

TEXTO PARA DISCUSSÃO Nº 1165

COMÉRCIO INTERNACIONAL: METODOLOGIA PARA ATRAÇÃO DE CARGAS — ESTUDO DE CASO DO PORTO DE SANTOS

Carlos Alvares da Silva Campos Neto*
Marília de Barros Santos*

Rio de Janeiro, fevereiro de 2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

TEXTO PARA DISCUSSÃO N° 1165

COMÉRCIO INTERNACIONAL: METODOLOGIA PARA ATRAÇÃO DE CARGAS — ESTUDO DE CASO DO PORTO DE SANTOS

Carlos Alvares da Silva Campos Neto*
Marília de Barros Santos*

Rio de Janeiro, fevereiro de 2006

* Da Diretoria de Estudos Setoriais do Ipea.

campos@ipea.gov.br e marilia.santos@ipea.gov.br

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

Diretor de Administração e Finanças

Cinara Maria Fonseca de Lima

Diretor de Cooperação e Desenvolvimento

Luiz Henrique Proença Soares

Diretor de Estudos Regionais e Urbanos

Marcelo Piancastelli de Siqueira

Diretor de Estudos Setoriais

João Alberto De Negri

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

Uma publicação que tem o objetivo de divulgar resultados de estudos desenvolvidos, direta ou indiretamente, pelo IPEA e trabalhos que, por sua relevância, levam informações para profissionais especializados e estabelecem um espaço para sugestões.

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

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

SINOPSE

De um universo de 2.356 produtos de exportação e de importação, este trabalho selecionou e analisou 149, tendo identificado, em 118 deles, possibilidades concretas de se estabelecer estratégias comerciais de atração para virem a ser transacionados pelo Porto de Santos. A estrutura do banco de dados e a metodologia empregada possibilitaram identificar o produto, o município de origem/destino, o valor transacionado, a quantidade e o peso, o modal pelo qual o produto ingressou/deixou o país (rodovia, aeroporto, porto e ferrovia) e o país de origem/destino da transação comercial.

Dessa forma, foi possível identificar quais produtos podem ser atraídos para o Porto de Santos, através de uma visão completa do ciclo do negócio. O resultado obtido permitiu conhecer os produtos que estão na área de influência, mas que não são transacionados ou são parcialmente transacionados pelo Porto de Santos. Nas exportações, foram identificados produtos que poderão agregar US\$ 2,5 bilhões ao porto, ou seja, um incremento de 15,5% em relação aos valores exportados em 2003. Com relação às importações, esse valor adicional poderá atingir a cifra de US\$ 750 milhões, representando um acréscimo de 8,3%.

1 INTRODUÇÃO

De um universo de 2.356 produtos de exportação e de importação, este trabalho selecionou e analisou 149, identificando, em 118 deles, possibilidades concretas de se estabelecerem estratégias comerciais de atração para que possam ser transacionados pelo Porto de Santos.

A estrutura do banco de dados e a metodologia empregada possibilitaram identificar, além do produto, o município de origem/destino, o valor transacionado, a quantidade e o peso, o modal pelo qual o produto ingressou/deixou o país (rodovia, aeroporto, porto e ferrovia) e o país de origem/destino da transação comercial.

Dessa forma, mediante uma visão completa do ciclo do negócio, foi possível identificar quais produtos podem ser atraídos para o porto paulista. O resultado obtido permitiu conhecer os produtos que estão na área de influência desse porto, mas que não são transacionados ali, ou são parcialmente transacionados. Foi possível mostrar o produto, o município de origem ou o destino da transação comercial, o valor em dólares e a quantidade do que pode ser atraído e operacionalizado via Porto de Santos.

Nas exportações, identificaram-se produtos que poderão agregar US\$ 2,5 bilhões ao porto, ou seja, um incremento de 15,5% em relação aos valores exportados em 2003. Com relação às importações, esse valor adicional poderá atingir a cifra de US\$ 750 milhões, representando acréscimo de 8,3%.

O trabalho está dividido em três seções, incluindo esta introdução. Na Seção 2 são apresentadas as estratégias comerciais de exportação e de importação, com a metodologia utilizada, a consolidação dos resultados, as principais rotas identificadas no escoamento das cargas com potencial de virem para Santos e a análise de cada um dos 149 produtos estudados. Por fim, na Seção 3 são apresentadas as conclusões.

2 NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO (COMÉRCIO INTERNACIONAL)

Nesta seção são apresentados a metodologia e os principais resultados obtidos na identificação de novas cargas para o porto paulista, por tipo de produto, município de origem/destino, total apurado em dólares, peso e quantidade, modal pelo qual o produto vem sendo transportado (porto, aeroporto, rodovia e ferrovia) e o país de origem/destino da transação comercial internacional.

A análise realizada mostra os principais produtos de exportação e importação que apresentaram resultados concretamente favoráveis à aplicação de estratégias comerciais dirigidas à atração de cargas. Embora atualmente não sejam transacionados pelo Porto de Santos, esses produtos têm potencial de virem a ser. No caso das exportações, foram identificados 51 produtos, exportados por 91 municípios brasileiros, perfazendo um total de US\$ 2.494,5 milhões, o que corresponderia a um incremento de 15,5% no total das exportações que saem por Santos (US\$ 16,1 bilhões, valores de 2003). Quanto às importações, foram identificados 67 produtos, importados por 90 municípios de quatro estados brasileiros, perfazendo o montante

de US\$ 748,0 milhões, o que corresponderia a um incremento de 8,3% no total das importações que chegam por Santos (US\$ 9,03 bilhões, valores de 2003).

2.1 ESTRATÉGIAS COMERCIAIS

2.1.1 Exportações

2.1.1.1 Considerações metodológicas

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.

Constatada a inviabilidade de analisar cada um dos produtos, realizou-se um primeiro ajuste, cujo critério foi considerar aqueles que apresentavam um valor médio, para o período 2000-2003, igual ou superior a US\$ 4,5 milhões. Com isso, reduziu-se o universo de análise à metade, ou seja, mais de 500 produtos.

Com a ajuda do corpo técnico da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)/Porto de Santos, realizou-se uma segunda avaliação dos dados, pela qual foram considerados os valores (acima de US\$ 15 milhões), a participação que o Porto de Santos já tem no mercado exportador de cada produto (maior que 5% e menor que 80%) e as características de cada um (por exemplo, petróleo não é produto que Santos possa conquistar). Essa segunda rodada de seleção reduziu a 112 o número de produtos a serem analisados.

Posteriormente, feita uma análise bastante pormenorizada dos dados, constatou-se que outros 35 produtos não apresentariam nenhum resultado de interesse comercial para o Porto de Santos. Assim, o universo de análise, com vistas à possibilidade de conquista de novas cargas, foi de 77 produtos. A interpretação dos dados mostrou a necessidade de reintroduzir o produto frango (TEC 0207 — carnes e miudezas, comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, de aves), por questões estratégicas de conquista de mercado. Dos 78 produtos, 51 apresentaram resultados concretos. O estudo de cada um dos 78 produtos é apresentado a seguir.

A localização do município de origem do produto alvo de exportação¹ é feita pelo cruzamento de informações do banco de dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex)/Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) com as do banco de dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais). Os dados da Secex estão atualizados até 2003, porém os dados da Rais são de 2000. Por consequência, existe perda de informação de 21,1%, isto é, o Brasil exportou, em 2003, US\$ 73,1 bilhões, dos quais foi identificada por Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) a origem de US\$ 57,6 bilhões, com uma perda de US\$ 15,5 bilhões.

1. Para evitar a repetição da referência ao estado a que pertence cada um dos municípios, sempre que eles são mencionados, um apêndice na página 140 relaciona, em ordem alfabética, todos os municípios citados no trabalho, com a indicação do estado a que pertencem. Essa indicação, por desnecessária, não é feita no caso das capitais.

A razão disso é o surgimento e o fechamento de empresas ao longo do período examinado.

Os 78 produtos analisados correspondem a 44,5%, em termos de valor, do total das exportações consideradas no trabalho, sendo, portanto, um percentual bastante expressivo.

Outra consideração de ordem metodológica: as informações sobre a identificação da via de escoamento do produto (porto, aeroporto ou rodovia) e o país de destino só estão disponíveis para os anos de 2002 e 2003. Isso não prejudica os resultados obtidos.

A identificação dos produtos, por município e valor, foi feita considerando-se aqueles produtos originários do Estado de São Paulo que são exportados por outros portos ou rodovias (considerou-se que as cargas enviadas por via aérea não concorrem com a marítima). E as cargas originárias de outros estados que já utilizam parcialmente o Porto de Santos, mas exportam o restante por outras vias, ou as cargas exportadas por outras vias, mas que têm Santos como ponto mais próximo.

Com relação aos valores (em dólares americanos), os dados cobrem os anos de 2000, 2001, 2002 e 2003. Já para as informações sobre peso (em quilogramas), não foi possível obtê-las referentes ao ano de 2001. Essas informações foram usadas no cálculo das médias do período 2000-2003.

2.1.1.2 Consolidação dos resultados

Como mencionado anteriormente, os produtos e municípios selecionados são aqueles que apresentaram não-conformidades, ou seja, municípios, localizados no Estado de São Paulo, exportam por outros estados (portos e rodovias); e municípios de outros estados que exportam parcialmente por Santos, ou dos quais Santos é o porto mais próximo.

Os 51 produtos, exportados por 91 municípios, totalizando US\$ 2.494,5 milhões, como já foi dito, correspondem a um incremento de 15,5% no total das exportações que saem por Santos (US\$ 16,1 bilhões, valores de 2003). Desse montante, 66,10% estão no próprio Estado de São Paulo; 18,81% em Minas Gerais; 6,00% em Goiás; 3,83% no Mato Grosso; 2,31% no Rio de Janeiro; 1,32% no Paraná; 1,22% no Espírito Santo; 0,23% na Bahia; e 0,19% no Estado do Tocantins. O percentual baixo não significa necessariamente pouca importância — pode se tratar de um único produto em um único município, o que deve merecer estratégia especial (Tabela 1).

Dos 51 produtos exportados por 91 municípios — perfazendo o total de US\$ 2.494,5 milhões — que não utilizam o Porto de Santos para escoar a produção, 15 produtos representam 92% desse montante e são apresentados na Tabela 2.

GRÁFICO 1
EXPORTAÇÕES: PARTICIPAÇÃO DAS CARGAS IDENTIFICADAS

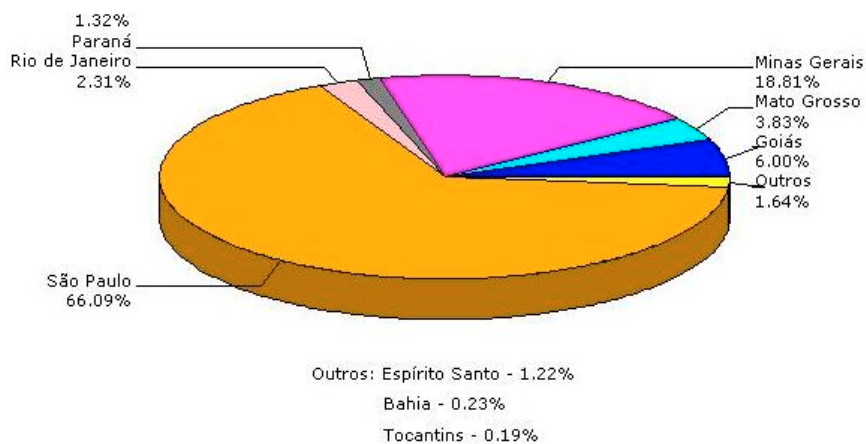


TABELA 1
EXPORTAÇÕES: TOTAL POR ESTADO/MUNICÍPIOS — PRODUTOS DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DE SANTOS NÃO-EXPORTADOS POR ELE
 [ano-base 2003 (US\$ milhão)]

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
TEC 0201 - carne bovina fresca ou refrigerada	
Lins	58,6
Goiânia	14,5
Barretos	9,9
Barra do Garças	7,6
Senador Canedo	6,3
Andradina	5,8
Guararapes	2,6
Total	105,3
TEC 0206 - miudezas de carne	
Araguaína	1,1
Total	1,1
TEC 0207 - carnes e miudezas de aves	
Rio Verde	1,1
Total	1,1

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
TEC 0901 - café	
Varginha	29,0
Londrina	5,0
São Paulo	4,2
Guaxupé	3,9
Capelinha	0,6
Total	42,7
TEC 0902 – chá	
Registro	0,6
Total	0,6
TEC 0904 - pimentas e pimentões	
Itapira	8,3
Total	8,3
TEC 1005 – milho	
São Paulo	141,3
Barueri	10,2
Camaçari	5,8
Total	157,3
TEC 1007 – sorgo	
Vitória	9,6
São Paulo	3,7
Total	13,3
TEC 1201 – soja	
São Paulo	244,2
Goiatuba	85,8
Santo André	24,4
Cuiabá	17,4
Vitória	7,9
Cristalina	7,9
Rondonópolis	3,6
Total	391,2
TEC 1507 - óleo de soja	
São Paulo	245,7
Rondonópolis	22,6

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
Rancharia	19,1
Rio de Janeiro	12,7
Orlândia	7,3
Palmas	3,6
Santo André	3,4
Barra Bonita	2,8
Contagem	2,5
Barra do Piraí	2,2
Total	321,9
TEC 1701 – açúcar	
São Paulo	104,6
Rio de Janeiro	40,1
Paraguaçu Paulista	13,5
Vitória	12,9
Olimpia	9,2
Jaú	8,1
Goianésia	4,0
Iturama	3,4
Catanduva	3,4
Total	199,2
TEC 1704 - produtos de confeitaria	
Lagoa da Prata	3,5
Total	3,5
TEC 2207 - álcool etílico não-desnaturado	
Paraguaçu Paulista	2,9
São Paulo	2,1
Total	5,0
TEC 2304 - tortas bagaços de soja	
São Paulo	239,5
Rondonópolis	34,1
Itumbiara	29,4
Rancharia	19,2
Orlândia	13,4
Cuiabá	10,2

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
Santo André	9,0
Uberlândia	7,0
Total	361,8
TEC 2818 - corindo artificial	
Poços de Caldas	0,7
São João da Boa Vista	0,6
Total	1,3
TEC 2915 - ácido monocarboxílico saturado	
Paulínia	1,1
Pirapozinho	0,4
Total	1,5
TEC 2917 - ácidos policarboxílicos	
Paulínia	1,6
Total	1,6
TEC 2918 - ácidos carboxílicos	
Santa Rosa do Viterbo	4,5
Uberlândia	0,8
Total	5,3
TEC 2922 - compostos aminados	
Valparaíso	2,1
Laranjal Paulista	1,2
Total	3,3
TEC 3204 - corantes orgânicos	
Suzano	1,4
Total	1,4
TEC 3701 - fotos e filmes planos fotográficos	
São José dos Campos	4,0
Total	4,0
TEC 3806 - colofônias	
Itapeva	2,4
Avaré	0,8
Total	3,2

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
TEC 3808 - inseticidas	
Paulínia	2,6
Guaratinguetá	2,5
Franco da Rocha	1,7
Mairink	1,6
Campinas	1,0
Total	9,4
TEC 3902 - polímeros de propileno	
Mauá	1,7
Total	1,7
TEC 3903 - polímeros de estileno	
Guarujá	5,6
Total	5,6
TEC 4010 – correias transportadoras	
Jacareí	0,8
Jundiá	0,8
Total	1,6
TEC 4011 - pneumáticos novos	
Santo André	55,6
Americana	11,2
Campinas	1,3
Total	68,1
TEC 4013 – câmaras-de-ar	
Santo André	2,2
Total	2,2
TEC 4104 - couros e peles curtidos	
Presidente Prudente	27,3
Lucélia	3,1
Penápolis	2,9
Total	33,3
TEC 4411 - painéis de telas de madeira	
São Paulo	29,0
Salto	7,4
Total	36,4

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
TEC 4802 - papel e cartão para escrita	
Mogi Guaçu	15,2
Suzano	3,9
São Paulo	1,7
Total	20,8
TEC 4810 - papel e cartão revestidos de caulim	
Suzano	7,6
Limeira	6,0
Total	13,6
TEC 5209 - tecidos de algodão	
Americana	2,8
Tatuí	1,2
Total	4,0
TEC 6403 - calçados com solas de borracha	
Franca	19,0
Total	19,0
TEC 6902 - tijolos, placas, ladrilhos	
Contagem	1,9
Total	1,9
TEC 7202 - ferroligas	
Araxá	173,7
São João del-Rei	22,4
São Paulo	21,1
Ouro Preto	17,4
Nova Era	15,5
Pirapora (MG)	12,0
Várzea da Palma	11,3
Barbacena	8,3
Total	281,7
TEC 7601 - alumínio em formas brutas	
Ouro Preto	7,2
Pindamonhangaba	4,0
Total	11,2

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
TEC 8408 - motores de pistão	
São Bernardo do Campo	15,7
Guarulhos	2,7
Total	18,4
TEC 8409 - partes de motores a pistão	
Betim	43,6
Campinas	7,7
São José dos Campos	7,0
Total	58,3
TEC 8413 - bombas	
São Bernardo do Campo	3,0
Total	3,0
TEC 8414 - bombas de ar ou a vácuo	
São Carlos	9,9
São Paulo	2,6
Total	12,5
TEC 8415 - ar-condicionado	
São José dos Campos	0,4
Total	0,4
TEC 8421 - centrifugadores	
São Caetano do Sul	2,9
Piracicaba	1,1
Total	4,0
TEC 8432 - máquinas e aparelhos agrícolas	
Matão	3,6
Total	3,6
TEC 8467 - ferramentas pneumáticas	
Campinas	3,6
São Paulo	2,7
Total	6,3
TEC 8482 - rolamentos	
Cajamar	3,1
São Paulo	2,6
Sorocaba	1,6
Total	7,3

(continua)

(continuação)

Estratégia comercial/exportações	
Produtos/municípios	Valores identificados
TEC 8405 - transformadores	
Contagem	2,9
Total	2,9
TEC 8506 - pilhas e baterias	
São José dos Campos	1,8
Total	1,8
TEC 8535 - Aparelhos para interrupção	
Tatuí	0,7
São Paulo	0,3
Total	1,0
TEC 8544 – fios, cabos e outros condutores	
São Caetano do Sul	7,4
Americana	2,0
Santo André	1,8
Sorocaba	1,7
São Paulo	1,1
Total	14,0
TEC 8701 – tratores	
São Bernardo do Campo	20,0
Moji das Cruzes	16,0
São Paulo	5,4
Resende	2,6
Total	44,0
TEC 8703 – automóveis	
Betim	117,0
São José dos Pinhais	28,0
Indaiatuba	18,0
Juiz de Fora	7,7
São Bernardo do Campo	1,9
Total	172,6
Total final	2.494,5

TABELA 2
EXPORTAÇÕES: PRINCIPAIS MERCADOS IDENTIFICADOS
 [em US\$ milhões]

TEC	Produto/mercado	Valor
1201	Soja	391,2
2304	Tortas bagaços de soja	361,8
1507	Óleo de soja	321,9
7202	Ferroligas	281,7
1701	Açúcar	199,2
8703	Automóveis	172,6
1005	Milho	157,3
0201	Carne bovina fresca ou refrigerada	105,3
4011	Pneumáticos novos	68,1
8409	Partes de motores a pistão	58,3
8701	Tratores	44,0
0901	Café	42,7
4411	Painéis e telas de madeiras	36,4
4104	Couros e peles curtidos	33,3
4802	Papel e cartão para escrita	20,8
	Total	2.294,6

2.1.1.3 Principais rotas identificadas no escoamento das cargas que têm potencialidade de virem para Santos

a) Por outros portos que não Santos

- Do Estado de São Paulo (via), em milhões de dólares de 2003:

1)	Paranaguá	860,9
2)	Vitória	152,9
3)	Rio de Janeiro	45,1
4)	Santarém	38,8
5)	Rio Grande	38,5
6)	Maceió	36,0
7)	Recife	34,4
8)	Itajaí	20,5
9)	Imbituba	8,1
10)	São Francisco do Sul	5,6
11)	Niterói	3,0
12)	Sepetiba	1,6
	Total	1.245,4

Principais produtos: milho, soja, óleo de soja, açúcar, tortas bagaços de soja, couros e peles curtidos, painéis de telas de madeira e ferroligas.

• De outros estados (via), em milhões de dólares de 2003:

1)	Rio de Janeiro	440,4
2)	Paranaguá	171,4
3)	Vitória	128,6
4)	Manaus	34,1
5)	São Francisco do Sul	4,3
6)	Salvador	3,3
7)	Sepetiba	1,2
	Total	783,3

Principais produtos: café, sorgo, soja, óleo de soja, açúcar, tortas bagaços de soja, ferroligas e partes de motores a pistão.

b) Por rodovias, pelo sul do país, com destino à Argentina, ao Uruguai e ao Chile

• Do Estado de São Paulo: US\$ 359,7 milhões

Principais produtos: carne bovina fresca ou refrigerada, inseticidas, pneumáticos novos, papel e cartão para escrita, papel e cartão revestidos de caulim, motores a pistão (diesel e semidiesel), partes de motores a pistão, bombas de ar ou a vácuo, ferramentas pneumáticas, rolamentos, fios, cabos e outros condutores, tratores e automóveis.

• De outros estados: US\$ 106,1 milhões

Principais produtos: carne bovina fresca ou refrigerada, partes de motores a pistão e automóveis.

O Gráfico 2 mostra, do total das exportações brasileiras, a participação dos vários modais de transporte. Com relação ao Porto de Santos, duas informações são importantes: *a)* a participação do Porto de Santos no total que o país exporta é de 29,17% (US\$ 16,1 bilhões e US\$ 57,6 bilhões, respectivamente); e *b)* a participação no total das exportações escoadas por portos é de 31,90% (US\$ 16,1 bilhões e US\$ 50,5 bilhões, respectivamente).

A Tabela 3 apresenta o valor total do conjunto dos produtos identificados, por estado da federação e por município, com potencial de virem a ser operados pelo Porto de Santos.

GRÁFICO 2
EXPORTAÇÕES: PERCENTUAL POR TIPO DE SAÍDA

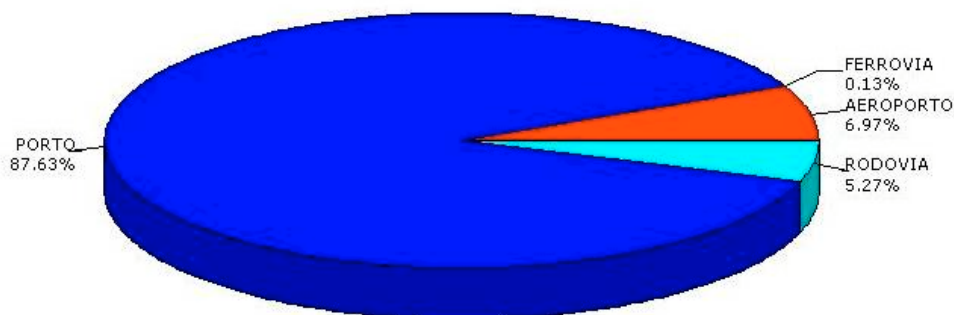


TABELA 3
EXPORTAÇÕES: MERCADOS IDENTIFICADOS (NÃO UTILIZAM O PORTO DE SANTOS PARA ESCOAMENTO) —
TOTAL POR ESTADO/MUNICÍPIOS
 [valores das cargas identificadas (US\$ milhões)]

Em US\$ milhão				
São Paulo				
1)	São Paulo	1.053,8	Total das cargas identificadas	100,00
2)	Santo André	96,4	% São Paulo	66,10
3)	Lins	58,6	% Minas Gerais	18,81
4)	São Bernardo do Campo	40,6	% Goiás	6,00
5)	Rancharia	38,3	% Mato Grosso	3,83
6)	Presidente Prudente	27,3	% Rio de Janeiro	2,31
7)	Orlândia	20,7	% Espírito Santo	1,22
8)	Franca	19,0	% Tocantins	0,19
9)	Indaiatuba	18,0	% Bahia	0,23
10)	Paraguaçu Paulista	16,4	% Paraná	1,32
11)	Mogi das Cruzes	16,0		
12)	Mogi Guaçu	15,2		
13)	Americana	14,0		
14)	Campinas	13,6		
15)	São José dos Campos	13,2		
16)	Suzano	12,9		
17)	Pirapora	12,0		
18)	Várzea da Palma	11,3		
19)	São Caetano do Sul	10,3		
20)	Barueri	10,2		

(continua)

(continuação)

		Em US\$ milhão
21)	Barretos	9,9
22)	São Carlos	9,9
23)	Olímpia	9,2
24)	Itapira	8,3
25)	Jaú	8,1
26)	Salto	7,4
27)	Limeira	6,0
28)	Andradina	5,8
29)	Guarujá	5,6
30)	Paulínia	5,3
31)	Santa Rosa do Viterbo	4,5
32)	Pindamonhangaba	4,0
33)	Matão	3,6
34)	Catanduva	3,4
35)	Sorocaba	3,3
36)	Cajamar	3,1
37)	Lucélia	3,1
38)	Penápolis	2,9
39)	Barra Bonita	2,8
40)	Guarulhos	2,7
41)	Guararapes	2,6
42)	Guaratinguetá	2,5
43)	Itapeva	2,4
44)	Valparaíso	2,1
45)	Tatuí	1,9
46)	Franco da Rocha	1,7
47)	Mauá	1,7
48)	Mairink	1,6
49)	Laranjal Paulista	1,2
50)	Piracicaba	1,1
51)	Avaré	0,8
52)	Jacareí	0,8
53)	Jundiaí	0,8
54)	Registro	0,6
55)	São João da Boa Vista	0,6
56)	Pirapozinho	0,4
	Total	1.649,5

(continua)

(continuação)

Em US\$ milhão

Minas Gerais		
57)	Araxá	173,7
58)	Betim	160,6
59)	Varginha	29,0
60)	Ouro Preto	24,6
61)	São João del-Rei	22,4
62)	Nova Era	15,5
63)	Barbacena	8,3
64)	Uberlândia	7,8
65)	Juiz de Fora	7,7
66)	Contagem	7,3
67)	Guaxupé	3,9
68)	Lagoa da Prata	3,5
70)	Iturana	3,4
71)	Poços de Caldas	0,7
72)	Capelinha	0,6
	Total	469,0
Goiás		
73)	Goiatuba	85,8
74)	Itumbiara	29,4
75)	Goiânia	14,5
76)	Cristalina	7,9
77)	Senador Canedo	6,3
78)	Goianésia	4,0
79)	Rio Verde	1,1
	Total	149,0
Mato Grosso		
80)	Rondonópolis	60,3
81)	Cuiabá	27,6
82)	Barra do Garças	7,6
	Total	95,5
Rio de Janeiro		
83)	Rio de Janeiro	52,8
84)	Resende	2,6
85)	Barra do Pirai	2,2
	Total	57,6

(continua)

(continuação)

		Em US\$ milhão
Espírito Santo		
86)	Vitória	30,4
	Total	30,4
Tocantins		
87)	Palmas	3,6
88)	Araguaína	1,1
	Total	4,7
Bahia		
89)	Camaçari	5,8
	Total	5,8
Paraná		
90)	São José dos Pinhais	28,0
91)	Londrina	5,0
	Total	33,0
	Total geral	2.494,5

2.1.1.4 Consolidação dos resultados das exportações

Estratégia comercial — produtos/municípios/valores identificados:

1- TEC 0201 — carne bovina fresca ou refrigerada

Municípios:

Lins	US\$ 58,6 milhões
Goiânia	US\$ 14,5 milhões
Barretos	US\$ 9,9 milhões
Barra do Garças	US\$ 7,6 milhões
Senador Canedo	US\$ 6,3 milhões
Andradina	US\$ 5,8 milhões
Guararapes	US\$ 2,6 milhões

• Constatou-se que 37% das exportações brasileiras saíram pelo município de Dionísio Cerqueira, via Argentina, com destino ao Chile. Isto é, vão por rodovia em vez de via marítima.

2- TEC 0206 — miudezas de carnes

Município:

Araguaína US\$ 1,124 milhão

- Exportações oriundas de Araguaína saem por Paranaguá e não por Santos, quando o destino é Hong Kong.

3- TEC 0207 — carnes e miudezas de aves

Município:

Rio Verde US\$ 1,1 milhão

- Mercado com forte perspectiva de crescimento. Exportou pelos Portos de Antonina, Paranaguá e Itajaí .

4- TEC 0901 — café

Municípios:

Guaxupé US\$ 3,9 milhões

Varginha US\$ 29,0 milhões

Londrina US\$ 5,0 milhões

- Realizaram os valores citados em exportações pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

São Paulo US\$ 4,2 milhões

- Exportou o valor citado pelo Porto de Vitória.

Município:

Capelinha US\$ 0,6 milhão

- Realizou o total das exportações pelo Porto de Salvador, sendo que o município é equidistante em relação a São Paulo.

5- TEC 0902 - chá

Município:

Registro US\$ 561,0 mil

- Exporta por Uruguaiana para o Chile.

6- TEC 1005 - milho

Município:

São Paulo US\$ 141,3 milhões

- Exportou esse valor, correspondente a mais de 90% do total do município, utilizando o Porto de Paranaguá.

Municípios:

Camaçari US\$ 5,8 milhões

Barueri US\$ 10,2 milhões

- Exportações que só ocorreram em 2003, feitas pelo Porto de Paranaguá.

7- TEC 1007 — sorgo

Município:

São Paulo US\$ 3,7 milhões

- O município exporta o correspondente ao valor citado, via Porto de Paranaguá, para Itália e Holanda. Para esses mesmos países também exportou por Santos.

Município:

Vitória US\$ 9,6 milhões

- Vitória exportou por Paranaguá, para Alemanha e Espanha.

8- TEC 1201 — soja

Município:

São Paulo US\$ 244,2 milhões

- Exportou por Santarém, Vitória, Paranaguá e Rio Grande.

Município:

Goiatuba US\$ 85,8 milhões

- Exporta por Vitória (90%), Paranaguá (10%) e Santos (< 0,1%).

Município:

Cuiabá US\$ 17,4 milhões

- Exporta por Santos (60%), Paranaguá (21%) e São Francisco do Sul (19%).

Município:

Santo André US\$ 24,4 milhões

- Passou a utilizar Paranaguá em 2003, exportando para Espanha, Itália, Taiwan e Irã.

Município:

Cristalina US\$ 7,9 milhões

- Só exporta por Paranaguá.

Município:

Rondonópolis US\$ 3,6 milhões

- Exportou 65,4% por Manaus, 33,1% por Santos e 1,5% (US\$ 3,6 milhões) por Paranaguá.

Município:

Vitória US\$ 7,9 milhões

- Exportou esse valor por Paranaguá.

9- TEC 1507 — óleo de soja

Municípios:

São Paulo US\$ 245,7 milhões

Rondonópolis US\$ 22,6 milhões

Rancharia US\$ 19,1 milhões

Rio de Janeiro US\$ 12,7 milhões

Orlândia US\$ 7,3 milhões

Palmas US\$ 3,6 milhões

Santo André US\$ 3,4 milhões

Barra Bonita US\$ 2,8 milhões

Contagem US\$ 2,5 milhões

Barra do Piraí US\$ 2,2 milhões

- Por que não utilizam Santos para exportar?

10- TEC 1701 — açúcar

Municípios:

Iturama US\$ 3,4 milhões

Catanduva US\$ 3,4 milhões

Vitória US\$ 12,9 milhões

Paraguaçu Paulista US\$ 13,5 milhões

Olímpia US\$ 9,2 milhões

Goianésia US\$ 4,0 milhões

- Esses municípios utilizam também, ou principalmente, o Porto de Paranaguá para escoar a produção.

Município:

São Paulo US\$ 104,6 milhões

- Utiliza para exportar, além de Santos, Maceió, Recife e Paranaguá.

Município:

Rio de Janeiro US\$ 40,1 milhões

- Utiliza também os Portos de Paranaguá (US\$ 33,6 milhões) e Vitória (US\$ 6,5 milhões).

Município:

Jaú US\$ 8,1 milhões

- Exportou esse valor por Imbituba .

11- TEC 1704 — produtos de confeitaria

Município:

Lagoa da Prata US\$ 3,5 milhões

- Exporta 99,5% do total (o valor citado) pelo Porto do Rio de Janeiro, e o restante (0,5%) por Santos. O ponto é buscar o que sai pelo Rio de Janeiro.

12- TEC 2207 — álcool etílico não-desnaturado

Município:

Paraguaçu Paulista US\$ 2,9 milhões

- Exporta o valor supra pelo Porto de Paranaguá.

Município:

São Paulo US\$ 2,1 milhões

- Exporta pelo Porto do Rio de Janeiro.

13- TEC 2304 — tortas bagaços de soja

Município:

São Paulo US\$ 239,5 milhões

- São Paulo escoar a produção utilizando, além do Porto de Santos, Paranaguá (US\$ 180,0 milhões, 54,1%), Vitória (US\$ 28,5 milhões, 7,3%) e Rio Grande (US\$ 31,0 milhões, 7,9%).

Município:

Rondonópolis US\$ 34,1 milhões

- Exporta esse valor pelo Porto de Manaus (utilizar essa rota é uma tendência que parece irreversível).

Município:

Itumbiara US\$ 29,4 milhões

- Além de utilizar o Porto de Santos (58,9%), escoar também por Vitória (40%).

Município:

Cuiabá US\$ 10,2 milhões

- Santos é o porto principal, mas também utiliza Paranaguá para escoar 15,7%.

Município:

Uberlândia US\$ 7,0 milhões

- Além de Santos, utiliza os Portos de Vitória (US\$ 5,7 milhões) e Paranaguá (US\$ 1,3 milhão).

Município:

Rancharia US\$ 19,2 milhões

- Utiliza exclusivamente Paranaguá.

Município:

Orlândia US\$ 13,4 milhões

- Exporta 80% de suas cargas por Paranaguá.

Município:

Santo André US\$ 9,0 milhões

- Envia 56% das exportações por Paranaguá.

14- TEC 2818 — corindo artificial

Município:

São João da Boa Vista US\$ 0,6 milhão

- Apesar de exportar 93% de sua carga pelo Porto de Santos, o volume correspondente ao valor citado seguiu para a Argentina por rodovia através de Uruguaiana.

Município:

Poços de Caldas US\$ 0,7 milhão

- Escolheu valor citado por rodovia/Uruguaiana, para a Argentina. Exportações totais do município foram de US\$ 3,3 milhões, em 2003.

15- TEC 2915 — ácidos monocarboxílicos acíclicos saturados

Município:

Paulínia US\$ 1,1 milhão

- Exportou esse valor por rodovia/Uruguaiana, com destino à Argentina.

Município:

Pirapozinho US\$ 0,45 milhão

- Exporta também por Paranaguá (US\$ 303 mil) e por rodovia, através de Uruguaiana, para a Argentina (US\$ 156 mil).

16- TEC 2917 — ácidos carboxílicos

Município:

Paulínia US\$ 1,6 milhão

- Escoou esta parte da produção para a Argentina, por via terrestre, passando por Uruguaiana.

17- TEC 2918 — ácidos carboxílicos contendo funções oxigenadas

Município:

Santa Rosa do Viterbo US\$ 4,5 milhões

- Exportou 46% (US\$ 4,5 milhões) por rodovia, através de Uruguaiana, com destino à Argentina.

Município:

Uberlândia US\$ 0,8 milhão

- Utilizando rodovia, via Uruguaiana, com destino à Argentina.

18- TEC 2922 — compostos animados de funções oxigenadas

Municípios:

Laranjal Paulista US\$ 1,2 milhão

Valparaíso US\$ 2,1 milhões

- Ambos os municípios exportam para a Argentina, por rodovia/Uruguaiana.

19- TEC 3204 — matérias corantes orgânicas sintéticas

Município:

Suzano US\$ 1,4 milhão

- Exportou o correspondente a esse valor para a Argentina, por rodovia/Uruguaiana.

20- TEC 3701 — chapas e filmes planos fotográficos

Município:

São José dos Campos US\$ 4,0 milhões

- Para a Argentina, por rodovia/Uruguaiana.

21- TEC 3806 — colofônias, ácidos resiníferos e seus derivados

Município:

Itapeva US\$ 2,4 milhões

- Exporta praticamente toda a produção por Paranaguá (com US\$ 1,5 milhão) e por São Francisco do Sul (com US\$ 900 mil).

Município:

Avaré US\$ 0,8 milhão

- Exporta 55% das cargas por Paranaguá .

22- TEC 3808 — inseticidas

Municípios:

Paulínia US\$ 2,6 milhões

Guaratinguetá US\$ 2,5 milhões

Franco da Rocha US\$ 1,7 milhão

Campinas US\$ 1,0 milhão

• Esses municípios exportaram o correspondente a esses valores para a Argentina, por rodovia, através de Uruguaiana.

Município:

Mairink US\$ 1,6 milhão

• Escoa quase toda a produção, isto é, o valor acima, pelo Porto de Sepetiba.

23- TEC 3902 — polímeros de propileno ou outras olefinas, em formas primárias

Município:

Mauá US\$ 1,7 milhão

• Exporta o correspondente a esse valor para a Argentina, via rodovia/Uruguaiana.

24- TEC 3903 — polímeros de estireno em formas primárias

Município:

Guarujá US\$ 5,6 milhões

• Envia para a Argentina, por terra, via São Borja, o correspondente a US\$ 1,4 milhão e via Uruguaiana, US\$ 4,2 milhões.

25- TEC 4010 — correias transportadoras ou de transmissão

Municípios:

Jacareí US\$ 0,8 milhão

Jundiaí US\$ 0,8 milhão

• Ambos os municípios exportam esses valores para a Argentina, por terra, via Uruguaiana.

26- TEC 4011 — pneumáticos novos

Município:

Santo André US\$ 55,6 milhões

• Maior exportador brasileiro (US\$ 264,4 milhões) enviou para a Argentina, por rodovia, através de São Borja, US\$ 11,2 milhões e de Uruguaiana, US\$ 34,5 milhões. Para o Chile, por São Borja, US\$ 2,4 milhões e por Uruguaiana, US\$ 7,5 milhões.

Município:

Americana US\$ 11,2 milhões

• Exporta para o Chile (US\$ 10,3 milhões) e para a Argentina (US\$ 860 mil), por rodovia/Uruguaiana.

Município:

Campinas US\$ 1,3 milhão

- Para a Argentina, por rodovia/Uruguaiana.
27- TEC 4013 — câmaras-de-ar
Município:
Santo André US\$ 2,2 milhões
- Exportou para a Argentina, por rodovia, através de São Borja (US\$ 1,0 milhão) e de Uruguaiana (US\$ 1,2 milhão).
28- TEC 4104 — couros e peles curtidos
Município:
Presidente Prudente US\$ 27,3 milhões
- Exportou 95% das cargas por Paranaguá (US\$ 9,1 milhões), por Itajaí (US\$ 15,0 milhões) e por São Francisco do Sul (US\$ 3,2 milhões).
Município:
Lucélia US\$ 3,1 milhões
- Exportou 95% das cargas por Paranaguá (US\$ 2,0 milhões) e por Itajaí (US\$ 1,1 milhão).
Município:
Penápolis US\$ 2,9 milhões
- Exportou por Paranaguá (US\$ 400 mil), por Itajaí (US\$ 950 mil) e por São Francisco do Sul (US\$ 1,5 milhão).
29- TEC 4411 — painéis de telas de madeira ou de outras matérias lenhosas
Município:
São Paulo US\$ 29,0 milhões
- Utilizou o Porto de Santos para escoar 23% dos lotes (US\$ 9,4 milhões), mas utilizou, principalmente, Paranaguá (66% ou US\$ 26,5 milhões) e, também, Itajaí (US\$ 2,5 milhões).
Município:
Salto US\$ 7,4 milhões
- Utiliza Santos como o porto principal, mas também Rio de Janeiro (US\$ 3,0 milhões), Paranaguá (US\$ 3,5 milhões) e Itajaí (US\$ 900 mil).
30- TEC 4802 — papel e cartão para escrita
Municípios:
São Paulo US\$ 1,7 milhão
Mogi Guaçu US\$ 15,2 milhões
Suzano US\$ 3,9 milhões

• Esses municípios já utilizam o Porto de Santos como o principal, mas enviaram, por rodovia/Uruguaiana, respectivamente: US\$ 1,7 milhão para a Argentina; US\$ 11,8 milhões para a Argentina e US\$ 3,4 milhões para o Chile; e US\$ 2,3 milhões para a Argentina e US\$ 1,6 milhão para o Chile.

31- TEC 4810 — papel e cartão revestidos de caulim

Municípios:

Suzano US\$ 7,6 milhões

Limeira US\$ 6,0 milhões

• Esses municípios exportaram os valores discriminados, por rodovia/Uruguaiana, para a Argentina.

32- TEC 5902 — tecidos de algodão

Municípios:

Americana US\$ 2,8 milhões

Tatuí US\$ 1,2 milhão

• Ambos os municípios exportaram o correspondente a esses valores para a Argentina, por rodovia/Uruguaiana.

33- TEC 6403 — calçados com solas de borracha

Município:

Franca US\$ 19,0 milhões

• Exportou pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 17,0 milhões) e por Rio Grande (US\$ 2,0 milhões).

34- TEC 6902 — tijolos, placas, ladrilhos e peças cerâmicas

Município:

Contagem US\$ 1,9 milhão

• Utiliza os Portos do Rio de Janeiro e de Santos como as principais vias para escoar a produção, porém, exportou o valor citado para a Argentina, por rodovia/Uruguaiana.

35- TEC 7202 — ferroligas

Município:

São Paulo US\$ 21,1 milhões

• Exportou esse valor pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

Barbacena US\$ 8,3 milhões

• Escoa US\$ 6,8 milhões pelo Porto de Vitória e US\$ 1,5 milhão pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

Várzea da Palma US\$ 11,3 milhões

- Escoa pelo Porto de Santos apenas US\$ 100 mil, o restante (US\$ 11,3 milhões) sai pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

Pirapora (MG) US\$ 12,0 milhões

- Também utiliza Santos para poucas cargas (US\$ 150 mil), exporta o valor citado pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

Ouro Preto US\$ 17,4 milhões

- Exporta a maioria de suas cargas pelos Portos de Vitória (US\$ 12,2 milhões) e do Rio de Janeiro (US\$ 5,2 milhões).

Município:

Nova Era US\$ 15,5 milhões

- Exporta por três portos: Santos (US\$ 4,2 milhões), Vitória (US\$ 8,4 milhões) e Rio de Janeiro (US\$ 7,1 milhões).

Município:

São João del-Rei US\$ 22,4 milhões

- Dos US\$ 23,0 milhões que exporta, o correspondente ao valor citado sai pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

Araxá US\$ 173,7 milhões

- Já envia o correspondente a US\$ 58,0 milhões por Santos, mas utiliza, principalmente, o Rio de Janeiro (valor acima).

36- TEC 7601 — alumínio em suas formas brutas

Município:

Pindamonhangaba US\$ 4,0 milhões

- Exportou o correspondente ao valor supracitado pelo Porto do Rio de Janeiro

Município:

Ouro Preto US\$ 7,2 milhões

- Estrutura de exportação: US\$ 1,0 milhão por São Francisco do Sul, US\$ 2,7 milhões por Salvador, US\$ 3,5 milhões pelo Rio de Janeiro e os US\$ 7,0 milhões restantes por Santos.

37- TEC 8408 — motores de pistão, de ignição por compressão (motores diesel ou semidiesel)

Município:

São Bernardo do Campo US\$ 15,7 milhões

- Há casos (13% das exportações do município, US\$ 15,7 milhões) em que a exportação se dá por São Borja e Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, basicamente com destino à Argentina.

Município:

Guarulhos US\$ 2,7 milhões

- Guarulhos também apresenta exportações por vias terrestres, através de Uruguaiana (US\$ 2,7 milhões), Chuí e Corumbá, sendo os valores pouco significativos no caso dos dois últimos municípios.

38- TEC 8409 — partes de motores a pistão

Município:

Betim US\$ 43,6 milhões

- O município de Betim, responsável por 6,6% das exportações nacionais (US\$ 45 milhões), exporta basicamente pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 43,6 milhões).

Município:

São José dos Campos US\$ 7,0 milhões

- Totaliza US\$ 32 milhões — 4,7% das exportações nacionais do produto em 2003 — com a diferença de que US\$ 7 milhões foram exportados por São Borja para a Argentina.

Município:

Campinas US\$ 7,7 milhões

- Suas exportações saem basicamente pelo Porto de Santos e aeroportos da região, havendo também fluxo de mercadorias, no valor de US\$ 7,7 milhões, exportadas por rodovias do Sul do país (São Borja, Chuí, Santana do Livramento, Uruguaiana e Foz do Iguaçu).

39- TEC 8413 — bombas

Município:

São Bernardo do Campo US\$ 3,0 milhões

- Há registro de exportação expressiva (US\$ 3 milhões) por Niterói, com destino às Bahamas.

40- TEC 8414 — bombas de ar ou a vácuo

Município:

São Carlos US\$ 9,9 milhões

- Carga por rodovias para o sul do país, principalmente por Uruguaiana — US\$ 9,9 milhões.

Município:

São Paulo US\$ 2,6 milhões

- São Paulo (US\$ 13 milhões, com US\$ 2,6 milhões por rodovias do sul do país).

41- TEC 8415 — ar-condicionado

Município:

São José dos Campos US\$ 0,4 milhão

- Houve fluxo de exportação expressiva em 2003 para a Argentina por meio da cidade de Uruguaiana, no valor de US\$ 415 mil.

42- TEC 8421 — centrifugadores

Município:

São Caetano do Sul US\$ 2,9 milhões

- Escoou quase toda sua produção de 2003 por São Borja, com destino à Argentina. Essa tendência também foi verificada em 2002, porém, com menor intensidade.

Município:

Piracicaba US\$ 1,1 milhão

- Do total de embarques, 43% (US\$ 1,1 milhão) vão por Uruguaiana com destino à Argentina pelo modal rodoviário.

43- TEC 8432 — máquinas e aparelhos agrícolas

Município:

Matão US\$ 3,6 milhões

- Com 46% das exportações nacionais do produto (o que corresponde a US\$ 31 milhões), exporta basicamente pelo Porto de Santos (51%). Entretanto, 17,4% da carga (US\$ 3,6 milhões) são destinados ao Uruguai, Argentina, Peru e Chile por rodovias do sul do país (Jaguarão, Santana do Livramento e Uruguaiana).

44- TEC 8467 — ferramentas pneumáticas

Município:

Campinas US\$ 3,6 milhões

- Há cargas destinadas ao Chile, à Argentina e ao Uruguai, escoadas por rodovias no sul do país, e que podem ser atraídas pelo Porto de Santos. Seu valor aproximado é de US\$ 3,6 milhões, 19% das exportações do município.

Município:

São Paulo US\$ 2,7 milhões

- Quinze por cento das exportações (US\$ 2,7 milhões) saem por rodovias no sul do país com destino ao Chile, à Argentina e ao Uruguai.

45- TEC 8482 — rolamentos

Municípios:

São Paulo US\$ 2,6 milhões

Sorocaba US\$ 1,6 milhão

Cajamar US\$ 3,1 milhões

- A principal via de escoamento desse produto é o Porto de Santos, notadamente no caso dos dois primeiros municípios. Há cargas exportadas por rodovia para o Chile, Uruguai e Argentina, originárias dos três municípios, totalizando algo em torno de US\$ 7,3 milhões.

46- TEC 8504 — transformadores

Município:

Contagem US\$ 2,9 milhões

- Sendo US\$ 1,4 milhão do Porto do Rio de Janeiro, US\$ 1,2 milhão do Porto de Sepetiba e US\$ 0,3 milhão via terrestre, por Uruguiana com destino à Argentina.

47- TEC 8506 — pilhas e baterias

Município:

São José dos Campos US\$ 1,8 milhão

- O valor citado (17% em valor da carga exportada) sai por meio de rodovias do sul do país com destino à Argentina, ao Uruguai e ao Chile.

48- TEC 8535 — aparelhos de interrupção

Municípios:

Tatuí US\$ 0,7 milhão

São Paulo US\$ 0,3 milhão

- Carga no valor de aproximadamente US\$ 1 milhão, que poderia ser captada junto a São Paulo (US\$ 300 mil) e Tatuí (US\$ 656 mil) exportada por rodovias pelo sul do país com destino ao Uruguai, ao Chile e à Argentina.

49- TEC 8544 — fios, cabos e outros condutores

Municípios:

São Caetano do Sul US\$ 7,4 milhões

Americana US\$ 2,0 milhões

Santo André US\$ 1,8 milhão

Sorocaba US\$ 1,7 milhão

São Paulo US\$ 1,1 milhão

- Merece destaque uma estratégia específica de atração, para o Porto de Santos, das cargas desses produtos atualmente exportados ao Uruguai, à Argentina e ao Chile, por meio rodoviário, pelo sul do país.

50- TEC 8701 — tratores

Município:

São Bernardo do Campo US\$ 20,0 milhões

- Para Chile e Argentina via modal rodoviário, por Uruguaiana.

Município:

Moji das Cruzes US\$ 16,0 milhões

- Para Argentina, Uruguai e Chile, via modal rodoviário, por Uruguaiana e Santana do Livramento.

Município:

Resende US\$ 2,4 milhões

- Por Uruguaiana com destino ao Chile, ao Equador e ao Peru.

Município:

São Paulo US\$ 5,4 milhões

- Pelo Porto de Itajaí, para a Venezuela.

51- TEC 8703 — automóveis

Município:

São Bernardo do Campo US\$ 1,9 milhão

- Há escoamento de cargas pelo modal rodoviário, via Chuí e Uruguaiana, com destino ao Uruguai e ao Chile (e subsidiariamente à Argentina).

Município:

Betim US\$ 117,0 milhões

- O município de Betim, com exportações totais, em 2003, no valor de US\$ 154 milhões, escoas suas cargas, em 66% dos casos, pelo Porto do Rio de Janeiro, e teoricamente seria possível atrair esse volume para o Porto de Santos.

Município:

Indaiatuba US\$ 18,0 milhões

- Exportados pelo modal rodoviário, com destino à Argentina, por São Borja e Uruguaiana.

Município:

São José dos Pinhais (PR) US\$ 28,0 milhões

- Com exportações no valor de US\$ 47 milhões em 2003, utiliza-se principalmente do modal rodoviário para escoar sua produção (60%). Essa carga segue via Chuí com destino ao Uruguai (US\$ 1 milhão) e via Foz do Iguaçu com

destino à Argentina (US\$ 10 milhões) e ao Chile (US\$ 17 milhões), e poderia, teoricamente, ser absorvida pelo Porto de Santos.

Município:

Juiz de Fora US\$ 7,7 milhões

• Com exportações totais no valor de US\$ 128 milhões em 2003, 94% da carga são exportados pelo Porto do Rio de Janeiro com destino aos Estados Unidos. Essa montadora utiliza, entretanto, o Porto de Santos para exportar para a Argentina, Bolívia, Chile, México e Uruguai, e não o Porto do Rio de Janeiro, mais próximo.

2.1.1.5 Exportações: análise dos produtos identificados

Produto: 0201 - carne bovina fresca ou refrigerada

A área de influência do Porto de Santos, para esse produto, abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Tocantins e Paraná, e, com pouca influência no Rio Grande do Sul e Espírito Santo. Com exceção de poucos registros do Rio de Janeiro, esse é o universo dos estados exportadores. A média das exportações entre 2000 e 2003 foi de US\$ 212,2 milhões, significando um crescimento de 77,7% no período. O volume médio transacionado foi de 78,1 mil toneladas, com um acréscimo de 133,9% entre 2000 e 2003. O Porto de Santos já é a principal via de escoamento do produto, com participação, em 2003, de 54% do mercado, em termos de valor monetário. Em seguida vem Dionísio Cerqueira, com 37,2%, como sua concorrente mais direta.

A estratégia comercial para esse produto centra-se na busca do mercado de Dionísio Cerqueira, único porto seco do Mercosul, localizado em Santa Catarina, na divisa com Paraná (município de Barracão) e Argentina (município de Bernardo de Irogoyen). Dionísio Cerqueira possui a única passagem terrestre de Santa Catarina para o Mercosul e seu porto seco é a principal rota interoceânica entre as grandes metrópoles do Mercado Comum. Toda a carga que sai de Dionísio Cerqueira destina-se ao Chile, onde ganha o Oceano Pacífico.

A saída do produto por Dionísio Cerqueira cresceu 60% de 2002 para 2003, e já responde por mais de 50%, em termos de peso (cerca de 60 mil toneladas). Os principais municípios que exportam através desse porto seco são: Lins, com 32,1 mil toneladas (US\$ 58,6 milhões); Goiânia, 7,9 mil toneladas (US\$ 14,5 milhões); Barretos, 5,6 mil (US\$ 10,0 milhões); Barra do Garças, 4,7 mil (US\$ 7,6 milhões); Senador Canedo, 3,7 mil (US\$ 6,3 milhões); Andradina, com 3,0 mil (US\$ 5,8 milhões); e Guararapes, 1,4 mil toneladas (2,6 milhões). Trata-se, portanto, de um mercado potencial superior a US\$ 105 milhões.

Produto: 0202 - carne bovina congelada

A área de abrangência do Porto de Santos engloba os Estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Rondônia e, com pouca influência, Espírito Santo e Rio Grande do Sul. O Porto de Santos recebe o produto de todos os estados exportadores. O valor médio das exportações, entre 2000 e 2003, foi de US\$ 338,1 milhões, com um acréscimo de 23,9%, no período. O volume médio transacionado foi de 178,1 mil toneladas.

O Porto de Santos foi responsável, em 2003, por 81,5% do valor exportado e, em seguida, vem o Porto de Itajaí, com apenas 6,8%. Uma observação relevante é a de que o Porto de Santos conquistou mercado de 2002 para 2003. Dessa forma, Santos obteve 73,1% do valor exportado em 2002 e Itajaí, 12,8%. A análise dos dados não mostra nenhuma discrepância que possa ensejar uma estratégia comercial dirigida para esse produto. Consta-se que o Porto de Itajaí recebe cargas muito pontuais de municípios que utilizam o Porto de Santos como principal via de exportação, a saber: do Estado de São Paulo (Andradina, Barretos, Bauru, Guararapes, Jandira e Lins); do Estado de Mato Grosso (Barra do Garças, Paranatinga, Tangará da Serra e Várzea Grande); do Estado de Goiás (Goiânia, Mozarlândia, e Senador Canedo); do Mato Grosso do Sul (Campo Grande); do Paraná (Paranavaí); de Santa Catarina (Rio do Sul); do Rio Grande do Sul (Bagé); e de Rondônia (Vilhena).

Produto: 0205 - carne equina fresca, refrigerada ou congelada. Produto cuja exportação é restrita a poucos municípios, com variadas rotas de escoamento. A área de influência do Porto de Santos está limitada ao município de Araguari. O valor médio das exportações no período 2000-2003 foi de US\$ 20,7 milhões, com pouca variação. O peso médio foi de 14,9 mil toneladas.

Da análise dos dados, depreende-se que é difícil traçar uma estratégia comercial específica para esse produto. São poucos os municípios produtores, os quais operam com variados portos, de modo geral próximos ao município. Dessa forma, à exceção de Araguari, que exporta por Santos, verifica-se que Apucarana concentra suas exportações pelos Portos de Paranaguá e Itajaí, enquanto Pelotas e São Gabriel exportam pelo Porto de Rio Grande.

O *ranking* dos portos, por valor, para 2003, mostra que o maior exportador é Rio Grande, com 29,9%, seguido de Itajaí (27,3%), Santos (16,8%), Paranaguá (13,1%) e do Aeroporto de São Paulo, com 8,8% do valor das exportações. Observa-se forte modificação do *ranking* entre 2002 e 2003. Itajaí conquistou mercado e passou do quinto (11,4%) em 2002 para o segundo lugar em 2003, devido, exclusivamente, ao aumento das exportações do município de Apucarana, no mesmo período, para Itália, Japão e Holanda.

Produto: 0206 - miudezas comestíveis de bovinos, suínos, caprinos etc.

A área de influência do Porto de Santos compreende os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Rondônia e alguns embarques oriundos do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O valor médio anual das exportações no período 2000-2003 foi de US\$ 27,0 milhões, com pouca variação ao longo do tempo. O peso médio foi de 32,9 mil toneladas, no mesmo período.

O *ranking* dos portos mostra um crescimento das exportações desse produto, via Porto de Santos, de 24,8% entre 2002 e 2003. Santos é o maior centro exportador, com 60,4% do valor total, em 2003. Itajaí, em 2003, passou a ser o segundo porto de escoamento do produto, com 17,6%, o mesmo percentual de 2002, onde, porém, era o terceiro colocado. O Porto de Paranaguá perdeu espaço, nesse período, reduzindo

sua participação de 22,1% (2002) para, somente, 8,5% (2003), passando a ocupar a terceira posição.

Os dados mostram que o Porto de Santos ampliou sua participação ocupando espaço antes pertencente a Paranaguá. Depreende-se também que as exportações por Paranaguá, em 2002, foram fortemente influenciadas por um lote oriundo do município de Redenção, no valor de US\$ 2,62 milhões em 2002, o que não se repetiu em 2003. Nesse ano não houve nenhuma exportação originada do Estado do Pará. A observação mais relevante, em termos de estratégia comercial, diz respeito às exportações originárias de Araguaína, que se destinam a Hong Kong e saem pelo Porto de Paranaguá, no valor de US\$ 1,124 milhão (2003): em princípio, estas poderiam sair por Santos.

Produto 0207 - carnes e miudezas, comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas, de aves.

O porto paulista tem participação absolutamente marginal como via de escoamento desse importante produto da pauta de exportações. O Brasil, em 2003, exportou US\$ 1,154 bilhão em frangos. A produção e as exportações estão concentradas na região Sul do país.

A razão da inclusão desse produto nesta análise se deve aos investimentos em curso no município de Rio Verde, que exportou, no ano de 2003, US\$ 1,1 milhão em aves. Esse município não enviou nenhuma carga por Santos, só pelos portos do sul do Brasil. Trata-se de um projeto integrado de produção de soja e frango para exportação, com grande potencial de crescimento.

Devido ao grande número de granjas já existentes no sul do Brasil, observa-se tendência de migração de projetos avícolas para a região Centro-Oeste. A perspectiva é que as exportações de frango originárias de Rio Verde cresçam fortemente nos próximos anos, o que merece acompanhamento com vistas à conquista de novos mercados pelo Porto de Santos.

Produto: 0402 - leite e creme de leite concentrados

A área de abrangência do Porto de Santos relativamente a este produto restringe-se aos Estados de São Paulo e Goiás. Eventualmente, há lotes oriundos de Bahia (2002) e Alagoas (2003). O valor médio das exportações para o período 2000-2003 foi de US\$ 15,7 milhões a.a., apresentando um acentuado crescimento de 491,7%, ao longo do período. O peso médio foi de 20,1 mil toneladas.

Analisando-se o *ranking* dos principais portos exportadores, constata-se que Santos é a principal via de escoamento do produto, com 65,4% do mercado e crescimento de 14,5% em 2003, em relação ao ano anterior. O Porto do Rio de Janeiro é o segundo colocado, porém com acentuada queda entre 2002 e 2003, passando de 31,4% para 15,3%.

A interpretação dos dados mostra que o município de Araraquara foi responsável por 50,1% (2002) e 57,7% (2003) do total das exportações brasileiras, em valor. Praticamente, o município só utiliza o Porto de Santos para escoar a produção. Os dados também revelam ser muito difícil traçar uma estratégia comercial para esse produto, uma vez que não há nenhuma discrepância. Isto é, os municípios do Estado

de São Paulo já exportam por Santos, enquanto Carazinho, outro importante município exportador, escoia sua produção por Itajaí e Rio Grande, e Itaperuna envia a sua pelo Porto do Rio de Janeiro etc. Os municípios exportam pela via mais próxima, o que dificulta a conquista de novos mercados pelo porto paulista.

Produto: 0901 - café, torrado ou descafeinado

A abrangência do Porto de Santos quanto a esse importante produto da pauta de exportações brasileira se estende aos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina, Goiás e Rondônia. O valor médio das exportações para o período 2000-2003 foi de US\$ 1,097 bilhão, com pico no ano de 2000 (US\$ 1,342 bilhão). O peso médio exportado foi de 1,0 milhão de toneladas.

Ao contrário do que ocorre com outros produtos, esse é um que se mostra bastante consolidado, dada a pouca variação no *ranking* das principais vias de exportação. O Porto de Santos é o maior centro de exportação de café do Brasil, tendo conquistado 54,3% e 58,1%, respectivamente, para os anos de 2002 e 2003 (em termos de valor monetário). Na segunda posição vem o Porto de Vitória (25,4% e 22,5%, respectivamente), seguido pelo Porto do Rio de Janeiro, com 18,6% e 16,1%. Percebe-se que os 4 pontos percentuais (p.p.) conquistados por Santos de 2002 para 2003 foram, exatamente, dos Portos de Vitória e do Rio de Janeiro.

Outra característica desse produto é que suas exportações são, de modo geral, organizadas por *trading companies*, que mantêm estratégias específicas de logística. Dessa forma, apenas 13 municípios respondem por 78,1% do valor das exportações (2003), a saber: Vitória (US\$ 175,0 milhões); Varginha (US\$ 164,6 milhões); Guaxupé (US\$ 100,7 milhões); Santos (US\$ 77,1 milhões); Espírito Santo do Pinhal (US\$ 54,0 milhões); Araguari (US\$ 50,0 milhões); Manhuaçu (US\$ 44,6 milhões); Vila Velha (US\$ 42,7 milhões); Colatina (US\$ 31,4 milhões); Londrina (US\$ 30,6 milhões); Matipó (30,0 milhões); Piumhi (US\$ 29,7 milhões); e Ouro Fino (US\$ 26,7 milhões).

A análise dos dados permite, por um lado, constatar que persiste a lógica de exportar pelo porto mais próximo do município e, por outro, identificar possíveis novas cargas para o Porto de Santos. Varginha que, por sua localização geográfica, tem o Porto de Santos como o principal, pode ser alvo de política comercial dirigida, uma vez que o município exportou pelo Porto do Rio de Janeiro US\$ 29,0 milhões (2003). Esse valor corresponde a 17,6% do total da produção exportada pelo município para 16 diferentes países, notadamente europeus, e também para os Estados Unidos. Londrina, forte usuária do Porto de Santos, exportou em 2003 US\$ 5,0 milhões pelo Porto do Rio de Janeiro, para 14 países, quase todos europeus. O município de São Paulo enviou, para 18 países, US\$ 4,2 milhões em café, através do Porto de Vitória. O município de Guaxupé já utiliza o Porto de Santos como principal via para escoar a produção. Porém, como embarcou pelo Rio de Janeiro US\$ 3,9 milhões (3,9% do total do município, em 2003, deve ser alvo de política comercial específica, com vistas à obtenção de suas cargas. Existe, ainda, mercado potencial no município de Capelinha, que vem exportando exclusivamente pelo Porto de Salvador, embora esteja equidistante do município em relação a Santos. É um mercado relativamente restrito, de US\$ 642,2 mil.

Produto: 0902 - chá, mesmo aromatizado

A área de influência do porto paulista relativamente a esse produto inclui os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Goiás e, com menor expressão, Rio de Janeiro e Espírito Santo. O valor médio das exportações para os anos sob análise (2000-2003) foi de US\$ 6,0 milhões, com queda de 13% ao longo do período. O volume médio exportado foi de 4,0 toneladas por ano.

O *ranking* das vias de exportação do produto mostra que Santos já é, de longe, o maior porto exportador, com 80,3% em 2002 e 82,7% em 2003 (em valor). Na segunda colocação aparece o município de Uruguaiana, que escoia o chá por rodovia até o Chile (13,6% em 2002 e 10,9% em 2003).

Os dados mostram que somente três municípios, Curitiba, Pariqueraçu e Registro, exportam por Uruguaiana, com destino ao Chile. Desses, apenas Registro apresenta valores (US\$ 561,0 mil, em 2003) com magnitude para ensejar uma estratégia comercial dirigida. Observa-se também que a logística utilizada por Registro é a de exportar via Santos para outros continentes, e, por rodovia, para países sul-americanos (Chile, Uruguai e Bolívia).

Produto: 0904 - pimentas e pimentões

A abrangência do Porto de Santos quanto a esse produto se limita aos Estados do Paraná, São Paulo e, com influência bastante restrita, ao Espírito Santo. O valor médio anual das exportações foi de US\$ 63,8 milhões, com redução de 30,3% ao longo do período 2000-2003. O peso médio movimentado foi de 30,9 mil toneladas anuais, com crescimento de 33,6%, no período, mostrando que o produto vem perdendo preço no mercado internacional.

O *ranking* não mostra alteração nas posições dos portos entre 2002 e 2003. Assim, o Porto de Belém é o maior centro exportador do produto, com 54,5% (2002) e 48,3% (2003). Na segunda posição aparece o Porto de Santos com 30,0% e 32,8%, respectivamente. Bem atrás, vem o Porto de Vitória, com 6,1% (2002) e 7,6% (2003).

Trata-se de produto regionalizado, onde oito municípios, de quatro estados, são responsáveis por 93,6% das exportações, a saber: Pará (Ananindeua, Belém, Castanhal e Tomé-Açu), com US\$ 20,0 milhões; Minas Gerais (Brasilândia de Minas), com US\$ 15,4 milhões; São Paulo (Itapira e São Paulo), com US\$ 10,3 milhões; e Espírito Santo (Serra), com US\$ 3,8 milhões.

Os dados mostram que a comercialização, a exemplo do que ocorre com outros produtos, se dá pelo porto mais próximo do município. Dois casos fogem à regra: Brasilândia de Minas realiza 95,4% pelo Porto de Santos e Itapira exporta apenas 9,8% (em valor) por Santos. Pelo Porto de Vitória, Itapira exporta 4,0%; por Pecém, 2,2%; e 84,0% das exportações (US\$ 7,7 milhões) saem pelo Porto de Belém. É esse montante de carga que deve ser conquistado.

Produto: 1005 - milho

O Porto de Santos abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais e, com menor influência, Rio Grande do Sul, Paraná, Goiás e Pernambuco. O valor médio anual das exportações (2000-2003) foi de US\$ 245,2 milhões. Em 2003 o valor chegou a

US\$ 321,6 milhões, mostrando forte tendência de crescimento. Essa observação é confirmada pelos dados de volume (peso) para o mesmo período: média anual de 1,8 milhão de toneladas e 3,1 milhões de toneladas, em 2003.

O *ranking* mostra que o Porto de Santos tem pouca participação no movimento de exportação do produto. Seu principal porto de escoamento é Paranaguá (78,2% em 2002 e 71,2% em 2003). O Porto de São Francisco do Sul aparece na segunda posição, com forte crescimento de 2002 para 2003: passou de 3,1% para 21,5% do total das exportações de milho. Para o ano de 2002, o Porto de Santos nem mesmo se inclui entre os cinco maiores centros de exportação, e, em 2003, aparece em quarto lugar (2,1%), precedido pelo Porto de Rio Grande, com 2,4%.

Outra observação relevante é que as exportações de milho estão muito concentradas do ponto de vista espacial. Apenas dois municípios, Paranaguá e São Paulo, são responsáveis por cerca de 70% dos valores transacionados. Trata-se de grandes *trading companies*. No caso de Paranaguá, as exportações ocorrem exclusivamente pelos Portos de Paranaguá e São Francisco do Sul. Já no caso de São Paulo, 96,3% (2003) do milho embarcado saíram por Paranaguá, representando um mercado de US\$ 141,3 milhões e apenas 3,6% (2003) saíram por Santos.

Os dados também mostram que esse é um mercado não-consolidado, haja vista que, dentre os maiores municípios exportadores, só quatro deles transacionaram no ano de 2003, a saber: Barueri (US\$ 10,2 milhões); Rio Grande (US\$ 7,5 milhões); Rondonópolis (US\$ 6,3 milhões); e Camaçari (US\$ 5,8 milhões). Rondonópolis comercializou pelo Porto de Manaus, Rio Grande pelo porto homônimo e Camaçari e Barueri utilizaram o Porto de Paranaguá. Há que verificar se esse fato é uma nova tendência ou se se trata de exportações pontuais.

Todas essas informações permitem identificar enormes oportunidades para o Porto de Santos conquistar novos mercados de milho. A magnitude dos valores monetários e das quantidades (peso) transacionados confirma essa potencialidade.

Produto: 1007 - sorgo em grão

Trata-se de produto relativamente novo na pauta de exportações brasileira. É um mercado em plena formação, que apresentou crescimento exponencial no período analisado (2000-2003). Vale o esforço santista de acompanhar o seu comportamento para assegurar a participação significativa do porto nos futuros negócios.

Geograficamente, é possível identificar a área de influência do porto paulista nos Estados de São Paulo e Pernambuco. Este último com uma única movimentação em 2003, porém significativa: US\$ 1,7 milhão e 15,5 mil toneladas.

A média anual do valor das exportações foi de US\$ 5,9 milhões, porém, com enorme variância: US\$ 2,4 mil em 2000 e 23,5 milhões em 2003. Em termos de peso, observa-se o mesmo comportamento: média anual de 82,7 mil toneladas, sendo que em 2000 o movimento foi de 420 quilogramas e de 246,0 mil toneladas, em 2003.

O *ranking* mostra que Paranaguá é atualmente o maior porto de saída desse produto, com uma participação de 94,2% no ano de 2002 e 79,5% em 2003. Em 2002 foram utilizadas apenas três vias de exportação: Paranaguá e os aeroportos de

São Paulo (3,3%) e Campinas (2,3%). O quadro foi bruscamente alterado em 2003, com Paranaguá e o Porto de Santos assumindo a segunda posição, com 20,0%. De modo que Santos parece ter consolidado sua entrada nesse novo mercado.

Há que se manter atento ao comportamento desse mercado, buscando seus novos entrantes. Porém, algumas estratégias comerciais já podem ser delineadas, a saber: o município de São Paulo exportou, em 2003, US\$ 9,563 milhões, saindo cargas equivalentes a US\$ 3,046 milhões pelo Porto de Santos para Espanha, Itália e Holanda; e US\$ 3,668 milhões pelo Porto de Paranaguá para Itália e Holanda. O restante, duas pequenas exportações, no valor de US\$ 21,2 mil e US\$ 13,4 mil, para a Bolívia, saíram, respectivamente, pelo aeroporto de São Paulo e por Corumbá, por via férrea. Já o município de Vitória exportou US\$ 9,563 milhões, utilizando o Porto de Paranaguá, para a Alemanha e a Espanha.

Produto: 1201 - soja, mesmo triturada

Quanto a esse significativo produto de exportação, o Porto de Santos abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, e, com menor influência, Mato Grosso, Santa Catarina, Rio de Janeiro e Bahia. O valor médio anual das exportações, para o período 2000-2003, foi de US\$ 2,264 bilhões, com crescimento de 35,4%. O volume médio anual transacionado foi de 11,4 milhões de toneladas, com crescimento de 21,1% no mesmo período. Significa que a *commodity* ganhou preço no mercado internacional, no período analisado.

O *ranking* dos principais portos mostra que Paranaguá foi o maior exportador, com 39,3% e 34,7%, respectivamente, em 2002 e 2003. Na segunda posição aparece o Porto de Santos, com 27,1% e 26,6%, no mesmo período. Em terceiro lugar vem o Porto de Rio Grande, que apresentou forte crescimento entre 2002 (10,7%) e 2003 (17,8%). O Porto de Vitória manteve o quarto lugar, sem alteração no período (7,5%). Apenas com relação ao quinto maior centro exportador, São Francisco do Sul, houve mudança significativa: com 7,0% em 2002, perdeu a posição para o Porto de Manaus, que conquistou 6,0% do mercado em 2003.

As exportações de soja são originárias de 143 municípios brasileiros. Porém, apenas 4,6% deles (sete municípios) concentram 70% do valor das exportações (2003): São Paulo, com US\$ 616,7 milhões; Paranaguá, com US\$ 376,9 milhões; Rio Grande, US\$ 300,7 milhões; Rondonópolis, com US\$ 240,4 milhões; Londrina, com US\$ 138,6 milhões; Goiatuba, com US\$ 86,6 milhões; e Itumbiara, com US\$ 78,9 milhões. Percebe-se que esse também é um mercado controlado por grandes *trading companies*.

A análise dos dados permite identificar sete municípios que ensejam estratégias comerciais específicas: São Paulo, Rondonópolis, Goiatuba, Cuiabá, Santo André, Vitória e Cristalina.

São Paulo, o maior exportador de soja do Brasil, utiliza cinco diferentes portos para escoar o produto: Santos é o maior, com 60,4% das exportações (valor) destinadas a países da Europa, à China, à Taiwan e ao Japão; Vitória, com 19,5%, exporta para a Europa, destacadamente a Alemanha; Paranaguá, com 12,9%, tem como clientes Europa, China, Taiwan e Irã; Santarém, que em 2002 utilizou o Porto de São Luís, participa com 6,3%, enviando para a Europa e Japão; e Rio Grande,

com apenas 0,9%, remeteu um lote para a Alemanha e outro para a China. A estratégia comercial consiste em entender a logística adotada e procurar conquistar os outros 39,6% da carga de soja negociada em São Paulo.

Com relação a Rondonópolis, as perspectivas comerciais de conquista de novos mercados são bem limitadas. Constata-se que 65,4% do valor das exportações saem por Manaus, que tende a crescer cada vez mais como canal de escoamento da safra de soja dessa região. O Porto de Santos está na segunda posição, exportando 33,1%. A possibilidade concreta de incrementar as exportações por Santos fica restrita ao mercado de Paranaguá, que detém apenas 1,5% do valor comercializado por aquele município.

Goiatuba é um mercado potencial muito interessante. Trata-se de mercado novo, pois em 2002 não houve exportações de soja originárias de Goiatuba. Há necessidade, portanto, da parte do Porto de Santos, de acompanhar o comportamento desse mercado, com vistas a conquistá-lo. O Porto de Vitória é, de longe, o maior canal exportador dessa *commodity*. Responde por 89,9% (US\$ 77,9 milhões), do total exportado, dali saindo cargas de soja para Finlândia, Holanda, Israel e Japão. Na segunda posição vem o Porto de Paranaguá, com 10,0% (US\$ 8,7 milhões) do mercado, exportando para Itália, Holanda, Taiwan, Irã e, principalmente, Israel e China. O Porto de Santos tem participação insignificante nesse mercado, com menos de 0,1%, um único lote para o Japão. Como a origem da mercadoria é o Estado de Goiás, é perfeitamente viável desenvolver uma estratégia de conquista dos mercados de Vitória e Paranaguá.

Cuiabá apresenta características interessantes para viabilizar uma estratégia comercial dirigida. O Porto de Santos já é o maior centro exportador, com 60% desse mercado (valor), cujos principais destinos são China, Espanha e Croácia. Em segundo lugar aparece o Porto de Paranaguá, com 21% do valor das exportações (US\$ 9,1 milhões), feitas principalmente para a China e a Espanha. Na terceira posição vem o Porto de São Francisco do Sul, com 19% (US\$ 8,3 milhões), porém, com embarques exclusivamente destinados à Noruega.

Santo André é um município exportador consolidado, que utiliza o Porto de Santos como principal via de embarque, destacadamente para a Holanda e o Reino Unido. Rio Grande é outro porto utilizado para escoar o produto (US\$ 5,3 milhões), sempre para o Marrocos e, em 2002, também para a China. Portanto, este é um mercado a ser atraído. Os dados também mostram que, só para o ano de 2003, Santo André utilizou os Portos de São Luís (US\$ 13,0 milhões), sempre com destino à França, e Paranaguá (US\$ 6,1 milhões), principalmente com destino à Espanha e à Itália. Portanto, as exportações via Paranaguá devem ser acompanhadas, de forma a não permitir perda de mercado.

Vitória é um município que deve ser igualmente acompanhado, pois apresentou variação radical entre 2002 e 2003. Em 2002, esse município exportou US\$ 73,0 milhões para a Alemanha e a Croácia, via Porto de Vitória, exclusivamente. Já em 2003, realizou todas as suas transações de exportação por meio do Porto de Paranaguá, totalizando US\$ 7,9 milhões, redução de 89,2% em relação ao ano anterior.

Cristalina também deve ser alvo de estreito acompanhamento, pois suas exportações cresceram 13 vezes entre 2002 e 2003 (US\$ 476,7 mil e US\$ 7,9 milhões, respectivamente). Utiliza exclusivamente o Porto de Paranaguá para escoar sua produção.

Produto: 1209 - sementes, frutos e esporos para semeadura

As regiões de origem desse produto estão restritas aos Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. É um produto que vem conquistando espaço na pauta de exportações. O valor médio anual comercializado, no período 2000-2003, foi de US\$ 19,4 milhões, com crescimento de 56,7%. A média de volume foi de 5,7 mil toneladas, no mesmo período, com crescimento de 23,5%.

O *ranking* sofreu muito pouca variação entre 2002 e 2003 — o Porto de Santos é, de longe, o maior centro exportador do produto, com 78,2% e 77,4%, respectivamente. Seus principais concorrentes são os aeroportos de São Paulo, Campinas e Porto Alegre (cargas para o Mercosul).

Os dados disponíveis demonstram ser difícil traçar uma estratégia comercial específica para esse produto. Constatou-se que os lotes de maior peso, em geral, saem por Santos, enquanto os de menor peso são exportados por via aérea.

Produto: 1302 - sucos e extratos vegetais

A abrangência do Porto de Santos relativamente a esse produto se restringe ao Estado de São Paulo e com pouca influência, aos de Santa Catarina e Rio de Janeiro. A média anual das exportações foi de US\$ 22,8 milhões, com crescimento de 42,5% no período 2000-2003. Já com relação ao volume transacionado, observa-se forte redução (43,5%), com média anual de 16,1 mil toneladas, para o mesmo período. Significa que esse produto vem conquistando preço no mercado internacional.

O *ranking* aponta o Porto de Santos como o principal centro exportador, com 57,7% (2002) e 69,3% (2003). O aeroporto de São Paulo, seu concorrente direto, permaneceu na segunda posição, com 17,4% (2002) e 9,5% (2003). Observa-se que o crescimento da participação do porto ocorreu sobre a do aeroporto. Três outras vias de exportação do produto são utilizadas, mas de maneira regionalizada: os Portos de Fortaleza, de Itajaí e de Uruguaiana, por rodovia.

Os dados mostram que apenas três municípios, todos localizados no Estado de São Paulo (Limeira, Itaquaquecetuba e São José dos Campos) respondem por 78,6% das exportações brasileiras. O município de Limeira responde, sozinho, por 67,3% desse total.

Com base nos dados, constatou-se não ser possível traçar uma estratégia comercial específica para esse produto. Os três municípios utilizam o Porto de Santos e os aeroportos de São Paulo e Campinas como vias de escoamento da produção. Não foi possível identificar uma correlação direta entre o peso da carga e o meio de transporte utilizado, tampouco entre o país de destino e o meio de transporte.

Produto: 1507 - óleo de soja

Este é um importante produto de exportação sobre o qual o Porto de Santos não exerce influência. Sua captação está limitada a poucas cargas oriundas de alguns municípios de São Paulo.

Trata-se de um produto que vem apresentando forte crescimento na pauta de exportações, tanto em valor, quanto em peso. O valor exportado em 2000 foi de US\$ 348,5 milhões e, em 2003, de US\$ 1,023 bilhão, com crescimento de 2,93 vezes. O volume transacionado duplicou no período — em 2003, chegou a 2,068 milhões de toneladas. É outra *commodity* que vem se valorizando no mercado internacional.

Não houve alteração, quanto ao *ranking*, no período analisado. Tanto em 2002 quanto em 2003, o Porto de Paranaguá lidera as exportações do produto com, aproximadamente, 55% do mercado. Na segunda posição está Porto de Rio Grande, com 21% do valor exportado, seguido de perto pelo Porto de São Francisco do Sul, com 19%.

Respondem por 76% do valor das exportações apenas seis municípios: São Paulo (com US\$ 245,7 milhões), São Francisco do Sul (com US\$ 197,4 milhões), Rio Grande (com US\$ 145,1 milhões), Araucária (com US\$ 66,9 milhões), Paranaguá (com US\$ 65,6 milhões) e Rondonópolis (com US\$ 57,0 milhões).

Constatou-se, ainda, que esse é um mercado controlado por grandes *trading companies*. Do ponto de vista da estratégia comercial, é possível identificar um enorme mercado potencial para o Porto de Santos. Vários municípios paulistas escoam a produção principalmente pelo Porto de Paranaguá, entre eles São Paulo, Rancharia, Orlandia, Santo André e Barra Bonita, com um mercado de US\$ 278,3 milhões. Outros municípios de estados vizinhos, os quais formam um interessante mercado, utilizam atualmente Paranaguá como principal porto. São eles: Rondonópolis (com US\$ 57,0 milhões), Rio de Janeiro (com US\$ 12,7 milhões), Palmas (com US\$ 3,6 milhões), Contagem (com US\$ 2,5 milhões) e Barra do Pirai (com US\$ 2,2 milhões).

Produto: 1602 - outras preparações e conservas de carnes

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto se restringe ao Estado de São Paulo. O valor médio das exportações, no período em análise, foi de US\$ 262,8 milhões, e o peso médio de 134,7 mil toneladas.

O *ranking* das vias de exportação mostra que Santos já consolidou sua posição como o maior porto exportador, com 70,6% em 2002 e 71,7%, em 2003. O Porto de Rio Grande, que em 2002 estava na segunda posição (10,2%), caiu para a terceira no ano seguinte (9,1%). Sua posição foi conquistada pelo Porto de Itajaí, que em 2002 respondeu por 6,2% do valor exportado (terceira posição), mas em 2003 cresceu para 9,2%. Mantiveram as mesmas posições os aeroportos de Campinas (5,4%) e de São Paulo (2,7%).

Pela interpretação dos dados pode-se afirmar que não é simples estabelecer uma política de atração de novas cargas. Trata-se, a exemplo de outros produtos, de um mercado regionalizado — os municípios utilizam os portos mais próximos como via

de escoamento de sua produção exportável. As cargas expedidas por aeroportos, as quais já se viabilizam por meio de uma modalidade de transporte mais onerosa, muito pouco provavelmente seriam exportadas via porto.

Além disso, 80,6% do valor das exportações (2003) estão concentrados em apenas cinco municípios: Lins, com US\$ 115,8 milhões; Andradina, com US\$ 37,1 milhões; Barretos, com US\$ 31,5 milhões; Itajaí, com US\$ 27,6 milhões; e Hulha Negra, com US\$ 24,5 milhões.

Produto: 1701 - açúcar

A área de influência do Porto de Santos para essa importante *commodity* de exportação abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rio de Janeiro e, com pouca influência, Espírito Santo. O valor médio das exportações para o período analisado 2000-2003 foi de US\$ 1,6 bilhão. O peso médio anual foi de 9,0 milhões de toneladas.

O *ranking* mostra que esse é um produto com mercado consolidado, isto é, não apresenta variação significativa dos centros de escoamento da produção no período 2002-2003. O Porto de Santos é a maior via de exportação, com 61%. Na segunda posição aparece o Porto de Paranaguá, com 15%, seguido pelo Porto de Maceió, com 12% do mercado. Em quarto lugar vem o Porto de Recife, com 5,5%, e o de Vitória, na quinta colocação, com 1,5%. É este também um mercado fortemente controlado por grandes *trading companies*.

Seis municípios são responsáveis por 61% do valor das exportações (2003), a saber: São Paulo (com US\$ 388,8 milhões), Jaú (US\$ 207,0 milhões), Rio de Janeiro (US\$ 197,3 milhões), Maceió (US\$ 121,5 milhões), Maringá (US\$ 95,2 milhões) e Guaíra (com US\$ 57,9 milhões).

Os dados disponíveis permitem ainda afirmar que se trata de um mercado regionalizado — de modo geral, os municípios utilizam os portos mais próximos para o escoamento da produção.

Em termos de estratégia comercial, nove municípios merecem análise mais detalhada. São Paulo (com US\$ 388,8 milhões), que utiliza o Porto de Santos para despachar 73,1% do valor das exportações, utiliza também outros portos: Maceió, US\$ 36,0 milhões (9,3%); Recife, US\$ 34,4 milhões (8,8%); e Paranaguá, US\$ 28,8 milhões (7,4%), entre outros.

O município de Jaú exportou em 2003 US\$ 207,0 milhões, 95% pelo Porto de Santos e 4% (US\$ 8,1 milhões) pelo Porto de Imbituba. Essa é a carga a ser conquistada.

Rio de Janeiro, com valor transacionado em 2003 de US\$ 197,3 milhões, utiliza o Porto de Santos como principal via de escoamento do produto, com 72,8%. Em segundo lugar vem o Porto de Paranaguá, com 17% (US\$ 33,6 milhões), o que constitui interessante mercado potencial. O Porto de Vitória é utilizado para enviar 3,3% da produção, ou seja, US\$ 6,5 milhões.

O município de Iturama exportou, em 2003, US\$ 31,5 milhões, 83,2% pelo Porto de Santos, ou seja, é um mercado cativo. A estratégia comercial é focada na

captura das cargas exportadas por meio do Porto de Paranaguá: US\$ 3,4 milhões, o que corresponde a 10,9%.

Catanduva já utiliza o Porto de Santos como principal via de escoamento da produção (80%, ou US\$ 13,7 milhões). O Porto de Paranaguá é o concorrente direto, com 20% (US\$ 3,4 milhões) do mercado, devendo, portanto, ser alvo de estratégia que possa levar à conquista desse mercado.

O município de Vitória também merece atenção: Paranaguá é o principal porto utilizado, com 52,3% (US\$ 12,9 milhões). Em seguida vem o próprio Porto de Vitória, com 25,8%. Por último, o Porto de Santos, com 21,9% do mercado. A estratégia deve centrar-se na tentativa de atrair as cargas que se dirigem a Paranaguá.

Paraguaçu Paulista também é um mercado potencial, podendo vir a ser promissor, uma vez que 60% (US\$ 13,5 milhões) da carga são exportados por Paranaguá. O Porto de Santos é utilizado para despachar apenas 39,5% (US\$ 8,9 milhões).

Olímpia apresenta situação semelhante. Expede a produção açucareira principalmente por Paranaguá (75,2% ou US\$ 9,2 milhões) e, em menor escala, por Santos, com 24,8%.

O município de Goianésia é também um vultoso mercado potencial: exporta via Santos 52,4% e 47,6% (US\$ 4,0 milhões) por Paranaguá.

Produto: 1704 - produtos de confeitaria (sem cacau, mas com chocolate)

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto abrange os Estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Goiás e, com pouca participação, Espírito Santo e Rio Grande do Sul. O valor médio das exportações, para os anos de 2000 a 2003, foi de US\$ 98,6 milhões, enquanto a média de peso dessas mercadorias foi de 85,8 mil toneladas. O valor exportado desse produto cresceu cerca de 20%, bem como o peso dos lotes exportados, que teve um crescimento de 34,9%.

O *ranking* nos mostra o Porto de Santos consolidado na primeira posição: 41,7% das exportações em 2002, e 49,8% em 2003. A segunda e a terceira posições também não se alteraram nesses dois anos: o Porto de Rio Grande exportou 14,3% em 2002, e aumentou um pouco para 17,6% no ano seguinte, enquanto a rodovia de Uruguaiana, utilizada para enviar 11,8% das exportações em 2002, passou a ter uma participação de 8,1% no ano de 2003.

Outra observação importante é que esse mercado sofreu concentração geográfica entre 2002 e 2003, em favor das regiões Sul/Sudeste: o Porto de Fortaleza, que em 2002 exportou 7,2% do total, não aparece no *ranking* em 2003, sendo substituído pelo de Itajaí, que nesse ano conquistou 6,2% do mercado.

Os dados também mostram que 66,9% das exportações estão circunscritos a sete municípios: Rio das Pedras, com US\$ 18,5 milhões; Rio Claro, com US\$ 13,5 milhões; Erechim, com US\$ 11,3 milhões; Lajeado, com US\$ 9,7 milhões, São Paulo, com US\$ 7,0 milhões; Guarulhos, com US\$ 5,9 milhões; e Arroio do Meio, com US\$ 4,8 milhões.

Foi possível identificar uma única perspectiva de estratégia comercial: o município de Lagoa da Prata, que em 2003 exportou US\$ 3,5 milhões, utilizou o Porto do Rio de Janeiro como principal via de escoamento (99,5% do total exportado). Apesar de ter sido o Porto de Santos utilizado em pequena escala, esse é um mercado que pode ser conquistado.

Produto: 1806 - chocolate e outras preparações alimentícias

Quanto a esse produto, o porto paulista abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Espírito Santo. O valor médio das exportações, para os anos de 2000 a 2003, foi de US\$ 73,5 milhões. Esse valor apresentou crescimento de 47,3% no período. O peso médio dessas exportações foi de 36,2 mil toneladas/ano.

Consolidado em primeiro lugar no *ranking*, o Porto de Santos ganhou mercado entre 2002 (52,2%) e 2003 (67,7%) em cima dos seus concorrentes diretos: Porto de Vitória, ocupando o segundo lugar nos dois anos, caiu de 10,6% (2002) para 7,7% (2003); Foz do Iguaçu/rodovia também apresentou queda, saindo de 9,4% em 2002 para 7% em 2003; outra via de escoamento que perdeu mercado foi a de Uruguaiana: saiu do terceiro lugar em 2002 (10,6%) para o quarto no ano seguinte (5,5%).

Os dados analisados mostraram que este é um mercado fortemente concentrado, com sete municípios detendo 88,5% dele: Poços de Caldas com US\$ 24,1 milhões; Caçapava com US\$ 21,9 milhões; Vila Velha com US\$ 16,2 milhões (esses três municípios respondem por 68,6% do valor total das exportações); Bragança Paulista US\$ 6,8 milhões; São Bernardo do Campo US\$ 3,9 milhões; Araras com US\$ 3,7 milhões; e Marília com US\$ 3,6 milhões.

À exceção do município de Vila Velha, os demais seis municípios utilizam, quase exclusivamente, o Porto de Santos para enviar suas cargas ao exterior. No caso de Vila Velha as exportações saem por três portos: Vitória, Rio de Janeiro e Santos. Em razão da sua localização geográfica, esse é um mercado no qual dificilmente Santos ampliará sua participação. Pelas características já assinaladas, esse produto não constitui um mercado que possa ser alvo de estratégia comercial.

Produto: 1905 - produtos de padaria e pastelaria

Os Estados de São Paulo, Goiás e Paraná compõem a área de origem desse produto. O valor médio exportado no período 2000-2003 foi de US\$ 35,1 milhões por ano, enquanto o peso médio anual foi de 28,7 mil toneladas.

O *ranking* desse produto não apresentou alterações significativas entre os anos de 2002 e 2003. O Porto de Santos está na liderança, com 66% do mercado. Seus concorrentes diretos são as rodovias Foz do Iguaçu com 13,5%, e Chuí com 5,5%.

O Estado de São Paulo é o grande exportador nacional desse produto. Quatro municípios respondem por 65,3% das exportações: Barueri com US\$ 11,9 milhões (31,1%); São Bernardo do Campo com US\$ 6,2 milhões (16,2%); Ribeirão Pires com US\$ 4,6 milhões (12,0%); e Jundiaí com US\$ 2,4 milhões (6%).

Esses municípios já utilizam o Porto de Santos como maior centro de exportação. De maneira que não é necessário traçar nenhuma estratégia comercial dirigida.

Produto: 2101 - extratos, essências e concentrados de café, chá e mate

A área de origem desse produto abrange os Estados de São Paulo, Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais e, com pouca influência, o Espírito Santo. O valor médio anual das exportações foi de US\$ 202,6 milhões, no período 2000-2003. O peso médio das exportações foi de 60,2 mil toneladas/ano.

O *ranking* não apresenta variação significativa no período analisado, mostrando que o Porto de Santos mantém consolidada sua posição de líder com 87% do mercado. Seu corrente mais próximo é o Porto de Vitória com apenas 6% do valor das exportações.

Observação interessante: respondem por 90,1% do valor exportado em 2003 apenas cinco municípios, a saber: Londrina US\$ 68,8 milhões; Araras US\$ 49,6 milhões; Cornélio Procópio US\$ 48,6 milhões; Catanduva US\$ 19,0 milhões; e Viana US\$ 13,3 milhões.

Também nesse caso os dados demonstram não ser possível criar nenhuma estratégia comercial dirigida: os quatro maiores municípios exportadores, dois deles no Estado de São Paulo e dois no Paraná, já utilizam o Porto de Santos como principal via de escoamento. Viana utiliza os portos mais próximos, isto é, Vitória e Rio de Janeiro.

Produto: 2103 - preparações para molhos e molhos preparados

Quanto a esse produto, a área de influência abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, e, com menor influência, Goiás. O valor anual médio exportado entre os anos de 2000 a 2003 foi de US\$ 8,1 milhões, significando queda de 35,4% nesse período. O peso exportado também sofreu acentuada queda: 48% no período, com uma média anual de 8,4 mil toneladas.

O *ranking* das vias de escoamento apresentou significativa mudança: em 2002, por via rodoviária, Foz do Iguaçu liderou as exportações com 29,5%, e Santos aparecia na segunda posição, com 26,1%, seguido de duas outras rodovias: Uruguaiana com 19% e Chuí, com 8,6%. No ano seguinte, Santos passou à primeira colocação, com 54,4%, deixando a rodovia de Foz do Iguaçu em segundo lugar com, 15,1%. As rodovias de Uruguaiana e Chuí perderam um pouco de participação, exportando, respectivamente, 13,6% e 5,7%.

Esse é um mercado concentrado, no qual apenas oito municípios produziram 76,5% do valor exportado em 2003. Brasilândia de Minas, sozinho, responde por cerca de 27% das exportações brasileiras do produto, e enviou ao exterior o equivalente a US\$ 1,7 milhão em 2003. Os outros principais municípios exportadores: São Paulo com US\$ 864 mil, Goiânia com US\$ 625 mil, São José do Rio Pardo com US\$ 464 mil, Foz do Iguaçu com US\$ 420 mil, Vinhedo com US\$ 239 mil, Osasco US\$ 230 mil e Ponta Porã com US\$ 222 mil.

Os municípios paulistas já utilizam o Porto de Santos como sua principal via de escoamento, com exceção de Osasco, que envia suas mercadorias por rodovias: Uruguaiana, Chuí e Foz do Iguaçu. Brasilândia de Minas também envia suas cargas para o exterior através do Porto de Santos. Goiânia, Foz do Iguaçu e Ponta Porã exportam por rodovias. Como as cargas que se destinam a países litorâneos, e saem

por rodovias, são de valores muito baixos, nenhuma estratégia comercial pode ser traçada para esse produto.

Produto: 2202 - água e outras bebidas não-alcoólicas

A área de influência do Porto de Santos, quanto a esse produto, restringe-se aos Estados de São Paulo e Goiás. Tanto o valor das exportações quanto o seu peso médio sofreram redução de 58% entre os anos de 2000 e 2003. O valor médio anual exportado no período foi de US\$ 14,7 milhões, ao passo que o peso médio anual foi de 55,9 mil toneladas.

Houve significativa alteração no *ranking* das vias de exportação, como mostram os dados: em 2002, a rodovia de Foz de Iguaçu era a líder, com 44,8% do mercado, seguida pelo Porto de Santos, com 17%. As rodovias de Jaguará e Guaíra exportavam, respectivamente, 11,3% e 7,4% do total. Em 2003, com a entrada do município de Trindade no mercado, o Porto de Santos passou a liderar as exportações, com 72,1%, seguido de longe pela rodovia de Foz de Iguaçu, agora com 17,6%. Guaíra também perdeu um pouco de mercado, exportando apenas 3% nesse ano.

O mercado exportador de água e outras bebidas não-alcoólicas é bastante concentrado. Os quatro maiores municípios exportadores representam 85,8% do volume exportado (US\$ 10,8 milhões em 2003): o município de Trindade exporta US\$ 5,6 milhões; Foz do Iguaçu US\$ 1,8 milhão; São Paulo US\$ 1,4 milhão; e Caçapava US\$ 535 mil.

É difícil traçar uma estratégia comercial para este produto, uma vez que os municípios escoam suas exportações pelas vias mais próximas de sua região. Entretanto, é importante atentar-se para as exportações de Trindade, já que elas representam um percentual significativo e é enviada ao exterior através do Porto de Santos.

Produto: 2207 - álcool etílico não-desnaturado (teor alcoólico superior a 80% vol.)

O único estado na área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto é São Paulo. O valor médio anual das exportações, no período 2000-2003, foi de US\$ 88,3 milhões, tendo crescido cerca de três vezes ao longo desses anos. A média anual do peso dos lotes exportados para esse mesmo período foi de US\$ 371,3 mil toneladas, apresentando crescimento de 160%.

No *ranking* dos principais portos exportadores, Santos é a principal via de escoamento do produto: sua participação foi de 54,7% em 2002, e 43,4% em 2003. O Porto de Maceió manteve a segunda posição, saindo de 18,9% em 2002, para 26,9% em 2003. O Porto de João Pessoa também ganhou mercado: em 2003, 22,7% das exportações brasileiras do produto saíram por esse porto, e em 2002, 14,5%. O Porto de Vitória detém a quarta posição, exportando 6,5% em 2002, e 3,7% em 2003.

Três municípios do Nordeste e três paulistas respondem por 86,1% das exportações do produto: Ribeirão Preto com US\$ 18,8 milhões; Jauá com US\$ 14,4 milhões; Pedras de Fogo com US\$ 14,4 milhões; União dos Palmares com US\$ 14 milhões; São Paulo com US\$ 13,1 milhões; e Maceió com US\$ 11,4 milhões.

Esses municípios utilizam os portos mais próximos de suas regiões para exportar a produção, exceto em dois casos: Paraguaçu Paulista exporta US\$ 2,9 milhões pelo Porto de Paranaguá, e o município de São Paulo, apesar de utilizar Santos como principal via de escoamento, recorre também ao Porto do Rio de Janeiro para enviar US\$ 2,1 milhões de mercadorias. Buscar essas cargas é uma estratégia que o Porto de Santos pode empreender para aumentar sua participação no mercado.

Produto: 2208 - álcool etílico não-desnaturado (teor alcoólico inferior a 80% vol.)

Além do Estado de São Paulo, outro que utiliza o Porto de Santos para exportar esse produto é o Espírito Santo, já que Vitória envia algumas cargas por Santos. O valor médio anual exportado foi de US\$ 12 milhões no período 2000-2003. Esse valor não se alterou significativamente entre esses anos, ao passo que o peso médio anual exportado sofreu queda de quase 31,8% nesse período, com uma média de 12,7 mil toneladas.

O *ranking* mostra alterações das posições, o que era de se esperar, já que os municípios paulistas aumentaram suas exportações. Como Santos é a principal via de escoamento de produtos das cidades paulistas, sua participação no mercado aumentou de 27,5% em 2002 para 52,0% em 2003. O Porto de Recife caiu da segunda posição em 2002 (23,5%) para a quinta em 2003, com apenas 4,1% do mercado. O Porto do Rio de Janeiro, que brigava pela terceira posição em 2002, com 10,4%, passou a ocupar o segundo lugar, com 11,2%. Foz do Iguaçu caiu do terceiro (10,5%) para o quarto lugar (5,6%). A rodovia de Uruguaiana, que detinha o quinto lugar em 2002, com 8,9%, caiu para o terceiro em 2003, com 8,5%.

Pela análise dos dados, conclui-se não ser possível traçar uma estratégia comercial bem definida, visto que os municípios exportadores já utilizam o porto mais próximo para escoar sua produção.

Produto: 2304 - (tortas bagaços) e outros resíduos sólidos da extração do óleo de soja

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto abrange os Estados de São Paulo, Goiás e Mato Grosso, e, com pouca influência, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Bahia. É um produto importante na pauta das exportações, chegando a uma cifra média de US\$ 2 bilhões, no período 2000-2003, com crescimento de 32,7%. O volume médio anual exportado, para o mesmo período, foi de 9,9 milhões de toneladas, apresentando crescimento de 23,2%.

A classificação dos portos onde mais embarcam o produto pouco se alterou de 2002 para 2003. O Porto de Paranaguá é a principal via de exportação brasileira (44,3% em 2002 e 48,9% em 2003). Santos detém a segunda posição (21,9% em 2002 e 21% em 2003), seguido do Porto de Rio Grande (14,5% em 2002 e 15,6% em 2003). O Porto de Vitória, que detinha a quarta posição em 2002 (com 7,1%), perde essa posição para o Porto de Ilhéus, que passa a ter 6,5% do mercado em 2003. O Porto de São Francisco do Sul também exporta uma parcela significativa do produto: 6,41% em 2002 e 5,8% em 2003.

Embora 86 municípios exportem o produto, o mercado se concentra principalmente em seis deles. Juntos, esses seis municípios detiveram 67,5% do

mercado em 2003: São Paulo com US\$ 391,9 milhões; Paranaguá com US\$ 372,1 milhões; Rio Grande com US\$ 253 milhões; Barreiras US\$ 130,9 milhões; São Francisco do Sul com US\$ 113,5 milhões; e Rondonópolis com US\$ 103,3 milhões.

Os municípios de Barreiras, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande utilizam os portos regionais mais próximos para escoar suas exportações. Entretanto, as cargas de São Paulo e Rondonópolis não saem exclusivamente por um único porto. São Paulo envia suas cargas principalmente por dois portos: Paranaguá, que recebe 54,1% delas (US\$ 180,0 milhões), e Santos, que recebe 39% (US\$ 153,0 milhões). O restante é despachado pelos portos de Vitória (US\$ 28,5 milhões) e Rio Grande (US\$ 31,0 milhões). O município de Rondonópolis também utiliza o Porto de Santos para exportar 67% da suas cargas (US\$ 69,3 milhões), porém, 33% delas saem pelo Porto de Manaus (US\$ 34,1 milhões). Uma estratégia possível seria tentar ganhar o mercado desses dois municípios, que além de serem grandes exportadores do produto, já utilizam o Porto de Santos para exportar parte de suas cargas.

Outros três municípios também merecem especial atenção: Itumbiara, Cuiabá e Uberlândia. Itumbiara utiliza o Porto de Santos para exportar US\$ 42,9 milhões (58,9%), mas também envia 40,0% de suas cargas pelo Porto de Vitória (US\$ 29,4 milhões). Cuiabá tem o Porto de Santos como principal via de escoamento, e ainda utiliza Paranaguá para remeter 15,7% das suas exportações (US\$ 10,2 milhões). O terceiro município, Uberlândia, exporta a maioria das cargas por Santos, mas também envia quase 14% (US\$ 5,7 milhões) pelo Porto de Vitória, e US\$ 1,3 milhão pelo de Paranaguá.

Alguns municípios paulistas também devem ser alvos de estratégias comerciais. Apesar de não serem grandes exportadores, formam um mercado que pode ser facilmente atraído, já que se localizam perto de Santos. Rancharia exporta US\$ 19,2 milhões, utilizando exclusivamente o Porto de Paranaguá. Orlândia também exporta 80% das suas cargas por Paranaguá (US\$ 13,4 milhões). Santo André envia ao exterior 56% das suas exportações (US\$ 9,0 milhões) também pelo porto paranaense. Pela sua proximidade geográfica com Santos, esses municípios paulistas devem ser alvo de estratégias que possibilitem a ampliação do mercado do porto santista.

Produto: 2309 - preparações dos tipos utilizados na alimentação de animais

A área de influência do Porto de Santos, quanto a esse produto, inclui principalmente o Estado de São Paulo, e, com menor influência, Paraná e Minas Gerais. A média anual das exportações de 2000 a 2003 foi de US\$ 25,4 milhões, com um crescimento de 22,5% no período. Já a média anual de peso, que apresentou crescimento de 32,8% no mesmo período, foi de 53,3 mil toneladas.

Santos é o principal porto exportador brasileiro para este produto: no ano de 2002 exportou 31,3% do total comercializado com o exterior, e em 2003 46,2%. Em segundo lugar vem o município de Uruguaiana (por rodovias), que em 2002 obteve 22,5% desse mercado, enquanto em 2003 obteve 21,6%. Três outros municípios exportaram quantidade significativa em 2003, remetendo as cargas também por rodovias: Ponta Porã (9,1%), Foz do Iguaçu (4,8%) e Chuí (4%).

Os dados também mostram que 77,2% das exportações são originárias de sete municípios: Moji-Mirim exporta US\$ 7,3 milhões; Campinas, US\$ 3,6 milhões;

Mairink, US\$ 2,5 milhões; Bragança Paulista, US\$ 2,1 milhões; Curitiba, US\$ 2 milhões; São Leopoldo, US\$ 1,5 milhão; e São Paulo, US\$ 1,5 milhão.

Observando-se as rotas de escoamento utilizadas para esses municípios, é possível perceber que aqueles situados em São Paulo já utilizam Santos para exportar suas cargas. Como os demais municípios enviam suas mercadorias através do porto mais próximo, nenhuma estratégia comercial pode ser traçada para este produto.

Produto: 2506 - quartzo

Os estados de origem desse produto são São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual das exportações de quartzo, entre os anos de 2000 e 2003, foi de US\$ 3,1 milhões. O peso médio anual dessas exportações, para o mesmo período, foi de 7,9 mil toneladas.

O *ranking* dos portos exportadores de 2002 apontou o Porto do Rio de Janeiro como o líder, com 51,6% do mercado, seguido pelo de Vitória, com 39,5%, pelo de Salvador (3,1%) e pelo de Santos, com apenas 1,8%. No ano seguinte houve grande modificação nessa classificação: o Porto de Fortaleza passou a liderar, com 33,2%, seguido de perto pelos Portos do Rio de Janeiro, com 26,6%, e pelo de Vitória (18,8%). Santos obteve significativo ganho de mercado, passando à quarta colocação, com 13% das exportações.

Os cinco municípios que mais vendem esse produto para o exterior respondem por 82,4% de sua exportação, o que torna esse mercado bastante concentrado. Castelo do Piauí, que exporta US\$ 1,1 milhão, remete toda a sua produção pelo Porto de Fortaleza, o que faz desse porto o líder no embarque desse produto. Rio de Janeiro, que exporta US\$ 428,7 mil, e Vitória, US\$ 358,4 mil, usam seus portos para enviar ao exterior suas cargas. Pequeri, outro grande exportador (US\$ 352 mil), utiliza o Porto do Rio de Janeiro, ao passo que Três Corações, quinto maior exportador brasileiro de quartzo (US\$ 178,4 mil), envia a mercadoria pelo Porto de Santos. Com base nos dados, nenhuma estratégia comercial pode ser definida para este produto.

Produto: 2707 - óleos

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto se restringe aos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Para os anos de 2000 a 2003, o valor médio anual exportado foi de US\$ 14,2 milhões, e o peso médio anual, 69,8 mil toneladas.

No *ranking* dos portos, Santos é o principal centro exportador, com 51,0% (2002) e 56,4% (2003). O Porto de Rio Grande detém a segunda posição, com 45% em 2002 e 21,7% em 2003. Em 2003, o Porto do Rio de Janeiro exportou 16,5% do total, ficando na terceira colocação.

Em um mercado bastante concentrado, quatro municípios respondem por 97,6% das exportações: São Paulo, com US\$ 4,4 milhões; Volta Redonda, US\$ 3,3 milhões; Triunfo, US\$ 2,8 milhões; e Duque de Caxias, US\$ 2 milhões. Os municípios de São Paulo e Volta Redonda já utilizam Santos como via de escoamento, enquanto Duque de Caxias e Triunfo exportam pelo porto mais próximo. Com base nessa observação, depreende-se que não é possível traçar uma estratégia comercial específica para este produto.

Produto: 2710 - óleos de petróleo ou de minerais betuminosos

A área de abrangência do Porto de Santos, quanto a esse produto, se restringe ao Estado de São Paulo. Entre os anos de 2000 e 2003 o volume anual exportado aumentou 91,2% e o peso, 106,2%. O valor médio anual exportado nesses três anos foi de US\$ 1,3 bilhão, e o peso médio anual, 5,5 milhões de toneladas.

Quatro portos lideram o *ranking* no embarque desse produto: em quarto lugar está o Porto de São Sebastião, com 14% em 2002 e 10,6% em 2003; em terceiro, o Porto do Rio de Janeiro, com 17,7% do total em 2002, e 17% em 2003; o Porto de Aratu, que detinha a liderança em 2002 (35,2%), passou à segunda posição em 2003 (33%); o Porto de Santos, no segundo lugar em 2002 (28,5%), lidera o *ranking* em 2003, com 35,5% do mercado.

Em mais um mercado concentrado, apenas quatro municípios detêm 92,8% das exportações do produto: Santos, US\$ 471,6 milhões; São Francisco do Conde, US\$ 403,8 milhões; Duque de Caxias, US\$ 231,4 milhões; e São Sebastião, US\$ 142,8 milhões. Observando-se as rotas de escoamento que esses municípios utilizam, não é possível traçar uma estratégia comercial bem definida: todos são cidades litorâneas e utilizam o porto local para exportar a produção.

Produto: 2818 - corindo artificial

A área de influência do Porto de Santos, para este produto, abrange os Estados de São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual exportado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 49,5 milhões, e o peso médio anual, no mesmo período, 206 mil toneladas. Analisando os dados, percebe-se que o mercado está em queda: o valor das exportações reduziu-se em 60% no período, chegando a US\$ 31 milhões em 2003.

Com relação ao *ranking* das principais vias de exportação, nenhuma mudança significativa pôde ser percebida entre os anos de 2002 e 2003: o Porto de São Luís é o principal porto de embarque do produto, com 53% do mercado; o de Santos está na segunda posição, com 34,5%; e o terceiro maior centro exportador é o município de Uruguaiana, por rodovias, com 6,5% do mercado.

O mercado exportador brasileiro desse produto é bastante concentrado: três municípios respondem por 98,6% das exportações. O maior exportador de corindo artificial no país é o município de São Luís, que em 2003 exportou US\$ 16,5 milhões (53,4% da produção). São João da Boa Vista, o segundo maior, exportou, no mesmo ano, US\$ 10,7 milhões, e Poços de Caldas, US\$ 3,3 milhões.

Analisando-se a rota de escoamento utilizada por esses três municípios, percebe-se que pouco pode ser que o Porto de Santos conquiste esse mercado. O município de São Luís exporta pelo Porto de São Luís. O município de São João da Boa Vista exporta 93% da sua carga pelo Porto de Santos, e o restante por aeroportos ou rodovias — US\$ 600 mil em cargas destinadas a Argentina são escoadas através de rodovias que partem do município de Uruguaiana. O município de Poços de Caldas, que utiliza o Porto de Santos para despachar 22,5% das suas exportações, envia US\$ 1,6 milhão em cargas para a Argentina. Parte desse valor é enviada pelo aeroporto de Uruguaiana (US\$ 900 mil), e o restante, US\$ 700 mil, por rodovias localizadas nesse mesmo município. Tentar conquistar essas cargas destinadas à Argentina, por rodovias, é uma estratégia que pode ser adotada pelo Porto de Santos.

Produto: 2903 - derivados halogenados dos hidrocarbonetos

Quanto a esse produto, São Paulo é o único estado que utiliza o Porto de Santos para enviar suas cargas ao exterior. A média anual das exportações brasileiras, de 2000 a 2003, foi de US\$ 40,3 milhões, e a média anual de peso, 193 mil toneladas. As exportações sofreram contração nos anos de 2001 e 2002, mas em 2003 voltaram ao normal: US\$ 57,6 milhões, com um volume de 235 mil toneladas.

O *ranking* de 2003 apontou o porto de Maceió (64%) como a principal via de escoamento do produto. Santos detém a segunda posição, com 18,3% do mercado. O Porto de Aratu (com 12%) e o de Rio Grande (8%) também são importantes vias de escoamento do produto.

Em um mercado bastante concentrado, apenas cinco municípios respondem por 98,1% das exportações do produto. O maior deles, em termos de participação, Maceió, exporta 64% (US\$ 37 milhões) do total nacional. Cubatão, US\$ 8,3 milhões; Candeias, US\$ 6,2 milhões; Taquari, US\$ 3,6 milhões; e Santo André, US\$ 1,5 milhão, completam esse grupo.

Considerando-se as rotas de escoamento utilizadas, verifica-se não ser possível traçar nenhuma estratégia comercial com vistas a conquistar esse produto, uma vez que os municípios se valem do porto mais próximo para exportar suas mercadorias.

Produto: 2915 - ácidos monocarboxílicos acíclicos saturados

Somente o Estado de São Paulo escoia as exportações desse produto através do Porto de Santos. Segundo os dados, tanto o valor médio anual exportado quanto o peso médio anual das exportações, entre os anos de 2000 e 2003, não variaram muito, mantendo-se em US\$ 41,4 milhões (US\$ 44,8 milhões para o ano de 2003) e 57 mil toneladas, respectivamente.

A classificação das vias que exportam esse produto pouco se alterou entre os anos de 2002 e 2003: Santos domina 67% do mercado, e seus concorrentes diretos são o Porto de Suape, com 20,5%, e Uruguaiana/rodovia, com 6% do mercado.

Dos cinco municípios que mais exportam o produto (conjunto que representa 93,3% do total exportado), quatro estão no Estado de São Paulo: Paulínia, exportando US\$ 14 milhões; Mauá, US\$ 12,5 milhões; Santo André, US\$ 4,1 milhões; e Campinas, US\$ 1,6 milhão. O quinto município, Cabo de Santo Agostinho, responde por 21,5% das exportações brasileiras (US\$ 9,6 milhões).

Com exceção de Cabo de Santo Agostinho, que utiliza o Porto de Suape, os demais municípios exportam a maioria das suas cargas pelo Porto de Santos, à exceção de Paulínia: US\$ 1,1 milhão de suas exportações, destinadas à Argentina, seguem por rodovias de Uruguaiana.

Outro município, Pirapozinho, também pode ser alvo de uma estratégia comercial, já que utiliza o Porto de Paranaguá para exportar 55% da sua produção (US\$ 303 mil) e também envia US\$ 156 mil em produtos para a Argentina, por rodovias de Uruguaiana. O mercado desses dois municípios pode trazer US\$ 1,5 milhão para o Porto de Santos.

Produto: 2917 - ácidos policarboxílicos

O único estado que utiliza o Porto de Santos para exportar esse produto é São Paulo. O valor médio anual exportado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 22,2 milhões, com um crescimento de quase 180%. O peso médio também aumentou bastante no período: cerca de 200%, com uma média anual de 30 mil toneladas.

Pela análise dos dados, pode-se dizer que o Porto de Santos é o maior centro exportador do produto, tendo embarcado 63,4% dele em 2003 (59% em 2002). Os Portos de Salvador (7% em 2002, e 12% em 2003) e Aratu (5% em 2002 e 11% em 2003) são os concorrentes diretos de Santos. A única grande alteração nessa classificação foi a perda de mercado de Uruguaiana/rodovia, que em 2002 detinha a segunda posição, com 21%, e em 2003 caiu para a quarta, exportando apenas 8,7% do total.

Quatro municípios concentram 91,6% do total exportado: Paulínia, US\$ 10,9 milhões; Camaçari, US\$ 7,9 milhões; Moji das Cruzes, US\$ 6,3 milhões; e Várzea Paulista, US\$ 3,3 milhões. Visto que Camaçari exporta sua produção pelos Portos de Salvador e Aratu, e os municípios paulistas pelo de Santos, que é o principal pólo de embarque, uma estratégia comercial eficiente não pode ser traçada. Entretanto, deve-se fazer uma observação a respeito das exportações de Paulínia destinadas à Argentina: enviadas através de Uruguaiana por rodovias, essas exportações (US\$ 1,6 milhão) constituem um mercado interessante a ser captado pelo Porto de Santos.

Produto: 2918 - ácidos carboxílicos contendo funções oxigenadas

Os estados de origem desse produto são São Paulo e Minas Gerais. Tanto os valores anuais das exportações, como seus pesos médios anuais, pouco variaram de 2000 a 2003, mantendo uma média de US\$ 50,4 milhões e 39 mil toneladas, respectivamente.

O *ranking* das vias exportadoras aponta Santos como principal pólo de embarque do produto, com 50,6% do total exportado em 2002 e 54% em 2003. Seus concorrentes diretos Uruguaiana/rodovia, com 14,7% em 2003 (13,2% em 2002) e o Porto do Rio de Janeiro, que exportou 16,8% do total de 2002 e 13,8% em 2003. O Porto de Paranaguá detém a quarta posição, com 10% das exportações em 2002, e 13% em 2003.

Algumas considerações devem ser feitas a respeito de dois dos principais municípios exportadores: Santa Rosa de Viterbo, maior exportador brasileiro do produto (US\$ 9,8 milhões), exporta 46% desse valor para a Argentina (US\$ 4,5 milhões) através de Uruguaiana, por rodovias. Uberlândia também envia cargas para a Argentina por rodovias de Uruguaiana: US\$ 800 mil (10% da suas exportações). O Porto de Santos, conquistando esse mercado, pode consolidar sua posição de maior pólo de embarque do produto.

Produto: 2922 - compostos aminados de funções oxigenadas

Quanto a esse produto, as regiões de origem se restringem aos Estados de São Paulo e Minas Gerais. A média anual das exportações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 94 milhões, tendo crescido 55% no período. Para os mesmos anos, o volume médio anual exportado foi de 109 mil toneladas, tendo crescido 34% no período.

Santos é o principal centro de exportação desse produto no país, tendo obtido 90% do mercado em 2002, e 86,6% em 2003. Seu concorrente direto Uruguaiana/rodovias, que respondeu por 5,3% das exportações em 2002, e 9,2% em 2003.

Quanto aos municípios exportadores, três são paulistas e responsáveis por 94,6% do total exportado do produto. São eles: Limeira (US\$ 42,1 milhões); Laranjal Paulista (US\$ 37 milhões); e Valparaíso (US\$ 35,3 milhões). Esses municípios despacham a maioria da sua produção pelo Porto de Santos, mas Laranjal Paulista (US\$ 1,2 milhão) e Valparaíso (US\$ 2,1 milhões) utilizam as rodovias de Uruguaiana para remeter cargas para a Argentina. Esses dois municípios podem se tornar alvo de estratégias a fim de que Santos possa ampliar o seu mercado de atuação.

Produto: 3004 - medicamentos

Somente São Paulo exporta esse produto através do Porto de Santos. A média anual das exportações de medicamentos, de 2000 a 2003, foi de US\$ 138,7 milhões, e o peso médio anual, no mesmo período, 12,2 mil toneladas.

Os dados sobre rotas de escoamento das exportações brasileiras de medicamentos mostram que os principais pólos de embarque são aeroportos. O aeroporto de São Paulo, líder do *ranking*, enviou ao exterior 26,4% do total exportado de 2002, e 28,9% de 2003. Na segunda posição está o aeroporto de Campinas, com 26% do mercado em 2002, e 21% em 2003. Santos detém a terceira posição (24% em 2002 e 20% em 2003), seguido de outro aeroporto, o do Rio de Janeiro, com 13% em 2002 e 15,5% em 2003.

Como os principais municípios exportadores enviam suas cargas por aeroportos, seria muito difícil traçar alguma estratégia para que o Porto de Santos viesse a atrair essas cargas.

Produto: 3204 - matérias corantes orgânicas sintéticas

Para embarcar esse produto, somente municípios dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro utilizam o Porto de Santos. Entre os anos de 2000 e 2003, o valor médio anual dessas exportações foi de US\$ 56,7 milhões, e o peso médio anual das cargas, 11,3 mil toneladas.

O *ranking* das principais vias de exportação situa o Porto de Santos na primeira posição, com 61,6% das exportações em 2003 (69% em 2002). Na segunda posição está Uruguaiana (rodovias), responsável por escoar 18,7% das exportações em 2003 (14,8% em 2002), seguida do Porto do Rio de Janeiro, com 10,1% (2,4% em 2002).

Cinco municípios respondem por 91,8% do total exportado desse produto: Guaratinguetá (US\$ 16,6 milhões); Resende (US\$ 9,6 milhões); Suzano (US\$ 9,5 milhões); São Paulo (US\$ 6,1 milhões); e Rio de Janeiro (US\$ 3,5 milhões). Pelas rotas utilizadas conclui-se que esses municípios recorrem aos centros exportadores mais próximos, e, algumas vezes, aos aeroportos, para remeter cargas ao exterior. Porém, o município de Suzano exporta US\$ 1,4 milhão em cargas para a Argentina por rodovias do município de Uruguaiana. A conquista desse mercado deve ser uma estratégia a ser tentada pelo Porto de Santos.

Produto: 3701 - chapas e filmes planos fotográficos

Os estados de origem desse produto são São Paulo e Rio de Janeiro. O valor médio anual das exportações, no período 2000-2003, foi de US\$ 44 milhões, e o peso médio anual, no mesmo período, 5 mil toneladas.

O *ranking* das vias exportadoras de chapas e filmes planos fotográficos não se alterou entre 2002 e 2003: o Porto de Santos é o principal pólo de embarque do produto, com 45,4% em 2003 (42,8% em 2002), seguido do Porto do Rio de Janeiro, com 25,8% (20,3% em 2002), e do município de Uruguaiana, por rodovias, com 13,8% do total exportado de 2003 (15,8% em 2002).

Somente seis municípios exportam esse produto, e três deles concentram 99,5% do total exportado brasileiro: Suzano, US\$ 24,1 milhões em exportações em 2003; Duque de Caxias, US\$ 15 milhões; e São José dos Campos, US\$ 8 milhões. A análise das rotas utilizadas por esses municípios mostra que apenas uma estratégia comercial pode ser definida: o município de São José dos Campos, que exporta US\$ 4 milhões para a Argentina por rodovias de Uruguaiana, deve ser alvo de estratégia e pode trazer ganho de mercado para Santos.

Produto: 3806 - colofônias, ácidos resiníferos e seus derivados

São Paulo, Minas Gerais e Paraná integram a área de abrangência do Porto de Santos relativamente a esse produto. Entre os anos de 2000 e 2003, o valor médio anual exportado foi de 16 milhões, tendo crescido 33% nesse período. O peso médio anual exportado também cresceu nesses anos (42%). Sua média anual foi de 30 mil toneladas.

Em 2002, a classificação das vias de exportação apontava o Porto de Paranaguá na primeira posição, com 28% do mercado, e o Porto de Santos na segunda, com 27,9%. No ano seguinte, a situação se inverteu: Santos passou a liderar, com 36,8%, deixando Paranaguá com 30% do total transportado. Exportando 10,6% em 2003, o Porto de Rio Grande aparece na terceira posição (12% em 2002), seguido de Uruguaiana/rodovias, com 6,7% do mercado (14% em 2002).

Observando-se as rotas utilizadas pelos principais exportadores, algumas estratégias podem ser traçadas. O município de Itapeva, o maior exportador (US\$ 2,5 milhões), despacha quase toda a sua carga pelos Portos de Paranaguá (US\$ 1,5 milhão) e São Francisco do Sul (US\$ 900 mil). O município de Avaré, que utiliza o Porto de Santos para enviar 44% de suas cargas do produto, escoia 55% dessas cargas por Paranaguá (US\$ 800 mil). Conquistando essas cargas, o Porto de Santos consolidará sua posição de maior pólo de embarque desses produtos.

Produto: 3808 - inseticidas

No caso desse produto, a área de influência do Porto de Santos abrange os Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul, e, com menor influência, Bahia. Entre 2000 e 2003, o valor médio anual exportado foi de US\$ 140 milhões, e o peso médio anual, 26,4 mil toneladas.

Santos estava na primeira posição no *ranking* das principais vias exportadoras de inseticidas em 2003, com 47% do mercado (46,5% em 2002). Seus concorrentes

diretos foram rodovias do município de Uruguaiana, com 16,4% (9,8% em 2002), e no de Foz do Iguaçu, com 8,5% (6,2% em 2002).

São cinco os principais exportadores do produto, que representam 78% do total exportado: São José dos Campos, US\$ 28,1 milhões; Paulínia, US\$ 25,7 milhões; Portão, US\$ 24,1 milhões; Guaratinguetá, US\$ 22 milhões; e Taquari, US\$ 9,8 milhões. Algumas estratégias podem ser definidas a favor do Porto de Santos. Os municípios de Paulínia e Guaratinguetá enviam, respectivamente, US\$ 2,6 milhões e US\$ 2,5 milhões em cargas para a Argentina. Essas cargas são escoadas por rodovias do município de Uruguaiana, portanto podem ser alvos de estratégias de mercado.

Outros dois municípios também exportam inseticidas para a Argentina por rodovias de Uruguaiana: Franco da Rocha envia US\$ 1,7 milhão, e Campinas, quase US\$ 1 milhão em cargas por essa rota. Além desses dois municípios, um terceiro pode ser alvo de estratégia comercial: Mairink escoar quase toda a sua produção pelo Porto de Sepetiba (US\$ 1,6 milhão). Essas cargas podem ser atraídas para o Porto de Santos, já que todos esses municípios se localizam perto da cidade de Santos.

Produto: 3902 - polímeros de propileno ou de outras olefinas, em formas primárias

No caso desse produto, o único estado que utiliza o Porto de Santos para escoar suas exportações é São Paulo. O valor médio anual exportado, no período 2000-2003, foi de US\$ 50 milhões, com uma queda de cerca de 30% nesses anos. Também nesse período, o volume anual exportado sofreu redução de 30%, e sua média foi de 92,7 mil toneladas.

O *ranking*, para o ano de 2002, mostra o Porto do Rio de Janeiro como o maior pólo de embarque de inseticidas, com 35,1% do mercado, seguido do Porto de Salvador, com 15,7%. Seus concorrentes diretos foram o Porto de Rio Grande, com 14,6% das exportações, e o município de Uruguaiana/rodovias, com 13%. No ano seguinte, essa classificação se alterou devido ao aumento das exportações do município de Mauá: com US\$ 2 milhões em 2002, passou a US\$ 24,2 milhões em 2003. Como esse município exporta a maioria de suas cargas pelo Porto de Santos, é natural que o mercado seja dominado por esse porto. Desse modo, a classificação passou a ser a seguinte: Santos em primeiro lugar, com 37,5%; Porto de Rio Grande, 15,4%; Uruguaiana/rodovias, 13,6%; e do Porto do Rio de Janeiro, 11,2%.

O mercado exportador desse produto é bastante concentrado. Quatro municípios respondem por 98,7% do total exportado em 2003: Mauá, US\$ 24,2 milhões; Triunfo, US\$ 19,3 milhões; Duque de Caxias, US\$ 7,9 milhões; e Camaçari, US\$ 5,9 milhões. Esses municípios exportam a maioria de suas cargas pelo porto mais próximo. Mauá, porém, exporta US\$ 1,7 milhão para a Argentina através de rodovias do município de Uruguaiana. Esses lotes poderiam perfeitamente ser captados e escoados pelo Porto de Santos.

Produto: 3903 - polímeros de estireno em formas primárias

No caso desse produto, somente o Estado de São Paulo exporta através do Porto de Santos. O valor médio anual exportado, entre 2000 e 2003, foi de US\$ 27,2 milhões. Entre 2001 e 2002, dobrou o valor das exportações, assim como o volume

exportado. A média anual em volume exportado, de 2000 a 2003, foi de 38,7 mil toneladas.

A primeira posição no *ranking* das vias exportadoras, quanto a esse produto, é ocupada pelo Porto de Santos, onde foram embarcados 51% do total em 2002, e 50,5% em 2003. Seus concorrentes diretos são o Porto de Rio Grande, que obteve 25,3% do mercado em 2003 (e 30% em 2002), e o município de Uruguaiana/rodovias, com 14,6% em 2003.

Pela avaliação do dados, percebe-se que esse mercado é bastante concentrado — três municípios exportaram 96% do total brasileiro em 2003: São José dos Campos, US\$ 18,5 milhões; Triunfo, US\$ 10,1 milhões; e Guarujá, US\$ 7,6 milhões. Estratégias comerciais podem ser criadas apenas no caso do município de Guarujá, que exporta US\$ 1,4 milhão em cargas para a Argentina por São Borja/rodovias, e US\$ 4,2 milhões por Uruguaiana/rodovias, também com destino à Argentina. Buscar esse mercado é uma forma de ampliar a participação do Porto de Santos nas exportações do produto.

Produto: 3923 - artigos de transporte ou de embalagem

No caso desse produto, a área de influência do Porto de Santos abrange os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro e, com menor influência, Rio Grande do Sul. O valor médio anual das exportações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 53,5 milhões, e o peso médio anual, 19,5 mil toneladas.

Saindo da segunda posição, em 2002 (com 28,3%), o Porto de Santos passou a liderar o *ranking* das vias exportadoras em 2003, com 38% do mercado. O município de Uruguaiana/rodovias, líder com 38,5% em 2002, ficou com a segunda posição em 2003, com 29,4%. O aeroporto do Rio de Janeiro manteve o terceiro lugar: 6,4% do mercado em 2002, e 4,7% em 2003.

Quanto às rotas de escoamento e às quantidades de cargas enviadas, esse é um mercado caracterizado por cargas leves e de pouco valor. São enviadas para diversas localidades e são oriundas de diversos municípios (cerca de 180). De modo que é bastante difícil traçar alguma estratégia favorável. Embora municípios próximos ao Porto de Santos não utilizem exclusivamente essa via de escoamento, eventuais estratégias somente atrairiam cargas de pequeno valor.

Produto: 4010 - correias transportadoras ou de transmissão, de borracha vulcanizada

São Paulo é o estado que mais utiliza o Porto de Santos para exportar sua produção de correias transportadoras ou de transmissão, porém, Rio Grande do Sul, Paraná e Minas Gerais também enviam algumas cargas ao exterior via Porto de Santos. A média anual das exportações desse produto, de 2000 a 2003, girou em torno de US\$ 17,2 milhões. A média do volume exportado foi de 2,7 mil toneladas.

No caso desse produto, o *ranking* das vias exportadoras mostra que o porto santista está consolidado na primeira posição, com 56,3% do mercado em 2002 e 57,6% em 2003. Seu principal concorrente: Uruguaiana/rodovias, que obteve 13,3% do mercado em 2002 e 14,7% em 2003. Foz do Iguaçu escoou, por rodovias, 12,8% das exportações brasileiras desse produto em 2002 e 6,3% em 2003.

Dos 70 municípios exportadores, quatro deles merecem especial atenção, já que juntos representaram 86,2% do total exportado: São Paulo, que sozinho exportou mais da metade do total em 2003 (US\$ 9,1 milhões); Jacareí (US\$ 3,4 milhões); Jundiaí (US\$ 1,5 milhão); e Ponta Grossa (US\$ 1 milhão). Quanto às rotas de escoamento utilizadas, cabem apenas duas observações: os municípios de Jacareí e Jundiaí, que exportam para a Argentina, respectivamente, US\$ 800 mil e US\$ 825 mil, utilizam rodovias de Uruguaiana. Buscar este mercado para o Porto de Santos é uma boa estratégia comercial.

Produto: 4011 - pneumáticos novos de borracha

No caso desse produto, os estados que integram a área de influência do Porto de Santos são São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. A média anual das exportações apresentou crescimento de 15% entre 2000 e 2003, chegando a US\$ 500 milhões, o que faz dos pneumáticos um importante produto na pauta de exportações brasileiras. O peso médio anual dessas exportações, no mesmo período, foi de 220 mil toneladas.

No *ranking* das vias de escoamento dessas exportações, o Porto de Santos é o maior pólo de embarque do produto, tendo exportado 62,7% em 2002, e 58% em 2003. Seu principal concorrente é o município de Uruguaiana/rodovias, com 6,1% do mercado em 2002, e 11,3% em 2003. O Porto do Rio Grande aparece na terceira posição, com 7,2% do mercado em 2003 (7,2% em 2002).

Pela observação das rotas utilizadas pelos municípios paulistas, é possível traçar algumas estratégias para que Santos aumente ainda mais sua participação nesse mercado. O município de Santo André, maior exportador nacional de pneumáticos novos de borracha (US\$ 264,4 milhões), envia o produto para a Argentina através de rodovias do município de São Borja (US\$ 11,2 milhões) e do município de Uruguaiana (US\$ 34,5 milhões). Esse último município utiliza as mesmas rotas para exportar para o Chile: US\$ 7,5 milhões (Uruguaiana) e US\$ 2,4 milhões (São Borja).

Outros grandes exportadores brasileiros também podem ser alvo de estratégias: Americana exporta para o Chile (US\$ 10,3 milhões) e para a Argentina (US\$ 860 mil) por rodovias de Uruguaiana. Campinas também exporta para a Argentina US\$ 1,3 milhão em cargas por rodovias de Uruguaiana.

Produto: 4013 - câmaras-de-ar de borracha

No caso desse produto, o único estado que utiliza o Porto de Santos para exportar suas cargas é São Paulo. Tanto o valor das exportações como o volume exportado aumentaram 5%, entre os anos de 2000 e 2003. Para esse período, o valor médio anual das exportações foi de US\$ 8,8 milhões, e o peso médio anual, 3 mil toneladas.

O *ranking* das principais vias exportadoras aponta o Porto de Santos como principal pólo de embarque do produto: 31,6% do mercado em 2003 (34,5% em 2002). Seus principais concorrentes são Uruguaiana/rodovia com 17,2% do mercado; São Borja/rodovia, 12,5%; Foz do Iguaçu/rodovia, 11,8%; e o Porto de Rio Grande, 11,4%.

Em um mercado composto de 44 municípios que exportam o produto, Santo André tem a maior fatia, respondendo por 66,7% das exportações brasileiras (US\$ 6,9 milhões). Gravataí (US\$ 1,5 milhão); Araucária (US\$ 500 mil); e Guarulhos (US\$ 500 mil) completam a lista dos principais exportadores de câmaras-de-ar de borracha. Quanto à rota de escoamento utilizada por Santo André, cabe uma observação: para a Argentina são enviadas cargas, por rodovias, através de São Borja (US\$ 1 milhão), e de Uruguaiana (US\$ 1,2 milhão). Nesse caso, uma estratégia comercial deve ser tentada pelo Porto de Santos com vistas a atrair essas cargas.

Produto: 4104 - couros e peles curtidos

Quanto a esse produto, fazem parte da área de influência do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Bahia, Goiás, Minas Gerais e Rio Grande do Sul. Embora o valor exportado tenha caído cerca de 35% entre 2000 e 2003, esse produto ainda é importante para a pauta brasileira de exportações: o valor médio anual exportado foi de US\$ 610 milhões no período, e a média anual de peso, 170 mil toneladas.

A classificação das vias exportadoras desse produto não se alterou entre 2002 e 2003. Santos é a principal, tendo embarcado 34,8% em 2002 e 38,5% em 2003, seguido do Porto de Rio Grande, com 27,5% das exportações em 2002 e 30% em 2003. O Porto de Paranaguá é o terceiro maior pólo de embarque, com 12% das cargas exportadas em 2002 e 81% em 2003. O Porto de Itajaí detém o quarto lugar, com 5,4% em 2002 e 4,3% em 2003.

Quanto às rotas utilizadas pelos principais municípios, há possibilidade de estratégias de ganho de mercado em três deles, todos paulistas: Penápolis, Lucélia e Presidente Prudente. Esses três municípios utilizam o Porto de Santos para exportar alguns lotes, mas a maioria (em média 95% deles), é despachada pelos Portos de Paranaguá, Itajaí e São Francisco do Sul. Penápolis, que exporta US\$ 3 milhões em cargas no total, envia o equivalente a US\$ 400 mil por Paranaguá; a US\$ 950 mil por Itajaí; e a US\$ 1,5 milhão pelo porto de São Francisco do Sul. O município de Lucélia, que em 2003 exportou US\$ 3,2 milhões, enviou o equivalente a US\$ 2 milhões pelo Porto de Paranaguá, e a US\$ 1,1 milhão pelo Porto de Itajaí. Presidente Prudente totalizou em 2003 US\$ 27,6 milhões em exportações desse produto. Embarcou pelo Porto de Paranaguá US\$ 9,1 milhões em cargas; pelo Porto de Itajaí, US\$ 15 milhões; e pelo Porto de São Francisco do Sul, US\$ 3,2 milhões.

Com isso, são quase US\$ 24 milhões em cargas a serem buscadas pelo Porto de Santos. Além de já utilizarem o porto paulista para exportar alguns lotes, esses municípios, por sua localização geográfica, favorecem a adoção de estratégias comerciais, de modo que estas têm grandes chances de virem a ser bem-sucedidas.

Produto: 4411 - painéis de telas de madeira ou de outras matérias lenhosas

Quanto a esse produto, a área de abrangência do Porto de Santos se restringe ao Estado de São Paulo. A média anual das exportações, entre 2000 e 2003, foi de US\$ 77 milhões, com um crescimento de cerca de 70% no período. O volume médio anual exportado, nesses três anos, foi de 320 mil toneladas.

No *ranking* das vias exportadoras o Porto de Paranaguá é o maior pólo de embarque do produto: despachou 57,5% das exportações em 2002 e 45,3% em 2003. O Porto de Santos, com 8,8% do mercado em 2002, passou a ter 26,5% em

2003, ganho que obteve pelo fato de os municípios paulistas passarem a exportar mais cargas via Santos. Os Portos de Itajaí, com 16% em 2002 e 14% em 2003, e São Francisco do Sul, 11,4% em 2002 e 8% em 2003, ocupam a terceira e a quarta posição, respectivamente.

Dos sete municípios que mais exportam o produto — respondem por 90,5% do total brasileiro — cinco estão na região Sul: Piên (US\$ 12,1 milhões); Jaguariaíva (US\$ 18,8 milhões); Lages (US\$ 4,8 milhões); Ponta Grossa (US\$ 2,7 milhões); e Águas Mornas (US\$ 2,4 milhões). Exportam a maioria das suas cargas pelos portos mais próximos, o que inviabiliza a adoção de estratégias comerciais para conquistar suas cargas.

Porém, os outros dois municípios são paulistas, e ambos são passíveis de estratégias comerciais. Salto, segundo maior exportador brasileiro do produto (US\$ 25,3 milhões), utiliza Santos como principal pólo de embarque, porém envia cargas por outros portos: US\$ 3 milhões pelo do Rio de Janeiro; US\$ 3,5 milhões pelo de Paranaguá; e US\$ 900 mil por Itajaí. Por sua vez, o município de São Paulo, maior exportador de painéis de fibras de madeira do país (US\$ 39,8 milhões), embora utilize Santos para embarcar 23% dos seus lotes (US\$ 9,4 milhões), remete a maioria deles, cerca de 66% (US\$ 26,5 milhões), pelo Porto de Paranaguá. São Paulo envia algumas cargas também por Itajaí, US\$ 2,5 milhões. Buscar todas as cargas paulistas que hoje saem por portos de outros estados é uma atraente oportunidade que o Porto de Santos não deve perder.

Produto: 4802 - papel e cartão para escrita

O único estado que utiliza Santos para exportar cargas desse produto é São Paulo. Entre 2000 e 2003, o valor das exportações de papel e cartão para escrita aumentou 80%. O valor médio anual das exportações foi de US\$ 200 milhões no período, e o peso médio anual, 307 mil toneladas.

No *ranking* das vias exportadoras, que pouco se alterou entre 2002 e 2003, o Porto de Santos é a principal: 60% das cargas despachadas em 2002 e 59% em 2003. Principais concorrentes: o Porto de Vitória, que remeteu 22,7% das cargas em 2002, e 22,6% em 2003; e o município de Uruguaiana, com 6,9% das cargas, transportadas por rodovias, em 2002, e 8,5% em 2003.

Sete municípios respondem por 99,4% do total exportado de papel e cartão para escrita. Mucuri, que exportou em 2003 o equivalente a US\$ 63,4 milhões, e Guaíba, o equivalente a US\$ 4,8 milhões, são os únicos situados fora do Estado de São Paulo. Quanto às rotas de escoamento utilizadas, o município de Mucuri tem no Porto de Vitória a principal via de exportação, e Guaíba despacha a maioria de suas cargas pelo de Rio Grande.

No caso das rotas de exportação utilizadas por dois municípios paulistas, nenhuma estratégia comercial pode ser definida: Limeira (US\$ 5,5 milhões); e Salto (US\$ 13,2 milhões). Entretanto, buscar algumas cargas particulares dos outros três municípios pode ser uma boa estratégia, visto que esses municípios já utilizam o porto santista como principal via de escoamento, embora enviem algumas cargas por rodovias do município de Uruguaiana. É o caso de São Paulo (US\$ 6 milhões), que exporta US\$ 1,7 milhão para a Argentina; Mogi Guaçu (US\$ 77,2 milhões), US\$ 3,4

milhões para o Chile e US\$ 11,8 milhões para a Argentina; e Suzano (US\$ 101,6 milhões), US\$ 1,6 milhão para o Chile e US\$ 2,3 milhões para a Argentina.

Produto: 4810 - papel e cartão revestidos de caulim ou de outras substâncias inorgânicas

São Paulo é o único estado que exporta este produto pelo Porto de Santos. Entre 2000 e 2003, o valor médio anual exportado foi de US\$ 100,5 milhões, e o peso médio anual, 163 mil toneladas.

No *ranking* das vias exportadoras do produto, o Porto de Santos é a principal, tendo obtido 41,7% das cargas em 2002, e 38,2% em 2003. Em 2003, seus principais concorrentes foram Uruguaiana (rodovias), com 21,3% (20,4% em 2002), e o Porto de Paranaguá, com 20% (22,3% em 2002). Foz do Iguaçu/rodovia também obteve parcela significativa do mercado em 2003, 11,6% (9,4% em 2002).

Os cinco municípios que mais exportam o produto respondem por 97,1% do total das vendas externas, de modo que esse é um mercado bastante concentrado: Suzano vende US\$ 48,6 milhões; Arapoti US\$ 34,1 milhões; Limeira US\$ 17,5 milhões; Turvo US\$ 5,1 milhões; e São Paulo US\$ 1,6 milhão. Pela observação das rotas de escoamento utilizadas, nota-se que algumas novas cargas podem ser atraídas para o Porto de Santos: Suzano e Limeira exportam, respectivamente, US\$ 7,6 milhões e US\$ 6 milhões em cargas para a Argentina, através de rodovias do município de Uruguaiana.

Produto: 5209 - tecidos de algodão contendo pelo menos 85%, em peso, de algodão, com peso superior a 200g por m²

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto abrange os Estados de São Paulo, Ceará, Minas Gerais e Sergipe. De 2000 a 2003, o valor médio anual das exportações, que aumentaram 20% no período, foi de US\$ 156,4 milhões e o volume médio anual exportado, 42,5 mil toneladas.

O Porto de Santos é o maior pólo de embarque do produto, com 39,4% das cargas em 2003 (48,6% em 2002), seguido do Porto de Fortaleza, com 22,3% em 2003 (25% em 2002). O Porto de Pecém é outro concorrente direto, visto que embarcou 9,7% do total exportado de 2003.

Os municípios, em geral, exportam suas cargas pelo porto mais próximo. Entretanto, dois deles, paulistas, exportam para a Argentina através de rodovias do município de Uruguaiana: Americana, US\$ 2,8 milhões, e Tatuí, US\$ 1,2 milhão. Buscar essas cargas pode ser uma interessante estratégia para o Porto de Santos.

Produto: 6403 - calçados com sola exterior de borracha, plástico, couro natural ou reconstituído e parte superior de couro natural

A área de influência do Porto do Santos, quanto a esse produto, compreende os Estados de São Paulo, Rio Grande do Sul, Bahia, Ceará e Minas Gerais, e com menos influência, Santa Catarina, Espírito Santo e Paraíba. No período 2000-2003, a média anual exportada de calçados de couro natural foi de US\$ 1,2 bilhão, e o peso médio anual, 79 mil toneladas.

O Porto de Rio Grande é o líder na captação de cargas: 66,5% do mercado em 2002, e 64,9% em 2003. O aeroporto de Campinas detém a segunda posição, com 9% em 2003 (6,7% em 2002), seguido do Porto de Santos, 5,7% do total de 2003. O aeroporto do Rio de Janeiro é o quarto maior captador (6,2% em 2002 e 5,2% em 2003).

Nada menos de 101 municípios exportam esse produto, e os 15 maiores concentram 91,5% do total exportado. Muito pouco pode ser feito em relação à atração de novas cargas para o Porto de Santos: dos 15 maiores exportadores, 13 estão no Rio Grande do Sul, e a maioria da sua produção é escoada pelo Porto de Rio Grande; os outros são Itapagé, que recorre a portos localizados no Nordeste e também ao Porto de Rio Grande, e Franca. Esse município paulista, que exporta US\$ 86,7 milhões, despacha suas cargas por aeroportos, pelo Porto de Santos e por dois outros portos: o do Rio de Janeiro (US\$ 17 milhões) e o de Rio Grande (US\$ 2 milhões).

Os demais municípios paulistas utilizam o Porto de Santos para uma parte das cargas, e o restante é escoado por aeroportos. Buscar as cargas de Franca que ainda não são exportadas via Santos é a única estratégia comercial em relação a esse produto.

Produto: 6406 - partes de calçados

A área de influência do Porto de Santos, quanto a esse produto, compreende os Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul. O valor médio anual exportado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 68,2 milhões, e o volume médio anual, 6,4 mil toneladas.

O *ranking* dos maiores pólos de embarque não se alterou de 2002 e 2003: Rio Grande é o maior porto exportador do produto, com 30,6% das cargas em 2003 (26,1% em 2002), seguido do Porto de Santos, 23% (21,4% em 2002) e do aeroporto de São Paulo, 16,4% (17,8% em 2002). O aeroporto de Campinas, 9% do mercado em 2003 (12,2% em 2002) e o Porto de Itajaí, 6% (9% em 2002), completam a lista.

Respondem por 95% do total exportado apenas oito municípios: Novo Hamburgo, US\$ 24,2 milhões; Guarulhos, US\$ 14 milhões; Campo Bom, US\$ 11,4 milhões; Caçador, US\$ 9,2 milhões; Apucarana, US\$ 2,2 milhões; Rolândia, US\$ 2 milhões; Franca, US\$ 1,4 milhão; e Estância Velha, US\$ 1,1 milhão. Nenhuma estratégia comercial pode ser traçada, nesse caso, visto que esses municípios ou exportam pelo porto mais próximo, ou por aeroportos.

Produto: 6902 - tijolos, placas, ladrilhos e peças cerâmicas semelhantes, para construção

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, compreende os Estados de São Paulo e Minas Gerais. De 2000 a 2003, o valor exportado apresentou crescimento de cerca de 28%. A média anual foi de US\$ 22,5 milhões e a média do volume, 39,2 mil toneladas nesse período.

O Porto do Rio de Janeiro é o principal pólo de embarque do produto, tendo exportado 66,6% do total em 2002, e 62% em 2003. Santos aparece na segunda

posição: 22% do mercado em 2002, e 23,6% em 2003. O município de Uruguaiana, na terceira posição, captou 6% das cargas em 2002, e 9% em 2003.

O mercado é bastante concentrado, já que apenas três municípios respondem por 93,3% das vendas para o exterior: Contagem, exportou US\$ 22,1 milhões em 2003 (81,8% do total brasileiro naquele ano); Vinhedo, US\$ 1,7 milhão; e Poá, US\$ 1,4 milhão. Contagem recorre aos Portos do Rio de Janeiro e de Santos como principais centros de escoamento, porém envia algumas cargas também por aeroportos, e ainda por rodovias do município de Uruguaiana, rota pela qual enviou o equivalente a US\$ 1,9 milhão para a Argentina. Como os demais municípios utilizam os portos mais próximos, não seria proveitosa nenhuma estratégia comercial para que o Porto de Santos viesse a atrair novas cargas desse produto.

Produto: 6912 - louça, outros artigos de uso doméstico e artigos de higiene

Os estados que utilizam o Porto de Santos para exportar cargas desse produto são São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual exportado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 19,6 milhões, e o peso médio anual, 14 mil toneladas.

O *ranking* dos principais pólos de embarque aponta dois portos de Santa Catarina nas primeiras posições: Itajaí, 59,7% do mercado em 2002 e 54% em 2003, e o Porto de São Francisco do Sul, que exportou 26,2% em 2002 e 23,5% em 2003. Santos aparece somente na terceira posição, tendo captado 7,7% das cargas em 2002, e 11% em 2003.

Os dois municípios que mais exportam o produto respondem por quase 84% do total vendido ao exterior: São Bento do Sul, US\$ 7,2 milhões; e Rio Negrinho, US\$ 6,3 milhões. Ambos utilizam os Portos de Itajaí e São Francisco do Sul para a maioria das cargas, e, como os demais municípios não exportam em volume significativo, nenhuma estratégia comercial pode ser traçada para a captação de novas cargas.

Produto: 7202 - ferroligas

Os Estados de São Paulo, Minas Gerais e Bahia são os que exportam esse produto via Porto de Santos. O valor médio anual das exportações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 421,8 milhões, e o peso médio anual, 343,6 mil toneladas.

O Porto do Rio de Janeiro encabeça o *ranking* de captação de cargas, tendo obtido 55,5% do mercado em 2002 e 59,7% em 2003. Santos vem em segundo lugar, com 23% em 2002, e 20% em 2003, seguido do Porto de Salvador, 11,1% das cargas em 2002, e 9,4% em 2003. O Porto de Vitória é o quarto maior captador, com 6,2% do total das cargas exportadas em 2002, e 6,9% em 2003.

Dos 12 maiores municípios exportadores do produto — respondem por 96,7% do total exportado em 2003 —, a maioria está em Minas Gerais: Araxá (US\$ 232,6 milhões); São João del-Rei (US\$ 23 milhões); Nova Era (US\$ 19,8 milhões); Ouro Preto (US\$ 18,8 milhões); Pirapora (MG) (US\$ 12,4 milhões); Várzea da Palma (US\$ 11,4 milhões); Barbacena (US\$ 9 milhões); e São Tiago (US\$ 4,1 milhões). Os demais municípios: São Paulo (US\$ 35,5 milhões); Pojuca (US\$ 19,8 milhões); e Corumbá (US\$ 9,9 milhões).

Quanto às rotas de escoamento, considerando-se os municípios que não estão em Minas Gerais, apenas o município de São Paulo pode ser alvo de estratégias comerciais: apesar de despachar US\$ 13,4 milhões em cargas pelo Porto de Santos, a maior parte, US\$ 21,1 milhões, é escoada pelo Porto do Rio de Janeiro. Estratégias comerciais podem ser traçadas também para os municípios mineiros.

Barbacena (US\$ 9 milhões) escoo o equivalente a US\$ 6,8 milhões pelo Porto de Vitória e US\$ 1,5 milhão pelo do Rio de Janeiro. Com exceção de US\$ 100 mil em cargas exportadas pelo Porto de Santos, o restante das exportações do município de Várzea da Palma é escoado pelo Porto do Rio de Janeiro. Pirapora (SP) (US\$ 12,4 milhões), que também utiliza o Porto de Santos para despachar algumas cargas (US\$ 150 mil), exporta principalmente pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 12 milhões). Ouro Preto (US\$ 18,8 milhões) exporta a maioria dos lotes pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 5,2 milhões) e pelo de Vitória (US\$ 12,2 milhões).

Nova Era (US\$ 19,8 milhões) exporta suas cargas por três portos: Santos (US\$ 4,2 milhões), Vitória (US\$ 8,4 milhões) e Rio de Janeiro (US\$ 7,1 milhões). São João del-Rei (US\$ 23 milhões) utiliza o Porto do Rio de Janeiro como principal pólo de embarque (US\$ 22,4 milhões). O maior exportador brasileiro de ferroligas, Araxá (US\$ 232,6 milhões), apesar de utilizar o Porto de Santos para despachar US\$ 58 milhões das suas cargas, envia a maioria delas pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 173,7 milhões). Atrair a totalidade dessas cargas significa ganhar mercado e não representa grande dificuldade para Santos, pois a maioria desses municípios já utiliza seu porto para escoar uma parte delas.

Produto: 7601 - alumínio em formas brutas

Os estados que utilizam o Porto de Santos para exportar cargas desse produto são São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual exportado, entre 2000 e 2003, foi de US\$ 1 bilhão, e o peso médio anual, 767 mil toneladas.

A classificação dos pólos que mais embarcam o produto é a seguinte: o Porto de Manguba encabeça a lista, com 50% do total exportado em 2002 e 49,3% em 2003; Porto de São Luís, 32,3% em 2002 e 27% em 2003; Porto do Rio de Janeiro, 9,2% em 2002 e 8,1% em 2003; e o Porto de Santos, 5,6% em 2002, e 12,3% em 2003.

Oito municípios respondem por cerca de 99% das exportações: Barbacena, US\$ 553,1 milhões; São Luís, US\$ 304,5 milhões; Alumínio, US\$ 103,4 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 87,1 milhões; Poços de Caldas, US\$ 23,6 milhões; Candeias, US\$ 23,1 milhões; Ouro Preto, US\$ 17,8 milhões; e Pindamonhangaba, US\$ 4 milhões. Com exceção de Ouro Preto e Pindamonhangaba, os demais municípios exportam suas cargas pelos portos mais próximos.

No caso de Pindamonhangaba US\$ 4 milhões em cargas são exportados pelo Porto do Rio de Janeiro. Ouro Preto também envia cargas por diversos portos: US\$ 1 milhão pelo Porto de São Francisco do Sul; US\$ 2,7 milhões pelo de Salvador; US\$ 3,5 milhões pelo do Rio de Janeiro; e o restante, US\$ 7 milhões, pelo de Santos. Cabe traçar uma estratégia comercial que possa atrair essas cargas para Santos.

Produto: 8207 - ferramentas intercambiáveis para ferramentas manuais, ou para máquinas-ferramentas

No caso desse produto, fazem parte da área de abrangência do Porto de Santos os Estados de São Paulo e Rio Grande do Sul. Entre 2000 e 2003, o valor anual das exportações apresentou crescimento de 67%. A média anual, nesse período, foi de US\$ 50,2 milhões. O peso das exportações, que também apresentou crescimento de 130% nesses anos, atingiu média anual de 130 mil toneladas.

O *ranking* dos maiores pólos de embarque do produto pouco se alterou entre 2002 e 2003. O Porto de Santos é o líder, com 52,5% das cargas em 2002 e 62,2% em 2003. Seus principais concorrentes são os aeroportos de São Paulo, 19,6% em 2002 e 18% em 2003, e o de Campinas, 13,5% em 2002 e 11,7% em 2003. O Porto do Rio Grande é o quarto colocado, tendo obtido 6,8% das cargas em 2002, e 5% em 2003.

Os municípios de São Paulo (US\$ 6,1 milhões), São Caetano do Sul (US\$ 20,3 milhões), Carlos Barbosa (US\$ 5,5 milhões), São Bernardo do Campo (US\$ 4 milhões), Bragança Paulista (US\$ 3 milhões), Jundiaí (US\$ 2,4 milhões), Sorocaba (US\$ 1,3 milhão) e Limeira (US\$ 1,3 milhão) respondem por 95% das exportações desse produto. Quanto às rotas de escoamento, os municípios paulistas, quando não enviam suas cargas por aeroportos, já utilizam o Porto de Santos. Visto que o município de Carlos Barbosa, apesar de exportar algumas cargas pelo porto santista (cerca de US\$ 1 milhão), exporta a maioria dos seus lotes pelo Porto de Rio Grande, não é possível traçar nenhuma estratégia comercial quanto a esse produto.

Produto: 8406 - turbinas a vapor

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, se limita ao Estado de São Paulo. A média das exportações entre 2000 e 2003 foi de US\$ 3,0 milhões, com um crescimento de 78,9% no período. Santos já é a principal via de escoamento do produto, com participação, em 2003, de 75,8% do mercado, em termos de valor monetário. Competem diretamente com o Porto de Santos o aeroporto de Campinas (13,8%); Corumbá por ferrovia (5,1%); e o aeroporto de São Paulo (4,6%). Implica dizer que seus principais concorrentes não são portos, provavelmente por especificidades de pequenos compradores/vendedores, não se justificando, portanto, uma estratégia comercial dirigida para esse produto.

Produto: 8407 - motores de pistão, alternativo ou rotativo, de ignição por centelha (faísca) (motores de explosão)

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, é basicamente o Estado de São Paulo. A média das exportações entre 2000 e 2003 foi de US\$ 288,0 milhões, com aumento de 271% no período.

Os municípios exportadores são paulistas na maioria (principalmente São José dos Campos, US\$ 22,6 milhões; Taubaté, US\$ 37,3 milhões; e São Bernardo do Campo, US\$ 17,3 milhões), seguidos de paranaenses (principalmente Campo Largo e São José dos Pinhais). Entretanto, as exportações desses dois últimos municípios do Paraná representam 66% e 16%, respectivamente, do valor exportado pelo país em 2003. Assim, o principal porto de saída do produto é o de Paranaguá (65%), seguido imediatamente pelo de Santos (16,3%).

É imperioso ressaltar que a participação de Paranaguá cresceu entre 2002 e 2003 67%, enquanto a de Santos decresceu 14%, o que pode ser motivo suficiente para uma estratégia comercial de recuperação de *market share* para esse produto.

Produto: 8408 - motores de pistão, de ignição por compressão (motores diesel ou semidiesel)

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo, e em menor escala, Rio Grande do Sul, Pernambuco e Paraná. A média das exportações entre 2000 e 2003 foi de US\$ 263,0 milhões, com um aumento de 90% no período. Os municípios exportadores são na maioria de São Paulo (principalmente São Bernardo do Campo, 48%; São Paulo, 8%; e Guarulhos, 6%), e do Rio Grande do Sul (principalmente Canoas, 35%).

As exportações de Canoas saem, basicamente, pelos portos do Sul do país (Itajaí e Rio Grande), e por São Borja, por rodovia (divisa com a Argentina). É pouco provável que o Porto de Santos consiga atrair essas cargas. As grandes cargas do produto originárias de São Bernardo do Campo saem pelo Porto de Santos e pelos aeroportos de São Paulo e Campinas, mas também há casos (13% das exportações do município, US\$ 15,7 milhões) em que saem por São Borja e Uruguaiana, em geral com destino à Argentina. São Paulo e Guarulhos já exportam basicamente por Santos, mas fazem uso também dos aeroportos de São Paulo e Campinas. Guarulhos recorre, ainda, às vias terrestres, como Uruguaiana (US\$ 2,7 milhões), Chuí e Corumbá, nesses dois últimos casos, os valores envolvidos são pouco significativos.

O principal porto de saída do produto, pelos dados de 2003, é o de Santos (55%), seguido pelos de Rio Grande (21%) e de Itajaí (11%). Vale ressaltar que a participação de Santos cresceu 100% no período 2002-2003, enquanto Rio Grande e Itajaí decresceram 51% e 43%.

Produto: 8409 - partes reconhecíveis como exclusiva ou principalmente destinadas aos motores das posições 8407 ou 8408

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange os Estados de São Paulo, Santa Catarina, Paraná e Minas Gerais e, em menor escala, Rio de Janeiro, Amazonas, Ceará, Bahia, Pernambuco, Pará e Espírito Santo. O escoamento desse produto pelo Porto de Santos no período 2000-2003 decresceu aproximadamente 6,8%, o que representa uma média, no período, de US\$ 659,7 milhões. A seguir, os municípios mais relevantes.

Joinville, com 16% das exportações do produto no país (US\$ 111,0 milhões), utiliza principalmente os Portos de Itajaí e São Francisco do Sul, além de aeroportos e rodovias, o que torna pouco provável a atração de cargas dessa região. As exportações de São Paulo (12% das nacionais, com valor em 2003 de US\$ 79,5 milhões) saem basicamente pelo Porto de Santos e por alguns aeroportos da região (Campinas e São Paulo) e do Rio de Janeiro, utilizando ainda outros modais com pouca representatividade. Curitiba, 12% das exportações nacionais (a US\$ 76,5 milhões em 2003) também se utiliza do Porto de Santos e de aeroportos, seguidos dos Portos de Itajaí e São Francisco do Sul. É pouco provável que o Porto de Santos consiga atrair a totalidade de suas cargas. As exportações do produto pelo município de Nova Odessa, no valor de US\$ 67,3 milhões em 2003 (11% das exportações nacionais), utilizam

também o Porto de Santos, seguido principalmente dos aeroportos de São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro. O município de Betim, responsável por 6,6% das exportações nacionais (US\$ 45 milhões) exporta basicamente pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 43,6 milhões). São Bernardo do Campo (US\$ 43 milhões, relativos a 6,4% das exportações nacionais em 2003) utiliza principalmente o Porto de Santos, os aeroportos da região (Campinas e São Paulo) e o do Rio de Janeiro. Situação semelhante no caso de São José dos Campos — um total de US\$ 32 milhões, 4,7% das exportações nacionais do produto em 2003 —, com a diferença de que US\$ 7 milhões em cargas foram exportados por São Borja para a Argentina. As exportações do município de Campinas (US\$ 28 milhões e 4,2% das exportações em 2003), de forma semelhante ao caso de São José dos campos, saem basicamente pelo Porto de Santos e aeroportos da região, havendo também um fluxo de mercadorias, no valor de US\$ 7,7 milhões, que seguem por rodovias do sul do país (São Borja, Chuí, Santana do Livramento, Uruguaiana e Foz do Iguaçu).

O principal pólo de saída do produto, pelos dados de 2003, é o Porto de Santos (44%), seguido de São Francisco do Sul (14%) e do aeroporto de Campinas (11%). Vale ressaltar que a participação de Santos em 2002 foi de 51%, seguido do aeroporto de São Paulo (10%) e do Porto do Rio de Janeiro (9%).

Produto: 8413 - bombas para líquidos, mesmo com dispositivo medidor; elevadores líquidos

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, se limita ao Estado de São Paulo, abrangendo, em menor escala, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Pernambuco, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia e Alagoas. No período 2000-2003 houve decréscimo do fluxo de mercadorias pelo Porto de Santos da ordem de -17,7%. A média de valor exportado do produto no período foi de US\$ 189,8 milhões. A produção dos municípios de Curitiba, Rio de Janeiro, Cotia, São Bernardo do Campo e Campinas cobre aproximadamente 68% da exportação total do produto pelo país.

O município de Curitiba, apesar de cobrir 35,8% das exportações nacionais do produto, escoar por Santos apenas 0,6% de sua carga, possivelmente por causa da proximidade com o Porto de Paranaguá, por onde escoar 58% de suas cargas. O município do Rio de Janeiro, que responde por 9,0% das exportações do produto do país, de modo semelhante, despacha apenas 2,5% de sua carga pelo Porto de Santos. Por causa da distância entre essas cidades e o Porto de Santos e a existência de grandes portos próximos a elas, fica praticamente inviabilizada qualquer estratégia com vistas a conquistar esse mercado para o Porto de Santos.

A cidade de Cotia, 9% das exportações nacionais do produto, exporta o equivalente a 63% desse valor pelo Porto de Santos. Este tem como concorrentes diretos os aeroportos de São Paulo e Campinas. De forma semelhante, São Bernardo do Campo e Campinas, com 7,9% e 6,7%, respectivamente das exportações nacionais, exportam por Santos 42,7% e 26,4% em valores de sua carga para o exterior. Nos dois casos os principais concorrentes de Santos na atração de cargas são aeroportos. No caso de São Bernardo do Campo, em 2003, há um registro de exportação expressiva (US\$ 3 milhões) por Niterói, com destino às Bahamas.

O principal porto de saída do produto, pelos dados de 2003, é o Porto de Santos (29%), seguido de Paranaguá (21%) e dos aeroportos de Campinas e São Paulo (26%). Vale ressaltar o crescimento de 128% da participação de Paranaguá no período 2002-2003.

Produto: 8414 - bombas de ar ou de vácuo, compressores de ar ou de outros gases e ventiladores; coifas aspirantes (exaustores) para extração ou reciclagem, com ventilador incorporado, mesmo filtrantes

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto se restringe ao Estado de São Paulo. Com menor importância, seguem-se os Estados de Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O valor médio exportado desse produto entre 2000 e 2003 foi de US\$ 509,1 milhões, com um acréscimo no período de 19%. Joinville e São Carlos, concentram o maior percentual exportado, com pouco mais de 80% do total nacional.

Joinville exporta basicamente (52% em 2003) pelo Porto de Itajaí, seguido de São Francisco do Sul (43% em 2003). Utiliza também o Porto de Santos para menos de 1% de sua carga. Por serem esses centros de escoamento próximos à cidade de Joinville e distantes de Santos, é praticamente inviável tentar qualquer estratégia comercial para atrair essas cargas.

São Carlos já exporta 94% de sua carga pelo Porto de Santos. Seus concorrentes para a carga restante são rodovias do sul do país (uma carga no valor de US\$ 10 milhões, principalmente por Uruguaiana, US\$ 9,9 milhões) e aeroportos de São Paulo e Campinas.

Subsidiariamente, há os municípios de Campinas (US\$ 20 milhões de exportações em 2003, dos quais US\$ 11 milhões saem por aeroportos e US\$ 8,7 milhões pelo Porto de Santos), Jaguariúna (US\$ 18 milhões, 87% dos quais pelos aeroportos de São Paulo e Campinas), São Paulo (US\$ 13 milhões, com 2,6 milhões por rodovias do sul do país) e São José dos Campos (US\$ 13 milhões, que saem basicamente pelo Porto de Santos e pelos aeroportos de São Paulo e Campinas).

No *ranking* dos portos relativamente a esse produto, em 2003, Santos está em primeiro lugar, com 42%, seguido do Porto de Itajaí (24%) e de São Francisco do Sul (20%). Houve variações pouco significativas em relação a 2002.

Produto: 8415 - máquinas e aparelhos de ar-condicionado, contendo um ventilador motorizado e dispositivos próprios para modificar a temperatura e a umidade, incluídos máquinas e aparelhos em que a umidade não seja regulável separadamente

A área de influência quanto a esse produto abrange basicamente os Estados do Amazonas e São Paulo. Com menor importância seguem-se os Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Minas Gerais e Espírito Santo. A média exportada, em valor, entre 2000 e 2003 foi de US\$ 62,8 milhões, com um acréscimo no período de 22,7%. Os municípios de Manaus, Campinas, Moji das Cruzes, São Bernardo do Campo, Guarulhos e São José dos Campos representaram 62,4% das exportações do produto em 2003.

A cidade de Manaus, principal exportadora desse produto no país, corresponde a 46% do mercado nacional. Entretanto, 25,4% dessa carga passam pelo Porto de Santos. Praticamente todo o resto sai pelo Porto de Manaus, provavelmente por questões de proximidade.

Das exportações de Campinas, 65% saem pelo Porto de Santos. O restante sai praticamente por aeroportos de São Paulo e Campinas.

Moji das Cruzes exporta basicamente pelo Porto de Santos (82%, correspondendo a US\$ 1,1 milhão) seguido por casos pontuais de aeroportos e rodovias (US\$ 225 mil), principalmente Uruguaiana, com destino à Argentina.

Com São Bernardo do Campo ocorre algo semelhante: 91% da carga são exportados por meio de Santos, seguindo-se aeroportos e vias rodoviárias do sul do país, nesses dois últimos casos, em valores insignificantes.

Ao contrário, porém, Guarulhos exporta basicamente por seu aeroporto internacional (93%), principalmente com destino aos Estados Unidos. A quantidade enviada por esse município via Porto de Santos é irrisória.

Por fim, São José dos Campos apresenta um caso interessante. Boa parte de suas exportações vai por aeroportos (US\$ 573 mil) e a participação do Porto de Santos também é pequena. Entretanto, houve expressivo fluxo de exportação em 2003 para a Argentina, por meio da cidade de Uruguaiana, no valor de US\$ 415 mil — o que não foi observado em 2002.

No *ranking* de embarque desse produto em 2003, a maior via exportadora foi o Porto de Manaus (34%), em seguida, o de Santos (22%) e em terceiro lugar, Uruguaiana/rodovia (20%).

Produto: 8421 - centrifugadores, incluídos os secadores centrífugos; aparelhos para filtrar ou depurar líquidos ou gases

A área de influência do porto santista no caso desse produto abrange basicamente o Estado de São Paulo, região de origem de 97% das cargas exportadas. A média, em valor, exportada entre 2000 e 2003 foi de US\$ 46,0 milhões, com um acréscimo, no período, de 16,6%. Dos dez municípios que mais exportam o produto e que perfazem 73% das exportações nacionais, 9 são de São Paulo: São Bernardo do Campo, São Paulo, Indaiatuba, Guarulhos, Campinas, Moji-Mirim, São Caetano do Sul, Piracicaba, Pomerode e Sorocaba. Dessas cidades, merecem análise pormenorizada São Caetano do Sul, Piracicaba e Pomerode.

São Caetano do Sul, com 5,5% das exportações nacionais (US\$ 2,9 milhões), despachou quase toda sua produção de 2003 por São Borja, com destino à Argentina. Essa tendência também foi verificada em 2002, porém com menos intensidade.

Piracicaba é outro caso interessante. Com 4,7% das exportações nacionais (US\$ 2,4 milhões), o município utiliza o Porto de Santos e aeroportos de São Paulo e Campinas em 44% dos embarques de cargas. Desse total, 43% (US\$ 1,1 milhão) vão por Uruguaiana com destino à Argentina pelo modal rodoviário. Essa carga pode ser alvo de estratégia comercial de conquista de mercado.

O município de Pomerode remete sua produção principalmente por aeroportos e pelo Porto de Itajaí, situado em sua região geográfica. Dificilmente seria possível atrair cargas desse município para Santos.

Dos principais meios utilizados para exportar o produto em 2003, em primeiro lugar vem o Porto de Santos (49%), seguido de Uruguaiana/rodovia (15,5%) e aeroporto de São Paulo (10,3%). A classificação em 2002 foi Porto de Santos (46,5%), aeroporto de São Paulo e Uruguaiana/rodovia (13,0%).

Produto: 8422 - máquinas de lavar louça; máquinas e aparelhos para limpar ou secar garrafas ou outros recipientes; máquinas e aparelhos para encher, fechar, arrolhar ou rotular garrafas, caixas, latas, sacos ou outros recipientes; máquinas e aparelhos para capsular garrafas, vasos, tubos

Similarmente à TEC 8421, a área de influência, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo, de onde vêm 97% das cargas para Santos. A média, em valor, exportada do produto entre 2000 e 2003 foi de US\$ 36,5 milhões, com um acréscimo correspondente no período a 79%. Os dez municípios que mais exportam o produto perfazem 84,5% das exportações nacionais: São Paulo, Caxias do Sul, São Bernardo do Campo, Guarulhos, Franca, Monte Mor, Canoas, Bento Gonçalves, Vinhedo e Jaraguá do Sul. A análise dos dados não permitiu identificar qualquer estratégia comercial com relevância a ser implementada para esse produto.

No *ranking* de 2002, a principal via de escoamento do produto foi o Porto de Santos (27,6%), seguido dos aeroportos de São Paulo e Campinas (com 20% e 18%, respectivamente). Em 2003, Santos detinha 42%, seguido do Porto de Rio Grande, 15%, e dos aeroportos de São Paulo e Campinas (13% e 12,5%, respectivamente).

Produto: 8432 - máquinas e aparelhos de uso agrícola, hortícola ou florestal, para preparação ou trabalho do solo ou para cultura; rolos para gramados (relvados), ou para campos de esporte

Similarmente à TEC 8421 e à TEC 8422, a área de influência quanto a esse produto abrange basicamente o Estado de São Paulo, de onde vêm 97% das cargas para Santos. Com menos importância, seguem-se Santa Catarina e Rio Grande do Sul, respectivamente. A média, em valor, exportada entre 2000 e 2003 foi de US\$ 45,3 milhões, com um crescimento médio, no período, de 88%. Seis municípios respondem por 83,4% das exportações nacionais: Matão, Foz do Iguaçu, Passo Fundo, Timbó, Blumenau e Batatais. Destes, merece destaque Matão.

O município de Matão, 46% das exportações nacionais do produto (US\$ 31 milhões), exporta basicamente pelo Porto de Santos (51%). Entretanto, 17,4% da carga (US\$ 3,6 milhões) são despachados para Uruguai, Argentina, Peru e Chile por rodovias do sul do país (Jaguarão, Santana do Livramento e Uruguaiana) e pode ser objeto de uma estratégia comercial. Vale ressaltar que as exportações para o Paraguai, que vão 100% por rodovia, alcançam 22% das exportações da cidade. Para a Bolívia, esse percentual chega a 9%.

O Porto de Santos perdeu mercado entre 2002 e 2003, passando de 42% para 31%. Ao mesmo tempo, Foz do Iguaçu (rodovia) cresceu sua participação de 20% para 31%. O Porto de Rio Grande também cresceu de 8,7% para 13,3%.

Produto: 8467 - ferramentas pneumáticas, hidráulicas ou com motor (elétrico ou não-elétrico) incorporado, de uso manual

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo, e, com menor importância, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. A média, em valor, do produto exportado entre 2000 e 2003 foi de US\$ 45,5 milhões. O crescimento das exportações, em valor, no período, foi de 165%. Respondem por 94% das cargas exportadas apenas três municípios: São Leopoldo, Campinas e São Paulo.

São Leopoldo, 44% das exportações do produto no país, utiliza o Porto de Santos para enviar 4% (US\$ 1,3 milhão) do valor de sua carga. Quatorze por cento de sua carga saem por aeroportos (Porto Alegre, São Paulo e Campinas) e 70% pelo Porto de Rio Grande. Pela distância entre o município gaúcho e o porto paulista, e pela existência de grandes portos próximos a São Leopoldo, parece inviável tentar atrair essa carga para Santos.

Campinas, 26% das exportações do produto, já utiliza em do valor das cargas 70% o Porto de Santos. Entretanto, há cargas destinadas ao Chile, à Argentina e ao Uruguai, despachadas por rodovias do sul do país, que podem ser atraídas pelo Porto de Santos. No valor aproximado de US\$ 3,6 milhões, equivalem a 19% das exportações do município.

Com a cidade de São Paulo, 24% das exportações do produto no país, ocorre algo semelhante. 73% das exportações saem pelo Porto de Santos e 15% (US\$ 2,7 milhões) por rodovias do sul do país com destino ao Chile, à Argentina e ao Uruguai.

Com relação ao *ranking*, os dois principais portos de escoamento foram o de Santos (43% e 44%, em 2003 e 2002, respectivamente) e o de Rio Grande (31% e 35%, em 2003 e 2002, respectivamente). As exportações do produto por Uruguiana (modal rodoviário) mais do que dobraram entre 2002 e 2003, passando de 5,8% para 12%.

Produto: 8482 - rolamentos de esferas, de roletes ou de agulhas

Das cargas desse produto captadas pelo Porto de Santos, 99% originam-se do Estado de São Paulo. Há também cargas dos Estados de Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O valor médio exportado entre 2000 e 2003 foi de US\$ 80,6 milhões, com um crescimento, no período, de 48%. Do valor das cargas exportadas, 94% são integralizados por apenas cinco municípios: São Paulo, Sorocaba, Cajamar, Fazenda Rio Grande e Suzano.

Desses municípios, São Paulo, Sorocaba e Cajamar apresentam uma característica em comum: utilizam como principal via de escoamento para esse produto o Porto de Santos, notadamente, no caso dos dois primeiros. Fato curioso: há cargas sendo exportadas por rodovia para o Chile, o Uruguai e a Argentina originárias desses três municípios, totalizando algo em torno de US\$ 7,3 milhões (US\$ 2,6 milhões, US\$ 1,6 milhão e US\$ 3,1 milhões, respectivamente a São Paulo, a Sorocaba e a Cajamar), equivalentes a cerca de 7% da carga do país.

No *ranking* relativo à captação de carga desse produto Santos é a maior via exportadora, com 71%, seguida do aeroporto de São Paulo (8%) e de Uruguaiana/rodovia (7%).

Produto: 8504 - transformadores elétricos, conversores elétricos estáticos (retificadores, por exemplo), bobinas de reatância e de auto-indução

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto abrange basicamente (91%) o Estado de São Paulo. Há também cargas provenientes de Amazonas, Espírito Santo, Minas Gerais, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O valor médio do produto exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 98,3 milhões, o que representou um decréscimo no período, de 46,86%. Do valor das cargas exportadas 79% são integralizados por apenas oito municípios: Guarulhos, Jundiaí, Gravataí, Canoas, São Paulo, Mandaguari, Contagem e Osasco. Desses, merece destaque apenas município de Contagem.

Contagem, com 5,8% do valor das exportações nacionais do produto, apresenta um potencial de atração de cargas no valor de US\$ 2,9 milhões, sendo US\$ 1,4 milhão do Porto do Rio de Janeiro, US\$ 1,2 milhão do de Sepetiba e US\$ 0,3 milhão por Uruguaiana/rodovia, com destino à Argentina. Vale ressaltar que houve queda significativa nas exportações do produto por esse município: de US\$ 9,4 milhões em 2002, regrediram a US\$ 3,7 milhões em 2003.

No *ranking* dos captadores de carga, o Porto de Santos é o principal meio de exportação do produto, com 55% da carga nacional. Em segundo lugar vem o aeroporto de São Paulo, com 9% da carga, seguido do Porto de Rio Grande, também 9%. O Porto de Santos, entre 2002 e 2003, relativamente a esse produto, sofreu queda de 10% no valor de sua movimentação.

Produto: 8506 - pilhas e baterias de pilhas, elétricas

A área de influência do Porto de Santos no caso desse produto abrange basicamente (82%) o Estado de São Paulo. Há também cargas provenientes de Espírito Santo, Minas Gerais, Pernambuco e Rio de Janeiro. O valor médio exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 17,2 milhões, o que representou decréscimo de 20% no valor das exportações do produto no período. 99% do valor das cargas exportadas são integralizados por apenas quatro municípios: São José dos Campos, Guarulhos, Vitória e Jabotão dos Guararapes. Merece destaque o município de São José dos Campos, pela maior participação nas exportações nacionais e por sua proximidade com o Porto de Santos.

Esse município responde por 76% das exportações nacionais do produto. Utiliza o Porto de Santos em 51% das vezes sempre que exporta. Como alternativa, utiliza basicamente rodovias. US\$ 3,5 milhões (32% das exportações do município) saem por rodovias com destino à Bolívia e ao Paraguai, o que torna difícil atrair essas cargas. US\$ 1,8 milhão (17% em valor da carga exportada) saem por meio de rodovias do sul do país com destino à Argentina, ao Uruguai e ao Chile, essas cargas, sim, podem ser atraídas pelo Porto de Santos.

O Porto de Santos foi o meio mais utilizado para exportar o produto em 2003, com 48% da carga. Seguiram-se as rodovias (43%) — principalmente Foz do Iguaçu,

Corumbá, Uruguaiana e Chuí, com 17%, 14%, 8% e 4%, respectivamente. No período 2002-2003, o porto paulista ganhou 20% do mercado desse produto.

Produto: 8517 - aparelhos elétricos para telefonia ou telegrafia, por fio, incluídos os aparelhos telefônicos por fio conjugados com aparelho telefônico portátil sem fio e os aparelhos de telecomunicação por corrente portadora ou de telecomunicação digital; videofones

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto abrange basicamente (93%) o Estado de São Paulo. Há também cargas provenientes de Amazonas, Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina. O valor médio exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 86 milhões, o que representou decréscimo das exportações, no período, da ordem de 20% do seu valor. Apenas quatro municípios perfazem 82% do valor das cargas exportadas: Curitiba, São José dos Campos, Campinas e São Paulo.

A característica primordial desse produto é ter o transporte aéreo como o seu principal meio de exportação. Por esse motivo é pouco provável que o Porto de Santos consiga atrair essa carga. Das cidades citadas anteriormente, apenas Curitiba não utiliza o porto paulista. Essa cidade exporta primordialmente por meio de aeroportos. As outras três utilizam o Porto de Santos de forma subsidiária. Dos portos utilizados por esses quatro municípios, Santos é o mais significativo.

No *ranking* de 2003 o aeroporto de São Paulo é o principal meio exportador (35%), seguido do aeroporto de Campinas (30%) e do Porto de Santos (23%). No período 2002-2003 o porto paulista apresentou redução da ordem de 26%.

Produto: 8535 - aparelhos para interrupção seccionamento, proteção, derivação ligação ou conexão de circuitos elétricos, para tensão superior a 1.000 volts

A área de influência do Porto de Santos no caso desse produto abrange principalmente o Estado de São Paulo, com 98% das cargas. Há também cargas provenientes de Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O valor médio exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 11 milhões, com um aumento da ordem de 18% no período. Apenas quatro municípios perfazem 76% do valor das cargas exportadas: São Paulo, Tatuí, Rio de Janeiro e Itajaí.

As cargas dos três primeiros municípios não apresentam não-conformidades. Há, entretanto, cargas, no valor de aproximadamente US\$ 1 milhão (dados de 2003), que poderiam ser captadas em São Paulo (US\$ 300 mil) e Tatuí (US\$ 656 mil), destinadas ao Uruguai, ao Chile e à Argentina, atualmente exportadas por rodovias pelo sul do país. O município de Itajaí não apresenta cargas que poderiam ser atraídas pelo Porto de Santos.

Os principais portos de escoamento das exportações desse produto, em 2003, foram o de Santos (43%), o do Rio de Janeiro (14%) e o de Itajaí (10%). É importante ressaltar que em 2002 Santos contava com 54% dos escoamentos dessa carga.

Produto: 8544 - fios, cabos (incluídos os cabos coaxiais) e outros condutores, isolados para usos elétricos (incluídos os envernizados ou oxidados anodicamente), mesmo com peças de conexão; cabos de fibras ópticas, constituídos de fibras

A área de influência do Porto de Santos no caso desse produto abrange principalmente o Estado de São Paulo, com 95% das cargas. Há também cargas provenientes de Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O valor médio exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 96 milhões, com um decréscimo, no período, da ordem de 11% no seu valor. Dez municípios perfazem 79% do valor das cargas exportadas: São Paulo, Tatuí, Cerquilha, São Caetano do Sul, Curitiba, Santo André, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Americana.

Merece destaque, no caso desse produto, uma estratégia específica de atração das cargas destinadas ao Uruguai, à Argentina e ao Chile, por meio rodoviário, através do sul do país. São as seguintes as principais cidades que utilizam esse modal, de acordo com dados de 2003: São Caetano do Sul (US\$ 7,4 milhões), Americana (US\$ 2,0 milhões), Santo André (US\$ 1,8 milhão), Sorocaba (US\$ 1,7 milhão) e São Paulo (US\$ 1,1 milhão).

As principais vias de exportação do produto em 2003 foram o Porto de Santos (54%) e, pelo modal rodoviário, Uruguaiana (14%) e São Borja (7%). Em 2002 essa situação foi: 41% para o Porto de Santos, 15% para Uruguaiana e 11% para São Borja.

Produto: 8701 - tratores (exceto os carros-tratores da posição 8709)

A área de influência do Porto de Santos, quanto a esse produto abrange, mais uma vez, o Estado de São Paulo, com 94% das cargas. Há também cargas provenientes do Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O valor médio do produto exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 233 milhões, com um acréscimo no período da ordem de 149%. Sete municípios perfazem, 99% do valor total das cargas exportadas: Canoas, São Bernardo do Campo, Moji das Cruzes, Horizontina, Curitiba, São Paulo e Resende. A seguir, os municípios mais relevantes em termos de atração de carga para o Porto de Santos:

São Bernardo do Campo exportou US\$ 20 milhões do produto para o Chile e a Argentina, por meio do modal rodoviário, por Uruguaiana. Moji das Cruzes apresenta situação semelhante — US\$ 16 milhões para Argentina, Uruguai e Chile, via modal rodoviário, por Uruguaiana e Santana do Livramento (ambos no Rio Grande do Sul). O município de Resende também apresenta US\$ 2,6 milhões por Uruguaiana com destino ao Chile, ao Equador e ao Peru. Esses municípios apresentam um mercado potencial para o Porto de Santos de aproximadamente US\$ 38,6 milhões, em valores de 2003.

São Paulo exportou US\$ 5,4 milhões em 2003, e US\$ 11 milhões em 2002 pelo Porto de Itajaí, para a Venezuela. Essa carga, teoricamente, é passível de ser atraída para o Porto de Santos.

Santos perdeu mercado como meio exportador desse produto entre 2002 e 2003 (47% contra 32%, respectivamente). Mesmo assim ainda é o maior meio de transporte para as exportações. Uruguaiana, pelo modal rodoviário, escoou 26% do produto exportado pelo país, em 2003, contra 14% em 2002. Nesse período, o Porto de Rio Grande permaneceu com participação praticamente constante, em torno de 22%.

Produto 8703 - automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 8702), incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida

A área de influência do Porto de Santos no caso desse produto abrange principalmente o Estado de São Paulo. Há cargas provenientes também de Ceará, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O valor médio do produto exportado pelo país entre 2000 e 2003 foi de US\$ 2,6 bilhões, com um aumento de 47% no valor das exportações, no período. Doze municípios perfazem 99,9% do valor das cargas exportadas: Curitiba, São José dos Campos, São Bernardo do Campo, Camaçari, Taubaté, Betim, Juiz de Fora, São Caetano do Sul, São José dos Pinhais, Indaiatuba, Sumaré e Gravataí. Em razão da grande importância, em termos de valor, desse produto, todos os municípios serão analisados. É importante ressaltar que as empresas produtoras dessas mercadorias, teoricamente, têm centros logísticos que, em tese, minimizam custos e maximizam lucros, sendo aparentemente pouco provável a obtenção extra de carga adicional para o Porto de Santos.

O município de Curitiba, com exportações totais de US\$ 591 milhões em 2003, escoou 93,8% pelo Porto de Paranaguá e 6,1% pelo de Santos. Devido a problemas logístico-empresariais dificilmente seriam atraídas cargas desse município.

São José dos Campos, com exportações totais de US\$ 441 milhões em 2003, escoou 99,5% desse total pelo Porto de Santos. A carga restante, no valor de US\$ 2 milhões, foi exportada basicamente por Foz do Iguaçu para o Paraguai.

São Bernardo do Campo, com exportações totais de US\$ 429 milhões em 2003, já escoou 99,2% de sua carga por Santos. Há uma carga que sai por modal rodoviário, via Chuí e Uruguaiana, com destino ao Uruguai e ao Chile (e subsidiariamente à Argentina), respectivamente, no valor de US\$ 1,9 milhão.

Camaçari, com exportações totais de US\$ 394 milhões em 2003, escoou praticamente 100% dessa carga pelo Porto de Salvador, o que a torna uma carga difícil de atrair.

Taubaté, com exportações de US\$ 249 milhões em 2003, escoou 99,6% desse total por Santos, sendo também pouco provável, ou mesmo pouco viável, nesse caso, um esforço para a atração de carga adicional.

Betim, com exportações totais de US\$ 154 milhões em 2003, exporta em 66% dos casos pelo Porto do Rio de Janeiro, sendo esta uma carga, teoricamente, passível de ser atraída pelo Porto de Santos. O município mineiro escoou também 9,5% de sua carga, em valores de 2003, pelo Porto de Sepetiba. Esses dois casos perfazem uma carga no valor de US\$ 117 milhões. O restante da carga já é praticamente todo despachado pelo Porto de Santos (23,4%).

Juiz de Fora apresenta um caso interessante, não por sua relevância, mas por seu exemplo. Com exportações totais de US\$ 128 milhões em 2003, 94% da carga são exportados pelo porto do Rio de Janeiro com destino aos Estados Unidos. Essa montadora utiliza, entretanto, o Porto de Santos para exportar para a Argentina, Bolívia, Chile, México e Uruguai, e não o Porto do Rio de Janeiro, mais próximo.

São Caetano do Sul, com exportações totais de US\$ 97 milhões em 2003, já utiliza, em 99,5% dos casos, o Porto de Santos para escoar sua produção, o que torna o município pouco relevante para a atração de novas cargas.

São José dos Pinhais, com exportações de US\$ 47 milhões em 2003, utiliza principalmente o modal rodoviário para escoar sua produção (60%). Essa carga segue via Chuí, com destino ao Uruguai (US\$ 1 milhão), e via Foz do Iguaçu com destino à Argentina (US\$ 10 milhões) e ao Chile (US\$ 17 milhões). Teoricamente ela poderia ser atraída pelo Porto de Santos. A carga restante segue via Porto de Santos (17,8%) e Porto de Paranaguá (22,4%).

Indaiatuba, com exportações de US\$ 41 milhões em 2003, utiliza o Porto de Santos para enviar 55,9% de sua carga. O restante (US\$ 18 milhões) é exportado basicamente por modal rodoviário, com destino à Argentina, através de São Borja e Uruguaiana.

Sumaré, com exportações de US\$ 17,4 milhões em 2003, utiliza o Porto de Santos 99,8% das vezes, o que configura, para o porto, um esgotamento de mercado em relação a esse produto.

Finalmente, Gravataí, com exportações de US\$ 11 milhões em 2003, utiliza 46,7% das vezes, em valor, o Porto de Santos e 35,4% o Porto de Rio Grande para escoar seus produtos. A carga subsidiária relevante, no valor de US\$ 1,8 milhão em 2003, é exportada por modal rodoviário para a Argentina (via Uruguaiana) e o Uruguai (via Chuí).

O *ranking* dos meios de escoamento do produto em 2003 apresenta o Porto de Santos como o principal (51%), seguido de Paranaguá (22%) e do Porto de Salvador (15%). Em 2002, o *ranking* apresentou o Porto de Santos (51%) em primeiro lugar, seguido dos Portos de Paranaguá (33%) e Rio de Janeiro (6%).

2.1.2 Importações

2.1.2.1 Considerações metodológicas

No caso das importações foram identificadas 1.232 TECs a quatro dígitos, ou seja, 1.232 produtos. O primeiro corte foi feito com base nos critérios adotados também para as exportações, isto é, foram considerados os produtos com valores superiores a US\$ 15 milhões, a participação do Porto de Santos nas importações de cada produto (maior que 5% e menor que 80%) e as características de cada um. Com isso, reduziu-se o universo de análise a 210 produtos.

Em um segundo momento, cruzou-se a seleção mencionada anteriormente, com uma análise pormenorizada, utilizando-se o *ranking* dos 300 principais produtos em termos de valor (dólar) e a tabela, para cada produto, com município, valor, peso, quantidade, modal de importação (porto, aeroporto, rodovia) e país de origem. Isto permitiu identificar a área de influência do Porto de Santos e a presença de não-conformidades para cada produto. Esse novo critério de seleção reduziu a análise a 74 produtos (TECs). Do estudo dos 74 produtos, 67 apresentaram resultados concretamente favoráveis do ponto de vista de estratégias comerciais visando

conquistar novas cargas. A análise de cada um dos 74 produtos é apresentada na Subseção 2.1.2.5.

Para estabelecer a localização do município que realiza a importação do produto fez-se o cruzamento do banco de dados da Secex/MDIC com a Rais. Os dados da Secex estão atualizados até 2003, porém, os da Rais são de 2000. Por consequência, existe uma perda de informação de 27,7%, isto é, o Brasil importou, em 2003, US\$ 48,3 bilhões, dos quais foi identificada por CNPJ a origem de US\$ 34,9 bilhões, com uma perda de US\$ 13,4 bilhões. A razão desse fato é o surgimento e o fechamento de empresas ao longo do período analisado.

Os 74 produtos analisados correspondem a 43,5% do valor total das importações consideradas no trabalho, sendo, portanto, um percentual bastante expressivo.

Outra consideração de ordem metodológica: as informações sobre a identificação da via de entrada do produto (porto, aeroporto ou rodovia) e o país de origem só estão disponíveis para os anos de 2002 e 2003. Isso não prejudica os resultados obtidos.

A identificação dos produtos, por município e valor, foi feita considerando-se aqueles localizados no Estado de São Paulo que são importados por outros portos ou rodovias (considerou-se que as cargas trazidas por via aérea não concorrem com a via marítima). E as cargas localizadas em outros estados que já utilizam parcialmente o Porto de Santos, mas importam o restante por outras vias, ou cargas importadas por outras vias, mas que têm Santos como porto competitivo.

Com relação aos valores (em dólares americanos), os dados cobrem os anos de 2000, 2001, 2002 e 2003. Já para as informações sobre peso (em quilogramas), não foi possível obtê-las referentes ao ano de 2001. Para essas informações faz-se um cálculo com base nas médias do período 2000-2003.

2.1.2.2 Consolidação dos resultados

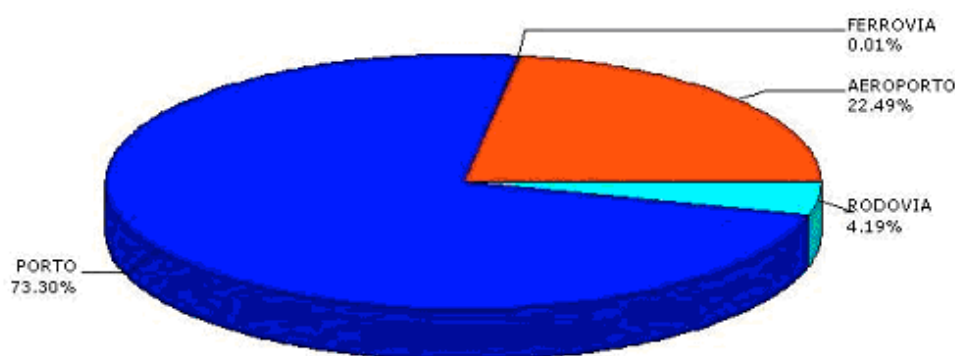
As importações apresentam característica diferente das exportações, qual seja, de modo geral, são muito pulverizadas. Para cada produto, são centenas de importações de pequeno valor, dificultando o estabelecimento de estratégias comerciais.

Outra observação: a estrutura das importações parece mais consolidada, oferecendo, também, menores possibilidades de conquistas de novos mercados.

Foram identificados 67 produtos, importados por 90 municípios de quatro estados brasileiros (Subseções 2.1.2.4 e 2.1.2.5), perfazendo um total de US\$ 748,0 milhões, o que corresponde a um incremento de 8,3% no total das importações que chegam por Santos (US\$ 9,03 bilhões, valores de 2003).

Duas informações importantes: a participação de Santos no total importado pelo país é de 26,4% (US\$ 9,03 bilhões e US\$ 34,2 bilhões, respectivamente) e sua participação no total das importações que chegam por portos é de 36,0% (US\$ 9,03 bilhões e US\$ 25,1 bilhões, respectivamente). Observa-se pelo Gráfico 3 que 73,3% das importações brasileiras chegam por meio de portos, em termos de valor.

GRÁFICO 3
IMPORTAÇÕES: PERCENTUAL POR TIPO DE ENTRADA



A Tabela 4 consolida os principais resultados das importações por tipo de produto e valor dos maiores municípios importadores, que correspondem a 49,6% do valor das importações com resultados comerciais (US\$ 751,6 milhões). Trata-se de produtos importados que não entram pelo Porto de Santos, mas que podem ser conquistados por meio de estratégias comerciais dirigidas.

TABELA 4
CONSOLIDAÇÃO DOS RESULTADOS DAS IMPORTAÇÕES
 [em US\$ milhão]

TEC	Produto	Município	Valor
1006	Arroz	Santa Cruz do Rio Pardo	6,0
1509	Azeite de oliva	Goiânia	5,8
1801	Cacau, inteiro ou partido	Caçapava	17,0
2204	Vinhos de uvas frescas	São Paulo	5,5
2608	Minério de zinco	Juiz de Fora	44,8
		Três Marias	16,8
2833	Sulfatos, alumes, peroxossulfatos	São Paulo	5,3
2836	Carbonatos, peroxocarbonatos (...)	Jacareí	8,2
		Indaiatuba	5,6
2916	Ácidos monocarboxílicos acíclicos não-saturados	Jacareí	5,0
2930	Tiocompostos orgânicos	Guarulhos	9,1
3104	Aubos ou fertilizantes minerais ou químicos, potássicos	Uberaba	8,0
		Rio Verde	6,8
3823	Ácidos graxos monocarboxílicos	Tremembé	6,2
3902	Polímeros de propileno (...)	Mauá	6,1
3919	Chapas, folhas (...) auto-adesivas (...)	Vinhedo	5,3
4002	Borrachas sintética e artificial (...)	Guarulhos	5,8

(continua)

(continuação)

TEC	Produto	Município	Valor
4011	Pneumáticos novos de borracha	Santo André	13,4
4703	Pastas químicas de madeira (...)	Caieiras	7,9
		Lençóis Paulistas	6,4
5201	Algodão não-cardado (...)	Americana	7,0
5402	Fios de filamentos sintéticos	Americana	16,1
5902	Telas para pneumáticos	Americana	9,2
7403	Cobre refinado (...)	Várzea Paulista	11,7
7408	Fios de cobre	Poços de Caldas	8,2
8408	Motores de pistão (diesel e semidiesel)	Betim	17,7
		Sete Lagoas	7,6
8483	Árvores de transmissão e virabrequins (...)	Contagem	10,3
8527	Aparelhos receptores de radiotelefonia	São José dos Campos	7,3
8708	Partes e acessórios de automóveis	Ibirité	5,3
		Betim	57,6
		Pouso Alegre	6,3
		Sete Lagoas	29,7
		Taubaté	8,8
9032	Instrumentos e aparelhos para regulação ou controle, automáticos	Betim	8,3
	Total		372,6

A Tabela 5 consolida informações sobre os principais mercados a serem conquistados pelo Porto de Santos:

TABELA 5
IMPORTAÇÕES: PRINCIPAIS MERCADOS IDENTIFICADOS
 [em US\$ milhão]

TEC	Produto	Valor
8708	Partes e acessórios de automóveis (...)	170,6
2608	Minérios de zinco e seus concentrados	64,5
3104	Adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, potássicos	37,0
8408	Motores de pistão (diesel e semidiesel)	26,4
5402	Fios de filamentos sintéticos	24,9
1006	Arroz	21,8
4703	Pastas químicas de madeira, à soda ou de sulfato, (...)	21,1
2836	Carbonatos, peroxocarbonatos (...)	20,4
3102	Adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, nitrogenados	18,9
4011	Pneumáticos novos de borracha	17,6
	Total	423,2

2.1.2.3 Principais rotas identificadas nas importações de produtos com potencial de entrarem por Santos

a) Por outros portos que não Santos –

- Do Estado de São Paulo (via)

	Portos	Em US\$ milhões	Participação (%)
1	São Sebastião	31,3	20,9
2	Paranaguá	21,5	14,4
3	Itajaí	16,9	11,3
4	Rio de Janeiro	16,5	11,0
5	Aratu	16,0	10,7
6	Vitória	13,1	8,8
7	Salvador	12,6	8,4
8	Rio Grande	8,0	5,4
9	Sepetiba	6,5	4,3
10	Ilhéus	4,9	3,3
11	Imbituba	1,6	1,1
12	São Francisco do Sul	0,6	0,4
Total		149,5	100,0

Principais produtos: arroz, cacau, carbonatos, motores de pistão, ácidos monocarboxílicos acíclicos não-saturados, cobre refinado.

- De outros estados (via)

	Portos	Em US\$ milhões	Participação (%)
1	Rio de Janeiro	132,2	49,0
2	Sepetiba	67,1	24,9
3	Paranaguá	35,3	13,1
4	Vitória	29,7	11,0
5	Itajaí	4,8	1,8
6	Antonina	0,8	0,3
Total		269,9	100,0

Principais produtos: minérios de zinco, adubos e fertilizantes nitrogenados, adubos e fertilizantes potássicos, motores de pistão; e partes e acessórios de veículos.

- Por rodovias, pelo sul do país, vindos da Argentina, do Uruguai e do Chile –
- Do Estado de São Paulo: US\$ 272,6 milhões

Principais produtos: compostos de outras funções nitrogenadas; polímeros de propileno ou de outras olefinas, em formas primárias; borracha sintética e borracha artificial derivada dos óleos; pneumáticos novos de borracha; pastas químicas de madeira; fios de filamentos sintéticos; falsos tecidos; e partes e acessórios de veículos.

- De outros estados: US\$ 56,0 milhões

Principais produtos: arroz, azeite de oliva, fios de cobre.

2.1.2.4 Foram identificados 67 produtos, que são importados por 90 municípios, de quatro estados brasileiros, apresentados a seguir.

TABELA 6
IMPORTAÇÕES: MERCADOS IDENTIFICADOS QUE NÃO UTILIZAM O PORTO DE SANTOS

Importações: total por estado/municípios — (valores das cargas identificadas)				
Em US\$ milhão				
	São Paulo	422,6		
1	São Bernardo do Campo	62,8	Total das cargas identificadas (%)	100,00
2	São Paulo	57,0	% São Paulo	56,67
3	Americana	34,6	% Minas Gerais	37,56
4	Guarulhos	21,9	% Goiás	5,45
5	Caçapava	21,6	% Paraná	0,32
6	Várzea Paulista	18,9		
7	Santo André	18,7		
8	Jacareí	18,2		
9	São José dos Campos	16,2		
10	Taubaté	13,0		
11	Moji das Cruzes	10,2		
12	Osasco	8,2		
13	Suzano	7,9		
14	Caieiras	7,9		
15	Paulínia	7,3		
16	Lençóis Paulista	6,4		
17	Tremembé	6,2		
18	Mauá	6,1		
19	Santa Cruz do Rio Pardo	6,0		
20	Indaiatuba	5,7		
21	Louveira	5,4		
22	Vinhedo	5,3		
23	Jundiaí	4,2		

(continua)

(continuação)

Importações: total por estado/municípios — (valores das cargas identificadas)		
Em US\$ milhão		
24	Campinas	4,0
25	Taboão da Serra	3,7
26	Diadema	3,5
27	Jaguariúna	3,3
28	Barueri	3,1
29	Sorocaba	2,8
30	Guarujá	2,6
31	São Caetano do Sul	2,5
32	Itapetininga	2,4
33	Bebedouro	2,3
34	Hortolândia	2,1
35	Franco da Rocha	2,0
36	Pederneiras	2,0
37	Birigüi	2,0
38	Capivari	1,6
39	Batatais	1,3
40	Franca	1,2
41	Araçariguama	1,2
42	Pompéia	1,0
43	Itatiba	1,0
44	Cubatão	0,9
45	Piracicaba	0,8
46	Bragança Paulista	0,7
47	Rio das Pedras	0,6
48	Guaratinguetá	0,5
49	Nova Odessa	0,5
50	Santa Bárbara d'Oeste	0,5
51	Lorena	0,4
52	Nova Campina	0,4
53	Itapera	0,4
54	Arujá	0,3
55	Cotia	0,3
56	Rio Grande da Serra	0,2
57	Itapevi	0,2

(continua)

(continuação)

Importações: total por estado/municípios — (valores das cargas identificadas)		
Em US\$ milhão		
58	Valinhos	0,1
59	Rio Claro	0,1
60	Pirapozinho	0,1
61	Itu	0,1
62	Tatuí	0,1
63	Itapira	0,1
	Minas Gerais	282,5
64	Betim	100,4
65	Juiz de Fora	45,5
66	Sete Lagoas	40,8
67	Contagem	19,6
68	Três Marias	16,8
69	Uberaba	9,7
70	Varginha	8,7
71	Poços de Caldas	8,2
72	Ibirité	6,4
73	Três Corações	6,3
74	Pouso Alegre	6,3
75	Araguari	3,4
76	Uberlândia	3,1
77	Belo Horizonte	2,7
78	Nova Serrana	2,1
79	Guaxupé	1,0
80	Patos de Minas	0,9
81	Caetanópolis	0,4
82	Alfenas	0,2
	Goiás	41,0
83	Jataí	9,3
84	Anápolis	8,2
85	Rio Verde	7,3
86	Goiânia	6,3
87	Itumbiara	5,9
88	Goiatuba	2,6
89	Aparecida de Goiânia	1,4
	Paraná	2,4
90	Araucária	2,4

2.1.2.5 Consolidação dos resultados das importações

Estratégia comercial — produtos/municípios/valores identificados

1- TEC 1006 — arroz

Município:

Jacareí US\$ 2,5 milhões

- Importou US\$ 900 mil por rodovia/Bagé e US\$ 1,6 milhão por Paranaguá.

Município:

Santa Cruz do Rio Pardo US\$ 6,0 milhões

- Pelo Porto de Paranaguá

Municípios:

Moji das Cruzes US\$ 1,1 milhão

Jundiá US\$ 1,8 milhão

- Por rodovias/Uruguaiana

Município:

Osasco US\$ 3,7 milhões

- Por rodovias dos municípios de Chuí (US\$ 2,1 milhões), Jaguarão (US\$ 1 milhão) e pelo Porto de Imbituba (US\$ 600 mil).

Município:

Araguari US\$ 3,4 milhões

- Tem como principal via de importação o município de Itaqui, já que US\$ 3,4 milhões em cargas desse produto são importadas através de rodovias desse município.

Município:

São Paulo US\$ 3,3 milhões

- Importou US\$ 2 milhões em cargas através de rodovias do município de Santana do Livramento, e US\$ 1,3 milhão por rodovias do município de Jaguarão.

2- TEC 1107 — malte, mesmo torrado

Municípios:

Taubaté US\$ 3,7 milhões

Jaguariúna US\$ 2,4 milhões

- O município de Taubaté importou US\$ 3,2 milhões pelo Porto de São Sebastião e US\$ 500 mil por rodovias do município de Santana do Livramento. Jaguariúna importou US\$ 2,4 milhões pelo Porto de São Sebastião.

3- TEC 1509 — azeite de oliva

Municípios:

Goiânia US\$ 5,8 milhões

São Paulo US\$ 1,9 milhão

• Goiânia, que importa 42,2% do seu total pelo Porto de Santos, utiliza rodovias do Estado de Uruguaiana para trazer US\$ 5,8 milhões em cargas. O município de São Paulo, que importa 69% de suas cargas pelo Porto de Santos, também utiliza rodovias de Foz do Iguaçu (US\$ 1,6 milhão) e de Uruguaiana (US\$ 300 mil) para trazer cargas desse produto.

4- TEC 1801 — cacau, inteiro ou partido

Município:

Caçapava US\$ 17,0 milhões

• Importou US\$ 12,1 milhões pelo Porto de Salvador e US\$ 4,9 milhões pelo Porto de Ilhéus.

5- TEC 2204 — vinhos de uvas frescas

Municípios:

Osasco US\$ 0,8 milhão

• Importou por rodovia do município de Foz do Iguaçu.

São Paulo US\$ 5,5 milhões

• Recebeu lotes no valor de US\$ 1 milhão por rodovias do município de Uruguaiana, e no valor de US\$ 4,5 milhões pelo Porto de Rio Grande.

6- TEC 2503 — enxofre de qualquer espécie

Municípios:

Várzea Paulista US\$ 2,3 milhões

São Paulo US\$ 2,4 milhões

• Importaram esses valores pelo Porto de Sepetiba.

7- TEC 2608 — minérios de zinco e seus concentrados

Municípios:

Batatais US\$ 1,3 milhão

Suzano US\$ 1,6 milhão

• Importaram os valores citados pelo Porto do Rio de Janeiro.

Municípios:

Três Marias US\$ 16,8 milhões

Juiz de Fora US\$ 44,8 milhões

- Três Marias importa US\$ 800 mil pelo Porto do Rio de Janeiro e US\$ 16 milhões pelo Porto de Sepetiba. Os US\$ 44,8 milhões em minérios de zinco importados pelo município de Juiz de Fora chegam ao Brasil pelo Porto de Sepetiba.

8- TEC 2833 — sulfatos, alumes, peroxossulfatos

Municípios:

Uberlândia US\$ 1,2 milhão

Itumbiara US\$ 2,1 milhões

São Paulo US\$ 5,3 milhões

- As cargas destinadas ao município de Uberlândia chegam ao país pelo Porto de Vitória. Itumbiara também importa US\$ 2,1 milhões pelo Porto de Vitória e deve ser alvo de estratégias comerciais, já que se localiza geograficamente mais perto de Santos do que da cidade de Vitória. São Paulo, que importa quase 20% das suas cargas pelo Porto de Santos, utiliza o Porto de São Sebastião para trazer US\$ 5,3 milhões em lotes.

9- TEC 2835 — fosfinatos, fosfanatos, fosfatos

Municípios:

São Paulo US\$ 0,4 milhão

Jundiaí US\$ 1,2 milhão

- São Paulo importa US\$ 450 mil por rodovias do município de Uruguaiana, assim como Jundiaí recebe US\$ 1,2 milhão em cargas.

10- TEC 2836 — carbonatos, peroxocarbonatos, carbonato de amônio

Municípios:

São Bernardo do Campo US\$ 1,2 milhão

São Paulo US\$ 1,2 milhão

Caçapava US\$ 4,2 milhões

Indaiatuba US\$ 5,6 milhões

Jacareí US\$ 8,2 milhões

- Esses municípios paulistas utilizam o Porto de São Sebastião para importar essas cargas.

11- TEC 2909 — éteres

Município:

Guarujá US\$ 1,9 milhão

- Importado por rodovia, por São Borja e Uruguaiana.

12- TEC 2916 — ácidos monocarboxílicos acíclicos não-saturados

Municípios:

Taboão da Serra US\$ 1,7 milhão

Suzano US\$ 3,6 milhões

Jacareí US\$ 5,0 milhões

- Importam estes valores pelo Porto de Aratu.

13- TEC 2917 — ácidos policarboxílicos

Município:

Moji das Cruzes US\$ 2,0 milhões

- Recebe US\$ 2,0 milhões em cargas da Argentina, por rodovia, por meio do município de Uruguiana.

14- TEC 2918 — ácidos carboxílicos

Município:

Franco da Rocha US\$ 2,0 milhões

- Importa toda a sua carga, por rodovia, através do município de Uruguiana.

15- TEC 2920 — ésteres (...)

Município:

São Paulo US\$ 0,6 milhão

- Importa US\$ 560 mil em cargas da Argentina, por rodovia, pelo município de Uruguiana.

16- TEC 2922 — compostos animados de funções oxigenadas

Municípios:

Campinas US\$ 0,1 milhão

Guarulhos US\$ 0,3 milhão

Rio Verde US\$ 0,5 milhão

- Importam essas cargas pelo Porto de Itajaí.

São Paulo US\$ 0,1 milhão

São José dos Campos US\$ 0,3 milhão

- Importam pelo Porto do Rio de Janeiro.

Município:

Caçapava US\$ 0,4 milhão

- Pelo município de Uruguiana, por rodovia.

17- TEC 2929 — compostos de outras funções nitrogenadas

Municípios:

São Paulo US\$ 14,0 milhões

Guarujá US\$ 0,7 milhão

São Bernardo do Campo US\$ 0,3 milhão

Guarulhos US\$ 0,3 milhão

- Importam essas cargas, por rodovias, através do município de Uruguaiana.

18- TEC 2930 — tiocompostos orgânicos

Municípios:

Paulínia US\$ 1,0 milhão

Guarulhos US\$ 9,1 milhões

- Paulínia importa cerca de 90% dos seus lotes através do Porto de Santos e recebe também US\$ 1 milhão em cargas pelo Porto de Itajaí. Guarulhos, que recorre ao Porto de Santos para importar quase 20% de suas cargas, utiliza o Porto do Rio de Janeiro (US\$ 1 milhão em cargas) e o Porto de Itajaí (US\$ 8,1 milhões) para importar esse produto.

19- TEC 2936 — provitaminas e vitaminas

Municípios:

Campinas US\$ 0,7 milhão

Guarulhos US\$ 0,4 milhão

- Os dois municípios, que recebem pelo Porto de Santos a maioria de suas cargas, usam o Porto de Itajaí para importar esses lotes.

20- TEC 3102 — adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, nitrogenados

Municípios:

Varginha US\$ 4,9 milhões

Uberaba US\$ 1,7 milhão

Três Corações US\$ 3,1 milhões

- Varginha importa US\$ 5,8 milhões em cargas desse produto: 13% delas pelo Porto de Santos; US\$ 3,5 milhões pelo Porto de Vitória; e US\$ 1,4 milhão por Paranaguá. O município de Uberaba recebe 30% das suas cargas pelo Porto de Santos e o restante (US\$ 1,7 milhão) pelo Porto de Vitória. Três Corações também importa 30% do seu total pelo Porto de Santos e recebe US\$ 3,1 milhões em cargas pelo Porto de Vitória.

Municípios:

Itumbiara US\$ 0,6 milhão

Goiatuba US\$ 0,8 milhão

Anápolis US\$ 2,3 milhões

Jataí US\$ 2,5 milhões

• Itumbiara importa 20% das cargas por Santos e recebe os US\$ 600 mil restantes pelo Porto de Paranaguá. Goiatuba recebe 15% das suas cargas pelo Porto de Santos, e importa US\$ 805 mil pelo de Paranaguá. Anápolis importa US\$ 2,3 milhões pelo Porto de Paranaguá e US\$ 200 mil pelo de Santos. Jataí recebe 8% dos seus lotes pelo Porto de Santos, e o restante (US\$ 2,5 milhões) pelo de Paranaguá.

Municípios:

Lorena US\$ 0,4 milhão

Paulínia US\$ 0,6 milhão

São Paulo US\$ 0,6 milhão

Pederneiras US\$ 0,8 milhão

Bebedouro US\$ 1,4 milhão

• Lorena importa US\$ 430 mil pelo Porto de Imbituba; Paulínia importa US\$ 580 mil pelo Porto de Paranaguá; o município de São Paulo importa US\$ 640 mil pelo Porto de Imbituba; Pederneiras recebe suas importações (US\$ 760 mil) pelo Porto de Paranaguá; e Bebedouro importa US\$ 1,4 milhão pelo Porto de Paranaguá.

21- TEC 3103 — adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, fosfatados

Municípios:

Jataí US\$ 3,5 milhões

Itumbiara US\$ 0,8 milhão

Goiatuba US\$ 0,7 milhão

Anápolis US\$ 0,6 milhão

• Jataí importa US\$ 3,2 milhões pelo Porto de Paranaguá e US\$ 300 mil pelo Porto de Antonina; Itumbiara importa US\$ 600 mil por Paranaguá e US\$ 250 mil por Antonina; Goiatuba importa US\$ 360 mil pelo Porto de Paranaguá e US\$ 320 mil pelo Porto de Antonina; e Anápolis importa US\$ 600 mil pelo Porto de Paranaguá.

22- TEC 3104 — adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, potássicos

Municípios:

Bebedouro US\$ 0,9 milhão

Pederneiras US\$ 1,2 milhão

Paulínia US\$ 1,8 milhão

• No caso dos municípios paulistas, três deles importam esses adubos ou fertilizantes por outros portos que não Santos: Bebedouro importa US\$ 3,6 milhões desse produto, recebendo US\$ 870 mil em cargas pelo Porto de Paranaguá; Pederneiras importa US\$ 1,2 milhão no total, recebendo toda essa carga pelo Porto

de Paranaguá. Paulínia, o maior importador paulista do produto (US\$ 19,9 milhões), importa US\$ 1,8 milhão pelo Porto de Sepetiba.

Municípios:

Anápolis	US\$ 1,9 milhão
Aparecida de Goiânia	US\$ 1,4 milhão
Goiatuba	US\$ 1,1 milhão
Itumbiara	US\$ 2,4 milhões
Jataí	US\$ 3,3 milhões
Rio Verde	US\$ 6,8 milhões

• Anápolis importa US\$ 310 mil por Santos e o restante das suas cargas pelos Portos de Vitória (US\$ 940 mil) e de Paranaguá (US\$ 1 milhão). Aparecida de Goiânia importa US\$ 160 mil pelo Porto de Santos, recebe suas cargas principalmente pelos Portos de Vitória (US\$ 450 mil) e Paranaguá (US\$ 1 milhão). Os municípios goianos de Goiatuba (US\$ 1,1 milhão), Itumbiara (US\$ 2,4 milhões), Jataí (US\$ 3,3 milhões) e Rio Verde (US\$ 6,8 milhões) utilizam o Porto de Paranaguá como via de importação.

Municípios:

Patos de Minas	US\$ 0,9 milhão
Três Corações	US\$ 3,2 milhões
Uberaba	US\$ 8,0 milhões
Uberlândia	US\$ 0,5 milhão
Varginha	US\$ 3,8 milhões

• Patos de Minas importa 5% do seu total pelo Porto de Santos, utiliza também os Portos de Paranaguá (US\$ 450 mil) e Vitória (US\$ 500 mil). Três Corações utiliza o Porto de Santos para receber 10% das suas cargas, e importa US\$ 3,2 milhões pelo Porto de Vitória. Uberaba importa 3% do seu total por Santos, e recebe o restante (US\$ 8 milhões) pelo Porto de Vitória. Uberlândia recebe 30% das cargas por Santos e importa US\$ 480 mil pelo Porto de Paranaguá. Varginha importa suas cargas pelos Portos de Paranaguá (US\$ 320 mil) e Vitória (US\$ 3,5 milhões).

23- TEC 3201 — tintas

Municípios:

Valinhos	US\$ 0,1 milhão
São Paulo	US\$ 0,2 milhão
Guarulhos	US\$ 4,2 milhões

• Valinhos importa da Argentina US\$ 140 mil em tintas por rodovias do município de Uruguaiana. O município de São Paulo recebe US\$ 170 mil em cargas pelo Porto de Vitória. Guarulhos importa da Argentina e do Chile US\$ 4 milhões em

cargas por rodovias do município de Uruguaiana, além de receber US\$ 240 mil desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro.

24- TEC 3302 — misturas de substâncias odoríferas

Municípios:

Taubaté US\$ 0,5 milhão

Rio das Pedras US\$ 0,6 milhão

- Taubaté recebe US\$ 510 mil em cargas pelo Porto do Rio de Janeiro; e Rio das Pedras importa US\$ 610 em cargas da Argentina por rodovias do município de Uruguaiana.

25- TEC 3403 — preparações lubrificantes

Municípios:

Guaratinguetá US\$ 0,5 milhão

Osasco US\$ 0,6 milhão

São José dos Campos US\$ 1,0 milhão

São Paulo US\$ 0,5 milhão

Uberlândia US\$ 0,5 milhão

- Guaratinguetá importa US\$ 500 mil por rodovias do município de Uruguaiana; Osasco recebe US\$ 600 mil em cargas pelo Porto do Rio de Janeiro; e São José dos Campos, US\$ 1 milhão pelo Porto do Rio de Janeiro. O município de São Paulo importa metade das suas cargas pelo Porto de Santos, e recebe US\$ 520 mil por rodovias do município de Uruguaiana. Além desses municípios paulistas, Uberlândia recebe 50% das suas importações pelo Porto de Santos e importa US\$ 520 mil pelo Porto de Vitória.

26- TEC 3811 — preparações antidetonantes, inibidores de oxidação

Municípios:

Osasco US\$ 1,1 milhão

São José dos Campos US\$ 1,3 milhão

Goiânia US\$ 0,5 milhão

- Esses municípios receberam essas cargas pelo porto do Rio de Janeiro.

27- TEC 3812 — preparações denominadas aceleradores de vulcanização

Municípios:

São Paulo US\$ 0,9 milhão

Taboão da Serra US\$ 1,7 milhão

- Importações da Argentina que entram por rodovias de Uruguaiana.

28- TEC 3823 — ácidos graxos monocarboxílicos industriais

Municípios:

Suzano US\$ 0,2 milhão

• Suzano importa cargas da Argentina por rodovias do município de Uruguaiana (US\$ 80 mil), e do Uruguai, por rodovias do município de Jaguarão (US\$ 160 mil).

Tremembé US\$ 6,2 milhões

• Tremembé utiliza portos baianos para importar esse produto: US\$ 530 em cargas são importados através do Porto de Salvador e US\$ 5,7 milhões de Aratu.

29- 3902 — polímeros de propileno ou de outras olefinas, em formas primárias

Municípios:

São Paulo US\$ 0,2 milhão

Jundiaí US\$ 0,3 milhão

Barueri US\$ 0,4 milhão

Mauá US\$ 6,1 milhões

Louveira US\$ 1,5 milhão

• Por rodovias de Uruguaiana, os municípios de São Paulo (US\$ 180 mil), Jundiaí (US\$ 280 mil), Barueri (US\$ 380 mil) e Mauá (US\$ 6,1 milhões) importam cargas desse produto. Louveira recebe US\$ 1,5 milhão em cargas por rodovias do município de Chuí.

30- TEC 3904 — polímeros de cloreto de vinila (...)

Municípios:

Anápolis US\$ 3,4 milhões

Campinas US\$ 0,1 milhão

São José dos Campos US\$ 0,4 milhão

Santo André US\$ 3,2 milhões

• O município goiano de Anápolis, apesar de importar alguns lotes pelo Porto de Santos, importa US\$ 3,4 milhões (98% do seu total) pelo Porto de Itajaí. Campinas (US\$ 120 mil) e São José dos Campos (US\$ 370 mil) recebem cargas da Argentina por rodovias do município de Uruguaiana. Santo André, responsável por cerca de 23% do total importado desses polímeros (US\$ 17,9 milhões), recebe US\$ 3,2 milhões em cargas pelo Porto de Itajaí.

31- TEC 3908 — poliamidas em formas primárias

Municípios:

Rio Claro US\$ 0,1 milhão

São Bernardo do Campo US\$ 0,1 milhão

Rio Grande da Serra US\$ 0,2 milhão

Arujá	US\$ 0,3 milhão
Diadema	US\$ 0,3 milhão
Guarulhos	US\$ 0,5 milhão
São Paulo	US\$ 0,8 milhão
Araçariguama	US\$ 1,2 milhão
Americana	US\$ 1,6 milhão

• Esses municípios, todos paulistas, importam esse produto da Argentina através de rodovias do município de Uruguaiana.

32- TEC 3912 — celulose e seus derivados químicos

Municípios:

Pirapozinho	US\$ 0,1 milhão
São Bernardo do Campo	US\$ 0,2 milhão
Itapevi	US\$ 0,2 milhão
Nova Odessa	US\$ 0,3 milhão
São Paulo	US\$ 0,6 milhão
Cotia	US\$ 0,3 milhão

• Os cinco primeiros municípios importam cargas da Argentina, por rodovias, por meio do município de Uruguaiana. Outro município paulista, Cotia, recebe cargas por outros centros mais afastados: US\$ 90 mil em cargas são importados pelo Porto de Paranaguá, US\$ 70 mil por rodovias do município de Chuí e US\$ 140 mil por rodovias do município de Uruguaiana.

33- TEC 3913 — polímeros naturais e polímeros naturais modificados

Municípios:

Itu	US\$ 0,1 milhão
Jaguariúna	US\$ 0,9 milhão

• Itu, que importa cerca de 7% das suas cargas pelo Porto de Santos, recebe US\$ 140 mil em cargas do Chile por rodovias de Uruguaiana. Jaguariúna recebe metade das suas importações por Santos, e mais US\$ 350 mil pelo Porto do Rio Grande e US\$ 550 mil por rodovias do município de Uruguaiana.

34- TEC 3919 — chapas, folhas (...) auto-adesivas, de plástico (...)

Municípios:

Barueri	US\$ 0,1 milhão
Taboão da Serra	US\$ 0,3 milhão
Itapetininga	US\$ 0,5 milhão
Vinhedo	US\$ 5,3 milhões

- Esses municípios recebem essas cargas através de rodovias pelo município de Uruguaiana.

35- TEC 4002 — borracha sintética e borracha artificial derivada dos óleos

Municípios:

Santo André	US\$ 2,1 milhões
Jundiá	US\$ 0,1 milhão
Franca	US\$ 0,4 milhão
Diadema	US\$ 2,2 milhões
Guarulhos	US\$ 5,8 milhões

- O maior importador desse produto, Santo André (que importa US\$ 36,6 milhões), apesar de receber a maioria das suas cargas pelo Porto de Santos (94%), importa US\$ 1,7 milhão por rodovias do município de Uruguaiana e US\$ 360 mil pelo Porto de Itajaí. Os demais quatro municípios recebem suas cargas oriundas da Argentina por meio de Uruguaiana/rodovia.

36- TEC 4005 — borracha misturada, não vulcanizada (...)

Municípios:

Louveira	US\$ 0,2 milhão
Franca	US\$ 0,8 milhão
Birigüi	US\$ 2,0 milhões
Nova Serrana	US\$ 2,1 milhões

- Louveira importa US\$ 250 mil desse produto por rodovias do município de Chuí. Franca (US\$ 810 mil) e Birigüi (US\$ 2 milhões) também recebem cargas por essas rodovias. O município de Nova Serrana importa US\$ 2,1 milhões por Chuí.

37- TEC 4010 — correias transportadoras ou de transmissão, de borracha vulcanizada

Municípios:

São Bernardo do Campo	US\$ 0,1 milhão
São Paulo	US\$ 0,5 milhão
Contagem	US\$ 2,0 milhões

- São Bernardo do Campo importa US\$ 100 mil por rodovias do município de São Borja. São Paulo recebe US\$ 520 mil em cargas desse produto pelo Porto de Paranaguá. O município mineiro de Contagem importa US\$ 2,0 milhões em cargas por rodovias de Uruguaiana.

38- TEC 4011 — pneumáticos novos de borracha

Municípios:

Americana	US\$ 0,1 milhão
São Paulo	US\$ 0,9 milhão
Jundiaí	US\$ 0,8 milhão
Várzea Paulista	US\$ 2,1 milhões
Pompéia	US\$ 0,3 milhão
Santo André	US\$ 13,4 milhões

• Americana e São Paulo importam US\$ 110 mil e US\$ 930 mil, respectivamente, por rodovias do município de Uruguaiana. Outros dois municípios recebem cargas desse produto por rodovias gaúchas, dessa vez por São Borja: Jundiaí (US\$ 780 mil) e Várzea Paulista (US\$ 2,1 milhões). Pompéia importa US\$ 310 mil pelo Porto de Paranaguá. O município de Santo André recebe US\$ 13,4 milhões em cargas por rodovias do município de Uruguaiana.

39- TEC 4703 — pastas químicas de madeira, (...)

Municípios:

Suzano	US\$ 0,2 milhão
Nova Campina	US\$ 0,4 milhão
Bragança Paulista	US\$ 0,7 milhão
Osasco	US\$ 1,0 milhão
São Paulo	US\$ 2,0 milhões
Moji das Cruzes	US\$ 2,5 milhões
Lençóis Paulistas	US\$ 6,4 milhões
Caieiras	US\$ 7,9 milhões

• Suzano, Nova Campina e Bragança Paulista importam, respectivamente, US\$ 210 mil, US\$ 360 mil e US\$ 680 mil em cargas por rodovias do município de Foz do Iguaçu. Os municípios de Osasco (US\$ 1,0 milhão), São Paulo (US\$ 2,0 milhões), Moji das Cruzes (US\$ 2,5 milhões) e Lençóis Paulistas (US\$ 6,4 milhões) também recebem cargas por rodovias de Foz do Iguaçu. Caieiras, além de receber US\$ 5,0 milhões em cargas por rodovias de Foz do Iguaçu, importa US\$ 220 mil pelo Porto de Paranaguá e US\$ 2,7 milhões por rodovias do município de Uruguaiana.

40- TEC 4804 — papel e cartão kraft

Município:

Itapera	US\$ 0,4 milhão
---------	-----------------

• Por rodovia através do município de Dionísio Cerqueira.

41- TEC 5201 — algodão não-cardado nem penteado

Municípios:

Americana	US\$ 7,0 milhões
Itapetininga	US\$ 1,9 milhão

• O município de Americana importou quase 70% (US\$ 6,2 milhões) pelo Porto de Paranaguá, e US\$ 850 mil por rodovias do município de Foz do Iguaçu. O município de Itapetininga importou, em 2003, US\$ 1,9 milhão, vindos dos Estados Unidos e da Austrália pelos Portos de Itajaí (US\$ 1,3 milhão) e São Francisco do Sul (US\$ 600 mil).

42- TEC 5402 — fios de filamentos sintéticos

Municípios:

Alfenas	US\$ 0,2 milhão
Tatuí	US\$ 0,1 milhão
Guarulhos	US\$ 0,7 milhão
Santa Bárbara d'Oeste	US\$ 0,5 milhão
Capivari	US\$ 1,6 milhão
Várzea Paulista	US\$ 2,8 milhões
São Paulo	US\$ 2,9 milhões
Americana	US\$ 16,1 milhões

• O município mineiro de Alfenas, que recebe a maioria das suas cargas por Santos, importa US\$ 250 mil pelo Porto de Paranaguá. Tatuí importa US\$ 110 mil por rodovias do município de Foz do Iguaçu. Um município paulista que recebe cargas por outro porto que não Santos é Guarulhos, que importa US\$ 750 mil pelo Porto de Itajaí. Mais cinco municípios paulistas devem ser alvos de estratégias comerciais, visto que importam cargas dessa mercadoria por rodovias do município de Uruguaiana. São eles: Santa Bárbara d'Oeste (US\$ 480 mil); Capivari (US\$ 1,6 milhão); Várzea Paulista (US\$ 2,8 milhões); São Paulo (US\$ 2,9 milhões); e Americana (US\$ 16,1 milhões).

43- TEC 5407 — tecidos de fios de filamentos sintéticos

Municípios:

Americana	US\$ 0,2 milhão
São Paulo	US\$ 0,6 milhão
Uberlândia	US\$ 0,9 milhão

• Americana importa US\$ 180 mil pelo Porto de Itajaí. O município de São Paulo recebe US\$ 120 mil em cargas pelo Porto de Rio Grande e US\$ 460 mil pelo Porto de Itajaí. Uberlândia importa todas as suas cargas (US\$ 930 mil) pelo Porto de Itajaí.

44- TEC 5503 — fibras sintéticas descontínuas

Municípios:

Caetanópolis	US\$ 0,4 milhão
Guaxupé	US\$ 1,0 milhão
Indaiatuba	US\$ 0,1 milhão
Itatiba	US\$ 1,0 milhão
São José dos Campos	US\$ 0,8 milhão
São Paulo	US\$ 0,5 milhão
Nova Odessa	US\$ 0,2 milhão
Itapira	US\$ 0,1 milhão

• Dois municípios mineiros importam esse produto por rodovias do município de Uruguaiana: Caetanópolis (US\$ 380 mil) e Guaxupé (US\$ 1,0 milhão). O município de Indaiatuba recebe US\$ 110 mil em fibras sintéticas pelo Porto do Rio de Janeiro. Outros cinco municípios paulistas importam cargas por rodovias do município de Uruguaiana: Itatiba (US\$ 1,0 milhão); São José dos Campos (US\$ 810 mil); São Paulo (US\$ 500 mil); Nova Odessa (US\$ 240 mil); e Itapira (US\$ 110 mil).

45- TEC 5603 — falsos tecidos

Municípios:

Guarulhos	US\$ 0,1 milhão
Suzano	US\$ 2,3 milhões
Jacareí	US\$ 2,5 milhões
Louveira	US\$ 2,5 milhões

• Importam essas cargas por rodovia do município de Uruguaiana.

46- TEC 5902 — telas para pneumáticos

Municípios:

Campinas	US\$ 0,3 milhão
Americana	US\$ 9,2 milhões

• Campinas recebe US\$ 270 mil em cargas desse produto pelo Porto de Rio Grande, e Americana importa US\$ 9,2 milhões por rodovias do município de Uruguaiana.

47- TEC 7312 — cordas, cabos de ferro ou aço (...)

Municípios:

São Paulo	US\$ 2,0 milhões
-----------	------------------

• Importa da Argentina, por modal rodoviário, via Uruguaiana.

Contagem	US\$ 0,7 milhão
----------	-----------------

- Importa pelo Porto do Rio de Janeiro, proveniente principalmente da Itália.

48- TEC 7318 — parafusos, pinos, porcas (...)

Município:

Betim US\$ 3,1 milhões

Desses, a maioria é importada pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 2,4 milhões), seguido do Porto de Sepetiba (US\$ 0,5 milhão) e de modal rodoviário, via Uruguaiana (US\$ 0,2 milhão).

49- TEC 7403 — cobre refinado (...)

Municípios:

São Bernardo do Campo US\$ 1,4 milhão

Pelo modal rodoviário, via Uruguaiana.

Várzea Paulista US\$ 11,7 milhões

Pelo Porto de Vitória, proveniente do Chile e Peru.

São Paulo US\$ 1,3 milhão

Por modal rodoviário, via Uruguaiana, proveniente do Chile.

50- TEC 7408 — fios de cobre

Municípios:

Americana US\$ 0,4 milhão

Poços de Caldas US\$ 8,2 milhões

São Paulo US\$ 1,7 milhão

As cargas com maior potencial de atração desses municípios são as que vêm por modal rodoviário, através de Uruguaiana, num total de US\$ 10,3 milhões. O município de Americana importa por essa via US\$ 0,4 milhão. Poços de Caldas importa esse produto do Chile exclusivamente por esse modal (US\$ 8,2 milhões). São Paulo utiliza essa via para importar US\$ 1,7 milhão.

51- TEC 7801 — chumbo em forma bruta

Municípios:

Piracicaba US\$ 0,8 milhão

Sorocaba US\$ 2,8 milhões

Importam essas cargas por modal rodoviário, via Uruguaiana, provenientes da Argentina.

52- TEC 8408 — motores de pistão (diesel e semidiesel)

Municípios:

Barueri US\$ 1,1 milhão

Contagem US\$ 1,0 milhão

Sete Lagoas	US\$ 7,6 milhões
Betim	US\$ 17,7 milhões

Os municípios de Barueri, Contagem e Sete Lagoas recebem seus lotes pelo Porto do Rio de Janeiro. Betim importou US\$ 10,9 milhões pelo mesmo porto, além de US\$ 1,4 milhão por Sepetiba e US\$ 5,4 milhões por modal rodoviário, através de Uruguaiana.

53- TEC 8414 — bombas de ar ou vácuo

Municípios:

Araucária	US\$ 2,4 milhões
Barueri	US\$ 1,5 milhão
Paulínia	US\$ 3,9 milhões
Belo Horizonte	US\$ 1,5 milhão

Importam essas cargas pelo Porto do Rio de Janeiro.

54- TEC 8415 — máquinas e aparelhos de ar-condicionado (...)

Municípios:

Betim	US\$ 3,1 milhões
Sete Lagoas	US\$ 1,6 milhão
Guarulhos	US\$ 0,5 milhão
São Paulo	US\$ 2,4 milhões
São Bernardo do Campo	US\$ 3,1 milhões

Em Betim há duas frentes a atacar, como forma de atrair cargas para o Porto de Santos. A primeira é com relação a importações realizadas por meio dos Portos do Rio de Janeiro (US\$ 2,2 milhões) e Sepetiba (US\$ 0,1 milhão). A outra é com relação a importações feitas por modal rodoviário, via Uruguaiana, no valor de US\$ 0,8 milhão. O município de Sete Lagoas também importou, em 2003, pelo Porto do Rio de Janeiro, US\$ 1,6 milhão. Guarulhos e São Paulo importaram por modal rodoviário, via Uruguaiana. São Bernardo do Campo apresenta duas possibilidades: US\$ 0,3 milhão pelo Porto de Paranaguá, US\$ 2,7 milhões pelo de Rio Grande, e US\$ 0,1 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana.

55- TEC 8419 — aparelhos e dispositivos para aquecimento, cozimento, torrefação

Município:

Betim	US\$ 2,3 milhões
-------	------------------

Betim importa esse produto da Argentina por modal rodoviário, através de Uruguaiana, no valor de US\$ 2,0 milhões. Além disso, recebe cargas também pelo Porto do Rio de Janeiro no valor de US\$ 0,3 milhão.

56- TEC 8424 — aparelhos mecânicos

Município:

Pompéia US\$ 0,7 milhão

Importações recebidas via Porto de Paranaguá.

57- TEC 8439 — máquinas e aparelhos para fabricação de pasta fibrosa celulósica ou (...)

Município:

São Paulo US\$ 0,7 milhão

Importações recebidas pelo Porto de Paranaguá.

58- TEC 8467 — ferramentas pneumáticas, hidráulicas ou com motor incorporado

Município:

Campinas US\$ 1,4 milhão

Importação por modal rodoviário, via Uruguaiana.

59- TEC 8481 — torneiras, válvulas e dispositivos semelhantes

Municípios:

Betim US\$ 1,1 milhão

Contagem US\$ 3,2 milhões

Cubatão US\$ 0,9 milhão

Osasco US\$ 1,0 milhão

Betim e Contagem receberam essas cargas pelo Porto do Rio Janeiro. Cubatão e Osasco, por modal rodoviário, via Uruguaiana.

6- TEC 8482 — rolamentos de esferas, de roletes ou de agulhas

Municípios:

Campinas US\$ 0,9 milhão

Betim US\$ 1,0 milhão

Ibirité US\$ 1,1 milhão

Campinas importou, em 2003, US\$ 0,9 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana. Betim importou US\$ 1,0 milhão pelos portos do Estado do Rio de Janeiro (US\$ 0,9 milhão pelo do Rio de Janeiro e US\$ 0,1 milhão pelo de Sepetiba). Ibirité importou US\$ 1,1 milhão desse produto pelo Porto de Paranaguá em 2003.

61- TEC 8483 — árvores (veios) de transmissão e virabrequins e manivelas

Municípios:

Contagem US\$ 10,3 milhões

São Bernardo do Campo US\$ 2,1 milhões

São Paulo US\$ 0,8 milhão

Contagem importou pelo Porto do Rio de Janeiro. São Bernardo do Campo recebeu seus lotes provenientes da Argentina, por modal rodoviário, através de São Borja. São Paulo também importou da Argentina, por rodovia, só que através de Uruguaiana.

62- TEC 8501 — motores e geradores elétricos, exceto os grupos eletrogêneos

Municípios:

Belo Horizonte US\$ 1,2 milhão

Betim US\$ 0,9 milhão

Contagem US\$ 1,0 milhão

Belo Horizonte recebeu uma carga no valor de US\$ 1,2 milhão, por modal rodoviário, via São Borja, preponderantemente da Argentina. Os municípios de Betim e Contagem importaram pelo Porto do Rio de Janeiro.

63- TEC 8512 — aparelhos elétricos de iluminação ou de sinalização (...)

Municípios:

Betim US\$ 1,3 milhão

Sete Lagoas US\$ 1,0 milhão

São Paulo US\$ 2,2 milhões

São José dos Campos US\$ 3,3 milhões

São Caetano do Sul US\$ 1,1 milhão

Os municípios de Betim e Sete Lagoas recebem importações desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro, principalmente da Itália, nos valores de US\$ 1,3 milhão e US\$ 1,0 milhão, respectivamente. Os municípios de São Paulo, São José dos Campos e São Caetano do Sul importaram esse produto por modal rodoviário, via Uruguaiana.

64- TEC 8527 — aparelhos receptores de radiotelefonia, radiotelegrafia ou radiodifusão

Município:

São José dos Campos US\$ 7,3 milhões

Utilizou modal rodoviário, por São Borja.

65- TEC 8708 — partes e acessórios dos veículos das posições 8701 a 8705

Municípios:

Ibirité	US\$ 5,3 milhões
Betim	US\$ 57,6 milhões
Contagem	US\$ 1,4 milhão
Pouso Alegre	US\$ 6,3 milhões
Sete Lagoas	US\$ 29,7 milhões
São Bernardo do Campo	US\$ 54,3 milhões
Taubaté	US\$ 8,8 milhões
Moji das Cruzes	US\$ 4,6 milhões
Diadema	US\$ 1,0 milhão
Juiz de Fora	US\$ 0,7 milhão
São José dos Campos	US\$ 0,9 milhão

Ibirité recebeu lotes do produto no valor de US\$ 4,8 milhões pelo Porto de Paranaguá, e de US\$ 0,5 milhão pelo do Rio de Janeiro. Betim recebeu uma carga no valor de US\$ 4,2 milhões pelo Porto de Sepetiba, e outra semelhante, no valor US\$ 34,3 milhões, pelo Porto do Rio de Janeiro, e também importações feitas por modal rodoviário, via Uruguaiana, no valor de US\$ 18,0 milhões e importação desse produto no valor de US\$ 1,1 milhão pelo Porto de Vitória. Contagem, Pouso Alegre e Sete Lagoas, todos de Minas Gerais, apresentam cargas importadas pelo Porto do Rio de Janeiro. Os municípios de São Bernardo do Campo e Taubaté apresentam cargas importadas por modal rodoviário. Por São Borja, esses dois municípios importam US\$ 40,0 milhões e US\$ 0,9 milhão, respectivamente. Já por Uruguaiana, importam, respectivamente, US\$ 14,3 milhões e US\$ 7,9 milhões. O município de Moji das Cruzes importou US\$ 4,6 milhões por modal rodoviário, via São Borja. Os municípios de Diadema, Juiz de Fora e São José dos Campos também importaram cargas por modal rodoviário, via Uruguaiana.

66- TEC 9032 — instrumentos e aparelhos para regulação ou controle, automáticos

Municípios:

Betim	US\$ 8,3 milhões
Hortolândia	US\$ 2,1 milhões
São José dos Campos	US\$ 0,9 milhão
São Caetano do Sul	US\$ 1,4 milhão
Sete Lagoas	US\$ 0,9 milhão

Betim apresentou, em 2003, importações desse produto via Porto do Rio de Janeiro (US\$ 4,1 milhões) e via modal rodoviário, por Uruguaiana (US\$ 4,2 milhões). O município de Hortolândia apresentou importações pelos portos do Rio

de Janeiro e de Vitória, nos valores de US\$ 0,9 milhão e US\$ 1,2 milhão, respectivamente. São José dos Campos e São Caetano do Sul, em 2003, importaram US\$ 0,9 milhão e US\$ 1,4 milhão, respectivamente, por modal rodoviário, via São Borja. Sete Lagoas importou US\$ 0,9 milhão desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro.

67- TEC 9401 — assentos, mesmo transformáveis em cama, e suas partes

Municípios:

Betim US\$ 4,0 milhões

Louveira US\$ 1,2 milhão

Betim importou US\$ 3,4 milhões via Porto do Rio de Janeiro e 0,6 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana. Louveira importou, em 2003, US\$ 1,2 milhão do Uruguai por modal rodoviário, via Chuí.

2.1.2.5 Importações: análise dos produtos identificados

Produto: 1006 - arroz

Observando-se as importações desse produto e suas rotas, percebe-se que o Porto de Santos é pouco utilizado: apenas alguns municípios de São Paulo importam esse produto por essa via. O valor médio importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 122,4 milhões, e o peso médio anual, 615 mil toneladas. O valor anual das importações teve aumento de quase 100% entre esses anos, chegando a US\$ 207 milhões em 2003. Por outro lado, o peso anual importado de arroz aumentou somente 50% entre esses anos, sinalizando que o preço da *commodity* valorizou-se no mercado internacional.

O *ranking* das maiores vias de importação de arroz mostra o município de Jaguarão/rodovias na liderança, tendo importado 45,3% do total em 2002, e 31,6% em 2003. Seus concorrentes diretos são o município de Itaqui/rodovias (14% em 2002 e 13,5% em 2003), e o Porto de Rio Grande, que obteve 9,8% do mercado em 2003. Rodovias do município de Uruguaiana (5,8% em 2002 e 6% em 2003) e de Quaraí (6% em 2002 e 5% em 2003) também são utilizadas nas importações brasileiras desse produto.

Observando-se as rotas de importação dos principais municípios importadores, algumas estratégias podem ser traçadas. Dois municípios paulistas, que não utilizam o Porto de Santos para importar esse produto, devem ser alvo de estratégias: Jacaré (importa US\$ 2,5 milhões no total) recebe US\$ 900 em cargas por Bagé/rodovias e US\$ 1,6 milhão pelo Porto de Paranaguá; e Santa Cruz do Rio Pardo (US\$ 6,9 milhões) recebe US\$ 6 milhões desse produto através do Porto de Paranaguá.

Outros quatro municípios que utilizam o Porto de Santos para importar algumas cargas devem ser alvo de medidas estratégicas. Moji das Cruzes (US\$ 1,8 milhão) importa 15% dos lotes pelo Porto de Santos, mas utiliza rodovias do município de Uruguaiana para trazer US\$ 1,1 milhão em arroz. Jundiaí (US\$ 2 milhões) recebe cerca de 10% dos seus lotes por Santos, mas US\$ 1,8 milhão das suas importações chegam através de rodovias do município de Uruguaiana. Osasco (US\$ 3,9 milhões) importa 5% do seu total pelo Porto de Santos, mas utiliza também rodovias dos

municípios de Chuí (US\$ 2,1 milhões), Jaguarão (US\$ 1 milhão) e o Porto de Imbituba (US\$ 600 mil). Araguari (US\$ 4,3 milhões), que costuma importar 5% das suas cargas de arroz através de Santos, tem como principal via de importação o município de Itaquí, US\$ 3,4 milhões em cargas desse produto são importadas através de rodovias desse município.

O município de São Paulo (US\$ 5,8 milhões), que utiliza o Porto de Santos como principal via de importação desse produto, encerra a lista dos municípios que devem ser alvo de estratégias que ampliem o mercado de atuação do Porto de Santos. São Paulo importa US\$ 2 milhões em cargas através de rodovias do município de Santana do Livramento, e US\$ 1,3 milhão por rodovias do município de Jaguarão.

Produto: 1107 - malte, mesmo torrado

O único estado que importa esse produto através do Porto de Santos é São Paulo. Em 2003, o valor importado de malte foi de US\$ 48,9 milhões, e o volume dessa remessa, 185 mil toneladas. Entre 2000 e 2003, tanto o valor das importações como o peso dessas cargas sofreram queda de quase 65%. O valor médio anual das importações, no mesmo período, foi de US\$ 91 milhões, e o peso médio anual, 320 mil toneladas.

O *ranking* das mais importantes vias de importação do produto apontou o Porto de Vitória como a principal delas em 2003, com 51,7% do mercado. Suas concorrentes diretas são o Porto de Salvador, com 12,2%, e o Porto de São Sebastião, com 11,6%. O Porto de Paranaguá encerra a lista, com 7,1% das importações.

Oito municípios respondem por cerca de 97% das importações de malte do Brasil. O município de Vitória, que sozinho importou quase a metade do total brasileiro de 2003 (US\$ 24,7 milhões), é o principal importador do produto. Os outros são: Alagoinhas, US\$ 6 milhões; Guarapuava, US\$ 5,7 milhões; Taubaté, US\$ 3,8 milhões; Jaguariúna, US\$ 3,4 milhões; Itu, US\$ 1,5 milhão; Cachoeiras de Macacu, US\$ 1,4 milhão; e São Luís US\$ 1,3 milhão.

Quanto às rotas utilizadas por municípios paulistas, dois casos devem ser mencionados: em 2003, Taubaté importou US\$ 3,2 milhões pelo Porto de São Sebastião e US\$ 500 mil por rodovias do município de Santana do Livramento. No mesmo ano, Jaguariúna importou US\$ 2,4 milhões pelo Porto de São Sebastião. Atrair essas cargas para Santos é uma estratégia comercial que pode ampliar a participação do Porto de Santos no mercado de importações desse produto.

Produto: 1509 - azeite de oliva e respectivas frações

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, é formada pelos Estados de São Paulo e Goiás. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 55,3 milhões, e a média de peso anual, 20 mil toneladas.

O *ranking* das vias de importação aponta o Porto de Santos como a principal (43,8% em 2002 e 44,7% em 2003). Seus concorrentes imediatos são o município de Uruguaiana/rodovias (19,6% em 2002 e 21,8% em 2003) e o Porto de Vitória (17% em 2002 e 12,5% em 2003). O Porto do Rio de Janeiro, que obteve 6,7% do mercado em 2002 e 6,8% em 2003, é o quarto colocado.

Os sete municípios que mais importam esse produto perfazem, juntos, 81,5% do total importado: Mairink, US\$ 10,2 milhões; Goiânia, US\$ 10,1 milhões; Vila Velha, US\$ 9,8 milhões; São Paulo, US\$ 6,5 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 1,9 milhão; Osasco, US\$ 1,6 milhão; e Curitiba US\$ 1,6 milhão. Considerando-se a rota dessas importações, algumas estratégias podem ser traçadas com relação a dois desses municípios, para atrair novas cargas para Santos. Goiânia importa 42,2% do seu total pelo Porto de Santos, mas utiliza rodovias de Uruguaiana para trazer US\$ 5,8 milhões em cargas. O município de São Paulo recebe 69% de suas cargas do produto pelo Porto de Santos, mas também utiliza rodovias de Foz do Iguaçu (US\$ 1,6 milhão) e de Uruguaiana (US\$ 300 mil).

Produto: 1801 - cacau, inteiro ou partido

No caso desse produto, Santos praticamente não é utilizado como via de importação. Entretanto, o valor médio anual das importações de cacau, de 2000 a 2003, foi de US\$ 56,2 milhões, o que demonstra a importância do produto na pauta brasileira de importações. O peso médio anual importado no período foi de 48,2 mil toneladas.

No *ranking* das principais vias de importação dois portos baianos são líderes: o Porto de Ilhéus importou 85,9% do total em 2003, e o Porto de Salvador, 13,5%. O fato de apenas dois municípios baianos terem importado cerca de 80% do total em 2003 fez com que dominassem o mercado.

Somente cinco municípios importaram esse produto em 2003, cabendo a três deles 99,4% do total importado: Ilhéus, US\$ 70 milhões; Caçapava, US\$ 17 milhões; e Itabuna, US\$ 1,8 milhão. Considerando-se a rota de importação de Caçapava, que importou US\$ 12,1 milhões pelo Porto de Salvador e US\$ 4,9 milhões pelo de Ilhéus, uma estratégia comercial deve ser traçada. Atrair as cargas desse município paulista é uma boa solução para o Porto de Santos.

Produto: 2204 - vinhos de uvas frescas, incluídos os vinhos enriquecidos com álcool

Os estados que utilizam o Porto de Santos para importar esse produto são São Paulo e Espírito Santo. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 47 milhões, e o peso médio anual, de 20 mil toneladas. Nesse período, tanto o valor quanto o volume importado sofreram redução de cerca de 25%.

Na classificação das principais vias de importação, o Porto de Vitória é a principal, tendo recebido 33,4% das importações em 2002, e 37,5% em 2003. O Porto de Santos detém a segunda posição (20,8% em 2002 e 18,4% em 2003), seguido do Porto de Rio Grande (15,5% em 2003 e 8,5% em 2002), do município de Uruguaiana/rodovias (10,8% em 2003 e 9,3% em 2002) e do Porto do Rio de Janeiro (5,3% em 2003 e 7,9% em 2002).

Dos mais de 40 municípios que importam esse produto, oito respondem por 89% do total importado: São Paulo, US\$ 13 milhões; Vitória, US\$ 9,8 milhões; Vila Velha, US\$ 6,8 milhões; Porto Alegre, US\$ 3 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 2,3 milhões; Osasco, US\$ 2,1 milhões; Garibaldi, US\$ 1,5 milhão; e Blumenau, US\$ 1,2 milhão. Observando-se a rota de importação desses municípios, algumas estratégias podem ser traçadas.

Osasco recebe cerca de 55% das importações desse produto através do Porto de Santos, e US\$ 850 mil por rodovias do município de Foz do Iguaçu. São Paulo, apesar de importar 51% das suas cargas de vinhos pelo Porto de Santos, recebe lotes no valor de US\$ 1 milhão por rodovias de Uruguaiana, e de US\$ 4,5 milhões pelo Porto de Rio Grande. Atrair essas cargas para Santos é um meio de ampliar o seu mercado nesse segmento.

Produto: 2503 - enxofre de qualquer espécie

A área de influência do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange os Estados de São Paulo, Goiás e Minas Gerais. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 64,5 milhões, e o peso médio, 1,2 milhão de toneladas.

No *ranking* das vias de importação de enxofre, em 2003, o Porto de Santos é a principal, tendo recebido 80,5% do total importado. Seus concorrentes imediatos são o Porto de Sepetiba, com 14,2% do mercado, e o de Aratu, com 4,3%.

Entre os principais municípios importadores, sete dos maiores perfazem 98% do total importado: Uberaba, US\$ 31 milhões; Cubatão, US\$ 12,9 milhões; São Paulo, US\$ 12,5 milhões; Paulínia, US\$ 7 milhões; Catalão, US\$ 6,1 milhões; Várzea Paulista, US\$ 3 milhões; e Camaçari, US\$ 2,8 milhões. Observando-se a rota de importação desses municípios, duas estratégias podem ser traçadas. Várzea Paulista, que utiliza o Porto de Santos para 21% de suas compras de enxofre, recebe o restante (US\$ 2,3 milhões) pelo Porto de Sepetiba. O município de São Paulo importa 81% de suas cargas pelo Porto de Santos, e US\$ 2,4 milhões pelo Porto de Sepetiba. Obter o restante das cargas desses municípios é uma estratégia que consolidará a posição de Santos no topo do *ranking* como via de importação desse produto.

Produto: 2608 - minérios de zinco e seus concentrados

O único estado que importa esse produto através do Porto de Santos é São Paulo. Entre 2000 e 2003, o valor médio anual importado foi de US\$ 58,6 milhões e o peso médio anual, 230 mil toneladas.

Dois portos cariocas dominam as importações de minérios de zinco. O Porto de Sepetiba recebeu 98,5% das importações de 2002 e 92,5% das de 2003 — é o principal centro importador. O Porto do Rio de Janeiro ocupa a segunda posição no *ranking*, tendo obtido 1,4% do mercado em 2002, e 7% em 2003.

Dos 13 municípios que importam o produto, quatro respondem por cerca de 98% do total importado. As importações do município de Juiz de Fora, US\$ 44,8 milhões em 2003, representaram 68% do total desse ano. Três Marias, US\$ 16,8 milhões; Suzano, US\$ 1,7 milhão; e Batatais, US\$ 1,5 milhão, encerram a lista.

Estratégias comerciais podem ser traçadas para atrair as cargas destinadas a esses dois municípios paulistas. Batatais importa US\$ 1,3 milhão do produto pelo Porto do Rio de Janeiro. Suzano também recebe a maioria de suas cargas (US\$ 1,6 milhão) pelo Porto do Rio de Janeiro. Essas cargas podem ser atraídas para Santos.

Os dois municípios mineiros também devem ser alvo de estratégias comerciais. Três Marias importa US\$ 800 mil pelo Porto do Rio de Janeiro e US\$ 16 milhões pelo de Sepetiba. Os US\$ 44,8 milhões em minérios de zinco importados por Juiz de Fora chegam ao Brasil pelo Porto de Sepetiba. Por terem essas cargas um alto valor,

esses municípios devem ser alvos de estratégias eficientes que possam garantir esses lotes para Santos.

Produto: 2704 - coques e semicoques de hulha, de linhito ou de turfa

O Estado de São Paulo é o único que importa esse produto através do Porto de Santos. O valor médio importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 130 milhões, e o peso médio anual, 1,5 milhão de toneladas.

No *ranking* Porto de Santos é a principal via de importação, tendo recebido 51,7% do total brasileiro importado em 2003, e 36% em 2002. O aumento das importações de Cubatão, que passou a comprar cerca de dez vezes mais entre 2002 e 2003, foi o principal motivo desse ganho de mercado. Os principais concorrentes de Santos são os Portos de Sepetiba (32,5% em 2003 e 16,5% em 2002) e de Vitória (10,7% em 2003 e 39,5% em 2002).

Sete dos maiores municípios importadores respondem por cerca de 97% das importações brasileiras: Cubatão, US\$ 117,4 milhões; Itaguaí, US\$ 73,2 milhões; Timóteo, US\$ 11,9 milhões; Cariacica, US\$ 7 milhões; Serra, US\$ 5,7 milhões; Pojuca, US\$ 5,3 milhões; Simões Filho, US\$ 4,5 milhões. À exceção de Timóteo, que recebe suas importações pelo Porto de Vitória, os demais municípios o fazem pelos portos localizados no próprio estado. Como o município de Timóteo situa-se mais próximo do Porto de Vitória do que da cidade de Santos, não é possível apostar em nenhuma estratégia para atrair esse produto.

Produto: 2809 - pentóxido de difósforo; ácido fosfórico; ácidos polifosfóricos de constituição química definida ou não

O único estado que importa esse produto através do Porto de Santos é São Paulo. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 61,6 milhões, e o peso médio anual, 340 mil toneladas.

De acordo com a classificação das principais vias de importação, apenas dois portos detêm cerca de 95% do mercado: o de Santos, com 66,5% do mercado em 2002 e 66% em 2003, e o de Rio Grande, com 30,7% em 2002 e 29,9% em 2003.

Dos 40 municípios importadores, apenas quatro respondem por 95% do total, o que torna esse mercado bastante concentrado. Três desses municípios são paulistas e recebem seus lotes pelo Porto de Santos: Mairink, US\$ 23,8 milhões; Cajati, US\$ 12,1 milhões; e São Vicente, US\$ 7,9 milhões. O quarto município é Rio Grande, que importa US\$ 20,1 milhões em carga através do porto homônimo. Assim, nenhuma estratégia comercial poderia ser traçada de forma a atrair novas cargas para o Porto de Santos.

Produto: 2833 - sulfatos; alumes; peroxossulfatos (persulfatos)

No caso desse produto, a área de influência do Porto de Santos se restringe ao Estado de São Paulo, e, em menor escala, aos Estados de Espírito Santo e Bahia. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 34 milhões, e o peso médio anual, 250 mil toneladas.

O Porto de Santos foi o líder no *ranking* das maiores vias de importação: 40,7% do total importado de 2002 e 40,8% em 2003. Seus principais concorrentes são os

Portos de Vitória (19,3% em 2002 e 20% em 2003), de São Sebastião (10,4% em 2002 e 18,1% em 2003), e do Recife (8,1% em 2002 e 9,8% em 2003).

Nada menos de 80 municípios importam esse produto, porém, apenas seis respondem por cerca de 74% do total importado: Indaiatuba importa US\$ 8 milhões; São Paulo, US\$ 6,5 milhões; Recife, US\$ 2,8 milhões; Itumbiara, US\$ 2,4 milhões; Uberlândia, US\$ 1,2 milhão; e Mucuri, US\$ 1 milhão. Estudando-se as rotas utilizadas, vemos que algumas cargas podem ser atraídas para o porto santista.

As cargas destinadas a Uberlândia chegam ao país pelo Porto de Vitória. Dada a localização geográfica do município mineiro, elas podem perfeitamente ser importadas via Porto de Santos. Itumbiara também importa US\$ 2,1 milhões pelo Porto de Vitória e deve ser alvo de estratégias, pelo mesmo motivo, já que está geograficamente mais próxima de Santos do que de Vitória. São Paulo, importa quase 20% de suas cargas pelo Porto de Santos, mas utiliza o Porto de São Sebastião para trazer US\$ 5,3 milhões em lotes. São cargas que também podem ser atraídas para Santos.

Produto: 2835 - fosfinatos (hipofosfitos), fosfonatos (fosfitos) e fosfatos; polifosfatos, de constituição química definida ou não

Além do Estado de São Paulo, outro que importa esse produto através do Porto de Santos é o Espírito Santo. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 22 milhões, tendo apresentado queda de cerca de 30% entre esses anos. O peso médio anual, de 35 mil toneladas, também sofreu queda de cerca de 40% no mesmo período.

Na classificação das vias mais utilizadas, o Porto de Santos é a principal, com 64% do mercado em 2002 e 46% em 2003. Essa perda de mercado deveu-se à diminuição das importações paulistas em 2003. Os principais concorrentes de Santos são o município de Uruguaiana/rodovias (24,2% em 2003 e 10% em 2002) e o Porto de Recife (7,4% em 2003 e 4,5% em 2002).

Dos mais de 80 municípios importadores, apenas quatro merecem atenção — os demais importam valores baixos, o que não estimula a criação de estratégias comerciais. Os quatro maiores: São Paulo, que importa US\$ 5,5 milhões; Recife, US\$ 1,4 milhão; Jundiaí, US\$ 1,3 milhão; e Almeirim, US\$ 1,2 milhão. Os dois municípios paulistas devem ser alvo de estratégias comerciais — apesar de utilizarem o Porto de Santos para trazer algumas cargas, utilizam também rodovias de Uruguaiana para uma parte significativa dos lotes: São Paulo importa US\$ 450 mil, e Jundiaí US\$ 1,2 milhão do produto por rodovias gaúchas.

Produto: 2836 - carbonatos; peroxocarbonatos (percarbonatos); carbonato de amônio comercial contendo carbamato de amônio

Os estados sob influência do Porto de Santos, no caso desse produto, são São Paulo e Rio de Janeiro. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 54,6 milhões, e o peso médio anual, 370 mil toneladas.

O *ranking* das vias de importação desse produto não se alterou significativamente entre 2002 e 2003. O Porto de São Sebastião, principal pólo de desembarque do produto, obteve 52,1% do mercado em 2002 e 58,5% em 2003. O

Porto de Santos, seu principal concorrente, ficou com 17,1% em 2002 e 14% em 2003. Os Portos de Sepetiba (9,9% em 2002 e 7% em 2003) e Recife (9% em 2002 e 8,9% em 2003) encerram a lista.

Considerando-se as rotas utilizadas pelos principais importadores, algumas estratégias podem ser traçadas em favor do porto santista. Seis municípios paulistas utilizam o Porto de São Sebastião como principal via de importação. À exceção do próprio São Sebastião, que importa US\$ 1,9 milhão, os demais municípios estão mais próximos de Santos do que do Porto de São Sebastião. Os municípios que devem ser alvo de estratégias: São Bernardo do Campo importa US\$ 1,2 milhão; São Paulo, US\$ 1,2 milhão; Caçapava, US\$ 4,2 milhões; Indaiatuba, US\$ 5,6 milhões; e Jacareí, US\$ 8,2 milhões. Essas cargas podem ser atraídas para o Porto de Santos — que assumiria nesse caso a liderança nas importações desse produto.

Produto: 2902 - hidrocarbonetos cíclicos

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. Entre 2000 e 2003, o valor médio anual importado de hidrocarbonetos cíclicos foi de US\$ 87,5 milhões, e o peso médio anual, 163,3 mil toneladas. No período, tanto o valor quanto o volume dessas importações apresentaram queda de cerca de 25%.

Na classificação das principais vias importadoras o Porto de Aratu, com 31% do mercado em 2002, e 56,7% em 2003, passou a liderar. O Porto de Santos, que liderava em 2002 com 49,6%, caiu para a segunda posição no ano seguinte, com 36,2%. Aratu passou à frente graças ao aumento das importações do município de Cabo de Santo Agostinho, que importa a maioria das suas cargas pelo porto baiano. O Porto de Rio Grande ocupa a terceira posição, com 4,6% das importações (3,3% em 2002).

Entre os 40 municípios importadores, Cabo de Santo Agostinho responde por quase metade do total importado: em 2003, importou US\$ 48,3 milhões. São Paulo, US\$ 9,9 milhões; São José dos Campos, US\$ 5,3 milhões; Triunfo, US\$ 4,5 milhões; Duque de Caxias, US\$ 2,6 milhões; Camaçari, US\$ 2,5 milhões; e Rio de Janeiro, US\$ 1,2 milhão, são os demais municípios que, juntamente com Cabo de Santo Agostinho, importam 96% do total brasileiro. Dadas as rotas de importação utilizadas por esses municípios, nenhuma estratégia pode ser traçada: os paulistas já utilizam Santos como principal via de importação, e os demais municípios recorrem ao porto mais próximo.

Produto: 2903 - derivados halogenados dos hidrocarbonetos

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Espírito Santo e Rio Grande do Sul. O valor médio anual importado, de 2000 e 2003, foi de US\$ 101,2 milhões, e o peso médio anual, 137 mil toneladas.

O Porto de Santos é o principal centro de desembarque desse produto: 50% das importações brasileiras aportaram ali em 2003, e 54,1% em 2002. Seus principais concorrentes são o Porto do Rio de Janeiro (14,3% em 2003 e 16,2% em 2002), o aeroporto de Campinas (14,3% em 2003 e 11,5% em 2002) e o Porto de Aratu (7,5% em 2003 e 5,2% em 2002).

Mais de 70 municípios importam o produto. Os cinco maiores compradores são Santo André, US\$ 35,7 milhões; Barra Mansa, US\$ 15,7 milhões; Rio Claro, US\$ 11,7 milhões; Camaçari, US\$ 7,7 milhões; e Vila Velha, US\$ 4,2 milhões. Guarujá (US\$ 4 milhões), Suzano (US\$ 2,3 milhões), Jundiá (US\$ 2 milhões), Diadema (US\$ 1,9 milhão) e São Paulo (US\$ 1,7 milhão) são outros importantes importadores paulistas. Quando não importam por via aérea, os municípios paulistas utilizam o Porto de Santos, e os demais municípios, a via importadora mais próxima. É difícil, portanto, traçar alguma estratégia a fim de atrair novas cargas para Santos.

Produto: 2909 - éteres

A área sob influência do Porto de Santos, no caso desse produto, compreende São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 41,4 milhões. Esse valor sofreu redução de cerca de 33% no período, e o peso médio anual, que também sofreu redução de 33%, foi de 21,3 mil toneladas.

No *ranking* centros de desembarque do produto, o Porto de Santos é o principal deles, tendo chegado por esse porto 74,6% do total brasileiro importado em 2002 e 63,3% em 2003. Seu principal concorrente é o Porto do Rio de Janeiro, com 8,2% em 2002 e 18,9% em 2003. Rodovias do município de São Borja (4,4% em 2002 e 5,3% em 2003) e o Porto de Rio Grande (3,4% em 2002 e 3,9% em 2003) encerram a lista.

Dos mais de 80 municípios que importam o produto, os sete maiores respondem por 76% do total: São Paulo, US\$ 7,6 milhões; Guarujá, US\$ 4,8 milhões; Resende, US\$ 4,2 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 3,2 milhões; São Bernardo do Campo, US\$ 1,9 milhão; Rio Claro, US\$ 1,5 milhão; e Santo André, US\$ 1,2 milhão. Apenas o município de Guarujá pode ser alvo de estratégia comercial: apesar de utilizar o Porto de Santos em cerca de 60% das suas importações de éteres, recebe também US\$ 180 mil em cargas dos Estados Unidos por rodovias de Uruguaiana e US\$ 1,7 milhão em cargas da Argentina por rodovias de São Borja. Essas cargas podem ser atraídas para o Porto de Santos.

Produto: 2916 - ácidos monocarboxílicos acíclicos não-saturados e ácidos monocarboxílicos cíclicos

Importam esse produto pelo Porto de Santos os Estados de São Paulo, Bahia, Espírito Santo e Minas Gerais. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 98,2 milhões, com uma queda de 27% no período. O peso médio anual nesses três anos foi de 240 mil toneladas.

Os dados disponíveis mostram que o Porto de Santos é a principal via de importação do produto, com 59,7% do mercado em 2003 (65,2% em 2002). Seus concorrentes mais próximos são os Portos de Aratu, com 16,3% (14,6% em 2002), do Rio de Janeiro, com 7,7% (4,8% em 2002) e Vitória, com 3,5% (3,9% em 2002).

Mais de 100 municípios importam o produto, mas apenas nove respondem por cerca de 70% das importações: Guaratinguetá (US\$ 16,7 milhões); Jacareí (US\$ 9,9 milhões); São Paulo (US\$ 7,4 milhões); Resende (US\$ 7 milhões); Vitória (US\$ 5,5 milhões); Guarulhos (US\$ 4,5 milhões); Suzano (US\$ 3,6 milhões); São Bernardo do Campo (US\$ 3,5 milhões); e Taboão da Serra (US\$ 2,5 milhões). Quase todos os

municípios paulistas utilizam o Porto de Santos para importar a maioria dos seus lotes. Porém, três deles podem ser alvos de estratégias comerciais.

Taboão da Serra importa 30% das suas cargas pelo Porto de Santos, mas recebe US\$ 1,7 milhão desse produto pelo Porto de Aratu. Suzano, que também utiliza Santos para importar 40% dos seus lotes, recebe US\$ 3,6 milhões pelo Porto de Aratu. Outro município que utiliza Aratu é Jacareí, que recebe US\$ 5 milhões em carga desse produto pelo porto baiano, e US\$ 4,9 milhões pelo Porto de Santos. Atrair essas cargas para Santos representará um considerável ganho de mercado.

Produto: 2917 - ácidos policarboxílicos

A área de influência do Porto de Santos, quanto a esse produto, compreende São Paulo, Espírito Santo e Minas Gerais. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 48,5 milhões, com uma queda de 25% no período. O volume médio anual importado, que sofreu redução de 28% no período, foi de 62 mil toneladas.

Na classificação dos portos que mais desembarcaram esse produto, o de Santos é o principal: recebeu 56,6% do total brasileiro importado em 2003 (67% em 2002). O Porto de Fortaleza (14,8% em 2003 e 11,6% em 2002) e o do Recife (7,2% em 2003) são os principais concorrentes de Santos.

Apesar de mais de 100 municípios importarem o produto, apenas seis respondem por mais da metade do total: Fortaleza (US\$ 6,4 milhões); Guarulhos (US\$ 4,8 milhões); Cabo de Santo Agostinho (US\$ 3,5 milhões); Santo André (US\$ 3,4 milhões); Moji das Cruzes (US\$ 2,8 milhões); e Poços de Caldas (US\$ 2,5 milhões). Dadas as rotas de importação utilizadas, pode-se traçar uma estratégia para o município de Moji das Cruzes, que, além de importar 30% de suas cargas via Santos, recebe lotes no valor de US\$ 2 milhões da Argentina, por rodovias de Uruguaiana. Atrair essa carga é a única estratégia economicamente viável em relação a esse produto, visto que os demais municípios importam em valores muito baixos.

Produto: 2918 - ácidos carboxílicos

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Entre 2000 e 2003, as importações reduziram-se em cerca de 17%, ficando com o valor médio anual de US\$ 47,2 milhões, e o peso médio anual de 13,2 mil toneladas.

O Porto de Santos está isolado na primeira posição, como o maior pólo de desembarque do produto, com 44,2% do total importado em 2003 (51% em 2002). Em segundo lugar, vem o Porto de Paranaguá, com 19,2% em 2003 (14,5% em 2002), seguido do Porto de Salvador, com 8% em 2003 (7,5% em 2002).

Dos 92 municípios que importam o produto, os 11 maiores respondem por quase 80% do total: Londrina (US\$ 8,9 milhões); Guaratinguetá (US\$ 5,3 milhões); Camaçari (US\$ 4 milhões); São Paulo (US\$ 3,3 milhões); Rio de Janeiro (US\$ 2,2 milhões); Paulínia (US\$ 2,2 milhões); Franco da Rocha (US\$ 2 milhões); Cotia (US\$ 1,8 milhão); Taboão da Serra (US\$ 1,1 milhão); Suzano (US\$ 1,1 milhão); e Vitória (US\$ 1 milhão). Apenas o município de Franco da Rocha, que importa integralmente por rodovias de Uruguaiana (US\$ 2 milhões), deve ser alvo de

estratégias comerciais. Os demais municípios utilizam as vias de importação mais próximas para a maioria das suas cargas.

Produto: 2920 - ésteres dos outros ácidos inorgânicos de não-metals e seus sais

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 41,5 milhões, e o peso médio anual, 13 mil toneladas.

No *ranking* das principais vias de importação Santos está na primeira posição em 2003, com 54% do mercado (72% em 2002). Essa perda de mercado resultou principalmente da diminuição das importações do produto por municípios paulistas. Os principais concorrentes de Santos são os Portos de Salvador (11% em 2003 e 7% em 2002), Rio de Janeiro (7,7% em 2003 e 4% em 2002) e Manaus (5,9% em 2003 e 5,5% em 2002).

Os dez maiores importadores do produto respondem por 79% do total das importações: Mairink, US\$ 7,2 milhões; Camaçari, US\$ 3,8 milhões; Itatiba, US\$ 3,2 milhões; Petrópolis, US\$ 2,7 milhões; Maracanaú, US\$ 2,6 milhões; Triunfo, US\$ 2,2 milhões; Manaus, US\$ 2 milhões; Guaratinguetá, US\$ 1,5 milhão; e Moji das Cruzes, US\$ 1,1 milhão; e São Paulo, US\$ 900 mil. Apenas São Paulo deve ser alvo de estratégia comercial, visto que importa US\$ 560 mil em cargas da Argentina por rodovias de Uruguaiana. Como o município de São Paulo já utiliza Santos em cerca de 30% de suas cargas, esses lotes importados por rodovias podem ser facilmente atraídos para o porto santista.

Produto: 2921 - compostos de função amina

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 77,5 milhões, e o peso médio anual, 32 mil toneladas. No período o valor das importações reduziu em cerca de 17%.

Na classificação das principais vias de importação do produto, o Porto de Santos detém a primeira posição, com 61% do mercado de 2003 (80% em 2002). A perda de uma significativa parcela do mercado no período, por parte de Santos, deveu-se à diminuição das importações pelos municípios paulistas. Os principais concorrentes de Santos são o aeroporto de São Paulo, com 20% do mercado (5,7% em 2002), e o Porto do Rio de Janeiro, com 7,6% (5,8% em 2002).

Quase 100 municípios importam o produto, porém, apenas os 14 maiores detêm 87% das importações: São Paulo (US\$ 17,3 milhões); Paulínia (US\$ 8,8 milhões); Resende (US\$ 8,5 milhões); Itatiba (US\$ 7 milhões); Rio de Janeiro (US\$ 6,8 milhões); Suzano (US\$ 4,2 milhões); Camaçari (US\$ 2,6 milhões); Taboão da Serra (US\$ 2,3 milhões); Guarulhos (US\$ 1,8 milhão); Guaratinguetá (US\$ 1,7 milhão); Maracanaú (US\$ 1,5 milhão); Guarujá (US\$ 1,5 milhão); Moji das Cruzes (US\$ 1,3 milhão); e Arapongas (US\$ 1,2 milhão). Pela análise das rotas utilizadas, fica claro que, quando não recorrem a aeroportos, os municípios utilizam os portos mais próximos de sua região. A única exceção são os municípios fluminenses: além de receber algumas cargas pelo Porto do Rio de Janeiro, Resende importa 53% delas por Santos, e o próprio município do Rio já recebe 80% das importações do produto pelo

porto santista. Com isso, nenhuma estratégia comercial pode ser traçada em relação a esse produto.

Produto: 2922 - compostos aminados de funções oxigenadas

A área sob influência do Porto de Santos, no caso desse produto, compreende São Paulo, Goiás e Minas Gerais. O valor anual médio importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 56,7 milhões, com uma queda de 50% entre esses anos. O peso médio anual, que também apresentou redução de 33% no período, foi de 19,3 mil toneladas.

No *ranking* dos pólos de desembarque do produto, o Porto de Santos está em primeiro lugar, com 44,2% das importações em 2002, e 45,7% em 2003. Seus principais concorrentes são o Porto de Itajaí (12,1% em 2003 e 12% em 2002); o aeroporto de São Paulo (9% em 2003 e 10,3 % em 2002); e o Porto de Paranaguá (7,7% em 2003 e 11,8% em 2002).

Embora 112 municípios importem o produto, apenas 13 entre os maiores detêm 74% do total importado: São Paulo (US\$ 5,7 milhões); Guarulhos (US\$ 4 milhões); Suzano (US\$ 2,9 milhões); Videira (US\$ 2,5 milhões); Rio de Janeiro (US\$ 2,4 milhões); Valparaíso (US\$ 1,9 milhão); Itajaí (US\$ 1,6 milhão); Resende (US\$ 1,5 milhão); Guarujá (US\$ 1,5 milhão); Campinas (US\$ 1,2 milhão); Taboão da Serra (US\$ 1,1 milhão); e Vitória (US\$ 1 milhão).

A maioria das cargas, quando não recebidas por via aérea, chegam através dos portos mais próximos do município importador. Porém, algumas podem ser alvo de estratégias comerciais. Os municípios de Campinas (US\$ 140 mil) e Guarulhos (US\$ 310 mil) recebem lotes pelo Porto de Itajaí, apesar de importarem a maioria das cargas pelo de Santos. São Paulo importa US\$ 100 mil em cargas desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro. Caçapava importa US\$ 370 mil em cargas que vêm da Argentina por rodovias de Uruguaiana. São José dos Campos importa US\$ 310 mil pelo Porto do Rio de Janeiro. O município de Rio Verde recebe US\$ 460 mil em cargas desse produto pelo Porto de Itajaí. São cargas que podem ser atraídas para o porto santista.

Produto: 2929 - compostos de outras funções nitrogenadas

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo, Bahia e Rio Grande do Sul. O valor médio anual das importações, de 2000 e 2003, foi de US\$ 57,4 milhões, e o peso médio anual, 29,9 mil toneladas. Houve, no período, queda de 30% no seu valor.

No *ranking* das principais vias de importação desse produto, o Porto de Santos é o líder, com 52,3% do mercado em 2002, e 55,9% em 2003. Seus concorrentes imediatos são as rodovias do município de Uruguaiana (30,6% em 2003 e 38% em 2002), e o Porto de Paranaguá (6,9% em 2003 e 2,4% em 2002).

Os nove maiores importadores desse produto respondem por 88% do total importado. Dos 55 municípios importadores, são os maiores: São Paulo (US\$ 19,6 milhões); Mauá (US\$ 8,2 milhões); Camaçari (US\$ 6 milhões); Campinas (US\$ 2,6 milhões); Arapongas (US\$ 2,5 milhões); Guarulhos (US\$ 1,5 milhão); Guarujá (US\$ 1,3 milhão); Paulínia (US\$ 1,3 milhão); e Santo André (US\$ 1,1 milhão).

Quanto às rotas de entrada utilizadas, percebe-se que alguns municípios paulistas importam cargas por rodovias de Uruguaiana. São Bernardo do Campo importa US\$ 270 mil por essas rodovias; Guarujá, US\$ 700 mil; Guarulhos, US\$ 280 mil; e o município de São Paulo (US\$ 14 milhões). Todos podem ser alvos de estratégias comerciais. Atraídas para o Porto de Santos, essas cargas vão consolidar ainda mais sua liderança nesse mercado.

Produto: 2930 - tiocompostos orgânicos

Os Estados de São Paulo, Bahia, Goiás, Minas Gerais e Rio Grande do Sul recebem importações desse produto pelo Porto de Santos. O valor médio anual importado de 2000 a 2003 foi de US\$ 120 milhões, e o peso médio anual, 32,1 mil toneladas. Nesses quatro anos, o valor das importações sofreu queda de quase 10%.

O Porto de Santos lidera o *ranking* das principais vias de importação de tiocompostos orgânicos — recebeu 64,5% das importações brasileiras de 2003 e 63,4% de 2002. Seus maiores concorrentes são os Portos de Itajaí (10,9% em 2003 e 9,2% em 2002) e de Rio Grande (8,1% em 2003 e 12,5% em 2002).

Dos mais de 100 municípios importadores, os 12 maiores respondem por 88% do total importado: Salto do Pirapora (US\$ 37,6 milhões); Guarulhos (US\$ 11,4 milhões); Paulínia (US\$ 11,1 milhões); Guaratinguetá (US\$ 5,2 milhões); Portão (US\$ 5,2 milhões); São Paulo (US\$ 5,1 milhões); Itajaí (US\$ 5 milhões); Maracanaú (US\$ 4,1 milhões); Londrina (US\$ 4 milhões); Marau (US\$ 3,8 milhões); Sorocaba (US\$ 3,4 milhões); Suzano (US\$ 3 milhões); Rio de Janeiro (US\$ 2,6 milhões); Campinas (US\$ 1,9 milhão); Videira (US\$ 1,3 milhão); e Nova Bassano (US\$ 1,1 milhão).

Analisando-se a rota utilizada por esses municípios, dois deles, paulistas, podem ter suas cargas atraídas para Santos. Paulínia importa cerca de 90% dos seus lotes através do Porto de Santos, mas recebe US\$ 1 milhão em cargas pelo Porto de Itajaí. Guarulhos, que também utiliza o Porto de Santos para importar quase 20% das suas cargas, recorre também ao Porto do Rio de Janeiro (US\$ 1 milhão em cargas) e ao de Itajaí (US\$ 8,1 milhões) para receber esse produto. A obtenção dessas cargas consolidará ainda mais a posição de Santos como principal via de importação desse produto.

Produto: 2936 – pró-vitaminas e vitaminas

Dois estados, São Paulo e Minas Gerais, importam esse produto pelo Porto de Santos. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 46,5 milhões, e o peso médio anual, 4,6 mil toneladas. tanto o valor quanto o peso médio sofreram queda de 45% no período.

O Porto de Santos detém a primeira posição no *ranking* das vias de importação, com 50% dos lotes recebidos em 2003 (37,5% em 2002). O Porto de Itajaí está na segunda posição, com 17,2% das importações de 2003 (21,7% em 2002). Os aeroportos do Rio de Janeiro (8,3% em 2003) e de São Paulo (7,8% em 2003) ocupam a terceira e quarta posição, respectivamente.

Os sete maiores municípios importadores respondem por 75% do total importado: São Paulo (US\$ 11 milhões); Rio de Janeiro (US\$ 4,5 milhões); Videira

(US\$ 3,9 milhões); Campinas (US\$ 2,7 milhões); Guarulhos (US\$ 1,2 milhão); Itapeverica da Serra (US\$ 1,1 milhão); e Paulínia (US\$ 860 mil). Quase todos importam parte significativa de suas cargas por via aérea, dificultando assim a implementação de estratégias comerciais. Entretanto, dois municípios paulistas que utilizam o Porto de Santos para a maioria de suas cargas usam também o Porto de Itajaí para importar alguns lotes. Guarulhos importa US\$ 380 mil por esse porto e Campinas, US\$ 710 mil. Essas cargas podem ser estrategicamente atraídas para Santos.

Produto: 3102 - adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, nitrogenados

Os estados sob influência do Porto de Santos, no caso desse produto, são São Paulo, Goiás, Minas Gerais e Pernambuco. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 231,4 milhões, e o peso médio anual, 2,4 milhões de toneladas.

O Porto de Rio Grande detém a primeira posição no *ranking* dos maiores centros importadores desse produto, com 26,7% do mercado em 2003 e 27,6% em 2002. Seus principais concorrentes são os Portos de Paranaguá (22,6% em 2003 e 29,2% em 2002); Santos (19,1% em 2003 e 18% em 2002); Vitória (8,7% em 2003 e 5,6% em 2002); e Aratu (8,1% em 2003 e 5,5% em 2002).

Quase 100 municípios importam o produto. Municípios de três estados podem ser alvos de estratégias: São Paulo, Goiás e Minas Gerais. Os municípios mineiros importam principalmente pelos Portos de Vitória e Santos, mas algumas cidades recebem cargas por Paranaguá. É o caso de Varginha, que importa US\$ 5,8 milhões em cargas desse produto, 13% delas recebidas pelo Porto de Santos, US\$ 3,5 milhões pelo de Vitória e US\$ 1,4 milhão por Paranaguá. O município de Uberaba, que recebe 30% das suas cargas pelo Porto de Santos, importa o restante (US\$ 1,7 milhão) pelo Porto de Vitória. Três Corações também importa 30% do seu total pelo Porto de Santos, mas recebe US\$ 3,1 milhões em cargas pelo Porto de Vitória. Como esses três municípios já utilizam parcialmente o Porto de Santos, não há por que não desenvolver estratégias que visem atrair o restante de suas cargas.

Quatro municípios goianos também utilizam Santos para importar parte de suas cargas, e podem ser alvo de medidas estratégicas. Itumbiara importa 20% por Santos, mas recebe os US\$ 600 mil restantes pelo Porto de Paranaguá. Goiatuba, que recebe 15% de suas cargas pelo porto santista, importa US\$ 805 mil pelo de Paranaguá. Anápolis importa US\$ 2,3 milhões pelo Porto de Paranaguá e apenas US\$ 200 mil pelo de Santos. Jataí recebe 8% de seus lotes pelo porto santista, e importa o restante (US\$ 2,5 milhões) pelo de Paranaguá.

Por último, os municípios paulistas que recebem o produto por outros portos que não Santos: Lorena importa US\$ 430 mil pelo Porto de Imbituba; Paulínia, US\$ 580 mil pelo de Paranaguá; São Paulo, US\$ 640 mil pelo de Imbituba; Pederneiras, (US\$ 760 mil) pelo de Paranaguá; e Bebedouro, US\$ 1,4 milhão também pelo de Paranaguá.

Produto: 3103 - adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, fosfatados

Somente o Estado de São Paulo importa esse produto, e, ainda assim, poucos lotes, pelo Porto de Santos. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003,

foi de US\$ 79 milhões, e o peso médio anual, 635 mil toneladas. Em 2003, o valor das importações foi de US\$ 95,8 milhões, e o volume, 680 mil toneladas.

No *ranking* dos maiores pólos de desembarque do produto, Santos não comparece como um dos grandes, já que os municípios paulistas pouco importam esse produto. O Porto de Paranaguá é o primeiro colocado, com 37,4% das importações de 2003 (42,3% em 2002). Seus principais concorrentes são o Porto de Rio Grande, com 19,1% (24,2% em 2002); o Porto de Porto Alegre, com 11% (8,6% em 2002); o Porto de São Luís, com 10,4% (9,3% em 2002); e o Porto de Aratu, com 9% (9,4% em 2002).

Dos mais de 50 municípios importadores, os seis maiores respondem por 70% das importações de 2003: Paranaguá, US\$ 26,5 milhões; Rio Grande, US\$ 12,1 milhões; Candeias, US\$ 8,6 milhões; Porto Alegre, US\$ 7,6 milhões; São Luís, US\$ 6,5 milhões; e Canoas, US\$ 6 milhões. Quando importam esse produto, os municípios paulistas o fazem pelo Porto de Santos. Estratégias comerciais devem se orientar no sentido de captar cargas importadas por municípios goianos através de portos do Paraná.

Os municípios-alvo dessas estratégias devem ser: Jataí, que importa US\$ 3,2 milhões pelo Porto de Paranaguá e US\$ 300 mil pelo Porto de Antonina; Itumbiara US\$ 600 mil por Paranaguá e US\$ 250 mil por Antonina; Goiatuba importa US\$ 360 mil pelo Porto de Paranaguá e US\$ 320 mil pelo Porto de Antonina; e Anápolis US\$ 600 mil pelo Porto de Paranaguá.

Produto: 3104 - adubos ou fertilizantes minerais ou químicos, potássicos

No âmbito do Porto de Santos, no caso desse produto, compreende São Paulo, Goiás e Minas Gerais. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 387,3 milhões, e o peso médio anual, 3 milhões de toneladas.

No *ranking*, o Porto de Paranaguá é o maior centro de desembarque do produto, responsável por 31,1% das importações recebidas em 2003 (42% em 2002). Seus principais concorrentes são o Porto de Rio Grande, com 22% (16,8% em 2002); o de Santos, com 12,8% (14,8% em 2002); e o Porto de Vitória, com 8,5% (4,8% em 2002).

Dadas as rotas utilizadas pelos principais importadores, algumas estratégias podem ser traçadas. A maioria dos municípios dos Estados de São Paulo, Goiás e Minas Gerais que importam o produto, o fazem parcialmente pelo Porto de Santos, utilizando outros portos para receber a maioria dos seus lotes. No caso dos municípios paulistas, Bebedouro importa US\$ 3,6 milhões desse produto, mas recebe US\$ 870 mil em cargas pelo Porto de Paranaguá; Pederneiras importa US\$ 1,2 milhão no total, recebendo toda essa carga pelo Porto de Paranaguá. Paulínia, maior importador paulista do produto (US\$ 19,9 milhões), recebe US\$ 1,8 milhão pelo Porto de Sepetiba.

Os municípios de Goiás importam a maioria de suas cargas pelo Porto de Paranaguá, porém recebem algumas pelo de Vitória e pelo de Santos. Anápolis, que importa US\$ 310 mil por Santos, recebe o restante pelo Porto de Vitória (US\$ 940 mil) e pelo de Paranaguá (US\$ 1 milhão). Aparecida de Goiânia, US\$ 160 mil pelo Porto de Santos, recebe suas cargas principalmente pelos Portos de Vitória (US\$ 450

mil) e de Paranaguá (US\$ 1 milhão). Os municípios de Goiatuba (US\$ 1,1 milhão), Itumbiara (US\$ 2,4 milhões), Jataí (US\$ 3,3 milhões) e Rio Verde (US\$ 6,8 milhões) utilizam Paranaguá como via de importação.

Alguns municípios mineiros devem ser alvo de estratégias comerciais. Patos de Minas, que importa 5% do seu total pelo Porto de Santos, também utiliza os Portos de Paranaguá (US\$ 450 mil) e de Vitória (US\$ 500 mil). Três Corações recorre ao Porto de Santos para receber 10% das suas cargas, mas importa US\$ 3,2 milhões pelo Porto de Vitória. Uberaba importa 3% do seu total por Santos, recebendo o restante (US\$ 8 milhões) pelo Porto de Vitória. Uberlândia, além dos 30% de carga que recebe por Santos, importa US\$ 480 mil em lotes pelo Porto de Paranaguá. Varginha importa todos os seus lotes pelos Portos de Paranaguá (US\$ 320 mil) e de Vitória (US\$ 3,5 milhões). Esses municípios estão mais próximos de Santos do que dos portos que utilizam. Isso os torna alvos naturais de estratégias de captação por parte de Santos.

Produto: 3215 - tintas

O único estado que importa esse produto pelo Porto de Santos é São Paulo. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 50,7 milhões, e o peso médio anual, 10,8 mil toneladas. Houve redução de 35% no período.

A diminuição das importações dos municípios paulistas pode ser percebida no *ranking* das principais vias de importação. O Porto de Paranaguá, terceiro colocado em 2002, com 7,6% do mercado, passou a liderar em 2003, com 31,1%. Santos, o primeiro em 2002, com 58,5%, passou à terceira posição em 2003, com 12,2%. O Porto de Rio Grande ocupou, em 2003, a segunda posição, com 22%.

Cento e vinte municípios importam o produto, mas os cinco maiores perfazem sozinhos 74% do total importado: Cotia, com US\$ 9,5 milhões; São Paulo, US\$ 7,7 milhões; Guarulhos, US\$ 7,2 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 2,6 milhões; e Vitória, US\$ 1,5 milhão. Quanto às rotas utilizadas pelos importadores: na maioria das vezes, quando não importadas por via aérea, as cargas já são recebidas no porto mais próximo. Entretanto, Valinhos importa da Argentina US\$ 140 mil em tintas por rodovias de Uruguaiana. O município de São Paulo recebe US\$ 170 mil em cargas pelo Porto de Vitória. Guarulhos importa da Argentina e do Chile US\$ 4 milhões em cargas, por rodovias de Uruguaiana, além de receber US\$ 240 mil desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro. Como todos esses municípios já utilizam Santos para receber parte de suas cargas, os demais lotes devem ser atraídos para Santos.

Produto: 3302 - misturas de substâncias odoríferas

O único estado que importa esse produto através do Porto de Santos é São Paulo. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 39,2 milhões, com um aumento de cerca de 20% no período. O peso médio anual, no mesmo período, foi de 2,9 mil toneladas.

O Porto de Santos detém a primeira posição no *ranking* dos principais portos de desembarque do produto, com 46,5% do mercado em 2003 e 46% em 2002. Seus concorrentes imediatos são o Porto de Manaus, com 23,6% das importações em 2003 (22,4% em 2002), e o aeroporto de São Paulo, com 11% (9,7% em 2002).

Os seis maiores importadores responderam, em 2003, por 82% do total importado: São Paulo, com US\$ 9,7 milhões; Manaus, US\$ 8,6 milhões; Cotia, US\$ 7,9 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 3,8 milhões; São Bernardo do Campo, US\$ 1,9 milhão; e Vinhedo, US\$ 1,1 milhão. Quanto às rotas utilizadas pelos importadores, a maioria deles leva em conta os pontos de desembarque mais próximos. Entretanto, dois municípios paulistas devem ser alvo de estratégias comerciais: Taubaté recebe US\$ 510 mil em cargas pelo Porto do Rio de Janeiro, e Rio das Pedras importa US\$ 610 mil em cargas da Argentina por rodovias de Uruguaiana.

Produto: 3403 - preparações lubrificantes

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 35,9 milhões, e o peso médio, anual 17,3 mil toneladas.

No *ranking* das principais vias de importação, de 2002 e 2003, o primeiro lugar é do Porto de Santos, com 49,1% do mercado em 2003 e 48,1% em 2002, seguido do Porto do Rio de Janeiro (11,9% em 2003 e 10,2% em 2002), do Porto de Itajaí (10,5% em 2003 e 11,3% em 2002) e do município de Uruguaiana/rodovias (8,9% em 2003 e 7,5% em 2002).

Dos mais de 130 importadores, os 11 maiores respondem por cerca de 70% das importações: São Carlos, com US\$ 5,3 milhões; Barueri, US\$ 5,3 milhões; Joinville, US\$ 3,9 milhões; Rio de Janeiro, US\$ 2,7 milhões; Cascavel, US\$ 2,5 milhões; Sapucaia do Sul, US\$ 1,6 milhão; Santo André, US\$ 1,5 milhão; São Paulo, US\$ 1,4 milhão; Cachoeira, US\$ 1,2 milhão; São José dos Campos, US\$ 1,1 milhão; e Uberlândia, US\$ 1,1 milhão.

Dadas as rotas de importação dos principais importadores, algumas cargas podem ser atraídas para o Porto de Santos. O município de Guaratinguetá importa US\$ 500 mil por rodovias de Uruguaiana. Osasco recebe US\$ 600 mil em cargas pelo Porto do Rio de Janeiro, e São José dos Campos por esse mesmo porto recebe US\$ 1 milhão. O município de São Paulo, que importa metade de suas cargas pelo Porto de Santos, recebe US\$ 520 mil por rodovias de Uruguaiana. Além desses municípios paulistas, Uberlândia, que recebe 50% dos seus lotes pelo Porto de Santos, importa os restantes, no valor de US\$ 520 mil, pelo Porto de Vitória.

Produto: 3811 - preparações antidetonantes, inibidores de oxidação

O único estado que utiliza o Porto de Santos para importar esse produto é São Paulo. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 53,5 milhões, e o peso médio anual, 34,9 mil toneladas. Houve crescimento de cerca de 4% no período.

No *ranking* das principais vias de importação, o Porto do Rio de Janeiro detém a primeira posição, com 73,5% do mercado em 2003 (77,6% em 2002). Santos aparece na segunda, com 22,8% em 2003 (19,9% em 2002), seguido do Porto de Rio Grande (1,1% em 2003 e 0,9% em 2002).

Dos 41 municípios importadores, os nove maiores respondem por 93,6% desse total: Rio de Janeiro, US\$ 18,2 milhões; Belford Roxo, US\$ 13,7 milhões; Mauá,

US\$ 4,7 milhões; Duque de Caxias, US\$ 3,5 milhões; Cubatão, US\$ 2,5 milhões; São Paulo, US\$ 1,7 milhão; São José dos Campos, US\$ 1,4 milhão; Guaratinguetá, US\$ 1,1 milhão; Osasco, US\$ 1,1 milhão. Os dados disponíveis demonstram que alguns municípios devem ser alvo de estratégias comerciais.

O município de Osasco importa US\$ 1,1 milhão do produto pelo Porto do Rio de Janeiro. São José dos Campos também utiliza o Porto do Rio de Janeiro para importar a maioria de suas cargas: US\$ 1,3 milhão. O município de Goiânia, apesar de mais próximo do Porto de Santos do que do Porto do Rio de Janeiro, recebe US\$ 480 mil em lotes do produto pelo porto carioca. Essas cargas podem ser alvo de estratégias a fim de serem atraídas para Santos.

Produto: 3812 - preparações denominadas aceleradores de vulcanização

Recebem importações desse produto pelo Porto de Santos os Estados de São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 14,2 milhões, com um crescimento de cerca de 35% no período. O peso médio anual foi de 3,1 mil toneladas.

Na classificação das principais vias de importação o Porto de Santos detém a primeira posição, com 62,3% do total importado em 2003 e 67,9% em 2002. Seus principais concorrentes são as rodovias do município de Uruguaiana (17,3% em 2003 e 6,1% em 2002); o Porto de Salvador (8,2% em 2003 e 5,3% em 2002); e o Porto do Rio de Janeiro (5,5% em 2003 e 6,8% em 2002).

Dos 63 municípios importadores, oito respondem por cerca de 85% das importações: Taboão da Serra, US\$ 6,1 milhões; Americana, US\$ 2,1 milhões; São Paulo, US\$ 1,4 milhão; Camaçari, US\$ 1,4 milhão; Guarulhos, US\$ 1,1 milhão; Santo André, US\$ 980 mil; Duque de Caxias, US\$ 890 mil; e Triunfo, US\$ 510 mil. Podem-se traçar estratégias em relação a dois municípios paulistas: São Paulo (US\$ 930 mil) e Taboão da Serra (US\$ 1,7 milhão) importam o produto da Argentina por rodovias de Uruguaiana. Atrair essas cargas consolidará a posição de Santos como o principal porto de desembarque desse produto.

Produto: 3823 - ácidos graxos monocarboxílicos industriais

No caso desse produto, o âmbito do Porto de Santos compreende São Paulo, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro. De 2000 a 2003, o valor médio anual importado desse produto foi de US\$ 35,7 milhões, com um crescimento de cerca de 15%. O peso médio anual foi de 35,3 mil toneladas.

O Porto de Santos é a principal via de importação: 59% das cargas de 2003 desembarcaram em Santos (58,5% em 2002). Seus principais concorrentes são o Porto de Aratu, com 29,3% em 2003 e 31,6% em 2002, e o Porto do Rio de Janeiro, com 4,1% em 2003 e 5% em 2002.

Dos mais de 50 municípios importadores do produto, os seis maiores respondem por 86,7% do total importado: Suzano, US\$ 10,7 milhões; Tremembé, US\$ 6,9 milhões; Camaçari, US\$ 6,7 milhões; São Paulo, US\$ 5 milhões; Uberaba, US\$ 1,7 milhão; e Itu, US\$ 1,2 milhão. Estratégias comerciais podem ser traçadas no caso de dois municípios paulistas: Suzano importa cargas da Argentina por rodovias de Uruguaiana (US\$ 80 mil), e do Uruguai por rodovias de Jaguarão (US\$ 160 mil);

e Tremembé utiliza portos baianos para importar US\$ 530 mil em cargas recebidas através do Porto de Salvador e US\$ 5,7 milhões através do Porto de Aratu. São cargas que devem ser atraídas para o Porto de Santos.

Produto: 3902 - polímeros de propileno ou de outras olefinas, em formas primárias

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Pernambuco e Rio Grande do Sul. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 59,2 milhões, e o peso médio anual, 70,5 mil toneladas. Houve aumento de cerca de 17% no período.

Santos é a principal via de importação desse produto, com 50,4% do mercado em 2003 (52,5% em 2002). Uruguaiana/rodovias é o segundo no *ranking*, com 17,2% em 2003 e 13,7% em 2002. O Porto de Manaus ocupa a terceira posição, com 6,7% (6,3% em 2002).

Dadas as rotas de entrada do produto utilizadas pelos importadores, podem-se traçar estratégias quanto a alguns municípios paulistas que o recebem por outros centros, além do Porto de Santos. Recebem o produto por rodovias de Uruguaiana os municípios de São Paulo (US\$ 180 mil), Jundiá (US\$ 280 mil), Barueri (US\$ 380 mil) e Mauá (US\$ 6,1 milhões). Louveira recebe US\$ 1,5 milhão em cargas por rodovias do município de Chuí. A obtenção dessas cargas consolidará a posição de Santos como o principal porto de desembarque do produto.

Produto: 3904 - polímeros de cloreto de vinila ou de outras olefinas halogenadas, em formas primárias

Os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Paraíba, Santa Catarina e Rio Grande do Sul importam esse produto pelo Porto de Santos. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 106,3 milhões, e o peso médio anual, 108 mil toneladas. As importações de polímeros reduziram-se em cerca de 35% no período.

Também no caso desse produto, o Porto de Santos é a principal via de importação, com 48,9% das cargas recebidas no país em 2003 e 42,2% em 2002. Seus mais próximos concorrentes são os Portos de Itajaí (12,6% em 2003 e 15,1% em 2002) e do Rio de Janeiro (7,2% em 2003 e 5,7% em 2002).

Mais de 100 municípios importam esse produto, e pela análise das rotas utilizadas, vemos que algumas cargas podem ser atraídas para Santos. O município de Anápolis, apesar de importar alguns lotes pelo Porto de Santos, recebe US\$ 3,4 milhões (98% do seu total) deles pelo Porto de Itajaí. Campinas (US\$ 120 mil) e São José dos Campos (US\$ 370 mil) recebem cargas da Argentina por rodovias de Uruguaiana. Santo André, responsável por cerca de 23% do total importado de polímeros (US\$ 17,9 milhões), recebe US\$ 3,2 milhões em cargas pelo Porto de Itajaí. São cargas que devem ser alvo de estratégias de atração por parte de Santos.

Produto: 3908 - poliamidas em formas primárias

A área de atividade do Porto de Santos, no caso desse produto, compreende São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul. De 2000 a 2003, o valor médio

anual importado foi de US\$ 41,1 milhões, e o peso médio anual, 14,7 mil toneladas. No período, as importações do produto sofreram redução de cerca de 18%.

Santos detém a primeira posição no *ranking* das principais vias de importação do produto, tendo recebido 36,2% das cargas que chegaram ao país em 2003 (46% em 2002). Seus principais concorrentes são o Porto de Vitória (17,3% em 2003 e 18,5% em 2002), rodovias de Uruguaiana (14,6% em 2003 e 12,6% em 2002) e o Porto do Rio de Janeiro (13,4% em 2003 e 11,5% em 2002).

Oitenta e seis municípios importam esse produto, e pela análise das rotas que utilizam, fica patente que alguns devem ser alvo de estratégias comerciais. Importam o produto da Argentina, através de rodovias de Uruguaiana, os seguintes municípios paulistas: Rio Claro (US\$ 140 mil); São Bernardo do Campo (US\$ 140 mil); Rio Grande da Serra (US\$ 200 mil); Arujá (US\$ 290 mil); Diadema (US\$ 290 mil); Guarulhos (US\$ 550 mil); São Paulo (US\$ 800 mil); Araçariguama (US\$ 1,2 milhão); e Americana (US\$ 1,6 milhão). Atraindo essas cargas, Santos fortalece sua posição de líder como porto de desembarque desse produto.

Produto: 3912 - celulose e seus derivados químicos

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais e Paraná — os três últimos, em menor escala. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 38,5 milhões, e o peso médio anual, 13,9 mil toneladas.

Na classificação dos principais pólos de desembarque do produto Santos está em primeiro lugar, com 76,4% das importações recebidas em 2003 (63,6% em 2002). O Porto do Rio de Janeiro está na segunda posição com 7,6% (13,2% em 2002), seguido das rodovias do município de Uruguaiana, com 6,5% (11% em 2002), e do Porto de Vitória, com 4,6% (5,9% em 2002).

Analisando-se as rotas de importação dos mais de setenta municípios importadores, algumas estratégias podem ser traçadas. Cinco municípios paulistas importam cargas da Argentina por rodovias do município de Uruguaiana: Pirapozinho (US\$ 100 mil); São Bernardo do Campo (US\$ 200 mil); Itapevi (US\$ 230 mil); Nova Odessa (US\$ 290 mil); e São Paulo (US\$ 650 mil). Outro município paulista, Cotia, recebe cargas por outros pólos mais afastados: US\$ 90 mil pelo Porto de Paranaguá, US\$ 70 mil por rodovias do município de Chuí e US\$ 140 mil por rodovias de Uruguaiana. Essas cargas devem ser atraídas para o Porto de Santos.

Produto: 3913 - polímeros naturais e polímeros naturais modificados

O único estado que importa esse produto através do Porto de Santos é São Paulo. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 17,9 milhões, e o peso médio anual, 2,3 mil toneladas.

Santos lidera o *ranking* dos principais pólos de desembarque do produto, tendo recebido 49,9% do total importado em 2003 e 42,6% em 2002. Seus concorrentes mais próximos são os Portos de Vitória (20,5% em 2003 e 24,3% em 2002), Rio de Janeiro (8,2% em 2003 e 10,1% em 2002) e Itajaí (7,2% em 2003 e 7,8% em 2002).

Dos 61 municípios que importam o produto, seis respondem por cerca de 70% do total importado: Vitória, US\$ 3,5 milhões; Santo André, US\$ 1,8 milhão; Jaguariúna, US\$ 1,8 milhão; Limeira, US\$ 1,6 milhão; Cosmópolis, US\$ 1,2 milhão; e Uberlândia, US\$ 1,1 milhão. Pela análise da rota de importação utilizada, percebe-se que dois municípios devem ser alvo de ações estratégicas. Itu importa cerca de 7% de suas cargas pelo Porto de Santos, mas recebe US\$ 140 mil delas, do Chile, por rodovias de Uruguaiana. Jaguariúna, que recebe metade de suas importações por Santos, importa US\$ 350 mil pelo Porto do Rio Grande e US\$ 550 mil por rodovias do município de Uruguaiana. São cargas que estão à espera de ações estratégicas por parte do Porto de Santos.

Produto: 3919 - chapas, folhas, tiras, fitas, películas e outras formas planas, auto-adesivas, de plásticos, mesmo em rolos

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais e Paraná. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 60 milhões, e o peso médio anual, 13,3 mil toneladas.

Santos é o principal pólo de desembarque — 40,3% das cargas importadas desse produto passaram por ele em 2003 e 38,4% em 2002. Seus concorrentes são as rodovias do município de Uruguaiana (13,5% em 2003 e 9,8% em 2002), o aeroporto de Campinas (8,5% em 2003 e 11,2% em 2002) e o Porto de Itajaí (8,1% em 2003 e 7,8% em 2002).

Mais de 200 municípios importam esse produto. Pelas rotas que os principais entre eles utilizam, percebe-se que algumas cargas podem ser atraídas para Santos. Barueri, que importa US\$ 1 milhão, recebe US\$ 150 mil através de rodovias de Uruguaiana. Taboão da Serra importa US\$ 310 mil no total, recebendo quase todas as cargas por rodovias de Uruguaiana (US\$ 260 mil). Outro município paulista que recebe cargas da Argentina por Uruguaiana é Itapetininga: dos US\$ 950 mil que importa, US\$ 500 mil chegam por rodovias. Vinhedo, o maior importador brasileiro do produto (US\$ 11,6 milhões), também recebe cargas por rodovias de Uruguaiana: US\$ 5,3 milhões. A conquista dessas cargas que chegam por Uruguaiana é uma estratégia que aumentará a participação do Porto de Santos nesse mercado.

Produto: 4002 - borracha sintética e borracha artificial derivada dos óleos

Estão no âmbito do Porto de Santos, no caso desse produto, os Estados de São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 145,8 milhões, e o volume médio, 100 mil toneladas.

O principal pólo de desembarque é o Porto de Santos, que recebeu, em 2003, 60,6% do total das importações brasileiras desse produto (62,4% em 2002). Seus principais concorrentes são o porto do Rio de Janeiro (14,6% em 2003 e 12,8% em 2002), o porto de Rio Grande (9,8% em 2003 e 9,6% em 2002) e as rodovias do município de Uruguaiana (8,6% em 2003 e 7,9% em 2002).

Dadas as rotas utilizadas pelos mais de 100 municípios importadores, vemos que é possível atrair cargas de cinco municípios paulistas. O maior importador do produto, Santo André (US\$ 36,6 milhões), apesar de receber a maioria de suas cargas pelo Porto de Santos (94%), importa US\$ 1,7 milhão por rodovias de Uruguaiana, e

US\$ 360 mil pelo Porto de Itajaí. Como a carga recebida por rodovias vem da Argentina, esses lotes devem ser atraídos para o Porto de Santos.

Outros quatro municípios importam o produto da Argentina: Jundiaí (US\$ 490 mil no total), recebe 77% das cargas pelo Porto de Santos, porém, US\$ 110 mil chegam por rodovias do município de Uruguaiana; Franca (US\$ 2,5 milhões), apesar de receber 82% do total por Santos, importa US\$ 410 mil por Uruguaiana; Diadema (US\$ 5 milhões) recebe 54% dos lotes do produto pelo Porto de Santos, mas importa US\$ 2,2 milhões por rodovias de Uruguaiana; Guarulhos (US\$ 9 milhões), que importa 35% do seu total pelo Porto de Santos, recebe US\$ 5,8 milhões por rodovias de Uruguaiana. São as cargas à espera de serem atraídas para o Porto de Santos.

Produto: 4005 - borracha misturada, não-vulcanizada, em formas primárias ou em chapas, folhas ou tiras

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo e Minas Gerais. De 2000 a 2003, o valor médio anual importado, que teve aumento de cerca de 10% no período, foi de US\$ 38,4 milhões, e o peso médio anual, 21 mil toneladas.

Na classificação das principais vias de entrada do produto no país, município de Chuí/rodovias é o líder, tendo obtido 51,5% desse mercado de cargas em 2003, e 52,4% em 2002. O Porto de Santos é o seu principal concorrente (34% em 2003 e 35,5% em 2002), seguido do município de Uruguaiana/rodovias (4,5% em 2003).

Considerando-se a rota percorrida pelas importações, alguns municípios devem ser alvo de estratégias comerciais. Como o país que mais exporta o produto para o Brasil é o Uruguai, alguns lotes são enviados por rodovias do município de Chuí. Atrair essas cargas para Santos é de vital importância.

Louveira importa US\$ 250 mil do produto por rodovias de Chuí. Franca (US\$ 810 mil) e Birigüi (US\$ 2 milhões) também recebem cargas por essas rodovias. O município de Nova Serrana também importa o equivalente a US\$ 2,1 milhões por Chuí. São as cargas que podem ser conquistadas para o Porto de Santos.

Produto: 4010 - correias transportadoras ou de transmissão, de borracha vulcanizada

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais e Goiás. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 23,7 milhões, e o peso médio anual, 3,5 mil toneladas.

Santos lidera o *ranking*, como via de importação mais importante, tendo recebido 28,3% das importações desse produto em 2003 (30,9% em 2002). Seus concorrentes mais próximos são o Porto de Paranaguá (13,3% em 2003 e 17,4% em 2002), o Porto de São Luís (10,9% em 2003) e o aeroporto de São Paulo (10% em 2003 e 8,2% em 2002).

Dos 245 importadores, sete respondem pela metade do total importado: São Paulo, US\$ 2,9 milhões; Contagem, US\$ 2 milhões; São Luís, US\$ 1,8 milhão; Vitória, US\$ 1,5 milhão; São Bernardo do Campo, US\$ 1 milhão; Sorocaba, US\$ 1 milhão; e Barueri, US\$ 870 mil. Observando-se as rotas utilizadas, não há dúvida de que algumas cargas podem ser atraídas para Santos: São Bernardo do Campo importa

US\$ 100 mil por rodovias de São Borja. São Paulo recebe US\$ 520 mil em lotes do produto pelo Porto de Paranaguá. E o município mineiro de Contagem importa US\$ 2 milhões por rodovias de Uruguaiana.

Produto: 4011 - pneumáticos novos de borracha

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo, Espírito Santo, Goiás e Minas Gerais. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 167,8 milhões e o peso médio anual, 71,4 mil toneladas. Houve redução de cerca de 45% no período.

Santos está no topo da lista, como principal via de importação (21,2% em 2003 e 19% em 2002), seguido do município de Uruguaiana/rodovias (17,4% em 2003 e 23,8% em 2002). Em terceiro lugar está o Porto de Vitória (16,6% em 2003 e 15% em 2002), seguido do Porto do Rio de Janeiro (15,4% em 2003 e 14,6% em 2002) e do município de São Borja/rodovias (10,7% em 2003 e 11% em 2002).

Em 2003, mais de 100 municípios importaram cerca de US\$ 135 milhões em pneumáticos novos de borracha. Observando-se as rotas dessas importações, vemos que é possível atrair algumas cargas para o Porto de Santos. Seis municípios paulistas, apesar de já receberem algumas cargas por Santos, recebem também o produto por outras vias. É o caso de Americana e de São Paulo, que importam US\$ 110 mil e US\$ 930 mil, respectivamente, por rodovias de Uruguaiana. Outros dois municípios paulistas recebem lotes do produto por rodovias sulistas, nesse caso, de São Borja: Jundiá (US\$ 780 mil) e Várzea Paulista (US\$ 2,1 milhões). Pompéia importa US\$ 310 mil pelo Porto de Paranaguá. Santo André recebe US\$ 13,4 milhões em cargas por rodovias de Uruguaiana. Estratégias de conquista dessas cargas devem ser traçadas para que o Porto de Santos consolide sua posição de líder nesse mercado.

Produto: 4703 - pastas químicas de madeira, à soda ou ao sulfato, exceto pastas para dissolução

Somente municípios do Estado de São Paulo importam efetivamente esse produto através do Porto de Santos. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 134 milhões, com uma queda de cerca de 45% no período. O volume médio anual de 248 mil toneladas.

No *ranking* dos maiores pólos de desembarque do produto, houve uma inversão nas duas primeiras posições: Foz do Iguaçu/rodovias saiu da segunda posição, em 2002 (34,8%), para a primeira em 2003 (44,4%), empurrando o Porto de Santos, que liderava em 2002, com 41,2%, para a segunda posição em 2003 (31,7%). Os Portos de Paranaguá (12% em 2003 e 13,3% em 2002) e do Rio de Janeiro (3,8% em 2003 e 3,7% em 2002) completam a lista.

Pela análise das rotas utilizadas pelos importadores logo se percebe o porquê do ganho de mercado de Foz do Iguaçu/rodovias: vários municípios paulistas passaram a importar o produto por rodovias desse município. A estratégia comercial quanto a esse produto terá de basear-se na atração das cargas importadas por municípios paulistas que entram no país por rodovias. Oito municípios paulistas devem ser alvo dessas estratégias.

Suzano, Nova Campina e Bragança Paulista importam, respectivamente, US\$ 210 mil, US\$ 360 mil e US\$ 680 mil em cargas por rodovias do município de Foz do Iguaçu. Os municípios de Osasco (US\$ 1 milhão), São Paulo (US\$ 2 milhões), Moji das Cruzes (US\$ 2,5 milhões) e Lençóis Paulistas (US\$ 6,4 milhões) também recebem cargas por rodovias de Foz do Iguaçu. Caieiras, além de receber US\$ 5 milhões em cargas por rodovias de Foz do Iguaçu, importa US\$ 220 mil pelo Porto de Paranaguá e US\$ 2,7 milhões por rodovias do município de Uruguaiana.

Produto: 4804 - papel e cartão *kraft*

O único estado que recebe importações desse produto pelo Porto de Santos é São Paulo. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 14,8 milhões e o peso médio anual, 15,8 mil toneladas.

Santos é o líder no *ranking* dos principais pólos de desembarque do produto, tendo obtido 41,9% do mercado em 2003 e 46,3% em 2002. Seus principais concorrentes são o Porto de Salvador (11,4% em 2003 e 8,4% em 2002), o de Rio Grande (7,2% em 2003 e 8,5% em 2002) e o de Vitória (7,2% em 2003 e 7,3% em 2002).

Dos 37 municípios que importam o produto, cinco respondem por 54% do total: Guarulhos, US\$ 2,7 milhões; Simões Filho, US\$ 1,7 milhão; Timóteo, US\$ 1,2 milhão; Curitiba, US\$ 1,1 milhão; e Suzano, US\$ 1,0 milhão. Pela análise das rotas utilizadas, apenas o município de Itapira deve ser alvo de estratégias comerciais, já que recebe US\$ 370 mil em lotes do produto por rodovias do município de Dionísio Cerqueira. Esses lotes podem ser atraídos para o Porto de Santos.

Produto: 5201 - algodão não-cardado nem penteado

A área de influência de Santos no caso desse produto abrange somente o Estado de São Paulo. O peso médio importado entre 2000 e 2003 foi de 157 mil toneladas, com um decréscimo de 62%. Em valor, a média das exportações no período ficou em US\$ 148 milhões, com um decréscimo de 61%. Dos 45 municípios importadores, 17 respondem por 94% do total importado: Maracanaú (US\$ 47,0 milhões); Fortaleza (US\$ 18,6 milhões); Aracaju (US\$ 11,6 milhões); Americana (US\$ 9,0 milhões); João Pessoa (US\$ 4,8 milhões); Campina Grande (US\$ 3,8 milhões); Itapetininga (US\$ 3,2 milhões); Luziânia (US\$ 3,0 milhões); Pirapora (MG) (US\$ 2,7 milhões); São Bento do Sul (US\$ 2,6 milhões); Ponta Grossa (US\$ 2,4 milhões); Santa Bárbara d'Oeste (US\$ 1,7 milhão); Paulista (US\$ 1,7 milhão); Brusque (US\$ 1,6 milhão); Estância (US\$ 1,4 milhão); Natal (US\$ 1,4 milhão); e São José dos Campos (US\$ 1,0 milhão). Desses, os mais relevantes para o Porto de Santos em termos de atração de carga são analisados a seguir.

O município de Americana importou quase 70% (US\$ 6,2 milhões) pelo Porto de Paranaguá, e US\$ 850 mil por rodovias do município de Foz do Iguaçu, o que teoricamente configura uma não-conformidade e, portanto, uma carga que pode ser atraída.

O município de Itapetininga importou, em 2003, US\$ 1,2 milhão por rodovias do Paraguai, o que teoricamente é uma carga difícil de ser atraída pelo Porto de

Santos. O restante, porém, US\$ 1,9 milhão, vem dos Estados Unidos e da Austrália pelos Portos de Itajaí (US\$ 1,3 milhão) e São Francisco do Sul (US\$ 600 mil).

É importante ressaltar que há muita carga proveniente do Paraguai por modal rodoviário, via Foz do Iguaçu, para vários dos municípios citados, inclusive no Nordeste. Vale também lembrar que 72% da carga nacional desse produto são importados por municípios nordestinos através de portos próximos de suas regiões.

No *ranking* para esse produto em 2003, o maior porto de desembarque de algodão é o de Fortaleza (42%), seguido de Foz do Iguaçu, por modal rodoviário (20%), e Pecém (14%). Em 2002, Foz do Iguaçu estava em primeiro lugar (39%) seguido dos Portos de Fortaleza (35%) e Itajaí (11%).

Produto: 5402 - fios de filamentos sintéticos

Importam esse produto pelo Porto de Santos os Estados de São Paulo, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul. O valor médio anual das importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 260 milhões, e o peso médio anual 134 mil toneladas. Houve redução de cerca de 40% no período.

Na classificação dos principais pólos de desembarque do produto, o Porto de Santos é o líder, com 46% do mercado em 2003 e 38,4% em 2002. Seus principais concorrentes são o município de Uruguaiana/rodovias (14,5% em 2003 e 19,3% em 2002); o Porto de Paranaguá (7% em 2003 e 12,1% em 2002); e o Porto de Itajaí (6,2% em 2002 e 7% em 2003).

Analisando as rotas de importação percorridas por esse produto, percebe-se que é possível atrair algumas cargas para Santos. O município mineiro de Alfenas, que recebe a maioria de suas cargas por Santos, importa US\$ 250 mil pelo Porto de Paranaguá. Tatuí importa US\$ 110 mil por rodovias do município de Foz do Iguaçu. Um município paulista que recebe cargas por outro porto que não Santos é Guarulhos, que importa US\$ 750 mil pelo Porto de Itajaí.

Mais cinco municípios paulistas devem ser alvo de estratégias comerciais, visto que importam cargas dessa mercadoria por rodovias de Uruguaiana: Santa Bárbara d'Oeste (US\$ 480 mil); Capivari (US\$ 1,6 milhão); Várzea Paulista (US\$ 2,8 milhões); São Paulo (US\$ 2,9 milhões); e Americana (US\$ 16,1 milhões). Atrair essas cargas para o Porto de Santos consolidará a sua posição de principal centro de desembarque de fios sintéticos.

Produto: 5407 - tecidos de fios de filamentos sintéticos

Estão no âmbito do Porto de Santos, no caso desse produto, os Estados de São Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais e Pernambuco. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 123,8 milhões, e o peso médio anual, 32,4 mil toneladas. Houve acréscimo de quase 8% nesse período.

No *ranking* das principais vias de importação desse produto, o Porto de Vitória está na liderança, com 37,6% do mercado (33,8% em 2002). Em segundo lugar vem o Porto de Santos (20,6% em 2003 e 13,3% em 2002), seguido do Porto de Paranaguá (19,7% em 2003 e 17,9% em 2002).

As rotas utilizadas pelos quase 80 municípios importadores permitem que algumas estratégias sejam traçadas. Americana importa US\$ 180 mil pelo Porto de Itajaí. São Paulo recebe US\$ 120 mil em cargas pelo Porto de Rio Grande e US\$ 460 mil pelo Porto de Itajaí. Uberlândia importa todas as suas cargas (US\$ 930 mil) pelo Porto de Itajaí. O Porto de Santos deve traçar estratégias que visem à atração dessas cargas.

Produto: 5503 - fibras sintéticas descontínuas

A área de atividade do Porto de Santos, no caso desse produto, compreende São Paulo, Minas Gerais e Goiás. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, foi de US\$ 35,7 milhões, e o peso médio anual, 21,2 mil toneladas.

No *ranking* das principais vias de importação dessas fibras sintéticas, o Porto de Santos detém a primeira posição (41,5% em 2003 e 29,1% em 2002). Seus concorrentes mais próximos são o município de Uruguaiana/rodovias (18,8% em 2003 e 16,4% em 2002), o Porto de Rio Grande (11,2% em 2003 e 10,2% em 2002), e o Porto de Fortaleza (9,6% em 2003 e 19,1% em 2002).

Alguns municípios podem ser alvo de estratégias comerciais. Dois municípios mineiros importam o produto por rodovias de Uruguaiana: Caetanópolis (US\$ 380 mil) e Guaxupé (US\$ 1 milhão). O município de Indaiatuba recebe US\$ 110 mil em fibras sintéticas pelo Porto do Rio de Janeiro. Outros cinco municípios paulistas devem ser alvo de estratégias comerciais — todos importam cargas por rodovias do município de Uruguaiana: Itatiba (US\$ 1 milhão); São José dos Campos (US\$ 810 mil); São Paulo (US\$ 500 mil); Nova Odessa (US\$ 240 mil); e Itapira (US\$ 110 mil). São cargas que devem ser atraídas para Santos.

Produto: 5603 - falsos tecidos

Importam esse produto através do Porto de Santos os Estados de São Paulo e Minas Gerais. O valor médio anual dessas importações, de 2000 a 2003, foi de US\$ 36,5 milhões, e o volume médio anual, 8 mil toneladas.

O município de Uruguaiana/rodovias é a principal via de importação (46,1% em 2003 e 30,5% em 2002). O Porto de Santos detém a segunda posição no *ranking* (22,4% em 2003 e 29,1% em 2002), seguido do Porto de Rio Grande (11,5% em 2003 e 13,3% em 2002) e do Porto de Salvador (4,9% em 2003 e 4,7% em 2002).

Dos 83 municípios que importam o produto, seis respondem por cerca de 60% do total: Jacareí (US\$ 3,2 milhões); Novo Hamburgo (US\$ 3,1 milhões); Louveira (US\$ 2,5 milhões); Suzano (US\$ 2,3 milhões); Sumaré (US\$ 1,2 milhão); e Simões Filho (US\$ 1,1 milhão). As rotas de importação utilizadas permitem que estratégias possam ser traçadas no caso de quatro municípios paulistas: Guarulhos (US\$ 150 mil), Suzano (US\$ 2,3 milhões), Jacareí (US\$ 2,5 milhões) e Louveira (US\$ 2,5 milhões) importam cargas por rodovias do município de Uruguaiana. Esses lotes devem ser atraídos para o Porto de Santos.

Produto: 5902 - telas para pneumáticos

Os únicos estados que importam esse produto pelo Porto de Santos são Minas Gerais e São Paulo. O valor médio anual importado, de 2000 a 2003, US\$ 27 milhões, e o peso médio anual, 6,3 mil toneladas.

Na classificação das principais vias de importação São Borja/rodovias é a primeira colocada com 48% do mercado em 2003, e 64,4% em 2002. O Porto de Santos detém a segunda posição (32,8% em 2003 e 25,9% em 2002), seguido do Porto de Rio Grande (13,3% em 2003 e 7,9% em 2002).

Os seis maiores importadores perfizeram cerca de 97% do total importado em 2003: Gravataí (US\$ 11,2 milhões); Americana (US\$ 10,4 milhões); Santo André (US\$ 4,8 milhões); Campinas (US\$ 3,4 milhões); Guarulhos (US\$ 1,5 milhão); e Camaçari (US\$ 1,1 milhão). Campinas que recebe US\$ 270 mil em cargas do produto pelo Porto de Rio Grande, e Americana, US\$ 9,2 milhões por rodovias de Uruguaiana podem ser alvo de estratégias. Atraindo esses lotes, Santos assumirá a primeira posição no *ranking* de importações desse produto.

Produto: 7312 - cordas, cabos, ligas e artefatos semelhantes, de ferro ou aço

A área de atividade do Porto de Santos, no caso desse produto, se restringe ao Estado de São Paulo. Há também casos de importações em menor escala dos Estados de Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Norte e Tocantins. O valor médio importado desse produto entre 2000 e 2003 foi de US\$ 21 milhões, o que representou decréscimo, no período, de 21%. Dos 100 municípios importadores, dez respondem por 80% do total das exportações: Santo André (US\$ 5,3 milhões), São Paulo (US\$ 2,5 milhões), Americana (US\$ 1,5 milhão), Curitiba (US\$ 1 milhão), Palmas (US\$ 0,8 milhão), Contagem (US\$ 0,8 milhão), Duque de Caxias (US\$ 0,7 milhão), Itatiaia (US\$ 0,5 milhão), Vitória (US\$ 0,4 milhão) e Belo Horizonte (US\$ 0,4 milhão). Desses, os mais relevantes em termos de atração de carga para o Porto de Santos são analisados a seguir.

O município de São Paulo importa US\$ 2 milhões (78%) do produto da Argentina por modal rodoviário, via Uruguaiana, e pode ser alvo de uma estratégia comercial.

Contagem importa US\$ 731 mil em lotes desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro, provenientes principalmente da Itália. Teoricamente, essa carga poderia ser alvo de uma ação estratégica por parte do Porto de Santos.

A maior via de importação desse produto em 2003 foi o Porto de Santos, com 51%, seguido do modal rodoviário por Uruguaiana (14%) e do Porto do Rio de Janeiro. Em 2002, o principal meio de importação desse produto foi o Porto de Santos (72%), seguido do modal rodoviário por Uruguaiana (9%) e do Porto do Rio de Janeiro (6%).

Produto: 7318 - parafusos, pinos, porcas e artefatos semelhantes, de ferro fundido, ferro ou aço

A área de ação do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo. Outros estados também utilizam, em menor escala, o porto para receber o produto: Amazonas, Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pará, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe e Tocantins. O valor médio importado entre 2000 e 2003 foi de US\$ 155,7 milhões, o que representou crescimento médio de 1,84% no período. Dos mais de 400 municípios importadores, 20 respondem por mais de 75% do total importado:

Manaus (US\$ 21,6 milhões), São Bernardo do Campo (US\$ 16,8 milhões), Curitiba (US\$ 13,5 milhões), São José dos Campos (US\$ 11,6 milhões), São Paulo (US\$ 8,3 milhões), São José dos Pinhais (PR) (US\$ 6,1 milhões), Piracicaba (US\$ 4,7 milhões), Guarulhos (US\$ 4,5 milhões), Sumaré (US\$ 4,2 milhões), Indaiatuba (US\$ 3,4 milhões), Betim (US\$ 3,3 milhões), Petrópolis (US\$ 3,0 milhões), Campinas (US\$ 3,0 milhões), Campo Largo (US\$ 3,0 milhões), Taubaté (US\$ 2,7 milhões), Diadema (US\$ 2,4 milhões), Rio de Janeiro (US\$ 2,3 milhões), Joinville (US\$ 1,9 milhões), Porto Alegre (US\$ 1,8 milhões) e Sorocaba (US\$ 1,7 milhões).

De todos esses municípios citados, apenas Betim apresenta uma carga que pode ser atraída no valor total de US\$ 3,1 milhões, dados de 2003. A maior parte da carga é importada pelo Porto do Rio de Janeiro (US\$ 2,4 milhões), seguido do Porto de Sepetiba (US\$ 0,5 milhão) e do modal rodoviário, via Uruguaiana (US\$ 0,2 milhão).

No *ranking* o maior meio importador é o Porto de Santos (35,6%) seguido do Porto de Manaus (12,0%) e do aeroporto de Campinas (11,6%). Em 2002, o Porto de Santos liderava (31,0%), seguido do Porto de Paranaguá (12,2%) e do aeroporto de Campinas (11,0%).

Produto: 7403 - cobre refinado e ligas de cobre, em formas brutas

O âmbito do Porto de Santos no caso desse produto abrange basicamente o Estado de São Paulo. Há também cargas recebidas pelo Porto de Santos destinadas aos Estados do Paraná, Espírito Santo e Rio de Janeiro. O valor importado desse produto, de 2000 a 2003, foi de US\$ 186,5 milhões, com um decréscimo de 17,5% no período. Sete municípios respondem por 99% das importações: Vitória (US\$ 86,4 milhões), São Bernardo do Campo (US\$ 57,9 milhões), Dias d'Ávila (US\$ 20,7 milhões), Cerquilha (US\$ 13,8 milhões), Várzea Paulista (US\$ 11,7 milhões), Santo André (US\$ 6,6 milhões) e São Paulo (US\$ 1,5 milhão). Desses, merecem destaque São Bernardo do Campo, Várzea Paulista e São Paulo.

São Bernardo do Campo importou, em 2003, US\$ 1,4 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana. Vale notar, entretanto, que esse fato não se verificou em 2002. Essa carga pode vir a ser atraída pelo Porto de Santos.

Várzea Paulista importou, em 2003, US\$ 11,7 milhões do produto pelo Porto de Vitória, em lotes vindos do Chile e do Peru. Em 2002, esse valor foi de US\$ 5,8 milhões. É também uma carga a ser atraída pelo Porto de Santos.

São Paulo apresentou importações do produto vindas do Chile, no valor de US\$ 1,3 milhão, por modal rodoviário, via Uruguaiana. Essas importações poderiam também ser atraídas pelo Porto de Santos.

A maior via de importação do produto em 2003 foi o Porto de Vitória (48,9%), seguida do Porto de Santos (39,0%) e do Porto de Salvador (10,3%). Em 2002, essa classificação foi: Vitória (57,0%), Santos (41,3%) e modal rodoviário via Uruguaiana, (1,3%).

Produto: 7408 - fios de cobre

O estado que mais utiliza o Porto de Santos para importar esse produto é São Paulo. Há também importadores que recorrem ao Porto de Santos em Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O valor médio importado desse

produto, de 2000 a 2003, foi de US\$ 29 milhões, com um acréscimo de 106,1% no período. Os principais municípios importadores (86% da carga em valor) foram: Vitória (US\$ 16,5 milhões), Poços de Caldas (US\$ 8,2 milhões), Americana (US\$ 4,6 milhões), Curitiba (US\$ 4,2 milhões) e São Paulo (US\$ 2,6 milhões).

As cargas com maior potencial de serem atraídas são as que entram no país por modal rodoviário, via Uruguaiana, num total de aproximadamente US\$ 15,4 milhões. O município de Americana importa por essa via US\$ 0,4 milhão. Poços de Caldas importa do Chile, exclusivamente por esse modal, US\$ 8,2 milhões. São Paulo utiliza essa via para importar US\$ 1,7 milhão. Essas cargas totalizam US\$ 10,2 milhões e devem ser objeto de ações estratégicas por parte de Santos.

Os principais modais de importação desse produto em 2003 foram: modal rodoviário por Uruguaiana (42,3%), Vitória (35,9%) e Porto de Santos (16%). Já em 2002 foram: Vitória (48,8%), modal rodoviário por Uruguaiana (29,8%), e Porto de Santos (14,5%)

Produto: 7502 - níquel em formas brutas

A área de influência do Porto de Santos no caso desse produto abrange basicamente o Estado de São Paulo, mas ocorrem importações em Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Entre 2000 e 2003 o país importou em média US\$ 91,3 milhões do produto, com um aumento de 14,4% no período. Cinco municípios respondem por 97% do total das importações: Timóteo (US\$ 93,1 milhões), Sumaré (US\$ 16,8 milhões), Pindamonhangaba (US\$ 4,8 milhões), Vitória (2,6 milhões) e Manaus (US\$ 1,9 milhão).

Apesar do grande volume importado, não há não-conformidade com relação a esses municípios. Vale a pena ressaltar que Timóteo, responsável por 75,8% das importações nacionais do produto, utiliza basicamente (US\$ 71,8 milhões) o Porto de Vitória, o mais próximo do município.

O *ranking* de importação do produto em 2003 foi: Portos de Vitória (60,4%), de Santos (21,4%) e do Rio de Janeiro (13,3%). Em 2002: Portos de Vitória (73,5%), Santos (17,0%) e Rio de Janeiro (7,0%).

Produto: 7801 - chumbo em formas brutas

Utilizam o Porto de Santos para importar esse produto os Estados de São Paulo (93%), Pernambuco (6%) e Espírito Santo (1%). As importações médias no período 2000-2003 foram de US\$ 31,3 milhões, o que representou decréscimo de 23,4% no período. Sete municípios perfazem 95,0% do total das importações nacionais do produto: Sorocaba (US\$ 10,5 milhões), Piracicaba (US\$ 8,4 milhões), Belo Jardim (US\$ 2,3 milhões), Rio Claro (US\$ 1,6 milhão), Vitória (US\$ 1,0 milhão), Maringá (US\$ 0,9 milhão) e Ribeirão Pires (US\$ 0,8 milhão). Desses, apenas Piracicaba e Sorocaba apresentaram não-conformidades.

O município de Piracicaba importou em 2003 US\$ 0,8 milhão desse produto por modal rodoviário, via Uruguaiana, da Argentina. Teoricamente, essa carga pode ser atraída pelo Porto de Santos. Sorocaba importou em 2003 US\$ 2,8 milhões desse produto pelo mesmo modal e pela mesma via.

O principal meio de importação, no caso desse produto, em 2003, foi o Porto de Santos (72,3%), seguido do modal rodoviário via Uruguaiana (14,4%) e do Porto de Vitória (3,7%). Já em 2002, o principal meio de importação foi o Porto de Santos (58,3%), seguido do Porto de Vitória (14,0%) e do Porto de Suape (11,9%).

Produto: 8408 - motores de pistão, de ignição por compressão (motores diesel ou semidiesel)

A área de atividade do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo, e, em menor escala, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Entre 2000 e 2003, as importações do produto ficaram, em média, em US\$ 197,5 milhões, com decréscimo, no período, de 17,3%. Dezenove municípios respondem por 95,7% das importações desse produto no país: Horizontina (US\$ 37,0 milhões), Piracicaba (US\$ 34,1 milhões), Betim (US\$ 17,7 milhões), Catalão (US\$ 16,2 milhões), Curitiba (US\$ 12,4 milhões), Rio de Janeiro (US\$ 10,7 milhões), Canoas (US\$ 10,6 milhões), São Bernardo do Campo (US\$ 7,8 milhões), Sete Lagoas (US\$ 7,7 milhões), Niterói (US\$ 7,5 milhões), Manaus (US\$ 5,9 milhões), Pederneiras (US\$ 5,3 milhões), São Caetano do Sul (US\$ 2,4 milhões), Santa Rosa (US\$ 2,1 milhões), Camaçari (US\$ 2,0 milhões), São Paulo (US\$ 1,5 milhão), São José dos Pinhais (US\$ 1,5 milhão), Barueri (US\$ 1,4 milhão) e Contagem (US\$ 1,1 milhão). Desses, os municípios de Barueri, Contagem, Betim e Sete Lagoas merecem atenção.

Barueri importou US\$ 1,1 milhão do produto em 2003 pelo Porto do Rio de Janeiro. Contagem utilizou-se do mesmo porto em 2003 para importar US\$ 1,1 milhão, assim como Sete Lagoas, com US\$ 7,6 milhão. Todos esses municípios importaram também pelo Porto do Rio de Janeiro em 2002. Essas cargas podem ser alvo de estratégia de atração pelo Porto de Santos.

Betim pode ser um grande alvo de estratégia comercial no caso desse produto. Em 2003, esse município importou US\$ 10,9 milhões pelo Porto do Rio de Janeiro, US\$ 1,4 milhão pelo Porto de Sepetiba e US\$ 5,4 milhões por modal rodoviário, via Uruguaiana.

A carga total, passível de captação pelo Porto de Santos, no caso desse produto, chega a US\$ 27,5 milhões.

No *ranking* dos maiores pólos de desembarque desse produto em 2003 está em primeiro lugar o Porto de Santos (35,9%), seguido de São Borja/rodovias (17,0%) e Rio de Janeiro (16,5%). Em 2002, o Porto de Santos estava em primeiro lugar (28,0%), seguido do Porto do Rio de Janeiro (18,2%) e São Borja (16,8%).

Produto: 8414 - bombas de ar ou vácuo, compressores de ar ou outros gases

A área de domínio do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo, mas há também importações vindas, em menor escala, de Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pará, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Tocantins. A média das importações entre 2000 e 2003 foi de US\$ 297,6 milhões, com decréscimo, no período, de 1,5%. Das 302 cidades importadoras, 34 respondem por 93,4% do total das importações nacionais: Canoas (US\$ 45,3 milhões), São Paulo (US\$ 26,8 milhões), Curitiba (US\$ 21,9 milhões),

Campo Largo (US\$ 17,0 milhões), Manaus (US\$ 14,0 milhões), São Bernardo do Campo (US\$ 10,8 milhões), Jaguariúna (US\$ 10,5 milhões), Barueri (US\$ 9,4 milhões), Campinas (US\$ 9,0 milhões), Cubatão (US\$ 7,4 milhões), Rio de Janeiro (US\$ 7,1 milhões), São José dos Campos (US\$ 5,6 milhões), Vitória (US\$ 5,5 milhões), São Carlos (US\$ 5,1 milhões), Joinville (US\$ 4,2 milhões), Paulínia (US\$ 4,0 milhões), São José dos Pinhais (US\$ 3,9 milhões), Duque de Caxias (US\$ 3,5 milhões), Araucária (US\$ 3,1 milhões), Piracicaba (US\$ 3,1 milhões), Coari (US\$ 2,8 milhões), Sorocaba (US\$ 2,3 milhões), Belo Horizonte (US\$ 2,3 milhões), Moji das Cruzes (US\$ 2,2 milhões), Diadema (US\$ 2,1 milhões), Catalão (US\$ 2,0 milhões), Camaçari (US\$ 1,6 milhão), Eldorado do Sul (US\$ 1,5 milhão), Arujá (US\$ 1,4 milhão), Taboão da Serra (US\$ 1,2 milhão), Sumaré (US\$ 1,2 milhão), Macaé (US\$ 1,1 milhão) e Pindamonhangaba (US\$ 1,1 milhão). Desses, merecem destaque Araucária, Barueri, Paulínia e Belo Horizonte.

Araucária importou em 2003 US\$ 2,4 milhões em lotes do produto por meio do Porto do Rio de Janeiro. Apesar de ser pouco provável que Santos venha obtê-la, essa carga pode ser alvo de estratégia comercial com o objetivo de atraí-la.

Barueri também importou em 2003 US\$ 1,5 milhão desse produto por meio do Porto do Rio de Janeiro. Essa carga parece ser mais passível de atração do que a carga de Araucária, por ser Barueri mais próxima do Porto de Santos. Algo semelhante ocorre no caso de Paulínia, que importa lotes no valor de US\$ 3,9 milhões.

Belo Horizonte apresenta a mesma característica dos demais: importou em 2003 US\$ 1,5 milhão pelo Porto do Rio de Janeiro.

A maior via de importação desse produto em 2003 foi o Porto de Santos (31,2%), seguida dos Portos de Rio Grande (16,2%) e Paranaguá (13,0%). Em 2002, Santos foi também o líder (30,9%), seguido dos Portos de Paranaguá (11,4%) e Niterói (9,3%).

Produto: 8415 - máquinas e aparelhos de ar-condicionado

O âmbito do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange predominantemente o Estado de São Paulo. Em menor escala, também Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná e Tocantins. Entre 2000 e 2003, o valor médio importado do produto foi de US\$ 103,7 milhões, com um aumento de 4,8% no período. Dos 84 municípios importadores desse produto em 2003, 23 perfizeram 93,8% do valor total importado. Curitiba (US\$ 11,9 milhões); São José dos Campos (US\$ 9,6 milhões); São Bernardo do Campo (US\$ 7,3 milhões); São Paulo (US\$ 7,2 milhões); Canoas (US\$ 6,9 milhões); Manaus (US\$ 6,2 milhões); Itatiba (US\$ 5,7 milhões); Guarulhos (US\$ 5,6 milhões); Vila Velha (US\$ 5,2 milhões); Sumaré (US\$ 4,7 milhões); Arujá (US\$ 4,2 milhões); Betim (US\$ 3,2 milhões); Jaguariúna (US\$ 2,4 milhões); Piracicaba (US\$ 2,4 milhões); Pindamonhangaba (US\$ 2,3 milhões); Catalão (US\$ 1,9 milhão); Ponta Grossa (US\$ 1,9 milhão); Botucatu (US\$ 1,7 milhão); São José dos Pinhais (US\$ 1,6 milhão); Rio de Janeiro (US\$ 1,6 milhão); Sete Lagoas (US\$ 1,6 milhão); São Caetano do Sul (US\$ 1,4 milhão) e Horizontina (US\$ 1,3 milhão). Há um conjunto de cargas com potencial de atração, no valor total de US\$ 10,6 milhões, relativamente aos municípios de Betim, Sete Lagoas, Guarulhos, São Paulo e São Bernardo do Campo.

Em Betim há duas frentes a atacar, como forma de atrair cargas para Santos, segundo dados de 2003. A primeira é com relação a importações realizadas por meio dos Portos do Rio de Janeiro (US\$ 2,2 milhões) e Sepetiba (US\$ 0,1 milhão). Essa carga pode, teoricamente, ser importada via Santos. A outra é com relação a importações feitas por modal rodoviário, via Uruguaiana, no valor de US\$ 0,8 milhão.

Sete Lagoas também importou em 2003, pelo Porto do Rio de Janeiro, US\$ 1,6 milhão. Essa carga, teoricamente, pelo mesmo motivo apontado quanto à carga importada por Betim, pode ser atraída pelo Porto de Santos.

Os municípios de Guarulhos e São Paulo importaram por modal rodoviário, via Uruguaiana, US\$ 0,5 milhão e US\$ 2,4 milhões, respectivamente, em 2003.

São Bernardo do Campo opera suas importações através de modais concorrentes: US\$ 0,3 milhão pelo Porto de Paranaguá, US\$ 2,7 milhões pelo Porto de Rio Grande e US\$ 0,1 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana.

No *ranking* de desembarque desse produto em 2003, o Porto de Santos foi o maior meio utilizado, com 39,5%, seguido do Porto de Paranaguá, com 13,9%, e do Porto de Rio Grande, com 11,2%. Em 2002, as posições foram as mesmas que em 2003, com 32,4%, 11,9% e 11,8%, respectivamente.

Produto: 8419 - aparelhos e dispositivos, para aquecimento, cozimento, torrefação, esterilização etc.

A área de influência do porto santista quanto a esse produto abrange preponderantemente o Estado de São Paulo. Há também, em menor escala, importações via Santos para Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Entre 2000 e 2003, o valor médio importado foi de US\$ 132,0 milhões, o que representou acréscimo de 12,4% no período. Dos 251 municípios importadores em 2003, 26 perfizeram 75,8% do valor total importado pelo país: Rio de Janeiro (US\$ 29,8 milhões); Canoas (US\$ 9,8 milhões); São José dos Campos (US\$ 8,1 milhões); São Paulo (US\$ 7,8 milhões); Coari (US\$ 5,2 milhões); São Bernardo do Campo (US\$ 4,6 milhões); Cubatão (US\$ 4,6 milhões); Campinas (US\$ 3,9 milhões); Pindamonhangaba (US\$ 3,0 milhões); Guarulhos (US\$ 2,8 milhões); Moji das Cruzes (US\$ 2,8 milhões); Araras (US\$ 2,7 milhões); Betim (US\$ 2,7 milhões); Monte Mor (US\$ 2,3 milhões); Cotia (US\$ 2,1 milhões); Barueri (US\$ 2,0 milhões); Araucária (US\$ 1,8 milhão); Curitiba (US\$ 1,7 milhão); Vitória (US\$ 1,7 milhão); Camaçari (US\$ 1,7 milhão); Itumbiara (US\$ 1,7 milhão); Arapoti (US\$ 1,4 milhão); Arujá (US\$ 1,3 milhão); Lençóis Paulista (US\$ 1,2 milhão); Campina Grande do Sul (US\$ 1,2 milhão) e Santo André (US\$ 1,0 milhão). Desses, apenas Betim apresenta não-conformidades.

Betim importa esse produto da Argentina por modal rodoviário, via Uruguaiana, no valor de US\$ 2,0 milhões. Além disso, importa também pelo Porto do Rio de Janeiro o equivalente a US\$ 0,3 milhão.

O porto mais utilizado na importação desse produto em 2003 foi o de Santos, com 38,9%, seguido dos Portos do Rio de Janeiro (21,3%) e Rio Grande (8,6%). Em

2002, a classificação indicava o porto de Santos (34,0%) seguido dos Portos do Rio de Janeiro (13,9%) e Rio Grande (10,2%).

Produto: 8424 - aparelhos mecânicos para projetar, dispersar ou pulverizar líquidos ou pós; extintores, mesmo carregados

O estado que mais utiliza o Porto de Santos para importar esse produto é São Paulo (85%). Em menor escala aparecem Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O valor médio importado entre 2000 e 2003 foi de US\$ 59,1 milhões, com um decréscimo no período de 35,0%. Dos 196 municípios importadores do produto em 2003, apenas 12 fizeram importações superiores a US\$ 1,0 milhão, o que representa 66,9% das exportações nacionais do produto: Canoas (US\$ 7,8 milhões); Santos (US\$ 4,3 milhões); São Paulo (US\$ 4,1 milhões); Barueri (US\$ 3,4 milhões); Ribeirão Preto (US\$ 2,9 milhões); Campinas (US\$ 2,5 milhões); Curitiba (US\$ 2,4 milhões); Pompéia (US\$ 1,9 milhão); São José dos Campos (US\$ 1,7 milhão); São José dos Pinhais (US\$ 1,4 milhão); Rio de Janeiro (US\$ 1,2 milhão) e Itumbiara (US\$ 1,1 milhão).

De todos esse municípios, apenas Pompéia apresenta uma não-conformidade no valor de US\$ 0,7 milhão, via Paranaguá.

No *ranking* de 2003, os principais pólos de desembarque desse produto são o Porto de Santos (32,7%), o de Itajaí (15,8%) e o aeroporto de Campinas (12,4%). Em 2002, esse mesmo *ranking* indicava o Porto de Santos (31,9%), o aeroporto de São Paulo (12,3%) e o Porto de Paranaguá (12,1%).

Produto: 8439 - máquinas e aparelhos para fabricação de pasta de matérias fibrosas celulósicas ou para fabricação ou acabamento de papel ou cartão

O estado que mais utiliza o Porto de Santos para importar esse produto é o de São Paulo, seguido, em menor escala, de Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Entre 2000 e 2003, o valor médio importado foi de US\$ 41,0 milhões, com um aumento de 10,2% no período. Dos 73 municípios importadores, 10 perfazem 81,2% do valor total das importações nacionais: São Paulo (US\$ 9,2 milhões); Serra (US\$ 6,8 milhões); Suzano (US\$ 2,3 milhões); Vitória (US\$ 1,2 milhão); Correia Pinto (US\$ 1,1 milhão); Itapira (US\$ 1,0 milhão); Valinhos (US\$ 0,9 milhão); Campinas (US\$ 0,8 milhão); Limeira (US\$ 0,6 milhão); e Vespasiano (US\$ 0,5 milhão).

Desses municípios, apenas São Paulo apresenta uma não-conformidade relevante, referente a importações feitas por meio do porto de Paranaguá no valor de US\$ 0,7 milhão.

O maior porto importador desse produto em 2003 foi o de Santos (43,0%), seguido do de Vitória (26,1%) e do Aeroporto de Campinas (12,1%). Em 2002, o maior porto importador foi o de Vitória (38,3%), seguido do Porto de Santos (33,7%) e do Aeroporto de Campinas (9,0%).

Produto: 8467 - ferramentas pneumáticas, hidráulicas ou com motor incorporado, de uso manual

A área de influência do Porto de Santos para as importações desse produto abrange preponderantemente o Estado de São Paulo. Utilizam também o Porto de Santos, em menor escala, os Estados de Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Tocantins. As importações do produto entre 2000 e 2003 foram, em média, de US\$ 32,5 milhões, o que correspondeu a um acréscimo de 74,0% no período. Seis municípios respondem por 79,7% das importações nacionais acima de US\$ 1 milhão: Campinas (US\$ 8,4 milhões); São Paulo (US\$ 6,6 milhões); São Leopoldo (US\$ 6,4 milhões); São Bernardo do Campo (US\$ 4,4 milhões); Curitiba (US\$ 3,6 milhões); e São José dos Campos (US\$ 1,6 milhão). Desses municípios, apenas Campinas apresenta uma não-conformidade relevante. Essa cidade importou em 2003 US\$ 1,4 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana. Essa carga pode, em tese, ser atraída pelo Porto de Santos.

Em 2003, o maior porto de desembarque do produto foi Santos (43,0%), seguido do Porto de Rio Grande (13,2%) e do Aeroporto de Campinas (10,9%). Em 2002, a ordem foi a mesma, entretanto, em percentuais diferentes: 43,5%, 9,3% e 8,9%, respectivamente.

Produto: 8481 - torneiras e válvulas

No *ranking* desse produto em 2003 o Porto de Santos ficou em primeiro lugar (29,5%), seguido do Aeroporto de Campinas (15,2%) e do Porto do Rio de Janeiro (11,3%). Em 2002, a classificação indicava o Porto de Santos em primeiro lugar (30,6%), seguido do Aeroporto de Campinas (17,0%) e do Porto do Rio de Janeiro (13,4%). Dos 381 municípios importadores, apresentam não-conformidade relevante apenas quatro: Betim, Contagem, Cubatão e Osasco, com lotes de carga com potencial atração no valor de US\$ 6,2 milhões.

Betim e Contagem importaram o produto, em 2003, pelo Porto do Rio de Janeiro, em lotes de US\$ 1,1 milhão e US\$ 3,2 milhões, respectivamente. Teoricamente, essa carga pode ser atraída pelo Porto de Santos.

Cubatão e Osasco também importaram o produto em 2003, mas por modal rodoviário, via Uruguaiana, nos valores de US\$ 0,9 milhão e US\$ 1,0 milhão, respectivamente.

No *ranking* das vias de importação do produto em 2003, o Porto de Santos foi a principal (29,5%), seguida do Aeroporto de Campinas (15,2%) e do Porto do Rio de Janeiro (11,3%). Em 2002, o *ranking* foi o mesmo, porém, em valores diferentes: 30,1%, 17,0% e 13,4%, respectivamente.

Produto: 8482 - rolamentos de esferas

A área de atividade do Porto de Santos, no caso desse produto, abrange basicamente o Estado de São Paulo. Há também importações, pelo Porto de Santos, dos Estados do Amazonas, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Entre 2000 e 2003 o valor médio importado pelo país foi de US\$ 221,2 milhões, com um crescimento de 0,3% no período. Dos 345 municípios

importadores, apenas três apresentam não-conformidades relevantes em 2003: Campinas, Betim e Ibitaré.

Campinas importou, em 2003, US\$ 0,9 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana. Essa carga tem alta probabilidade de ser atraída pelo Porto de Santos.

Betim importou US\$ 1,0 milhão pelos portos do Estado do Rio de Janeiro (US\$ 0,9 milhão pelo do Rio de Janeiro e US\$ 0,1 milhão pelo de Sepetiba). Teoricamente essa carga poderia ser atraída pelo porto de Santos.

Ibitaré importou US\$ 1,1 milhão do produto pelo porto de Paranaguá em 2003. Essa carga pode ser alvo de estratégia comercial.

Em 2003, o maior porto importador do produto foi o de Santos (48,0%), seguido do Porto de Vitória (14,1%) e do Aeroporto de Campinas (6,1%). Em 2002, essa classificação foi a mesma, porém com percentuais diferentes: 47,4%, 15,7% e 6,6%, respectivamente.

Produto: 8483 - árvores de transmissão, virabrequins e manivelas; caixas de transmissão; embreagens

O Estado de São Paulo é responsável pela maioria das importações desse produto pelo Porto de Santos. Há também importações, em menor valor, dos seguintes estados: Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Sergipe. Entre 2000 e 2003, o valor médio das importações foi de US\$ 351,9 milhões. Dos 394 municípios, apenas três apresentam não-conformidades relevantes: Contagem, São Bernardo do Campo e São Paulo.

Contagem importou US\$ 10,3 milhões do produto em 2003 pelo Porto do Rio de Janeiro. Teoricamente, essa carga pode ser atraída pelo Porto de Santos.

São Bernardo do Campo importou o produto da Argentina, por modal rodoviário, via São Borja, no valor de US\$ 2,1 milhões, uma carga que pode igualmente ser atraída.

São Paulo também importou o produto da Argentina por modal rodoviário, só que via Uruguaiana. Essa carga potencialmente captável pelo Porto de Santos representou em 2003 US\$ 0,8 milhão.

As principais portas de entrada desse produto em 2003 foram o Porto de Santos (41,9%), o de Manaus (11,7%), e o Aeroporto de Campinas (9,0%). Em 2002 foram o Porto de Santos (43,6%), o Aeroporto de Campinas (11,8%) e o Porto de Manaus (8,7%).

Produto: 8501 - motores e geradores elétricos

A área de influência do Porto de Santos quanto a esse produto é basicamente o Estado de São Paulo. Há, entretanto, importações em menor escala por esse porto, destinadas a outros estados brasileiros: Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Tocantins. No período 2000-2003, houve decréscimo das importações do produto, de 9,6%, e a média, em valor, ficou em US\$ 131,3 milhões. Dos 309 municípios que

o importaram em 2003, apenas três não-conformidades relevantes foram encontradas nos municípios de Belo Horizonte, Betim e Contagem.

Belo Horizonte importou carga no valor de US\$ 1,2 milhão, por modal rodoviário, via São Borja, preponderantemente da Argentina. Essa carga pode ser alvo de estratégia comercial e atraída para o Porto de Santos.

Betim e Contagem importaram pelo Porto do Rio de Janeiro cargas no valor de US\$ 0,9 milhão e US\$ 1,0 milhão, e ambas, teoricamente, podem ser atraídas pelo porto santista.

No *ranking* 2003, Santos está em primeiro lugar como principal via de importação (31,0%), seguido do Aeroporto de Campinas (18,2%) e do Aeroporto de Manaus (10,2%). Em 2002, o *ranking* apresentou Santos em primeiro lugar (25,0%), seguido do Porto de Niterói (16,8%) e do Aeroporto de Campinas (12,9%).

Produto: 8512 - aparelhos elétricos de iluminação ou de sinalização, limpadores de pára-brisas, dos tipos utilizados em ciclos e automóveis

O âmbito do Porto de Santos quanto a esse produto compreende basicamente o Estado de São Paulo. Há também importações, em menor valor, de Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Pernambuco, Paraná, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul. O valor médio importado entre 2000 e 2003 foi de US\$ 57,4 milhões, com acréscimo de 13,1% no período. Dos mais de 100 municípios importadores em 2003, apenas 14 representam 87,5% do total importado: Curitiba (US\$ 9,9 milhões); São José dos Campos (US\$ 7,4 milhões); São Bernardo do Campo (US\$ 6,9 milhões); São Paulo (US\$ 4,7 milhões); São José dos Pinhais (US\$ 4,4 milhões); Manaus (US\$ 3,9 milhões); Sumaré (US\$ 3,8 milhões); São Caetano do Sul (US\$ 2,4 milhões); Betim (US\$ 2,3 milhões); Gravataí (US\$ 2,3 milhões); Piracicaba (US\$ 1,4 milhão); Guarulhos (US\$ 1,0 milhão); Catalão (US\$ 1,0 milhão) e Sete Lagoas (US\$ 1,0 milhão). Desses municípios, apresentam não-conformidades relevantes apenas os de Betim, Sete Lagoas, São Paulo, São José dos Campos e São Caetano do Sul.

Betim e Sete Lagoas apresentam importações desse produto pelo Porto do Rio de Janeiro, vindas principalmente da Itália, equivalente a US\$ 1,3 milhão e US\$ 1,0 milhão, respectivamente. Teoricamente esses lotes poderiam entrar no país via Santos.

São Paulo, São José dos Campos e São Caetano do Sul importaram o produto em 2003 por modal rodoviário, via Uruguaiana, nos valores de US\$ 2,2 milhões, US\$ 3,3 milhões e US\$ 1,1 milhão, respectivamente.

Em 2003, a principal via de importação desse produto foi o Porto de Santos (36,6,0%), seguido do Porto de Paranaguá (22,4%) e do modal rodoviário de Uruguaiana (15,9%). Em 2002, essa relação foi a mesma, porém, com percentuais diferentes: 31,8%, 20,6% e 15,2%, respectivamente.

Produto: 8527 - aparelhos receptores para radiotelefonia, radiotelegrafia ou radiodifusão

Os principais estados importadores desse produto pelo Porto de Santos são Paraná e São Paulo. Há também importações, em menor escala realizadas pelos

Estados do Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais e Pernambuco. As importações do produto entre 2000 e 2003 no país foram em média de US\$ 55,6 milhões, com um acréscimo de 33,7% no período. Apenas oito municípios respondem por 95,7% das importações nacionais: Maringá (US\$ 15,3 milhões); Vitória (US\$ 12,5 milhões); Curitiba (US\$ 10,7 milhões); São José dos Campos (US\$ 10,2 milhões); Salvador (US\$ 5,7 milhões); Manaus (US\$ 4,4 milhões); São Paulo (US\$ 2,8 milhões); e São Caetano do Sul (US\$ 2,6 milhões).

Desses municípios, o único que apresenta não-conformidade relevante é o de São José dos Campos, que importou, em 2003, US\$ 7,3 milhões por modal rodoviário, via São Borja. Teoricamente, essa carga tem alta probabilidade de ser atraída pelo Porto de Santos.

As principais portas de entrada desse produto em 2003 foram os Portos de Paranaguá (26,6%), Santos (25,3%) e Vitória (17,1%). Em 2002, foram os Portos de Santos (25,7%), Paranaguá (18,6%) e Vitória (15,8%).

Produto: 8532 - condensadores elétricos

A área de influência do Porto de Santos no caso desse produto é sobretudo o Estado de São Paulo. Há também importações, em menor escala, dos Estados Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. A importação do produto no período 2000-2003 foi em média de US\$ 134,8 milhões, com decréscimo de 55,68%. Os maiores municípios importadores, que perfazem 91,8% das importações nacionais foram: Manaus (US\$ 49,0 milhões); Guarulhos (US\$ 5,5 milhões); São Paulo (US\$ 5,1 milhões); Hortolândia (US\$ 5,1 milhões); Curitiba (US\$ 5,1 milhões); Gravataí (US\$ 5,1 milhões); Taubaté (US\$ 3,0 milhões); São José dos Campos (US\$ 1,3 milhão); e Campinas (US\$ 1,1 milhão). No caso desses municípios não há não-conformidades relevantes.

No *ranking* das primeiras vias de importação do produto em 2003, em primeiro lugar está o Porto de Manaus (36,7%), seguido do Porto de Santos (25,3%) e do Porto de Vitória (17,1%). Em 2002, a classificação indicava o Aeroporto de Manaus (36,0%), seguido do Porto de Manaus (19,8%) e do Aeroporto de Campinas (13,1%).

Produto: 8708 - partes e acessórios de veículos automóveis

A área de atividade do Porto de Santos quanto a esse produto abrange preponderantemente o Estado de São Paulo. Há também, em menor valor, importações feitas por meio de Santos pelos Estados: do Amazonas, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul. As importações do produto entre 2000 e 2003 foram em média de US\$ 1.338,7 milhões, com decréscimo de 17,8% no período. Dos 178 municípios importadores, 47 apresentam importações maiores que US\$ 1 milhão e respondem por 98,7% das importações nacionais. A seguir, destacam-se as não-conformidades relevantes relacionadas a esses municípios:

Ibirité apresenta basicamente dois indicadores interessantes, segundo dados de 2003. O primeiro é a importação do produto no valor de US\$ 4,8 milhões pelo porto

de Paranaguá. O segundo, menos significativo, mas não menos importante, foi a importação de US\$ 0,5 milhão pelo porto do Rio de Janeiro.

Betim apresenta, aparentemente, quatro não-conformidades relevantes. A primeira se refere a uma carga de US\$ 4,2 milhões importada pelo porto de Sepetiba. A segunda, a uma carga semelhante, no valor de US\$ 34,3 milhões, importada pelo Porto do Rio de Janeiro. A terceira diz respeito a importações feitas por modal rodoviário, via Uruguaiana, no valor de US\$ 18,0 milhões. E por último a importação do produto no valor de US\$ 1,1 milhão pelo Porto de Vitória.

Contagem, Pouso Alegre e Sete Lagoas apresentam cargas que podem, teoricamente, ser capturadas pelo Porto de Santos: US\$ 1,4 milhão, US\$ 6,3 milhões e US\$ 29,7 milhões, respectivamente, em valores de 2003, todas desembarcadas no Porto do Rio de Janeiro.

São Bernardo do Campo e Taubaté apresentam cargas que poderiam ser atraídas para Santos por serem importadas por modal rodoviário. Por São Borja, esses dois municípios importam US\$ 40,0 milhões e US\$ 0,9 milhão, respectivamente. E por Uruguaiana importam, respectivamente, US\$ 14,3 milhões e US\$ 7,9 milhões.

Moji das Cruzes importou, em 2003, US\$ 4,6 milhões por modal rodoviário, via São Borja, uma carga possível de atração pelo Porto de Santos.

Diadema, Juiz de Fora e São José dos Campos também importaram cargas por Uruguaiana. Essas cargas, nos valores de, respectivamente, US\$ 1,0 milhão, US\$ 0,7 milhão e US\$ 0,9 milhão, teoricamente, podem ser atraídas pelo Porto de Santos.

Em 2003, o principal pólo de desembarque desse produto foi o Porto de Santos (50,8%), seguido do Porto de Paranaguá (19,0%) e do modal rodoviário de Uruguaiana (6,6%). Em 2002, a principal via também foi o Porto de Santos (41,8%), seguido do Porto de Paranaguá (22,0%) e do Porto do Rio de Janeiro (13,4%).

Produto: 9032 - instrumentos e aparelhos para regulação ou controle, automáticos

A área de influência de Santos no caso desse produto corresponde basicamente ao Estado de São Paulo. Há importações em menor escala, realizadas pelos Estados do Amazonas, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Tocantins. Entre 2000 e 2003, as importações do produto foram em média de US\$ 269,2 milhões, com um aumento de 39,9% no período. Dos mais de 300 municípios importadores, 35 respondem por 94,5% das importações realizadas em 2003. Desses, apenas cinco apresentam não-conformidades relevantes: Betim, Hortolândia, São José dos Campos, São Caetano do Sul e Sete Lagoas.

Betim apresentou, em 2003, importações desse produto, via Porto do Rio de Janeiro (US\$ 4,1 milhões) e modal rodoviário de Uruguaiana (US\$ 4,2 milhões), lotes de cargas potencialmente captáveis pelo Porto de Santos.

Hortolândia apresentou importações pelos portos do Rio de Janeiro e de Vitória, nos valores de US\$ 0,9 milhão e US\$ 1,2 milhão, respectivamente, que poderiam, teoricamente, ser atraídas pelo porto santista.

São José dos Campos e São Caetano do Sul, em 2003, importaram US\$ 0,9 milhão e US\$ 1,4 milhão em lotes do produto, respectivamente, por modal rodoviário, via São Borja. Teoricamente, esses lotes poderiam ser conquistados para o Porto de Santos.

Sete Lagoas importou US\$ 0,9 milhões do produto pelo Porto do Rio de Janeiro em 2003, uma carga também à espera de ação estratégica por parte do Porto de Santos.

Em 2003, a principal via de importação foi o Aeroporto de Campinas (31,4%), seguido do Porto de Santos (29,1%) e do Aeroporto de São Paulo (10,5%). Em 2002, o *ranking* apresentou em primeiro lugar o Aeroporto de Campinas (27,0%), seguido do Porto de Santos (24,7%) e do Porto de Paranaguá (11,8%).

Produto: 9401 - assentos

O estado que mais importa esse produto pelo Porto de Santos é São Paulo (94,7%). Há também importações que utilizam esse porto, em menor escala, feitas por Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Entre 2000 e 2003, as importações do produto foram em média de US\$ 98,8 milhões, com um decréscimo, no período, de 24,2%. Dos 89 municípios do país que importaram o produto em 2003, 14 perfizeram 92,8% do total. Desses, apenas dois apresentaram não-conformidades relevantes: Betim e Louveira.

Betim apresentou, em 2003, duas não-conformidades relevantes. A primeira, a importação de US\$ 3,4 milhões do produto via Porto do Rio de Janeiro. A segunda, a importação de 0,6 milhão por modal rodoviário, via Uruguaiana. Ambas as cargas podem ser alvo de estratégia comercial pelo Porto de Santos.

Louveira importou, em 2003, US\$ 1,2 milhão do Uruguai por modal rodoviário, via Chuí. Em tese, essa carga pode ser atraída pelo Porto de Santos.

O maior porto de desembarque desse produto em 2003 foi o de Santos (49,3%), seguido do Porto de Paranaguá (24,3%) e do Aeroporto de Campinas (11,8%). Em 2002, a ordem se manteve, porém, os percentuais foram 51,4%, 20,7% e 11,4%, respectivamente.

3 CONCLUSÃO

A estrutura dos dados e a metodologia empregadas permitiram apontar possíveis estratégias comerciais direcionadas à atração de novas cargas para o porto de Santos. Esse tipo de análise pode ser utilizado para o conjunto dos portos brasileiros, permitindo, de acordo com a lógica do menor custo, buscar maximizar o uso das mais eficientes rotas logísticas na recepção e no escoamento de cargas envolvendo o comércio internacional.

À exceção das *commodities* agrícolas, que obedecem a uma logística própria de comercialização, em que muitas vezes o município sede da empresa é distante dos centros de aquisição e dos meios de escoamento dos produtos, em dezenas de outros casos é possível estabelecer estratégias comerciais que impliquem melhoria da logística de transporte, reduzindo-se, em parte, o chamado “custo Brasil”.

APÊNDICE 1

RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS MENCIONADOS NO TRABALHO

Águas Mornas (SC)	Batatais (SP)
Alagoinhas (BA)	Bauru (SP)
Alfenas (MG)	Bebedouro (SP)
Almeirim (PA)	Belém (PA)
Alumínio (SP)	Belfort Roxo (RJ)
Americana (SP)	Belo Horizonte (MG)
Ananideusa (PA)	Belo Jardim (PE)
Anápolis (GO)	Bento Gonçalves (RS)
Andradina (SP)	Betim (MG)
Antonina (PR)	Birigüi (SP)
Aparecida de Goiânia (GO)	Blumenau (SC)
Apucarana (PR)	Botucatu (SP)
Aracaju (SE)	Bragança Paulista (SP)
Araçariguama (SP)	Brasilândia de Minas (MG)
Araguaína (TO)	Brusque (SC)
Araguari (MG)	Cabo de Santo Agostinho (PE)
Arapongas (PR)	Caçador (SC)
Arapoti (PR)	Caçapava (SP)
Araraquara (SP)	Cachoeira (BA)
Araras (SP)	Cachoeiras de Macacu (RJ)
Aratu (BA)	Caetanópolis (MG)
Araucária (PR)	Caieiras (SP)
Araxá (MG)	Cajamar (SP)
Arroio do Meio (RS)	Cajati (SP)
Arujá (SP)	Camaçari (BA)
Avaré (SP)	Campina Grande (PB)
Bagé (RS)	Campina Grande do Sul (PR)
Barbacena (MG)	Campinas (SP)
Barcarema (PA)	Campo Bom (RS)
Barra Bonita (SP)	Campo Grande (MS)
Barra do Garças (MT)	Campo Largo (PR)
Barra do Piraí (RJ)	Candeias (BA)
Barracão (PR)	Canoas (RS)
Barreiras (BA)	Capelinha (MG)
Barretos (SP)	Capivari (SP)
Barueri (SP)	Carazinho (RS)

(continua)

(continuação)

Cariacica (ES)	Goianésia (GO)
Carlos Barbosa (RS)	Goiânia (GO)
Cascavel (CE)	Goiatuba (GO)
Castanhal (PA)	Gravataí (RS)
Castelo do Piauí (PI)	Guaíba (RS)
Catalão (GO)	Guaíra (RS)
Catanduva (SP)	Guarapuava (PR)
Caxias do Sul (RS)	Guararapes (SP)
Cerquilha (SP)	Guaratinguetá (SP)
Chuí (RS)	Guarujá (SP)
Coari (AM)	Guarulhos (SP)
Colatina (ES)	Guaxupé (MG)
Contagem (MG)	Horizontina (RS)
Cornélio Procópio (PR)	Hortolândia (SP)
Correia Pinto (SC)	Hulha Negra (RS)
Corumbá (MS)	Ibirité (MG)
Cotia (SP)	Ilhéus (BA)
Cristalina (GO)	Imbituba (SC)
Cubatão (SP)	Indaiatuba (SP)
Cuiabá (MT)	Itabuna (BA)
Curitiba (PR)	Itaguaí (RJ)
Diadema (SP)	Itajaí (SC)
Dias d'Ávila (BA)	Itapagé (CE)
Dionísio Cerqueira (SC)	Itapecerica da Serra (SP)
Duque de Caxias (RJ)	Itapera (SP)
Eldorado do Sul (RS)	Itaperuna (RJ)
Erechim (RS)	Itapetininga (SP)
Espírito Santo do Pinhal (SP)	Itapeva (SP)
Estância (SE)	Itapevi (SP)
Estância Velha (RS)	Itapira (SP)
Fazenda Rio Grande (PR)	Itaquaquecetuba (SP)
Fortaleza (CE)	Itaqui (RS)
Foz do Iguaçu (PR)	Itatiaia (RJ)
Franca (SP)	Itatiba (SP)
Franco da Rocha (SP)	Itu (SP)
Garibaldi (RS)	Itumbiara (GO)

(continua)

(continuação)

Iturama (MG)	Maringá (PR)
Jaboatão dos Guararapes (PE)	Matão (SP)
Jacareí (SP)	Matipó (MG)
Jaguarão (RS)	Mauá (SP)
Jaguariaíva (PR)	Mogi-Guaçu (SP)
Jaguariúna (SP)	Moji das Cruzes (SP)
Jandira (SP)	Mojimirim (SP)
Jaraguá do Sul (SC)	Monte Mor (SP)
Jataí (GO)	Mozarlândia (GO)
Jaú (SP)	Mucuri (BA)
Joinville (SC)	Natal (RN)
Juiz de Fora (MG)	Niterói (RJ)
Jundiá (SP)	Nova Bassano (RS)
Lages (SC)	Nova Campina (SP)
Lagoa da Prata (MG)	Nova Era (MG)
Lajeado (RS)	Nova Odessa (SP)
Lajes (SC)	Nova Serrana (MG)
Laranjal Paulista (SP)	Novo Hamburgo (RS)
Lençóis Paulistas (SP)	Olímpia (SP)
Limeira (SP)	Orlândia (SP)
Lins (SP)	Osasco (SP)
Londrina (PR)	Ouro Fino (MG)
Lorena (SP)	Ouro Preto (MG)
Louveira (SP)	Palmas (TO)
Lucélia (SP)	Paraguaçu Paulista (SP)
Luziânia (GO)	Paranaguá (PR)
Macaé (RJ)	Paranatinga (MT)
Maceió (AL)	Paranavaí (PR)
Mairink (SP)	Pariquera-Açu (SP)
Manaus (AM)	Passo Fundo (RS)
Mandaguari (PR)	Patos de Minas (MG)
Manguba (PA)	Paulínia (SP)
Manhuaçu (MG)	Paulista (PE)
Maracanú (CE)	Pecém (CE)
Marau (RS)	Pederneiras (SP)
Marília (SP)	Pedras de Fogo (PB)

(continua)

(continuação)

Pelotas (RS)	Rio Negrinho (SC)
Penápolis (SP)	Rio Verde (GO)
Pequeri (MG)	Rolândia (PR)
Petrópolis (RJ)	Rondonópolis (MT)
Piên (PR)	Salto do Pirapora (SP)
Pindamonhangaba (SP)	Salvador (BA)
Piracicaba (SP)	Santa Bárbara d'Oeste (SP)
Pirapora (MG)	Santa Cruz do Rio Pardo (SP)
Pirapora (SP)	Santa Rosa de Viterbo (SP)
Pirapozinho (SP)	Santana do Livramento (RS)
Piumhi (MG)	Santarém (PA)
Poá (SP)	Santo André (SP)
Poços de Caldas (MG)	São Bento do Sul (SC)
Pojuca (BA)	São Bernardo do Campo (SP)
Pomerode (SC)	São Borja (RS)
Pompéia (SP)	São Caetano do Sul (SP)
Ponta Grossa (PR)	São Carlos (SP)
Ponta Porã (MS)	São Francisco do Conde (BA)
Portão (RS)	São Francisco do Sul (SC)
Porto Alegre (RS)	São Gabriel (RS)
Pouso Alegre (MG)	São João da Boa Vista (SP)
Presidente Prudente (SP)	São João del-Rei (MG)
Quaraí (RS)	São José do Rio Pardo (SP)
Rancharia (SP)	São José dos Campos (SP)
Recife (PE)	São José dos Pinhais (PR)
Redenção (PA)	São Leopoldo (RS)
Registro (SP)	São Luís (MA)
Resende (RJ)	São Paulo (SP)
Ribeirão Pires (SP)	São Sebastião (SP)
Ribeirão Preto (SP)	São Tiago (MG)
Rio Claro (SP)	São Vicente (SP)
Rio das Pedras (SP)	Sapucaia do Sul (RS)
Rio de Janeiro (RJ)	Senador Canedo (GO)
Rio do Sul (SC)	Sepetiba (RJ)
Rio Grande da Serra (SP)	Serra (ES)
Rio Grande (RS)	Sete Lagoas (MG)

(continua)

(continuação)

Simões Filho (BA)	Uberaba (MG)
Sorocaba (SP)	Uberlândia (MG)
Sumaré (SP)	União dos Palmares (AL)
Suzano (SP)	Uruguaiana (RS)
Taboão da Serra (SP)	Valinhos (SP)
Tangará da Serra (MT)	Valparaíso (SP)
Taquari (RS)	Varginha (MG)
Tatuí (SP)	Várzea da Palma (MG)
Taubaté (SP)	Várzea Grande (MT)
Timbó (SC)	Várzea Paulista (SP)
Timóteo (MG)	Vespasiano (MG)
Tomé-Açu (PA)	Viana (ES)
Tremembé (SP)	Videira (SC)
Três Corações (MG)	Vila Velha (ES)
Três Marias (MG)	Vilhena (RO)
Trindade (GO)	Vinhedo (SP)
Triunfo (RS)	Vitória (ES)
Turvo (PR)	Volta Redonda (RJ)

EDITORIAL

Coordenação

Ronald do Amaral Menezes

Supervisão

Marcos Hecksher

Revisão

Alejandro Augusto S. V. A. Poinho

Eliezer Moreira

Elisabete de Carvalho Soares

Lucia Duarte Moreira

Marcio Alves de Albuquerque

Míriam Nunes da Fonseca

Editoração

Carlos Henrique Santos Vianna

Joanna Silvestre Friques de Sousa

Roberto das Chagas Campos

Emilia Teles da Silva (estagiária)

COMITÊ EDITORIAL

Secretário-Executivo

Marco Aurélio Dias Pires

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES,

9^a andar – sala 908

70076-900 – Brasília – DF

Fone: (61) 3315-5406

Correio eletrônico: madp@ipea.gov.br

Brasília

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES,

9^a 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, 6^a 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

Tiragem: 136 exemplares

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)