

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/Gedri

V. 1, n. 14, 2021

ISSN 2675-3308

O SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE: ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE O TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA

Ronald dos Santos Pereira

O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística – LabCit se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao **Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – Gedri**, constituído em 2005. O mesmo congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade do Federal de Santa Catarina (UFSC).

LABCIT/GEDRI
Departamento de Geociências
Bloco C do CFH, Sala 4
E-mail: labcit.gedri.cfh@contato.ufsc.br
Telefone: 048-3721-8594
Ramal: 8594



Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Departamento de Geociências – GCN
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFSC
Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística - LABCIT
Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas - GEDRI
Coordenador: Márcio Rogério Silveira

Site: <https://labcit.ufsc.br/>

O SETOR PORTUÁRIO DE SERGIPE: ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE O TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA

**Textos
para
Discussão**

Ronald dos Santos Pereira

Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal de Sergipe (UFS).

Resumo: Este artigo aborda o tema sobre os portos/terminais e o transporte marítimo que se destacam nas exportações e importações brasileiras, são relevantes para a produção industrial e agropecuária, estimulam os serviços e o comércio e suprem parte das demandas econômicas e sociais internas. Todavia, o setor portuário de Sergipe carece de modernização e apresenta pontos de estrangulamento que prejudicam a economia do estado. O fomento do transporte marítimo depende do planejamento estatal setorial, dos investimentos infraestruturais (públicos e privados) e das estratégias logísticas. O setor portuário de Sergipe e, especialmente o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), é pouco dinâmico quando se compara a outros portos e terminais do Nordeste e do Brasil. O setor portuário e marítimo é imprescindível para o desenvolvimento regional, porém os insuficientes investimentos públicos e privados e o modelo de concessão neoliberal prejudicam a economia sergipana.

Palavras chave: Transporte; Importações; exportações.

THE SERGIPE PORT SECTOR: SOME NOTES ON THE INÁCIO BARBOSA MARITIME TERMINAL

Abstract: This article addresses the theme of ports / terminals and transportation that stand out in Brazilian exports and imports, are relevant to industrial and agricultural production, stimulate services and trade and supply part of the internal economic and social demands. However, Sergipe's port sector lacks modernization and has bottlenecks that harm the state's economy. The promotion of maritime transport depends on sectoral state planning, infrastructure investments (public and private) and logistical strategies. The port sector in Sergipe, and especially the Inácio Barbosa Maritime Terminal (TMIB), is not very dynamic when compared to other ports and terminals in the Northeast and Brazil. The port and maritime sector is essential for regional development, but insufficient public and private investments and the neoliberal concession model harm Sergipe's economy.

Keywords: Transport; Imports; exports.

INTRODUÇÃO

Os portos e o transporte marítimo contribuem com o escoamento de mercadorias no espaço e permitem conectar diferentes regiões e países, sendo importante para o crescimento econômico regional e nacional. A cabotagem e o longo curso constituem redes e fluxos de cargas e integram, respectivamente, o território nacional e este último a outros países. O transporte marítimo se destaca nas exportações e importações brasileiras, é relevante para a produção industrial e agropecuária, estimula os serviços e o comércio e supre parte das demandas econômicas e sociais internas.

O setor portuário de Sergipe e, em especial, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) carecem de modernização e apresentam pontos de estrangulamento que prejudicam a economia do estado. O Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), situado no município de Barra dos Coqueiros/SE, é de uso privativo, sob concessão da Companhia Vale do Rio Doce desde 1994. Movimenta principalmente produtos de menor valor agregado, atendendo o mercado interno e externo (figura 1).

Figura 1: Terminal Marítimo Inácio Barbosa em Barra dos Coqueiros/SE.



Fonte: VLI Multimodal S.A, 2020.

O TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TMIB)

Os fluxos a partir do Terminal Marítimo Inácio Barbosa demonstram características relevantes no que tange às importações e exportações. Seus fluxos são concentrados em produtos de baixo valor agregado, com

destaque às commodities. Isso é típico de países como o Brasil, que possuem um patamar de desenvolvimento inferior aos países do centro capitalista.

Segundo Felipe Junior (2012), os fluxos de mercadorias dentro de um porto ou terminal marítimo refletem a dinâmica econômica de um estado, região ou país. O governo federal como planejador deveria criar estratégias em conjunto com o estado de Sergipe e o município de Barra dos Coqueiros/SE, onde está localizado o Terminal Marítimo Inácio Barbosa, para estimular diversos segmentos da economia sergipana. Fomentar a utilização do TMIB é importante para a economia e a sociedade (empregos, renda, inversões etc.), a partir da reserva de mercado, redução da taxa de juros, expansão do crédito, entre outros.

Rangel (2005) revela que para haver crescimento da produção nacional é relevante fomentar as exportações nacionais. O Estado tem um papel indispensável no desenvolvimento econômico a partir dos bancos de fomento, política cambial, reserva de mercado, fortalecimento de empresas nacionais, investimentos em segmentos estratégicos e outros.

Estado deve estimular a partir do planejamento os segmentos antiosiosos da economia, carreando recursos dos setores ociosos (supercapitalizados) para a criação de empregos e renda. Diante disso, destaca-se o setor industrial e os serviços públicos, pois são estratégicos ao desenvolvimento nacional (RANGEL, 2005).

No ano de 2014 começou a operar no Terminal Marítimo Inácio Barbosa o consórcio liderado pela Valor Logística Integrada (VLI), sendo incumbida de realizar todo o gerenciamento operacional e comercial no TMIB. A Vale do Rio Doce possui a maior parte das ações (38% do total), além dos outros parceiros, caso da japonesa Mitsui (que também detém ações da Vale), da canadense Brookfield e da FGTSFI. Em 2014, a VLI assumiu o controle que foi da Vale por 19 anos.

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa possui uma capacidade de expansão devido a área de 2 milhões de metros quadrados, e desse total, 785 mil metros quadrados de área alfandegada são de fiscalização da Receita Federal. O terminal pode movimentar até 2 milhões de toneladas anualmente (porém não chega a metade disso), com destaque para o longo curso (principalmente importação). O coque (subproduto do petróleo utilizado para aquecer as caldeiras das usinas cimenteiras) é o produto mais movimentado, junto com o trigo (a partir da cabotagem advindo do Rio Grande do Sul) e os fertilizantes de todos os tipos (rocha fosfática do Peru, sulfato de amônia e potássio).

A cabotagem é pouco utilizada (tabela 1). As empresas que atuam no terminal marítimo optam pela cabotagem somente quando há crescimento expressivo na movimentação de cargas, com destaque ao sulfato para fertilizantes. O longo curso predomina, com destaque às exportações de soja. Para amenizar a queda dos lucros, as empresas realizam subcontratações, trabalho temporário, demissões e redução de salários. A Votorantim, Heringer, Multigrain e Fertinorte utilizam o 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.

Segundo Felipe Junior (2012), é relevante para as redes entre diferentes regiões e países a navegação marítima, porque possibilita novos fluxos principalmente de produtos. Nos momentos de crescimento da economia nacional e com a expansão da capacidade infraestrutural, mediante investimentos públicos e privados, tende a aumentar a demanda no terminal por cabotagem e longo curso (tabelas 1 e 2), gerando empregos e renda regionalmente.

Tabela 1: Movimentação total de cargas por cabotagem no TMIB (2010-2020).

| Ano | Movimentação (t) |
|--------------|-------------------------|
| 2010 | 103.587 |
| 2011 | - |
| 2012 | - |
| 2013 | 724 |
| 2014 | 35.182 |
| 2015 | - |
| 2016 | - |
| 2017 | 2.753 |
| 2018 | 2.983 |
| 2019 | 7.509 |
| 2020 | 2.662 |
| Total | 155.399 |

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

No Terminal Marítimo Inácio Barbosa pouco se utiliza a cabotagem (tabela 1). Este tipo de transporte tem um impacto na redução dos fluxos pelos modais terrestres (caminhões, principalmente), assim, faz-se necessário a diminuição da burocracia, o planejamento estatal setorial, os investimentos públicos e privados, os financiamentos etc. que impede um maior incentivo. A maior utilização da cabotagem é realizada por terminais privados, com destaque às empresas Vale do Rio Doce (transporta bauxita e siderúrgicos, principalmente) e Petrobras (escoamento de combustíveis pela Transpetro). Há uma preferência pelo longo curso, pois é mais lucrativo aos operadores logísticos (exportação e importação).

Tabela 2: Movimentação total de cargas pelo longo curso no TMIB (2010-2020).

| Ano | Movimentação (t) |
|------------|-------------------------|
| 2010 | 816.873 |

| | |
|--------------|------------------|
| 2011 | 896.035 |
| 2012 | 967.898 |
| 2013 | 998.437 |
| 2014 | 931.240 |
| 2015 | 892.927 |
| 2016 | 635.704 |
| 2017 | 449.468 |
| 2018 | 516.241 |
| 2019 | 461.653 |
| 2020 | 387.354 |
| Total | 7.953.830 |

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa não recebeu inversões do governo federal dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e nem foi contemplado no Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). A falta de investimentos no porto por parte do Estado e da iniciativa privada prejudica sua expansão e a incorporação de novas tecnologias.

Desse modo, Felipe Junior (2012) revela que os gargalos são um obstáculo ao desenvolvimento nacional, sendo resultado da escassez de investimentos. Tal fato gera reflexos negativos no efeito multiplicador interno, na fluidez, nas interações espaciais, na distribuição de renda, filas de espera para descarregar os caminhões etc., ou seja, há perdas econômicas e sociais. Ademais, outros portos do Nordeste mais modernos e amplos, como Suape/PE, Pecém/CE e Salvador/BA (tabelas 3 e 4), são mais dinâmicos e interessantes ao capital privado, destacando-se na movimentação de mercadorias regionalmente.

A partir do longo curso desembarga no TMIB mercadorias dos Estados Unidos, Argentina, Uruguai e Europa. Até 2008 exportava-se muito cimento, sendo vendido, sobretudo, aos Estados Unidos e África. Entretanto, com a crise econômica internacional e as obras do PAC, a produção voltou-se ao mercado interno.

Tabela 3: Comparação da cabotagem nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA (2010-2019).

| Cabotagem/total movimentado em toneladas | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| Ano | Porto de Pecém | Porto de Suape | Porto de Salvador |
| 2010 | 2.296.185 | 3.550.624 | 507.208 |
| 2011 | 2.269.342 | 3.874.437 | 579.992 |
| 2012 | 2.549.756 | 3.172.062 | 602.399 |
| 2013 | 2.914.895 | 4.786.986 | 703.290 |
| 2014 | 3.441.932 | 5.782.372 | 879.238 |
| 2015 | 2.791.499 | 8.277.746 | 868.814 |
| 2016 | 2.489.016 | 9.764.781 | 980.222 |

| | | | |
|--------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 2017 | 2.427.395 | 9.298.280 | 1.049.813 |
| 2018 | 2.154.786 | 10.001.250 | 956.845 |
| 2019 | 1.306.026 | 9.501.458 | 953.028 |
| Total | 24.640.833 | 68.009.996 | 8.080.848 |

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

O Porto de Suape/PE, de 2010 até 2019, conseguiu quase que triplicar sua movimentação de mercadorias, sendo resultado dos investimentos públicos e privados alocados no complexo ao longo do período. Situação que ocorre de maneira diferente no Terminal Marítimo Inácio Barbosa, pois necessita de maiores inversões.

Tabela 4: Comparação do longo curso nos portos de Pecém/CE, Suape/PE e Salvador/BA (2010-2019).
Longo curso/total movimentado em toneladas

| Ano | Porto de Pecém | Porto de Suape | Porto de Salvador |
|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 2010 | 1.872.545 | 5.499.186 | 2.587.580 |
| 2011 | 1.829.239 | 6.740.418 | 2.584.624 |
| 2012 | 1.848.110 | 7.272.831 | 2.530.664 |
| 2013 | 2.003.863 | 7.214.389 | 2.950.629 |
| 2014 | 1.738.804 | 8.025.230 | 3.144.642 |
| 2015 | 1.665.073 | 7.866.495 | 3.003.701 |
| 2016 | 1.925.791 | 8.745.885 | 3.264.023 |
| 2017 | 2.388.264 | 9.567.993 | 3.490.765 |
| 2018 | 2.436.172 | 8.704.994 | 3.234.494 |
| 2019 | 2.964.289 | 9.857.232 | 3.708.847 |
| Total | 20.672.150 | 79.494.655 | 30.499.969 |

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2021.

O Porto de Suape/PE, assim como ocorre na cabotagem, destaca-se como o mais dinâmico do Nordeste na movimentação de longo curso, sendo reflexo dos investimentos ao longo dos anos. O Porto de Salvador/BA aparece como o segundo maior em toneladas movimentadas no longo curso, a frente de Pecém/CE. Todavia, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa/SE perde em competitividade em relação a outros complexos portuários nordestinos, sendo resultado, entre outros fatores, da reduzida modernização.

CONCLUSÃO

Para fomentar o setor portuário de Sergipe e do Brasil é fundamental a participação do Estado no planejamento e no investimento (portos/terminais, ferrovias, rodovias e outros), possibilitando maior mobilidade, acessibilidade e fluidez territorial. Tal fato beneficia a economia e a sociedade em âmbito local, regional e nacional, especialmente na geração de empregos e renda.

A logística de Estado eficiente é relevante porque fomenta a construção dos fixos no espaço, como portos/terminais, hidrovias, ferrovias, dutovias, aeroportos, energia etc., no intuito de inserir novas tecnologias e melhorar o deslocamento de cargas e pessoas no espaço. A logística privada (corporativa) busca armazenar e distribuir mercadorias de maneira eficaz, reduzindo custos e aumentando o lucro. No Brasil, há um predomínio da logística privada em relação à logística de Estado, além da utilização expressiva do transporte rodoviário em detrimento da intermodalidade. Isso encarece os preços dos produtos que são escoados pelos caminhões e eleva o Custo Brasil em transportes.

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 (antiocioso), expandir os financiamentos, assegurar reserva de mercado, diminuir os afretamentos de navios estrangeiros, reduzir a burocracia e expansão da intermodalidade. Todavia, o inadequado modelo de concessão (neoliberal) prejudica a expansão e a modernização do TMIB, pois se trata de um Estado não regulador que pouco exige investimentos e melhorias por parte da empresa concessionária (VLI), fato que prejudica a movimentação de cargas e o efeito multiplicador regionalmente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)**. Dados estatísticos e informações. Brasília, 2021.

FELIPE JUNIOR, Nelson 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.

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

TERMINAL MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA (TMIB). **VLI Multimodal S.A.** Informações e dados estatísticos. Barra dos Coqueiros, 2019.

Como citar:

PEREIRA, Ronald dos S. O setor portuário de Sergipe: Alguns apontamentos sobre o Terminal Marítimo Inácio Barbosa. **Textos para Discussão**. Florianópolis, v.1, n.14, 2021.