

Relatoria - Projeto Pensar a Bahia – Rodada de Discussão 03

Data: 02/09/2022

Convidado: Prof. Henrique Oliveira (UNIFACS) Graduado em negócios internacionais (UNIFACS), mestre em ciências sociais (UFBA), doutor em ciências sociais (UFBA) + período sanduiche na universidade do colorado, vinculado aos cursos de mestrado e doutorado da UNIFACS, especialista em logística e cadeias globais.

Mediador: Urandi Freitas

Tema: Cadeias Globais de Valor e Inserção da Bahia

PROJETO PENSAR A BAHIA

Apresentação do tema em questão: “Cadeias Globais de Valor e Inserção na Bahia”: É uma temática discutida em todo o mundo, seja pelo processo pandêmico onde as cadeias de suplemento foram afetadas em todo o mundo, ou pela guerra na Ucrânia, que está em curso. Tema “caro” principalmente às nações periféricas, tal qual o Brasil. O processo pandêmico e a guerra dão novas perspectivas “Como se o jogo tivesse embaralhado”.

Questões Levantadas

1º Questão: Com a pandemia, observamos uma quebra nas cadeias de suprimento no mundo, impactando fortemente a inflação. Logo, é possível uma economia fechada e pouco intensiva em tecnologia aproveitar essa janela de oportunidade e se conectar as cadeias globais de valor? E quais setores econômicos brasileiros têm maiores vantagens competitivas e comparativas, e que podem se conectar as cadeias globais no curto e médio prazo?

Prof. Henrique Oliveira: As cadeias globais de valor, um processo também chamado de “interdependência produtiva complexa”, vêm sofrendo antes da pandemia um tensionamento comercial entre EUA e China, uma guerra comercial promovida por Donald Trump e além de alguns processos de recredenciamento reposicionados pelo próprio Trump, o que é um dogma da política externa estadunidense. O paradigma da política externa estadunidense, citando o Prof. José Luis Fiori, que detalha isso bem em algumas de suas publicações, no qual os EUA em alguma medida esvaziam algumas instâncias multilaterais, dentre essas, a Organização Mundial do Comércio (OMC), ou

alguma organização fundamental para o processo de interdependência e integração produtiva observada durante os anos 2000 – 2010. Ao final de 2010 já é visto um cenário diferente, com a sanção de Trump e mudança da medida do direcionamento da política externa estadunidense, onde a China supera os EUA como grande fornecedor de comércio internacional, gerando reações do próprio EUA. (Durante a pandemia há um procedimento padrão nos portos e zonas primárias e alfandegárias dos países, que é uma exceção pertinente à organização mundial do comércio, quando se coloca em risco a vida humana, fauna e flora podem-se fechar as fronteiras ou modificar procedimentos no tratamento administrativo e tratamento tributário, principalmente no administrativo nos processos de importação e exportação). Com isso, há uma discussão sobre relacionalização das cadeias produtivas, e como também há quem fale que a geopolítica esta superando o processo liberal de interdependência e de relações de barreiras comerciais.

Em relação aos países periféricos, é visto que a guerra da Ucrânia enfatiza o processo de disputa e tensionamento, quando o líder do bloco mundial é ameaçado e quebra com regras feitas pelo mesmo para manter vantagem e diferença no poder. Como exemplo, os EUA e a guerra da Ucrânia. Assim como alguns países periféricos nesse processo, o Brasil, historicamente, ganha quando há tensionamento na balança de poder, quando direcionado para uma perspectiva de bipolarismo. Os países podem assumir papéis estratégicos, como o Brasil por causa de dimensão continental, tanto na expansão da atividade produtiva, como na projeção econômica dos países como mercado consumidor e fornecedor. Havendo uma habilidade diplomática, podem ganhar com a polaridade, pois os países tentam captar aliados dentro dos polos.

Então, diante da questão levantada, sim, as cadeias globais de alimentos tem essa janela de oportunidade, devido à sensibilidade crônica chinesa, pois o país sofre na questão da segurança alimentar, com problemas de safra e seca, uma questão crônica e delicada para o país. O Brasil tem capacidade, sendo que compete com EUA e Europa, no fornecimento de proteína animal e proteína vegetal para a China. Visto o superado da balança comercial, o agronegócio pode ser grande fonte de integração para o Brasil obter ganhos com o comércio internacional. Diversos países sofrem embargos por conta do tensionamento do bloco de poder, mas ressaltando que sabendo ter capacidade diplomática, alinhada a capacidade produtiva, é possível atuar no bloco paralelo

principalmente das grandes economias centrais. O setor pode ser reposicionado com maior valor agregado.

Já a Bahia, pode atuar tanto no agronegócio tradicional quanto no sustentável, com certificações, selos de sustentabilidades decorrentes de agricultura familiar e da agricultura sustentável. Este modelo já vem sendo desenvolvido no Brasil, com uma vantagem competitiva em relação a outros países da América do Sul e países africanos e asiáticos. Embora sofrendo revez na questão econômica, o processo da redemocratização com estabilidade macroeconômica e política de valorização do salário real atrelada à política de redistribuição de renda vem reduzindo significativamente trabalhos análogos ao escravo e trabalho infantil. Isto permite ter uma condição estrutural no plano socioeconômico para as atividades agrícolas conseguirem certificações, agregando valor aos produtos exportados para o mercado internacional.

Há a possibilidade do nicho constituído por selos específicos, interessantes para serem observados. Isso é uma forma de inserção dentro da atual divisão internacional do trabalho na qual o Brasil e a Bahia estão presentes, neste processo os selos podem ser aprimorados, enquanto que o agronegócio da soja, produtos básicos, primários e de insumos podem continuar. Um grande ponto tanto do Brasil, como principalmente para a Bahia, é da questão ser equilibrada, porém um trabalhador da agricultura familiar tem dificuldade de obter suporte técnico (embora tenham recursos tanto pela PECs, como disponíveis pelo governo do estado) para conseguir certificações de padrão internacional.

Primeiro podem ser colocadas as questões agrícolas não necessariamente mudam o padrão de inserção, mas em termos de investimentos em educação, aprimoramento nos serviços envolvidos vinculados a questão de qualidade de certificação, pode ter efeitos multiplicados e gerar externalidades interessantes no próprio estado.

2º Questão: Economistas, principalmente os mais desenvolvimentistas, apresentam preocupação em relação ao processo de desindustrialização que vem sendo revivida pelo Brasil desde os anos 2000. A participação da indústria no PIB vem reduzindo e o emprego na indústria vem diminuindo, com várias indústrias saindo do Brasil. A falta

de uma política industrial, os subsídios históricos dados à indústria, é um entrave para a inserção do Brasil nas cadeias globais de valor?

Prof. Henrique Oliveira: De acordo com Chang, “instrumento de política comercial e protecionismo não serão problema.” Os países que estão na ponta hoje são os que usaram e abusaram de instrumentos de política comercial, subsídio e percentual mínimo de componentes nacionais. Na perspectiva de alguns economistas brasileiros, há um peso nas políticas macroeconômicas como condições necessárias e suficientes para explicar o desenvolvimento do país. As políticas macroeconômicas são condições necessárias, porém não suficientes para explicar a causa do desenvolvimento do país.

Importante considerar dois pontos para entender onde reside o problema: primeiro, a questão de ter protecionismo não ser um problema, porém quando se garante ganhos internos, combinando protecionismo com baixa competitividade interna se dá como um problema. O agente econômico tende a buscar maior rendimento por unidade vendida, logo, pouco se desenvolve em termos de economia de escala, sendo algo importante para ter uma competição global, no sentido da posição que um determinado setor/empresa ocupa dentro da cadeia global, ou seja, a posição dentro da rede. O exemplo de Taiwan, com quase um monopólio entre 70 e 75% no fornecimento de semicondutores, assim virando “arma” dentro da política externa para garantir a soberania, isso por conta da sua posição de centralidade dentro da rede.

Além da política macroeconômica, é preciso pensar o país em termos espaciais. Nesse sentido, em termos espaciais, não sendo apenas a construção de infraestrutura apenas por fazer, sem um planejamento estratégico, mas sim uma infraestrutura que mesmo sendo vista como forma de gerar injeção de capital, é uma obra que tem posição estratégica espacial. Ao observar os portos chineses, nota-se que são Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) e Zona Econômica Exclusiva (ZEE), expansões da zona primária alfandegária, estando principalmente conectadas aos portos ou até mesmo no aeroporto. É necessário pensar o porto de outra forma. Os chineses pensam de uma forma descentralizada, quem administra o porto é também responsável pelos investimentos de infraestrutura para dar capilaridade a hinterlândia. As vias de acesso terrestre, ferroviária e rodoviárias são investidas pelo administrador portuário, que tem autonomia sobre concessões dos operadores de terminal, autonomia orçamentária significativa e um planejamento estratégico.

Pensar as questões de ordem macroeconômica sem pensar no desenho institucional, que tem uma dimensão mais complexa, a política. O exemplo da Ford que além da mudança de estratégia de marketing internacional, foram encontrados problemas, como o terminal de Lage que poderia ser compartilhado com outras empresas do Brasil inclusive na plataforma da Ford. Contratos que “amarram” as empresas tanto de franquia, licença e de manufatura, como de empresas fornecedoras domésticas, precisam ser vistos de forma estratégica. O Brasil, sendo um país periférico, não é uma potência disputando questões de ordem geopolítica, um sério problema para o desenvolvimento tecnológico.

3º Questão: Dentro das limitações, como a Bahia pode identificar possíveis nichos que possam viabilizar a atração de investimentos em regiões baianas? Quais as instâncias institucionais e suas características de equipe técnica e empresarial que são necessárias a serem estruturadas? A solução seria se aproximar da China?

Prof. Henrique Oliveira: A solução é sim se aproximar da China, sendo o principal parceiro comercial da Bahia, mantendo a tendência de aproximação tanto como vetor de comércio exterior, como parceiro na atração de investimentos externo e direto principalmente de infraestrutura.

A Bahia apresenta potencial significativo para se inserir em nichos de mercado no bloco ocidental, através dos selos e certificações, de avanços no processo de legislação ambiental que pode ser vista como fraqueza, mas pode ser considerada como uma grande vantagem no ponto de vista da obtenção de selos para conseguir entrar nos nichos ocidentais. Tanto os EUA como a Europa tem intenção de pagar maiores valores por conta da culpa do ocidente em relação ao desmatamento, trabalho infantil e análogo ao escravo. A aproximação com a China deve ser mantida e a aproximação com o bloco ocidental deve ser reposicionada através dos nichos de mercado, onde muitas vezes os EUA e Europa não conseguem dar conta. Isto, pois, os grandes fornecedores deles estão no sistema geral de preferência tarifária e não tem condições de bases e estrutura socioeconômica de atender, é necessário infraestrutura como aeroporto próximo aos fornecedores.

4º Questão: Sabemos que a Bahia é um estado periférico que enfrenta vários problemas, a exemplo da educação, em que somos um dos piores em déficits entre as unidades da federação; a taxa de desemprego estrutural é alta, estando entre as piores; é

um estado fechado; com atividade intensiva em recursos naturais; problemas de pobreza extrema; problemas de ordem logística. Como um estado com essas características pode se inserir nas cadeias globais de valor no curto e médio prazo? Existe essa possibilidade?

Prof. Henrique Oliveira: O padrão de inserção baiano é visto como uma vantagem, a questão da segurança alimentar é estratégica. Ao mesmo tempo, os países com poder de compra mais significativo estão dispostos a pagar por produtos que degradem menos o meio ambiente e com certa consciência com a atividade produtiva, ou que estejam vinculados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O que o bloco ocidental está utilizando para se diferenciar da China e Rússia (em termos do que vem se utilizando como retórica e projeção internacional), dando à Bahia capacidade de agir e se aproximar dos dois países. Em relação a empregos, com a escola tradicional e a antiga desenvolvimentista, visa investimentos em infraestrutura, o que gera empregos e injeção de capital, entendendo que as infraestruturas não se resumem apenas a isto. O neonacional desenvolvimentismo, ou uma lógica do planejamento de desenvolvimento, tem que compreender que a ideia precisa ser superada. Enfatizando que tanto para a Bahia como para o Brasil, a atual transição de governo é uma oportunidade em aspectos políticos para questionar as empresas quanto ao locaute.

A China conseguiu empresas transportadoras, empresas que operam portos, ambientes geralmente fechados no mundo todo, pois o seu processo decisório é menos habitado por atores, é mais fechado. Há custos de negociação mais ampliados, tudo isso tem que ser repensado. Não é possível pensar em uma atividade portuária no atual contexto, um porto dentro de uma capital do estado sem ter uma conexão ferroviária e que na prática apenas tenha um operador por terminal de contêiner. Sendo ponto crucial, podendo ser uma janela de oportunidades, as hegemonias e as tendências de estrutura de mercado na prestação de serviço de transporte ser utilizada no processo de negociação de barganha.

Outro ponto em relação às questões de sustentabilidade é que existe ajuda oficial para desenvolvimento, existem agências tanto do bloco ocidental quanto da China, e fundos de investimentos como o banco de Brics (embora sofrendo em alguns aspectos por conta da própria crise iminente na China). Assim, existindo possibilidades de se obter recursos tanto financeiros como técnicos, para as empresas e/ou para os municípios em

uma lógica para a diplomacia, no entanto isso requer capacidade técnica na elaboração dos projetos.

A medida seria para médio e longo prazo, para curto prazo ainda não há muito que ser feito apenas seguir com a política macroeconômica na medida do possível perpassando por arranjos de ordem política no estado. Embora possa ser complicado, pois há uma base de apoio para um candidato interessada em desenvolver um novo porto na Bahia e uma base que já opera determinado porto na Bahia.

Reinserção produtiva da BA

Em sistematização, primeiro SSA apresenta uma zona primária alfandegária que é o primeiro contato do território com o ambiente internacional, onde mercadorias e pessoas transitam sem precisar ser nacionalizada. Isto em um ambiente de integração produtiva é muito importante (ex.: ao importar um insumo para ser beneficiado é preciso que ele seja nacionalizado para depois exportar). Existem regimes aduaneiros especiais que permitem isso, como o trânsito aduaneiro, o próprio *dual back*. É possível facilitar ainda mais quando se consegue concentrar isso espacialmente e principalmente dentro de um retroporto, permitindo maior controle dos componentes que facilita e dá mais previsibilidade no planejamento produtivo e logístico.

Então, temos Salvador com um aeroporto internacional de cargas, que recentemente foi leiloadado em uma concessão para exploração. Na Bahia de Todos os Santos (BTS), além da própria Salvador, seria viável considerar que o TECON estaria no complexo portuário na BTS. Além do complexo portuário de Aratu, com terminais de graneis líquidos, sólidos, públicos e da CODEBA. Como também alguns privados, do terminal de Laje, onde a Ford movimentava frotas e produtos. Estes são dois elos dentro de uma integração precária e limitada com as cadeias globais de valor petroquímicas e a de alimentos e até um tempo atrás cadeia global de valor automobilística.

Feira de Santana (FSA), outro elo doméstico e elo local, é um entroncamento natural de várias estradas. A apresentação das três regiões que são integradas (BTS, SSA, FSA) é um ponto importante para o próximo governador entender o nó logístico. FSA sendo a que liga às grandes atividades iniciais responsáveis pelo PIB da Bahia estão neste eixo, mas SSA é uma península e está integrada por uma rodovia (conectada pela rodovia

324). Na região litoral Sul (RLS) existe duas zonas primárias alfandegárias: em Ilhéus com o Porto do Malhado, mas com grande limitação de movimentação de cargas com um porto defasado. Existe uma intenção de construção de outro porto, porém para o granel, principalmente para movimento de minério, para ser uma zona primária alfandegária. A segunda zona é próximo ao porto, na estrada de Uruçuca, funciona uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), homologada e regulada. FSA integrada com a RLS pela rodovia 101 (a BTS seria integrada pela BA 01 que seria complicada por ser difícil de trafegar).

Outro ponto a ser considerado é o estado de Sergipe, que constitui junto à região litoral sul e mais ao extremo sul a Teixeira de Freitas, o primeiro eixo longitudinal de integração do estado. Vitória da Conquista é outro polo logístico e apresenta estradas e rodovias de ligação com o sudeste em uma integração até mesmo com o centro-oeste, com Minas Gerais, onde tem a BR 116, que sofre críticas em relação ao processo de privatização, concessão à exploração privada, pois grande parte deste trecho ainda não é duplicada.

O Oeste da Bahia é um grande celeiro na fronteira agrícola nos produtos primários de soja com sua integração com a 242, que cruza a BR 116, e tem entroncamento com a BR 101, perto de Santo Antônio, tudo isso convergindo para FSA. Outra região é o Vale do São Francisco, tanto por Juazeiro quanto pela região da Codevasf, que comporta a produção de produtos irrigados. Em termos estruturais isto é o que tem funcionando na Bahia nos dias atuais. O que estranha é como a integração da Bahia é dada desta forma, há uma convergência em torno de FSA e a mesma não consegue uma finalização da duplicação do seu anel, pois não tem EADI, zona alfandegária secundária (chamada também de Porto Seco), nem ligação direta com portos. A FIOLE está basicamente construída, mas o porto ainda não, assim a ferrovia não tem utilidade. Só tem capacidade de escoar minério de ferro para Vitória da Conquista, região de Brumado e Caetité.

Apontamentos

Mais que um porto de minério ou uma ponte, mesmo sendo importante assim como o orçamento público existe necessidade de alguns apontamentos:

A) Obras básicas:

1 – Duplicações:

- 101: Que conecta a RLS com a FSA e escoamento da 324;
- 242: Projeto já acontecendo;
- 116: Finalização da duplicação.

A duplicação da BR 101, 242 e 116 para permitir que os elos da cadeia produtiva baiana consigam fluir com velocidade e previsibilidade é o que importa para a logística.

- 2 – Anel de FSA: Para facilitar conexão com os outros anéis, com o Vale do São Francisco, Sergipe e a própria região de Salvador-BA.

B) Obras intermediárias:

1– Aeroportos internacionais:

- Carga – FSA: Permitindo escoamento da atividade agrícola de Sergipe, Vale do São Francisco e a RLS, junto a uma rodovia duplicada que diminui o lead time, este gera maior previsibilidade. A própria região de Vitória da Conquista e a região do oeste podem se beneficiar com um aeroporto internacional de cargas em FSA, já que Ilhéus tem um projeto de aeroporto internacional de passageiros em Comandatuba. A FSA sendo entendida como grande centro logístico, o hub da atividade produtiva do estado que por limitações geográficas não tem como ter conexão direta sem poder construir uma zona primária alfandegária, mas podendo construir uma zona secundária.
- Passageiro – Comandatuba.

2 – **Ferrovias:** Finalização da ferrovia do Oeste até Vitória da Conquista, para permitir escoamento de grãos pelo próprio porto do Sul e melhorar a eficiência dos recursos públicos realocados no porto, para aumentar a movimentação de cargas.

- FIOL: Basicamente construída, mas o porto ainda não está. “Ferrovia sem porto não existe”
- FSA-SSA: Ferrovia que liga FSA à SSA. É necessária a construção de ramal ferroviário que ligue SSA até FSA, tanto no transporte de pessoas, como transporte de bens principalmente na conexão com o complexo portuário na BTS.

- FCA: O problema político por causa da Vale iria atingir a FIOL, que seria explorada por outra empresa mineradora. Tornando-se necessário estudo de risco e tensionamento político.

C) Obras complexas:

1 - Novo porto no BTS: É uma obra complexa por sua dimensão de infraestrutura, sobretudo nas questões políticas. Pensar reinserção, recredenciamento da posição produtiva baiana na cadeia global de valor sem passar pelo planejamento espacial de infraestrutura é inimaginável. Não sendo resolvido com a construção de uma ponte que estenda a capacidade conectiva da BR 242 ou com um porto de minério, nessa lógica a integração seria reduzida e desintegrada.

Para o próximo gestor o desafio seria conseguir avançar nas duplicações, em uma malha de consenso de negociação que permita dar posição de entroncamento à Feira de Santana.

Inserção com a Cadeia Global Sustentável (CGS):

Globalização produtiva: processo de interdependência produtiva, risco da relacionalização da cadeia, o que aumenta os custos. Obtenção dos selos e certificações, como o selo Halal e o selo Kosher. Assim, a CGS segue na lógica da obtenção dos selos. Na lógica sustentável há um selo específico, o “Rainforest Alliance – People & Nature”, que é para empresas que dão apoio na certificação do processo produtivo. Dando uma vantagem competitiva na CGS, os avanços na condição de trabalho e na maior conscientização ambiental pode ser revertido para uma vantagem.

Estruturas produtivas no Brasil: Caracterizada como primária exportadora, a Bahia, RLS (o padrão de inserção da RLS se mantém o mesmo). Cooperativas e associações são importantes para negociações estratégicas a fim de obter as certificações. O poder público aparece para cortar as exigências que a CGS tem em termos da capacidade produtiva e logística com as infraestruturas (aeroporto, porto). Além de dar apoio técnico nas questões de infraestrutura e para conseguir uma posição em termos mercadológicos em certificações e a cadeia produtiva sustentável estão disponíveis, mas

precisam de suporte. A fala é em relação à RLS, mas se aplica também para as outras regiões.

Apontamentos e perguntas dos ouvintes:

Edgar: Aponta que as reflexões vão ser de grande importância para que o próximo gestor construa um pensamento de como conduzir a Bahia. Em síntese, é necessário que se tenham projetos estruturantes articulados, em que se pense nas questões institucionais, nas certificações (sempre vinculadas às questões ambientais, sociais, etc.). A logística surge como fator de desenvolvimento estratégico para a Bahia, inserindo-a nas cadeias de valores, sendo necessário saber como a Bahia se insere no conflito geopolítico entre China e EUA.

Prof. Henrique Oliveira: Estamos no tensionamento, no conflito geopolítico na balança de poder. Dentro desse conflito, como a Bahia pode agradar os dois lados promovendo capacidade de desenvolvimento no estado? Em termos amplos pode ser feito com infraestrutura de logística, escoando o agronegócio e dando chance para uma atividade produtiva sustentável com as certificações. É muito importante a infraestrutura e a logística.

Creomar: Aponta a importância de se ouvir mais as demandas sobre o tema. Em relação à infraestrutura, aponta que a maior parte das solicitações de obras para algumas regiões, como para Feira de Santana, está na esfera do governo federal. Destaca que foi citado apenas BR's, mas que estão ocorrendo muitos investimentos em rodovias estaduais. Na Bahia está ocorrendo desde os anos 70, trabalhando com programas financiados pelo Banco Mundial. O último, já finalizado, foi o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias do Estado da Bahia (PREMAR II), com escopo amplo priorizando rodovias e corredores rodoviários principais. Há muito trabalho sendo feito, mas uma questão é como envolver o setor privado nesses investimentos e como aprimorar a adoção de políticas para o mercado nessa área.

Prof. Henrique Oliveira: Na região de Casa Nova é interessante ter um centro logístico integrado, um ponto de concentração para armazenamento da produção do Vale do São Francisco, mais do que em Juazeiro ou Paulo Afonso, pois a região gera convergência nesse sentido. Grandes gargalos existem tanto nas duplicações como no anel. Outro problema está em relação à lei de concessão aprovada, pois mantém o problema de federalismo, tornando-a muito dependente do governo federal, além da pouca

descentralização para os entes nacionais para decidir sobre concessões. Destaca-se a grande importância na infraestrutura, pois o andamento está travado. Além da negligência com Feira de Santana, em termos de movimentação de carga FSA que está bem intensa.