



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

GABRIELLA VIEIRA REIS

**GESTÃO PORTUÁRIA: ANÁLISE DO CENÁRIO ATUAL NO TERMINAL
MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA**

São Cristóvão (SE)

2018/1

GABRIELLA VIEIRA REIS

**GESTÃO PORTUÁRIA: ANÁLISE DO CENÁRIO ATUAL NO TERMINAL
MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA**

Monografia apresentada ao Departamento de Administração, da Universidade Federal de Sergipe, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Administração.

Área: Gestão portuária

Orientadora: Profª. Jenny Dantas Barbosa

Co-orientadora: Profª. Maria Teresa Gomes Lins

São Cristóvão (SE)

2018/1

GABRIELLA VIEIRA REIS

**GESTÃO PORTUÁRIA: ANÁLISE DO CENÁRIO ATUAL NO TERMINAL
MARÍTIMO INÁCIO BARBOSA.**

Monografia apresentada ao Departamento de Administração, da Universidade Federal de Sergipe, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Administração.

São Cristóvão, 20 de Setembro de 2018.

BANCA EXAMINADORA

Profª. Maria Teresa Gomes Lins

Profª. Rúbia Oliveira Correa

Profª. Maria Carina Angelica dos Santos
(externo à instituição)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por iluminar todas as pessoas que se fizeram presentes desde o início da elaboração deste trabalho até sua conclusão. Ninguém caminha sozinho, mesmo que as escolhas sejam suas, sempre haverá pessoas com bom coração te apoiando e/ou torcendo por você. Obrigada, Deus, pelos familiares, amigos e mestres que me incentivaram emocional e academicamente.

“Falhar não é fatal, mas falhar e não mudar pode ser.”

(John Wooden, 1910-2010, *apud* James C. Hunter, 2014, p. 122).

RESUMO

A dimensão aquaviária do Brasil proporciona condições favoráveis para utilização dos portos na logística do país. Além disso, ter boa infraestrutura, diversificação de produtos e/ou serviços, baixos custos no transporte e armazenagem e incentivos governamentais atrairão maiores movimentações de cargas nos terminais públicos e privativos. Diante dessa situação, este trabalho tem como objetivo geral analisar a atual situação da infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB). Com o intuito de alcançar o objetivo geral, foi elaborado os objetivos específicos para identificar a infraestrutura existente no porto de Sergipe, descrever as práticas logísticas desenvolvidas no porto, verificar os benefícios que o porto de Sergipe gera para a economia de Barra dos Coqueiros, constatar os gargalos que impedem o desenvolvimento do TMIB e apontar as perspectivas de desenvolvimento da área portuária. Assim, foram entrevistados o representante da Secretaria de Finanças do Município de Barra dos Coqueiros, o gestor comercial da Vale Logística Integrada e o prático do porto. É um trabalho qualitativo, exploratório e descritivo e com uma unidade de análise, o TMIB, por ser o único porto no Estado de Sergipe. O resultado obtido através das entrevistas e das consultas aos sítios eletrônicos foi que o terminal de Barra dos Coqueiros tem grandes possibilidades de expansão por possuir área portuária de 2 milhões de m², mas não há incentivos estaduais e federais para atrair a instalação de novas empresas no retroporto. Suas perspectivas de crescimento estão voltadas à construção da Termoelétrica.

Palavras chave: Portos. Infraestrutura. Expansão.

ABSTRACT

The waterway dimension of Brazil provides favorable conditions for use of ports on the country's logistics. Besides that, good infrastructure, diversification of products and/or services, low costs in transport and storage and government incentives will attract larger loads movements in public and private terminals. Faced with this situation, this work has as general objective to analyze the current situation of the logistics infrastructure of the Inácio Barbosa Maritime Terminal (TMIB). In order to achieve the general objective, specific objectives have been developed to identify the existing infrastructure in the port of Sergipe, describe the logistics practices developed in the port, to verify the benefits that the port of Sergipe generates for the economy of Barra dos Coqueiros, to note the bottlenecks that impede the development of the TMIB and to point out the prospects for development of the port area. Thus, the representative of the Finance Secretariat of the Municipality of Barra dos Coqueiros, the commercial manager of Vale Logística Integrada and the port manager were interviewed. It is a qualitative, exploratory and descriptive work and with a unit of analysis, the TMIB, for being the only port in the State of Sergipe. The result obtained through interviews and queries to the electronic websites was that the Barra dos Coqueiros has great possibilities of expansion for having a port area of 2 million m², but there are no state and federal incentives to attract the installation of new companies in the port. Its growth prospects are focused on the construction of the Thermoelectric.

Key-words: Ports. Infrastructure. Expansion.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Vetores logísticos considerados no PNLT	30
Figura 2: Porto do Recife	36
Figura 3: Porto de Itaqui em 2016	37
Figura 4: Terminal Portuário do Pecém	38
Figura 5: Porto de Cabedelo	39
Figura 6: Porto de Maceió	40

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Estatística dos complexos portuários em milhões de toneladas.....	23
Tabela 2: Valores por vetores logísticos e por modais.	31
Tabela 3: Linhas para expansão da capacidade portuária por região.....	34

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Classificação dos Portos Públicos, TUP e ETC	21
Quadro 2: Síntese dos estudos relacionados ao tema.....	47
Quadro 3: Gestão do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.....	52
Quadro 4: Gestão estratégica	67
Quadro 5: Política portuária.	69
Quadro 6: Funcionalidade portuária.	73

LISTA DE SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
ETC	Estação de Transbordo de Carga
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPT	Instalação Portuária de Turismo
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto sobre Serviços de qualquer natureza
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDZ	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes
PPA	Plano Plurianual
SEINFRA	Secretaria de Estado da Infraestrutura e do Desenvolvimento Urbano
SIAM	Sistema Integrado de Arrecadação Municipal
TMIB	Terminal Marítimo Inácio Barbosa
TUP	Terminal de Uso Privativo
VLI	Vale Logística Integrada

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 Problema de pesquisa.....	14
1.2 Objetivos da pesquisa.....	15
1.2.1 Objetivo geral.....	15
1.2.2 Objetivos específicos.....	15
1.3 Justificativa	15
1.4 Organização da pesquisa	16
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
2.1 Teorias e práticas de logística nos portos	17
2.2 Sistema portuário brasileiro	20
2.2.1 Portos no Brasil.....	21
2.2.2 Análise da Legislação portuária brasileira.....	24
2.2.3 Planos e Programa Nacionais	29
2.2.3.1 Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)	29
2.2.3.2 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)	31
2.2.3.3 Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP)	33
2.3 Cenário dos portos no Nordeste.....	35
2.3.1 Porto do Recife - Pernambuco	35
2.3.2 Porto de Itaqui – Maranhão	36
2.3.3 Terminal Portuário do Pecém – Ceará	37
2.3.4 Porto de Cabedelo – Paraíba.....	38
2.3.5 Porto de Maceió – Alagoas.....	39
2.4 Estudos encontrados	40
3 METODOLOGIA	48
3.1 Questões de pesquisa	48
3.2 Caracterização da pesquisa	48
3.3 Estratégia de pesquisa	49
3.4 Fontes de evidência	49
3.5 Unidade de análise e critérios para seleção do caso	50
3.6 Definições constitutivas e indicadores de análise	51

3.7 Tratamento dos dados.....	53
3.8 Protocolo de estudo.....	53
4 ANÁLISE DE DADOS.....	54
4.1 Terminal Marítimo Inácio Barbosa.....	54
4.2 Entrevistas semiestruturadas.....	55
4.2.1 Secretaria de Finanças da Prefeitura Municipal de Barra dos Coqueiros	55
4.2.1.1 Caracterização do órgão	55
4.2.1.2 Gestão estratégica.....	56
4.2.1.3 Dificuldades e problemas no desenvolvimento da infraestrutura portuária	57
4.2.2 Prático do Terminal Marítimo Inácio Barbosa	57
4.2.2.1 Perfil do entrevistado.....	57
4.2.2.2 Caracterização do órgão.	58
4.2.2.3 Gestão estratégica.....	58
4.2.2.4 Dificuldades e problemas no desenvolvimento da infraestrutura portuária	59
4.2.3 Gestor comercial da VLI	60
4.2.3.1 Perfil do entrevistado.....	60
4.2.3.2 Caracterização do órgão	60
4.2.3.3 Gestão estratégica.....	61
4.2.3.4 Dificuldades e problemas no desenvolvimento da infraestrutura portuária	62
4.3 Análise comparativa.....	62
4.3.1 Gestão Estratégica	62
4.3.2 Política portuária	67
4.3.3 Funcionalidade portuária	69
5 CONCLUSÕES.....	73
5.1 Respondendo ao problema de pesquisa	73
5.2 Respondendo as questões de pesquisa	74
5.3 Considerações finais	76
5.4 Sugestões para trabalhos futuros.....	77
5.5 Limitações do estudo.....	77
REFERÊNCIAS.....	79
APÊNDICE	85

1 INTRODUÇÃO

O aumento das trocas comerciais entre diferentes nações faz dos portos um elemento fundamental para o desenvolvimento dos países. Mesmo com a grande dimensão aquaviária do Brasil, o modal de maior predominância no país é o rodoviário, sendo utilizado para grandes distâncias e volumes.

Países com grandes faixas territoriais optam pelo modal ferroviário ou hidroviário, pois concentram as cargas nos modais de menor custo unitário. Já o rodoviário é mais utilizado em distâncias curtas, tornando a operação mais eficiente. Assim, escolher o modal mais acessível e vantajoso, atingindo o mercado mundial com menor custo possível, eleva o desempenho logístico do país.

A disponibilidade de navegação é um potencial competitivo para o Brasil. Sua participação é de “52% na movimentação de cargas na matriz de transporte brasileira” (MARCHETTI; FERREIRA, 2012, p. 235). Contudo, é evidente a necessidade de adequação aos padrões internacionais onde o modal rodoviário é utilizado para curtas distâncias. Deste modo, o transporte marítimo necessita de inovações promovendo mudanças nos terminais portuários (CURCINO, 2007).

A Lei de Modernização dos Portos, nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993, trouxe a confiança no desenvolvimento portuário, perdida na década de 1980 quando o setor público reduziu sua capacidade de investimento. Essa legislação assegura a qualidade da rede logística, ressaltando a participação do setor privado e priorizando as estruturas institucionais.

Essa lei apresentou objetivos para promover a competitividade entre os portos brasileiros, tais como “avanços na logística, nas comunicações, nas tecnologias de navegação, na expansão dos espaços físicos portuários e no aumento da capacidade de armazenagem; e contribuiu para o fomento da infraestrutura portuária e desenvolvimento econômico do país” (FELIPE JUNIOR, 2014, p. 22). Dessa forma, o presente estudo visa analisar a atual situação da infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

1.1 Problemas de pesquisa

Para serem competitivos, os portos brasileiros necessitam de adequações para atrair cargas diversificadas e em grande volume. Investimento em infraestrutura, tecnologia de navegação,

aumento da capacidade de armazenagem facilitará a competição. Diante da situação, tem-se o seguinte problema: como se encontra a atual situação da infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa?

1.2 Objetivos da pesquisa

A seguir são apresentados o objetivo geral e os objetivos específicos norteadores do estudo.

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a atual situação da infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Identificar a infraestrutura existente no porto de Sergipe;
- b) Descrever as práticas logísticas desenvolvidas no porto;
- c) Verificar os benefícios que o porto de Sergipe gera para a economia de Barra dos Coqueiros;
- d) Constatar os gargalos que impedem o desenvolvimento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa;
- e) Apontar as perspectivas de desenvolvimento da área portuária.

1.3 Justificativa

O transporte marítimo possui atributos que, se comparado aos demais modais, torna-o uma opção favorável à redução de custos dos transportes e ao meio ambiente. Segundo Pádua e Serra (2006), esse tipo de transporte gera benefícios ambientais por emitir quantidades menores de poluentes na atmosfera e utilizar poucas áreas terrestres na execução de suas atividades, aproveitando-se ao máximo o curso dos rios e mares existentes. Outro benefício gerado é a menor destruição dos espaços da fauna e da flora para construir passagens.

“O porto é o elo da cadeia de transporte e seu papel é promover a integração entre sociedades que possuem bens diferentes” (SOUZA JUNIOR, 2008, p. 2). Para escolha do modal marítimo como principal transporte de cargas no Brasil, é preciso adequar a infraestrutura para favorecer a eficiência na distribuição e/ou deslocamento de produtos.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2014), os portos brasileiros movimentaram mais de 968 milhões de toneladas em cargas em 2014, superando o ano de 2013 em 4,5%. Desse total, uma média de 714 milhões de toneladas de carga é movimentada em navegação de longo curso, ou seja, entre portos de nações diferentes.

O relatório Global Competitiveness Report 2016-2016 aponta que o Brasil, dentre os 138 países avaliados, ocupa a 114^a posição na qualidade da infraestrutura portuária. O relatório demonstra a necessidade expressiva de investimentos no setor. Dessa forma, é preciso compreender as dificuldades que os portos brasileiros encontram para alcançar boa qualidade na infraestrutura portuária, especialmente o Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

Assim, esse trabalho facilitará a compreensão da logística portuária, especificamente no Estado de Sergipe, desmistificando o cenário que se encontra a infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB).

1.4 Organização da pesquisa

Este trabalho foi dividido em 5 (cinco) capítulos. Neste primeiro capítulo encontra-se a introdução, o problema de pesquisa, os objetivos geral e específicos e a justificativa. O segundo capítulo apresenta a fundamentação teórica que expõe a prática logística executada nos portos mundiais, o sistema portuário brasileiro e o cenário dos portos no nordeste.

Além disso, o capítulo possui os estudos encontrados onde outros autores abordam temas relacionados a este trabalho. O terceiro capítulo apresentou as questões de pesquisa, caracterizou o estudo, delimitou a estratégia de pesquisa, as fontes de evidência, as unidades de análise e critérios para seleção do caso, estabeleceu as definições constitutivas, os indicadores de análise e o protocolo de estudo.

Já no quarto capítulo, foram expostas as análise e discussões alcançadas através da aplicação das entrevistas. Por fim, o quinto capítulo mostra as respostas ao problema de pesquisa e às questões de pesquisa, expõe as considerações finais, as sugestões para trabalhos futuros e as limitações deste estudo.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para a composição deste trabalho, fez-se necessário apresentar estudos realizados sobre o tema por parte de estudiosos na área, em forma de revisão de literatura e estudos encontrados, de modo a trazer informações que consistem no tema proposto.

2.1 Teorias e práticas de logística nos portos

A logística sempre esteve presente desde os primórdios da humanidade. Porém, suas técnicas foram percebidas no militarismo e tiveram aprimoramentos em seu conceito como ciência ao longo dos anos. De acordo com Souza e Markoski (2012), sua definição se resume a administrar de forma eficiente o produto ou serviço, desde a origem do insumo até o consumidor receber o que foi gerado. Com isso, a logística é “uma ferramenta de aproximação entre os elos da cadeia de modo a criar valor e agregar vantagens” (SOUZA; MARKOSKI, 2012, p. 137). E, para manter essa conexão, escolher o modal adequado gera melhores resultados.

Existem cinco meios de movimentação de cargas e pessoas para que a realização do sistema logístico seja efetivada: “aquaviário, ferroviário, rodoviário, aeroportuário e dutoviário” (ROJAS, 2014, p. 5). Na decisão para seleção do modal que será utilizado, Rodrigues (2007, p. 29) aponta que determinadas variáveis auxiliam nessa definição como saber a “natureza e característica da mercadoria, tamanho do lote, restrições dos modais, disponibilidade e frequência do transporte, tempo de trânsito, valor do frete, índice de faltas e/ou avarias (taxa de sinistralidade) e nível de serviços prestados”.

Para Scauzufca (2012, p. 37), “o planejamento do encadeamento das atividades produtivas e de modos de produzir, gestionar, consumir e intercambiar produtos e serviços” gera alterações na forma de realizar as atividades de transporte. Esses modais, em especial o marítimo, programou novas ações para facilitar a inserção dos terminais e portos nas cadeias produtivas.

O transporte marítimo permite a condução de passageiros, travessias e a movimentação de cargas distintas e em quantidades variadas. Está separado em navegação de cabotagem, longo curso, apoio marítimo e apoio portuário. Para que ocorra a condução ou travessia de passageiros é necessário ter um ponto de embarque e desembarque apropriado para pessoas. Toda embarcação precisa estabelecer quantidade de tripulantes e de passageiros, volume de

bagagens e/ou cargas e cumprir normas de segurança da marinha garantindo, assim, a segurança de todos os envolvidos no tráfego marítimo.

A Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997, esclarece que a navegação de longo curso é feita entre portos brasileiros e portos estrangeiros. Já a navegação de cabotagem é realizada entre os portos brasileiros através da via marítima ou das hidrovias interiores. O apoio marítimo dá suporte às instalações e embarcações em águas nacionais e a navegação de apoio portuário atua, especificamente, no atendimento aos portos e terminais aquaviários.

Em 2016, a navegação de longo curso foi responsável por transportar 742 milhões de toneladas e a navegação de cabotagem 213 milhões. O primeiro trimestre de 2017 superou o primeiro trimestre de 2016 na movimentação de cargas dos dois tipos de navegações. A cabotagem aumentou 1,96% e a de longo curso subiu 5,23% (ANTAQ, 2017). Afinal, mais de 90% das exportações brasileiras são realizadas pelo setor portuário (TRANSPORTES, 2017). Esses números comprovam a grande capacidade dos portos que possuem 8,5 mil quilômetros de costas navegáveis no Brasil.

Nas navegações de cabotagem e longo curso são transportadas cargas a granel (secos, líquidos e especiais), com cargas homogêneas maiores ou igual a 3.000 toneladas; e carga geral (convencional, paletizada, pré-lingada, refrigerada e carga rolante), com carregamento de pequenos produtos que seja inferior a 3.000 toneladas (CAMAL, 2014). Cada carga possui uma frota específica para ser transportada, por exigir capacidade de armazenamento e manejo diferentes. Quanto aos apoios marítimo e portuário, na maior parte dos casos, são realizados por empresas privadas que dão suporte à movimentação de funcionários até plataformas, à atuação de pesquisas e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

O último panorama apresentado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários mostrou a evolução da frota de cabotagem, apoio marítimo e apoio portuário. Em 2011 a quantidade da frota de bandeira brasileira foi de 1.459 embarcações, 147 a mais que o ano de 2010, refletindo o aumento de 11,2%. (ANTAQ, 2012).

Para que qualquer tipo de navegação seja realizado são indispensáveis os elementos físicos que compõem o porto. São eles: “calado, ponto mais baixo que a água atinge a quilha de uma embarcação ou navio; quebra-mar, que pode ser natural ou não e serve para proteger a estrutura costeira das ondas do mar; molhes, estrutura estreita que servem de sustentação para cais e piers; cais, plataforma fixa, paralelas à água, que os navios atracam para carregar e

descarregar passageiros; ancoradouro, também carrega e descarrega de passageiros e cargas, porém, construído em uma área portuária; e píer, passarela vertical à terra para embarcações aportarem". (SANTOS, 2016, p. 38).

Camal (2014) constatou que os portos de Moçambique tem como força predominante a localização geográfica, facilitando a movimentação de mercadorias para outros países que não possuem ligação com o mar. Foram analisados cinco portos voltados para exportação e importação de carga geral ou de contentores.

Para fundamentar a capacidade de movimentação desses portos, Camal (2014) apresentou características da infraestrutura. O primeiro é o porto de Maputo que possui dois terminais (Maputo e Matola) atingindo aproximadamente 129 hectares, com 3.000 metros de cais (abrigando um total de 16 cais; cada um com seu tipo de utilização) e profundidade que varia entre 8 e 12 metros. Tem como principais cargas os minerais e açúcar a granel, contentores, carvão, óleos vegetais e combustíveis. A movimentação de carga geral foi de 55.172.010 toneladas e a contentorizada foi de 989. 606 toneladas, entre os anos 2005-2009.

Localizado no extremo sul da Baía de Bengo, o porto de Nacala possui 14 metros de profundidade, um terminal de carga geral, um terminal de contentores, um de líquidos a granel e uma área de 21 mil metros² para armazenamento. Suas principais cargas são fertilizantes, madeira, carvão, açúcar, clínquer, cimento, tabaco, combustíveis, cereais, contentores e alguns produtos agrícolas. Por oferecer as melhores condições naturais, opera 24 horas por dia e consegue manusear quase 2,5 milhões de toneladas de carga geral por ano, estacionar 4.982 contentores e um depósito de combustíveis com capacidade de 2.400 toneladas.

Já no porto da Beira, com profundidade média de 11 metros, possui dois terminais: um de contentores e outro de carga geral. Mesmo com calado inferior aos dois outros portos apresentados, esse porto é responsável por 80% do comércio de mercadorias da cidade de Beira. Opera, principalmente, carga geral, carvão, pesca, carga refrigerada, produtos agrícolas, passageiros e óleos processados.

Outro país que possui posição geográfica favorável é Portugal. Com grande parte do território banhado pelo oceano Atlântico a participação do transporte marítimo na movimentação de cargas (exportação e importação) subiu entre 2010 e 2013. A movimentação de mercadorias atingiu 36,7 milhões de toneladas para exportação e 51,4 milhões de toneladas na importação.

Desses totais, 58% e 64,8%, respectivamente, ocorreram por via marítima (GUIMARÃES JR, 2016).

Além disso, existem características que influenciam positivamente a participação marítima nas movimentações como: a dinâmica intermodal, facilidade de direcionar importações para Europa através das vias ferroviárias e rodoviárias; estação de passageiros com capacidade para receber grandes navios de cruzeiros; e alta infraestrutura tecnológica que possibilita melhor fluidez nos processos.

Diante das condições em que os portos funcionam, de suas características e de alguns exemplos do funcionamento deles em outros países, no próximo tópico compreenderemos como se encontra o sistema portuário brasileiro, sua atual legislação e os planos e programas que fortalecem a infraestrutura dos portos nacionais.

2.2 Sistema portuário brasileiro

Entre os séculos XV e VXIII, a economia brasileira era mantida apenas com a entrada e saída de navios portugueses. Contudo, em 1808, os atracadouros de navios tiveram relevância no antigo cenário econômico do Brasil. Através da Carta Régia, D. João VI ordenou a abertura dos portos permitindo que os navios das nações amigas atracassem em território brasileiro e que navios nacionais ou estrangeiros exportassem mercadorias. A partir desse momento, os portos se destacaram como facilitador para comercialização de produtos de diferentes países (COLLYER, 2008).

Desde então, o setor portuário brasileiro vem sofrendo diversas modificações. Na década de 1950 o setor público investiu significativamente na infraestrutura e nas indústrias de base impulsionando a economia do país e criando uma estrutura industrial completa. Já em 1995, a Lei de Concessões 9.879/95 foi o marco para a participação de investimentos do setor privado. O setor público havia reduzido a capacidade de investimentos e sentiram a necessidade de intensificar a contribuição privada nos serviços prestados, dando origem a uma reforma setorial. Assim, foi concebido o direito de exploração de determinados serviços e ativos, obtidos antes por licitações.

Para os portos, a responsabilidade foi atribuída à Secretaria de Portos da Presidência da República, em 2007. Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ficou responsável pelas regulações e fiscalizações setoriais; a iniciativa privada e pública dividiu a

responsabilidade pela gestão dos ativos e o Poder Executivo ficou responsável por formular políticas públicas para monitorar e fazer o planejamento estratégico. Assim, as 234 instalações portuárias ficaram subdivididas da seguinte maneira:

Quadro 1: Classificação dos Portos Públicos, TUP e ETC.

Classificação dos Portos Públicos, TUP e ETC	
Tipo de navegação	Instalação portuária
Fluvial	65 portos públicos
	29 terminais de uso privativo
	6 estações de transbordo de carga
Marítima	35 portos públicos
	99 terminais de uso privativo

Fonte: Baseado em ANTAQ (2014).

Dentre os 35 (trinta e cinco) portos públicos marítimos, 10 estão localizados no Nordeste. Dos 99 terminais de uso privativo, 19 se encontram na região nordestina, incluindo o Terminal Marítimo Inácio Barbosa. Sendo de uso privativo ou público, a existência de leis estabelece regras para que todos os operadores sigam a mesma linha de raciocínio na manutenção dos locais administrados. Atualizadas, ajudam na adequação dos terminais e portos de acordo com o período contemporâneo. A seguir, será exposta a situação dos portos no Brasil, a legislação portuária brasileira e os planos e programas nacionais para a logística de transportes aquaviários.

2.2.1 Portos no Brasil

Desde a abertura dos portos o Brasil foi marcado pela não apresentação de estratégias para o desenvolvimento dos portos nacionais. Entre esses períodos foram deliberados alguns decretos que definiam atribuições de órgãos responsáveis, utilização das instalações portuárias, organização e reorganização de departamentos responsáveis pelos portos. Portanto, não se tinham estratégias para administração e investimentos nesse setor.

Havendo a necessidade de executar as políticas públicas nacionais, realizar planos e projetos para melhoramento das vias navegáveis e fiscalizar quem explorava os portos, criou-se a PORTOBRÁS, Empresa de Portos do Brasil S.A. Uma empresa pública com finalidade de

construir, administrar e explorar portos e vias navegáveis no território brasileiro. Sua criação foi decretada pela Lei nº 6.222, de 10 de Julho de 1975.

Porém, com a crise que o Brasil enfrentava e forte endividamento, “a PORTOBRÁS foi abandonada no fim dos anos 1980”. (*Estadão*, 3 out, 2012). Com a reorganização dos Ministérios da República, em 1990, através da Lei 8.029, de 12 de Abril, o Congresso Nacional deliberou que o Poder Executivo extinguisse, transformasse ou privatizasse algumas entidades da Administração Pública Federal. Dentre elas, a PORTOBRÁS foi extinta e a administração dos portos, das hidrovias e da navegação ficaram subordinada ao Ministério da Infraestrutura (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2015).

Mesmo com mudanças na legislação, foram registradas grandes obras portuárias no Brasil, entre 1970 e 1990. Algumas foram selecionadas pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, a exemplo do Terminal de Ilha Guaíba, em Mangaratiba-RJ, que teve o início das obras em 1971. O início de sua operação foi em 1973, com intuito de movimentar 12 milhões de cargas. Escoando minério de ferro para mais de 25 países, sua movimentação supera os 45 milhões de toneladas de cargas anualmente (CNI, 2014, p. 390).

Outro terminal listado pela CNI foi o Marítimo Almirante Maximiano da Fonseca, também chamado de Terminal Baía de Ilha Grande ou Tebig. Construído em 1974 e com operações iniciadas em 1977, foi planejado para atuar como principal agente importador de petróleo. Contudo, sua maior atuação passou a ser a exportação do produto e assumiu o papel “na cabotagem para terminais de menor porte” (CNI, 2014, p. 388).

Já o Porto de Suape começou a ser construído em 1974. Localizado entre as cidades de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho-PE, sua operação iniciou em 1983 com intuito de ser um Complexo Industrial de destaque. Movimentando minerais, madeira, derivados do petróleo, produtos químicos, alcoóis e óleo vegetais, ocupou o oitavo lugar no ranking de movimentação de cargas em 2013, chegando a mover 12,9 milhões de toneladas de carga (CNI, 2014, p. 382).

Além de Mangaratiba-RJ, Itaguaí-RJ também recebeu a construção de um porto que iniciou em 1976. Tendo sua operação iniciada em 1982, sua principal vantagem é ‘a distância em relação à cidade do Rio de Janeiro’. Com isso, consegue atrair ‘a demanda de carga de contêineres entre a Baixada Fluminense e a região da Costa Verde. O ano de 2013

demonstrou sua capacidade nacional como porto público de 17,2%, ficando atrás somente do Porto de Santos (CNI, 2014, p. 366).

Sendo um dos únicos portos do mundo preparado para receber navios com mais de 20 metros de calado, “o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira foi construído em 1980 e concluído em 1986”. Localizado em São Luís-MA, teve como principal função exportar minérios vindos da Serra dos Carajás, no Pará. Isso levou esse terminal a movimentar 150 milhões de toneladas, em 2010. Atualmente, “recebe os maiores navios mineraleiros do mundo” (CNI, 2014, p. 392 e p. 393).

Mudanças nas condições de administração dos portos e alterações na legislação que os regem, a construção de novos portos e terminais reforçou a necessidade de maiores investimentos nesse setor. Ainda assim, outro fator contribui para que o transporte marítimo tenha visibilidade nos investimentos nacionais. A Antaq (2012) registra 20.956 km de vias economicamente navegáveis no transporte interior. Desse total, 19.764 km serviram para transporte de cargas contribuindo significativamente para a economia do país.

Quando analisamos os complexos portuários vemos o quanto dependente o território brasileiro é do transporte marítimo. O Porto do Rio de Janeiro movimentou 2.725 milhares de toneladas no primeiro trimestre de 2017, transportando contêineres, reatores, máquinas, ferro, aço, trigo, zinco e suas obras, veículos, terras e pedras, soda cáustica, preparações alimentícias diversas e petróleo. A tabela 2 resume a quantidade de toneladas movimentadas pelos complexos portuários brasileiros e os valores dos referentes tipos de navegações.

Tabela 1: Estatística dos complexos portuários em milhões de toneladas.

Estatística dos complexos portuários em milhões de toneladas – 1º semestre de 2017

Portos/tipo de movimentação	Porto do Rio de Janeiro	Porto de Rio Grande	Porto de Santos	Porto de Suape	Porto de Vitória
Exportação	1.208.464	6.836.234	37.316.196	844.896	1.508.646
Importação	1.329.759	2.936.573	13.011.668	2.958.305	1.177.307
Cabotagem	187.268	1.482.407	7.750.257	6.957.534	434.312
Interior/Apoio	---	1.674.652	361.767	---	60.753
Soma das movimentações	2.725 milhões de t	12.929 milhões de t	58.440 milhões de t	10.761 milhões de t	3.181 milhões de t

Fonte: Adaptada pela autora – ANTAQ, 2017.

No Porto de Rio Grande as 12.929 milhões de toneladas são compostas por gás de petróleo, fosfatos de cálcio naturais, milho, arroz, madeira, produtos químicos orgânicos, trigo, adubos, petróleo, paste de celulose, soja e contêineres. Sendo que as duas últimas são responsáveis por mais de 50% do total movimentado.

Já o Porto de Suape tem como principal produto o petróleo, com 58% do total movimentado no primeiro semestre de 2017. Suas demais mercadorias e/ou produtos são: gás de petróleo, produtos químicos orgânicos, contêineres, etanol combustível, trigo, ferro e aço, escórias e cinzas, veículos, açúcar e óleo de soja.

O Porto de Santos tem maior participação na movimentação de cargas dentro os complexos. Mesmo com uma queda de 1,5% no fluxo de graneis sólidos, o porto continua exportando em grande quantidade seus principais produtos: a soja, com parcela de 13,9 milhões de toneladas; açúcar, com 7,1 milhões t; e contêineres, com 9,4 milhões t (ANTAQ, 2017).

Com o destaque de 11º lugar na movimentação de contêineres, o Porto de Vitória não eximiu a operação dos demais produtos como ferro e aço, petróleo, adubos, mármore e granito, carvão mineral, minério de cobre, trigo, carga de apoio, coque de petróleo e outras mercadorias.

Contudo, todos os portos seguem regulamentações sancionadas dentro do seu território nacional para normalizar investimentos, expansão, movimentação e administração. No Brasil não é diferente. Quem estabelece os regimentos dos portos no território brasileiro é a Lei nº 12.815, atualizada em 5 de junho de 2013. Assim, o próximo tópico apresentará seus principais e fundamentais regulamentos ao qual esse trabalho reporta-se.

2.2.2 Análise da Legislação portuária brasileira

No Brasil, o que regulamenta a exploração direta ou indiretamente pela União e a utilização das atividades pelos operadores portuários é a Lei nº 12.815. Sua última atualização foi em 5 de Junho de 2013, no governo da presidente Dilma Rousseff. Em seu artigo primeiro é explícito o desempenho das atividades portuárias sob responsabilidade dos operadores portuários, no entanto, a exploração dos portos e instalações portuárias é de comprometimento à União, de forma direta ou indireta.

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco (BRASIL - Lei nº 12.815, 2013, p. 01).

A descentralização das funções da União para as Companhias Docas federais e os posteriores arrendamentos tornou possível a diversificação de tipos de cargas, importadas ou exportadas, e maiores investimentos em reforma e ampliação de berços e pátios de estocagem (CODESA, 2017). Como exemplo podemos citar o Porto de Vitória, no Espírito Santo. Está sob jurisdição da autoridade portuária Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA e possui instalações públicas e arrendadas (CODESA, 2017). Dentre suas 14 instalações, 9 são terminais públicos e as outras 5 áreas e infraestrutura públicas foram cedidas à empresas privadas.

A Bahia possui três portos públicos que operam sob jurisdição da Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA. Um deles, o Porto de Salvador, possui 5 arrendatários responsáveis pela movimentação e armazenagem, embarque e desembarque de cargas (CODEBA, 2017). Além disso, o arrendamento proporcionou o aumento do terminal de passageiros, exclusivo para atracação de embarcações de cruzeiro, recebendo uma média de 20 mil usuários por dia (ANTAQ, 2016).

Em Pernambuco, o Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros é administrado pela Suape, estatal vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco. Sua autorização para introduzir o distrito industrial, explorar atividades do porto e desenvolver obras é originário do convênio firmado com o Governo Federal (SUAPE, 2017).

Tornou-se um porto para concentração de cargas de uso público, recebendo investimentos de recursos públicos federais para infraestrutura e dos 20 operadores portuários (SUAPE, 2017) responsáveis pela destinação de derivados do petróleo e álcool, óleo bruto, açúcar, trigo, carga geral, contêiner e apoio portuário (ANTAQ, 2016).

Mesmo com a exploração direta ou indireta pela União, algumas diretrizes devem e foram seguidas com o propósito de aumentar a competitividade e potencializar o País: estimular a concorrência, expandir, modernizar e otimizar a infraestrutura, impulsionar a modernização, a valorização e a qualificação da mão-de-obra portuária e promover segurança na navegação (BRASIL, 2013).

Isso trará a qualidade dos serviços desenvolvidos e prestados pelo modal e a segurança dos profissionais da área, dos fornecedores, passageiros e das empresas privadas que precisam dos serviços para continuidade de suas atividades (BRASIL, 2013). Para execução dessas diretrizes, houve a necessidade de concessões e arrendamentos do bem público construído e equipado propiciando a navegação. Também ocorreram autorizações para que empresas privadas pudessem utilizar áreas que dão acesso ao porto organizado, ou seja, instalações portuárias que são localizadas fora da área do porto organizado.

Os terminais de uso privativo, as estações de transbordo de cargas, instalações portuárias públicas de pequeno porte e as instalações portuárias de turismo são as modalidades que poderão explorar áreas fora do porto organizado mediante autorização, de acordo com o artigo 8º, contanto que cumpram as ações previstas em seu parágrafo 2º:

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I – terminal de uso privado;
- II – estação de transbordo de carga;
- III – instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV – instalação portuária de turismo.

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

- I - a atividade portuária seja mantida; e
- II – o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento (BRASIL - Lei nº 12.815, 2013, p. 03 e 04).

O primeiro terminal portuário privado do país foi a Portonave com operação inicial em 2007, no estado de Santa Catarina. Possui três berços de atracação e um diferencial: câmara frigorífica automatizada, a Iceport. Esse centro logístico dispõe de recursos necessários para exportação e importação de cargas frigorificadas (PORTONAVE, 2017). A 16ª posição entre os 20 maiores portos da América Latina, em 2010, demonstra que o Terminal Portuário de Navegantes coopera fortemente para economia do Brasil.

No Ceará, a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS é responsável pelo Terminal Portuário do Pecém. Atua como incentivador de novos negócios, investindo ou

formando parcerias, apresentando soluções para o desenvolvimento sustentável no Estado do Ceará (CEARÁPORTOS, 2015).

Com os investimentos dessa empresa de economia mista, Pecém é a ligação na cadeia logística do transporte marítimo. Com uma ponte rodoviária que interliga os 3 piers e o pátio de armazenagem, assume atributo de Porto Industrial visando o desenvolvimento de um Complexo Industrial do Pecém (CEARÁPORTOS, 2015).

A Empresa Brasileira de Terminais Portuários (EMBRAPORT) é responsável por operar um terminal portuário privado no Estado de São Paulo. Teve o início de suas operações em 2013 e já gerou mais de 2.200 empregos diretos e indiretos. Contando com um dos sistemas de planejamento mais moderno do mundo, automatização de todo procedimento logístico e capacidade de receber navios de grande porte, o Terminal Embraport movimenta anualmente 1,2 milhão de contêiner, exemplificando o valor que terminais portuário privados têm na logística do Brasil (EMBRAPORT, 2017).

De acordo com Sousa et al. (2013), em oposição a estimulação de terminais privativos na costa brasileira, a adequação e otimização das estruturas dos portos públicos resultaria em baixos custos, pois, não haveria competição entre os terminais privados e os portos públicos.

Sousa et al. (2013) afirma ainda que arrendamentos ou concessões engessa o porto devido a falta de flexibilidade nas operações, com intuito de gerar novos planos, porque quem administra o porto remete-se à Secretaria do Patrimônio da União e ao Ministério do Planejamento, distantes de assuntos portuários. Seja com autorizações, arrendamentos ou concessões, quem administra o porto organizado tem suas atribuições definidas no Art. 17, da Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013, nos incisos do parágrafo 1º:

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

- I – cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- II – assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- III – pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- IV – arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- V – fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- VI – fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

- VII – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- VIII – autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;
- IX – autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- X – suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- XI – reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;
- XII – adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- XIII – prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- XIV – estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- XV – organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente (BRASIL - Lei nº 12.815, 2013, p. 06).

Em relação ao Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, o capítulo VIII deixa claro que sua execução é de responsabilidade da Secretaria de Portos da Presidência da República e do Ministério dos Transportes. Nesse programa, “as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias”, as sinalizações para assegurar o tráfego e a fiscalização ambiental são as atividades de que gerencia as obras ou serviços, eximindo as tarefas de quem administra o porto (BRASIL, 2013, p. 13). Porém, salienta que o programa pode beneficiar mais de uma localidade, desde que a introdução de mais um porto no mesmo contrato gere benefícios para a administração pública.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública (BRASIL - Lei nº 12.815, 2013, p. 13).

A contemplação de mais de um porto, num mesmo projeto, visa a eficácia, ou seja, um resultado que transmita segurança para um bom resultado e que seja visto como prioritário para ter a “intervenção estatal” (ALVES, 2016, p. 26). Com isso, é possível criar programas ou planos que favoreçam o sistema de transportes brasileiro e que tenham investimentos diretos ou interligados com o modal aquaviário.

Em seguida, serão apresentados planos e programas governamentais que auxiliaram ou auxiliam o desenvolvimento da logística no Brasil e, principalmente, os pontos que favorecem a ampliação e o engajamento com o setor portuário.

2.2.3 Planos e Programa Nacionais

Este capítulo apresentará quais os pontos que os planos e programa nacional influenciaram positivamente o desenvolvimento nos portos brasileiros nos últimos anos. O Plano Nacional de Logística e Transportes com interferências até 2023, o Programa de Aceleração do Crescimento, que trouxe alguns benefícios para o desenvolvimento da logística no Brasil até 2014, e o Plano Nacional de Logística Portuária com ações até 2019.

2.2.3.1 Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)

O Plano Nacional de Logística e Transportes - PNLT tem como objetivo normalizar e tornar contínuo os planejamentos para infraestrutura e organização dos transportes para que sejam cumpridas metas econômicas, sociais e ecológicas do país nesse setor. (TRANSPORTES, 2014).

Sua publicação foi em 2007 com a premissa de ser uma proposta do Estado brasileiro que contribuísse para a elaboração dos Planos Plurianuais entre 2008 e 2023. Com a primeira atualização, em 2009, as estimativas foram reavaliadas perante o desenvolvimento dos projetos do PAC, a crise econômica e novos projetos dos Estados.

Com isso, ampliou-se a perspectiva de tempo para 2031 e diagnosticou a situação da infraestrutura de transportes, definiu cenários futuros e modelos para transportes de cargas e de passageiros, analisou impactos positivos e negativos e propôs projetos chegando a um relatório final do Plano (PNLT, 2012).

Para continuidade das ações do plano nacional, o PAC tem projetos para a infraestrutura no setor de transporte que atinge 41,5 mil km no País. A melhor divisão dos valores para essa extensão foi separar em sete vetores logísticos: Amazônico, Centro-Norte, Centro-Sudeste, Leste, Nordeste Meridional, Nordeste Setentrional e Sul.

Figura 1: Vetores logísticos considerados no PNLT.



Fonte: PNLT, 2012, p. 34.

Para a área portuária as ações estão direcionadas para segurança das instalações e garantia da acessibilidade marítima e terrestre a essas instalações. Quanto a segurança, as certificações dos portos “para atender as exigências do comércio internacional” serão mantidas e intensificadas; quanto a acessibilidade, “a melhoria da capacidade de movimentação” e o acesso marítimo e terrestre aos terminais portuários estão no conjunto de ações da Agenda Portos, com intervenções de baixo custo financeiro (PLNT, 2012, p. 29).

Ou seja, a infraestrutura portuária não é o objetivo desse Plano. Mas, “as intervenções destinadas a melhorar acessos rodoviários e ferroviários às áreas portuárias” estão no PNLT e tiveram prosseguimento. (PNLT, 2012, p. 29). No Nordeste Setentrional não houve investimentos nas vias navegáveis interiores como observamos através dos números expostos na Tabela 3:

Tabela 2: Valores por vetores logísticos e por modais.

Vetores Logísticos	Valores de Investimentos Estimados (R\$ milhões) – modais			Soma dos valores por vetor
	Ferroviário	Vias navegáveis intiores	Rodoviário	
	4.033	329	7.383	11.745
Centro-Norte	14.175	1.673	3.012	18.860
Centro-Sudeste	11.247	216	10.426	21.889
Leste	3.146	34	13.687	16.867
Nordeste Meridional	5.725	308	10.576	16.609
Nordeste Setentrional	5.246	0	3.132	8.378
Sul	601	68	9.618	10.287
Total dos valores de investimentos estimados por modal	44.172	2.629	57.834	104.635

Fonte: Adaptada pela autora – PNLT, 2012.

Podemos perceber que o setor rodoviário recebeu maiores investimentos, totalizando R\$ 57 bilhões, muito acima do total investido nas vias navegáveis, R\$ 2 bilhões. Já o vetor com altos investimentos foi o Centro-Sudeste, R\$ 21 bilhões, e o vetor com menor investimento foi o Nordeste Setentrional, R\$ 8 bilhões. Tais valores foram direcionados para 1.167 projetos, separados em quatro classificações: 111 projetos prioritários, 237 projetos sociopolíticos, 231 projetos do PAC, 588 projeto não avaliados.

A seguir, serão expostos alguns dos principais projetos do Programa de Aceleração do Crescimento voltados para logística portuária. Estão entre os 231 projetos do PNLT que resultaram na efetividade das ações.

2.2.3.2 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

O primeiro Programa de Aceleração do Crescimento teve início em 2007 e até 2010 foram investidos \$ 81,6 bilhões no setor de logística. O segundo programa, entre 2011 e 2014, teve investimentos de \$ 121,6 bilhões, um crescimento de 49% em relação ao PAC 1. (PLANEJAMENTO, 2012). No PAC 2, criou-se o Programa de Investimento em Logística

propondo a ampliação da rede de infraestrutura. Resgatar a integração com os sistemas de transportes foi o objetivo principal desse programa (PAC, 2012).

Tendo seu foco em rodovias e ferrovias, ampliou a escala de investimentos públicos e privados para duplicação de rodovias, reestruturação na exploração de ferrovias e expansão da malha ferroviária. Desse modo, o propósito era conectar os modais rodoviário e ferroviário aos aeroportos e portos facilitando a articulação com as cadeias produtivas, ou seja, oferecer a integração intermodal.

Como exemplo, de malha ferroviária, podemos citar a ferrovia Transnordestina. Com a finalidade de ligar o Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco, e o Piauí, impulsionaria a competitividade da produção agrícola e a redução de tarifas de transportes. (PAC, 2012). Suas obras tinham data de conclusão em Janeiro de 2017. Até o ano de 2016 a Transnordestina recebeu \$ 6,3 bilhões (PORTAL BRASIL, 2016). Contudo, de 1.753 km, foram colocados apenas 600 km de trilhos no período previsto para sua conclusão. O acesso rodoviário ao Porto de Pecém também continua em execução. Tem investimentos avaliados em torno de \$ 77 milhões para duplicação do KM 11 ao KM 35 (PAC, 2017).

O balanço do quadriênio de 2015-2018 apontou que 53,1% das obras do PAC foram executadas até dezembro de 2016. Para os portos a atenção ficou concentrada nos procedimentos de dragagem, acessos marítimos e terrestres, cais de acostamentos e eficiência na gestão de segurança, inteligência logística e fiscalização (PAC, 2017).

Uma obra de dragagem beneficiada pelo PAC foi a do Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro. Com investidos de \$ 120 milhões e conclusão em 4 meses, sua profundidade que era de 14,5 metros e passou para 17,5 diminuindo o tempo de atracação de um navio (PORTAL MARÍTIMO, 2010).

O Porto do Rio Grande, em Rio Grande do Sul, tem obras de modernização do cais público no Porto Novo sendo concluídas. Com 1.125 metros, terá capacidade para movimentar equipamentos de alta tecnologia e amplo porte (GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, 2017).

Em um projeto envolvendo 12 portos públicos brasileiros, o governo federal tem como objetivo introduzir um processo informatizado que gerencie o tráfego de caminhões entre os portos nas cidades de Belém/PA, Cabo de Santo Agostinho/PE, Fortaleza/CE, Itaguaí/RJ,

Paranaguá/PR, Rio de Janeiro/RJ, Rio Grande/RS, Salvador/BA, Santos/SP, São Gonçalo do Amarante/CE, São Luiz/MA e Vitória/ES (PAC, 2017).

O Projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente tem por objetivo a introdução de um processo inovador amparado pelo Sistema da Informação denominado PORTLOG, que permitirá o gerenciamento do tráfego de caminhões que acessam o porto, coletando informações desde a origem da carga até seu terminal portuário de destino, possibilitando a difusão de informações antecipadas à comunidade portuária, facilitando assim a programação dos recursos para agilizar as operações. Com isso, o processo logístico deve ganhar mais segurança, celeridade e índices expressivos de desempenho (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2016).

Para sua realização foram investidos, previamente, \$ 69,7 milhões e as obras continuam em execução. Na implementação total de seu funcionamento, todos os doze portos terão entradas de caminhões agendadas e sincronizadas com a chegada dos navios. As cargas com cadastramento eletrônico serão rastreadas e terão acompanhamento dos *stakeholders*. Além de investimentos para a logística brasileira, o Plano Nacional de Logística Portuária foi criado para fornecer recursos públicos e proporcionar investimentos privados nos portos do Brasil.

2.2.3.3 Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP)

O primeiro PNLP foi lançado em 2012. Surgiu para alinhar diretrizes integradas de logística, como exemplo o Programa de Investimento em Logística, desenvolvido pelo PAC, e a Lei 12.815, de 5 Junho de 2013. Sua última versão foi atualizada em 2015 se enquadrando no Plano Plurianual (PPA) 2016-2019.

Com estratégia de elevar os portos brasileiros aos melhores do mundo, com alto padrão de desempenho e eficiência, foram previstos investimentos de R\$ 51,28 bilhões para empregar em novos arrendamentos e instalações portuárias, prorrogações antecipadas de contrato de arrendamentos e em investimentos públicos em dragagens e obras de infraestrutura portuária. Na tabela 4 estão expostos os valores aplicados por região e a quantidade de portos beneficiados por obras e dragagens.

Tabela 3: Linhas para expansão da capacidade portuária por região.

Linhas para expansão da capacidade portuária por região					
Linhos X Regiões	Arrendamentos	Reequilíbrios e Renovações Contratuais	Instalações Privadas (TUPs, ETC e IPT)		Dragagem, Derrocagem e Obras de Infraestrutura
			Autorizadas	Em análise	
Nordeste	R\$ 4,6 bilhões	R\$1,2 bilhões	R\$3,4 bilhões	R\$1.559,6 milhões	10 portos beneficiados
Norte	R\$ 4,2 bilhões	R\$0,3 bilhão	R\$1,5 bilhões	R\$859,5 milhões	1 porto beneficiado
Centro- Oeste	——	——	R\$25 milhões	R\$36,5 milhões	——
Sudeste	R\$5,4 bilhões	R\$1,2 bilhões	R\$8,2 bilhões	R\$2.716,1 milhões	6 portos beneficiados
Sul	R\$ 2 bilhões	R\$8,4 bilhões	R\$2,5 bilhões	R\$178,7 milhões	6 portos beneficiados
Total dos investi- mentos	R\$ 16,2 bilhões	R\$11,1 bilhões	R\$14,3 bilhões	R\$5,45 bilhões	23 portos beneficiados

Fonte: Adaptada pela autora – PNLP, Sumário Executivo, 2015.

O programa de arrendamentos enfatiza contratos vencidos ou áreas não exploradas pela operação portuária para celebrar novos contratos. Assim, ganharão escala nos terminais e, consequentemente, o aumento da concorrência. Já as renovações contratuais adiantam as prorrogações dos contratos em até 25 anos garantindo, com isso, investimentos comprovados para ampliar e modernizar as áreas arrendadas.

Dando continuidade à modernização e ampliação, as autorizações para Terminais de Uso Privado (TUPs), para as Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e para as Estações de Transbordo de Cargas (ETC) garantem a manutenção contínua desses locais sem interferência direta de recursos públicos. E, por fim, as linhas para expansão com obras em infraestrutura nas áreas portuárias e dragagem dos acessos marítimos amplia a capacidade de movimentação de cargas, assegurando maiores retornos financeiros (PNLP, 2015).

Tendo como base a Lei 12.815, de 5 de Junho de 2013, que estabelece procedimentos para administração dos portos, responsabilidade por investimentos e manutenção das áreas do porto organizado e dragagem das vias marítimas, os planos e programas para os transportes marítimos e alguns exemplos de portos no Brasil, veremos como se encontra a infraestrutura e os investimentos públicos e privados nos terminais portuários do Nordeste.

2.3 Cenário dos portos no Nordeste

Os portos da região Nordeste operam produtos granéis, sejam eles sólidos ou líquidos. Sousa Junior (2008) afirmou que 11 portos da região apresentavam somente um tipo de carga, dentre eles está o Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado no estado de Sergipe. Segundo o autor, quando não há diversificação do tipo de carga os portos tornam-se terminais especializados e que, provavelmente, possuem estruturas e níveis de produtividade e eficiência altos.

Porém, para haver diversificação, os portos do Brasil precisam de dragagem satisfatória para receber novos navios, algo que alguns dos portos não possuem (DONATO, 2016). Além disso, a dificuldade de acesso terrestre, o espaço reduzido para recebimento de caminhões e armazenamento de cargas, a complexidade burocrática e obras inacabadas também causam atraso na entrega e elevação dos preços na movimentação de cargas (GLOBO, 2013).

Para conseguir aumento de cargas, movimentação de navios e capital é necessário que a infraestrutura dos portos brasileiros esteja compatível, em tecnologia e acessos, com os demais portos do mundo. A Lei de Modernização dos Portos e os programas governamentais geraram incentivos do governo a fim de aumentar as condições das infraestruturas portuárias.

Os portos do Nordeste modernizaram alguns pontos, melhoraram a infraestrutura e os acessos o que geraram modificações na forma de movimentar e diversificar as cargas. Algumas dessas modificações serão expostas nesse capítulo e os pontos que podem trazer melhores resultados econômicos para a economia regional e nacional.

2.3.1 Porto do Recife - Pernambuco

O Porto do Recife está situado no centro urbano da capital pernambucana. Sua administração e exploração são realizadas pelo Estado de Pernambuco, por meio da empresa Porto do Recife S.A. Presta serviços para navegação de longo curso e cabotagem e sua estrutura é compatível

para navios de cruzeiro. Suporta atracar oito navios no mesmo momento e dispõe de vasta área de armazenagem de cargas. (PORTO DO RECIFE, 2017). Seu acesso ferroviário está desativado e o rodoviário é realizado pela BR-101 e BR-232 (ANTAQ, 2016).

Devido aos investimentos em dragagem, feitos pelo Governo do Estado, seu calado é de 11,2 metros proporcionando melhores condições para movimentação de cargas nacionais e internacionais. Consequentemente, a cidade de Recife teve seu desenvolvimento conjunto com as transformações do porto, tornando-se ponto turístico, comercial e de serviços. Entretanto, houve contaminação ambiental produzida pela toxicidade do sedimento retirado para aprofundar seu calado (OLIVEIRA *et al*, 2017).

A cidade se desenvolveu no ponto de vista turístico, transformou armazéns degradados em museu, hotéis, centro de artesanato. De janeiro a agosto de 2017 exportou 217.819 mil toneladas de cargas e movimentou 28.727 passageiros no período de 2016/2017 (PORTO DO RECIFE, 2017). Apesar disso, por perder espaços de área pública, limitou o crescimento do porto para captação de receita financeira por meio da movimentação de cargas.

Figura 2: Porto do Recife.



Fonte: Porto do Recife – Institucional – O porto e a cidade, 2017.

2.3.2 Porto de Itaqui – Maranhão

As principais cargas movimentadas pelo Porto de Itaqui são soja, milho e produtos petrolíferos (PORTO DO ITAQUI, 2017). Seu acesso rodoviário é pela BR-135 e BR-222 e o ferroviário, atualmente, conta com a Estrada de Ferro Carajás. Como a Transnordestina ainda não foi concluída, o acesso para determinados locais é feito pelas rodovias federais.

Possui 23 metros de profundidade em seu canal e sete berços de atracação que movimentaram quase 17 milhões de cargas no ano de 2016. Administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária – EMAP, traçou o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do

Porto (PDZ) com metas para otimizar a utilização da área portuária e favorecer o crescimento da movimentação de cargas (PORTO DO ITAQUI, 2017).

Figura 3: Porto de Itaqui em 2016.



Fonte: Porto de Itaqui – Histórico, 2017.

2.3.3 Terminal Portuário do Pecém – Ceará

A partir de 1995 começaram os levantamentos para construção do terminal no Ceará. O Terminal Portuário do Pecém teve o início das operações comerciais em novembro de 2001 e a empresa administradora é a Companhia de Integração Portuária do Ceará – CEARÁPORTOS.

Possui uma ponte, de 2.502 metros que liga o continente aos três piers existentes, cada um deles suportando 15 metros de calado. Para armazenagem existem duas áreas: a coberta e a não coberta. A área coberta abriga dois armazéns, um de 6.250 m² e o outro 10.000 m², e um posto de inspeção. Já na área não coberta o pátio tem 361.650 m², podendo receber vergalhões para usinas siderúrgicas, chapas planas e contêineres refrigerados (CEARÁPORTOS, 2017).

Uma das suas principais cargas é a fruta. Sua maior vantagem em relação aos demais portos do Brasil é a proximidade com os Estados Unidos e a Europa, pois, a fruta chega mais rápido ao seu destino final logo após a colheita (AZENHA; PEQUENO, 2016). Com isso, consegue atrair cargas de todos os estados do Nordeste, servindo como elo de importação e/ou exportação. No território brasileiro os estados do Acre, Roraima e Mato Grosso do Sul são os únicos que não movimentam cargas pelo Porto do Pecém.

Seu objetivo principal foi exportar e importar cargas da siderurgia e refinaria que seriam instaladas no complexo industrial. Segundo Azenha e Pequeno (2016, p. 18), mesmo com

desajustes na construção do porto e das indústrias, “Pecém conseguiu variar as mercadorias exportadas e importadas e sua zona de influência regional e municipal”.

Figura 4: Terminal Portuário do Pecém.



Fonte: Ceará Portos – História Portuária do Ceará, 2017.

2.3.4 Porto de Cabedelo – Paraíba

Administrado pelas Companhias Docas da Paraíba, o Porto de Cabedelo possui uma estrutura altamente competitiva. Sua posição privilegiada favorece transportar mercadorias pela via marítima, rodoviária e ferroviária. Além disso, os baixos custos e mão de obra qualificada auxiliam na escolha do porto como porta de entrada e saída de mercadorias (PORTO DE CABEDELO, 2017).

A movimentação das cargas no Porto de Cabedelo aumentou. Em fevereiro de 2018 foram exportadas 87.870 toneladas de graneis líquidos, sólidos e granito, registrando um aumento de 23,98% em relação ao mesmo mês do ano passado.

Para assegurar o aumento contínuo do fluxo de produtos exportados e importados, o porto da Paraíba passou e continua passando por reestruturação. Seu cais de acostamento que antes media 510 metros, hoje, possui 602 metros de comprimento divididos em 4 berços de atracação, comportando até 3 navios atracados, com 11 metros de calado. Por possuírem poucos locais de acondicionamento de produtos, demolirão dois armazéns para construir pátios e instalarão mais 2 silos, formando 4, destinados para receber grãos. Além disso, possuem 6 silos, com capacidade total de 30 mil toneladas, e mais 6 silos para grão de trigo, que armazenam até 19.800 toneladas (PORTO DE CABEDELO, 2017).

Não se preocupam apenas com cargas, como também com o desembarque de passageiros. Mesmo não possuindo um terminal específico para tender os turistas, reservaram um berço para esse tipo de movimentação. Quando há demanda de passageiros para visitar a Paraíba, a movimentação de carga é interrompida e prevenindo acidentes e melhorando a recepção dos turistas.

Figura 5: Porto de Cabedelo.



Fonte: Porto de Cabedelo – Porto, 2017.

2.3.5 Porto de Maceió – Alagoas

Após sua inauguração em 1940, o porto de Maceió aumentou sua estrutura implantando terminal açucareiro e construindo acesso rodoviário, píer petroleiro e cais de contêiner. Com a extinção da Portobrás, a administração desse porto ficou vinculada à Companhia Docas do Rio Grande do Norte.

Com retroárea de 26.000 m² para carga e descarga de mercadorias, um calado natural de 10,5 m a 14 m de profundidade, balança rodoviária com 25 metros e capacidade de 100 toneladas, 5 armazéns, 8 berços de acostagem e estrutura para recebimento de navios turísticos, o Porto de Maceió garante a eficiência no serviço prestado, agilidade e menor custo nas operações (PORTO DE MACEIÓ, 2017). Em Janeiro de 2018, o porto movimentou 164.145 toneladas de produtos. Dentre eles estão peças e equipamentos, acessórios, açúcar em sacas e a granel,

adubo, enxofre, álcool anidro e hidratado, arroz, cimento, gasolina, melaço, coque, óleo diesel, petróleo bruto, PVC e trigo.

Figura 6: Porto de Maceió.



Fonte: Porto de Maceió – Galeria, 2017.

2.4 Estudos encontrados

O estado da arte tem por objetivo apresentar os estudos sobre o tema, ou especificamente, sobre o problema, já realizado por outros autores (VERGARA, 2000). Para a composição deste capítulo, foi feita uma análise de estudos relacionados ao tema objeto deste trabalho. Buscando compreender melhor a realidade da infraestrutura portuária, fez-se necessário apontar contribuições empíricas que possibilitasse a assimilação dessa área de pesquisa.

Tanto no Brasil, quanto no exterior, existem diversas pesquisas sobre a infraestrutura portuária, a exemplo do trabalho de Scauzufca (2012) e Camal (2014) que desenvolveram estudos voltados para o cenário do Porto de Santos e para os portos de Moçambique, respectivamente. No nordeste brasileiro os estudos são mais voltados para os portos de grande porte, com destaque para o estudo de Santos (2016) que analisa a infraestrutura do Porto de Salvador. Contudo, não foi encontrado estudo com foco na infraestrutura do Terminal Marítimo Inácio Barbosa. Pesquisas recentes e relevantes para este trabalho foram selecionadas e são expostas a seguir.

Na análise da logística dos portos de Moçambique, **Camal (2014)** destacou a caracterização dos portos do país e buscou identificar oportunidades para alcançar novos mercados e captar mais cargas. Primeiro, verificou as vantagens e desvantagens dos modais existentes, por entender que o abastecimento logístico não ocorre de maneira isolada. Posteriormente, evidenciou a utilização da análise SWOT nos portos e estudos da competitividade no cenário portuário. Para obter essas informações, foram realizadas entrevistas semiestruturadas aos responsáveis de diversas áreas dos portos do país, análise de relatórios e visitas aos portos, com o propósito de observar a realidade da infraestrutura existente e dos trabalhos desenvolvidos.

O estudo aponta que as instalações portuárias tiveram relevância na caracterização dos portos, pois, terminais com grande capacidade de manuseio, equipamentos automatizados, acessos marítimos e intermodalidade eficientes possuem mais vantagens competitivas e melhores oportunidades de crescimento econômico. Porém, a falta de manutenção nas rodovias, entraves burocráticos e a deterioração das ferrovias reduzem a qualidade dos serviços logísticos intermodais.

A ineficiência operacional logística, a corrupção, a burocracia, a instabilidade política, mau estado das infraestruturas e dos acessos tornam os portos de Moçambique menos competitivos. No entanto, com os resultados do estudo, foi possível observar que baixos custos de manuseio de cargas, grandes áreas portuárias - capazes de receber navios de diferentes portes e manusear facilmente as mercadorias -, localização litorânea privilegiada e ser principal acesso na importação e exportação dos países vizinhos eleva a potencialidade de crescimento dos portos desse país.

Os portos brasileiros também tiveram suas características analisadas dentro do cenário nacional. **Felipe Junior (2015)** analisou os avanços e as limitações no setor portuário e marítimo brasileiro. O estudo apresenta que o aprimoramento da logística por parte das empresas acontece de forma acelerada em comparação ao melhoramento em infraestruturas.

O autor afirma que o desenvolvimento do Brasil (como interligação de rodovias, expansão de redes de energia e telefonia) apenas acompanhou as transformações nos portos brasileiros. Por meio de pesquisas bibliográficas o autor retratou os atuais gargalos que prejudicam o desenvolvimento econômico nacional e a dificuldade em atender a demanda do comércio exterior, apesar da modernização no sistema portuário do Brasil.

As causas que dificultam os portos brasileiros atenderem o comércio exterior foram: sistema marítimo brasileiro não homogêneo; modernização incompleta em comparação aos portos mundiais; morosidade na liberação de recursos públicos; multimodalidade/intermodalidade com pouca influência; obras infraestruturais inacabadas; ausência do Estado como agente planejador e indutor; divergência político-partidárias; e grande burocracia nos investimentos públicos e privados. Assim, sugeriu-se maior articulação entre os governos federal, estaduais e municipais no planejamento estratégico portuário, expansão dos complexos portuários, acelerar obras do PAC, impulsionar a indústria naval internamente e a modernização tecnológica.

A pesquisa realizada por **Scauzfca (2012)** enfatiza as condições do Porto de Santos diante do período contemporâneo. Teve como objeto de estudo os portos públicos do Brasil movimentadores de granéis e carga geral. Nesse estudo, o Porto de Santos é o principal objeto, por ser o porto de maior acesso no fluxo comercial no Brasil. O autor explorou os pontos determinantes de portos internacionais, o sistema portuário brasileiro e a contribuição da formação histórica do porto em questão.

Diante do sistema portuário internacional, observou-se que os principais portos têm seus terminais dirigidos por empresas privadas e mantém o desempenho comercial ágil e competitivo. Já a participação pública está relacionada à governança e financiamento de grandes obras de infraestrutura. No geral, os portos com características para o crescimento econômico, local ou regional, apresentam aspectos fundamentais como: conexão dos acessos (multimodalidade), calados adequados (mínimo 15 metros), rede de serviços de apoio logístico, integração porto-indústria, conquista de novos territórios, clareza de marco legal, parcerias público-privadas, utilização de hidrovias interiores, multiuso das instalações (para passageiros, contêineres, granéis sólido e líquido, carga solta).

Esses atributos serviram de base para analisar os portos nacionais brasileiros. Assim, constatou-se a divisão na gestão portuária regional que promovem disputas localizadas, por exemplo, porto do Ceará e de Pernambuco. Além disso, maior parte dos portos públicos têm operações concedidas à iniciativa privada, ampliando a situação da concorrência para a obtenção do direito de exploração. Outros fatores limitantes para crescimento portuário são: pequena participação na navegação de cabotagem; a atualização logística e a incorporação de novos territórios acentua o fluxo de produtos isolados; e a dificuldade na integração com as cidades, impedindo a conexão com a malha logística nacional.

Em contrapartida, a área oceânica beneficia a movimentação portuária para todos os portos. A diferenciação é para os portos que têm projetos estratégicos de ampliação de capacidade e de facilitação de acessos terrestres e marítimos. Entretanto, isso só ocorre quando há dinâmica socioeconômica da região em torno da área portuária. Mesmo com contratemplos, concluiu-se que o Porto de Santos adquiriu benefícios históricos e os mantém para continuar competitivo.

A infraestrutura intermodal e integração metropolitana, as condições para multiuso das instalações e sua modernização, os planos de expansão, a área urbanizada para abrigar os serviços de apoio e tradição portuária na área que envolve o porto são condições que acompanham a demanda de cargas e/ou passageiros e favorecem o crescimento socioeconômico regional.

Cunha (2016) aponta que, além da reforma no Porto de Rio Grande e do desenvolvimento urbano, a inovação portuária é uma condição fundamental para o transporte de mercadorias no cenário internacional. Em seu estudo bibliográfico, com caráter exploratório-descritivo, de natureza qualitativa, é exposto o porto que fica localizado na cidade de Rio Grande-RS e que ajudou o município servindo de base econômica.

O Porto de Rio Grande possui cais de atracação com extensão de 2 km, multimodalidade disponível e profundidade de 40 pés, diminuindo os custos e aumentando a eficiência logística. Contudo, o autor afirma que o crescimento da economia mundial favoreceu o aumento do comércio marítimo internacional e, consequentemente, impulsionou as economias em desenvolvimento a renovar e expandir sua frota para acompanhar a demanda. Ainda assim, acompanhar a expansão da demanda requer planejamento e preparação dos profissionais.

Então, para o Porto de Rio Grande satisfazer as exigências do mercado internacional o estudo apontou que se deve: estabelecer visão abrangente do processo logístico; contratar profissionais qualificados para desenvolver e executar estratégias para redução do tempo de entrega e viabilizar a autorização e movimentação da produção ao longo do processo produtivo; reduzir burocracia e as tarifas portuárias excessivas e; ampliação dos berços de atracação. Por fim, programar o desenvolvimento urbano da cidade a qual o porto pertence deve ser agregado ao desenvolvimento da infraestrutura física portuária.

Na região nordeste também tiveram estudos para analisar o desenvolvimento econômico diante da infraestrutura e integração territorial. **Lopes (2016)** destaca as deficiências

existentes na infraestrutura no estado do Rio Grande do Norte, que gera atraso para o crescimento e desenvolvimento, e se elas estão relacionadas são resultantes da integração entre os modais existentes no estado. Para isso foram realizadas pesquisas exploratória e documental.

Foi possível investigar o desenvolvimento e a infraestrutura do Rio Grande do Norte de 2000 até o ano de 2015. Por ser um estado conhecido pela produção de produtos primários, tiveram urgência no escoamento de mercadorias. Inicialmente, optou-se pela modal ferroviário, depois cabotagem, porém, os custos de manutenção eram altos e perdeu espaço para o rodoviário. Contudo, a infraestrutura das vias entre as regiões se tornaram precárias dificultando a integração econômica com o país.

A partir desse fato, foi possível apontar no estudo que o desenvolvimento em infraestrutura (diminuindo o tempo e o custo do transporte), investimentos públicos de impacto significativo nos modais (os investimentos do PAC não causaram integração completa entre os municípios do interior e a capital do estado) e investir na cadeia produtiva local trarão impulso no crescimento e desenvolvimento da região.

No estudo realizado por **Santos (2016)** foi permitido analisar se a atual infraestrutura do Porto de Salvador-BA atende às expectativas das empresas que operam no comércio exterior baiano. Foram realizadas pesquisas bibliográficas e estudos de campo, de natureza qualitativa e quantitativa, com aplicação de questionários nas 100 maiores empresas que operam pelo Porto de Salvador.

Na pesquisa é apontado que a modernização portuária é importante para o crescimento regional, pois, colaboram para o desenvolvimento das atividades industriais, para o aumento do PIB e elevação das importações e exportações. Além disso, beneficia atividades turísticas visto que instalações modernas atraem grandes navios de cruzeiros. Todavia, a modernização da infraestrutura de transportes, em especial o portuário, é um desafio para o Brasil.

O trabalho aponta como gargalos nos portos brasileiros a baixa produtividade de mão de obra, profundidade dos cais, problemas de acessos terrestres, falta de berços de atracação e tempo de liberação de contêineres. Com relação ao Porto de Salvador foi possível observar que há impedimento de crescimento da área operacional, por se encontrar no centro de Salvador, o que impossibilita a abertura de indústrias com oferta de produção em larga escala.

Também requerem acessos terrestres dinâmicos, modernização dos equipamentos de movimentação, ampliação do calado marinho e ampliar a quantidade dos berços de atracação. Com a infraestrutura acompanhando a dinâmica das trocas comerciais, garantirá a sobrevivência das empresas, a competitividade dos produtos e o desenvolvimento regional.

Através de pesquisas, **Silva e Rodrigues (2011)** buscaram confrontar os portos de Suape, Salvador e Pecém a partir dos elementos custo, gestão, estratégias, tempo e segurança. Dessa maneira, conseguiu identificar os principais gargalos enfrentados pelos portos analisados e averiguar o impacto dos investimentos nas áreas portuárias. As pesquisas bibliográficas e a visita técnica ao Complexo Industrial e Portuário de Suape foram as fontes necessários para gerar seus resultados.

Algumas características desses portos merecem destaque. Pecém é o último porto do Nordeste, localização estratégica para mercados Europeus e Americanos, calado natural de 15,5 metros, é um terminal privativo de uso misto e seus 2 piers estão conectados ao continente por ponte rodoviária, facilitando acesso ao pátio de armazenagem e ao local de atracação de navios.

Em Suape, a localização estratégica está relacionada à conexão com 160 portos em todos os continentes, sistema *landlord port* de gestão (as áreas de movimentação e armazenagem estão sob responsabilidade de empresas privadas e a infraestrutura a cargo do governo), calado de 14,5 metros, monitoração de atracação de navios a laser, retroárea capaz de concentrar e distribuir diversas cargas, tecnologia avançada e plano de segurança. Já o Porto de Salvador apresenta altas tarifas, monopólio da administração, ausência de regulação e infraestrutura o que dificulta a competitividade.

Diante das características apresentadas, o estudo aponta que Suape ainda não se tornou um porto concentrador por não ter implantado uma zona de processamento de exportações e devido a não conclusão da Ferrovia Transnordestina, que facilitaria o recebimento de produtos diferentes do já transportados.

Assim, os estudos apontados servem de base teórica para este trabalho. Estão resumidos no quadro 2 para apresentando os objetivos e as conclusões de cada trabalho. A seguir serão apresentadas as bases metodológicas que auxiliará na construção científica do objetivo proposto neste trabalho.

Quadro 2: Síntese dos estudos relacionados ao tema.

Autor (ano)	Objetivos	Conclusões
Cunha (2016)	Destacar os entraves para a logística portuária ser considerada como a estratégia mais oportuna para satisfazer, a um baixo custo, as exigências do mercado atual no transporte de cargas internacionais embarcadas no Porto de Rio Grande (Porto Novo/Tecon).	O desenvolvimento urbano deve estar alinhado ao desenvolvimento da infraestrutura física portuária, pois, condiciona melhorias na área portuária através de planejamentos territorial e contratação de profissionais qualificados capazes de otimizar tempo de entrega, movimentação da produção e conseguir redução burocrática.
Lopes (2016)	Analizar as deficiências existentes na infraestrutura no estado do Rio Grande do Norte que gera atraso para o seu crescimento e desenvolvimento e como podem ser resolvidas.	A falta de qualidade na infraestrutura intermodal gera prejuízos para a economia local e regional. Com isso, concluiu-se que o Rio Grande do Norte necessita de investimentos em infraestrutura, não só portuária, como ferroviária e rodoviária, a fim de melhorar a integração entre os municípios. Além disso, investir na cadeia produtiva local impulsionará o crescimento e desenvolvimento do estado.
Santos (2016)	Analizar a atual infraestrutura portuária brasileira e seus reflexos para o comércio exterior, com destaque para o Porto de Salvador (BA).	Para garantir a competitividade e o desenvolvimento regional serão necessárias medidas de modernização da infraestrutura do Porto de Salvador a fim de diminuir filas de navios na costa marítima, aumentar capacidade de receber navios de grande porte, otimizar espaços de armazenagens e viabilizar o fluxo de cargas pelos acessos terrestres.

Continua

Conclusão

Autor (ano)	Objetivos	Conclusões
Felipe Junior (2015)	Analisar as principais transformações recentes no setor portuário e marítimo brasileiro, bem como seus principais gargalos.	O sistema portuário brasileiro sempre teve investimentos insuficientes para atender a demanda do comércio exterior. Para incentivar a competição é necessária a presença do Estado como agente planejador e indutor, impulsionar a modernização tecnológica, estimular o carregamento de recursos ociosos, expandir financiamentos públicos e privados, reduzir afretamentos de navios estrangeiros, reduzir burocracia, expandir a multimodalidade e acelerar obras infraestruturais.
Camal (2014)	Analisar a situação dos portos de Moçambique face ao desenvolvimento que decorre no país e analisar a concorrência de forma a impulsionar a competitividade.	O desempenho operacional carece de melhorias urgentes na infraestrutura, para receber navios de maior porte, investimentos nos serviços e capital humano, para aumentar produtividade, importação e exportação, conscientização da importância dos portos para a economia do País, e implantação de informações estatísticas, para facilitar os estudos com intuito de aumentar a competitividade nacional e internacional.
Scauzufca (2012)	Investigar e analisar as condicionantes internacionais, nacionais, regionais e locais que respondem pela manutenção da primazia do Porto de Santos como principal porta brasileira do fluxo comercial globalizado na contemporaneidade.	O Porto de Santos se destaca por ser flexível. Sua forte e constante modernização reflete na posição assumida nacional e regionalmente. Boas condições de acessos e instalações, frequentes estudos territoriais para ampliação e semelhança nos planos portuários públicos e privados contribuem para o crescimento e maior eficiência do porto. Mantendo as condições atuais terá crescimento expressivo e acompanhará a dinâmica da economia nacional.
Silva e Rodrigues (2011)	Avaliar o porto de Suape, identificando elementos que permitam estabelecer medidas quantitativas para as variáveis custo, tempo e segurança, visando o confrontar informações com os dados dos portos de Salvador e Pecém.	Os Portos de Pecém, Salvador e Suape possuem, atualmente, grandes auxílios governamentais. A competitividade entre os portos nordestinos existem, porém, servem para concentrar os fluxos de cargas nos complexos portuários da região. Contudo, Suape ainda não se tornou um porto concentrador devido a não conclusão da Ferrovia Transnordestina e da não implantação de áreas de livre comércio com comercialização para o exterior.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

3 METODOLOGIA

Este capítulo apresenta e explicita os procedimentos metodológicos que serão adotados no estudo. Inicialmente são delineadas as questões que orientam a pesquisa. Em seguida será exposta a caracterização do estudo, a estratégia de pesquisa utilizada, as fontes de evidências e as unidades de análise, além dos critérios para seleção do caso e estratégias para análise dos dados.

3.1 Questões de pesquisa

Tendo como objetivo geral, analisar a atual situação da infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa, nesta etapa da pesquisa, foram elaboradas questões no intuito de encontrar respostas à problemática do estudo e alcançar os objetivos propostos:

- Qual a infraestrutura existente no porto de Sergipe?
- Quais as práticas logísticas desenvolvidas no porto?
- Quais os benefícios que o porto de Sergipe gera para a economia de Barra dos Coqueiros;
- Quais os gargalos que impedem o desenvolvimento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa?
- Quais as perspectivas de desenvolvimento da área portuária?

3.2 Caracterização da pesquisa

Neste item é apresentado o tipo de pesquisa que está sendo realizada. Gil (2008, p. 27) afirma que existem três níveis de pesquisa: exploratória, descritiva e explicativa. Raupp e Beuren (2008, p. 80) reconhecem a pesquisa exploratória como um estudo que aprimora o conhecimento em questões preliminares em determinado tema. A pesquisa descritiva tem como característica principal a descrição de determinada população ou fenômeno através da coleta de dados que fornecerá informações após análises estatísticas.

Já a pesquisa explicativa aprofunda o conhecimento acerca da realidade analisada. É essa pesquisa que descreve os determinantes na ocorrência dos fenômenos estudados. Assim, o presente estudo é classificado como uma pesquisa exploratória e descritiva, pois, esclarece um

tema pouco explorado no âmbito local e leva ao aprimoramento de ideias relacionadas ao tema proposto entrevistando pessoas que possuem envolvimento com o assunto pesquisado.

Além da classificação, tem-se a abordagem ao problema. Sua tipologia está direcionada a duas categorias: a pesquisa qualitativa e pesquisa quantitativa. Na metodologia qualitativa é possível investigar características que não são obtidas por meio da metodologia quantitativa (RAUPP e BEUREN, 2008). Na abordagem quantitativa temos o emprego de instrumentos estatísticos para que os dados possam ser tratados.

Tendo em vista os objetivos do estudo, o método abordado foi o qualitativo. Por meio dele foi analisado o contexto do ambiente através das palavras reunidas nas entrevistas. Logo, o presente trabalho é caracterizado como qualitativo, exploratório e descritivo.

3.3 Estratégia de pesquisa

Para esta pesquisa a estratégia adotada foi do método de estudo de caso. Segundo Yin (2001) o estudo trata de acontecimentos atuais, portanto, analisam-se questões que nos levam a compreensão do contexto real. Gil (2008, p. 57) esclarece que no estudo de caso “o conhecimento é concedido de forma ampla e detalhado”. Foi utilizado um objeto para o estudo de caso, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa, pois é o único porto do Estado de Sergipe.

3.4 Fontes de evidência

Yin (2001, p. 107) apresenta seis fontes de evidências: “a documentação, os registros em arquivos, as entrevistas, a observação direta, a observação participante e os artefatos físicos”. Para esse estudo, as fontes de evidências cabíveis são: as entrevistas e consultas aos sítios eletrônicos. Com um roteiro pré-estabelecido, foram feitas entrevistas de maneira semiestruturadas permitindo que os entrevistados tenham flexibilidade nas respostas, não deixando o foco do assunto estudado.

A coleta de dados se deu através de entrevistas realizadas com representantes dos principais órgãos ligados, direta ou indiretamente, ao terminal portuário enriquecendo dessa forma o estudo com informações específicas sobre a gestão logística do porto. Foram aplicadas ao representante da Secretaria de Finanças do Município de Barra dos Coqueiros, ao gestor comercial da VLI e ao Prático do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

As entrevistas duraram em média duas horas com cada entrevistado, foram realizadas em dias distintos, entre os meses de Setembro e Outubro de 2017, e transcritas mediante autorização. Por terem ligação com as atividades do porto e não possuírem funções semelhantes, as entrevistas foram adaptadas a cada entrevistado.

O representante da Secretaria de Finanças do Município de Barra dos Coqueiros atua na verificação da arrecadação de impostos por meio das movimentações realizadas no terminal. Assim, algumas perguntas foram reformuladas. Na Gestão Estratégica, o item 1 foi alterado indagando-se se ele tinha conhecimento de alguns objetivos e projetos para o desenvolvimento do porto. Na Política Portuária não foi perguntado ao entrevistado os itens 2, 3, 4, pois o representante da Secretaria de Finanças não possui vínculo e, com isso, não tem conhecimento a respeito dessas práticas.

O gestor comercial foi o único entrevistado que não teve modificações no roteiro de entrevista por ser tratar da pessoa diretamente responsável pelo porto. Já com prático, ligado à Marinha do Brasil, a entrevista foi modificada para que ele apresentasse todas as percepções da Gestão Estratégica, Política Portuária e Aspectos Gerais. Isso é justificado, pois o prático não tem envolvimento direto com a gestão da VLI, contudo, atua na carga e descarga de navios, o que facilita a percepção visual de toda produção do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

3.5 Unidade de análise e critério para seleção do caso

Esta pesquisa envolve uma unidade de análise: o Terminal Marítimo Inácio Barbosa. Único porto de Sergipe, administrado pela empresa Vale Logística Integrada (VLI), localizado no município de Barra dos Coqueiros. Esta empresa efetua o transporte de graneis sólidos para outros portos do país e atua no apoio marítimo, através de empresas privadas, dando suporte a movimentação de funcionários até as plataformas. O critério para a escolha do caso se deve ao fato do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) ser o único porto do Estado de Sergipe e não possuir estudos relacionados à sua infraestrutura logística.

Para entender melhor a respeito do TMIB, foram realizadas 3 entrevistas com pessoas ligadas direta ou indiretamente ao porto. O representante da Secretaria de Finanças de Barra dos Coqueiros atua na fiscalização do recolhimento dos impostos. Verifica todos os repasses que o município recebe, alimenta planilhas online, controla a saída dos impostos e aponta se houve ou não diferença no valor entre os impostos recebidos e o que deveriam receber. Foi

escolhido para entrevista, pois possui a maior ligação com o porto de Sergipe recolhendo ISS, ICMS e IPTU.

O outro entrevistado é o Gestor Comercial da VLI que negocia acordos comerciais para aumentar o fluxo de cargas do terminal. O terceiro entrevistado é o prático. Sua função é controlar e direcionar os rumos de uma embarcação à costa do Estado. Por estar ligado à Marinha possui autonomia em sua atividade e vivencia a logística portuária sergipana desde a inauguração do TMIB em 1994. Sua profissão já não possui formação específica. Atualmente, os novos praticos são comandantes da Marinha.

3.6 Definições constitutivas e indicadores de análise

Além das definições anteriores, faz-se necessário apresentar as variáveis importantes para o estudo. Servem para a obtenção de respostas significativas possíveis de “identificar várias dimensões relevantes” que possibilitem mensuração ou classificação da realidade concreta. (GIL, 2008).

Quadro 3: Gestão do Terminal Marítimo Inácio Barbosa.

Gestão do Terminal Marítimo Inácio Barbosa		
Objetivos específicos	Categorias	Roteiro de entrevista
Descrever as práticas logísticas desenvolvidas no porto	Identificação do entrevistado e do órgão ou entidade a qual está ligado	Nome; atuação; importância do local; envolvimento com o porto e cadeia de comando; nível de escolaridade; atividade exercida; experiência profissional.
Verificar os benefícios que o porto de Sergipe gera para a economia do município de Barra dos Coqueiros	Gestão estratégica desenvolvida pelo órgão ou entidade que os entrevistados estão submetidos	Objetivos e projetos; troca de informações e dados; auxílios na tomada de decisões; política de contratação (comunidade local); proveniência dos recursos financeiros; percepção do desempenho financeiro.

Continua

Conclusão

Gestão do Terminal Marítimo Inácio Barbosa		
Objetivos específicos	Categorias	Roteiro de entrevista
Identificar a infraestrutura existente no porto de Sergipe	Política portuária	Compreensão das atuais regulamentações; mudanças após implementação da nova Lei; dificuldades em sua execução; incentivos recebidos no TMIB.
Constatar os gargalos que impedem o desenvolvimento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa e apontar as perspectivas de desenvolvimento da área portuária.	Funcionalidade portuária	Pontos de destaque; opções de melhorias; oportunidades previstas; ameaças atuais e futuras; incentivos locais; interação com a comunidade circunvizinha.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Apresentadas em quatro blocos, as categorias foram expostas no quadro 3 de acordo com ao objetivo específico à qual está relacionada. Para melhor entendimento das categorias foram definidos alguns termos essenciais:

- Órgão: instituição de responsabilidade do governo.
- Entidade: instituição e/ou empresa que exerce fins específicos dentro de sua área.
- Política portuária: conjunto de leis e normas que regulamentam os portos.
- Funcionalidade portuária: funcionamento e/ou atividades exercidas pelos portos.

3.7 Tratamento dos dados

As entrevistas foram analisadas por meio da transcrição das falas dos entrevistados. No momento de cada entrevista, durante a conversação, as respostas foram sendo anotadas no papel do roteiro de entrevista, a exemplo do gestor comercial e do representante da Secretaria de Finanças, e no bloco de anotações do celular na entrevista com o prático. Todos os entrevistados preferiram não serem gravados e aguardavam pela transcrição das falas.

Apenas o gestor comercial solicitou o questionário previamente para que pudesse agendar um horário de acordo com a quantidade de perguntas do roteiro de entrevista. Assim, a análise

dos três entrevistados foi comparada com os posicionamentos dos trabalhos encontrados e exposta no próximo capítulo com o intuito de formular respostas mais fundamentadas para o problema de pesquisa deste trabalho.

3.8 Protocolo de pesquisa

Segundo Yin (2001), o protocolo de pesquisa serve para apontar as regras que devem ser seguidas na aplicação do instrumento de pesquisa, tornando o estudo mais verídico. Ele aponta que precisamos ter uma visão geral do estudo de caso, saber os procedimentos de campo, as questões do estudo de caso e elabora um relatório final. Para que essas atividades fossem atendidas realizou-se:

- a) Levantamento de dados dos portos no mundo e no Brasil;
- b) Elaboração das questões de entrevista;
- c) Contato com a prefeitura de Barra dos Coqueiros, Vale Logística Integrada e com o prático do porto;
- d) Adequação do roteiro de entrevista para cada entrevistado;
- e) Aplicação da entrevista;
- f) Transcrição da entrevista para o trabalho;
- g) Análise dos dados e comparação dos resultados;
- h) Conclusão do estudo.

4 ANÁLISE DE DADOS

Neste capítulo serão apresentadas informações coletadas por meio de entrevistas realizadas com diferentes entidades. Em seguida, serão discutidas as dificuldades e problemas encontrados para o crescimento e desenvolvimento da infraestrutura do porto, segundo a percepção dos representantes.

4.1 Terminal Marítimo Inácio Barbosa

Inaugurado em 1994, no município de Barra dos Coqueiros, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa é o único terminal portuário de Sergipe. Inicialmente, o governo de Sergipe operava o porto juntamente com a união, sendo considerado um Terminal Privativo de Uso Misto.

Seu primeiro contrato de adesão foi assinado em 04 de Janeiro de 1994 e autorizava o Estado movimentar e/ou armazenar mercadorias próprias e de terceiros no terminal. Esse contrato possuía vigência de vinte e cinco anos, contados da data de publicação no Diário Oficial da União (ANTAQ, 2017).

A União tinha como encargos fiscalizar a realização de obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento do Terminal, inclusive sua operação, incentivar a produtividade, fazer cumprir as disposições legais, bem como aplicar penalidades (ANTAQ, 2017). Contudo, um acordo de anuênciia realizado em 2002 concedeu a administração do terminal ao governo do Estado, Petrobras e Vale (INFONET, 2013).

A aliança tripartite foi desfeita e desde 2014 o TMIB é administrado pela VLI, com contrato de adesão assinado em 16 de Junho de 2015. Por ser um terminal de uso privativo, a atual administradora pode explorar as áreas fora do porto organizado com total autonomia, inclusive no que diz respeito à celebração de contratos com empresas de direito privado, eximindo o poder público de qualquer responsabilidade. Também é de incumbência da VLI a execução de obras de ampliação, execução e modernização do local (ANTAQ, 2017).

No TMIB são movimentados granéis sólidos, granéis líquidos, grãos e seus principais produtos é coque, ureia, cimento, clínquer, trigo, soja, fertilizantes, ácido sulfúrico e derivado. Além disso, serve de base às embarcações de apoio às plataformas de petróleo – operações *offshore* - localizadas próximas à costa.

Para atração dos produtos há um píer com extensão de 356 metros e para suporte às atracções das embarcações de offshore há um píer com 59 metros de comprimento. Com área total de 2 milhões de m², o porto possui 7 armazéns, 2 pátios de granéis – com capacidade estática de 90 mil toneladas –, 3 silos de granéis – com capacidade estática de 60 mil toneladas - e 800 mil m² de área alfandegada.

Em Fevereiro de 2013, a rodovia SE-100, que liga a Barra dos Coqueiros ao Porto passou por restaurações. O melhoramento dos 14 quilômetros foi uma parceria do Governo do Estado com a Petrobras e duraram 13 meses, com investimento ultrapassando os R\$ 9 milhões (SEINFRA, 2013).

Nesse mesmo ano, 2013, em reunião com os representantes do Governo Estadual, Sergas, Receita Federal e da Prefeitura de Barra dos Coqueiros, o gerente do TMIB apontou o assoreamento e o tamanho do calado como problemas que implicam no desenvolvimento do porto. Relatou que sua grande extensão do retroporto facilita a chegada de novas empresas. A empresa *Amsia Motors* manifestou a possibilidade de construir uma montadora de carros em Sergipe, assinalou os pontos necessários e aguardou respostas dos envolvidos na reunião. (INFONET, 2013).

Com o intuito de agregar informações sobre a infraestrutura e funcionamento do TMIB foram realizadas entrevistas com os envolvidos diretamente com a movimentação do terminal, apresentadas no próximo item.

4.2 Entrevistas semiestruturadas

A seguir serão apresentadas as entrevistas transcritas para compreensão dos objetivos propostos por esse trabalho.

4.2.1 Secretaria de Finanças da Prefeitura Municipal de Barra dos Coqueiros

4.2.1.1 Caracterização do órgão

A Secretaria de Finanças de Barra dos Coqueiros faz parte da administração direta, de natureza instrumental. Seu principal objetivo é administrar de forma eficiente os recursos financeiros, públicos ou privados, para suprir as necessidades da comunidade.

Suas competências são: Assessorar o Prefeito no desempenho de suas atribuições constitucionais e legais; executar a política financeira e fiscal do município; colaborar na elaboração de Lei de Diretrizes Orçamentárias, da proposta orçamentária anual e do Plano Plurianual de investimentos; coordenar e acompanhar a execução do Orçamento Anual do Município; promover e administrar a arrecadação de tributos e taxas; desenvolver e manter o Cadastro Geral de Contribuintes; executar o controle de títulos e valores mobiliários; proceder ao registro contábil e patrimonial e administrar os serviços da dívida ativa; e coordenar as atividades relativas à captação de recursos financeiros junto aos estabelecimentos de crédito e entidades governamentais.

4.2.1.2 Gestão estratégica

A comunicação entre a Prefeitura e o Porto é limitada. O Plano Diretor é o envolvimento mais estratégico entre as entidades, ao qual se registra a área portuária existente. Quando há necessidade, a Secretaria de Meio Ambiente do município é consultada para averiguação do local. Além disso, a prefeitura motiva atrair a instalação de novas indústrias e empresas privadas. Contudo, nos dois últimos anos, a Termoelétrica foi o único grande projeto que progrediu na área do porto.

Para viabilizar o envolvimento com a comunidade local diante do complexo termoelétrico, foi acordado priorizar a contratação da população de Barra dos Coqueiros, desde que cumpram os requisitos necessários para os cargos ofertados. No mais, as empresas existentes já priorizam a contratação de moradores do município, pela facilidade de locomoção até os postos de trabalho.

Com relação aos recursos financeiros o município não tem participação na manutenção e investimento do terminal. Pelo contrário, o porto é que destina impostos para prefeitura, ou seja, o município recolhe ISS (mensalmente), IPTU (anualmente) e recebe ICMS repassados pelo Estado. O controle é feito por meio de um sistema online (SIAM) no qual as empresas alimentam com informações das movimentações realizadas. A proprietária do porto, Petrobrás, e a administradora, VLI, também suprem o sistema com as informações das suas respectivas prestadoras de serviços.

Assim, o controle é mais efetivo. Caso surjam dúvidas da não alimentação de informações, a fiscalização do município averigua, de acordo com as notas fiscais emitidas ao estado, e

aplica multa para receber a diferença do valor, mais o valor da penalidade. Quanto à percepção em relação ao desempenho financeiro do porto, o representante da Secretaria de Finanças apontou uma queda. De acordo com os recolhimentos, citou a redução de 500% no ISS, devido à crise, que gerou perdas para a população.

4.2.1.3 Dificuldades e problemas no desenvolvimento da infraestrutura portuária

As regulações que normalmente estão ligadas à prefeitura são da área ambiental. Toda estrutura rodoviária é de competência do Governo Estadual ou Federal. Nenhum programa ou plano da cidade está ligado às obras de ampliação, incentivos fiscais ou estrutura física. Até o momento, o maior benefício para o crescimento da Barra dos Coqueiros foi oriundo da edificação da Ponte Construtor João Alves.

Para a Secretaria de Finanças, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa possui extensa área para desenvolvimento. Contudo, alguns acordos firmados para instalação de indústrias não foram bem-sucedidos, como é o caso da Amsia Motors.

A falta de diversificação em produtos de importação e exportação pelo porto dificulta o crescimento da economia sergipana e do desenvolvimento de Barra dos Coqueiros. A primeira modificação das cargas movimentadas pelo terminal foi com a operação de contêineres, iniciada em setembro de 2017. Porém, o município só terá benefícios (recolhimento de impostos) se o contêiner ficar armazenado no pátio.

Outro ponto citado pelo entrevistado foi a instabilidade política como atual dificuldade sofrida pelo terminal, gerando queda na produção do TMIB. Como consequência, empresas ligadas à Petrobrás reduziram sua participação ou retiraram suas instalações da área do porto.

4.2.2 Prático do Terminal Marítimo Inácio Barbosa

4.2.2.1 Perfil do entrevistado

O entrevistado exerce a função de prático desde a inauguração do TMIB. Ele é responsável pelo controle e direcionamento dos rumos de uma embarcação próximo à costa do Estado de Sergipe e auxilia os comandantes que desconhece as águas que estão navegando. O principal objetivo de sua atividade é prezar pela segurança da atracação e otimizar o escoamento de cargas, pois, conhece a profundidade e a geografia do local que atua.

Para exercer essa função, realizou concurso público. Contudo, já tinha experiência na área por ter atuado como oficial de náutica. Fez parte do Conselho Nacional de Praticagem com a função de diretor de praticagem no Nordeste. Segundo o entrevistado, atualmente, no Brasil, o prático não necessita de experiência anterior como comandante; caso diferente da Argentina que exige experiência na área para gerar mais segurança e otimização nas funções desenvolvidas, diminuindo ou zerando qualquer tipo de risco.

4.2.2.2 Caracterização do órgão.

A função do prático está ligada diretamente a Capitania dos Portos de Sergipe, através da Marinha do Brasil. Tendo como propósito orientar, coordenar e controlar as atividades da Marinha Mercante e suas organizações tem como uma de suas tarefas a fiscalização dos serviços de praticagem. Essa é a tarefa designada aos três práticos que trabalham no Terminal Marítimo Inácio Barbosa. Esses três práticos trabalham em escala de plantão.

Atuam de forma independente, possuem regimento próprio e separado das normas tratadas pela administradora do porto, VLI. A prefeitura também não possui nenhuma influência na função dos práticos. Contudo, a Marinha gerencia em termo de segurança, condições de operação e o prático faz o assessoramento marítimo. Inclusive, os regimentos e legislações seguidos pelo prático são todos aqueles que estão ligados diretamente à Marinha do Brasil.

4.2.2.3 Gestão estratégica

Embora tenha sido uma obra política, o prático afirmou que trouxe consequências para atualidade. O cimento foi um produto de exportação que perdurou até a crise de 2007, dos Estados Unidos. Até esse período, Sergipe era o maior exportador de cimento do Brasil, através da Votorantim. Recebiam o pó (carvão queimado na fornalha), produziam o cimento no Estado e levavam o cimento pronto. Após a crise não houve envio de navios com cimento.

O açúcar foi outro produto exportado pelo TMIB. Contudo, um desentendimento entre a antiga gestão do porto e a Usina Pinheiro impediu que o açúcar continuasse sendo exportado por Sergipe. Atualmente, o porto utilizado para exportar o açúcar produzido no Estado é o de Maceió. Com relação ao suco de laranja, o prático alegou que como o porto de Sergipe não possui frigorífico, esse produto é conduzido para o porto de Salvador, pois, lá tem lugar para condicionar o suco.

Há esperança de sair soja pelo TMIB, contudo, ainda estão estudando a possibilidade. O Estado de Sergipe não possui essa carga, mas, outros estados têm como Bahia e a região Central do Brasil. As negociações para atrair tais cargas serão de responsabilidade do Gestor Comercial da VLI.

Outra observação feita pelo prático é com relação aos contêineres. Até o momento o porto de Sergipe nunca operou cargas conteinerizadas. As cargas desse tipo que chegaram ao porto em 2017 vieram de caminhão e foram oriundas do porto de Salvador. O empecilho dos contêineres no TMIB é a questão documental, pois, o porto é alfandegado e não pode vir direto pelo mar por não possuir bases federais, para fiscalização, dentro da área do porto.

Nos últimos dois anos não houve melhora efetiva, porém, o funcionamento do porto está fluindo positivamente. Há evidências de novas negociações. A instalação da Termoelétrica dentro da área portuária trará avanços na infraestrutura do porto. O gás que abastecerá a usina atracará em uma plataforma móvel, ou seja, um navio de gás, de mais ou menos 300 metros, servirá de base para atracação de navios gaseiros. Eles abastecerão a base móvel que, por sua vez, mandará o gás para Termoelétrica através de gasoduto.

De acordo com o entrevistado, essa técnica da base móvel possui dois benefícios: é mais econômica do que a construção de um novo píer e; em termos de segurança, o manuseio de gás fora do porto organizado gera menores riscos de afetar o porto se houver explosões. Quanto ao treinamento dos práticos, para auxílio da nova atividade, os três continuam em processo de aprendizado. É uma prática pioneira no Brasil, no quesito base móvel, pois, os demais estados que possui atracação semelhante, seus navios estão ancorados num berço, diferente de Sergipe que terá o navio atracado a uma média de 1 quilometro em frente ao píer.

Inicialmente, tiveram aulas teóricas e simulação de atracação em São Paulo, com simulador virtual. Logo depois, fora para Jamaica, juntamente com um comandante da Marinha, testarem na prática a manobra que realizarão no TMIB. Todo esse investimento é de responsabilidade da empresa detentora da usina.

4.2.2.4 Dificuldades e problemas no desenvolvimento da infraestrutura portuária

Na visão do prático, o porto foi mal planejado. Construíram 2.400 metros de ponte (distância da praia até o píer), fizeram muitos estaqueamentos para seu erguimento, poderiam ter avançado mais e construído mais 600 metros pensando no aumento do calado. Assim, tornou-

se um porto inviável, pois, os navios cresceram e, consequentemente, aumentaram o calado. O quebra-mar não protege o porto o ano inteiro, somente em épocas “predominantes”. Quando há ventos mais fortes, principalmente em períodos chuvosos, o mar entra no píer dificultando a atracação e saída dos navios.

Segundo o entrevistado, o TMIB seria uma válvula de escape entre os portos de Maceió e Salvador que vivem congestionados. Porém, Sergipe não é considerado um estado potencial para exportar e importar em grande escala. Seu píer só tem capacidade para atracar um navio por vez, seu calado é de 9,5m e o porto sergipano não foi contemplado pelos programas de aceleração e crescimento para mudar essas condições. A maior dificuldade do porto é vender sua funcionalidade com todas essas condições listadas.

4.2.3 Gestor comercial da VLI

4.2.3.1 Perfil do entrevistado

O Gestor Comercial é funcionário da VLI – Logística Integrada e atua nesse cargo desde abril de 2017. É graduado em Administração de Empresas e pós-graduado em Logística. Foi transferido para o TMIB com a função comercial para viabilizar o funcionamento do terminal e atrair acordos comerciais para aumentar o fluxo de cargas no porto de Sergipe.

4.2.3.2 Caracterização do órgão

O Terminal Marítimo Inácio Barbosa é administrado pela VLI e possui autonomia de gestão. A VLI é uma empresa que busca soluções para logística integrada de ferrovias, portos e terminais. Com isso, gera opções seguras, customizadas e competitivas nas áreas siderúrgica, agrícola e industrial. Os principais produtos movimentados pela VLI são: carvão mineral, calcário, gusa, minério de ferro, milho, soja, farelo de soja, açúcar, fertilizantes, derivados do petróleo, biocombustível, produtos florestais, bauxita, granito, clínquer, cimento, cobre, cromo, coque e escória. As principais operações realizadas no TMIB são de soja, açúcar, trigo, madeira, fertilizantes, coque, clínquer, concentrado de coque e cargas de projetos.

4.2.3.3 Gestão estratégica

O entrevistado afirmou que há projetos para desenvolver o porto, dentre eles estão a termoelétrica, a criação de um centro de distribuição e comportar contêineres vazios. Com previsão de iniciar suas operações em janeiro de 2020, a construção da termoelétrica está em andamento. Segundo o entrevistado, a instalação será dentro da área portuária e já gera benefícios para comunidade do município de Barra dos Coqueiros, pois, uma parcela dos profissionais que participam da construção da usina são moradores da comunidade circunvizinha.

Em relação ao centro de distribuição, o gerente comercial afirma que há negociações para construção de um CD no retroporto. O Terminal Marítimo possui espaço suficiente para instalação de empresas. Nas negociações são apresentadas vantagens em ter um centro de distribuição dentro da área do porto, com acesso marítimo e rodoviário e 7 armazéns com capacidade de estocar 55 mil toneladas. Possuir contêineres vazios dentro do retroporto é uma proposta que incentiva outras empresas para transportar seus produtos pelo TMIB e evitar transtornos, caso ocorra imprevistos com o transporte rodoviário.

Como a VLI possui autonomia nas decisões estratégicas, a troca de informações com prefeitura, governo e marinha são restritas à questões ambientais e tributárias. O gerente declara que todo investimento realizado no TMIB é oriundo de capital próprio, não há ajuda governamental.

Antes não vendiam serviços e a maior geração de receita era da exportação de cimento. Com a crise econômica de 2007/2008 a exportação desse produto reduziu. Quando questionado sobre o desempenho financeiro do porto nos últimos dois anos, ele afirmou que houve crescimento, pois, surgiram oportunidades de expandir o porto com serviços que nunca desenvolveram. Quanto aos investimentos governamentais, não há nenhum incentivo. O Porto de Sergipe não foi contemplado por nenhum programa ou plano nacional.

Como pontos de destaque do TMIB, o gestor comercial apontou: a proximidade com as principais capitais do Nordeste, contribuindo na negociação para importação e exportação da produção desses estados; a localização do porto, afastado do centro urbano, favorecendo uma futura expansão; grande extensão do retroporto, que facilita a instalação de empresas e/ou construção de novos armazéns; boa produtividade, pois, toda a descarga é realizada pela VLI,

por funcionários capacitados e com altos índices de desempenho; e nenhuma geração de resíduo e ruídos.

4.2.3.4 Dificuldades e problemas no desenvolvimento da infraestrutura portuária

A maior dificuldade que o porto enfrenta é o tamanho do calado. É um terminal que não apresenta capacidade de receber navios de grande porte. Atualmente, possui apenas 10 metros de calado devido à dragagem realizada em Novembro de 2017.

Outro contratempo apontado pelo gestor comercial é a falta de transportadoras em Sergipe. Quando há possibilidade de descarga no TMIB, muitas empresas desistem, pois, em Sergipe não tem frota de caminhão. Assim, precisam contratar frotas de outros estados e isso eleva o custo do transporte, já que os caminhões vêm vazios. Então, a gestão comercial do Porto de Sergipe tem dificuldade na negociação e até diminui os custos de atracamento e descarga do navio para garantir a vinda da carga para o porto.

Mais um apontamento do entrevistado foi a falta de importação das empresas do estado. Nenhum produto ou material importado por Sergipe vem pelo Porto. Além disso, o estado não dispõe de escala de indústria.

4.3 Análise comparativa

Diante do exposto, será feita nesta secção uma análise comparativa dos casos acima descritos, relativos aos temas macro: gestão estratégica, política portuária, gestão do Terminal Marítimo Inácio Barbosa e perspectivas no desenvolvimento da infraestrutura portuária.

4.3.1 Gestão Estratégica

Dentre os entrevistados, o gestor comercial da VLI é o único que atua diretamente na elaboração de objetivos e projetos desenvolvidos para o TMIB. O prático está na posição de execução desses objetivos e o entrevistado da Secretaria de Finanças da Barra dos Coqueiros não tem envolvimento no planejamento estratégico do porto. Scauzufca (2012) apontou que projetos estratégicos de ampliação de capacidade e facilidade de acessos terrestres e marítimos só ocorre quando há dinâmica socieconômica da região em torno da área portuária. O porto de Santos adquiriu benefícios históricos e os mantém para continuar competitivo.

A comunicação entre os entrevistados não acontece de maneira recorrente. A troca de informações entre a Secretaria de Finanças do Município e o Porto ocorre com o recebimento de dados, referentes às movimentações realizadas no terminal, que são alimentados pela VLI e pelas empresas instaladas dentro da área do retroporto. O recebimento de dados é online, através do sistema SIAM. Ele auxilia a prefeitura a averiguar os valores dos impostos que serão recolhidos para o município, como ISS, ICMS e IPTU.

Caso verifiquem-se incoerências dos valores, o contato entre os responsáveis é realizado diretamente para que as devidas correções sejam realizadas. Outro ponto de comunicação entre o porto e a prefeitura é quando há necessidade de atualizar o Plano Diretor. A Secretaria de Meio Ambiente da Barra dos Coqueiros vai até o local averiguar as dimensões da área portuária, acompanhada pelo responsável técnico do TMIB.

Já a posição de execução que o prático ocupa não permite troca de informações com a Prefeitura de Barra dos Coqueiros. Contudo, ele consegue ter maior acesso as dependências da administração da VLI e, consequentemente, contato pessoal e frequente com o Gestor Comercial. Esse contato facilita a troca de informações entre quem elabora os projetos e quem executa, obtendo retorno mais rápido quando se trata da movimentação de cargas no porto.

Silva e Rodrigues (2011) confrontaram os portos de Suape, Salvador e Pecém nas trocas de informações com as principais partes envolvidas com o funcionamento desses portos. Foi apontado que o porto de Salvador é o que apresenta maior dificuldade em trocas de informações devido ao monopólio da administração.

O prático observa se as projeções de carga e descarga de produtos têm impedimentos ou progressos à medida que estão sendo realizadas. É ele quem verifica se as condições para atracamento dos navios estão propícias, quem faz o controle da atracação, quem otimiza o escoamento das cargas. Com isso, age de maneira autônoma e, posteriormente, transfere as informações à administração da VLI apontando o desempenho do porto em tempo real.

Inclusive, o controle do tempo de permanência de um navio atracado é realizado pelo prático. A carga ou descarga de um navio tem um prazo para ocorrer e precisa ser cumprido, pois, todo navio possui uma diária de estada que depende do tipo do produto e do tamanho da embarcação. Se a carga é escoada no tempo programado o terminal não possuirá custos adicionais com o navio atracado e não impedirá novos navios atracarem.

Quando se trata de tomada de decisões, o prático não exerce de forma direta, porém, as informações repassadas por ele auxiliam na definição de novas estratégias por parte da administração do porto. Já a prefeitura não tem representatividade na tomada de decisões. O máximo que ocorre são incentivos em negociações de projetos futuros, por exemplo, a termoelétrica é um projeto motivado pelo município que apoiou a instalação dessa construção.

O gestor comercial atua na tomada de decisões estratégicas. Busca atrair novos parceiros, novas instalações de empresas, negocia novos contratos, elabora novos acordos comerciais e aponta as melhores condições de funcionamento do terminal, sempre pensando na maior lucratividade. Cunha (2016) apresenta em seu estudo que para o Porto de Rio Grande satisfazer as exigências do mercado internacional é necessário que exista programas de desenvolvimento urbano na cidade a qual o porto pertence. Isso gera melhores decisões no desenvolvimento da infraestrutura física portuária.

A política de contratação é exclusiva da VLI, empresa que administra o TMIB. O prático não interfere na contratação de pessoal. A Secretaria de Finanças, através da prefeitura do município, pontua que toda nova empresa precisa apoiar a contratação da comunidade local, estando os munícipes aptos ao exercício dos cargos oferecidos. O gestor comercial não faz a contratação, no entanto, ele afirma que a empresa já opta por contratar pessoas que moram em Barra dos Coqueiros. Quando há necessidade de indicação para possíveis promoções ele atesta que dá preferência aos morados do município. Para Cunha (2016), deve-se apenas contratar profissionais qualificados que desenvolvam e viabilizem a movimentação da produção satisfaz as exigências do mercado internacional.

Quanto à proveniência dos recursos financeiros a Secretaria de Finanças não investe no terminal, apenas recolhe os impostos de sua competência. O prático também não tem participação na manutenção e investimento do porto. O gestor comercial afirma que os investimentos da VLI no TMIB são oriundos de capital próprio. Isso não difere do sistema portuário internacional onde Scauzufca (2012) observou que a direção dos principais portos no mundo é de responsabilidade das empresas privadas e esse fato mantém o desempenho comercial ágil e competitivo.

O ponto que difere é a participação pública no sistema portuário internacional relacionada à governança e financiamento de grandes obras de infraestrutura, ponto que o TMIB não é favorecido, pois, de acordo com o gestor comercial não há ajuda governamental.

Diante do desempenho financeiro do porto, o representante da Secretaria de Finanças afirmou que houve queda. Isso foi percebido pela redução nos valores dos impostos recolhidos e na quantidade de cargas movimentadas pelo terminal, respectivamente. A percepção que o prático possui com relação ao desempenho financeiro do porto é visual. Ele afirma que nos últimos dois anos o funcionamento do terminal está fluindo positivamente e com evidências de novas negociações, a exemplo da chegada dos materiais para construção da termoelétrica.

Já o representante da VLI apontou um crescimento nos últimos dois anos e isso é proveniente das oportunidades de expansão do porto com serviços que nunca desenvolveram, como no caso da termoelétrica. Lopes (2016) afirma que os investimentos do PAC não causaram a integração completa entre os municípios do interior e da capital do estado do Rio Grande do Norte. Isso dificultou o acesso ao porto pelo modal ferroviário e rodoviário, pois, a infraestrutura dessas vias se tornou precárias.

O quadro 4 apresenta um resumo das informações colhidas sobre a gestão estratégica do Terminal Marítimo Inácio Barbosa. A seguir serão comparadas as informações dos entrevistados quanto à política portuária.

Quadro 4: Gestão estratégica.

Gestão estratégica					
Aspectos		Secretaria de Finanças do Município	Prático do TMIB	Gestor Comercial da VLI	
Objetivos		Não atua.	Executa.	Elabora.	Só possui projetos estratégicos quando há dinâmica socioeconômica da região em torno da área portuária (SCAZUFCA, 2012).
Comunicação	Troca de informações e dados	Através de sistemas virtuais.	Verbalmente.	Recebe informações de quem executa e fornece dados para o sistema online.	Dificuldade na troca de informações devido monopólio da administração (SILVA; RODRIGUES, 2011)
	Auxílio na tomada de decisões	Apenas incentiva negociações para instalação de novas empresas.	De forma indireta, repassa informações para melhoria ou continuidade do escoamento das cargas.	Possui autonomia para viabilizar o funcionamento do terminal e atrair novos acordos comerciais.	As decisões devem estar inseridas no desenvolvimento urbano da cidade ao qual o porto pertence, favorecendo o desenvolvimento da infraestrutura física portuária (CUNHA, 2016).
Gestão de pessoas	Política de contratação	Apoia a contratação da comunidade desde que tenham as habilidades necessárias.	Não contrata.	Não contrata, mas afirma indicar pessoas do município para possíveis promoções.	Contratar profissionais qualificados que desenvolvam e viabilizem a movimentação da produção (CUNHA, 2016)
Recursos financeiros	Proveniência dos recursos financeiros	Apenas recolhe os impostos.	Não tem participação.	Afirma que a VLI investe capital próprio.	Investimentos do PAC (LOPES, 2016).
	Percepção do desempenho financeiro	Redução percebida por meio da redução nos valores dos impostos recolhidos.	Redução percebida pela menor quantidade de cargas.	Crescimento devido a chegada da termoelétrica.	Dificuldades no acesso ao porto através das vias ferroviárias e rodoviárias. Os investimentos do PAC não causaram a integração completa (LOPES, 2016).

Fonte: Elaborado pela autora (2018)

4.3.2 Política portuária

A nova legislação portuária é conhecida pelos três entrevistados. Todos acompanham as atualizações legislativas referentes à logística portuária. Todavia, a Lei 12.815/2013 não tem aplicação direta através da prefeitura. As regulações que normalmente são de responsabilidade da prefeitura são ambientais. Os serviços desempenhados pelo prático não exercem influenciada Lei dos Portos. Ele segue as regulamentações e legislações pertinentes à Marinha e a atualização da legislação portuária não afetou suas atividades.

O gestor comercial afirma que a Lei 12.815/2013 é seguida e que sua atualização só afirmou a garantia da VLI dar continuidade ao trabalho já exercido. Como há cumprimento integral do que é proposto na nova legislação portuária não encontra dificuldades em dar continuidade à execução da lei. Scazufca (2012) aponta que o sistema portuário brasileiro apresenta clareza em seu marco legal.

A Secretaria de Finanças da Barra dos Coqueiros afirma não ter conhecimento de investimentos no TMIB por meio de programas e planos governamentais. O prático esclarece que incentivos não ocorre, porém, a construção do terminal foi uma obra que fortaleceu laços políticos na época da edificação. O não incentivo no TMIB através de planos e programas do governo é confirmado pelo gestor comercial. Ele afirma que todos os recursos investidos no porto são oriundos de capital próprio da VLI, atual administradora do terminal de Sergipe.

Felipe Junior (2015) apontou a ausência do Estado como agente planejador e indutor como uma das causas que dificultam os portos brasileiros atenderem o comércio exterior. O quadro 5 apresenta um resumo das informações colhidas sobre a política portuária, suas mudanças e incentivos do governo através dos planos e programas nacionais. A seguir serão comparadas as informações dos entrevistados quanto à funcionalidade do porto.

Quadro 5: Política portuária.

Política portuárias					
Aspectos		Entrevistados			Estudos encontrados
		Secretaria de Finanças do Município	Prático do TMIB	Gestor Comercial da VLI	
Nova legislação portuária	Compreensão das atuais regulamentações	Acompanha.	Acompanha.	Acompanha.	Clareza de marco legal (SCAZUFCA, 2012).
	Mudanças após implantação da nova Lei	Não houve, pois segue apenas as regulamentações ambientais.	Não houve, pois segue as legislações marítimas.	Garantia de continuidade da administradora.	Clareza de marco legal (SCAZUFCA, 2012).
	Dificuldades em sua execução	Sem dificuldades.	Sem dificuldades.	Não houve dificuldades.	Clareza de marco legal (SCAZUFCA, 2012).
Planos e programas governamentais	Incentivos recebidos no TMIB	Não tem conhecimento de incentivos.	Não tem conhecimento de incentivos.	Afirma não ter recebido incentivos governamentais.	Ausência do Estado como agente planejador e indutor (FELIPE JUNIOR, 2015).

Fonte: Elaborado pela autora (2018)

4.3.3 Funcionalidade portuária

A funcionalidade portuária refere-se à atuação do terminal perante sua realidade atual e as perspectivas de crescimento. O ponto de destaque apresentado pelo representante da Secretaria de Finanças e pelo gestor comercial é a extensa área portuária com possibilidade de instalação de novas empresas e construção de novos armazéns, principalmente por ser afastado do centro urbano. Além disso, o TMIB se destaca pela boa produtividade e pela não geração de resíduos e ruídos.

A possibilidade de ampliação das atividades na área portuária é vista como ponto negativo no Porto de Salvador. Santos (2016) apresentou a dificuldade de crescimento da área operacional do porto de Salvador por ser encontrar no centro urbano da capital baiana, impossibilitando a abertura de indústrias com oferta de produção em larga escala. Silva e Rodrigues (2011) também apontou a impossibilidade de crescimento na infraestrutura desse porto. Contudo, o porto de Salvador atrai cada vez mais atividades turísticas, pois seu porto tem possibilidade de receber grandes navios de cruzeiros (SANTOS, 2016).

Já o prático apontou como ponto forte a nova gestão do porto. Ele afirma que a antiga gestão não mantinha bons relacionamentos com empresários da região e isso afetou a permanência das antigas cargas e o recebimento de novas movimentações. O gestor comercial destacou a proximidade com as principais capitais do Nordeste como ponto forte para novas negociações.

Como opções de melhorias o entrevistado da Secretaria de Finanças afirma que é necessário diversificar os produtos importados e exportados pelo porto. Já o prático aponta que o quebra-mar precisa ser melhorado, pois dificulta a atracação de navios em tempos chuvosos. Além disso, salienta a necessidade de ampliação do píer visto que só tem capacidade de receber um navio por vez. O prático e o gestor comercial salientaram um ponto fraco em comum: o tamanho do calado. Atualmente, o TMIB possui apenas 10 metros de calado.

Camal (2014) apontou como opções de melhorias nos portos de Moçambique a redução da corrupção e da burocracia, manutenção das rodovias e ferrovias que dão acesso aos portos do país e maior eficiência operacional logística, pois, Moçambique possui localização privilegiada e serve de principal acesso para importação e exportação dos países vizinhos que não possui ligação com o mar.

Para o gestor comercial um fator que potencializaria a chegada de cargas no porto é a presença de transportadoras locais. Sergipe não possui transportadoras. O custo pela contratação de caminhões vazios vindos de outros estados eleva o custo logístico e acarreta na desistência da negociação ou na redução do custo de atracamento e descarga do navio para garantir que o contratante não desistência do contratante em utilizar o porto de Sergipe.

Além disso, o gestor salienta que as empresas sergipanas não importam pelo porto e sim pelo meio rodoviário. A falta de incentivos para instalação de indústrias no estado também é um fator que precisa de atenção, pois, o estado possui todas as condições climáticas e logísticas para receber indústrias de grande porte que movimentem suas cargas pelo TMIB.

Os entrevistados possuem as mesmas observações quanto à ameaça e oportunidade. A ameaça para o bom desenvolvimento do porto é a instabilidade política que ocorre no Brasil. A grande oportunidade de crescimento econômico para o terminal é a instalação da termoelétrica. Ela gerará mais empregos, maior visibilidade do TMIB no cenário logístico brasileiro e movimentação de uma carga diferente, o gás.

Santos (2016) afirma que a modernização portuária colaboraria para o desenvolvimento das atividades portuárias, pois geraria aumento do PIB e elevação das importações e exportações. Já Silva e Rodrigues (2011) apresentaram o sistema *landlord port* do porto de Suape uma boa estratégia porque sua localização favorece a conexão com 160 portos no mundo. Quando se trata das ameaças, Felipe Junior (2015) aponta as divergências político-partidárias e a grande burocracia como causas que impedem os portos brasileiros atenderem o comércio exterior.

Quando se trata dos benefícios que o porto gera para a comunidade local a prefeitura diz que incentiva contratações da população para trabalharem nas empresas instaladas dentro do porto. O prático afirma não ter envolvimento com a comunidade local e nunca precisou de auxílio no reconhecimento da população na área que ele atua.

A interação que a VLI possui com a comunidade de Barra dos Coqueiros é a preferência na contratação de pessoas que residam na cidade. Contudo, por ser uma empresa nacional, o gestor aponta dependência com a sede da empresa. Além disso, ele destacou as parcerias com as escolas municipais e particulares para conhecerem o porto através de visitas. O alunos têm oportunidade de assistir à palestras, conhecer a história do terminal e como ele funciona. Essa parceria também é realizada com algumas faculdades do Estado de Sergipe. Já o entrevistado da Secretaria de Finanças afirma não interagir com a comunidade quando se trata do porto.

Para Scauzufca (2012) o porto de Santos favoreceu o crescimento socioeconômico regional, pois, expandiu sua área urbanizada para abrigar os serviços de apoio. Em Santos também ocorreu o fortalecimento das tradições portuárias que aumentaram com o recebimento de cargas e de passageiros na cidade, tornando-a turística.

O quadro 6 apresenta um resumo das informações colhidas sobre as oportunidades e ameaças sofridas pelo porto, seus pontos fortes e fracos e o envolvimento dos entrevistados com a comunidade de Barra dos Coqueiros quando se trata do Terminal Marítimo Inácio Barbosa. O próximo capítulo apontará as conclusões a respeito do que foi pesquisado e das informações obtidas nas entrevistas.

Quadro 6: Funcionalidade portuária.

Aspectos		Funcionalidade portuária			Estudos encontrados
		Secretaria de Finanças do Município	Prático do TMIB	Gestor Comercial da VLI	
Pontos fortes e fracos	Pontos de destaque	Extensa área portuária para exploração.	Nova gestão comercial.	Proximidade com as principais capitais do Nordeste, localização afastada do centro urbano, grande extensão de retroporto, boa produtividade e sem geração de resíduos e ruídos.	Atração de atividades turísticas através de navios de cruzeiros (SANTOS, 2016).
	Opções de melhoria	Diversificação dos produtos.	Melhorias no quebra-mar, ampliação do píer, aumento do calado.	Aumento do calado, presença de transportadoras locais, importações pelas empresas do estado por via marítima e incentivo para instalações de indústrias em Sergipe.	Redução da corrupção e da burocracia, manutenção das rodovias e ferrovias que dão acesso aos portos do país e maior eficiência operacional logística nos portos de Moçambique (CAMAL, 2014).
Ameaças e oportunidades	Oportunidades previstas	Instalação da termoelétrica.	Instalação da termoelétrica.	Instalação da termoelétrica.	Sistema <i>landlord port</i> em Suape (SILVA; RODRIGUES, 2011); modernização portuária (SANTOS, 2016).
	Ameaças atuais e futuras	Instabilidade política brasileira.	Instabilidade política brasileira.	Instabilidade política brasileira.	Divergências político-partidárias e grande burocracia (FELIPE JUNIOR, 2015).
Benefícios para a economia local	Incentivos locais	Incentiva contratação da população nas empresas instaladas no porto.	Não há incentivos em sua função.	Incentivos na contratação ou promoção de funcionários do município.	Urbanização do local para abrigar os serviços de apoio (SCAZUFCA, 2012).
	Interação com a comunidade	Sem interação com a comunidade.	Sem interação com a comunidade.	Parcerias com faculdades, escolas municipais e particulares.	Aumento das tradições portuárias após o recebimento de novas cargas e de turistas (SCAZUFCA, 2012).

Fonte: Elaborado pela autora (2018)

5 CONCLUSÕES

Esta pesquisa teve como objetivo geral analisar o funcionamento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa e sua contribuição para a economia sergipana. Para melhor compreensão dos resultados essa seção está dividida em: respondendo as questões de pesquisa, respondendo ao problema da pesquisa, as limitações encontradas no estudo, as sugestões para trabalhos futuros e considerações finais.

5.1 Respondendo ao problema de pesquisa

Essa pesquisa buscou encontrar uma resposta para o seguinte questionamento: **Como se encontra a atual situação da infraestrutura logística do Terminal Marítimo Inácio Barbosa?**

De acordo com a análise das entrevistas observamos que o TMIB não se desenvolveu desde o início de sua operação. A dragagem é a única melhoria efetiva na infraestrutura do local e que é realizada para que continuem recebendo os navios com calados maiores de 9 metros. Atualmente, navios de grande porte não atracam no terminal de Sergipe devido seu calado de 10 metros, situação diferente do Terminal Portuário do Pecém e do Porto de Cabedelo que possuem 15 metros e 11 metros de calado, respectivamente.

Essa condição básica de operações logísticas deixa-o similar aos terminais de pequeno porte. Contudo, sua capacidade de ampliação e diversificação dos serviços e/ou movimentação de produtos é seu grande diferencial quando comparado aos portos de Salvador e Recife. Nessas cidades a ampliação dos portos está restrita, visto que estão dentro da área urbana.

A dificuldade de ancoragem do navio não está relacionada apenas ao baixo calado. O TMIB possui um píer e só comporta um navio por vez. Alguns portos no Nordeste chegam a comportar mais de três navios atracados, a exemplo do Porto de Maceió que possui oito berços de acostagem e recebe, inclusive, navios turísticos, fato que não ocorre no terminal de Sergipe.

A amplitude dos armazéns, pátios e silos favorecem o armazenamento de produtos diversificados. Esse ponto positivo está sendo apresentado nas negociações para atrair novas empresas. A gestão atual está focada em celebrar novos acordos. Ela está apresentando os

benefícios de movimentar e/ou armazenar cargas no porto de Sergipe, mesmo que haja redução nas tarifas cobradas na gerência das atividades, para despertar o interesse de empresas que operam suas cargas nos portos de Salvador e Maceió.

Outro fator importante é a instalação da Termoelétrica. Sua construção gerou empregos locais, aumentou a visibilidade do Estado na logística brasileira e impactou a adaptação do porto para receber um novo tipo de carga. Os navios gaseiros atracarão em uma plataforma móvel e abastecerão a usina com gás através da tubulação subterrânea (gasoduto) que está em fase de implantação.

A plataforma móvel também é um diferencial para o TMIB. No Brasil, o porto de Sergipe é pioneiro na prática de recebimento de gás por base móvel, sem que o navio ancore num berço. Além disso, todo o investimento para instalação da base e treinamento dos práticos é de responsabilidade da empresa detentora da usina, fato que isenta a contribuição financeira da administradora do porto.

5.2 Respondendo as questões de pesquisa

Este tópico tende responder as questões da presente pesquisa com base nos resultados alcançados.

a) Qual a infraestrutura existente no porto de Sergipe?

Com base nas entrevistas realizadas com o Secretário de Finanças da Prefeitura de Barra dos Coqueiros, o prático do Terminal Marítimo Inácio Barbosa e o Gestor Comercial da VLI, constatou-se que o TMIB possui 2.000.000 m² de área total, sendo 785.000 m² de área alfandegada e um píer de operação. Esse píer tem 356 metros de comprimento para atracação de granéis e 59 metros de comprimento para operações *offshore*.

São sete armazéns, com capacidade estática de 55 mil toneladas, dois pátios de granéis (pátio 1 com 14.000 m² e pátio 2 com 9.900 m²) que comportam até 90 mil toneladas, três silos capazes de receber até 60 mil toneladas de granéis (silo 1, 15 mil toneladas; silo 2, 15 mil toneladas; e silo 3, 30 mil toneladas), duas balanças estáticas elevadas com capacidade de 100 mil kg cada e calado de 10 metros.

Os equipamentos de cais completam a estrutura, são eles: um guindaste, tipo canguru com moega fixa, acoplada e capacidade de 250 toneladas/hora, abertura máxima de 27 metros; duas moegas móveis com capacidade de 20 m³ cada; um guindaste *ship loader* com capacidade média de descarga de 1.200 m³/hora; um tombador de caminhões com capacidade para receber 240 toneladas de grãos/hora; um armazém com capacidade de 33 mil toneladas, exclusivo para grãos; e sistemas de correias transportadoras do armazém para carregamento direto dos navios com capacidade de 500 toneladas/hora.

b) Quais as atividades logísticas que o porto executa em suas operações diárias?

Através das entrevistas foi possível identificar as principais operações realizadas no porto. O transporte e armazenagem de soja e trigo, transporte de açúcar, madeira, fertilizantes, coque, clínquer, concentrado de cobre e cargas para projetos do próprio porto. Além disso, há utilização do terminal para trabalhos offshore. Assim, o TMIB serve de apoio para as empresas de exploração petrolífera que operam em toda costa Sergipana.

c) De que maneira o desempenho do porto beneficia a economia do município em que está localizado o porto de Sergipe?

De acordo com as entrevistas, existem três principais benefícios do porto. O primeiro é a geração de empregos, pois, há políticas de priorização na contratação de funcionários. Se os moradores do município forem capacitados e surgirem vagas para trabalhos no porto ou offshore, terão maiores possibilidades de serem contratados.

O segundo principal benefício é que o município de Barra dos Coqueiros recolhe impostos sobre a produção do porto, auxiliando no desenvolvimento da cidade. Já o terceiro benefício envolve a atração de empresas para a área portuária. A possibilidade de instalação de novas empresas no retroporto aumenta a visibilidade do TMIB para novas operações e contribui não só para a economia do município que se encontra instalado, como para o Estado de Sergipe.

d) Quais gargalos que impedem o desenvolvimento do Terminal Marítimo Inácio Barbosa?

Os entrevistados apontaram como gargalos a falta de investimento do Governo Federal para ampliação do porto, escassez de frota de caminhão no estado de Sergipe, calado com profundidade incompatível para navios mais modernos, recebimento de poucos navios devido

ao píer comportar apenas um por vez, ausência de diversificação de produtos, o quebra-mar que protege somente em épocas consideradas predominantes, ausência de importação e pouca escala de indústrias.

e) Quais as perspectivas de desenvolvimento da área portuária?

Com base nas entrevistas realizadas, a Termoelétrica é o único grande projeto que progride na área do porto nos últimos dois anos e que já gera benefício para comunidade através da geração de empregos. Outro ponto apresentado são as negociações para atração de novos clientes. Com a grande capacidade de armazenamento e estocagem. Os entrevistados afirmam que o TMIB servirá de centro de distribuição para determinados serviços. Além disso, projetam atração de cargas contêinerizadas.

5.3 Considerações finais

Com este trabalho foi possível identificar a infraestrutura existente no Terminal Marítimo Inácio Barbosa e suas principais atividades são o transporte e armazenagem de soja e trigo, transporte de açúcar, madeira, fertilizantes, coque, clínquer, concentrado de cobre, cargas para projetos do próprio porto. Contudo, tem dificuldades em diversificar suas cargas pela ausência de novas instalações na área do retroporto.

Mesmo com a intenção de atrair novas empresas, não houve investimentos por parte de quem administrava o porto até 2014 (Governo Estadual, Petrobras e Vale) e, após 2014, as opções de melhorias só ocorreram porque as empresas que pretendiam se instalar no local assumiram as responsabilidades pelo emprego de capital.

A dragagem está sendo a única obra efetiva no desenvolvimento do porto. Porém, ainda não é suficiente para receber navios de grande porte, com calados maiores de 10 metros. Isso dificulta a negociação para atrair novas instalações de empresas na área do retroporto e diminui a possibilidade de captar novas cargas. Outro aspecto que podemos apontar como fator de melhoria é a ampliação e/ou construção do píer, em razão do TMIB receber um navio por vez.

A movimentação de cargas não sofreu diversificações desde o início das atividades no porto e ainda foram reduzidas com a crise de 2007. Em 2013, a possibilidade de utilização do porto

para atividades da *Amsia Motors* causou euforia nos representantes do Governo e da Vale, inclusive nos moradores da Barra dos Coqueiros depositante confiança na geração de empregos. Contudo, não houve progresso.

Quanto aos benefícios para a economia sergipana, Barra dos Coqueiros é o município que mais recebe retorno devido o recolhimento de impostos. A solução para maior arrecadação seria a presença de uma base da Receita Federal no porto. Ela permitiria a chegada de outras cargas, pois faria o controle aduaneiro, e geraria tributos federais. A Prefeitura do município que cedia a porto de Sergipe não interage com a administradora. Esse ponto demonstra a pequena participação do Terminal dentro das políticas de desenvolvimento para o município e para Sergipe.

Como perspectivas de desenvolvimento, a maior aposta são os investimentos da Termoelétrica. Sua construção já gerou empregos para a comunidade local, com promessa de novas vagas no início de sua operação, e desenvolveu o porto para recebimento de um novo produto. A plataforma móvel, que receberá os navios gaseiros, é uma exclusividade do TMIB.

5.4 Sugestões para trabalhos futuros

Nesse tópico, algumas sugestões serão apresentadas para que outros pesquisadores que venham trabalhar com essa temática possam acrescentar em suas pesquisas:

- a) Estudar o comportamento do Estado de Sergipe diante do crescimento logístico do Terminal Marítimo Inácio Barbosa;
- b) Analisar os benefícios pela instalação da Termoelétrica;
- c) Estudar a demanda do trabalho offshore e seu retorno para o Estado de Sergipe;
- d) Comparar dados de produção por produto e/ou serviço desde o funcionamento do porto até os dias atuais.

5.5 Limitações do estudo

O propósito de uma pesquisa é apresentar, evidenciar e/ou contestar dúvidas expostas pelo autor no início do trabalho. Mesmo sendo uma pesquisa planejada, ocorreram imprevisibilidades e é fundamental apontar o surgimento de limitações. Diante da estrutura da pesquisa de cunho qualitativo, exploratório e descritivo, uma das limitações do estudo foi a

dificuldade de acesso aos órgãos e/ou entidades, ligadas diretamente ao governo estadual, para concederam entrevistas.

O agendamento com os 3 entrevistados demandou maior tempo que o programado. Já o contato por meio de telefone e e-mail com os representantes da Capitania dos Portos de Sergipe, da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia e com o secretário da Indústria e Comércio de Sergipe não foi suficiente para agendar as entrevistas.

Com essas entrevistas seria possível identificar a participação Estadual quanto à implantação da nova lei dos portos, os planos e programas governamentais na área logística, às fiscalizações, os incentivos fiscais recebidos pelo TMIB nos últimos dois anos e as projeções que o Estado deposita no único terminal de Sergipe.

REFERÊNCIAS

ALVES, P. V. V. A infraestrutura logística e a consolidação do modelo exportador de base primária brasileira. 2016. 76 p. Dissertação (Mestrado em Logística e Pesquisa Operacional) – Centro de Tecnologia - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza-CE, 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS - ANTAQ. Competências: Classificação dos portos públicos, TUP e ETC - 2013. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacoesTransbordoCargas.pdf>. Acesso em: 01 mar 2017.

_____. **Panorama da navegação marítima e de apoio – 2012.** Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Panorama-da-navega%C3%A7%C3%A3o-mar%C3%ADtima-e-de-apoio-2012.pdf>>. Acesso em: 14 ago 2017.

_____. **Extensão das vias interiores economicamente navegáveis – 2012.** Disponível em:< <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/estatisticas-da-navegacao-interior/>>. Acesso em: 14 ago 2017.

_____. **Anuário estatístico aquaviário 2014.** Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 15 set 2015.

_____. **Portos brasileiros – Observatório dos transportes aquaviários 2016.** Disponível em: <<http://observatorioantaq.info/index.php/category/portos-brasileiros/>>. Acesso em: 19 jun 2017.

_____. **Anuário estatístico aquaviário 2017.** Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 06 jun 2017.

_____. **Estatísticas dos complexos portuários - 2017.** Disponível em:< <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/estatisticas-dos-complexos-portuarios/>>. Acesso em: 14 ago 2017.

_____. **TUP – contratos de adesão: Consórcio TMIB – Contrato de Adesão MT/DPH Nº 18/94.** Disponível em:< <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Cons%C3%B3cio-TMIB-contrato-de-ades%C3%A3o-MT-DPH-018-1994.pdf>>. Acesso em: 17 mai 2018.

_____. **TUP – contratos de adesão: Consórcio TMIB – Contrato de Adesão 82/2015 – Antaq.** Disponível em:< <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Cons%C3%B3cio-TMIB-contrato-de-ades%C3%A3o-82-2015-ANTAQ.pdf>>. Acesso em: 17 mai 2018.

AZENHA, C.; PEQUENO, L. R. B. O porto do Pecém-CE e as suas relações com o Brasil: definição de uma hinterlândia. **Revista GEO UERJ**, Rio de Janeiro, n. 29, p. 44-62, 2016.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2103. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 5 jun 2013. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 15 ago 2016.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1997. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9432.htm>. Acesso em: 02 mai 2017.

CAMAL, D. I. **Análise da logística nos portos de Moçambique e seu Hinterland**. 2014. 96 p. Dissertação (Mestrado em Logística) – Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto – Instituto Politécnico do Porto, Porto-Portugal. 2014.

COMPANHIA DAS DOCAS DO ESTADO DA BAHIA – CODEBA. **Porto de Salvador, Arrendatários - 2017**. Disponível em:< http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodeba/pt-br/porto_salvador.php?secao=porto_de_salvador_arrendatarios>. Acesso em: 19 jul 2017.

COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ – CEARÁPORTOS. **Apresentação Cearáportos – 2015**. Disponível em:< <http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/institucional/apresentacao>>. Acesso em: 25 jul 2017.

COMPANHA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ – CEARÁPORTOS. Terminal Portuário do Pecém – 2017. Disponível em:< <http://www.cearaportos.ce.gov.br/index.php/terminal-portuario-do-pecem/installacoes-de-acostagem>>. Acesso em: 30 set 2017.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO – CODESA. **Porto e cidade: história – 2017**. Disponível em:< <http://www.codesa.gov.br/site/?p=historia>>. Acesso em: 19 jul 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI (BRASIL). **Análise infraestrutura**. São Paulo, SP: CNI, 2014. 513 p.

CUNHA, C. N. Reforma da logística do Porto de Rio Grande e desenvolvimento urbano. **Revista Grifos**, Chapecó, v. 25, n. 40, p. 183-207, 2016.

CURCINO, G. A. **Análise de adequabilidade de portos às novas teorias e práticas portuárias: um estudo de caso no porto de Belém**. 2007. 140 p. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental - Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília-DF. 2007.

DONATO, K. **Novas oportunidades para o Nordeste, 2016**. Disponível em:< <http://www.guiamaritimo.com.br/noticias/mercado/novas-oportunidades-para-o-nordeste>>. Acesso em: 10 set 2017.

EMPRESA BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS – EMBRAPORT. A Embraport – 2017. Disponível em:< <http://www.embraport.com/>>. Acesso em: 25 jul 2017.

ESTADÃO – Jornal Digital. **Governo quer recriar a ‘Portobrás’**, 3 de Outubro de 2012 Disponível em:< <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,governo-quer-recriar-a-portobras-imp-,953652>>. Acesso em: 30 jul 2017.

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

_____. O setor portuário e marítimo brasileiro: avanços e limitações. **Geofronter**, Campo Grande, n. 1, v. 1, p. 67-87, jul-dez, 2015.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. – 6^a Ed. – São Paulo: Atlas, 2008.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Portos e hidrovias. Disponível em:< <https://www.portalmaritimo.com/2010/12/11/dragagem-no-porto-de-itaguai-e-concluida/>>. Acesso em: 01 set 2017.

GLOBO. Acesso a terminais é maior problema nos 10 principais portos brasileiros. – Atualizado em 6 de junho de 2013. Disponível em:< <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/06/acesso-terminais-e-maior-problema-nos-10-principais-portos-brasileiros.html>>. Acesso em: 10 set 2017.

GUIMARÃES JUNIOR, G. S. Análise da eficiência técnica dos portos portugueses através da análise envoltória de dados. 110 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) – Escola de Ciências Econômicas e das Organizações – Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa-Portugal, 2016.

HUNTER, James. De volta ao mosteiro: o monge e o executivo falam de liderança e trabalho em equipe. Tradução de Vera Ribeiro; Rio de Janeiro: Sextante, 2014.

INFONET. Governo e Vale discutem perspectivas do Porto de Sergipe: funcionamento do terminal e seus planos de expansão. INFONET, Aracaju, 11 nov. 2013. Disponível em:< <https://infonet.com.br/noticias/economia/governo-e-vale-discutem-perspectivas-do-porto-de-sergipe/>>. Acesso em: 17 abr 2018.

LOPES, K. S. C. Infraestrutura, integração territorial e desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte. 65 p. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Economia – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.

MARCHETTI, D. S; FERREIRA, T. T. Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil. BNDS: Biblioteca Digital, 2012. Disponível em:< <http://www.bnbs.gov.br/bibliotecadigital>>. Acesso em: 30 out 2015.

MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2015). Balança comercial brasileira: semanal. Disponível em:< <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=567>>. Acesso em: 15 set 2015.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. XV Marcha dos Prefeitos (2012). Disponível em: <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/apresentacoes/40?>. Acesso em: 01 set 2017.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Conheça o PNLT. – Atualizado em 18 de dezembro de 2014. Disponível em: <<http://transportes.gov.br/conteudo/2815-conheca-o-pnlt.html>>. Acesso em: 30 jul 2017.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. Transporte aquaviário. –Atualizado em 20 de março de 2017. Disponível em:<<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 06 jun 2017.

OLIVEIRA, L. R. *et al.* Relação porto/cidade: o caso do Porto do Recife, Pernambuco – Brasil. **Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales**, (Jan-Mar 2017). Diponível em:<http://www.eumed.net/rev/ccccs/2017/01/porto.html>. Acesso em: 10 set 2017.

PÁDUA, C. A.; SERRA, E.G. Superação dos gargalos logísticos do setor portuário. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 26, p. 55-88, 2006.

PAC, Programa de Aceleração do Crescimento. **Programa de investimentos em logística: rodovias e ferrovias – 2012.** Disponível em:<<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/601553fda730f7f943dbea51cadd538.pdf>>. Acesso em: 01 set 2017.

_____. **Duplicação do acesso rodoviário ao Porto de Pecém - 2017.** Disponível em:<<http://www.pac.gov.br/obra/4144>>. Acesso em: 01 set 2017.

_____. **Cadeia Logística Portuária Inteligente (PORTLOG) – 2017.** Disponível em:<<http://www.pac.gov.br/obra/8797>>. Acesso em: 01 set 2017.

_____. **PAC já executou 53,1% para o quadriênio2015-2018 – 2017.** Disponível em:<<http://www.pac.gov.br/noticia/6aba8dc0>>. Acesso em: 01 set 2017.

PNLP, Plano Nacional de Logística Portuária. **Sumário Executivo - PNLP 2015.** Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/plano-nacional-de-logistica-portuaria>>. Acesso em: 03 set 2017.

PORTAL BRASIL. **Retomada de obras da ferrovia Transnordestina contará com R\$ 430 milhões – 2016.** Disponível em:<<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/12/retomada-de-obras-da-ferrovia-transnordestina-contara-com-r-430-milhoes>>. Acesso em: 01 set 2017.

PORTAL MARÍTIMO. **Dragagem no Porto de Itaguaí é concluída – 2010.** Disponível em:<<https://www.portalmaritimo.com/2010/12/11/dragagem-no-porto-de-itaguaí-e-concluida/>>. Acesso em: 01 set 2017.

PORTO DE CABEDELO. **Porto – 2017.** Disponível em:<<http://www.portodecabedelo.com.br/>>. Acesso em: 01 set 2017.

PORTO DE MACEIÓ. **Autoridade portuária – 2017.** Disponível em:<<http://www.portodemaceio.com.br/portal/>>. Acesso em: 30 jan 2018.

PORTO DO ITAQUI. Porto do Itaqui – Infraestrutura – 2017. Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/>>. Acesso em: 09 set 2017.

PORTO DO RECIFE. Institucional – 2017. Disponível em:<<http://www.portodorecife.pe.gov.br/>>. Acesso em: 10 set 2017.

ROJAS, Pablo. **Introdução à logística portuária e noções de comércio exterior.** – Dados eletrônicos - Porto Alegre: Bookman, 2014.

SANTOS, D. C. **A questão portuária e o desenvolvimento regional: análise da infraestrutura do Porto de Salvador (BA) e os seus reflexos para o comércio exterior baiano.** 155 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) – UNIFACS – Universidade Salvador, Laureate International Universities. Salvador-BA, 2016.

SCAZUFCA, M. **A primazia do Porto de Santos no cenário portuário nacional no período contemporâneo. Determinantes logísticos, territoriais e de gestão.** 377 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2012.

SCHWAB, Klaus. The Global Competitiveness Report 2016-2017. **World Economic Forum, 2016.** Disponível em: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf>. Acesso em: 02 mai 2017.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. Base jurídica da estrutura organizacional – Histórico. – Atualizado em 09 de Fevereiro de 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>>. Acesso em: 30 ago 2017.

_____. **Cadeia logística portuária inteligente – PortoLog.** – Atualizado em 21 de Dezembro de 2016. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/portolog>>. Acesso em: 01 set 2017.

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E DODESENVOLVIMENTO URBANO - SEINFRA. Obras e projetos em execução no Município de Barra dos Coqueiros. Disponível em:
www.seinfra.gov.br/index.php?pag=10&id=1187.17.2.135/mapa/BARRADOSCOQUEIROS.html. Acesso em: 17 de abr de 2018.

_____. **Restauração da rodovia Barra/Porto segue em ritmo acelerado.** Disponível em:<HTTP://www.seinfra.se.gov/índex.php?pag=8&id=2&cod=12>. Acesso em: 17 de abr de 2018.

SILVA, M. F.; RODRIGUES, C. Estudo comparativo da competitividade entre os portos de Suape, Salvador e Pecém, sob a ótica dos custos, do tempo e da segurança. **Revista de Iniciação Científica.** Pernambuco, versão eletrônica, v. 1, jan-jun. 2011.

SOUSA, M. A. et al. **Modelo de concessão para os portos brasileiros.** XXVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET. Belém – Pará, 2013.

SOUZA JUNIOR, J. N. C. *et al.* Análise da eficiência da infraestrutura portuária do Nordeste brasileiro baseada em Análise Envoltória de Dados. XXVIII Encontro Nacional de Engenharia de Produção - ENEGEP. Rio de Janeiro – RJ, 2008.

SOUZA, D. F.; MARKOSKI, A. A competitividade logística do Brasil: um estudo com base na infraestrutura existente. **Revista de Administração**, cidade, v. 10, n. 17, p. 135-142, 2012.

SUAPE – COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO GOVERNADOR ERALDO GUEIROS. **Histórico de Suape – 2017**. Disponível em:< <http://www.suape.pe.gov.br/pt/institucional/historico-de-suape>>. Acesso em: 24 jul 2017.

_____. **Operadores qualificados – 2017**. Disponível em:< <http://www.suape.pe.gov.br/pt/porto/operadores-portuarios/operadores-qualificados>>. Acesso em: 24 jul 2017.

TERMINALPORTUÁRIO DE NAVEGANTES – PORTONAVE. **A Portonave – 2017**. Disponível em:< <http://www.portonave.com.br/pt/>>. Acesso em: 25 jul 2017.

VERGARA, S.C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2000.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Trad. Daniel Grassin. – 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

APÊNDICE



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO**

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Este roteiro de entrevista é um instrumento para fornecer subsídios ao trabalho de conclusão de curso em Administração de Empresas, que fará um estudo sobre a **gestão do Terminal Marítimo Inácio Barbosa e seus gargalos**. Ressaltamos que as informações obtidas serão mantidas em sigilo. Servirão, apenas, como meio para compreensão do funcionamento do porto e como os órgãos competentes interagem. Assim, terei o entendimento prático do que conheço na teoria.

Entrevistadora Gabriella Reis- UFS

I- IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO/ ENTIDADE

1. Nome do órgão ou entidade:
2. Como atua o órgão ou entidade?
3. Qual a importância desse órgão/entidade para a comunidade sergipana?
4. Qual envolvimento do seu órgão com o porto? Qual seu nível na cadeia de comando?

II- CARACTERÍSTICAS DO ENTREVISTADO

1. Qual seu nível de escolaridade?
2. Qual o cargo exercido?

3. Quais as atividades desempenhadas?

III- GESTÃO ESTRATÉGICA

1. Atualmente, quais os objetivos e projetos para desenvolvimento do porto?
2. Como ocorre a troca de informações e dados? (Porto com os órgãos, dos órgãos com o porto e entre os órgãos).
3. De que forma as informações auxiliam na tomada de decisões neste órgão/entidade?
4. Existe alguma política na contratação de funcionários para que a comunidade local tenha prioridade?
5. Qual a participação do órgão nos recursos financeiros e físicos para a manutenção e investimentos no terminal?
6. Qual a sua percepção em relação ao desempenho financeiro do porto nos últimos dois anos?

IV- POLÍTICA PORTUÁRIA

1. Como vê as atuais regulamentações de gestão portuária?
2. Após a implementação da nova Lei dos portos, quais mudanças ocorreram no TMIB? (estrutura física, incentivos fiscais e financeiros, serviços, rotas, clientes, inovação, parcerias etc.).
3. Há dificuldade na implementação das novas regulamentações?
4. O que falta para que as políticas impostas sejam cumpridas adequadamente?
5. Quais incentivos seu órgão forneceu ao TMIB com o lançamento dos programas e planos do governo federal? (PAC 1, PAC 2...)

V- ASPECTOS GERAIS

1. Quais pontos que destacam o TMIB dos demais portos brasileiros?
2. Quais pontos precisam ser melhorados para que tenhamos aumento na quantidade de cargas escoadas?
3. Quais as oportunidades previstas para desenvolvimento do Terminal?

4. Quais as ameaças sofridas ou que pode sofrer com o desenvolvimento do TMIB? (mudança tecnológica, desvalorização do R\$, mudança da legislação e da tributação, regulamentações sindicais, instabilidade política, regulação das empresas que operam no porto, intermodalidade, dificuldade na expansão da área portuária etc.).
5. Há incentivos à cultura, ao artesanato, ao comércio local e ou à educação?
6. Como o Senhor avalia o nível de interação com a comunidade circunvizinha?