

TEXTO PARA DISCUSSÃO Nº 1164

PORTOS BRASILEIROS: ÁREA DE INFLUÊNCIA, RANKING, PORTE E OS PRINCIPAIS PRODUTOS MOVIMENTADOS

Carlos Alvares da Silva Campos Neto

Brasília, fevereiro de 2006

TEXTO PARA DISCUSSÃO Nº 1164

PORTOS BRASILEIROS: ÁREA DE INFLUÊNCIA, RANKING, PORTE E OS PRINCIPAIS PRODUTOS MOVIMENTADOS

Carlos Alvares da Silva Campos Neto*

Brasília, fevereiro de 2006

* Técnico de Planejamento e Pesquisa da Diretoria de Estudos Setoriais (Diset) do Ipea.

Governo Federal

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

Ministro – Paulo Bernardo Silva

Secretário-Executivo – João Bernardo de Azevedo Bringel



Fundação pública vinculada ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiro – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Glauco Arbix

Diretora de Estudos Sociais

Anna Maria T. Medeiros Peliano

Diretora de Administração e Finanças

Cinara Maria Fonseca de Lima

Diretor de Estudos Setoriais

João Alberto De Negri

Diretor de Cooperação e Desenvolvimento

Luiz Henrique Proença Soares

Diretor de Estudos Regionais e Urbanos

Marcelo Piancastelli de Siqueira

Diretor de Estudos Macroeconômicos

Paulo Mansur Levy

Chefe de Gabinete

Persio Marco Antonio Davison

Assessor-Chefe de Comunicação

Murilo Lôbo

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

ISSN 1415-4765

JEL L92

TEXTO PARA DISCUSSÃO

Publicação cujo objetivo é divulgar resultados de estudos direta ou indiretamente desenvolvidos pelo Ipea, os quais, por sua relevância, levam informações para profissionais especializados e estabelecem um espaço para sugestões.

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e de inteira responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou o do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

A produção editorial desta publicação contou com o apoio financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), via Programa Rede de Pesquisa e Desenvolvimento de Políticas Públicas – Rede-Ipea, o qual é operacionalizado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), por meio do Projeto BRA/04/052.

SUMÁRIO

SINOPSE

ABSTRACT

1 INTRODUÇÃO 7

2 METODOLOGIA 7

3 ANÁLISE DE PORTOS 11

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS 44

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 46

SINOPSE

O objetivo deste trabalho foi o de desenvolver metodologias que permitissem a análise, da forma mais detalhada possível, de várias características dos portos brasileiros. Analisaram-se 24 portos envolvidos com o comércio externo do Brasil e, com isso, com isso foi possível a classificação de cada porto, a saber *i*) pela sua área geográfica de influência; *ii*) pelo seu enquadramento no *ranking* dos portos brasileiros, segundo a pontuação obtida pela soma de sete variáveis; *iii*) pela participação do valor de seu comércio externo no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro; *iv*) pelos principais produtos transacionados, por setores de atividade industrial; *v*) pelo seu porte; *vi*) pelo atendimento a características específicas de âmbitos nacional, regional ou local; *vii*) pelo valor do comércio internacional de cada unidade da Federação (UF) em cada porto analisado; e *viii*) pelo peso movimentado e valor agregado médio de cada porto (dólares/tonelada). Foram estudados todos os portos que apresentaram movimento de produtos exportados e importados, movimento esse com registro na Secretaria de Comércio Exterior (Secex), nos anos de 2002 e 2003, a saber: Antonina, Aracaju, Aratu, Belém, Fortaleza, Imbituba, Itajaí, João Pessoa, Maceió, Manaus, Natal, Niterói, Paranaguá, Pecém, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, São Francisco do Sul, São Luís, Sepetiba, Suape, Santos e Vitória.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho – precursor de outro a ser desenvolvido pela Diretoria de Estudos Setoriais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Diset/Ipea) visa a identificar os possíveis gargalos logísticos de escoamento de produtos de exportação, segundo cenários de crescimento do comércio internacional brasileiro. O banco de dados existente permitiu uma análise voltada ao enquadramento dos portos brasileiros de acordo com alguns critérios selecionados, com base no comércio internacional.

O objetivo deste trabalho foi o de desenvolver metodologias que permitissem a análise, da forma mais detalhada possível, de várias características dos portos brasileiros. Analisaram-se 24 portos envolvidos com o comércio externo do Brasil. Foi possível a classificação de cada porto pela sua área geográfica de influência; pelo seu enquadramento no *ranking* dos portos brasileiros, segundo a pontuação obtida na soma de sete variáveis; pela participação do valor de seu comércio externo no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro; pelos principais produtos transacionados, por setores de atividade; pelo seu porte; pelo atendimento a características específicas de âmbitos nacional, regional ou local; pelo valor do comércio internacional de cada unidade da Federação (UF) em cada porto analisado; e pelo peso movimentado e valor agregado médio de cada porto (dólares/tonelada).

Na seção 2 deste trabalho, apresentam-se as metodologias desenvolvidas para a análise e para a classificação dos portos, conforme as características anteriormente mencionadas. Na seção 3, apresenta-se a análise desenvolvida para cada um dos 24 portos. Na seção seguinte são apresentados os principais resultados obtidos na análise dos portos brasileiros.

2 METODOLOGIA

2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Ao longo do trabalho, considerou-se que a classificação Tarifa Externa Comum (TEC) a quatro dígitos, a base de dados utilizada, é chamada de produto. No caso das exportações, foram identificadas 1.124 TECs a quatro dígitos, ou seja, 1.124 produtos. Quanto às importações, foram identificadas 1.232 TECs a quatro dígitos, ou seja, 1.232 produtos. Capítulo é o conjunto de produtos classificados a dois dígitos (TEC).

A localização do município de origem do produto-alvo de exportação provém do cruzamento do banco de dados da Secretaria de Comércio Exterior/Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Secex/MDIC) com o banco de dados do Relatório Anual de Informações Sociais (Rais). Os dados da Secex estão atualizados até 2003. Os dados do Rais, porém, são de 2000. Por consequência, existe uma perda de informação de 21,1%, isto é, o Brasil exportou, em 2003, US\$ 73,1 bilhões, dos quais foram identificados pelo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) a origem de US\$ 57,6 bilhões, com uma perda de US\$ 15,5 bilhões. No caso das importações, existe uma perda de informação de 27,7%, isto é, o Brasil importou, em 2003, US\$ 48,3 bilhões, dos quais foram identificados pelo CNPJ a origem de US\$ 34,9

bilhões, com uma perda de US\$ 13,4 bilhões. A razão desses fatos é o surgimento e o fechamento de empresas ao longo do período em tela.

Neste estudo analisam-se 24 portos marítimos brasileiros, ou seja, todos em que houve movimento de produtos exportados e importados, movimento esse com registro na Secex, nos anos de 2002 e 2003, a saber: Antonina, Aracaju, Aratu, Belém, Fortaleza, Imbituba, Itajaí, João Pessoa, Maceió, Manaus, Natal, Niterói, Paranaguá, Pecém, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, São Francisco do Sul, São Luís, Sepetiba, Suape, Santos e Vitória.

Para o desenvolvimento deste estudo, foram gerados arquivos com os produtos de exportação e de importação movimentados em cada porto, com análise focada naqueles que apresentaram movimento superior a US\$ 10 milhões por ano. Os resultados estão na seção 3.

2.2 ÁREA DE INFLUÊNCIA DOS PORTOS BRASILEIROS (HINTERLÂNDIA)

Foi desenvolvido um primeiro critério metodológico que incorpora a importância relativa dos portos no comércio exterior de cada UF. Dessa forma, tomou-se como base o universo dos produtos (aproximadamente 1.200 de exportação e 1.200 de importação). Totalizaram-se as exportações e as importações por município (estrutura da base de dados), o que permitiu agregá-las por estado. Ao somar-se os resultados, das exportações e das importações, por estado, geraram-se os valores, em dólares, de comércio internacional de cada UF. Em seguida, geraram-se os dados da participação de cada porto no comércio internacional de cada UF. Determinou-se, com base nos resultados das observações dos dados, que acima de 10% do comércio internacional de cada UF movimentado em um porto significa o impacto daquele porto sobre a economia do estado. Esse critério tem a vantagem de apresentar a importância relativa de cada porto dentro de cada economia estadual.

Verificou-se que esse critério apresentava um problema: apesar de a participação percentual de cada porto no comércio internacional da UF ser superior a 10%, os valores absolutos apresentados por algumas unidades da Federação não são significativos em termos de balança comercial movimentada pelo porto. Dessa forma, optou-se por um segundo critério, o qual considera, além da importância de cada porto na economia dos estados, a relevância, em termos de valor monetário, na balança comercial movimentada pelo porto. Nesse caso, o critério de corte foi as UFs que movimentaram, pelo porto em análise, valores iguais ou superiores a US\$ 100 milhões.

Denomina-se hinterlândia primária a área de intersecção dos dois critérios, isto é, a participação de cada porto no comércio internacional da UF superior a 10% (critério 1) e os valores movimentados por UF iguais ou superiores a US\$ 100 milhões (critério 2).

Pela relevância dos valores movimentados (maiores ou iguais a US\$ 100 milhões), porém as UFs também podem ser consideradas como pertencentes à área de influência do porto, denominada de hinterlândia secundária.

Ao aplicar-se essa metodologia para todos os 24 portos analisados, ficou evidente a existência de UFs nas quais, apesar de os valores movimentados serem inferiores aos US\$ 100 milhões que serviram de corte, os percentuais de comércio exterior transacionados acima de 10% significavam impacto relevante nas economias estaduais.

Dessa forma, consideraram-se esses casos como pertencentes à área de influência dos portos, denominando-os de hinterlândia terciária.

Os resultados da definição das áreas de influência de cada porto estão consolidados no quadro 2.

2.3 O PORTE DOS PORTOS BRASILEIROS

Na metodologia gerada para a classificação dos portos brasileiros por seus portes utilizou-se os seguintes critérios:

- Pequeno porte – são portos que apresentaram, em 2003, valores de comércio internacional (exportações e importações) até US\$ 500 milhões.
- Médio porte – são portos que apresentaram, em 2003, valores de comércio internacional acima de US\$ 500 milhões, até US\$ 5 bilhões.
- Grande porte – são portos que apresentaram, em 2003, valores de comércio internacional acima de US\$ 5 bilhões.

Os resultados estão apresentados no quadro 1.

2.4 CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS POR SETORES INDUSTRIAIS

Foi necessário, para o desenvolvimento do trabalho, classificar os produtos de exportação e importação por setores industriais. Na metodologia empregada teve-se por base os capítulos da classificação TEC (dois dígitos). Foram definidos 14 setores industriais. Os resultados estão apresentados no quadro 6.

TABELA 1

Classificação dos produtos por setores industriais

Setor de atividade	Capítulos TEC
1) Agroindústria (e madeira)	01 a 15; 24; e 44 a 46
2) Alimentos e bebidas	16 a 23
3) Produtos minerais	25 a 27
4) Indústria química	28 a 38
5) Plásticos e borrachas	39 e 40
6) Celulose e papel	47 a 49
7) Indústria têxtil	50 a 63
8) Calçados e couros	41, 43; e 64 a 67
9) Metalurgia	72 a 83
10) Indústria mecânica	84
11) Eletroeletrônica	85
12) Material de transporte	86 a 89
13) Instrumentos de precisão	90 a 92
14) Outros	68 a 71 e; 93 a 97

Elaboração do autor.

2.5 PARTICIPAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DE CADA PORTO NO PRODUTO INTERNO BRUTO BRASILEIRO

Esse cálculo foi feito da seguinte forma: *i*) por meio dos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), levantaram-se os valores em reais dos PIB estaduais (2002); *ii*) transformaram-se os valores de reais em dólares, pelo câmbio médio de 2002 (fonte: Bacen); *iii*) calculou-se o valor das transações de comércio internacional de cada porto no PIB estadual (com base nos valores do quadro 2; e *iv*) calculou-se o percentual encontrado em relação ao PIB brasileiro. O resultado está no quadro 3.

2.6 CLASSIFICAÇÃO DOS PORTOS EM NACIONAL, REGIONAL OU LOCAL

Para esse tipo de classificação dos portos foram utilizados os seguintes critérios:

- ser de grande porte;
- ter pelo menos quatro estados compondo as suas hinterlândias primária e secundária;
- ter 19 ou mais UFs operando no porto (> 70% do número de estados);
- ter 5% ou mais de participação do comércio internacional do porto no PIB brasileiro; e
- ter pelo menos nove (70%) setores de atividade industrial com mais de US\$ 100 milhões transacionados pelo porto.

O enquadramento de cada um dos 24 portos estudados em nacional, regional ou local foi feito da seguinte forma:

- nacional – atender simultaneamente a todos os cinco critérios;
- regional – atender a quatro critérios; e
- local – atender a três critérios ou menos.

Os resultados dessa análise estão no quadro 4.

2.7 RANKING DOS PORTOS BRASILEIROS

Seis variáveis foram utilizadas no cálculo do *ranking* dos portos brasileiros: porte, hinterlândia, número de estados que operam no porto, participação do porto no PIB, setores de atividade e valor movimentado.

Foram gerados critérios que permitiram valorar (quantificar) as variáveis, de tal forma que elas pudessem ser somadas, gerando o *ranking* nacional, a saber:

- Porte: grande porte = 3 pontos.
- Médio porte = 2 pontos.
- Pequeno porte = 1 ponto.
- Hinterlândia: total do número de estados que compõem as hinterlândias primária, secundária e terciária (cada estado equivale a 1 ponto).

- Estados: número de estados que registraram movimento de comércio exterior no porto (cada UF corresponde a 1 ponto).
- Participação no PIB: participação do comércio internacional de cada porto no PIB brasileiro. Como os percentuais passam a ser muito reduzidos, multiplicou-se por dez, ou seja, cada ponto percentual vezes dez.
- Setores de atividade: número de setores de atividade que cada porto movimentou com valores superiores a US\$ 100 milhões (cada setor equivale a 1 ponto).
- Valor movimentado: valor do comércio internacional movimentado em cada porto, por bilhões de dólares (US\$1 bilhão é igual a um ponto).
- Valor agregado: valor agregado médio dos produtos transacionados por porto (dólares por tonelada). Cada ponto corresponde ao valor agregado do porto dividido por cem [(US\$/t)/100].

Os resultados estão no quadro 5.

2.8 PRODUTOS ANALISADOS

Foi gerado um arquivo para todos os produtos com a média de valor de 2002 e 2003. Não foi observada, porém, nenhuma discrepância em relação aos dados exclusivos de 2003. A análise dos principais produtos de exportação e importação, portanto, foi realizada com base nos dados de 2003 por causa do crescimento que o comércio internacional brasileiro vem apresentando nos anos recentes.

3 ANÁLISE DOS PORTOS

3.1 PORTO DE ARACAJU – SERGIPE (SE)

O porto de Aracaju tem sua área de influência restrita ao Estado de Sergipe, como hinterlândia terciária, respondendo por 27,1% do comércio internacional do estado (quadro 2). Trata-se, portanto, de porto de pequeno porte dentre os portos brasileiros (quadro 1), o qual movimentou US\$ 34 milhões de comércio internacional, em 2003, e foi classificado em último lugar (24^º) no *ranking* dos portos (quadro 5). Quatro unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). O movimento de comércio internacional concentra-se em dois setores de atividade: agroindústria e madeira (US\$ 15,9 milhões) e alimentos e bebidas (US\$ 9,1 milhões) (quadro 6). É um porto que apresenta baixo valor agregado na média dos produtos movimentados, com 95,7 US\$/t (quadro 7).

Com relação às exportações, apenas um produto, tipicamente local, apresentou valor significativo em termos de comércio internacional: (2009) suco de frutas, com US\$ 9,1 milhões (2003). Também no que tange às importações, um único produto teve valor relevante: (1001) trigo, com US\$ 15,1 milhões (2003).

FIGURA 1

Hinterlândia do Porto de Aracaju – SE



Elaboração do autor.

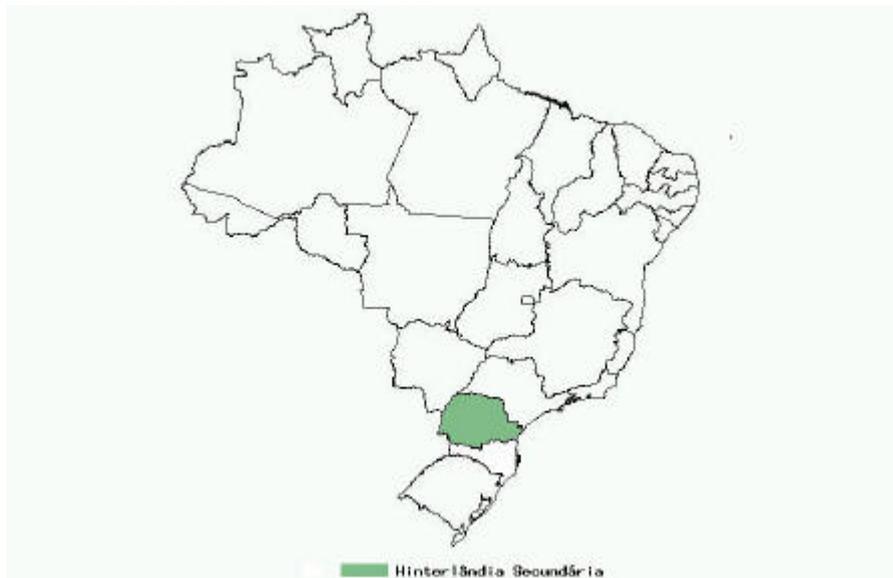
3.2 PORTO DE ANTONINA – PARANÁ (PR)

Trata-se de porto cuja área de influência fica restrita ao Estado do Paraná, como hinterlândia secundária. Movimentou em torno US\$ 320 milhões (2003) no comércio internacional, o que significou 2,9% das transações do estado (quadro 2). É um porto local, situado na 18ª posição do *ranking* brasileiro (quadros 4 e 5). Doze unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). O movimento de comércio internacional ficou concentrado em três setores de atividade, a saber: agroindústria e madeira (US\$ 239,4 milhões); metalurgia (US\$ 56,9 milhões); e indústria química (US\$ 52,9 milhões) (quadro 6).

O Porto de Antonina apresentou maior destaque nas operações de exportação, com cinco produtos com movimentação significativa: (0207) carne de aves (frangos), com US\$ 142,3 milhões; (7207) produtos semimanufaturados de ferro ou de aço, com US\$ 48,4 milhões; (0203) carne suína, com US\$ 43,9 milhões; (4412) madeira compensada, com US\$ 21,5 milhões; e (4407) madeira serrada, com US\$ 11,5 milhões. Dois outros produtos apresentaram valores exportados que merecem menção: (7214) barras de ferro ou aço (US\$ 8,4 milhões) e (0202) carne bovina congelada (US\$ 7,5 milhões). Os produtos exportados ficaram concentrados em três capítulos: carnes e miudezas comestíveis (02); ferro fundido, ferro e aço (72); e madeira, carvão vegetal e obras de madeira (44).

Com base na análise dos dados de comércio exterior, pode-se afirmar que Antonina é um porto especializado na importação de um único capítulo de produtos: (31) adubos e fertilizantes, que representaram 95% do valor das importações, com destaque para (3105) adubos e fertilizantes com nitrogênio, fósforo e potássio (US\$ 12,7 milhões).

FIGURA 2

Hinterlândia do Porto de Antonina – PR

Elaboração do autor.

3.3 PORTO DE ARATU – BAHIA (BA)

O Porto de Aratu apresentou como área de influência apenas o Estado da Bahia, na hinterlândia primária, e movimentou aproximadamente US\$ 1.800 milhões, os quais corresponderam a 33,8% do comércio internacional do estado (quadro 2). Foi classificado em 17º lugar no *ranking* dos portos nacionais (quadro 5). Oito unidades da Federação utilizaram esse porto para transações internacionais (quadro 3). É um porto com características locais, onde é comercializado relativamente um reduzido número de produtos, e atende também o Pólo Petroquímico de Camaçari. Os produtos movimentados estão concentrados em dois setores de atividade: produtos minerais (US\$ 1.099,4 milhões); e indústria química (US\$ 638,2 milhões) (quadro 6).

O principal produto de exportação é (2710) óleos de petróleo, com US\$ 443,0 milhões. Em seguida aparecem seis produtos do capítulo 29 – produtos químicos orgânicos –, com US\$ 319,3 milhões, respectivamente álcoois acíclicos, hidrocarbonetos cíclicos, epóxidos, éteres, hidrocarbonetos acíclicos e compostos da função nitrila. O oitavo produto de maior significância em termos de valor é (2620) resíduo de arsênio (US\$ 15,3 milhões), seguido por (9998), com US\$ 11,2 milhões. Outros oito produtos apresentaram valores exportados superiores a US\$ 5 milhões, em 2003, com destaque para (2814) amônia, (1507) óleo de soja, (3824) aglutinantes químicos, (capítulo 27) combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação (três produtos) e (3817) alquibenzenos (valores de 2003).

As mesmas características são constatadas na análise dos principais produtos importados pelo Porto de Aratu, ou seja, são produtos químicos e petroquímicos, na sua grande maioria. O capítulo 27 – combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação – aparece com quatro produtos entre os 13 principais (acima de US\$ 10 milhões), totalizando US\$ 448,2 milhões, com destaque para (2710) óleos de petróleo (US\$ 370,8 milhões). Em seguida, vem o cobre (2603), com valor de US\$ 163,0

milhões. O capítulo 29 – produtos químicos orgânicos – vem a seguir, com quatro produtos, perfazendo US\$ 119,6 milhões. O capítulo 31 – adubos ou fertilizantes –, com três produtos, foi responsável por importações no valor de US\$ 76,5 milhões. Aparecem, ainda, com destaque, (3823) ácidos graxos, com US\$ 10,9 milhões (valores de 2003).

FIGURA 3

Hinterlândia do Porto de Aratu – BA



Elaboração do autor.

3.4 PORTO DE BELÉM – PARÁ (PA)

A área de influência do Porto de Belém abrange duas unidades da Federação: o Pará, como único estado pertencente à hinterlândia primária, movimentou US\$ 510 milhões, ou, 27,1% do comércio internacional do estado e, o Estado do Amapá, formando sua hinterlândia terciária, com 11% das transações internacionais desse estado (quadro 2). Sua posição no ranking nacional dos portos é a 13ª (quadro 5). Vinte e uma unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). O movimento de mercadorias ficou concentrado no setor de agroindústria (e madeira), com US\$ 461 milhões, que corresponderam a 77% de todo o comércio internacional do porto (quadro 6).

A análise dos principais produtos exportados comprova a afirmação de que Belém é um porto local (quadro 4). Sete produtos exportados tiveram valores superiores a US\$ 10 milhões. Desses, quatro produtos pertencem ao capítulo 44 – madeira, carvão vegetal e obras de madeira –, totalizando US\$ 311,2 milhões, dos quais (4407) madeira serrada responde por 46,4% desse total. Constam ainda desse rol de produtos: (0904) pimenta, (2804) hidrogênio e (0306) crustáceos. Seis outros produtos aparecem com destaque (valores superiores a US\$ 5 milhões exportados por ano): (0303) peixes congelados, (0801) cocos e castanha-do-pará, (7605) fios de alumínio, (2008) frutas, (4803) papel higiênico e (4408) folhas de madeira para compensado (valores de 2003).

A análise dos dados mostra que Belém é um porto com pouca importância em relação às importações. Apenas um produto, (1001) trigo, apresentou valor

expressivo (US\$ 28,7 milhões). Dois outros produtos obtiveram valores significativos apenas para o ano de 2002: (8532) condensadores elétricos (US\$ 26 milhões) e (2710) óleos de petróleo (US\$ 15,2 milhões).

FIGURA 4

Hinterlândia do Porto de Belém – PA



Elaboração do autor.

3.5 PORTO DE FORTALEZA – CEARÁ (CE)

A área de influência do Porto de Fortaleza é composta pelo Estado do Ceará, na sua hinterlândia primária (US\$ 842,9 milhões e 67,8% do comércio internacional), e pelos Estados do Piauí, do Rio Grande do Norte e da Paraíba, na sua hinterlândia terciária, os quais representaram, respectivamente, 59,1%, 20,6% e 20,1% de seus comércios internacionais (quadro 2). Sua posição no *ranking* nacional é a nona (quadro 5). Vinte e uma unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais e movimentaram US\$ 1.600 milhões, em 2003 (quadro 3).

O movimento de mercadorias de comércio internacional ficou concentrado em quatro setores de atividade industrial, quais sejam: agroindústria e madeira (US\$ 399,9 milhões); indústria têxtil (US\$ 203,7 milhões); calçados e couros (US\$ 144,8 milhões); e eletroeletrônica (US\$ 123,4 milhões) (quadro 6). É um porto de elevado valor agregado, que opera com 732,4 US\$/t (quadro 7).

A pauta de produtos exportados via Fortaleza confirma tratar-se também de um porto com características locais (quadro 4). O principal produto de exportação foi os (0306) crustáceos, com US\$ 138,6 milhões. Na segunda posição apareceram (0801) cocos e castanha-do-pará, com US\$ 85,6 milhões. Dois produtos do capítulo 52 – algodão [tecidos (5209) e fios (5205)] – foram exportados no valor de US\$ 83,5 milhões. Dois produtos do capítulo 64 – calçados (6403 e 6402) – totalizaram US\$ 67,2 milhões. O total da exportação de couros preparados (4107) foi de US\$ 56,5 milhões. Na oitava posição aparecem (1521) ceras vegetais (US\$ 16,8 milhões), seguidas de roupas de cama e mesa (6302), com US\$ 10,1 milhões. Outros sete produtos apare-

ceram com destaque (valores superiores a US\$ 5 milhões): camisetas (6109), mel natural (0409), (9998), outras obras de couro (4205), bananas (0803), calçados (6404) e frutas (0804) (valores de 2003).

A pauta de importações apresenta-se bastante restrita e diversificada. São seis produtos com grande importância (acima de US\$ 10 milhões), a saber: (8502) grupo eletrogêneo (US\$ 114,7 milhões), (1001) trigo (US\$ 93,8 milhões), (5201) algodão (52,6 milhões), (2710) óleos de petróleo (US\$ 39,9 milhões), (8445) máquinas para têxteis (US\$ 11,3 milhões) e (2931) outros compostos organoinorgânicos (US\$ 10,9 milhões). Observaram-se importações significativas de (2709) óleos brutos de petróleo (US\$ 35,6 milhões), em 2002, as quais, no ano seguinte, decresceram e registraram apenas US\$ 3,4 milhões.

FIGURA 5

Hinterlândia do Porto de Fortaleza – CE



Elaboração do autor.

3.6 PORTO DE IMBITUBA – SANTA CATARINA (SC)

Trata-se de porto de pouca relevância para o comércio exterior brasileiro. Não apresentou nenhum estado classificado como pertencente a sua área de influência. Ocupa o 19º lugar no *ranking* dos portos (quadro 5). Treze unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). O movimento de mercadorias ficou concentrado nos setores de agroindústria, madeira e indústria química (quadro 6).

Dois produtos apareceram com destaque nos movimentos de exportações: (0207) carne de aves – frangos –, com US\$ 77,5 milhões, e (1701) açúcar, com US\$ 10,9 milhões. Quanto às importações, a análise mostra apenas o capítulo 31 – adubos e fertilizantes – como relevante, tendo sido importado, em 2003, US\$ 35,8 milhões (valores de 2003).

3.7 PORTO DE ITAJAÍ – SANTA CATARINA (SC)

O Porto de Itajaí foi classificado como de porte médio (quadro 1), apresentando na sua área de influência o Estado de Santa Catarina, na sua hinterlândia primária (US\$ 2.130,4 milhões e 44,2% do comércio exterior); os Estados do Paraná (US\$ 436,6 milhões), Rio Grande do Sul (US\$ 274,4 milhões) e São Paulo (US\$ 185,4 milhões) como pertencentes a sua hinterlândia secundária; e o Estado do Acre como hinterlândia terciária, movimentando 16,9% de seu comércio internacional (quadro 2). O porto de Itajaí ocupa a 6ª posição no *ranking* dos portos brasileiros (quadro 5). Dezenove unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

Três setores de atividade concentraram a movimentação de mercadorias do comércio exterior do porto, a saber: agroindústria e madeira (US\$ 1.768,2 milhões), indústria mecânica (US\$ 489,6 milhões) e outros (US\$ 316,2 milhões). Merecem também destaque os setores de material de transporte; eletroeletrônico; indústria têxtil; plásticos e borrachas; e alimentos e bebidas (quadro 6). Trata-se do segundo porto brasileiro em termos de valor agregado médio de produtos movimentados, com 1.059,5 US\$/t (quadro 7).

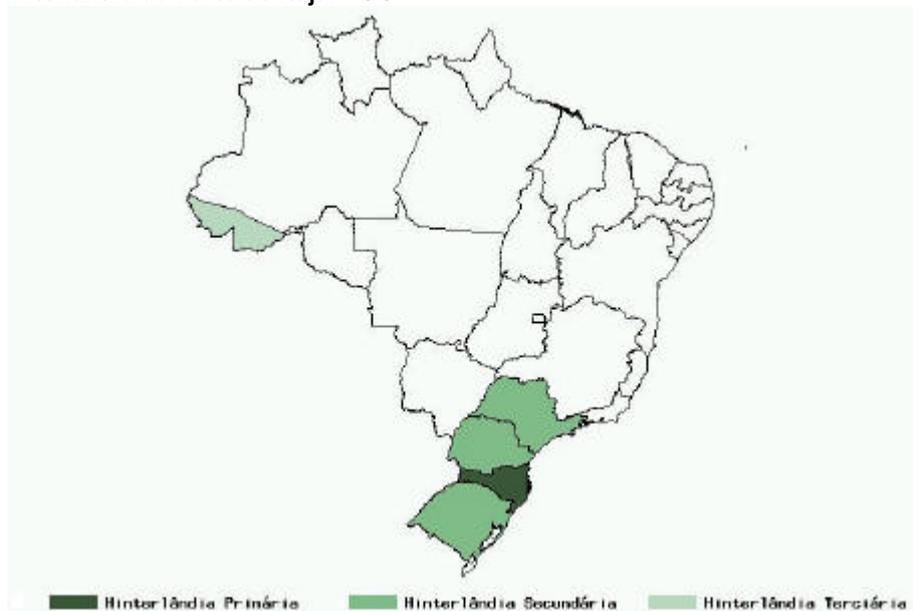
O Porto de Itajaí tem sua importância concentrada nos movimentos de exportação. Com uma pauta bastante diversificada registrou, em 2003, 33 produtos com valores superiores a R\$ 10 milhões. A listagem apresentou 23 produtos exportados, todos com totais acima de US\$ 20 milhões. No capítulo 02 – carnes e miudezas comestíveis – três produtos se destacam: (0207) carne de aves – frango (US\$ 693,2 milhões) –, (0203) carne suína (US\$ 301,7 milhões) e (0202) carne bovina congelada (US\$ 67,5 milhões). Em um outro capítulo, o 44 – madeira, carvão vegetal e obras de madeira –, cinco produtos aparecem com muita importância, totalizando US\$ 341,7 milhões: (4412) madeira compensada; (4418) obras de marcenaria; (4407) madeira serrada; (4414) molduras de madeira; e (4421) outras obras de madeira. Observa-se também a importância do capítulo 84 – reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes – na pauta de exportações, via porto de Itajaí, com quatro produtos perfazendo US\$ 295,2 milhões: (8414) bombas de ar ou de vácuo; (8418) refrigeradores e freezers; (8407) motores de pistão a explosão; e (8408) motores de pistão a diesel. Em seguida aparece o produto (9403) outros móveis, com valor de US\$ 164,6 milhões. Os produtos (6908) ladrilhos e cerâmicas, exportados no valor de US\$ 78,4 milhões; (1602) conservas de carne, totalizando US\$ 67 milhões; (8501) motores e geradores elétricos, com valor de US\$ 56,8 milhões, também são importantes dentro da pauta de exportações. O capítulo 87 – veículos automóveis, tratores, e suas partes e acessórios – aparece com dois produtos, totalizando US\$ 55,2 milhões, (8702) ônibus e (8701) tratores. Por fim, cabe mencionar o produto (6302) roupas de cama e mesa, com valor de US\$ 45,3 milhões (valores de 2003).

Quanto à pauta de importações, apenas três produtos aparecem com valores superiores a US\$ 10 milhões, a saber: (2930) tiocompostos orgânicos (US\$ 13,9 milhões); (0303) peixes congelados; e (5402) fios sintéticos. Ainda com relevância, aparecem seis produtos do capítulo 84 – reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes – totalizando US\$ 40,6 milhões: (8428) outras máquinas e aparelhos de elevação; (8424) aparelhos mecânicos para

pulverizar líquidos; (8443) máquinas e aparelhos de impressão; (8479) outras máquinas e aparelhos mecânicos com função própria; (8462) máquinas-ferramentas para forjar; e (8465) máquinas-ferramentas para grampear. Três produtos ainda merecem destaque: (3904) polímeros de cloreto de vinila (US\$ 9,9 milhões); (2309) ração animal (US\$ 8,8 milhões); e (1001) trigo (US\$ 7,5 milhões) (valores de 2003).

FIGURA 6

Hinterlândia do Porto de Itajaí – SC



Elaboração do autor.

3.8 PORTO DE CABEDELLO – JOÃO PESSOA – PARAÍBA (PB)

É um porto de pequeno porte (quadro 1), cuja área de influência fica restrita ao Estado da Paraíba, como hinterlândia terciária, e representou 13% do comércio internacional do estado, equivalente a US\$ 28,2 milhões (quadro 2). Cabedelo ocupa a 23ª posição no *ranking* dos portos brasileiros (quadro 5). Sete unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). O movimento de mercadorias está concentrado no setor de alimentos e bebidas, com participação também de produtos minerais e indústria têxtil (quadro 6).

Quanto às exportações, um único produto aparece com destaque: (2207) álcool etílico, com movimento de US\$ 27,8 milhões. Pode-se citar ainda (5607) cordas de borracha ou de plástico (US\$ 6,5 milhões) como segundo produto de maior comercialização. No que tange às importações, nenhum produto apresentou relevância no âmbito deste estudo. Todos tiveram movimentação inferior a US\$ 5 milhões (valores de 2003).

FIGURA 7

Hinterlândia do Porto de João Pessoa – PB



Elaboração do autor.

3.9 PORTO DE MACEIÓ – ALAGOAS (AL)

Sua área de influência limita-se ao Estado de Alagoas, como hinterlândia primária, e representou 92,8% das transações de comércio internacional do estado, o que significou, em 2003, US\$ 307,6 milhões (quadro 2). Sua posição no *ranking* nacional dos portos é a 22^a (quadro 5). Oito unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). O movimento de mercadorias está concentrado no setor de alimentos e bebidas e, também, na indústria química (quadro 6).

Trata-se de um porto de pequeno porte, com características tipicamente locais, quando observados os principais produtos de exportação. Um único produto, (1701) açúcar, representou 74% de todo o valor exportado em 2003, totalizando US\$ 226,8 milhões. Dois outros produtos têm relevante importância para o Porto de Maceió: (2903) derivados de petróleo, com exportações no valor de US\$ 36,9 milhões; e (2207) álcool etílico, com US\$ 32,9 milhões. Devem ser mencionadas, ainda, as exportações de (1703) melado de cana, com US\$ 7,6 milhões.

Quanto às importações, o capítulo 31 – adubos e fertilizantes – representou 65,2% do valor das importações, em 2003, perfazendo US\$ 29,4 milhões. Outro produto de destaque nas importações foi (1001) trigo, com US\$ 9,2 milhões.

FIGURA 8

Hinterlândia do Porto de Maceió – AL

Elaboração do autor.

3.10 PORTO DE MANAUS – AMAZONAS (AM)

Manaus é um porto de porte médio (quadro 1), cuja área de influência abrange dois estados brasileiros como sua hinterlândia primária: Amazonas, com movimentação de comércio internacional de US\$ 1.919 milhões, representando 42,8% do total do estado; e Mato Grosso, com 23,1% de suas transações internacionais movimentadas pelo Porto de Manaus, o que representou, em 2003, US\$ 231,8 milhões (quadro 2). O Porto ocupa a 10^a posição no *ranking* nacional (quadro 5), tendo transacionado o valor total de US\$ 2.263 milhões (2003). Treze unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

O principal setor de atividade, no qual se concentra o movimento de comércio internacional do porto, é o de eletroeletrônica, com destaque também para a indústria mecânica, a agroindústria e madeira, o material de transporte, a indústria química, bem como plásticos e borrachas (quadro 6). Por suas características, é o porto brasileiro que apresentou o maior valor agregado médio dos produtos transacionados, com 1.121,9 US\$/t (quadro 7).

Com relação às exportações, a análise dos produtos transacionados revela duas características. A primeira é a influência do Estado do Mato Grosso, com exportações de *commodities* agrícolas, onde se destaca o complexo de soja. Dessa forma, o principal produto da pauta do Porto de Manaus é (1201) soja, com US\$ 157 milhões. Aparece ainda na quinta posição (2304) bagaço de soja (US\$ 34,1 milhões) e, no sétimo lugar, (1507) óleo de soja (US\$ 23,6 milhões). Com menor importância aparece (1005) milho, em 14^o lugar, que movimentou US\$ 5,8 milhões, em 2003.

A segunda característica do porto de Manaus é a de que os demais produtos da pauta de exportação estão diretamente relacionados ao complexo industrial da Zona

Franca. O segundo produto na pauta de exportações é, portanto, (8711) motocicletas, totalizando US\$ 119,3 milhões, em 2003. Em seguida, aparecem (8528) televisores (US\$ 70,6 milhões) e (8471) computadores (US\$ 52,2 milhões). Na sexta posição, encontram-se (2106) preparações alimentícias, com transações no valor de US\$ 31,1 milhões. Do oitavo ao 11º lugar, encontram-se: (8540) lâmpadas (US\$ 22 milhões); (8415) ar-condicionado (22 milhões); (8212) aparelhos de barbear (US\$ 21,8 milhões); e (9009) aparelhos de fotocópias (US\$ 15,2 milhões).

No que diz respeito às importações, duas observações são importantes: *i*) o Porto de Manaus tem movimento mais expressivo, em termos monetários, de importações do que de exportações. Na lista dos 20 produtos mais importados, todos apresentaram valores superiores a US\$ 20 milhões; enquanto na pauta de exportações, apenas 11 apresentaram esses valores; *ii*) também se verifica a forte influência da Zona Franca na pauta.

O grande destaque nas importações é o capítulo 85 – máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes –, com 11 produtos entre os 20 mais importantes: (8540) lâmpadas, tubos e válvulas (US\$ 177,4 milhões); (8529) partes de aparelhos transmissores, gravação (US\$ 126,6 milhões); (8522) partes de aparelhos toca-discos (US\$ 80,7 milhões); (8542) circuitos integrados e microconjuntos eletrônicos (US\$ 54,3 milhões); (8504) transformadores elétricos (US\$ 43,3 milhões); (8511) aparelhos e dispositivos elétricos de ignição ou de arranque de motores (US\$ 27,6 milhões); (8518) microfones e alto-falantes (US\$ 24,6 milhões); (8536) aparelhos para interrupção (US\$ 23,6 milhões); (8544) fios e cabos elétricos (US\$ 23,3 milhões); (8502) grupos eletrogêneos (US\$ 22 milhões); e (8532) condensadores elétricos (US\$ 21,9 milhões) (valores de 2003).

FIGURA 9

Hinterlândia do Porto de Manaus – AM



Elaboração do autor.

Na importação, destacam-se ainda os seguintes produtos: (8717) partes e acessórios de motocicletas (US\$ 75 milhões); (2710) óleos de petróleo (US\$ 63,1 milhões); (8409) partes de motores (US\$ 57,6 milhões); (3907) poliacetais (US\$ 55,9 milhões);

(7011) ampolas e invólucros para lâmpadas (US\$ 43,3 milhões); (8483) caixas de transmissão (US\$ 42,9 milhões); (2902) hidrocarbonetos cíclicos (US\$ 41,4 milhões); (3702) filmes fotográficos (US\$ 38,4 milhões); e (9009) aparelhos de fotocópia (US\$ 22,7 milhões) (valores de 2003).

3.11 PORTO DE NATAL – RIO GRANDE DO NORTE (RN)

Classificado como de pequeno porte (quadro 1), o Porto de Natal tem apenas o Estado do Rio Grande do Norte na sua área de influência (hinterlândia primária), responsável por 46,4% do comércio internacional do estado – o que representou, em 2003, US\$ 185,4 milhões (quadro 2). Está classificado como 21^º lugar no *ranking* (quadro 5). Oito unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). Três setores de atividade industrial concentram a movimentação de mercadorias do comércio internacional: agroindústria e madeira, eletroeletrônico e produtos minerais (quadro 6).

A pauta de produtos exportados caracteriza o porto como local, destacando-se apenas três: (2709) óleos brutos de petróleo, com US\$ 58,9 milhões; (1701) açúcar, que movimentou US\$ 13,1 milhões; e (0306) crustáceos (US\$ 9,6 milhões) (valores de 2003).

Nas importações apenas três produtos também merecem destaque: (8502) grupos eletrogêneos (US\$ 75,9 milhões); (1001) trigo (US\$ 17,7 milhões); e (8402) aparelhos para cozimento ou torrefação (US\$ 6,7 milhões) (valores de 2003).

FIGURA 10

Hinterlândia do Porto de Natal – RN



Elaboração do autor.

3.12 PORTO DE NITERÓI – RIO DE JANEIRO (RJ)

É um porto de pequeno porte (quadro 1), sem nenhum estado classificado como pertencente à sua área de influência e de pouca relevância para o comércio internacional brasileiro. Está localizado apenas na 20^a posição do *ranking* (quadro 5). Seis

unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). Plásticos e borrachas é o setor de atividade no qual está centralizada a movimentação de produtos no porto, com destaque também para agroindústria e madeira (quadro 6). Apesar de pouco expressivo, Niterói apresentou elevado valor agregado na média dos produtos movimentados, com 670 US\$/t, ocupando a nona posição (quadro 7).

Pelos critérios adotados neste estudo, não há produto de exportação relevante. Quanto às importações, três produtos podem ser mencionados: (4009) tubos de borracha, com valor de US\$ 60,1 milhões; (1001) trigo (US\$ 20,3 milhões); e (8481) torneiras e válvulas (US\$ 7,9 milhões) (valores de 2003).

3.13 PORTO DE PARANAGUÁ – PARANÁ (PR)

Paranaguá é um porto de grande porte (quadro 1), cuja área de influência abrange dez estados da Federação, a saber: *i*) como hinterlândia primária – Paraná, que movimentou pelo porto de Paranaguá US\$ 5.802,6 milhões, representando 62,5% do seu comércio internacional, e Mato Grosso, com movimento de US\$ 199,2 milhões ou 19,9% do seu comércio externo; *ii*) como hinterlândia secundária – Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, que tiveram uma movimentação de comércio internacional de, respectivamente, US\$ 194 milhões, US\$ 1.165,4 milhões, US\$ 107,1 milhões e US\$ 104 milhões; e *iii*) como hinterlândia terciária – Rondônia, Acre, Tocantins e Goiás, que movimentaram, respectivamente, 54,6%, 34,2%, 13,7% e 9,8% de suas transações internacionais (quadro 2). Sua colocação no *ranking* nacional dos portos é a segunda (quadro 5). Vinte e três unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

A movimentação de mercadorias no Porto de Paranaguá está fortemente centrada em cinco setores de atividade industrial: agroindústria e madeira (US\$ 3.414,5 milhões); alimentos e bebidas (US\$ 1.445,4 milhões); material de transporte (US\$ 1.077,6 milhões); indústria mecânica (US\$ 878,8 milhões); e indústria química (US\$ 818,2 milhões). Com valores superiores a US\$ 100 milhões aparecem ainda os setores de celulose e papel; indústria têxtil; eletroeletrônica; plásticos e borrachas; metalurgia; calçados e couros; e outros (quadro 6).

Os dados mostram que Paranaguá é um porto onde o valor dos produtos exportados tem maior significância do que os importados. Em 2003, 42 produtos registraram valores superiores a US\$ 10 milhões, dos quais os 20 principais produtos exportados tiveram valor superior a US\$ 30 milhões e origem diversificada. Nas três primeiras colocações, aparece o complexo soja: (1201) soja (US\$ 987,0 milhões); (2304) bagaço de soja (US\$ 969 milhões); e (1507) óleo de soja (US\$ 587 milhões). Ainda dentro do ramo do agronegócio, incluindo aí madeira, encontram-se os seguintes produtos: (0207) carne de aves – frango (US\$ 362,5 milhões); (4407) madeira serrada (US\$ 264,8 milhões); (1701) açúcar (US\$ 250,5 milhões); (1005) milho (US\$ 239,9 milhões); (4412) madeira compensada (US\$ 203,7 milhões); (4411) painéis de madeira (US\$ 46,4 milhões); e (0203) carne suína (US\$ 34,5 milhões).

O setor automobilístico também tem lugar destacado nas exportações de Paranaguá: (8703) automóveis (US\$ 565,8 milhões); (8407) motores de pistão a explosão

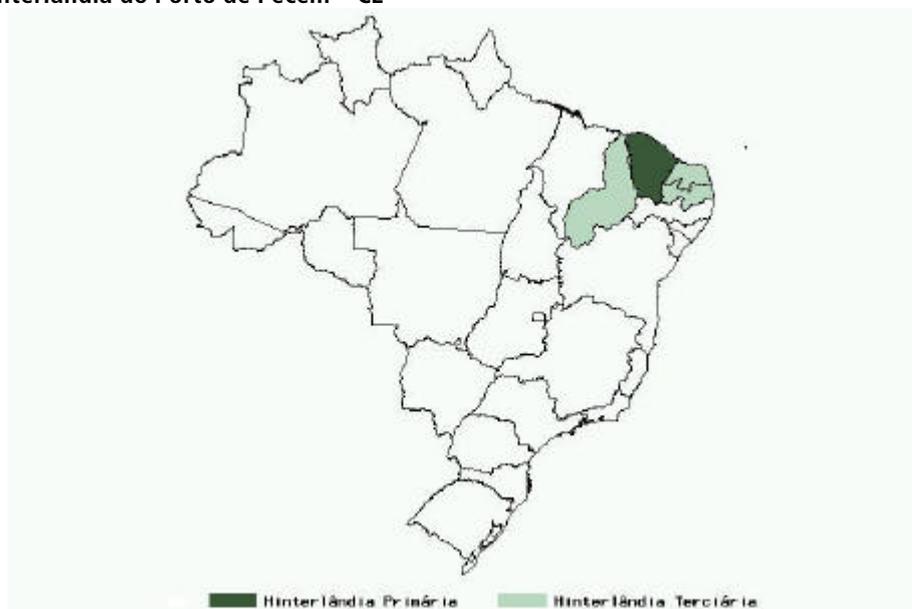
correspondentes a 19,9% das exportações e importações do estado. Piauí, Rio Grande do Norte e Paraíba, na sua hinterlândia terciária, apresentaram, respectivamente, 19,7%, 12,3% e 10% do comércio internacional desses estados (quadro 2). Na classificação do *ranking* dos portos, Pecém ocupa a 12ª posição (quadro 5). Quinze unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

Pelo quadro 6, depreende-se que o movimento de mercadorias está concentrado nos setores de agroindústria e madeira; calçados e couros; indústria têxtil; metalurgia; e produtos minerais. Trata-se de porto que opera com produtos de maior valor agregado, e ocupa a terceira posição, com 1.001 US\$/t (quadro 7).

A análise dos produtos movimentados no Porto de Pecém mostra tratar-se de porto local, mais voltado às exportações. Dessa forma, o capítulo 08 – frutas – aparece em primeiro lugar na pauta de exportações, com valores totais de US\$ 80,7 milhões, aí incluídos: (0801) cocos e castanha-do-pará (US\$ 48,6 milhões); (0804) frutas, como abacaxi, manga, goiaba e abacate (US\$ 15,1 milhões); (0806) uvas (US\$ 8,7 milhões); e (0803) bananas (US\$ 8,3 milhões). Na segunda posição, encontra-se o capítulo 64 – calçados, etc. – com US\$ 52,7 milhões. Em seguida vêm (0306) crustáceos, com exportações de US\$ 47,2 milhões. Destacam-se ainda (2710) óleos de petróleo (US\$ 24,7 milhões); (4107) couros preparados (US\$ 19,9 milhões); (5209) tecidos de algodão (US\$ 16,8 milhões); e (6302) roupas de cama e mesa (US\$ 12,8 milhões).

Quanto às importações, apenas dois produtos se destacam: (5201) algodão (US\$ 17,2 milhões) e (7210 e 7209) produtos laminados planos de ferro ou aço (US\$ 16,9 milhões).

FIGURA 12
Hinterlândia do Porto de Pecém – CE



Elaboração do autor.

3.15 PORTO DE RECIFE – PERNAMBUCO (PE)

Trata-se de porto de pequeno porte (quadro 1), cuja área de influência abrange, na sua hinterlândia primária, o Estado de Pernambuco, com comércio internacional de US\$ 353,8 milhões, o que corresponde a 32,6% das exportações e importações pernambucanas. O Estado de Sergipe está classificado, pela metodologia adotada, como pertencente à hinterlândia terciária, com 10,4% de seu comércio exterior realizado por meio do Porto de Recife (quadro 2). Está classificado em 16º lugar no *ranking* nacional (quadro 5). Dezesseis unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3). Dois setores de atividade representam 55% do movimento internacional de produtos no Porto de Recife: agroindústria e madeira e alimentos e bebidas. Destacam-se, também, a indústria química; a metalurgia; a indústria mecânica; a indústria têxtil (quadro 6).

Esse também é um porto onde as importações são mais significativas do que as exportações. Cereais e malte são os principais produtos de importação, com (1001) trigo (US\$ 80,3 milhões), (1107) malte (US\$ 30,8 milhões) e (1006) arroz (US\$ 14,2 milhões). Em seguida vêm adubos e fertilizantes (capítulo 31), com importações totais de US\$ 23,7 milhões. Destacam-se ainda os seguintes produtos: (7606) chapas de alumínio (US\$ 18,4 milhões); (5201) algodão (US\$ 12,8 milhões); e (5407) tecidos sintéticos (US\$ 11,6 milhões) (valores de 2003).

A característica de porto local fica evidente na análise das exportações. Um único produto é responsável por quase 80% do valor das exportações: (1701) açúcar, com valor exportado, em 2003, de US\$ 98,1 milhões.

FIGURA 13

Hinterlândia do Porto de Recife – PE



Elaboração do autor.

3.16 PORTO DO RIO DE JANEIRO – RIO DE JANEIRO (RJ)

Pela metodologia utilizada, esse é um porto regional (quadro 4) e de grande porte (quadro 1). Sua área de influência abrange quatro estados brasileiros. Rio de Janeiro e Minas Gerais compõem sua hinterlândia primária, com valores e percentuais, respectivamente, de US\$ 2.605,1 milhões e 37,6% e US\$ 1.849,1 milhões e 23,3%. Na sua hinterlândia secundária, situam-se São Paulo, com movimentação de US\$ 347,3 milhões, e Espírito Santo, com US\$ 183,7 milhões (quadro 2). O Porto do Rio de Janeiro ocupa o 4º lugar no *ranking* nacional (quadro 5). Vinte e três unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

No movimento internacional de produtos, oito setores de atividade se destacam, a saber: metalurgia (US\$ 1.411,3 milhões); material de transporte (US\$ 818,3 milhões); indústria química (US\$ 803,6 milhões); indústria mecânica (US\$ 654,7 milhões); produtos minerais (US\$ 451,6 milhões); agroindústria e madeira (US\$ 400 milhões); outros (US\$ 311,9 milhões); bem como plásticos e borracha (US\$ 281,0 milhões) (quadro 6). É um porto que, na média, opera com produtos de alto valor agregado (778,1 US\$/t) (quadro 7).

No rol dos produtos exportados, 43 apresentaram valores médios (em 2002 e 2003) superiores a US\$ 10 milhões. Para 2003, na lista dos 20 produtos mais exportados, por valor, todos estão situados na faixa acima de US\$ 45 milhões. A pauta é bastante diversificada e concentrada em produtos originários da indústria de transformação, o que significa maior valor agregado por unidade de produto exportado. Os produtos da siderurgia são os mais representativos da pauta, totalizando exportações no valor de US\$ 657,3 milhões, em 2003, concentrados nos capítulos 72 e 73 (ferro fundido, obras de ferro fundido, ferro ou aço), a seguir relacionados: (7202) ferroligas (US\$ 268,2 milhões); (7210) produtos laminados planos de ferro ou aço (US\$ 69,5 milhões); (7304) tubos de ferro ou aço (US\$ 68,1 milhões); (7214) barras de ferro ou aço (US\$ 67,1 milhões); (7213) fio-máquina de ferro ou aço (US\$ 64,9 milhões); (7305) outros tubos de ferro ou aço (US\$ 62,8 milhões); e (7303) tubos e perfis ocos de ferro fundido (US\$ 56,7 milhões).

O setor automotivo ocupa a segunda colocação dentre os principais produtos de exportação, perfazendo US\$ 451 milhões. São eles: (8703) automóveis (US\$ 251,9 milhões); (8704) caminhões (US\$ 80,5 milhões); (8409) partes de motores (US\$ 71,4 milhões); e (8708) partes e acessórios de veículos (US\$ 47,3 milhões).

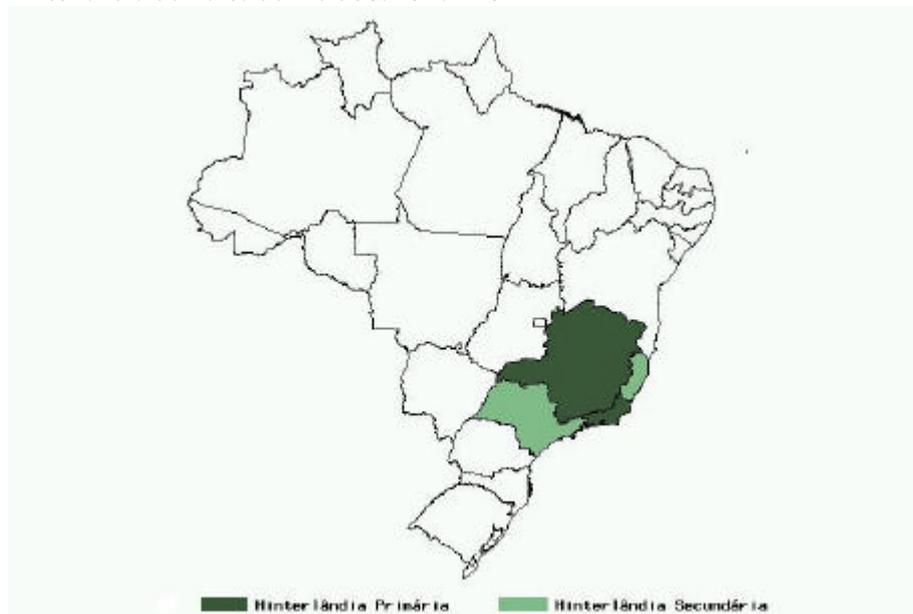
Devem-se relacionar ainda os seguintes produtos como relevantes na pauta de exportações originárias do Porto do Rio de Janeiro: (2710) óleos de petróleo (US\$ 228,2 milhões); (0901) café (US\$ 188,2 milhões); (2804) hidrogênio (US\$ 154,9 milhões); (7601) alumínio (US\$ 91,4 milhões); (9998) (US\$ 90,5 milhões); (4002) borracha (US\$ 51,3 milhões); (7901) zinco (US\$ 48,2 milhões), (6802) pedras para construção (US\$ 47,7 milhões); e (2909) éteres (US\$ 47,5 milhões).

Quanto às importações, na média dos anos 2002 e 2003, 55 produtos tiveram valores superiores a US\$ 10 milhões. A pauta de importações também foi caracterizada por sua diversidade, na qual os 20 principais produtos tiveram valores superiores a US\$ 20 milhões, cada. O capítulo 87 – veículos automóveis – ocupa a primeira colocação, com importações totais de US\$ 254,3 milhões. Em seguida, observa-se

o capítulo 84 – reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes – com sete produtos da indústria mecânica totalizando US\$ 242,5 milhões. O capítulo 27 – combustíveis minerais – surge em terceiro lugar, com importações de petróleo em torno de US\$ 178,2 milhões.

FIGURA 14

Hinterlândia do Porto do Rio de Janeiro – RJ



Elaboração do autor.

Incluem-se também no rol de produtos importados: (1001) trigo (US\$ 70,7 milhões); (2933) azoto (US\$ 60,9 milhões); (3811) preparações antidetonantes (US\$ 37,5 milhões); (4801) papel jornal (US\$ 32,9 milhões); (2905) álcoois acíclicos (US\$ 27,2 milhões); (4011) pneumáticos novos (US\$ 22,3 milhões); (4002) borracha sintética (US\$ 21,1 milhões); e (3808) inseticidas, etc. (US\$ 20,8 milhões) (valores de 2003).

3.17 PORTO DE RIO GRANDE – RIO GRANDE DO SUL (RS)

Rio Grande é um porto de grande porte (quadro 1). Dois estados fazem parte da sua área de influência: Rio Grande do Sul, como hinterlândia primária, onde o movimento internacional de cargas atingiu US\$ 6.399,5 milhões, em 2003, equivalente a 57,9% do comércio internacional do estado; e São Paulo, como hinterlândia secundária, que movimentou, no mesmo ano, US\$ 152,7 milhões (quadro 2). Sua posição no *ranking* dos portos é a 5ª (quadro 5). Vinte e uma unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

No comércio internacional, realizado por meio do Porto de Rio Grande, 11 setores de atividade destacam-se: agroindústria e madeira; calçados e couros; indústria química; indústria mecânica; alimentos e bebidas; plásticos e borrachas; material de transporte; outros; produtos minerais; metalurgia; e celulose e papel. (quadro 6). Trata-se de porto que opera com produtos de maior valor agregado, com 506,3 US\$/t (quadro 7).

Falta relacionar ainda os seguintes produtos: (1001) trigo (US\$ 73,7 milhões); (4104) couros (US\$ 26,4 milhões); (1006) arroz (US\$ 24,5 milhões); (2809) pentóxido de difósforo (US\$ 21,1 milhões); (2510) fosfatos de cálcio (US\$ 20,4 milhões); e (7607) folhas de alumínio (US\$ 17,2 milhões) (valores de 2003).

3.18 PORTO DE SALVADOR – BAHIA (BA)

O Porto de Salvador é considerado de médio porte (quadro 1), cuja área de influência se restringe aos Estados da Bahia (hinterlândia primária) e de Sergipe (hinterlândia terciária). O Estado da Bahia movimentou, em 2003, US\$ 2.285,7 milhões, o que significou 46,4% de todo o seu comércio internacional. Quanto ao Estado de Sergipe, 29% de suas transações com o exterior foram movimentadas pelo Porto de Salvador (US\$ 36,1 milhões) (quadro 2). O porto ocupa a sétima posição no *ranking* dos portos brasileiros (quadro 5). Vinte e duas unidades da Federação utilizaram esse porto para transações internacionais (quadro 3). Oito setores de atividade registraram valores movimentados acima de US\$ 100 milhões, a saber: material de transporte; indústria química; metalurgia; produtos minerais; agroindústria e madeira; alimentos e bebidas; plásticos e borrachas; e indústria mecânica (quadro 6). Esse também é um porto que transaciona com produtos de maior valor agregado que, na média, registram 830,2 US\$/t (quadro 7).

O Porto de Salvador teve um movimento total de comércio com o resto do mundo cujo valor foi de aproximadamente US\$ 2.263 milhões, em 2003. É um porto local (quadro 4), cuja afirmação é confirmada pela sua hinterlândia primária restrita, ao Estado da Bahia, e pelos produtos exportados de maior relevância. O principal produto de exportação foram os automóveis (8703), com valor de US\$ 394,3 milhões. A segunda posição foi ocupada pelo petróleo (óleo bruto – 2709), totalizando US\$ 171,5 milhões. Em seguida está um produto típico do agronegócio da região: cacau e suas preparações (capítulo 18), que perfaz US\$ 146,5 milhões de exportação. Em quarto lugar vem o capítulo 74 – cobre e suas obras –, com valor transacionado de US\$ 120,2 milhões, seguido por (2931) outros compostos organo-inorgânicos, com US\$ 114 milhões. O capítulo 72 – ferro fundido, ferro ou aço – ocupa a sexta posição, com exportações totalizando US\$ 86,5 milhões. Outra produção regional se encontra no sétimo lugar: frutas (capítulo 8), com destaque para uvas, no valor de US\$ 65 milhões (valores de 2003).

Destacam-se ainda os seguintes produtos da pauta de exportação: (3901) polímeros de etileno (US\$ 56 milhões); (4107) couros (US\$ 27,2 milhões); (9998) (US\$ 27,1 milhões); (9401) assentos (US\$ 27,1 milhões); (7601) alumínio (US\$ 25,8 milhões); (0306) crustáceos (US\$ 22,7 milhões); e (5304) fibras têxteis, sisal (US\$ 20,6 milhões).

Doze produtos do rol de importações registraram valores superiores a US\$ 10 milhões, em 2003. Destacadamente, encontram-se automóveis e caminhões (8703 e 8704), com importações de US\$ 270,6 milhões. Na segunda posição aparece o capítulo 84, com produtos da indústria mecânica, no valor de US\$ 69,7 milhões. Em seguida vêm: (1001) trigo (US\$ 40 milhões); (2603) minério de cobre (US\$ 32,1 milhões); (2804) hidrogênio (US\$ 24 milhões); (7403) cobre refinado e ligas de

cobre (US\$ 20,8 milhões); (3907) poliésteres (US\$12,1 milhões); e (1801) cacau (US\$ 12 milhões) (valores de 2003).

FIGURA 16

Hinterlândia do Porto de Salvador – BA



Elaboração do autor.

3.19 PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL – SANTA CATARINA (SC)

Trata-se de porto de porte médio (quadro 1), cuja área de influência abrange dois estados da Região Sul do país: Santa Catarina, como hinterlândia primária, com 36% de seu comércio com o resto do mundo movimentado por São Francisco do Sul, o que representou, em 2003, US\$ 1.737,3 milhões; e Paraná, como hinterlândia secundária, que transacionou US\$ 763 milhões, correspondendo a 8,2% do comércio internacional paranaense (quadro 2). Dezenove unidades da Federação utilizaram esse porto para transações internacionais (quadro 3). Sua posição no *ranking* nacional é a 8ª (quadro 5).

A movimentação de produtos em São Francisco do Sul está concentrada em quatro setores de atividade, quais sejam: agroindústria e madeira (US\$ 1.162,2 milhões); indústria mecânica (US\$ 361 milhões); produtos minerais (US\$ 349,8 milhões); e outros (US\$ 287 milhões) (quadro 6).

Os 20 principais produtos de exportação apresentaram, em 2003, valores superiores a US\$ 20 milhões, cada. O complexo soja (óleo de soja, soja e bagaço de soja) totalizou exportações no valor de US\$ 433,2 milhões. Na segunda posição, encontram-se madeira e obras de madeira (capítulo 44) com exportações totais de US\$ 332,2 milhões. Em seguida, aparece exportação de produtos da indústria mecânica no valor de US\$ 268,1 milhões.

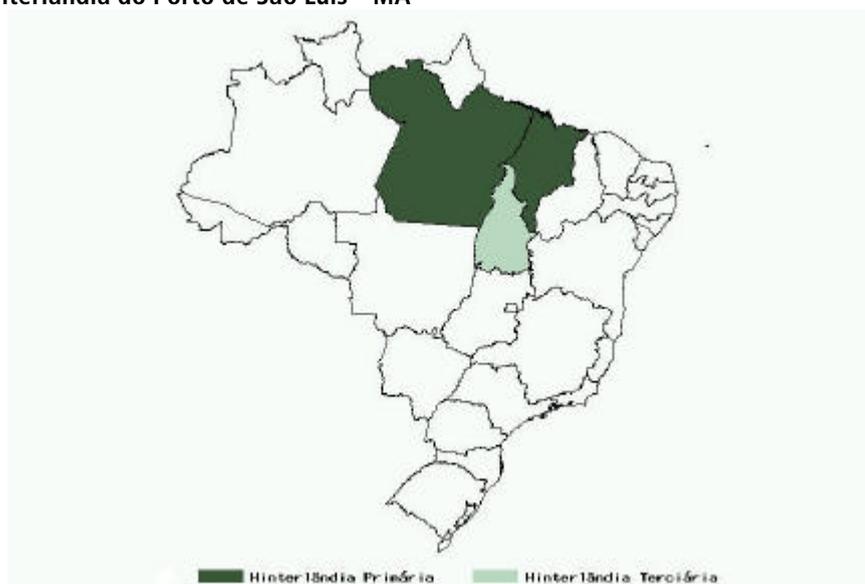
Na seqüência, encontram-se os seguintes produtos de exportação: (9403) outros móveis (US\$ 177,5 milhões); (0207) carne de aves – frango (US\$ 120,0 milhões); (6302) roupas de cama e mesa (US\$ 100,1 milhões); (8501) motores

valor de US\$ 733 milhões. A segunda posição é ocupada pelo alumínio bruto (7601), com exportações totais de US\$ 303,7 milhões. Aparecem, ainda, com bastante destaque, (7201) ferro fundido bruto (US\$ 244,5 milhões) e (1201) soja, com US\$ 103,5 milhões. Por fim, cabe mencionar corindo artificial, óxido e hidróxido de alumínio (2818), no total de US\$ 16,5 milhões (valores de 2003).

O grande produto da pauta de importações é (2710) óleos de petróleo, com movimento de US\$ 510 milhões. Na segunda posição, com valores bem mais reduzidos, encontram-se adubos e fertilizantes (capítulo 31), perfazendo US\$ 36 milhões. Cabe citar ainda: (8704) caminhões (US\$ 22,6 milhões); (8429) *bulldozers* e niveladores (US\$ 18,2 milhões); e (1001) trigo (US\$ 11,8 milhões) (valores de 2003).

FIGURA 18

Hinterlândia do Porto de São Luís – MA



Elaboração do autor.

3.21 PORTO DE SEPETIBA – RIO DE JANEIRO (RJ)

Sepetiba é um porto de médio porte (quadro 1), classificado em 11^a lugar no *ranking* nacional (quadro 5). Sua área de influência abrange o Estado do Rio de Janeiro (hinterlândia primária). Apresentou, em 2003, uma movimentação comercial de US\$ 1.724,3 milhões, que correspondeu a 24,9% das transações internacionais do estado. O Estado de Minas Gerais, na sua hinterlândia secundária, com transações comerciais com o resto do mundo de US\$ 180,2 milhões, representou apenas 2,3% do comércio externo mineiro (quadro 2). Vinte unidades da Federação utilizaram esse porto para suas transações internacionais (quadro 3).

O movimento de produtos no comércio internacional está focalizado em quatro setores de atividade: produtos minerais (US\$ 2.959,0 milhões); metalurgia (US\$ 433,9 milhões); eletroeletrônica (US\$ 380,1 milhões); e indústria mecânica (US\$ 307,2 milhões) (quadro 6). Trata-se também de porto que opera com produtos de baixo valor agregado, na média, 44,5 US\$/t (quadro 7).

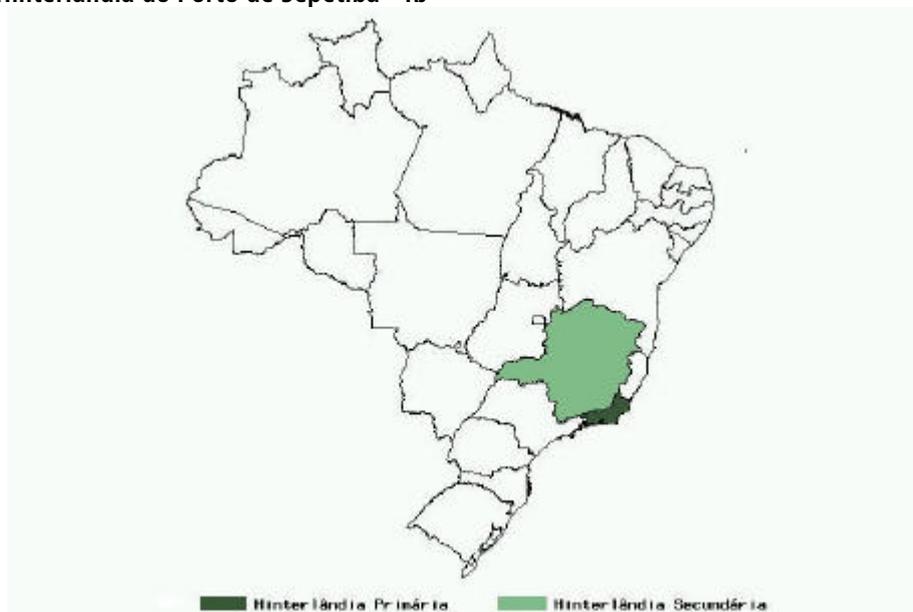
Apenas oito produtos de exportação tiveram movimentação superior a US\$ 10 milhões. O grande produto de exportação de Sepetiba é (2601) minério de ferro, com valor de US\$ 653,1 milhões. Na segunda posição, encontram-se ferro fundido, ferro ou aço (capítulo 72), totalizando US\$ 60,2 milhões comercializados. Em seguida vêm as exportações de produtos da indústria mecânica (capítulo 84), perfazendo US\$ 53,7 milhões. Integram ainda esse rol: (9998) (US\$ 21,2 milhões); (3917) tubos plásticos (US\$ 14,9 milhões); e (8703) automóveis (US\$ 14,9 milhões). Com menor destaque, relaciona-se também (0901) café, no total de US\$ 8,9 milhões (valores de 2003).

Nas importações, 15 produtos aparecem com valores superiores a US\$ 10 milhões. O produto com maior valor importado foi (8502) grupos eletrogêneos, com US\$ 337,9 milhões. Na segunda posição, encontram-se combustíveis e óleos minerais e produtos da sua destilação (capítulo 27), com valor total de US\$ 228,3 milhões. Na terceira e quarta posições aparecem (8411) turbinas a gás (US\$ 88 milhões) e (2608) minério de zinco (US\$ 60,8 milhões).

Cabe relacionar também: (8708) partes e acessórios de automóveis (US\$ 42,1 milhões); (8479) máquinas e aparelhos mecânicos (US\$ 38 milhões); (8419) aparelhos para cozimento, torrefação ou destilação (US\$ 32,2 milhões); (8537) quadros e painéis elétricos (US\$ 20,8 milhões); (3917) tubos plásticos (US\$ 19,8 milhões); (8408) motores de pistão a diesel (US\$ 14,4 milhões); (8407) motores de pistão a explosão (US\$ 13,1 milhões); (7304) tubos ocos de ferro ou aço (US\$ 11,6 milhões); e (2503) enxofre (US\$ 10,9 milhões) (valores de 2003).

FIGURA 19

Hinterlândia do Porto de Sepetiba – RJ



Elaboração do autor.

3.22 PORTO DE SUAPE – PERNAMBUCO (PE)

Sua área de influência restringe-se a duas unidades da Federação: Pernambuco (hinterlândia primária), que apresentou, em 2003, um comércio internacional, movimentado por esse porto, de US\$ 388,3 milhões, que correspondeu a 33,8% das transações

efetuadas; e Paraíba (hinterlândia terciária), com 26,3% de sua comercialização realizada por Suape (quadro 2). Ocupa a 14ª posição no *ranking* nacional (quadro 5) e 16 estados utilizaram-no para suas transações internacionais (quadro 3).

O movimento de produtos está centrado no setor industrial de produtos minerais, com destaque também para agroindústria e madeira, eletroeletrônica e indústria têxtil (quadro 6). Esse é, portanto, um porto que opera com produtos de maior valor agregado, e apresenta, na média, 743,5 US\$/t dólares (quadro 7).

Apenas três produtos, de características locais, apresentaram valores de exportação superiores a US\$15 milhões. O principal foi (0306) crustáceos, com US\$ 48,8 milhões. Em seguida, vêm (6302) roupas de cama e mesa, totalizando US\$ 29,6 milhões e, na terceira posição, (2711) gás de petróleo, com US\$ 18,7 milhões (valores de 2003).

Vale destacar, também, calçados, ácido monocarboxílico, frutas, fios de algodão, camisetas, açúcar e borracha sintética como importantes produtos da pauta de exportação, com valores individuais superiores a US\$ 5 milhões.

Quanto às importações, há que registrar os seguintes produtos: combustíveis e óleos minerais (capítulo 27), com US\$ 84 milhões; (8502) grupos eletrogêneos (US\$ 73,8 milhões); produtos químicos orgânicos (capítulo 29), com US\$ 25 milhões; e (1507) óleo de soja (US\$ 12,7 milhões).

FIGURA 20

Hinterlândia do Porto de Suape – PE



Elaboração do autor.

3.23 PORTO DE SANTOS – SÃO PAULO (SP)

É o principal porto brasileiro sob todos os critérios de análise utilizados neste trabalho e o único classificado como de âmbito nacional (quadro 4). Sua área de influência abrange 13 unidades da Federação. Cinco delas compõem sua hinterlândia primária: São Paulo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais. Outros cinco estados fazem parte de sua hinterlândia secundária: Rio de Janeiro, Paraná, Espírito

Santo, Bahia e Rio Grande do Sul. Tocantins, Rondônia e Distrito Federal integram a hinterlândia terciária do Porto de Santos (quadro 5). É o único no qual todas as 27 unidades da Federação utilizaram para suas transações internacionais (quadro 3). Santos ocupa o primeiro lugar no *ranking* dos portos nacionais (quadro 5). O valor do comércio internacional transacionado por ele corresponde a 6,3% do PIB brasileiro (quadro 3).

Santos é o único porto que apresentou valores superiores a US\$ 300 milhões movimentados em cada um dos 14 setores de atividade. Cinco deles, porém, registraram valores de comércio internacional acima de US\$ 4 bilhões: indústria mecânica; indústria química; alimentos e bebidas; material de transporte; e agroindústria e madeira. Metalurgia e plásticos e borracha apresentaram valores transacionados maiores que US\$ 2 bilhões (quadro 6). Por suas características, o Porto de Santos opera com produtos de maior valor agregado e está na oitava posição, com 688,1 US\$/t (quadro 7).

Com relação aos produtos exportados, algumas considerações preliminares se fazem necessárias. Duzentos e três produtos apresentaram valores de exportação superiores a US\$ 10 milhões e 33 deles tiveram valores acima de US\$ 100 milhões. Os 20 principais produtos da pauta de exportação têm valores individuais maiores do que US\$ 200 milhões, dos quais quatro apresentaram valores acima de US\$ 1 bilhão. No rol dos 20 principais produtos, automóveis e autopeças (capítulo 87) corresponderam a US\$ 2.752,4 milhões e o complexo soja (soja e bagaço) correspondeu a US\$ 1.828,4 milhões (valores de 2003).

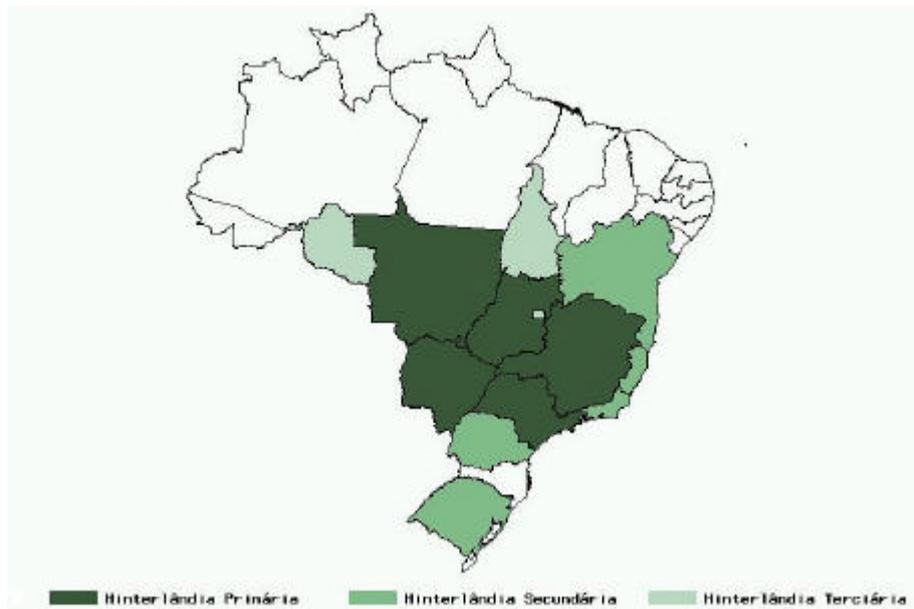
Na seqüência, destacam-se quatro produtos do agronegócio: (1701) açúcar (US\$ 1.421,1 milhões); (2009) suco de laranja (US\$ 1.189,1 milhões); (0901) café (US\$ 827,9 milhões); e (0201 e 0202) carne bovina (US\$ 852,1 milhões) (valores de 2003).

Na lista dos 20 principais produtos de exportação constam ainda: (2710) óleos de petróleo (US\$ 476,9 milhões); (8409) partes de motores (US\$ 406,1 milhões); (8429) pás mecânicas, etc. (US\$ 367,6 milhões); (4011) pneumáticos novos (US\$ 339,2 milhões); (4802) papel e cartão (US\$ 324,4 milhões); (1602) preparados de carnes (US\$ 262,0 milhões); (4104) couros e peles (US\$ 231,8 milhões); (8414) bombas e compressores de ar ou vácuo (US\$ 243,7 milhões); (9998) (US\$ 225,1 milhões); e (2101) concentrados de café (US\$ 200,4 milhões) (valores de 2003).

Também em relação às importações são observados números grandiosos. Duzentos e trinta e oito produtos apresentaram valores superiores a US\$ 10 milhões. Dezoito deles com valores acima de US\$ 100 milhões. Encabeçando a lista de produtos, apareceram (8708) autopeças, com valor de US\$ 675,3 milhões. Na seqüência vêm (2933) azoto (US\$ 305,1 milhões); (3808) inseticidas, herbicidas, etc. (US\$ 317,2 milhões); (1001) trigo (US\$ 287,1 milhões); (3104 e 3102) adubos e fertilizantes (US\$ 280,1 milhões); (8803) partes de aviões (US\$ 279,3 milhões); (8409) partes de motores (US\$ 205,5 milhões); (3907) poliacetais e poliésteres (US\$ 170,0 milhões); (8483) caixa de transmissão (US\$ 159,4 milhões); (2711) gás de petróleo (US\$ 144,3 milhões); (8473) partes de máquinas e de aparelhos de escritório (US\$ 135,4 milhões); (5402) fios sintéticos (US\$ 133,2 milhões); dentre os principais (valores de 2003).

FIGURA 21

Hinterlândia do Porto de Santos – SP



Elaboração do autor.

3.24 PORTO DE VITÓRIA – ESPÍRITO SANTO (ES)

Vitória é um porto regional (quadro 4) e de grande porte (quadro 1). Ocupa o terceiro lugar no *ranking* nacional (quadro 5). Sua área de influência abrange cinco estados da Federação. Espírito Santo, Minas Gerais e Goiás compõem sua hinterlândia primária. A hinterlândia secundária engloba Bahia e São Paulo (quadro 2). Dezenove unidades da Federação realizaram parte de suas transações comerciais internacionais pelo porto de Vitória, o que significou 1,9% do PIB brasileiro (quadro 3).

Quatro setores de atividade apareceram com destaque no movimento de comércio exterior, realizado por meio do Porto de Vitória: metalurgia (US\$ 2.677,9 milhões); produtos minerais (US\$ 2.551,7 milhões); celulose e papel (US\$ 1.371,1 milhões); e agroindústria e madeira (US\$ 838,6 milhões). Merecem menção, ainda, alimentos e bebidas, indústria mecânica, outros, indústria química e material de transporte (quadro 6). Por suas características, é o terceiro porto em termos de menor valor agregado dos produtos movimentados, com apenas 76,2 US\$/t (quadro 7).

Dos 20 principais produtos de exportação, todos apresentaram valores superiores a US\$ 30 milhões (2003). O grande destaque do porto é o movimento comercial de ferro e minério de ferro. Dessa forma, ferro fundido, ferro ou aço (capítulo 72) apresentaram valor exportado total de US\$ 2.311 milhões, em 2003. Quanto ao minério de ferro (2601), suas exportações somaram US\$ 1.925,3 milhões (2003).

Destacam-se também as exportações de (4703) pasta química de madeira (US\$ 1.287,1 milhões) (1201) soja, e (2304) bagaço de soja, que totalizaram US\$ 275,8 milhões; (0901) café (US\$ 239,5 milhões); (6802) pedras para construção (US\$ 148,3 milhões); (2516) granito (US\$ 83,5 milhões); (9998) (US\$ 66,6 milhões); e (4802) papel e cartão (US\$ 61,8 milhões) (valores de 2003).

As importações, com valor total menos significativo, apresentaram produtos diversificados, tais como: combustíveis e óleos minerais e produtos da sua destilação (capítulo 27) com valores totais de US\$ 506,5 milhões; automóveis e caminhões, que totalizaram US\$ 181,7 milhões; (7403) cobre refinado e ligas de cobre (US\$ 98,1 milhões); adubos e fertilizantes, com US\$ 93,1 milhões; (7502) níquel (US\$ 75,1 milhões); (1001) trigo (US\$ 67,2 milhões); (5407) tecidos de fio sintético (US\$ 64,5 milhões); (8482) rolamentos de esferas (US\$ 37,7 milhões) (valores de 2003).

Deve-se fazer menção ainda às importações de malte; *bulldozers* e niveladores; fios sintéticos; pneumáticos novos; partes e acessórios de máquinas e de aparelhos de escritório; vinhos; máquinas e aparelhos mecânicos com função própria; cabos de alumínio; e computadores.

FIGURA 22

Hinterlândia do Porto de Porto de Vitória – ES



Elaboração do autor.

QUADRO 1

Porte dos portos brasileiros

Porte	Porto	Comércio internacional (Em US\$ milhão)
Grande	Santos	29.400,00
Grande	Vitória	8.240,00
Grande	Paranaguá	7.580,00
Grande	Rio Grande	6.234,00
Grande	Rio de Janeiro	5.185,00
Médio	Itajaí	2.935,00
Médio	São Francisco do Sul	2.548,00
Médio	Manaus	2.278,00
Médio	Salvador	2.263,00
Médio	São Luís	2.138,00
Médio	Sepetiba	1.827,00
Médio	Aratu	1.591,00
Médio	Fortaleza	1.151,00
Médio	Suape	621,00
Médio	Belém	578,00
Pequeno	Recife	391,00
Pequeno	Pecém	386,00
Pequeno	Maceió	321,00
Pequeno	Antonina	243,00
Pequeno	Niterói	191,00
Pequeno	Imbituba	165,00
Pequeno	Natal	130,00
Pequeno	João Pessoa	72,00
Pequeno	Aracaju	43,00

Elaboração do autor. Base dos dados: média de 2002 e 2003.

QUADRO 2

Hinterlândia dos portos brasileiros

(Em US\$ milhão)

Posição	Porto	H. prim.	H. sec.	H. terc
1ª	Santos – SP	SP (\$ 24.944,3 e 60,5%); GO (\$ 502,0 e 55,5%); MT (\$ 376,8 e 37,6%); MS (\$ 104,1 e 33,1%); e MG (\$ 1.741,4 e 22%)	RJ (\$ 384,7 e 5,6%); PR (\$ 461,2 e 5,0%); ES (\$ 165,4 e 3,0%); BA (\$ 139,7 e 2,8%); e RS (\$ 271,1 e 2,5%).	TO (\$ 18,7 e 37,2%); RO (\$ 11,3 e 12,8%); e DF (\$ 18,7 milhões e 12,4%).
2ª	Vitória – ES	ES (\$ 4.659,0 e 83,7%); MG (\$ 3.306,7 e 41,7%); GO (\$ 163,2 e 18,1%).	BA (\$ 166,5 e 3,4%) e SP (\$ 268,3 e 0,6%).	–
3ª	Paranaguá – PR	PR (\$ 5.802,6 e 62,5%) e MT (\$ 199,2 e 19,9%).	SC (\$ 194,0 e 4,0%); SP (\$ 1.165,4 e 2,8%); RJ (\$ 107,1 e 1,5%); e RS (\$ 104,0 e 0,9%).	–
4ª	Rio de Janeiro – RJ	RJ (\$ 2.605,1 e 37,6%) e MG (\$ 1.849,1 e 23,3%).	ES (\$ 183,7 e 3,3%) e SP (\$ 347,3 e 0,8%).	–
5ª	São Luís – MA	MA (\$ 1.148,7 e 95,8%) e PA (\$ 861,2 e 35,9%).	–	–
6ª	Manaus – AM	AM (\$ 1.919,0 e 42,8%) e MT (\$ 231,8 e 23,1%).	–	–
7ª	Itajaí – SC	SC (\$ 2.130,4 e 44,2%).	PR (\$ 436,6 e 4,7%); RS (\$ 274,4 e 2,5%); e SP (\$ 185,4 e 0,4%).	–
8ª	Rio Grande – RS	RS (\$ 6.399,5 e 57,9%)	SP (\$ 152,7 e 0,4%).	–
9ª	São Fco Sul – SC	SC (\$ 1.737,3 e 36%)	SP (\$ 763,0 e 8,2%).	–
10ª	Sepetiba – RJ	RJ (\$ 1.724,3 e 24,9%)	MG (\$ 180,2 e 2,3%).	–
11ª	Fortaleza – CE	CE (\$ 842,3 e 67,8%)	–	PI (\$ 28,5 e 59,1%); RN (\$ 82,3 e 20,6%); e PB (\$ 43,4 e 20,1%).
12ª	Pecém – CE	CE (\$ 247,8 e 19,9%)	–	PI (\$ 9,5 e 19,7%); RN (\$ 49,0 e 12,3%); e PB (\$ 21,5 e 10,0%).
13ª	Salvador – BA	BA (\$ 2.285,7 e 46,4%)	–	SE (\$ 36,1 e 29,0%).
14ª	Belém – PA	PA (\$ 510,0 e 21,3%).	–	AP (\$ 2,6 e 11,0%).
15ª	Suaape – PE	PE (\$ 388,3 e 33,8%).	–	PB (\$ 56,8 e 26,3%).
16ª	Recife – PE	PE (\$ 353,8 e 32,6%).	–	SE (\$ 12,9 e 10,4%).
17ª	Aratu – BA	BA (\$ 1.664,2 e 33,8%)	–	–
18ª	Maceió – AL	AL (\$ 307,6 e 92,8%)	–	–
19ª	Natal – RN	RN (\$ 185,4 e 46,4%)	–	–
20ª	Antonina – PR	–	PR (\$ 267,0 e 2,9%).	–
21ª	Aracaju – SE	–	–	SE (\$ 33,7 e 27,1%).
22ª	João Pessoa – PB	–	–	PB (\$ 28,2 e 13,0%).
23ª	Imbituba – SC	–	–	–
24ª	Niterói – RJ	–	–	–

Elaboração do autor.

Obs.: Critérios de classificação: por ordem decrescente do número de estados dentro da hinterlândia, com prioridade, também decrescente, de hinterlândias primária, secundária e terciária. Os critérios de desempate foram valores e percentuais. Os dados entre parênteses são interpretados da seguinte forma: valor em US\$ milhões, que o estado exportou/importou pelo porto, e o percentual do comércio internacional do estado, transacionado pelo porto. Ano base: 2003.

QUADRO 3

Número de estados operando em cada porto e a participação do porto no PIB brasileiro

Porto	Número de estados	Participação no PIB (Em %)
Santos	27	6,32
Paranaguá	23	1,67
Rio de Janeiro	23	1,08
Salvador	22	0,50
Rio Grande	21	1,42
Fortaleza	21	0,22
Belém	21	0,11
Sepetiba	20	0,41
Vitória	19	1,86
Itajaí	19	0,66
São Francisco do Sul	19	0,54
Suaape	16	0,10
Recife	16	0,08
Pecém	15	0,07
Manaus	13	0,47
Imbituba	13	–
Antonina	12	0,06
São Luís	11	0,44
Aratu	8	0,36
Maceió	8	0,07
Natal	8	0,04
João Pessoa	7	0,01
Niterói	6	–
Aracaju	4	0,01
Média	14	–

Elaboração do autor.

QUADRO 4

Classificação dos portos em nacional, regional ou local

Porto	Grande porte?	4 estados ou mais de hinterlândias primária e secundária?	19 ou mais estados operando com o porto?	5% ou mais de participação no PIB?	9 ou mais setores industriais movimentados no porto?	Regional, nacional ou local?
Santos	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Nacional
Vitória	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Regional
Paranaguá	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Regional
Rio Grande	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Local
Rio de Janeiro	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Regional
Itajaí	Não	Sim	Sim	Não	Não	Local
São Francisco do Sul	Não	Não	Sim	Não	Não	Local
Salvador	Não	Não	Sim	Não	Não	Local
Manaus	Não	Não	Não	Não	Não	Local
São Luís	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Sepetiba	Não	Não	Sim	Não	Não	Local
Aratu	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Fortaleza	Não	Não	Sim	Não	Não	Local
Belém	Não	Não	Sim	Não	Não	Local
Suape	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Recife	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Pecém	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Maceió	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Antonina	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Natal	Não	Não	Não	Não	Não	Local
João Pessoa	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Aracaju	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Imbituba	Não	Não	Não	Não	Não	Local
Niterói	Não	Não	Não	Não	Não	Local

Elaboração do autor.

QUADRO 5

Ranking dos portos brasileiros

Ranking	Porto	Porte	Hinterlândia	Estados	Participação PIB	Setores atvid.	Valor movimentado	Valor agregado	Total
1ª	Santos	3,0	13,0	27,0	63,2	14,0	29,4	6,9	156,5
2ª	Paranaguá	3,0	10,0	23,0	16,7	12,0	7,6	3,3	75,6
3ª	Vitória	3,0	5,0	19,0	18,6	11,0	8,2	0,8	65,6
4ª	Rio de Janeiro	3,0	4,0	23,0	10,8	9,0	5,2	7,8	62,8
5ª	Rio Grande	3,0	2,0	21,0	14,2	11,0	6,2	5,1	62,5
6ª	Itajaí	2,0	5,0	19,0	6,6	8,0	2,9	10,6	54,1
7ª	Salvador	2,0	2,0	22,0	5,0	8,0	2,3	8,3	49,6
8ª	S. Fco. do Sul	2,0	2,0	19,0	5,4	7,0	2,5	4,4	42,3
9ª	Fortaleza	2,0	4,0	21,0	2,2	4,0	1,1	7,3	41,6
10ª	Manaus	2,0	2,0	13,0	4,7	6,0	2,3	11,2	41,2
11ª	Sepetiba	2,0	2,0	20,0	4,1	4,0	1,8	0,4	34,3
12ª	Pecém	1,0	4,0	15,0	0,7	1,0	0,4	10,0	32,1
13ª	Belém	2,0	2,0	21,0	1,1	1,0	0,6	4,3	32,0
14ª	Suape	2,0	2,0	16,0	1,0	1,0	0,6	7,4	30,0
15ª	São Luís	2,0	3,0	11,0	4,4	4,0	2,1	0,4	26,9
16ª	Recife	1,0	2,0	16,0	0,8	2,0	0,4	2,7	24,9
17ª	Aratu	2,0	1,0	8,0	3,6	2,0	1,6	2,6	20,8
18ª	Antonina	1,0	1,0	12,0	0,6	1,0	0,2	4,3	20,1
19ª	Imbituba	1,0	0,0	13,0	0,0	0,0	0,2	1,7	15,9
20ª	Niterói	1,0	0,0	6,0	0,0	1,0	0,2	6,7	14,9
21ª	Natal	1,0	1,0	8,0	0,4	0,0	0,1	3,7	14,2
22ª	Maceió	1,0	1,0	8,0	0,7	1,0	0,3	1,6	13,6
23ª	João Pessoa	1,0	1,0	7,0	0,1	0,0	0,1	1,2	10,4
24ª	Aracaju	1,0	1,0	4,0	0,1	0,0	0,0	1,0	7,1

Elaboração do autor.

QUADRO 6

Movimentação dos portos brasileiros por setor de atividade exportação/importação – 2003

(Em US\$ mil)

Porto	Agroindústria e madeira	Alimentos e bebidas	Produtos minerais	Indústria química	Plásticos e borrachas	Celulose e papel	Indústria têxtil
Manaus – Porto/AM	210.587,99	70.135,52	72.154,47	157.842,08	117.245,72	7.604,47	6.132,21
Belém – Porto/PA	430.208,38	8.696,56	8.375,31	29.899,21	1.197,55	9.597,79	7.840,07
São Luís – Porto/MA	118.639,49	0,00	1.256.029,51	66.106,06	3.560,98	0,00	211,86
Fortaleza – Porto/CE	385.308,75	8.316,81	48.918,58	41.268,55	17.663,70	9.116,59	197.121,82
Pecém Porto/CE	138.907,53	2.668,77	27.066,25	13.702,22	4.273,30	260,83	67.728,46
Natal – Porto/RN	31.366,34	13.103,03	58.959,17	21,19	0,00	3.311,55	611,51
João Pessoa – Porto (Cabedelo)/PB	150,91	28.147,84	8.751,03	96,33	327,54	105,20	7.839,04
Recife – Porto/PE	144.553,46	106.321,04	3.649,92	54.002,09	15.344,27	7.475,18	32.368,60
Recife – Porto (Suape)/PE	84.639,62	13.766,47	101.853,86	43.562,30	22.651,04	4.971,71	68.382,39
Maceió – Porto/AL	9.385,50	267.244,13	3.741,22	68.806,51	1.643,66	0,00	210,96
Aracaju – Porto/SE	15.457,21	9.111,82	4.964,88	4.660,77	0,00	0,00	0,00
Aratu – Porto/BA	8.962,40	0,00	1.098.837,23	612.276,14	1.480,57	0,00	0,00
Salvador – Porto/BA	187.337,28	178.791,09	222.623,56	307.365,59	166.466,47	21.087,21	71.159,78
Vitória – Porto/ES	617.764,84	161.557,48	2.532.891,00	250.679,74	76.393,56	1.370.658,52	119.399,70
Rio de Janeiro – Porto/RJ	357.972,86	69.621,07	450.129,70	792.996,21	268.688,95	70.923,62	73.548,39
Niterói/RJ	20.339,27	0,00	0,00	0,00	62.746,81	0,00	0,00
Rio de Janeiro – Porto (Sepetiba)/RJ	21.300,13	1.145,22	955.481,03	27.996,50	54.036,34	3.366,69	7.423,42
Santos/SP	3.311.584,55	3.580.545,94	1.095.259,83	4.004.800,46	1.890.862,62	859.963,58	729.877,32
Antonina/PR	230.148,20	4.675,02	0,00	23.781,08	0,03	0,00	0,00
Paranaguá/PR	2.967.404,86	1.260.242,07	47.082,87	724.991,82	141.779,89	188.216,40	101.334,56
Imbituba/SC	86.540,88	11.936,16	13.555,21	55.949,87	0,00	0,00	0,00
Itajaí/SC	1.606.401,76	109.161,51	4.223,04	90.901,68	64.990,41	37.245,69	124.719,99
São Francisco do Sul/SC	1.032.704,80	151.646,53	349.801,12	36.864,40	27.333,58	13.343,93	153.279,06
Rio Grande/RS	2.133.940,68	438.791,31	227.343,78	650.287,30	367.286,96	80.859,52	55.499,00
Total	14.151.607,67	6.495.625,37	8.591.692,57	8.058.858,08	3.305.973,93	2.688.108,47	1.824.688,14

(Porto)	Calçados e couros	Metalurgia	Indústria mecânica	Eletroeletrônica	Material de transporte	Instrumentos de precisão	Outros	Total
Manaus – Porto/AM	1.946,40	86.593,91	350.154,90	845.643,40	199.196,58	68.621,88	66.896,36	2.260.755,90
Belém – Porto/PA	5.226,24	10.320,33	19.917,12	12.786,03	91,38	3.116,55	9.517,91	556.790,42
São Luís – Porto/MA	0,00	558.428,48	28.079,43	3.733,70	24.110,44	218,02	7.625,73	2.066.743,70
Fortaleza – Porto/CE	143.092,63	27.353,28	30.583,96	119.807,03	6.813,25	2.028,68	15.411,38	1.052.805,02
Pecém – Porto/CE	84.374,88	30.258,52	7.631,22	2.590,63	3.912,03	870,30	2.623,62	386.868,56
Natal – Porto/RN	0,00	112,17	7.068,82	75.967,85	0,00	27,65	1.536,10	192.085,36
João Pessoa – Porto (Cabedelo)/PB	0,00	0,00	942,65	0,05	0,00	0,00	1.282,06	47.642,65
Recife – Porto/PE	761,06	27.060,88	28.859,72	9.270,21	2.680,37	3.999,10	10.883,77	447.229,64
Recife – Porto (Suape)/PE	11.020,29	18.273,43	22.152,07	80.804,50	497,40	1.241,01	9.723,96	483.540,03
Maceió – Porto/AL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	871,80	351.903,78
Aracaju – Porto/SE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,03	34.223,70
Aratu – Porto/BA	0,00	6.454,81	0,00	0,00	0,00	0,00	11.159,69	1.739.170,83
Salvador – Porto/BA	63.419,85	281.938,46	144.802,46	53.236,08	690.932,91	11.377,37	59.011,79	2.459.549,89
Vitória – Porto/ES	12.512,50	2.613.746,00	268.599,78	116.099,33	216.826,73	26.839,10	262.569,84	8.646.538,10
Rio de Janeiro – Porto/RJ	37.126,50	1.138.020,36	618.861,63	155.905,35	697.975,06	84.007,02	299.280,24	5.115.056,98
Niterói/RJ	0,00	2.272,66	12.220,51	453,90	0,00	240,50	4.515,67	102.789,32
Rio de Janeiro – Porto (Sepetiba)/RJ	650,86	118.928,29	295.112,77	379.561,41	72.670,65	8.020,39	24.854,11	1.970.547,81
Santos/SP	497.048,90	2.256.706,29	4.480.362,91	1.369.564,52	4.067.372,97	278.072,16	976.037,19	29.398.059,23
Antonina/PR	0,00	56.871,74	147,48	0,00	1.894,27	154,95	303,91	317.976,67
Paranaguá/PR	122.921,51	120.658,84	857.212,40	147.802,67	1.073.452,97	63.799,13	147.187,65	7.964.087,64
Imbituba/SC	0,00	0,00	2.642,82	0,00	0,00	0,00	375,22	171.000,16
Itajaí/SC	56.569,09	30.617,11	476.443,72	121.453,73	111.230,30	8.358,04	304.107,49	3.146.423,55
São Francisco do Sul/SC	32.860,74	43.855,53	354.344,97	97.495,96	42.637,01	2.194,90	276.966,64	2.615.329,18
Rio Grande/RS	1.227.390,37	177.027,27	621.584,31	60.201,50	319.591,90	30.418,03	319.092,80	6.709.314,73
Total	2.296.921,81	7.605.498,37	8.627.725,64	3.652.377,83	7.531.886,22	593.604,78	2.811.863,94	78.236.432,82

Fonte: Secex/MDIC

Elaboração do autor.

QUADRO 7

Portos brasileiros: valor agregado

(US\$/tonelada)

Obs.	Porto	Valor (US\$)	Peso (Ton.)	Valor agregado (US\$/tonelada)
1	Manaus – Porto/AM	2.260.755.899,00	2.015.122	1121.90
2	Itajaí/SC	3.146.423.547,00	2.969.635	1059.53
3	Pecém – Porto/CE	386.868.557,00	386.602	1000.69
4	Salvador – Porto/BA	2.459.549.890,00	2.962.527	830.22
5	Rio de Janeiro – Porto/RJ	5.115.056.975,00	6.573.922	778.08
6	Recife – Porto (Suape)/PE	483.540.034,00	650.316	743.55
7	Fortaleza – Porto/CE	1.052.805.015,00	1.437.419	732.43
8	Santos/SP	29.398.059.228,00	42.722.507	688.12
9	Niterói/RJ	102.789.316,00	153.426	669.96
10	Rio Grande/RS	6.709.314.729,00	13.250.959	506.33
11	São Francisco do Sul/SC	2.615.329.179,00	5.870.634	445.49
12	Antonina/PR	317.976.668,00	737.232	431.31
13	Belém – Porto/PA	556.790.418,00	1.304.149	426.94
14	Natal – Porto/RN	192.085.364,00	523.044	367.25
15	Paranaguá/PR	7.964.087.638,00	23.864.881	333.72
16	Recife – Porto/PE	447.229.638,00	1.681.331	266.00
17	Aratu – Porto/BA	1.739.170.832,00	6.731.326	258.37
18	Imbituba/SC	171.000.156,00	991.973	172.38
19	Maceió – Porto/AL	351.903.783,00	2.145.337	164.03
20	João Pessoa – Porto (Cabedelo)/PB	47.642.649,00	397.500	119.86
21	Aracaju – Porto/SE	34.223.698,00	357.582	95.71
22	Vitória – Porto/ES	8.646.538.100,00	113.461.993	76.21
23	Rio de Janeiro – Porto (Sepetiba)/RJ	1.970.547.810,00	44.230.749	44.55
24	São Luís – Porto/MA	2.066.743.696,00	50.802.783	40.68

Elaboração do autor. Base: 2003

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Um resultado obtido foi o de que Santos é o principal porto brasileiro de comércio exterior. Foi classificado como o único porto de influência nacional, de grande porte, com 13 estados pertencentes à sua hinterlândia (cinco na primária, cinco na secundária e três na terciária). Todas as 27 unidades da Federação operam no porto de Santos parte de seus comércios internacionais. O valor transacionado por Santos representou, em 2003, 37% do comércio exterior brasileiro realizado por via marítima, o que significou 6,32% do PIB. Na classificação do *ranking* dos portos brasileiros, Santos ficou em primeiro lugar com mais do que o dobro da pontuação de Paranaguá, o segundo colocado. Paranaguá. Também foi o único porto a registrar valores acima de US\$ 100 milhões em todos os 14 setores de atividade industrial. Só não ocupou a primeira posição no critério de valor agregado médio dos produtos transacionados, com US\$ 688,1 por tonelada.

A análise dos dados permitiu chegar a outros resultados importantes sobre a situação dos portos brasileiros ante o comércio internacional. Assim, cinco portos foram classificados como de grande porte (Santos, Vitória, Paranaguá, Rio Grande e Rio de Janeiro), dez como de médio porte (Itajaí, São Francisco do Sul, Manaus, Salvador, São Luís, Sepetiba, Aratu, Fortaleza, Suape e Belém) e os nove restantes como de pequeno porte.

Dois portos, Santos e Paranaguá, apresentaram estados pertencentes às suas hinterlândias primária, secundária e terciária. Dezenove portos têm hinterlândia primária, um tem apenas hinterlândia secundária (Antonina), dois têm somente hinterlândia terciária (Aracaju e João Pessoa) e dois não apresentaram qualquer hinterlândia (Imbituba e Niterói).

Onze portos tiveram 19 ou mais unidades da Federação realizando transações internacionais por meio deles: Santos (27), Paranaguá (23), Rio de Janeiro (23), Salvador (22), Rio Grande (21), Fortaleza (21), Belém (21), Sepetiba (20), Vitória (19), Itajaí (19) e São Francisco do Sul (19). Outros três portos ficaram acima da média de 14 estados: Suape (16), Recife (16) e Pecém (15).

Apenas Santos foi classificado como porto de abrangência nacional e outros três como de influência regional (Vitória, Paranaguá e Rio de Janeiro). Os demais 20 portos foram considerados como de influência apenas local, informação também confirmada pela análise dos produtos por eles transacionados. Apenas cinco portos apresentaram valores de comércio internacional superiores a 1% de PIB: Santos (6,32%), Vitória (1,86%), Paranaguá (1,67%), Rio Grande (1,42%) e Rio de Janeiro (1,08%). Observou-se também que dos dez primeiros colocados no *ranking* dos portos brasileiros, quatro estão localizados na Região Sul (Paranaguá, Rio Grande, Itajaí e São Francisco do Sul), três na Região Sudeste (Santos, Vitória e Rio de Janeiro), dois no Nordeste (Salvador e Fortaleza) e um no Norte (Manaus).

Com relação à movimentação de produtos de comércio externo nos portos brasileiro por setor de atividade industrial, constatou-se que em sete deles os valores transacionados superam US\$ 7 bilhões, a saber: agroindústria e madeira (US\$ 16,5 bilhões); produtos minerais (US\$ 10,9 bilhões); indústria mecânica (US\$ 9,1 bilhões);

indústria química (US\$ 8,8 bilhões); metalurgia (US\$ 8,4 bilhões); material de transporte (US\$ 7,9 bilhões); e alimentos e bebidas (US\$ 7,6 bilhões). Dois outros setores também se destacaram: eletroeletrônica (US\$ 3,8 bilhões) e plásticos e borracha (US\$ 3,7 bilhões).

No quesito valor agregado médio dos produtos movimentados, os dez principais portos apresentaram valores superiores a US\$ 500 por tonelada, a saber: Manaus (1.121,9 US\$/t), Itajaí (US\$ 1.059,5 US\$/t); Pecém (1.000,7 US\$/t); Salvador (830,2 US\$/t); Rio de Janeiro (778,1 US\$/t); Suape (743,5 US\$/t); Fortaleza (732,4 US\$/t); Santos (688,1 US\$/t); Niterói (670,0 US\$/t); e Rio Grande (506,3 US\$/t). Também, pelas características dos produtos transacionados, quatro portos brasileiros registraram valores agregados médios inferiores a US\$ 100 por tonelada: Aracaju, Vitória, Sepetiba e São Luís.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADUANEIRAS. *Tarifa Externa Comum (TEC)*. 6 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Antaq). *Acompanhamento dos preços e do desempenho operacional dos serviços portuários – Desempenho Portuário. Evolução dos Preços Médios Totais – Contêineres: 1997-2002*. [S. l.: s. n.: s./d.].
- _____. *Anuário Estatístico dos Transportes, 1997-2001*. [S. l.: s. n.: s./d.].
- ARBIX, G.; SALERNO, M. S.; DE NEGRI, J. A. Inovação, via internacionalização, faz bem para as exportações brasileiras. *In: Economia do conhecimento e inclusão social*. Rio de Janeiro: José Olympio Ltda, 2004.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS (ABCR). *Relatório Anual, 2002*.
- BUSSINGER, Frederico. *Porto de Santos: !Que Venga El Toro!* São Paulo: Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt). Set. 2003.
- CODESP/PORTO DE SANTOS. *Cabotagem – Santos Porto Concentrador – “Hub Port”*: Transbordo e operações com carga geral – solta e containerizada. Santos: jul. 2003a.
- _____. *Cabotagem: Programa de sustentabilidade*. Santos: Diretoria comercial e de desenvolvimento, out. 2003b.
- _____. *Mensário Estatístico*. Santos: vários números.
- _____. *Plano de Ação Comercial: 2003*. Gerência de mercado e produção. Santos: s./d.
- _____. *Porto de Santos: eficiente, moderno, competitivo, amigável*. Santos: s./d.
- _____. *Prioridade de obras de infra-estrutura no Porto de Santos*. Santos: jul. 2003c.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). *Pesquisa Aquaviários CNT – 2002: Relatório Analítico – portos, cabotagem e navegação interior*. Maio 2002a.
- _____. *Pesquisa empresas de carga CNT – 2002: Relatório Analítico – Empresa*. Maio 2002b.
- _____. *Pesquisa ferroviária CNT- 2002: Relatório Analítico - Corredores e clientes*. [s. l.] Maio 2002.
- _____. *Transportes de Carga no Brasil: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país*. Rio de Janeiro: Centro de Estudos em Logística – Coppead/UFRJ, s./d.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES (GEIPOT). **Corredores estratégicos de desenvolvimento**. Brasília: set. 2001.

_____. **Os Serviços Portuários: preços e desempenho**. Brasília: out. 2001.

BNDES propõe modelo para financiar navios. **Gazeta Mercantil**. São Paulo: 3 set. 2004.

GRUPO MITSUI COMPRA E ALUGA VAGÕES. **Gazeta Mercantil**. São Paulo: 16 set. 2004.

OS PORTOS CERTIFICADOS COBRAM MAIS. **Gazeta Mercantil**. São Paulo: 19 jul. 2004.

VALE ABRE NOVOS CAMINHOS PARA MINAS EXPORTAR. **Gazeta Mercantil**. 24 ago. 2004.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Secretaria de Estado dos Transportes. **Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (PDDT – Vivo). 2004-2005**.

INFORME INFRA-ESTRUTURA. **Logística e Contêineres no Brasil**. São Paulo: BNDES/Finame/BNEDESPAR, n. 26, set. 1998.

_____. **Marinha Mercante: navegação de longo curso no Brasil**. São Paulo: BNDES/Finame/BNEDESPAR, n. 6, jan. 1997.

_____. **Navegação de cabotagem no Brasil**. São Paulo: BNDES/Finame/BNEDESPAR, n. 10, maio. 1997.

_____. **O sistema portuário brasileiro**. São Paulo: BNDES/FINAME/BNEDESPAR, n. 2, set. 1996.

_____. **Porto de Santos: aspectos de competitividade**. São Paulo: BNDES/Finame/BNEDESPAR, n. 38, set. 2000.

_____. **Privatização dos portos**. São Paulo: BNDES/Finame/BNEDESPAR, n. 18, jan. 1997.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Classificação Nacional de Atividades Econômicas – Fiscal (Cnae – Fiscal)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

_____. **Lista de produtos da indústria – PRODLIST – INDÚSTRIA 2003**. Rio de Janeiro: [s. l.], 2004.

_____. **Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física – Brasil**. Mar. [s. l.], 2004.

KARATZIOVALIS, I. K. A recuperação do setor de navegação de cabotagem de carga geral e sua integração na multimodalidade: uma alternativa para a redução do “Custo Brasil”. **Informativo Marítimo**, out./dez. 2000.

LACERDA, S. M. Navegação de cabotagem: regulação ou política industrial? **BNDES Setorial**, n. 19, p. 49-66, Rio de Janeiro: mar. 2004.

_____. Oportunidades e desafios da construção naval. **Revista BNDES**, n. 20, p. 41-78, Rio de Janeiro: dez. 2003.

_____. Transporte marítimo de longo curso no Brasil e no mundo. **Revista BNDES**, Rio de Janeiro, n. 21, p. 209-232, jun. 2004.

MINISTÉRIO DA FAZENDA/CONFAZ/COTEP/ICMS. **Metodologia da balança comercial interestadual de 1999**. Brasília: dez. 2001.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Corredores estratégicos de desenvolvimento. Alternativas de soja para exportação. Brasília: GEIPOT, 2001.

NORMAS JURÍDICAS. Lei nº 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993. Senado Federal, Subsecretaria de Informações. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>.

PORTOS E NAVIOS. Rio de Janeiro: Ed. Síntese Ltda.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Casa Civil. **Relatório Executivo do Ministério dos Transportes dos Setores Rodoviário, Aquaviário e Ferroviário**. Brasília: s.d.

REZENDE, F.; BRUGINSKI, T. (Coord.). **Infra-Estrutura: perspectivas de reorganização – transportes**, n. 2. Brasília: Ipea, 1998.

SALGADO, L. H. **Agências regulatórias na experiência brasileira: um panorama do atual desempenho institucional**. Rio de Janeiro: Ipea, mar. 2003. (Texto para discussão, n. 941).

SANTOS MODAL. Santos: Litoral Editora, vários números.

TAXA de segurança cobrada por portos encarece exportação. **Valor Econômico**, 25 ago. 2004.

CONSTRUTORAS negociam para fazer navios. **Valor Econômico**, 22 out. 2004.

GOVERNO muda de 5 para 11 a lista de portos prioritários. **Valor Econômico**, 15 set. 2004.

PERTO da saturação, Santos atrai projetos de tancagem. **Valor Econômico**, 14 set. 2004.

RECURSOS públicos e privados garantem obras nos portos. **Valor Econômico**, 21 set. 2004.

TRANSPORTES lideram lista de prioridades do governo. **Valor Econômico**, 9 set. 2004.

FALTA de dragagem afeta navios em Santos. **Valor Econômico**, 7 dez. 2004.

VASCONCELOS, J. R. **Matriz do fluxo de comércio interestadual de bens e serviços no Brasil – 1998**. Brasília: Ipea, mar. 2001a. (Texto para Discussão, n. 783).

_____. **Matriz do fluxo de comércio interestadual de bens e serviços no Brasil – 1999**. Brasília: Ipea, ago. 2001b. (Texto para discussão, n. 817).

VELASKO, L. O. M.; LIMA, E. T. **A Marinha Mercante**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro: nov. 1997.

_____. As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos. **Revista BNDES**. Rio de Janeiro: jun. 1999.

_____. Construção naval no Brasil: existem perspectivas? **Revista BNDES**. Rio de Janeiro: dez. 1998.

_____. Marinha Mercante do Brasil: perspectivas no novo cenário mundial. **Revista BNDES**. Rio de Janeiro: dez. 1997.

_____. **Privatização dos portos brasileiros**. BNDES Setorial. Rio de Janeiro: mar. 1998.

VILLELA, A. V.; MACIEL, C. S. **A infra-estrutura econômica no Brasil**. Convênio Ipea/Fecamp/Unicamp – IE – Neit. Campinas: out. 1998a.

_____. **A regulação do setor de infra-estrutura econômica – uma comparação internacional**. Convênio Ipea/Fecamp/Unicamp – IE – Neit. Campinas: out. 1998b.

EDITORIAL

Coordenação

Ronald do Amaral Menezes

Supervisão

Iranilde Rego

Revisão

Luísa Guimarães Lima

Maria Carla Lisboa Borba

Naiane de Brito Francischetto (estagiária)

Sheila Santos de Lima (estagiária)

Editoração

Aeromilson Mesquita

Elidiane Bezerra Borges

Lucas Moll Mascarenhas

Brasília

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES, 9º andar

70076-900 – Brasília – DF

Fone: (61) 3315-5090

Fax: (61) 3315-5314

Correio eletrônico: editbsb@ipea.gov.br

Rio de Janeiro

Av. Nilo Peçanha, 50, 6º andar – Grupo 609

20044-900 – Rio de Janeiro – RJ

Fone: (21) 2215-1044 R. 234

Fax: (21) 2215-1043 R. 235

Correio eletrônico: editrj@ipea.gov.br

COMITÊ EDITORIAL

Secretário-Executivo

Marco Aurélio Dias Pires

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES,
9º andar, sala 908

70076-900 – Brasília – DF

Fone: (61) 3315-5406

Correio eletrônico: madp@ipea.gov.br

TABELA 1

Comércio internacional: portos e estados brasileiros

(Em US\$ milhões)

Estados/Portos	Antonina	Aracaju	Aratu	Belém	Fortaleza	Imbituba	Itajaí	João Pessoa	Maceió	Manaus	Natal	Niterói	Paranaguá	Pecém	Recife	Rio de Janeiro	Rio Grande	Salvador	S. Fco. do Sul	São Luís	Sepetiba	Suape	Santos	Vitória	Total			
AC – Acre				0,4			0,7			0,3						1,4			0,1				0,3	3,2	6,4			
AL – Alagoas					0,5				307,6					6,4	0,4	0,9		5,8				0,9	1,1	4,3	327,9			
AM – Amazonas	0,1			1,6	0,9		1,0			1.919,0				4,0			11,5		30,9			2,2		50,6	2.021,8			
AP – Amapá				2,6	0,1																			0,7	3,4			
BA – Bahia		0,3	1.664,2		4,0	0,3	0,6	6,3			0,5			22,2	11,3	4,2	54,8	10,4	2.285,7		1,5	4,8	139,7	166,5	4.377,6			
CE – Ceará				1,5	842,3		4,7				0,1			7,1	247,8	0,2	6,0	5,5	1,8	3,3	0,3	5,2	23,4	1,4	1.150,6			
DF – Distrito Federal		0,2					1,5								7,7		9,1		2,2	0,2	0,3		18,7	0,6	40,8			
ES – Espírito Santo			1,8	2,2	0,2	0,2	2,6				0,1			60,6	0,1	0,7	183,7	0,6	2,5	5,5		4,9	165,4	4.659,0	5.090,1			
GO – Goiás	2,2		0,1			0,3	20,8							88,9			10,7	0,2	0,1	1,9		3,3		502,0	163,2	793,7		
MA – Maranhão				22,3	7,8									0,1	1,1		0,6	0,7	0,1		1.148,7		0,3	1,1	1.182,8			
MG – Minas Gerais	1,1					1,2	25,3	0,9		0,1				76,3	0,2	4,4	1.849,1	6,0	7,3	6,0	6,0	180,2	1,0	1.741,4	3.306,7	7.213,2		
MS – Mato Grosso do Sul	2,7						27,3							28,0			0,3		8,6		5,5		0,1	104,1	176,6			
MT – Mato Grosso	8,1			0,1		1,5	22,1			231,8				199,2			0,1	19,9		15,8				376,8	1,7	877,1		
PA – Pará	0,2			510,0	3,5		0,4			0,7				9,9	1,6		0,1	4,8	2,9				861,2	0,9	0,9	9,6	0,8	1.407,5
PB – Paraíba					43,4		0,3	28,2			1,4			1,1	21,6	20,1	0,3	0,5	2,7			0,4	56,8	14,7	0,1	191,6		
PE – Pernambuco			44,0	0,2	19,1	0,3		7,4	4,5		3,7			21,0	22,1	353,8	3,9	4,5	42,9	0,1		0,1	388,3	49,6	5,0	970,5		
PI – Piauí					28,5			0,3							9,5		0,7		1,4					0,5		44,9		
PR – Paraná	266,9			1,4		15,3	436,6		2,6	0,1	0,1		5.802,6			13,1	53,6	0,4	763,0		4,7	0,1	461,2	5,5	7.827,2			
RJ – Rio de Janeiro	0,4		0,6		0,6	3,0	5,8	0,2	0,8	34,9	0,8	98,6	107,1	0,1	0,9	2.605,1	22,4	1,3	0,8	3,7	1.724,4		384,7	49,8	5.046,0			
RN – Rio Gde. do Norte					82,3			4,4			185,3			1,5	49,0	11,7	2,7	0,7	3,6			0,1	15,5	15,0	371,8			
RO – Rondônia	0,7			2,1			6,3			2,5						0,1	0,3							11,3	1,0	75,4		
RR – Roraima									0,3															0,1	0,7			
RS – Rio Gde. do Sul	1,9		1,4		16,5	99,6	274,4					0,1	104,0	20,7		8,2	6.399,5	0,6	37,9	4,4	0,2	0,8	271,1	2,8	7.244,1			
SC – Santa Catarina	23,8			0,7	0,3	34,2	2.130,4			0,5		0,2	194,0			7,0	18,2	3,3	1.737,3		1,3		88,9	8,9	4.249,0			
SE – Sergipe		33,7							0,4						12,9	0,8		36,1			0,9	6,7	2,9	0,7	95,1			
SP – São Paulo	10,2		27,0	11,4	1,7	15,1	185,4		36,1	70,5	0,1	3,7	1.165,4	1,1	37,2	347,3	152,7	28,0	34,6	16,4	42,1	1,3	24.944,3	268,3	27.399,9			
TO – Tocantins				0,1	0,1									6,9							22,5			18,7	48,3			
TOTAL	318,3	34,2	1.739,1	556,6	1.051,8	171,0	3.146,2	47,7	352,0	2.260,7	192,0	102,7	7.964,0	386,6	447,0	5.115,2	6.709,1	2.459,6	2.615,1	2.066,6	1.967,9	483,2	29.397,9	8.649,5	78.234,0			

Elaboração do autor. Base: 2003