradição no contexto econômico sergipano e brasileiro, qual seja: por um lado, há a valorização das exportações de *commodities* e, por outro, a deterioração de parte das infraestruturas de transportes (apesar dos investimentos recentes do Governo Federal, do Governo Estadual e do

Programa de Aceleração do Crescimento – PAC). O escoamento de mercadorias, muitas vezes, ocorre a partir de vias precárias e de infraestruturas obsoletas. Diante disso, é necessário aumentar a participação dos modais ferroviário e hidroviário no transporte de produtos em Sergipe e no Brasil.

O transporte possui a função de satisfazer as demandas corporativas e humanas e agrega valor às mercadorias. O sistema de transportes e, em especial, o modal marítimo é fundamental para completar o ciclo de rotação do capital, visto que os produtores de bens primários e industriais dependem dos meios e das vias para escoamento das mercadorias dos centros de produção até os mercados consumidores. Os portos, os terminais e o transporte marítimo são resultantes da combinação dos fatores naturais (curso fluvial/mar/oceano), econômicos (produção, distribuição e demanda), políticos (investimentos infraestruturais) e humanos (consumo).

No que tange o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado no município de Barra dos Coqueiros/SE, este deve ser entendido como um complexo intermodal e componente (nó) da cadeia de distribuição internacional de mercadorias. A expansão dos portos públicos e dos terminais privados (caso do TMIB) gera reflexos na produção, no comércio, nos serviços e na geração de empregos e renda.

A formação de redes marítimas (cabotagem e longo curso) é basilar para o processo de reprodução do capital. O tempo de rotação do capital é acelerado com a otimização do sistema de transportes e, em especial, do modal marítimo, mediante a utilização de navios e contêineres modernos, rapidez e eficiência no transbordo das cargas, vias de acesso fluidas aos portos litorâneos, utilização da intermodalidade, grande profundidade para atracação de navios cargueiros etc. A expansão do setor portuário e do transporte marítimo é essencial para fomentar o comércio exterior, as trocas inter-regionais, a produção, os serviços e o desenvolvimento regional.

Em relação às obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no estado de Sergipe (tabelas 2 e 3), destaca-se a duplicação da BR-101, sendo relevante para o aumento da fluidez, para as interações espaciais e para o efeito multiplicador interno. As concessões de trechos à Engenharia do Exército elucidam avanços nas obras em comparação às concessões a empresas privadas (principalmente em relação à rapidez e ao término das construções).

Tabela 2

INVERSÕES DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) E DO PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA EM SERGIPE (2011-2014)

PAC	Milhões de reais
Transportes	992,06
Energia	4.399,02
Urbano	150,43
Outros	625,68
Minha Casa, Minha Vida	2.336,90
Total	8.504,08

Fonte: Ministério do Planejamento – PAC, 2015.

Tabela 3

INVESTIMENTOS DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) NO SETOR DE TRANSPORTES EM SERGIPE (2011-2014)

Modais	Milhões de reais
Rodovias	987,86
Ferrovias	-
Portos	-
Hidrovias	-
Aeroportos	-
Equipamentos para rodovias vicinais	4,20
Marinha mercante	-
Total	992,06

Fonte: Ministério do Planejamento – PAC, 2015.

Importantes investimentos federais ocorreram em Sergipe, principalmente entre 2010 e 2014, com o objetivo de qualificar os fixos no território (tabelas 2 e 3). A redução dos pontos de estrangulamento e a mitigação das desigualdades intra e inter-regionais demandam maiores inversões, sobretudo, nas regiões menos dinâmicas. Avanços, nesse sentido, foram observados na última década, visto que a expansão de obras e a aquisição de recursos públicos federais por estados e municípios, especialmente do Nordeste e do Norte do país, foram fundamentais para dinamizar relativamente espaços periféricos dentro do território brasileiro.

Entre 2011 e 2014, todas as inversões em transportes no estado de Sergipe se concentraram no modal rodoviário, assim, infere-se que as ferrovias e o setor portuário continuarão apresentando os gargalos que prejudicam a modernização setorial e o desenvolvimento regional. Fomentar a dinâmica portuária é essencial para impulsionar o efeito multiplicador interno, os fluxos de cabotagem e longo curso e as interações espaciais. Ademais, seria interessante estimular a indústria naval em Sergipe (estaleiros), gerando reflexos positivos no emprego e na renda. Há uma demanda potencial no estado, principalmente em relação às atividades da Petrobras (petróleo, gás natural e derivados).

3. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB): fluxos de cargas e estratégias competitivas

A quinta revolução logística desponta no contexto da terceira revolução industrial e tecnológica (meio técnico-científico-informacional) e se caracteriza pela relação entre as telecomunicações e a informática (infovias, telemática, redes fluidas etc.) (década de 1990). As inovações, por sua vez, são responsáveis pela expansão dos fluxos em larga escala e pela integração do mercado global diante do contexto de internacionalização econômica e financeira. Soma-se, ainda, a reestruturação da lógica produtiva e da gestão com o objetivo de aprimorar as atividades de distribuição e estocagem de mercadorias. Assim, as estratégias logísticas são imprescindíveis para a otimização das operações desempenhadas pelas empresas, com o intuito de aumentar a competitividade em âmbitos nacional e global (SILVEIRA, 2009). Mudanças importantes são verificadas no setor portuário e marítimo brasileiro, principalmente nas duas últimas décadas, com ênfase aos modernos equipamentos e aos sistemas automatizados e informacionais.

Além dos modernos meios e vias de transportes, tem-se uma gestão logística eficiente no contexto da quinta revolução logística. As redes e os fluxos, presentes no âmbito econômico, financeiro e social, bem como as estratégias competitivas, são fundamentais para se compreender o atual estágio do processo de produção, distribuição, troca e consumo. Inserido

nesse contexto, o setor portuário e marítimo brasileiro apresenta relevantes transformações nas duas últimas décadas, com destaque para a modernização dos portos e terminais, a difusão da utilização dos contêineres (têrnicos, maiores, flexíveis etc.), a importância da intermodalidade, o Sistema de Posicionamento Global (GPS), os radares e *softwares* que controlam as operações dos terminais e enviam as informações em tempo real (*real time*), entre outros. Ou seja, a circulação no atual estágio do capitalismo se caracteriza pela forte relação entre logística, transportes, comunicações e informações (SILVEIRA, 2009).

O nível de competitividade alcançado pelas empresas que atuam no setor marítimo está relacionado a fatores estruturais e organizacionais, ou seja, às condições macroeconômicas, político-institucionais, regulatórias, infraestruturais, tecnológicas e logísticas. A capacidade de conquistar e expandir mercados pelas empresas significa a superação da concorrência a partir de forças internas (inovações tecnológicas, gestão logística, capacidade operacional, investimentos etc.) e externas (subsídios estatais, política de crédito, reserva de mercado, política tributária favorável e outros).

As estratégias ligadas ao setor marítimo significam a conquista de economias de escala e potenciais mercados consumidores, incremento dos fluxos a partir de investimentos na expansão dos fixos e dos meios de transporte (navios), modernização do sistema de informação e comunicação (TICs), utilização de navios de grande capacidade de escoamento de cargas, escolha de portos que possuem melhores condições de atracação, construção de terminais privados para fomentar os fluxos de mercadorias (longo curso e cabotagem), especialização dos navios e dos contêineres, terceirizações no transporte dos produtos (terrestre e aquaviário), maior segurança ao longo do trajeto, redução e controle de estoques, entrega das encomendas nos prazos estabelecidos em contrato, subcontratação e trabalho temporário, decisões de investimentos pelas empresas em países que apresentam economias em expansão (demanda existente e expectativa de demanda futura), estabelecimento de contratos de transporte e de venda com empresas em condições estáveis (ou seja, aquelas que não apresentam situações financeiras críticas), opção pelo registro dos navios em países que oferecem incentivos e isenções tributárias (Libéria, Panamá e Chipre, por exemplo), entre outros.

Segundo Porter (1986), a vantagem competitiva está relacionada à credibilidade que uma empresa cria para seus clientes, estabelecendo condições de eficiência nos serviços prestados. Os armadores, bem como os transportadores rodoviários, estão, cada vez mais, qualificando os serviços (rastreamento de cargas, uso de contêineres, caminhões e navios *reefers* etc.), pois é fundamental para conquistarem clientes em âmbito nacional e internacional.

Reinvestimentos constantes em capitais produtivos, em tecnologias e em meios de transporte (navios), relações de confiabilidade e eficiência com os clientes (cumprimento dos prazos contratuais), mão de obra especializada, infraestruturas qualificadas (terminais, silos, armazéns, equipamentos de transbordo, esteiras, guindastes etc.), gestão logística otimizada e controle de qualidade e estoque são aspectos relevantes para o aumento da competitividade das empresas ligadas ao setor marítimo, atendendo, dessa maneira, as demandas de exportação e importação.

O setor portuário de Sergipe possui capacidade antiociosa, limitando-se ao Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) (mapa 1). Trata-se de uma concessão da União à Companhia Vale do Rio Doce desde 1994, sendo articulado às rodovias SE-226 e BR-101. Atualmente, o TMIB movimenta cargas de baixo valor agregado, como madeira, coque, ureia, cimento, trigo, fertilizantes, petróleo e derivados etc. (imagem 1 e tabela 4).

O TMIB deveria receber maiores inversões para fomentar a dinâmica da Região Metropolitana de Aracaju/SE e do estado de Sergipe, todavia, o terminal é subaproveitado e depende exclusivamente das conexões rodoviárias (principalmente da BR-101 e BR-235). Uma ligação ferroviária eficiente seria importante para expandir a intermodalidade e a movimentação de mercadorias, sobretudo, grãos, farelos, fertilizantes e carga geral (mapa 1).

Em 2014, o consórcio liderado pela Valor Logística Integrada (VLI) iniciou suas atividades no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, sendo responsável pelo gerenciamento operacional e comercial no TMIB. A Vale do Rio Doce possui a maior parte das ações (38% do total), além de outros parceiros, caso da japonesa Mitsui (que também detém ações da Vale) e da canadense Brookfield.

Mapa 1

O TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TMIB) E AS PRINCIPAIS RODOVIAS DO ESTADO DE SERGIPE, 2016



Fonte: Nelson F. Felipe Jr., 2016.

Imagem 1

BERÇO, ESTEIRA E BARCOS EMPURRADORES DO TMIB, 2015



Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2015.

Tabela 4

MOVIMENTAÇÃO TOTAL DE CARGAS NO TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (1995 E 2000-2014)

Anos	Quantidade (toneladas)
1995	2.499.800
2000	2.757.367
2001	2.693.501
2002	2.886.743
2003	2.657.452
2004	2.059.612
2005	2.102.871
2006	2.776.689
2007	2.794.255
2008	2.500.764
2009	1.179.484
2010	885.558
2011	896.035
2012	1.837.524
2013	1.033.652
2014	984.855

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2015.

Entre 1995 e 2008 houve pequenas variações na movimentação de cargas pelo terminal, porém verifica-se uma queda desde 2009 (mais significativa nos anos de 2010, 2011 e 2014), devido à recessão econômica internacional e à desaceleração da economia nacional (tabela 4). Além disso, há uma preferência dos armadores em movimentar mercadorias nos portos/terminais mais modernos (equipamentos, profundidade etc.), pois possuem condições de receber maiores navios de cargas. Tal fato reduz o custo por parte dos armadores e maximiza a utilização da capacidade dos navios (substituição dos navios pequenos e médios pelos grandes containeros, graneleiros, petroleiros e mistos).

Em geral, os produtos movimentados pelo TMIB possuem baixo valor agregado, sendo reflexo da dinâmica econômica estadual e da reduzida modernização setorial. A carência de equipamentos avançados e a falta de ampliação da área do terminal prejudicam a movimentação de bens de médio/alto valor em contêineres (tabelas 5 e 6).

Tabela 5
PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS NO TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TONELADAS), 2014

Longo curso				Cabotagem	
Exportações e Importações					
Cargas	Quantidades	Cargas	Quantidades	Cargas	Quantidades
Cimento	107.008	Trigo	86.374		
Fertilizantes e adubos	190.754	Coque de petróleo	503.554	Trigo	35.182
		Químicos e inorgânicos	43.551		

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2015.

Tabela 6
PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS E IMPORTADOS POR SERGIPE, 2014

Exportação	Porcentagem	Importação	Porcentagem
Sucos de laranja	62,3	Insumos químicos (principalmente fertilizantes)	27,3
Sucos de abacaxi	8,2	Trigo	11,8
Sucos e outros cítricos	3,4	Coque de petróleo	10,2
Açúcares	6	Máquinas para fabricação de recipientes de vidros	3,7
Calçados	7,8	Aparelhos e circuitos elétricos	4,0
Outros	12,5	Outros	47,9

Fonte: Observatório de Sergipe, 2015.

Em 2014, a movimentação portuária de cargas em Sergipe evidencia a relevância da produção de cítricos para atender o mercado nacional e internacional. Entretanto, o estado carece de um setor industrial diversificado, como bens de capital, equipamentos eletrônicos e de informática etc., sendo importante para o efeito multiplicador interno (tabelas 5 e 6).

A movimentação de cargas no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) é pouco expressiva (imagem 2 e tabela 7), principalmente quando se compara a outros portos e terminais do país, sendo importante sua expansão e sua modernização para atender as demandas internas e externas. Fomentar o setor portuário e marítimo é imprescindível para o desenvolvimento regional e nacional, porém os insuficientes investimentos públicos

e privados e o modelo de concessão inadequado (Estado não regulador) prejudicam a economia sergipana.

Imagem 2

NAVIO ATRACADO NO TMIB, 2015



Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2015.

Tabela 7

ORIGEM E DESTINO DA CABOTAGEM E DO LONGO CURSO NO TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA, EM 2014

Cabotagem	
Alagoas – Sergipe	21.412 toneladas
Ceará – Sergipe	25.724 toneladas
Espírito Santo – Sergipe	155.747 toneladas
Rio Grande do Sul – Sergipe	35.182 toneladas
Longo curso	
África – Sergipe	71.482 toneladas
América do Norte – Sergipe	447.392 toneladas
América do Sul – Sergipe	216.448 toneladas
Ásia – Sergipe	41.592 toneladas
Europa – Sergipe	154.327 toneladas

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2015.

A hinterlândia do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (tabela 7) compreende diversos estados brasileiros, como Sergipe, Alagoas, Ceará, Espírito Santo e Rio Grande do Sul. No que tange às trocas internacionais do TMIB, estas compreendem a África, a América do Norte, a América do Sul, a Ásia e a Europa, com aumento nos últimos anos dos fluxos com a China.

Vários aspectos como terceirizações e prestação de serviço de transporte rodoviário e marítimo (armadores), cumprimento dos prazos de entrega das mercadorias, redução dos riscos de acidentes, estocagem mínima, trabalho temporário etc. são verificados no TMIB, entretanto, a reduzida modernização e a falta de uma política pública efetiva para fomento do setor portuário no estado de Sergipe prejudicam a economia e a geração de empregos e renda. A estocagem mínima tem duas explicações: é uma estratégia intrafirma para evitar perda de parte das mercadorias, além de ser necessária devido à falta de espaço no terminal.

A reposição rápida das mercadorias é relevante para evitar que a falta de produtos no mercado resulte em insatisfações por parte dos consumidores e das empresas compradoras (PORTER, 1986), assim, é fundamental a eficiência das operações de transbordo (embarque e desembarque) e de acondicionamento (uso de contêineres) para os bens industrializados e para os alimentos perecíveis (controle térmico). Contudo, o transporte acondicionado é pouco utilizado no terminal de Barra dos Coqueiros/SE.

As empresas exportadoras – diante dos gargalos infraestruturais existentes no território brasileiro – utilizam algumas estratégias para amenizar esses problemas e aumentar os fluxos. Primeiramente, pode-se destacar a redução dos custos com a mão de obra para garantir maior competitividade nos preços dos produtos, assim, mesmo com eventuais atrasos ou dificuldade para exportar os bens, as empresas conseguem evitar maiores prejuízos e grande queda nos lucros. Esta estratégia é utilizada tanto pelas empresas que exportam *commodities*, quanto por aquelas que vendem artigos de maior valor agregado.

O TMIB carece de modernização e apresenta estratégias menos competitivas em comparação a outros portos mais dinâmicos do Nordeste e do Brasil. A escolha de portos marítimos com melhores condições infraestruturais (apesar dos problemas existentes), bem como das rodovias com qualificada sinalização, asfaltamento e tráfego (duplicadas), é outra

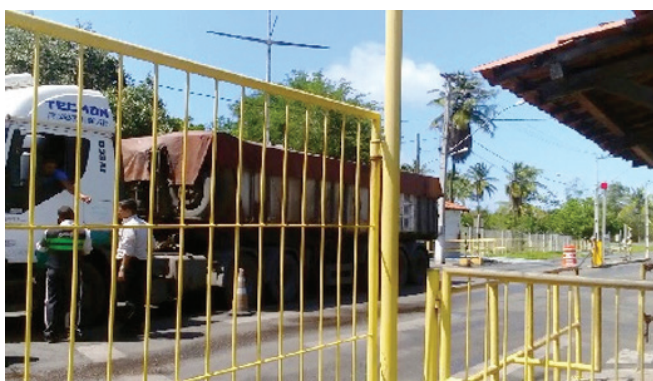
estratégia fundamental por parte das empresas. Como exemplo, tem-se o escoamento de granéis sólidos (grãos e farelos) do interior do Nordeste para os portos de Suape/PE e Pecém/CE, por exemplo, em detrimento do terminal sergipano, devido às limitações em suas operações (escassez de tecnologia, espaço e estratégias competitivas).

As principais empresas transportadoras rodoviárias que atuam no Terminal Marítimo Inácio Barbosa são a Meta e a Flex (transportam coque), a Transparaná e a Transpampa (escoamento de ácido sulfúrico), além da Asi (trigo e fertilizantes). A manutenção do terminal é realizada por empresas e trabalhadores terceirizados: Ipiranga (pinturas), Boy Serviços Marítimos (construção civil), Mendes e Ferreira (segurança portuária) e Lenel (controle de dados e fiscalização da entrada e saída de pessoas e caminhões).

As empresas que possuem áreas para armazenamento no TMIB são a Heringer Fertilizantes e a Motrisa (pertence à Sarandi Alimentos), que pagam uma taxa de locação à VLI pelo uso do espaço. Com a crise econômica, nos últimos anos, houve muitas demissões diretas e indiretas de trabalhadores, sendo cento e trinta apenas da VLI. Ademais, há fiscalização e controle da entrada e saída do terminal, tanto de caminhões como de pessoas (imagem 3).

Imagem 3

INSPEÇÃO DO CAMINHÃO E DA DOCUMENTAÇÃO PARA ENTRADA NO TMIB, 2016



Fonte: Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), 2016.

A única empresa a utilizar contêineres no terminal é a Petrobras, escoando alimentos refrigerados e não refrigerados para suas plataformas. Possui oitenta funcionários que embarcam e desembarcam a partir do terminal marítimo. Para amenizar a queda de acumulação devido à recessão brasileira e internacional, as empresas focam nas subcontratações, no trabalho temporário, nas demissões e na redução de salários. As empresas Votorantim, Heringer, Multigrain e Fertinorte utilizam transporte terceirizado, carregando coque, adubo e soja. Os principais compradores do coque de carvão vegetal são a Votorantim e a Nassau para utilização nas fornalhas.

A busca incessante do capital pela redução de custos fomenta reestruturações internas e setoriais, como no TMIB, apresentando terceirizações ligadas à segurança, à alimentação, à fiscalização, à contabilidade, ao transporte, ao armazenamento e outros. Ademais, destacam-se a busca por mercados consumidores consolidados (Estados Unidos e Europa) e em expansão (Ásia, América Latina e África), contratos com transportadores rodoviários de credibilidade (Meta, Flex, Transparaná, Transpampa e Asi), afretamentos de navios estrangeiros, *joints* (dois ou mais armadores transportam cargas em um mesmo navio), entre outros.

Não obstante, o TMIB é pouco competitivo quanto se compara a outros portos e terminais privados do Nordeste, sendo utilizado, sobretudo, para cargas de menor valor agregado. Outros portos regionais mais dinâmicos, como Salvador/BA, Suape/PE e Pecém/CE transportam muitas cargas sergipanas devido às modernizações existentes (equipamentos, *softwares*, comunicações etc.).

Diversos são os gargalos existentes no setor portuário de Sergipe, quais sejam: reduzidas inversões públicas e privadas, falta de modernização (instalações, *softwares* e comunicações), reduzida profundidade da área de atracação, necessidade de expansão de cais e berços, construção de retroárea de apoio, intermodalidade deficiente, necessidade de expandir o modal ferroviário e sua conexão com o TMIB, modelo de concessão neoliberal (Estado não regulador), planejamento voltado exacerbadamente ao modal rodoviário, entre outros.

Realizar maiores investimentos em infraestruturas de transportes é fundamental para fomentar o desenvolvimento do estado de Sergipe, baseando-se na utilização da capacidade ociosa do setor privado.

Investimentos em fixos a partir da aquisição de máquinas, equipamentos e insumos do mercado interno, ou seja, se houvesse compra de capitais da indústria nacional, ao invés de simplesmente importá-los, o efeito multiplicador ocorreria internamente e em cadeia. Tais investimentos gerariam, por conseguinte, reflexos na construção civil, na indústria, na geração de empregos e renda e no aumento do consumo (KEYNES, 1982; RANGEL, 2005).

As inversões públicas e privadas em fixos no território sergipano é uma ação anticíclica, ou seja, é importante para reduzir o desemprego nas fases recessivas da economia (absorvendo, sobretudo, a mão de obra com baixa escolaridade que teria dificuldade de inserir-se em outros setores da economia) (KEYNES, 1982; RANGEL, 2005).

A transferência de recursos ociosos para o setor portuário (antiocioso) é imprescindível para o desenvolvimento econômico de Sergipe e do país, visto que estimula as interações espaciais, os investimentos do capital privado (instalação de terminais intermodais, por exemplo) e outros, gerando resultados econômicos e sociais positivos (RANGEL, 2005).

Realizar adequadas parcerias público-privadas (PPPs) é essencial para reestruturar a matriz de transportes em Sergipe e no Brasil. A “saída rangeliana” destaca a concessão de serviços públicos à iniciativa privada sob as bases de um Estado regulador (poder concedente e credor hipotecário – Projeto de Lei n. 2.569/89) e o carreamento de recursos ociosos aos setores antiociosos. Entretanto, a lei geral que regulamentou as concessões de serviços públicos no Brasil (Lei n. 8.987/95) – que recebeu o nome de Lei Fernando Henrique Cardoso – é contrária aos interesses nacionais e pautada no Estado-mínimo (RANGEL, 2005).

A proposta se baseia na transferência à iniciativa privada das empresas e serviços que se encontram estrangulados (capacidade antiociosa), isto é, com demanda por maiores investimentos (caso do setor portuário de Sergipe). Os segmentos que necessitam de maior participação do capital privado são os serviços de utilidade pública (transportes, energia e saneamento), sendo estratégicos ao desenvolvimento nacional (RANGEL, 2005; SILVEIRA, 2011).

No modelo rangeliano o Estado adquire novas funções e responsabilidades, quais sejam: poder concedente e credor hipotecário, dizer como

e onde investir, estabelecimento de metas de investimentos e dos preços das tarifas cobradas, entre outros. As empresas concessionárias devem oferecer parte de seus bens em garantia (hipoteca) para que, em caso de descumprimento do contrato ou da falta de inversões, o poder público possa tomá-los e, assim, evitar prejuízos (RANGEL, 2005).

Investir em fixos, reduzir os pontos de estrangulamento e reestruturar a matriz de transportes são essenciais para arrefecer o Custo Brasil em transportes e fomentar o desenvolvimento de Sergipe e do país. Há uma dependência do modal rodoviário no escoamento de cargas em Sergipe, assim, a expansão das ferrovias, das hidrovias, dos portos/terminais e da intermodalidade é imprescindível para impulsionar as interações espaciais, a produção e o comércio exterior do estado.

4. Considerações finais

A recuperação do emprego, da renda e do consumo em Sergipe e no Brasil entre 2003 e 2013 gerou, conseqüentemente, o incremento dos fluxos marítimos e da circulação do capital, ao mesmo tempo em que criou necessidade de aprimoramento da logística privada para mitigação dos prejuízos decorrentes dos gargalos infraestruturais e satisfação das demandas interna e externa. Aumentaram as parcerias e as relações comerciais com os BRICS, América do Sul e Central, África, Sudeste Asiático e Oriente Médio (periferia). A maior diversificação das trocas (Sul-Sul) foi/é importante para amenizar os impactos negativos da recessão econômica internacional, impulsionando o efeito multiplicador interno.

A dinâmica recente da economia sergipana gerou/gera relevantes mudanças espaciais e sociais (produção, circulação, empregos, renda, consumo etc.). Todavia, o estado possui um setor portuário obsoleto, ou seja, com reduzida modernização, eficiência e competitividade. O crescimento das exportações e importações de Sergipe foi/é atendido por portos de outros estados do Nordeste (Salvador/BA e Suape/PE, principalmente) Ademais, destacam-se os produtos industrializados oriundos da Bahia, de Pernambuco, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, escoados pelo modal rodoviário.

Diversos gargalos prejudicam o setor portuário de Sergipe, como a excessiva burocracia, a falta de ligação ferroviária ao TMIB, o modelo neoliberal de concessão, os reduzidos investimentos públicos e privados, a morosidade na liberação dos recursos e nas obras, a falta de dragagem para aprofundamento do canal de navegação e da área de atracação dos navios, a reduzida incorporação de tecnologias (portêineres, transtêineres, *softwares* etc.), a inexistência de um plano estratégico para fomentar o setor no estado, a importância de dutovias articuladas ao terminal para transporte de petróleo e derivados, entre outros.

O fomento do setor portuário de Sergipe depende de vários fatores, quais sejam: presença do Estado como agente planejador e indutor, aumentar as inversões públicas e privadas, impulsionar a modernização tecnológica, realizar adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada, estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor (antio-cioso), expandir os financiamentos a juros baixos, assegurar reserva de mercado e reduzir os afretamentos de navios estrangeiros, expansão das encomendas da Petrobras e da Transpetro na indústria naval brasileira (*offshore*, cabotagem e longo curso), reduzir a burocracia, acabar com a morosidade na liberação dos recursos públicos, acelerar a realização das obras infraestruturais e expansão da multimodalidade/intermodalidade.

Essas estratégias e ações são imprescindíveis para impulsionar o desenvolvimento econômico de Sergipe, mediante a atração de indústrias, empresas e serviços diversos. Ademais, um setor portuário dinâmico significa aproveitar melhor a produção e a comercialização de produtos da Petrobras, através da expansão da cabotagem e do longo curso e da redução da dependência de outros portos do Nordeste.

O sistema marítimo brasileiro não é homogêneo. O estado de Santa Catarina possui diversos portos e terminais privados que “dividem” relativamente a demanda (desconcentração portuária), com destaque aos complexos especializados na movimentação de cargas containerizadas (Itajaí/SC, Navegantes/SC, Itapoá/SC e outros). Nos estados de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, verifica-se uma concentração da movimentação de mercadorias em um único porto (Santos/SP, Paranaguá/PR e Rio Grande/RS, respectivamente). No Nordeste, Pernambuco e Ceará apresentam novos complexos que estão “retirando” as cargas dos antigos portos, caso de

Suape/PE e Pecém/CE. Em Sergipe, além da dependência do TMIB, este carece de ampliação e modernização para atender as demandas do estado.

Referências

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Dados estatísticos. Brasília, 2015.

BRASIL. **Ministério do Planejamento**. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Dados estatísticos. Brasília, 2015.

BRASIL. **Ministério dos Transportes**. Dados estatísticos. Brasília, 2015.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 179, , p. 139-145, 1964.

CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. da C. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-314.

FELIPE JUNIOR, N. F. **Circulação, transportes e logística no setor portuário e marítimo brasileiro**. Vila Velha: Above, 2014.

FELIPE JUNIOR, N. F. **Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil**: alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo. Tese de Doutorado em Geografia. FCT/UNESP. Presidente Prudente, 2012.

FROMM, G. (Org.). **Transporte e desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

FURTADO, C. **Dialética do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964.

KEYNES, J. M. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**. São Paulo: Atlas, 1982.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política (livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MIGLIOLI, J. **Acumulação de capital e demanda efetiva**. São Paulo: Hucitec, 2004.

PORTER, M. E. **Estratégia competitiva**: técnicas para análise de indústrias e da concorrência. Rio de Janeiro: Elsevier, 1986.

PORTER, M. E. **Vantagem Competitiva**: criando e sustentando um desempenho superior. Campus. Rio de Janeiro, 1989.

RANGEL, I. **Obras reunidas** (vol. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001.

SERGIPE. **Observatório de Sergipe**. Secretaria de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão. Dados estatísticos. Aracaju, 2015.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o Brasil. In: LAMOSO, L. P.; MOURÃO, P. F. C.; SILVEIRA, M. R. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 13-42.

SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

Recebido em: 26/10/2016

Aceito em: 29/12/2016