

As políticas públicas de apoio à logística: a interface do Rio Grande do Norte (Brasil) com o mercado internacional

Public policies in support of logistics: the interface of Rio Grande do Norte (Brazil) with the international market

Fecha de recepción: 05 de agosto de 2015

Fecha de aprobación: 07 de noviembre de 2016

*Estevani Pereira Oliveira**

*Suely Xavier Santos**

*Laís Karla da Silva Barreto**

*José Max Bruno Malaquias Sousa**

RESUMO

O estudo tem como objetivo fazer uma sistematização dos principais investimentos públicos federais e sua relação com a economia do Rio Grande do Norte. A metodologia está alinhada por meio de um estudo qualitativo e descritivo, que retrata a relação com o panorama nacional de gastos públicos do atual governo. A investigação foca nos investimentos públicos relacionados à logística do Rio Grande do Norte (RN), cujo escoamento é feito pelos modais rodoviário e marítimo, sendo este último através das rotas portuárias de Natal-RN, Suape-PE, e Pecém-CE. Conclui-se que os investimentos contribuíram para melhoria no escoamento logístico com a atuação do novo Aeroporto de Natal localizado na Cidade São Gonçalo do Amarante – ASGA, cuja localização é estratégica e favorece o potencial turístico bem como de investimento internacional em outros segmentos econômicos, uma vez que, sua localização geográfica possibilita fácil acesso aos mercados europeus.

PALAVRAS CHAVE: Logística, Desenvolvimento, Economia, Brasil, Governo.

ABSTRACT

The aim of this study is to make a systematization of the main public investments federal and its relation with the economy of the state of Rio Grande do Norte. The methodology is aligned by means of a descriptive qualitative study, which portrays the relationship with the national landscape of public spending of the current government. The research focuses on public investment related to the logistics of Rio Grande do Norte (RN), whose disposal is done by road and sea, the latter through the routes port Natal-RN, Suape-PE, and Pecém-EC. It is concluded that the investments have contributed to improving the logistical flow with actuation of the new Natal Airport located in the City Sao Goncalo do Amarante - ASGA, whose location is strategic and favors the tourism potential as well as of international investment in other economic sectors, since, their geographical location allows easy access to European markets.

KEY WORDS: Logistics, Development, Economy, Brazil, Government.

* Laureate International Universities-UNP, Brasil. Correo-e de contacto: estevanioliveira@gmail.com

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas do século XX, os países capitalistas passaram por um processo de abertura comercial e financeira, que suscitou uma aceleração no número de transações (comerciais e financeiras), bem como elevou o grau de sua magnitude, e passou-se a assistir uma maior interdependência entre as economias. Tal fenômeno ficou conhecido como globalização. Nesse período, países em desenvolvimento, sobretudo da América Latina, apresentavam grave problemas de instabilidade econômica.

No caso brasileiro, a década de 1980 foi considerada como a década perdida, pois foi marcada pela estagnação do nível de atividade, por profundos desequilíbrios macroeconômicos, e pelo problema da inflação, que nessa década atingiu o patamar médio de 438% ao ano. Mesmo com as tentativas de estabilizar a economia, o fracasso dos mecanismos utilizados contribuiu para o agravamento do problema (Oliveira, 2005: 14).

Com a abertura comercial, a reestruturação produtiva ocorrida no país atingiu a grande maioria dos setores da economia, forçando os mesmos a buscarem inovações tecnológica e/ou organizacional, diante do cenário mais competitivo que se desenhou após as transformações ocorridas na década de 1990, cujo resultado permitiu o fortalecimento de algumas empresas no comércio internacional.

Destaca-se que o Rio Grande do Norte até a década de 1970, era caracterizado por possuir uma estrutura agrária concentrada no algodão arbóreo e na faixa litorânea com vastas áreas de plantações de cana-de-açúcar. Porém, as vastas áreas de terras somadas à mão-de-obra barata, refletiam a baixa competitividade que predominava o cenário.

Com a chegada da década de 1990, bem como a globalização, o estado adentrou uma nova era, e assim como o país os setores tradicionais da economia potiguar entraram em um período de reestruturação produtiva e organizacional.

Assim, o processo de abertura comercial trouxe a necessidade de adequação a esse novo contexto, sobretudo das empresas que também atuavam no mercado internacional. Com isso, a economia do Rio Grande do Norte buscou se adequar a esse ambiente competitivo, visto que se tratou de um período marcado pela busca incessante das empresas em consolidar vantagens competitivas, bem como diversificar seus produtos e áreas de atuação, inovar e interagir no seu ambiente. Além disso, buscou-se trilhar caminhos para recriar outras vantagens que permitissem a sobrevivência e o crescimento no seu mercado de atuação, uma vez que o advento da abertura comercial e as transformações decorrentes desse processo conduziram o Brasil e suas regiões a uma nova forma de concorrência e, sobretudo, a inserção internacional.

Nesse contexto, diante das transformações ocorridas a partir da abertura comercial, percebeu-se uma mudança na economia do Rio Grande do Norte, tornado imprescindível para os que atuam no mercado internacional desenvolver e/ou possuir determinados tipos de vantagens competitivas, além de constantes investimentos em P&D, diversificação e inovações, visando êxito em seu processo de internacionalização.

Somado a isto é importante perceber que o governo também pode intensificar a reprodução do capital privado no espaço local. E, para isso, são necessários alguns investimentos em infraestrutura que garantam a atratividade do capital nacional e internacional, uma vez que o mercado é competitivo e a decisão de localização é crucial para os novos empreendimentos.

Dentro deste contexto o investimento em políticas públicas se faz necessário para aquelas regiões que buscam trilhar rumo ao desenvolvimento. Sabe-se que o Estado tem o papel de gerar transformações na estrutura econômica, e essas mudanças garantem uma maior interação entre os agentes econômicos no fluxo circular de renda.

No caso específico do RN, percebe-se que no tocante as transformações ocorridas nos últimos 15 anos, a economia do Rio Grande do Norte diversificou-se, incorporando várias atividades geradoras de renda que estão distribuídas em todo o território, desde atividades agrícolas como é o caso da fruticultura irrigada do Vale do Açu, bovinocultura de leite, apicultura, carcinicultura, aquicultura, até atividades ligadas a outros segmentos como é caso da indústria têxtil, cadeia produtiva do petróleo e gás e o turismo.

Este artigo se propõe, além do contexto acima tratado, avaliar os investimentos públicos relacionados à área logística do Rio Grande do Norte, cujo escoamento é feito pelos modais rodoviário e marítimo, sendo este último através das rotas portuárias de Natal-RN, Suape-PE, e Pecem-CE. E, ainda, realçar uma nova rota de escoamento logístico que poderá ser potencializada a partir da atuação do novo Aeroporto Cidade São Gonçalo do Amarante - ASGA, que está instalado na região metropolitana de Natal-RN, cuja localização é estratégica e favorece o potencial turístico bem como de investimento internacional em outros segmentos econômicos, uma vez que, sua localização geográfica possibilita fácil acesso aos mercados europeus.

A estrutura do artigo compreende três partes além desta introdução. A primeira busca versar sobre a importância das políticas públicas para o desenvolvimento regional a nível federal. A segunda mostra as potencialidades produtivas da

economia potiguar. A terceira traz o panorama geral do sistema de escoamento logístico das atividades econômicas do Rio Grande do Norte e as políticas públicas estabelecidas pelos últimos governos e por fim são feitas as conclusões finais.

O GASTO PÚBLICO: UMA SÍNTESE TEÓRICA E OS GRANDES PROJETOS FEDERAIS

Este capítulo visa fazer um apanhado dos principais elementos relacionados ao contexto político e econômico que potencializaram o apoio governamental no processo de geração de infraestrutura no Brasil e sobretudo no nordeste brasileiro. A seguir serão tratados alguns elementos teóricos que possibilitam o entendimento da importância dos investimentos públicos para o desenvolvimento de uma nação. Na sequência abordaremos de forma sucinta os principais projetos federais de apoio a infraestrutura e, por fim, como a logística pode contribuir para o desenvolvimento de uma nação.

Os investimentos públicos podem ser um motor do desenvolvimento

Sabe-se que as políticas governamentais são importantes para o desenvolvimento de uma nação, sobretudo, para aquelas que ainda estão em processo de reestruturação produtiva e na expectativa de se tornarem nações em níveis mais altos de desenvolvimento. Os países que não conseguem realizar estas mudanças estruturais, acabam por ficarem a margem da globalização produtiva e de capital, pois terminam não sendo bons receptores de capital privado produtivo. De um caráter geral, a falta da reprodução perfeita deste capital acaba travando nestas nações uma

série de desdobramentos econômicos e sociais no caráter nacional e local.

Dentro deste contexto amplo, o governo é um agente relevante no processo de transformação estrutural da sociedade, economia e espaço. O fato é que a criação, difusão e “implementação” de políticas econômicas que estimulem o gasto público em áreas prioritárias podem gerar efeitos positivos dentro de um contexto local, regional e nacional. Pois, tais políticas podem potencializar os aspectos multiplicadores do desenvolvimento, como é o caso da educação, ciência, tecnologia e saúde. A ciência econômica em seu arcabouço de teorias traz uma base acadêmica bastante ampla para a discussão dessa temática.

De um caráter geral para os estudiosos da economia existem três funções básicas para o governo. Segundo (Benevides, P. y Vasconcellos, M., 2006) na função “alocativa” o governo funciona como um agente que fornecerá bens e serviços que não são disponibilizados adequadamente pela economia de mercado e então solucionará as chamadas falhas de mercado. Já na função “distributiva” ele por meio da tributação atua como um agente que retira das classes mais altas e redireciona para as classes mais baixas e na “estabilizadora” faz intervenção dando estabilidade para a economia de mercado. De um modo geral o governo é caracterizado como um agente coletivo.

O governo atua como um “agente mor” ou “um ente coletivo”, pois este tem fundamental relevância no fluxo circular de renda. O fato é que, a partir da interconectividade entre os agentes, “famílias”, “empresas” e “governo” é que é gerado o fluxo de negócios. Tal fluxo tem a capacidade de alimentar e é alimentado por dois mercados, o de fator de produção e o de bens e serviços. Tais mercados são fundamentais para o contexto de crescimento econômico, uma

vez que eles devem ser potencializados através dos investimentos públicos para que toda a sua engrenagem possa funcionar. Considera-se que o processo de interligação entre os fluxos “real” e “monetário” ocorre de forma a liberar moeda e fatores de produção suficientes para que o processo ocorra.

O modelo do fluxo circular a dois setores pode ser expandido, passando a incluir um terceiro setor: o governo, em todos os seus níveis – federal, estadual, e municipal. No mercado de recursos, o governo, no papel de comprador, adquire os serviços de fatores de produção, utilizando-os para produzir bens e serviços públicos, não negociados, tais como defesa nacional, instalações de saúde pública, proteção policial, escolas etc, tornando-os disponíveis às famílias e empresas. O governo possui também, alguns recursos, como exemplo terras, que vende ou arrenda no mercado de recursos (Passos y Mogami, 2003: 68).

Pois, se de um lado o governo tributa os agentes “famílias” e “empresas” de outro através da canalização de parte das suas receitas em investimentos públicos pode potencializa-los através de saúde, educação e segurança afim de que todos os envolvidos no processo de produção e comercialização de bens e serviços participem de um fluxo mais amplo.

Existem quatro políticas econômicas que o governo pode utilizar na economia. Porém faremos um destaque apenas para a política fiscal e monetária. No que se refere a fiscal, o governo tem a opção de atuar de duas formas, de um lado ele pode modificar as alíquotas de impostos e de um outro pode aumentar ou diminuir os gastos públicos. Já no caso da política monetária o governo utiliza os instrumentos do “Banco Central” para ampliar ou reduzir a quantidade

de moeda em circulação, efeito esse que pode estimular ou não, consumo e o investimento.

O estudo em tela pretende focar nos efeitos de uma política fiscal expansionista via gasto público. Para tanto, busca evidenciar os últimos anos do governo da presidenta Dilma. Assim, pretende-se visualizar, de caráter geral, as ações que foram implementadas no país e, sobretudo, no Rio Grande do Norte relacionadas ao gasto público em investimentos na área de infraestrutura. Pois, acredita-se que tanto as inversões na infraestrutura como na educação tem a capacidade de gerar retornos crescentes em termos de desenvolvimento econômico em um cenário de longo prazo.

No caso das inversões que são realizadas na educação considera-se que a existência de instituições de ensino públicas ou subsidiadas é considerada necessária em termos de justiça social, principalmente em países de alta concentração de renda (Giambiagi y Duarte, 2000: 53).

Sabe-se que os investimentos na estrutura base da esfera produtiva, tem a capacidade de atrair a atenção de investidores privados que buscam oportunidades de ganhos e, sobretudo, minimização dos riscos dos seus investimentos. Pois, os capitais que são direcionados para a esfera produtiva acabam tendo um retorno mais longo, mas em contrapartida tem riscos bem mais baixos que os títulos de portfólios.

A discussão acerca do processo de desenvolvimento econômico é bem mais ampla que isto, porém, percebe-se que após o advento da globalização e a potencialização das tecnologias da informação, sobretudo, na área de gestão e negócios a procura por espaços no mundo onde se possam realizar investimentos teve um crescimento considerável. A lógica que está por

traz deste processo é a minimização de risco do leque de ativos financeiros e a diversificação deles no contexto de concorrência capitalista.

Ademais, a intervenção do governo se justifica-se tendo em vista que bons níveis de educação e saúde da sociedade geram externalidades positivas, no sentido de gerar uma população mais preparada para contribuir para o desenvolvimento do país (Giambiagi y Duarte, 2000: 53).

Dito isto, se faz necessário que os investimentos públicos, tenham não só a capacidade de geração de infraestrutura em territórios nacionais, locais ou regionais. Mas que busquem acima de tudo, criar um conjunto de elementos que possam somar para o processo de desenvolvimento econômico. Tal movimento perpassa por fomentos na área de educação, ciência e tecnologia que estão relacionados com a criação de centros de pesquisas conectados também com a iniciativa privada, sobretudo as localizadas em território nacional no intuito de fomentar pesquisas que disseminem inovações de processo, incrementais e de produtos garantindo que o contexto nacional seja mais competitivo no mercado global. Ou seja, se faz necessário a potencialização de sistemas nacionais de inovação.

Assim, o conceito de “sistemas de Inovação” envolve segundo Cassiolato, Lastres e Stallivieri (2008: 14):

O enfoque abrange conjuntos de atores econômicos, políticos e sociais e suas interações, incluindo: empresas produtoras de bens e serviços finais e fornecedoras de matérias-primas, equipamentos e outros insumos; distribuidoras e comercializadoras; trabalhadores e consumidores; organizações voltadas à formação e treinamento de recursos humanos, informação, pesquisa, desenvolvimento

e engenharia; apoio, regulação e financiamento; cooperativas, associações, sindicatos e demais órgãos de representação.

É importante perceber que as políticas públicas, associadas a criação do campo propício a inovação, têm caráter preponderante no processo de desenvolvimento regional e nacional. E estas, devem ser potencializadas com foco em um futuro de transformação e inclusão de regiões que ainda sofrem com as desigualdades regionais que há anos impedem muitos espaços brasileiros de entrarem na interconectividade do mercado internacional. O tópico a seguir vai tratar de uma forma geral os grandes projetos federais a nível nacional e seus desdobramentos recentes.

Os projetos federais a nível nacional

Nos últimos 10 anos o Brasil tem passado por profundas transformações no nível social, no que tange a distribuição de renda potencializada a partir de políticas sociais que foram implementadas pelos governos Lula e Dilma. Tal fato, foi estimulado através de um conjunto de políticas fiscais e monetárias de cunho expansionista que acabaram por aumentar o gasto público em algumas áreas

que foram priorizadas pelo governo federal. Este movimento também contribuiu para a aceleração do consumo em massa e o relativo acesso ao crédito, sobretudo para as classes mais baixas. O processo que teve início já no mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva foi mantendo a ascensão social, níveis de emprego e crescimento do país, mesmo com a existência de focos de crise internacional em algumas zonas de negócios internacionais.

Com base nas informações do “Governo Federal” podemos compreender como e onde este ator vem fazendo seus investimentos públicos a partir das políticas fiscais potencializadora de gastos públicos. Nos últimos 10 anos esses investimentos vêm sendo realizados a nível nacional, regional e local. Porém, no contexto nacional podemos destacar os seguintes programas: Programa de Aceleração do Crescimento (PACs)¹ 1 e 2, Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT),² Política de Desenvolvimento de Produto (PDP),³ Programa Territórios da Cidadania (PTC)⁴ e Zonas de Processamento de exportação (ZPES).⁵ Programas estes que proporcionaram entre outras coisas a dinamização de alguns ramais logísticos e de infraestrutura que são extremamente relevantes para os empreendimentos localizados no país como um todo, além é claro da sua importância na diminuição dos desequilíbrios regionais.

¹ Foi lançado em janeiro de 2007 e tem como foco combater os obstáculos ao crescimento, custos, aumentar a produtividade, o investimento privado e as desigualdades regionais.

² Foi lançado em 2006/2007 e tem como foco a multimodalidade de transportes.

³ Foi lançado em maio de 2008 e tem como foco o investimento fixo, exportações, P&D e dinamização das MPEs.

⁴ Foi lançado em fevereiro de 2008 e tem como foco contribuir para a superação da pobreza e das desigualdades sociais no meio rural.

⁵ Tem como foco atrair investimentos estrangeiros, reduzir desequilíbrios, fortalecer o Balanço de Pagamentos, criar empregos, promover o desenvolvimento e elevar a competitividade das exportações.

Para fins de recorte metodológico, optou-se fazer a abordagem apenas do programa PAC, uma vez que este aglutina os demais programas por se tratar do “guarda-chuva” de investimentos públicos a nível federal. Assim, no caso específico do “PAC”, segundo os dados do governo federal, a segunda etapa foi contabilizada com três anos de existência, e conseguiu concluir 96% das ações previstas para 2011 a 2014 e tem 96% de recursos públicos utilizados (PAC, 2015: 04). O programa é composto por 06 eixos que contemplam: Transportes, Energia, Cidade Melhor, Comunidade Cidadã e Minha Casa Minha Vida. (PAC, 2015: 07).

No caso específico do eixo de transportes, o programa atinge as seguintes subseções: rodovias, ferrovias, portos, hidrovias, aeroportos e equipamentos para estradas vicinais. Seus investimentos têm como pano de fundo a necessidade de minimização dos custos com o transporte tanto para o mercado externo como interno (PAC, 2015: 42).

No que se refere às “rodovias”, PAC concluiu obras em 3.775 km, sendo considerado no último balanço a ampliação das PAC BRs, 448-RS e 324 BA além da duplicação das BRs, 060-GO, 493-RJ, e 101-SC. Contudo, ainda estão em obra 7.002 km em rodovias. No modal “ferroviário”, o PAC concluiu 1.088km, dos quais 855km foram entre Tocantins e Goiás, 2.677km entre Ouro Verde- GO e São Paulo, 247 km na Ferronorte (PAC, 2015: 58).

Já no modal “marítimo” o PAC construiu 30 novos empreendimentos, a ampliação do Cais de Vitória-ES, a construção do terminal de passageiros de Natal e Recife, a dragagem e aprofundamentos nos estados de Rio Grande do Norte (RN), Santa Catarina (SC), São Paulo (SP), Ceará (CE), Rio de Janeiro (RJ) e Pernambuco (PE). No que se refere às “hidrovias”, foram realizados

estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, no Tietê, Madeira e Parnaíba. Além da construção de 16 terminais hidroviários (PAC, 2015: 58).

Para o modal “aeroviário” o Brasil teve um crescimento bastante considerável, foram construídas nos últimos quatro anos, 37 empreendimentos em Aeroportos, como é o caso das concessões dos aeroportos de Brasília/DF, Campinas/SP, Guarulhos/SP e São Gonçalo do Amarante/RN. Além disso, o programa realizou a reforma do Terminal de Passageiros 2 do Galeão, no Rio de Janeiro; a recuperação de pistas e pátios dos aeroportos de Foz do Iguaçu/PR e Campo Grande/MS; e a construção do Terminal 4, em Guarulhos/SP (PAC, 2015: 58).

Essas e outras intervenções ampliaram a capacidade dos aeroportos em mais de 70 milhões de passageiros por ano. No momento, 22 empreendimentos estão em andamento em 15 aeroportos, como a ampliação e modernização dos Terminais de Passageiros de Manaus, Salvador, Cuiabá e Rio Branco. Além disso, foram retomadas as obras do Aeroporto de Goiânia e publicado o edital das obras do Aeroporto de Vitória, empreendimentos que estavam paralisados há vários anos. Nos aeroportos regionais foram concluídas 15 obras em 11 cidades. Há 11 obras em andamento em várias regiões do País, como o novo complexo aeroportuário de Vitória da Conquista, reformas e ampliações dos Terminais de Passageiros de Tabatinga e Tefé, ambos no Amazonas, além da implantação do Módulo Operacional do Aeroporto de Londrina, Paraná (PAC, 2015: 58).

Dentro deste contexto desenvolvimentista, destacamos que a região nordeste brasileira pode representar uma grande receptora de investimentos privados em diversas áreas se munida de infraestrutura que dê suporte a

iniciativa privada. É importante perceber que estas transformações estruturais são de grande importância para a atração de investimentos produtivos privados para essas regiões. Sobre tudo para aquelas localidades em que ainda existe a falta de atividades que possam gerar desenvolvimento local e sobretudo emprego.

O Brasil ainda é considerado um país em desenvolvimento, e dentro deste contexto é necessário que estas políticas sejam perenes, para que assim possam contribuir para solução dos recorrentes desequilíbrios regionais que só podem ser sanados a partir dos investimentos de longa maturação na base da estrutura produtiva. Desta forma, o governo através deste conjunto de políticas deve realizá-lo de modo a potencializar toda a cadeia produtiva, ativando assim o fluxo circular de renda. O próximo item visa abordar como estes investimentos podem reduzir a escala de “risco país” para os investidores mundiais.

O apoio à logística: Um elemento que pode reduzir o risco Brasil

Atualmente vivemos um cenário extremamente competitivo no comércio internacional, desse modo, os investimos tanto em Investimento Direto Externo (IDE) com em Portfólios rodando o mundo a procura de regiões, as quais possam ter um melhor rendimento no que se refere a valorização rápida ou segura. Dentro deste contexto os investimentos públicos em infraestrutura têm a capacidade de sinalizar para os grandes investidores internacionais a estabilidade econômica ou até mesmo a diminuição do risco país, o que acaba sendo um fator chave para a entrada dos investimentos produtivos em território nacional.

No final da década de 1990 vivenciamos a intensificação da abertura comercial dos países em desenvolvimento e este processo trouxe uma significativa entrada de transnacionais em território nacional. Este fenômeno não foi exclusivo do Brasil, mas sim do mundo como um todo. A sistemática que atrai investimentos deste porte tem relação estreita com a estabilidade da política econômica, câmbio e a disponibilidade de infraestrutura e logística.

O fato é que para a análise dos investimentos em escala global as grandes corporações devem avaliar os riscos e a rentabilidade. No caso dos investimentos produtivos um ponto relevante diz respeito ao custo logístico do escoamento da produção seja para o mercado nacional ou internacional, que pode estimular ou desestimular um empresário que opte por um investimento com menor risco. E além da logística outro fator relevante está na circulação das informações em escala global, pois observa-se que esta transita de forma muito mais ágil. A lógica que potencializa isto é o processo de desenvolvimento de sistemas de informação, internet e aplicativos de medem risco em escala muito próxima da realidade e, sobretudo, a velocidade que a informação tem atingido pressiona os agentes tomadores de decisões a optarem de forma ágil na melhor maneira de minimizar seus riscos. Ou seja, dentro deste contexto é cada vez mais relevante que a criação de estratégias empresariais sejam muito bem analisadas.

A seguir serão apresentadas as principais potencialidades econômicas do estado do Rio Grande do Norte a fim de mostrar como essas atividades representam a dinâmica produtiva da região, e trazer ao leitor um panorama geral da economia potiguar.

POTENCIALIDADES DO RN: A NOVA CONFIGURAÇÃO DA ECONOMIA POTIGUAR⁶

Apresenta-se a seguir um panorama das potencialidades produtivas do Rio Grande do Norte, que representam a economia potiguar nas últimas décadas. O objetivo deste capítulo está em tentar identificar as principais atividades econômicas que representam relevância para o estado e necessitam da estrutura dos ramais logísticos locais.

Petróleo e gás

O petróleo e gás, são importantes na economia potiguar uma vez que garantem a empregabilidade direta e indireta, além do valor agregado à produção. De outro lado esta atividade traz a reboque investimentos em pesquisa e ensino. Bem como, garante eficiente cooperação entre os agentes produtivos e na difusão de inovações em tecnologia em processos e gestão. Sinaliza-se que esta atividade é extremamente representativa para economia potiguar. Destaca-se ainda que o desenvolvimento de fornecedores locais induziu a realização de diversas inovações, o que acarretou o aumento da eficiência dos prestadores de serviço, sobretudo nas atividades de prospecção, exploração e industrialização de petróleo e gás, resultando na certificação de número significativo de empresas locais (Apolinário, 2009a: 57).

É importante ressaltar que o estado e seus municípios, especialmente aqueles nos quais se desenvolvem as atividades de exploração de petróleo e gás, são beneficiados pela transferência de *royalties* sobre a exploração mineral, além da contribuição direta e indireta às receitas tributárias.

Têxtil-confecções

A produção de fios têxtil já é antiga no Rio Grande do Norte, e outrora o algodão arbóreo registrava forte representatividade nas exportações do estado. Este produto atraiu nas décadas de 1970 e 1980 muitos investimentos privados para a sua produção e comercialização por meio de apoios dados pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, como isenções fiscais. A indústria têxtil vem contribuindo de forma positiva no que se refere ao nível de empregos, bem como proporcionando para a indústria de transformação com taxas do VTI em torno de 21,64%.

Cerâmica estrutural

No estado do Rio Grande do Norte a atividade é composta por cerca de 159 cerâmicas em atividade, localizadas em 39 municípios diferentes, distribuída em três pólos: o da grande Natal, o

⁶ As informações que compõem este subitem estão baseadas em Apolinário (et al., 2009a), precisamente na Nota Técnica 4 – *Análise do Balanço de Pagamentos do estado e a importância dos APLs no Fluxo de Comércio – Rio Grande do Norte* e Nota Técnica 5 – *Caracterização, Análise e Sugestão para Adensamento das Políticas de Apoio a APLs Implementados no Rio Grande do Norte*, integrantes da pesquisa Intitulada Análise de mapeamento e das políticas para arranjos produtivos locais no Norte, Nordeste e Mato Grosso e dos impactos dos grandes projetos federais no Nordeste, resultante do projeto BNDES/FUNPEC. O co-autor deste artigo foi pesquisador do projeto.

do Seridó e o do Baixo Assú. Nestes pólos são produzidos tijolos de oito furos, lajotas e telhas coloniais (Apolinário, 2009a: 79).

No processo de produção são utilizados argila, lenha e fornos, que são adquiridos na própria região e em alguns casos complementados pela distribuição dos estados de São Paulo e Paraíba. Na composição dos insumos, aproximadamente 84% correspondem à aquisição de lenha e 9% e 8%, respectivamente, a fornos e argilas (Apolinário, 2009a: 79).

Caprinovinocultura

É uma atividade bastante tradicional em toda Região Nordeste, pois é adequada ao clima e condições locais da caatinga, sendo realizada há muitas décadas pela população local.

O aumento da demanda para o consumo de produtos derivados da caprinovinocultura pode ser atribuído ao processo de urbanização acelerada pelo qual passou a maior parte dos estados do Nordeste, trazendo consigo os hábitos de consumo de suas regiões de origem. Contudo, sua importância está mais no sentido de consumo interno, não tendo expressividade no comércio internacional (Apolinário, 2009a: 83).

Bovinocultura do leite

A cadeia produtiva da bovinocultura do leite envolve os criadores, fornecedores de leite; usinas de beneficiamento de leite e os fornecedores de insumos, máquinas e equipamentos agropecuários. No que se refere aos criadores, há uma considerável heterogeneidade pelo

fato de serem numerosos e distribuídos em praticamente todo o território estadual e são em geral classificados, segundo distintos critérios, entre os quais se incluem: grau de eficiência; destino da produção (autoconsumo ou mercado); quantidade de leite produzido e agricultores familiares ou não (Apolinário, 2009a: 89).

O principal produto da bovinocultura leiteira do estado do Rio Grande do Norte é o leite, seguidos dos subprodutos queijo e manteiga, de uma maneira geral fabricados no próprio estabelecimento de forma artesanal. O leite é consumido *in natura* ou vendido para as usinas que fazem a pasteurização de uma parte, transformando o restante em diversos subprodutos, entre os quais se incluem queijo, iogurte, bebida láctea, manteiga e requeijão cremoso (Apolinário, 2009a: 92).

Fruticultura

A expansão da produção de frutas no Rio Grande do Norte é relativamente recente. Estudos desenvolvidos pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), nos anos sessenta, apontaram as grandes potencialidades da irrigação no Nordeste. Tais estudos destacavam as áreas à margem do Rio São Francisco, onde foram instalados os primeiros perímetros irrigados, no final dos anos sesenta. Indicavam também outras áreas do Nordeste adequadas e com disponibilidade de água suficiente para implantar polos de média dimensão, sendo a área de Açu e Mossoró, uma destas.

A área física da produção de Fruticultura do Açu/Mossoró estava distribuída na década de 1990 nos municípios em torno de Mossoró e

de Açu, formando duas subzonas distintas: uma polarizada pela cidade de Mossoró - a subzona de Mossoró - que inclui os municípios produtores de frutas tropicais de Mossoró, Apodi, Baraúnas, Gov. Dix Sept Rosado, Tibau, Grossos, Areia Branca, Upanema e Caraúbas; o município de Açu polariza a outra subzona - a subzona do Açu - composta pelos municípios de Açu, Ipanguaçu, Carnaubais, Alto do Rodrigues e Afonso Bezerra.

A produção dessa atividade abrange vários produtos, com destaque para a produção de uma diversidade de frutas tropicais voltadas, prioritariamente, para os mercados internacionais.

Carcinicultura e Pescado

Estas duas atividades estão presente em praticamente todo o litoral do Rio Grande do Norte, uma vez que acabam sendo potencializadas através das vantagens comparativas da região, pois o RN conta com localização privilegiada, vegetação de mangue, salinidade e clima que acabam por potencializar as atividades a elas relacionadas.

Esta atividade teve um momento de grande crescimento no início da década de 2000, chegando a ter grandes volumes de exportação. Porém, a atividade viveu nos últimos anos um período de decadência que pode ser associado a questões ambientais, governamentais e crises internacionais.

A pesca oceânica do atum azul também representa uma importante atividade ligada ao comércio internacional, atualmente a atividade tem voltado ao cenário internacional com mais representatividade através da movimentação do câmbio, que fez os preços ficarem competitivos no mercado internacional.

Atividade salineira

O estado é um dos maiores produtores de sal do Brasil, e sua produção concentra-se na região costeira dos municípios de Mossoró, Areia Branca, Macau, Galinhos e Guamaré. É considerada uma atividade relativamente antiga e vem contribuindo para o desenvolvimento econômico do estado à décadas. A seguir serão tratados alguns elementos que caracterizam o sistema logístico do Rio Grande do Norte.

SISTEMA LOGÍSTICO DO RIO GRANDE DO NORTE E OS EFEITOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS BRASILEIRAS

O cenário global e a mudança de hábitos da população potencializaram o crescimento do consumo de produtos no mundo e isso dinamizou as exportações entre os países em desenvolvimento, requerendo dos mesmos a diversificação da produção, inovações tecnológicas e o investimento em tecnologia da informação no que refere a gestão, armazenagem e transporte.

É perceptível que o papel da logística para as atividades produtivas exportadoras potiguaras se destaca como elemento potencializador, visto que sua representatividade está ligada ao fato das atividades econômicas serem predominantemente agrícolas. Assim, por se tratar de produtos com alto grau de perecibilidade, o processo de escoamento demanda um conjunto de fatores logísticos adequados como: informações rápidas e precisas, cuidadoso manuseio de cargas, ágeis movimentações e transportes, acondicionamento especial com condições de refrigeração apropriadas, monitoramento de colheita, maturação e embarque e trato aduaneiro

confiável. Tudo isso contribui de forma decisiva para a obtenção de níveis de produtividade e competitividade compatíveis com o mercado internacional.

Com base em (Dornier et al., 2002), é necessário levar em consideração que fatores ambientais como mercado, concorrência, tecnologia, regulamentações governamentais, podem afetar o projeto e a gestão de um sistema logístico. A intensidade e a variedade desses fatores determinam as constantes mudanças no ambiente de negócios.

Duarte (2002) e Razzolini Filho (2004) afirmam que a logística deve ser tratada como um sistema que leva em consideração cada componente, no que se refere, ao trabalho coordenado com o foco em objetivos comuns. Desse modo, se consegue agregar na cadeia produtiva vantagens competitivas que garantam a rapidez através das atividades de transporte e estoque o que possibilitam que o produto seja entregue no local certo e na hora certa.

Para Faveret; Ormand e De Paula (1999: 19), a logística é considerada o maior entrave à competitividade, modernização e avanço dos agonegócios brasileiros. Portanto, a partir do momento que ela é potencializada esta pode apresentar-se como um diferencial na competitividade, uma vez que as atividades agrícolas caracterizam-se por sua exigência técnica desde o processo de cultivo até a pós-colheita.

A seguir faremos uma breve análise dos principais modais que o estado do RN possui para o escoamento de sua produção para o mercado nacional e internacional. Pretende-se ressaltar os avanços bem como os gargalos de cada um, a fim de proporcionar ao leitor o conhecimento de suas características.

Porto

O “Porto de Natal” foi lançado em 1932 após vários anos de projetos e medidas que fomentaram as condições iniciais para as instalações dos equipamentos básicos necessários para a movimentação de cargas. Destaca-se que o lançamento do porto esteve ligado as comemorações do aniversário de dois anos da “Revolução de 30”, representando um novo momento para o estado no que diz respeito aos investimentos em infraestrutura da época (Porto de natal 80 anos, 2012).

Entre o início das operações em 1932 e a entrada da CIA DO CAS DO RIO GRANDE DO NORTE (CODERN) como financiadora de obras o porto passou por um período de crise, sobretudo, nos anos de 1960. Neste momento de crise as empresas de navios pararam de fazer rota para RN, o que provocou uma reorganização logística dos exportadores direcionando suas rotas de escoamento para a Paraíba, Pernambuco e Ceará (Porto de natal 80 anos, 2012).

Contudo, na década de 1980 as atividades da fruticultura cresceram no estado pressionando a recuperação do Porto de Natal. Porém, apenas em 1991 a CODERN assume o papel de financiadora das obras, e posteriormente a Petrobrás se torna uma parceira e auxilia no processo de modernização e retirada da “Pedra da Bicuda”. Neste mesmo período é realizada uma dragagem de 2km na área da bacia de evolução que contribui para uma ampliação do calado que atualmente pode oscilar entre 11 a 12 metros na maré alta (Porto de natal 80 anos, 2012).

Na década de 2000 tivemos alguns marcos importantes para o desenvolvimento deste modal, que foram o surgimento da Secretaria Especial

de Portos o que garantiu ao setor uma secretaria com status de Ministério. E ainda, foi criado um Plano Nacional de Dragagem (Porto de natal 80 anos, 2012).

Na segunda metade da década de 2000 e início de 2010 foram implementados os PAC 1 e 2, os quais garantiram a construção do “Terminal Marítimo de Passageiros” no valor de R\$51 milhões, na oportunidade foi erguido um prédio com dois pavimentos que possui uma área de 5060m² destinada à receber os navios com capacidade para 3.000 passageiros. Destaca-se ainda, a ampliação do “Cais” em mais de 220 metros, garantindo que navios maiores possam atracar. Para o futuro do porto existem projetos de ampliação para mais 14 mil metros quadrados de retro-área, além da dinamização da “Cabotagem” (Porto de natal 80 anos, 2012).

A principal vantagem competitiva do “Porto de Natal” está na sua proximidade aos grandes mercados da Europa e EUA, o que representa maior agilidade para os exportadores e importadores potiguaros. Hoje sua estrutura física conta com 3 berços de atracação, 32.750 m² de área para armazenagem de contêineres, 360 contêineres refrigerados, 3 armazéns, 2 galpões além de muitos outros equipamentos e elementos de infraestrutura que garantem seu pleno funcionamento (Porto de natal 80 anos, 2012).

Além do Porto de Natal, o estado conta ainda com o Porto Ilha, conhecido como o terminal salineiro de Areia Branca, é caracterizado por ser um porto estratégico para o escoamento de grandes volumes. Atualmente o mesmo é utilizado para o escoamento do sal e está localizado nas proximidades das principais salinas do estado, sediadas nos municípios de Mossoró, Areia Branca, Macau e Galinhos (Porto de natal 80 anos, 2012).

Para a direção da Codern, a perda de exportações do Rio Grande do Norte para outros estados está diretamente ligada à deficiência de linhas para outros destinos mundiais. Atualmente o porto embarca produtos para os Portos de Algeciras e Viggo, na Espanha, Roterdã, na Holanda, e Tilbury, na Inglaterra.

Aeroporto

O novo aeroporto teve suas atividades iniciadas em 31 de maio de 2014, as vésperas da Copa do Mundo que foi realizada no Brasil, no total o investimento chegou a soma de R\$ 480 milhões de reais e está no programa de concessões previsto pelo PAC 2. O aeroporto conta com oito pontes de embarque e um sistema de bagagem completamente automatizado, elevadores e esteiras rolantes, self check in, entre outras inovações. O aeroporto está instalado na região metropolitana de Natal-RN, cuja localização é estratégica e favorece o potencial turístico bem como de investimento internacional em outros segmentos econômicos, uma vez que, sua localização geográfica possibilita fácil acesso aos mercados europeus.

Segundo informações no sítio do aeroporto, o “Terminal de Cargas” recebeu no dia 7 de junho de 2015, um cargueiro modelo MD-11F da Lufthansa Cargo. Na oportunidade foram exportadas 70 toneladas de mamões para Frankfurt, Alemanha, e de lá as frutas foram distribuídas para diversas cidades europeias. Os mamões chegaram ao Aeroporto de Natal em carretas vindas de fazendas do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco. O cargueiro da empresa aérea alemã entra em definitivo na malha aérea de Natal com um voo regular por semana. A novidade é uma grande conquista

para o Aeroporto de Natal e para a economia do Estado do Rio Grande do Norte (Aeroporto de Natal, 2015).

O Aeroporto conta atualmente com a operação de 5 companhias aéreas, e está na expectativa de receber o “Hub” de uma delas. Essa possibilidade é uma grande oportunidade de dinamização econômica para o estado, visto que o mesmo está próximo aos principais mercados mundiais, além de ter fácil acesso aos portos de Natal-RN, Areia Branca-RN, Pecém-CE, Cabedelo-PB e Suape-PE.

Outro ator que pode ser dinamizado pela implantação do Hub será a Zona de Processamento de Exportação – (ZPE) de Macaíba- RN. O espaço já está em fase de implantação e a implementação do Hub pode atrair empresas que estejam focadas no mercado internacional e que podem aproveitar os benefícios da zona para sistematizarem suas atividades para a exportação. Além disso, o Hub ainda pode potencializar as atividades da Refinaria Clara Camarão a partir do crescimento da demanda das aeronaves por querosene de aviação.

Todos estes fatores juntos mostram que os investimentos públicos em infraestrutura são essenciais para a atração de capital privado nacional e internacional, além da potencialização da movimentação de negócios regionalmente. Uma vez instalada a infraestrutura da base produtiva, o efeito multiplicador dos benefícios econômicos potencializa o processo de concentração dos agentes econômicos de modo que eles reproduzam seus capitais com maior facilidade e menor risco. A construção do novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante, possibilita para o estado um grande leque de oportunidades da entrada de investimentos internacionais de variados portes, uma vez que o empreendimento foi projetado para seu um “Aeroporto Cidade”.

Rodovias

As estradas de rodagens compreendem o ramal mais utilizado na logística do estado, tanto no escoamento da produção localmente como também no que se refere aos estados vizinhos. Além disso, todas as atividades que tem conectividade com o mercado internacional necessitam deste modal para se conectarem com os portos e aeroportos do país.

Contudo, os avanços ainda são tímidos neste modal, percebe-se que as estradas localizadas nos municípios do interior do estado ainda sofrem com o mal estado de manutenção. Ademais, o governo federal através do PAC 2 vem trabalhando no sentido de solucionar alguns gargalos.

Nos últimos anos foi concluída a duplicação da BR 101 – RN/PB/PE que representou um ganho para a interconectividade entre estes estados possibilitando maior velocidade no processo de escoamento de produtos do Rio Grande do Norte, tanto para o mercado local, como para serem embarcados nos portos de Suape e Cabedelo.

Ainda verifica-se que estão em ação preparatória as adequações da BR 304 que liga Natal – Mossoró – Fortaleza, esta obra também será de grande relevância para o estado, pois representa um corredor de escoamento extremamente importante, ligando as atividades exportadoras do alto-oeste ao porto e o novo Aeroporto de Natal.

Dentro deste contexto, o governo federal contratou a construção do viaduto na BR 406 (Viaduto do Gancho) localizado na zona norte da capital potiguar que promete desafogar o trânsito nas proximidades do novo Aeroporto de Natal. Ainda, encontra-se em execução a duplicação da BR 226/304 no RN conhecida como “Reta Tabajara” e o contorno da cidade de Mossoró-RN a BR 304

No contexto geral o ramal rodoviário ainda apresenta muitos gargalos, sobretudo no que se refere as estradas municipais que ligam os produtores aos grandes corredores de escoamento que são as BR. Pois, a grande maioria das atividades econômicas do RN que são conectadas com o mercado internacional são agrícolas, sendo assim, não contam com uma infraestrutura interiorizada que garanta a eficiência no escoamento de sua produção.

Em se tratando do RN, a falta de infraestrutura logística adequada ao escoamento da produção tem reflexos diretos no aumento dos custos dos empresários locais, além de restringir a capacidade de expandir investimentos na região. Apesar dos vários esboços que foram lançados ao longo dos anos, o estado não possui um diagnóstico consolidado e organizado sobre a real estrutura instalada hoje.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O principal propósito deste artigo foi traçar uma panorâmica dos investimentos públicos através dos grandes projetos federais na economia do Rio Grande do Norte, tendo como foco os efeitos na logística regional. O trabalho evidenciou inicialmente as principais ações governamentais dentro deste contexto. Assim, percebe-se que o PAC foi o programa guarda-chuva mais relevante entre os governos de Lula e Dilma, e seus investimentos abarcaram várias regiões no Brasil, sobretudo Norte e Nordeste.

No contexto regional o estudo mostrou de forma geral as principais atividades que movimentam a economia potiguar, destacou-se o Petróleo e Gás, a Indústria Têxtil, a Cerâmica estrutural, a Fruticultura, Camarão e o Pescado e a atividade salineira, mostrando que essas atividades

contribuem significativamente para dinamizar a volume de negócios no estado.

No que tange os investimentos em infraestrutura e logística no RN, percebe-se que houve avanços, sobretudo na construção de novo Aeroporto de Natal, que representa uma grande oportunidade para atração de investimentos internacionais em diversas áreas. Espera-se que o projeto da central de conexões de voos (HUB) se concretize para contribuir na criação de uma cadeia de suprimentos e atividades conectadas com o mercado nacional e internacional. E além disto, potencializar as atividades que já estão localizadas em território regional.

Contudo, existem gargalos que necessitam serem solucionados, pois o Porto de Natal apesar das modernizações realizadas ainda apresenta problemas no que se refere a capacidade de acolhimento de embarcações, pois em momentos de pico mercadológico em que é necessário o uso da capacidade instalada percebe-se que os exportadores são obrigados a desviarem sua produção para outros estados vizinhos que apresentam melhor infraestrutura, inclusive de porto seco.

Além disso, o ramal rodoviário está sobrecarregado pela inexistência de um ramal ferroviário que seja eficiente para o escoamento da produção das diversas regiões do estado em direção ao porto e aeroporto. E mais, sabe-se que muitas estradas municipais apresentam problemas de manutenção e conservação o que acabam gerando um custo bem mais elevado para os agronegócios da região.

Contudo, acredita-se que os projetos federais atendem em certa medida os propósitos de desenvolvimento regional, porém é importante que novos modelos sejam criados afim de atender outras localidades ainda não contempladas pelos atuais recursos públicos. Ademais, os projetos que já existem precisam caminhar com mais rapidez e sistemática para que possam ser mais eficientes.

BIBLIOGRAFIA

1. Aeroporto de Natal (10 de junho de 2015), *Terminal de cargas do aeroporto de natal receberá semanalmente cargueiro da Lufthansa*. Disponível em: <http://www.natal.aero.br/noticias/terminal-de-cargas-do-aeroporto-de-natal-recebera-semanalmente-cargueiro-da-lufthansa/2072/>. Acesso em: 13 agosto 2015.
2. Apolinário, V., Silva, M., Garcia, O., Filho, J., Araújo, D., Pequeno, R., Oliveira, E. y Silva, Y. (2009a). “Análise de Políticas para APLs no Estado do Rio Grande do Norte”, em *Análise do mapeamento e das políticas para arranjos produtivos locais no Norte, Nordeste e Mato Grosso e dos impactos dos grandes projetos federais no Nordeste*, Brasil: BNDES/UFRN/ RedeSist/Funpec. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/Consolidacao_APLs.pdf. Acesso em: 29 julho 2015.
3. Benevides, P. y Vasconcellos, M. (2006), *Manual de introdução à economia*. São Paulo: Saraiva.
4. Cassiolato, J., Lastres, H., Stalivieri, F. (orgs) (2008), *Arranjos Produtivos Locais: uma alternativa para o desenvolvimento*, Rio de Janeiro: E-papers
5. Duarte, D. (2002), *Aplicação da modelagem de um sistema de apoio à decisão para o planejamento das operações logísticas de produtos especiais*, Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina.
6. Dornier, P., Ernest, R., Fender, M. y Kouvelis, P (2002), *Logística e operações globais: textos e casos*, São Paulo: Atlas.
7. Faveret, P., Ormond, J. y De Paula, S. (1999), *Fruticultura brasileira: a busca de um modelo exportador*, Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.
8. Giambiagi, F. y Duarte. A. (2000), *Finanças Públicas*, Rio de Janeiro: Ed. Campus.
9. Oliveira, P. (2005), *A inserção do Agronegócio da Fruticultura do Rio Grande do Norte no contexto internacional*, Rio Grande do Norte: Departamento de Economia/UFRN.
10. PAC – Programa Aceleração Do Crescimento (2015), *Balanço de 4 anos 2011 – 2014, 2ª etapa (11º Balanço)*, Brasil: Governo Federal Brasil. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/f9d3db229b483b35923b338906b022ce.pdf>. Acesso em: 14 agosto 2015.
11. Passos, C. y Mogami, O. (2003), *Princípios de Economia*, São Paulo: Ed. Pioneira/Thomson Learning.
12. Porto De Natal 80 Anos 1932 – 2012 (2012), *Exportação com praticidade eficiência e economia*, Natal: SEPSecretária de Projetos e Governo Federal/CODERN.
13. Razzolini, E. (2004), *Flexibilidade logística como diferencial estratégico para aumento de competitividade*, Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina.