

1

DESCRIÇÃO DE CENÁRIOS MACROECONÔMICOS

Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES(FEP), no âmbito da Chamada Pública BNDES/FEP. No. 02/2008. Disponível em <http://www.bndes.gov.br>



**PESQUISAS E ESTUDOS TÉCNICOS DESTINADOS
À AVALIAÇÃO TÉCNICA, ECONÔMICO-FINANCEIRA E
JURÍDICO-REGULATÓRIA DE SOLUÇÕES
DESTINADAS A VIABILIZAR O SISTEMA LOGÍSTICO
FERROVIÁRIO DE CARGA ENTRE OS PORTOS NO
SUL/SUDESTE DO BRASIL E OS PORTOS DO CHILE.**

O conteúdo desta publicação é de exclusiva responsabilidade dos autores, não refletindo, necessariamente, a opinião do BNDES. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.

Contrato de Concessão de Colaboração Financeira Não-reembolsável
No. 09.2.0408.1 firmado entre o BNDES e as empresas citadas abaixo:

Ernst & Young Assessoria Empresarial LTDA., Trends Engenharia e Infraestrutura LTDA., Enefer Consultoria Projeto LTDA., Vetec Engenharia LTDA., Siqueira Castro Advogados e Empresa Brasileira de Engenharia e Infraestrutura – EBEI.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	5
LISTA DE TABELAS	8
APRESENTAÇÃO	11
SUMÁRIO EXECUTIVO	13
1. PANORAMA DE PROJETO	20
1.1 INFRAESTRUTURA E CRESCIMENTO MACROECONÔMICO	20
1.2 BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL	33
1.2.1 Transporte Ferroviário	33
1.2.2 Transporte Rodoviário	39
1.3 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E CONTÊINERES	43
1.3.1 Principais Rotas Internacionais de Navegação Marítima	51
1.3.2 Frota Mundial de Navios Cargueiros	53
1.3.3 Fretes Marítimos	60
1.4 ASPECTOS INSTITUCIONAIS INTRODUTÓRIOS	61
1.5 BREVES CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS EMPRESAS ABRANGIDAS PELA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO	70
1.5.1 Brasil: ALL – América Latina Logística do Brasil S.A (Malha Sul) e FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A:	70
1.5.2 Argentina: Belgrano Cargas S.A.:	72
1.5.3 Paraguai:	73
1.5.4 Chile: FCAB Ferrocarril Antofagasta a Bolivia e FERRONOR Ferrocarril del Norte (FCN):	73
2 CENÁRIOS MACROECONÔMICOS E PERSPECTIVAS	74
2.1 PERSPECTIVAS MACROECONÔMICOS E TENDÊNCIAS	74
2.1.1 Brasil	74
2.1.2 Argentina	88
2.1.3 Chile	95
2.1.4 Uruguai	102
2.1.5 Paraguai	106

2.1.6 Peru	111
2.1.7 Bolívia	118
2.2 PROJEÇÕES DE CRESCIMENTO DE CURTO PRAZO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO	122
2.3 FATORES RELEVANTES PARA O CRESCIMENTO DE LONGO PRAZO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO	125
2.3.1 A questão energética brasileira	125
2.3.2 A sustentabilidade do crescimento chinês	126
2.3.3 A questão da Índia	126
2.3.4 A dinâmica sociopolítica da América do Sul	126
2.3.5 Distribuição de papéis na estrutura geopolítica global	126
2.3.6 Presença de países emergentes em organismos multilaterais	127
2.3.7 Recuperação econômica e social na África e dos países menos desenvolvidos da América Latina	127
2.3.8 Padrão de desenvolvimento tecnológico	127
2.3.9 Influência de novas políticas ambientais	127
2.3.10 Padrão de regulação pública sobre atividades econômicas de interesse público	128
3. MATRIZ DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO	129
3.1 PRINCIPAIS PARES COMERCIAIS POR CATEGORIAS DE PRODUTOS	131
3.1.1 Brasil	131
3.1.2 Argentina	134
3.1.3 Uruguai	135
3.1.4 Paraguai	138
3.2 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS	139
4. DESCRIÇÃO DO BANCO DE DADOS	146
ANEXOS	149
ANEXO 1: CONCEPÇÃO DE UM INDICADOR DE INFRAESTRUTURA	149
ANEXO 2: ALICEWEB E ALICEWEB MERCOSUL	154
ANEXO 3: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA – INE, BOLÍVIA	163
ANEXO 4: CÁMARA MARITIMA Y PORTUARIA DE CHILE A.G. - CAMPORT	165
ANEXO 5: SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE COMÉRCIO EXTERIOR SIICEX, PERU	166
ANEXO 6: INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (INEA), VENEZUELA	168

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 // Gráfico mudança na medida de posição setor de infraestrutura e crescimento econômico agregado	22
Figura 1.2 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e crescimento econômico per capita (média 2000-2005 / média 1980-1985)	24
Figura 1.3 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e crescimento econômico per capita (média 2000-2005 / média 1980-1985)	25
Figura 1.4 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e variação do PIB Agrícola	26
Figura 1.5 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e variação do PIB Industrial	26
Figura 1.6 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e variação do PIB Serviços	27
Figura 1.7 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e variação do PIB Agrícola	28
Figura 1.8 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e variação do PIB Industrial	28
Figura 1.9 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e variação do PIB Serviços	29
Figura 1.10 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e corrente de comércio internacional	30
Figura 1.11 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e saldo da balança comercial	31
Figura 1.12 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e importações	31
Figura 1.13 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e exportações	32

Figura 1.14 // Índices de crescimento mundial, produção industrial dos países da OECD e volume de comércio marítimo internacional (volume), 1994 – 2007 (1994 = 100)	44
Figura 1.15 // Crescimento do Comércio Internacional de Contêineres (milhões de toneladas), 1986 – 2008	48
Figura 1.16 // Principais Rotas Mundiais de Comércio	52
Figura 1.17 // Frota Mundial de Navios, Por Perfil Principal de Carga Transportada	54
Figura 1.18 // Comparação entre navios de Container Panamax e Post Panamax	58
Figura 1.19 // Características dos Navios <i>Post Panamax</i>	59
Figura 1.20 // Índices de preços de Fretes Internacionais	61
Figura 2.1 // Taxa de Crescimento Real do PIB (%)	75
Figura 2.2 // FBCF e seus componentes (taxa de crescimento real acumulada em 4 trimestres - %)	82
Figura 2.3 // Importações por categoria de uso (série com ajuste sazonal, média diária em US\$ milhões)	84
Figura 2.4 // Exportações por classe de produto (série dessazonalizada – US\$ milhões)	84
Figura 2.5 // Evolução das importações – US\$ milhões	85
Figura 2.6 // Evolução das exportações – US\$ milhões	85
Figura 2.7 // Principais Mercados de Destino das Exportações – 2008 (Participação %)	86
Figura 2.8 // Taxa de Crescimento Real do PIB (%)	89
Figura 2.9 // Evolução do Índice de Preços ao Consumidor (% anual)	92
Figura 2.10 // Evolução do Saldo e <i>Quantum</i> de Comércio	95
Figura 2.11 Taxa de Variação Real do PIB (%)	96
Figura 2.12 // Índice de Preços ao Consumidor do Chile – Variação anual (%)	99
Figura 2.13 // Resultado em Conta Corrente - % do PIB	100
Figura 2.14 // Taxa de Variação Real do PIB (%)	103
Figura 2.15 // Índice de Preços ao Consumidor – Variação anual (%)	104
Figura 2.16 // Taxa de Variação Real do PIB (%)	108
Figura 2.17 // Índice de Preços ao Consumidor – Variação anual (%)	109
Figura 2.18 // Variação real anual do PIB (%)	111
Figura 2.19 // Índice de Preços ao Consumidor – Variação Anual (%)	114
Figura 2.20 // Exportações e Importações (US\$ milhões)	115
Figura 2.21 // Saldo Comercial (US\$ milhões)	115
Figura 2.22 // Crescimento real do PIB (%)	118
Figura 2.23 // Variação anual dos preços ao consumidor (%)	121

Figura 3.1 // - Movimentação total das exportações e importações dos principais portos brasileiros em 2008	140
Figura A.1 // A Distribuição da amostra de países por medida de posição no setor de infraestrutura	153

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 // Expansão e Decadência das Ferrovias no Brasil (1854/1996)	34
Tabela 1.2 // Expansão da Rede Rodoviária do Brasil — 1952/1998	40
Tabela 1.3 // Volume de movimentação internacional de cargas por via marítima – anos selecionados, milhões de toneladas embarcadas	43
Tabela 1.4 // Crescimento do Volume de Comércio por região Geográfica, 2005 – 2007 - variação percentual em relação ao ano anterior	44
Tabela 1.5 // Embarque e Desembarque de Cargas Marítimas, 2006 - 2007	46
Tabela 1.6 // Produção de Movimentação de Cargas - bilhões de toneladas x milhas náuticas	47
Tabela 1.7 // Comércio Internacional de contêineres, TEU's, 2004 - 2007	49
Tabela 1.8 // Principais Categorias de Navios - milhares de toneladas de porte bruto / % do total mundial	54
Tabela 1.9 // Capacidade de Transporte Global	55
Tabela 2.1 // Evolução Conjuntural da Indústria Segundo Categorias de Uso - Setembro de 2009	77
Tabela 2.2 // Variação da Produção de bens de Capital – setembro de 2009	78
Tabela 2.3 // Decomposição do PIB Brasil sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	79
Tabela 2.4 // Componentes da FBCF – 2006 a 2007	81
Tabela 2.5 // Variação real anual dos componentes do PIB pela ótica da despesa – 2006 a 2007	83
Tabela 2.6 // Balança Comercial Brasileira – US\$ milhões	83
Tabela 2.7 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões	86
Tabela 2.8 // Principais Produtos Importados – 2008 – US\$ milhões	87
Tabela 2.9 // Evolução dos principais pares comerciais brasileiros - Exportação	87

Tabela 2.10 // Evolução dos principais pares comerciais brasileiros - Importação	88
Tabela 2.11 // Decomposição do PIB Argentino sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	90
Tabela 2.12 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões	93
Tabela 2.13 // Destino das Exportações – 2008 – US\$ milhões	94
Tabela 2.14 // Principais Produtos Importados – 2008 – US\$ milhões	94
Tabela 2.15 // Origem das Importações – 2008 – US\$ milhões	95
Tabela 2.16 // Decomposição do PIB Chileno sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	97
Tabela 2.17 // Valor das Exportações FOB – US\$ milhões	100
Tabela 2.18 // Valor das Importações FOB – US\$ milhões	101
Tabela 2.19 // Destino das Exportações de bens – US\$ milhões	101
Tabela 2.20 // Origem das importações de bens – US\$ milhões	101
Tabela 2.21 // Decomposição do PIB Uruguaio sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	102
Tabela 2.22 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões	105
Tabela 2.23 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões	105
Tabela 2.24 // Destino das Exportações de Bens – FOB (US\$ milhões)	106
Tabela 3.25 Origem das Importações de Bens – FOB (US\$ milhões)	106
Tabela 2.26 // Decomposição do PIB Uruguaio sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	107
Tabela 2.27 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões	110
Tabela 2.28 // Principais Produtos Importados – 2008 – US\$ milhões	110
Tabela 2.29 // Destino das Exportações de Bens – FOB (US\$ milhões)	110
Tabela 2.30 // Origem das Exportações de Bens – FOB (US\$ milhões)	111
Tabela 2.31 // Decomposição do PIB Peruano sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	112
Tabela 2.32 // Participação dos principais produtos exportados no total das exportações e no PIB em 2008 (%)	116
Tabela 2.33 // Participação dos principais produtos importados no total das importações e no PIB em 2008 (%)	116
Tabela 2.34 // Destino das Exportações – FOB – US\$ milhões	117
Tabela 2.35 // Origem das Importações – FOB – US\$ milhões	117
Tabela 2.36 // Decomposição do PIB Boliviano sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000	119
Tabela 2.37 // Projeções: PIB – taxa de variação real anual (%); Preços ao consumidor – taxa de variação anual; Conta Corrente - % do PIB	125
Tabela 3.1 // Produtos agrícolas (dólar a preços correntes) – 2007 / 2008	131

Tabela 3.2 // Combustíveis e produtos minerais (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008	131
Tabela 3.3 // Manufaturas (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008	132
Tabela 3.4 // Ferro e Aço (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008	132
Tabela 3.5 // Produtos químicos (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008	133
Tabela 3.6 // Outras semi-manufaturas (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008	133
Tabela 3.7 // Máquinas e equipamentos de transporte (US dólar a preços correntes) 2007 / 2008	133
Tabela 3.8 // Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares,etc.	134
Tabela 3.9 // Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes,etc.	134
Tabela 3.10 // Gorduras, óleos e ceras animais ou vegetais,etc.	134
Tabela 3.11 // Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, e outros mecânicos	135
Tabela 3.12 // Máquinas,aparelhos e material elétricos,suas partes, outros	135
Tabela 3.13 // Veículos Automóveis,Tratores, Partes/Acessórios	135
Tabela 3.14 // Carnes e miudezas comestíveis	136
Tabela 3.15 // Leite e laticínios, ovos de aves, mel natural,etc.	136
Tabela 3.16 // Madeira, carvão vegetal e obras de madeira	136
Tabela 3.17 // Combustíveis minerais, óleos minerais,etc., ceras minerais	137
Tabela 3.18 // Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, partes	137
Tabela 3.19 // Reatores nucleares, caldeiras, máquinas,etc., mecânicos	137
Tabela 3.20 // Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares,etc.	138
Tabela 3.21 // Carnes e miudezas comestíveis	138
Tabela 3.22 // Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes,etc.	138
Tabela 3.23 // Reatores nucleares, caldeiras, máquinas,etc.,mecânicos	139
Tabela 3.24 // Máquinas, aparelhos e material elétricos, suas partes, etc	139
Tabela 3.25 // Veículos automóveis, tratores, partes/acessórios	139
Tabela 3.26 // Movimentação dos Principais Portos Brasileiros Exportações por Grupo de Produtos	141
Tabela A.1 // A Análise de Componente Principal para Infraestrutura 1: Telecomunicações, energia elétrica e rodovias	151
Tabela A.2 // A Análise de Componente Principal para Infraestrutura 2: Telecomunicações, energia elétrica, rodovias e ferrovias.	152
Tabela A.3 // Blocos Econômicos utilizados nas pesquisas do Alice-Web Mercosul e Chile	159

APRESENTAÇÃO

O presente Relatório, denominado Produto 1 – Breve Prospecção de Cenários Macroeconômicos, Revisão C, é um dos documentos técnicos integrante das “Pesquisas e Estudos Técnicos Destinados à Avaliação Técnica, Econômico-Financeira e Jurídico Regulatória de Soluções Destinadas a Viabilizar o Sistema Logístico Ferroviário de Carga entre os Portos no Sul/Sudeste do Brasil e os Portos do Chile” nos termos do Contrato de Concessão de Colaboração Financeira Não-reembolsável N° 09.2.0408.1 firmado entre o BNDES e o Consórcio Bioceânico.

O Consórcio Bioceânico é constituído pelas empresas Ernst & Young Assessoria Empresarial LTDA, Enefer Consultoria Projeto LTDA, Siqueira Castro Advogados, Trends Engenharia e Infraestrutura LTDA e Vetec Engenharia LTDA.

O objeto deste relatório é fornecer um quadro inicial de referências para o desenvolvimento do estudo do Corredor Bioceânico quanto a:

- Relação entre expansão de infraestrutura de transportes e crescimento econômico;
- Breve histórico do desenvolvimento dos transportes regionais e inter-regionais no Brasil;
- Indicações preliminares de aspectos institucionais relacionados à implantação e operação do Corredor;
- Economia dos países na área de influência do Corredor;

- Dados disponíveis sobre comércio exterior a serem utilizados no desenvolvimento do estudo.

O presente Relatório está assim estruturado:

- Capítulo 1 – Sumário Executivo
- Capítulo 2 – Panorama de Projeto
- Capítulo 3 – Cenários Macroeconômicos e Perspectivas
- Capítulo 4 – Matriz de Importação e Exportação
- Capítulo 5 – Descrição do Banco de Dados

Os elementos contidos neste relatório que serão utilizados para a continuidade do estudo, a serem apresentados em relatórios (Produtos) posteriores, compreendem:

Produto 2. Panorama do projeto – seção 2.3 Aspectos Institucionais Introdutórios, como base para a definição dos fundamentos institucionais e modelo de negócios para a implantação e operação do Corredor e suas relações com outros agentes envolvidos;

Produto 3. Cenários Macroeconômicos e Perspectivas, 4. Matriz de Importação e Exportação e 5. Descrição do Banco de Dados, como base para a identificação, quantificação e projeção de volumes de carga segundo natureza, origens e destinos que possam vir a ser transportados pelo Corredor.

SUMÁRIO EXECUTIVO

O Corredor Bioceânico, cujo estudo se desenvolve, é visto essencialmente como sendo formado por infraestrutura e operação de transportes entre os oceanos Atlântico e Pacífico, destinado ao transporte internacional de cargas, prevendo-se que se valerá primordialmente do modo ferroviário, ainda que interligado a outros modos de transporte, em particular rodovias, hidrovias e portos marítimos.

O Corredor Bioceânico atenderá potencialmente a três segmentos de transporte internacional de carga:

- a) Com ambos os extremos (origem e destino) nos países diretamente atendidos pelo Corredor, tais como Brasil, Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai;
- b) Com um extremo nos países diretamente servidos pelo Corredor e o outro extremo em outros países, situados nas Américas, Europa, Ásia, Oceania e África;
- c) Com ambos os extremos situados nesses outros países, valendo-se do Corredor Bioceânico como “land bridge” (ponte terrestre), a exemplo do que ocorre nos Estados Unidos para cargas transportadas entre a Ásia e Europa (alternativa ao canal do Panamá).

A infraestrutura a ser utilizada pelo Corredor poderá ser tanto existente, quanto a ser implantada, onde houver necessidade de complementação de forma a atender ao seu objetivo.

A operação do Corredor envolverá a utilização (e, eventualmente, manutenção) da infraestrutura disponível (existente ou a ser implantada) segundo processos institucionais e operacionais que respeitem os condicionantes aplicáveis, que envolvem principalmente os seguintes aspectos:

- Normas internacionais de transporte de cargas;
- Normas nacionais dos países por onde passe o Corredor, inclusive as alfandegárias;
- Gestão e operação de infraestrutura existente ou prevista que também atenda a outros segmentos de transporte de carga ou mesmo de passageiros, em particular concessões de ferrovias, rodovias e terminais que venham a fazer parte ou se interligarão ao Corredor.

No que segue, apresenta-se uma síntese do que é desenvolvido em cada um dos demais capítulos deste Relatório.

CAPÍTULO 2

- a) Tratamos dos estudos de econométricos que correlacionam, usualmente de forma positiva, crescimento econômico e expansão de infraestrutura de transportes. Para testar as relações de causalidade entre estas variáveis, são utilizados modelos de dados de painel com controle para efeitos de país e variáveis exógenas. Os primeiros resultados apontam para uma relação de causalidade inversa, na qual o processo de crescimento econômico atua como indutor do desenvolvimento da infraestrutura ferroviária dos países em análise. Porém, a baixa expansão da ferrovia de carga na maior parte dos países em análise torna este resultado relativamente fraco.
 - b) O desenvolvimento dos transportes regionais e inter-regionais no Brasil a partir de meados do século XIX ocorreu principalmente pela implantação, expansão e utilização da rede ferroviária até meados do século XX, tornando-se depois mais voltado para a implantação, expansão e utilização da rede de rodoviária.
 - c) Observou-se no Brasil, Argentina e Chile a reformulação do setor ferroviário promovida na década de 1990 com a concessão para iniciativa privada de malhas anteriormente mantidas e operadas pelo Estado. No caso da Argentina e
-

do Chile, entretanto, tais concessões convivem com a operação de malhas exercida diretamente pelo Estado, o que não ocorre no Brasil.

- d) No caso Paraguai, o modelo ferroviário, ainda que deficiente, continua sendo conduzido sob a égide principal do Estado. A contratação de um operador privado no início da década de 1990 não logrou sucesso, sendo a razão para tanto, a ausência de candidatos interessados.

CAPÍTULO 3

As perspectivas macroeconômicas de cada um dos países da área de abrangência do projeto indicam que, de forma ampla, todos entraram na década de 2000 em uma situação de relativa instabilidade macroeconômica.

- a) O destaque fora a Argentina, que atravessou anos de crise monetária, fiscal e institucional, influenciando de forma negativa os demais países do cone sul. O Brasil atravessou uma fase de instabilidade entre 2002 e 2003 com elevadas oscilações cambiais, que se refletiram em instabilidades de preços internos. Transposta esta fase, a recuperação destes países em meados da década de 2000 deu-se com base em fortalecimento do consumo interno, principalmente associado à disponibilidade de crédito e aumento da renda das famílias e, em menor escala, com a recuperação da formação bruta de capital físico, o que sustentou a consistência desse processo pelo lado da oferta.
- b) A participação do comércio internacional vem se provando cada vez mais importante enquanto corrente de comércio, isto é, a soma de importações com exportações. A elevação deste indicador supera em muitas vezes a elevação do PIB, situando-se normalmente entre 15% e 25% ao ano, face a elevações de PIB de 4% a 6% ao ano.
- c) Contudo, a corrente de comércio não necessariamente reflete-se em saldos comerciais, na medida em que o crescimento das importações possam ter superado o crescimento das exportações. Este é o caso da maioria dos países da área de abrangência, que deverão observar situações de equilíbrio

ou déficit no saldo comercial, não sendo esperado que superávits comerciais tornem-se parte importante da composição do crescimento do PIB.

- d) Olhando-se para o futuro, no curto prazo, os efeitos da crise monetária originada no setor de construção civil de 2008 deverão ser superados em 2010, sendo esperado que os países da área de abrangência retomem o padrão de crescimento durante os próximos cinco anos. Nestes países não existem, no presente, condições estruturais que apontem em direção de uma crise fiscal ou monetária eminente. Não obstante, o padrão de crescimento deverá continuar sendo ditado pelo mercado interno, sendo principal desafio ao crescimento a balança comercial, que deverá estabilizar-se em um patamar deficitário. Dentre os países, aquele que deverá ser mais atingido será o Chile, tanto pelo déficit previsto, quanto pela importância que o comércio internacional possui na composição da renda doméstica.
- e) Para o longo prazo, compreendendo o período que se estende de uma década adiante até o horizonte do projeto, diversos fatores deverão interferir no padrão de crescimento e comércio internacional dos países da área de abrangência do projeto, dentre os quais cabe destacar:
- O dilema na questão energética brasileira, em particular no que se refere à priorização dos biocombustíveis ou da extração de petróleo na camada pré-sal;
 - A sustentabilidade do crescimento chinês a taxas entre 5% e 10% ao ano por um prazo longo. As projeções deste crescimento levariam a China a superar o Japão em termos de porte econômico na década vindoura, podendo superar os Estados Unidos ainda no horizonte do projeto;
 - A mesma questão deve ser observada na Índia, sendo feita a ressalva de que a renda per capita corrente deste país é inferior à renda chinesa, o que poderia indicar maior espaço para crescimento de longo prazo. Contudo, os dilemas socioreligiosos deste país têm se imposto como importante elemento na determinação dos padrões de crescimento e desenvolvimento econômico;
 - A dinâmica sociopolítica da América do Sul, que atualmente alterna modelos econômicos moderados com modelos econômicos socionacionalistas, a exemplo da Bolívia, do Equador e da Venezuela;
-

- A distribuição de papéis na estrutura geopolítica global, em particular na questão do peso da China e da Índia como contrapeso ao modelo americano-europeu da década de 1990;
 - A presença de países emergentes em organismos multilaterais, em particular da China e do Brasil naqueles dedicados a tratar de questões comerciais e financeiras globais;
 - As perspectivas de recuperação econômica e social na África e dos países menos desenvolvidos da América Latina, com a diminuição da intensidade das guerras civis, exceção feita a países isolados;
 - O padrão de desenvolvimento tecnológico, que influenciará sobremaneira a demanda global por energia, matérias primas e mão de obra;
 - A influência de novas políticas ambientais sobre os padrões de produção e consumo globais, afetando preços relativos em favor daqueles segmentos onde se observa a produção com menor impacto ambiental;
 - O padrão de regulação pública sobre atividades econômicas de interesse público, que deverão variar desde o padrão de mercado financeiro até o setor de infraestrutura. Pode-se observar atualmente não somente ações que apontam na direção de um maior nível de regulação, mas também na direção de um padrão global de regulação;
- f) A forma como cada um destes fatores afeta a implantação do projeto do Corredor Bioceânico será discutida nos próximos relatórios.

CAPÍTULO 4

O comércio exterior vem apresentando crescente participação na composição da renda, provisão de tecnologia, equipamentos e suprimentos e mercados de destino de produtos do Brasil, Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai. A seguir constam algumas observações mais específicas sobre este tema:

- a) A pauta de comércio internacional da área de influência do projeto apresenta-se heterogênea entre os diversos países, tanto no que se refere à importância relativa para a economia, pauta de produtos exportados e importados e pares comerciais.
-

- b) O principal par comercial do Brasil em produtos primários é a China. A elevação das exportações para este país entre 2007 e 2008 é de aproximadamente 40% nas categorias alimentos e minerais.
- c) Na pauta de manufaturas brasileiras, os principais pares comerciais continuam a ser a América do Sul (principal parceiro em todos os itens manufaturados, com participação de aproximadamente 37% da destinação das manufaturas brasileiras), América do Norte com 25%, onde os Estados Unidos representam 19% do total e Europa com 18%.
- d) Nos demais países da área de influência, a pauta de exportação de produtos manufaturados é de relevância menor do que no Brasil. Na Argentina a exportação para a Ásia corresponde à maior parte das categorias, exceção à feita ao setor de farelos, cujo principal parceiro comercial é a Europa. No Paraguai o principal par comercial é a América do Sul, exceção feita ao setor de grãos, cujo principal parceiro é a Europa. No Uruguai o principal par comercial é a NAFTA, seguido em importância pela Europa. Em terceiro lugar aparece a América do Sul, seguida pela Ásia apenas em quarto lugar. Para o Chile, os principais pares comerciais são o Japão e a China, seguidos pelos Estados Unidos.

CAPÍTULO 5

O banco de dados constituído para a consecução da presente análise é composto por um conjunto de diferentes fontes de informação, dentre os quais cabe destacar:

- a) Aliceweb;
- b) Aliceweb MERCOSUL;
- c) Instituto Nacional de Estadística – INE, da Bolívia;
- d) Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. – CAMPORT;
- e) Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, da Colômbia
- f) CORPEI, do Equador;
- g) Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo – PROMPERU (Exportações) e Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior –SIICEX (Importações) do Peru;

- h) Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos – INEA, para Venezuela e Guianas;
- i) Sistema de Estadísticas de Comercio de América – DATAINTAL, do Banco Interamericano de Desarrollo (BID) – Dados de importações de países da América do Sul e Estatísticas portuárias para América do Norte, Europa, Ásia e África;

Quanto às principais características dos dados, podemos citar:

- a) A divisão em capítulos, com o objetivo de identificar o perfil da carga transportada;
 - b) O ano base de 2009;
 - c) A padronização dos dados em valores FOB em moeda norte americana, que posteriormente foram convertidos em tonelagem utilizando dados médios de valor por peso do mercado.
-

1. Panorama de Projeto

1.1 INFRAESTRUTURA E CRESCIMENTO MACROECONÔMICO

Nesta seção apresentamos uma abordagem conceitual e empírica para a discussão sobre a correlação entre crescimento econômico e comércio internacional. Trata-se de uma discussão de grande relevância como pano de fundo para o projeto em análise, pois a partir da mesma é que serão adotadas as principais abordagens quanto às premissas de avaliação operacional, socioeconômicas e financeiras do projeto.

De forma bastante ampla, a questão abordada é o papel da infraestrutura de transportes no âmbito do planejamento macroeconômico de uma determinada economia. Mais especificamente, as duas questões tratadas são a possibilidade da infraestrutura de transportes promover o crescimento econômico ou o crescimento econômico promover o crescimento da infraestrutura de transportes.

Conceitualmente as duas questões se aplicam. Fleury (2009)¹ apresenta um modelo conceitual e econométrico em que os investimentos em diferentes setores de infraestrutura (geração de energia elétrica, rodovias, ferrovia e telecomunicações) afetam a trajetória de crescimento de diferentes setores produtivos de uma mesma economia. De forma ampla, os testes realizados permitem afirmar que:

- Os investimentos em telecomunicações apresentaram importante indução ao crescimento econômico entre as décadas de 1960 e 2000, uma vez que

¹ Fleury, F.: “Investimentos em Infraestrutura como Instrumento de Política Industrial”, Universidade de São Paulo, Faculdade de Economia e Administração, Tese de Doutorado, 2009.

elevaram de forma expressiva a produtividade marginal do trabalho. Desta forma, investimentos neste setor possuem natureza similar a um choque tecnológico exógeno, afetando a renda do país, tanto de forma imediata, quanto sua trajetória futura. O principal setor afetado pelos investimentos em telecomunicações foi o setor de serviços, enquanto nos setores agrícola e industrial o impacto foi menos relevante.

- Os investimentos em geração de energia elétrica foram avaliados de forma contrária. O crescimento econômico induz investimentos no setor, e não os investimentos no setor induzem o crescimento econômico. Desta forma, o setor de geração de energia pode ser claramente classificado como um setor de suporte ao crescimento.
- Os investimentos em infraestrutura logística apresentaram efeitos ambíguos. Isto é, em muitos casos os investimentos apresentam comportamento similar ao de energia elétrica. Isto é, nestes casos a rodovia ou ferrovia apenas garante o suporte ao crescimento econômico que já ocorreu. É o caso de uma rodovia implantada em um local produtor agrícola já ocupado. Ainda que a rodovia possa tornar a produção mais eficiente, elevando assim a produtividade marginal do capital empregado no empreendimento agrícola, o fato é que a elevação da renda já havia ocorrido, ou seja, a produção já estava lá. Em outros casos, a infraestrutura logística viabiliza novas áreas ou novos mercados, na medida em que a elevação da rentabilidade marginal do capital pode transformar áreas não atrativas em áreas viáveis do ponto de vista financeiro. Neste caso, há uma elevação na renda do país induzida pela implantação da infraestrutura logística.

Esta análise, e a importância da correlação entre o cenário macroeconômico e a implantação de empreendimentos no setor de infraestrutura logística, é replicada de forma estatística a seguir através da análise de correlação entre as variáveis.

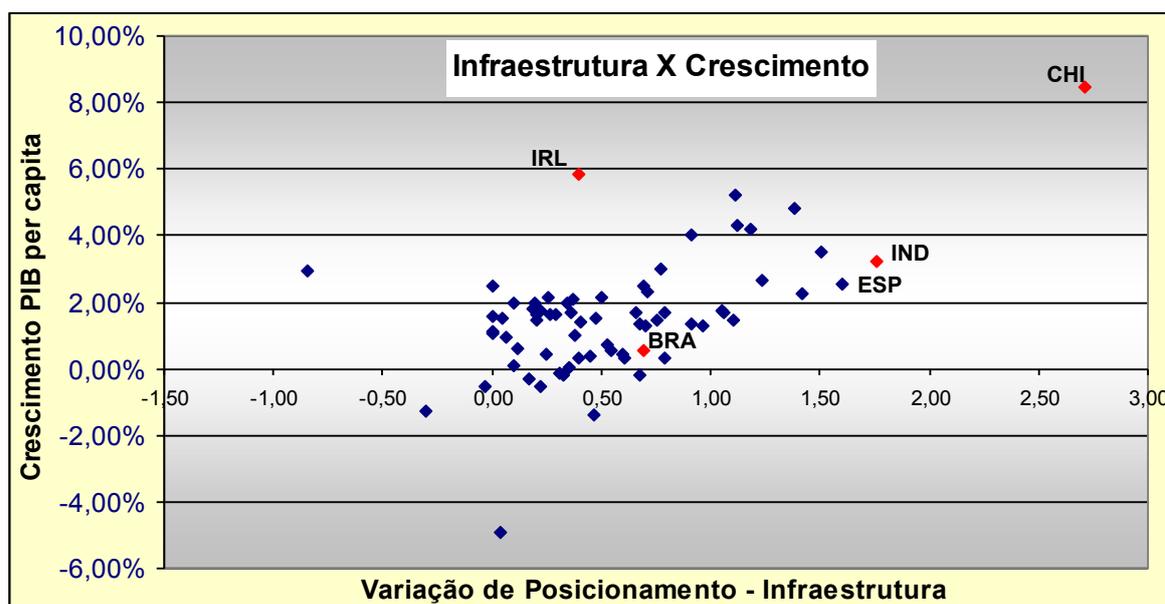
Base de Dados Utilizada

A base de dados utilizada neste capítulo empírico é majoritariamente originária dos Indicadores de Desenvolvimento Mundial (*World Development Indicators; WDI, 2007*), produzidos pelo Banco Mundial. Essa base de dados é composta de 208 países com 737 variáveis calculadas anualmente para o período de 1960 a 2005.

As variáveis foram tratadas como variações de medida de posição relativa, e não como resultados absolutos. Como exemplo, a construção de uma variável consolidada para o setor de infraestrutura (vide Anexo 1) comparada a crescimento econômico resulta no gráfico apresentado a seguir.

Figura 1.1 // Gráfico mudança na medida de posição setor de infraestrutura e crescimento econômico agregado

(média 2000-2005 / média 1980-1985)



No gráfico acima é possível observar a correlação entre o crescimento econômico e a variação da medida de posição do estoque de infraestrutura para o período de 20 anos. Alguns casos excepcionais desta amostra de países também merecem destaque.

Nesse período de 20 anos, a China constitui-se como o país com maior destaque em ambos os indicadores. Por um lado, a média do crescimento *per capita* foi 8,5% ao ano. No plano da infraestrutura, o período que se estende da substituição de Mao Tse Tung por Deng Xiaoping até o presente marca o mais rápido crescimento relativo do setor de infraestrutura observado na amostra de países. A China passou de uma distância de 3,1 desvios-padrão abaixo da média mundial para 0,451 desvios-padrão abaixo da média mundial, aproximando-se de países como Brasil e Argentina, superando países como Indonésia, Sri Lanka, Filipinas e Marrocos. Os dados não contemplam o período mais recente de expansão da infraestrutura chinesa, implementada em virtude da combinação entre o expressivo crescimento econômico e as olimpíadas de Beijim, em 2008, que poderiam colocar a China ainda mais à frente nesta análise.

O segundo país com maior destaque em crescimento no estoque de infraestrutura, acompanhado por um forte crescimento econômico, é a Indonésia. Nesse período, o país recuperou 1,71 desvio-padrão no estoque de infraestrutura em relação à média mundial, enquanto o crescimento econômico *per capita* foi de 3,22%.

Uma exceção a essa correlação é a Irlanda, segundo país com maior crescimento econômico no período, menor apenas que o da China². O PIB per capita da Irlanda cresceu em média 5,82% ao ano nesse período, enquanto sua infraestrutura permanecia em patamares relativamente constantes, próxima a 1,5 desvios-padrão acima da média mundial. Dentre os países da Europa continental destaca-se a Espanha, com rápida expansão do setor de infraestrutura e crescimento econômico correspondente.

Do outro lado da mesma equação, a Geórgia é o país com o pior desempenho econômico no período, com decréscimo médio de 4,9% do PIB *per capita* por ano. Outros países com desempenho similar, como República do Congo e Camarões, observaram decréscimos médios de 1,38% e 1,20% na renda *per capita* nesse período, respectivamente. Ao mesmo tempo, estes países são os que apresentam a maior distância do estoque de infraestrutura em relação à média mundial, em torno de 3 desvios-padrão.

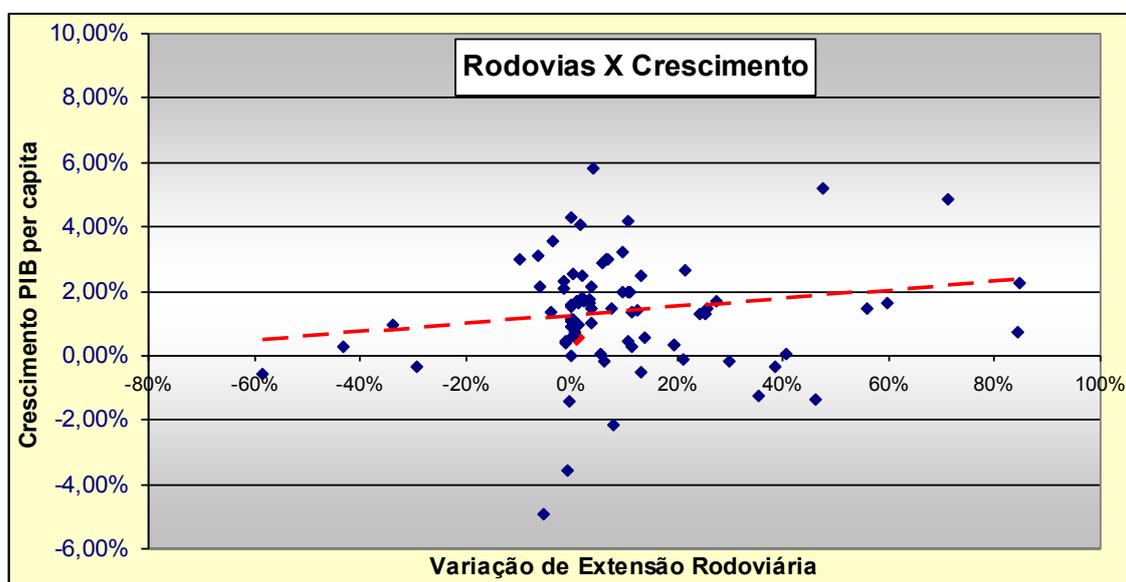
O Brasil é um caso de baixo crescimento econômico, mesmo com uma recuperação relativamente importante de seus ativos em infraestrutura, em particular no período entre na média do período 2000-2005 em relação à média do período 1990-1995. Nesse período o país saiu de uma posição de 0,7 desvios-padrão abaixo da média mundial para virtualmente alcançar a média no período 2000-2005. O Brasil ultrapassou países como o Panamá, igualando-se a países como Argentina e Arábia Saudita. Contudo, o baixo crescimento econômico no período, em média 0,54% ao ano, não acompanhou esse movimento³, estando, portanto, abaixo da linha de tendência para a relação entre mudança na posição do setor de infraestrutura e o crescimento do PIB *per capita*.

² Note que a amostra de países excluiu a Índia, uma vez que a renda per capita média deste país era de US\$ 178 em 1960, tendo atingido US\$588 em 2005, com uma taxa média de crescimento de 5,15% ao ano entre o período 1980-1985 e o período 2000-2005. Pela baixa renda per capita, a Índia foi excluída da amostra de países em análise.

³ Apenas no período de 2004 a 2008 o Brasil passa a apresentar taxas de crescimento mais consistentes.

No tocante ao setor rodoviário, a variação relativamente pequena na malha rodoviária entre as médias dos períodos 1980-1985 e 2000-2005 produziu como resultado a menor relevância deste segmento de infraestrutura na explicação da variação do crescimento econômico. A malha rodoviária no Brasil, por exemplo, expande-se em apenas 1,1%. A média dos países analisados é de 10,4%, porém a mediana é de 3,9%. A média é deslocada para cima por países como a Bulgária (89%), China (36%), Camarões (46%) e Egito (84%). Do outro lado, os países africanos incluídos na amostra apresentaram tendência de decréscimo da malha rodoviária pavimentada (Angola, -30%; Argélia, -59%; Namíbia, -33%, Tunísia, -10%)

Figura 1.2 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e crescimento econômico per capita (média 2000-2005 / média 1980-1985)

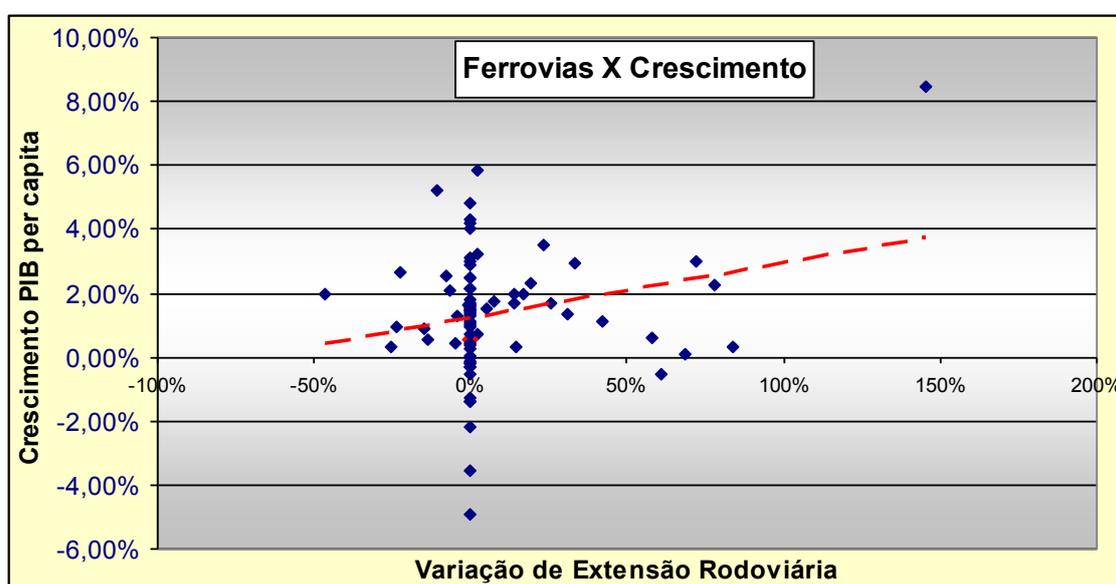


No caso das ferrovias, temos um resultado bastante similar, devido à alta incidência de países que não expandiram a malha ferroviária no período em análise. Não obstante, pode observar-se que:

- A declividade da linha de tendência do setor ferroviário é mais acentuada do que a declividade da linha de tendência do setor rodoviário. Em outros termos, a tendência observada é a de que o crescimento da malha ferroviária resulte em crescimento mais expressivo do PIB do que o resultado esperado a partir do crescimento da malha rodoviária. Ou, visto de forma inversa, o crescimento do PIB nos anos mais recentes tendeu a produzir maior pressão para o crescimento da malha do setor ferroviário do que sobre a malha do setor rodoviário;

- Os testes econométricos realizados indicam que a variável “expansão relativa da malha ferroviária” possui forte causalidade em relação ao crescimento do PIB. O mesmo não ocorre para o setor rodoviário. Ou seja, ainda que exista uma correlação positiva entre a expansão da malha rodoviária e o crescimento macroeconômico na amostra de países selecionados, não é possível determinar qual a relação de causalidade entre as variáveis. Já no setor ferroviário, a relação causal é muito mais clara.

Figura 1.3 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e crescimento econômico per capita (média 2000-2005 / média 1980-1985)



Decompondo o PIB por setores principais, podemos observar as seguintes correlações entre as variáveis:

Figura 1.4 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e variação do PIB Agrícola

(média 2000-2005 / média 1980-1985)

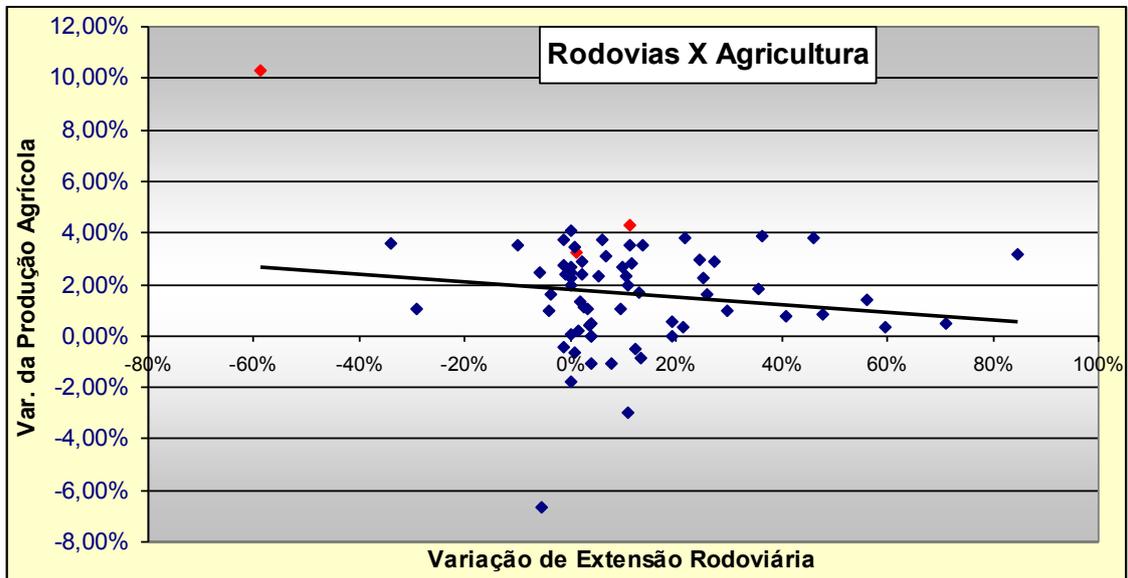


Figura 1.5 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e variação do PIB Industrial

(média 2000-2005 / média 1980-1985)

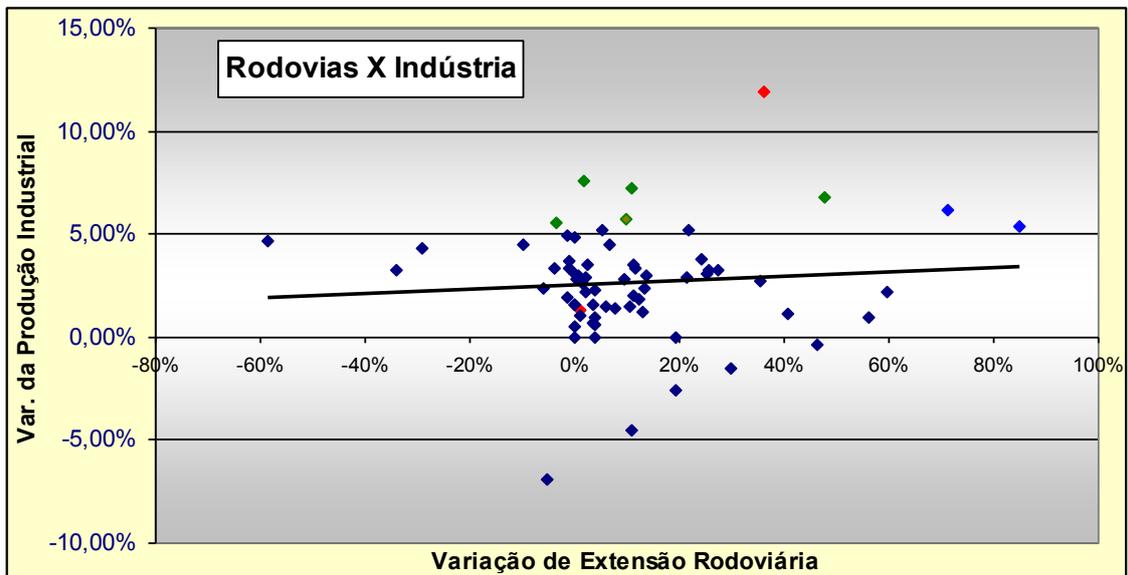
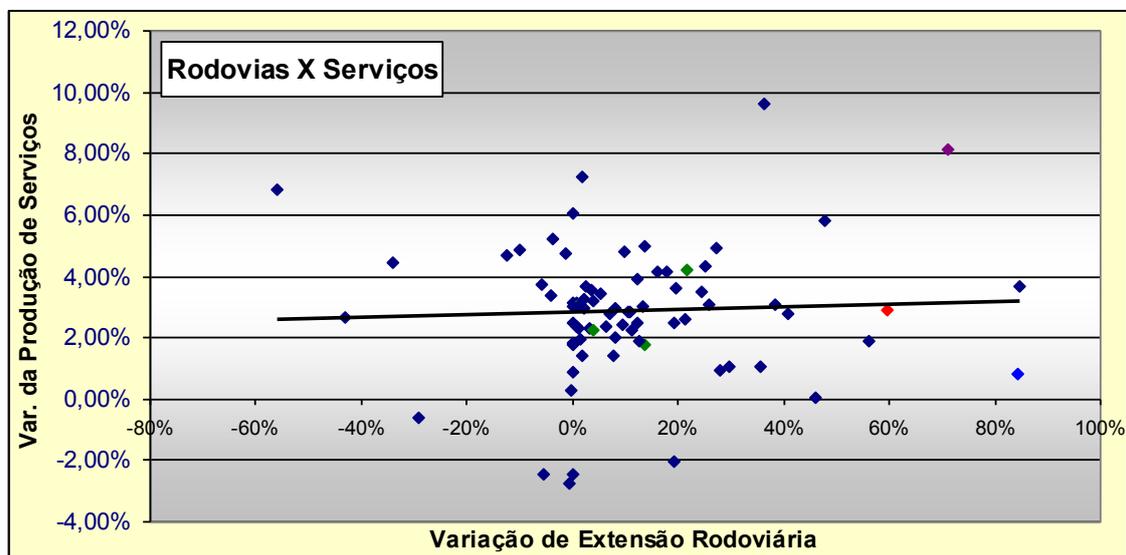


Figura 1.6 // Gráfico variação da extensão da malha rodoviária e variação do PIB Serviços

(média 2000-2005 / média 1980-1985)



Conforme se observa no gráfico 1.6, a decomposição do PIB em seus componentes principais nos permite inferir que o crescimento da malha rodoviária afeta o PIB principalmente por seu efeito positivo nos setores industriais. O crescimento da malha possui efeito negativo sobre a produção agrícola, isto é, os países que apresentaram maior crescimento da malha rodoviária apresentaram as menores taxas de crescimento do setor agrícola. O efeito da malha rodoviária sobre o setor de serviços, apesar de pouco expressivo, pode ser observado como positivo.

Passando-se para a análise do setor ferroviário, temos os seguintes gráficos:

Figura 1.7 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e variação do PIB Agrícola

(média 2000-2005 / média 1980-1985)

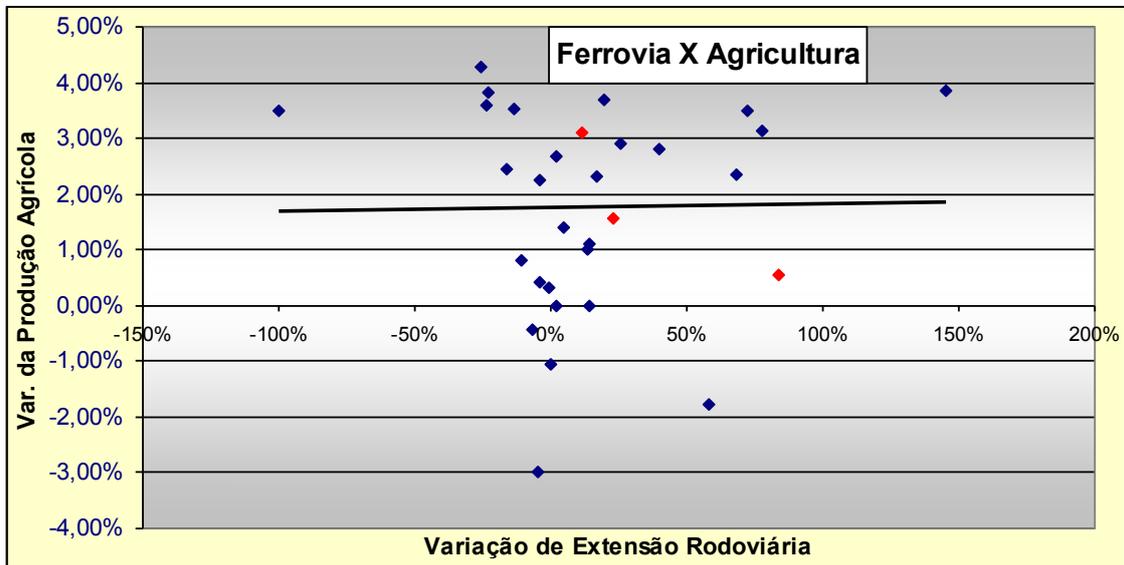


Figura 1.8 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e variação do PIB Industrial

(média 2000-2005 / média 1980-1985)

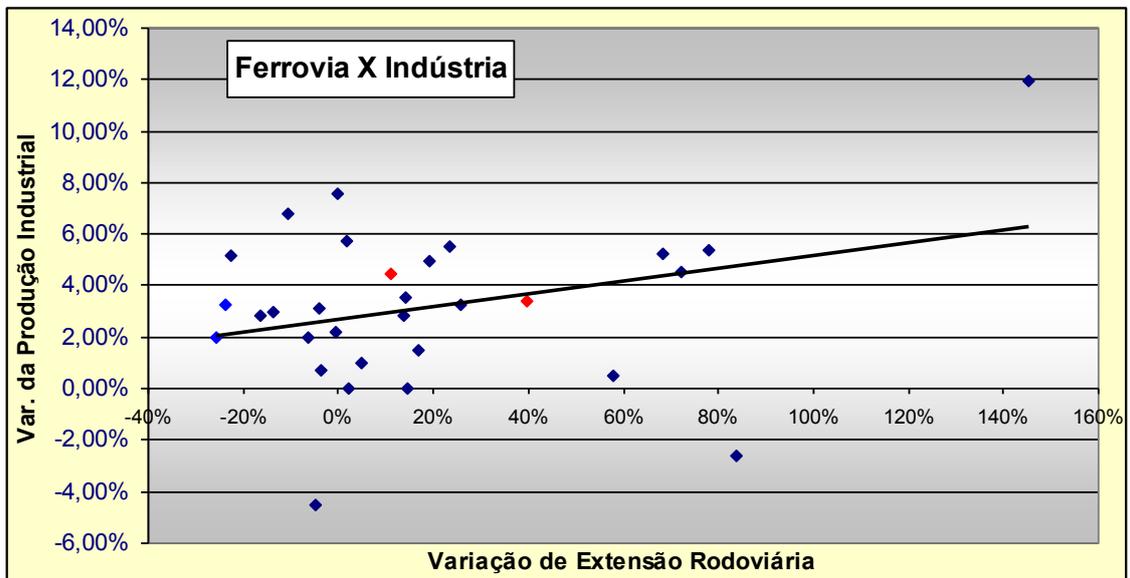
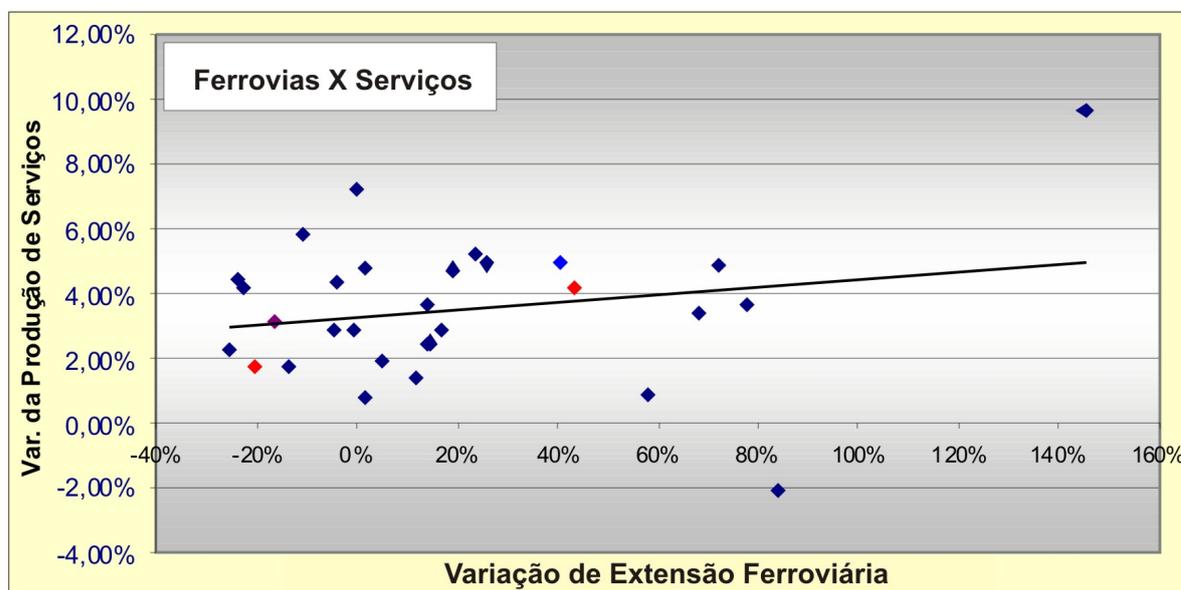


Figura 1.9 // Gráfico variação da extensão da malha ferroviária e variação do PIB Serviços

(média 2000-2005 / média 1980-1985)



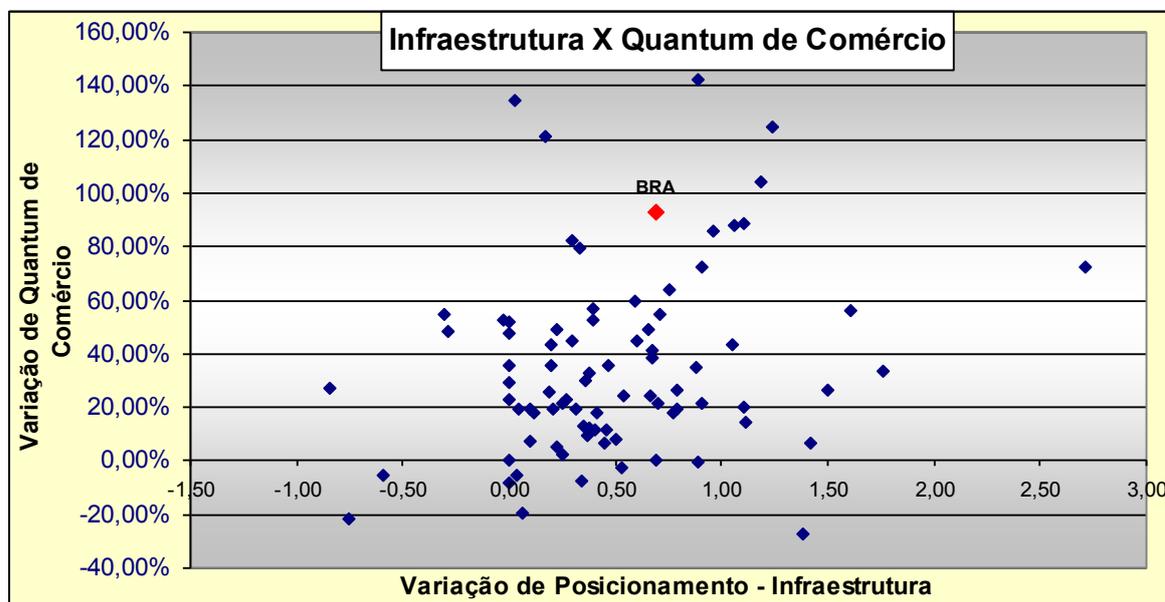
Conforme se observa no setor ferroviário, a principal correlação ocorre entre o crescimento industrial e a expansão ferroviária, ainda que a correlação seja positiva para os setores agrícola e de serviços. Tal observação é aderente ao observado no Brasil e em outros países em desenvolvimento ao longo das últimas duas décadas, quando a expansão do setor ferroviário esteve associada à expansão das atividades de mineração (nesse caso, computadas como parte das atividades industriais). A correlação positiva com o setor agrícola é observada para países da América Latina e da África, ainda que a ausência de expansão da malha ferroviária em muitos países, ao mesmo tempo em que houve uma elevação relevante da produtividade agrícola, comprometem a confiabilidade da análise realizada.

Um segundo plano de análise extremamente relevante, conforme será detalhado nas seções seguintes, trata da correlação entre a infraestrutura de transporte e as variáveis de comércio exterior.

O gráfico 1.10 a seguir apresenta a relação entre o *quantum* de comércio dos países da amostra (exportações mais importações sobre produto interno) e a mudança de posição relativa no setor de infraestrutura.

Figura 1.10 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e corrente de comércio internacional

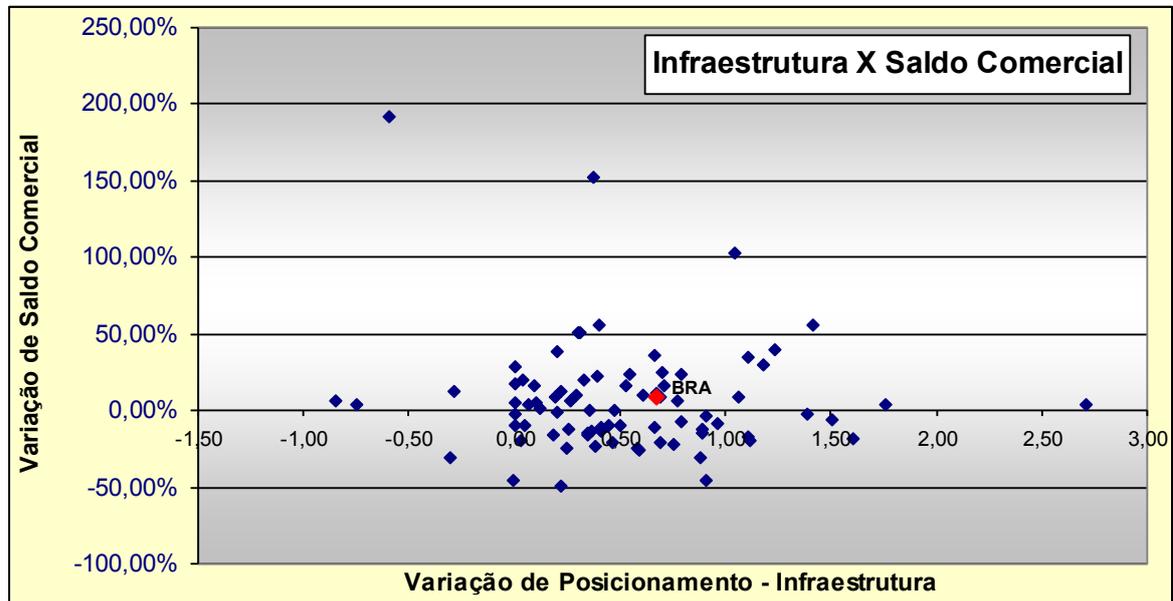
(média 2000-2005 / média 1980-1985)



Os indicadores apontam que países que tiveram variação positiva no estoque de infraestrutura em relação à média apresentaram variação análoga no *quantum* de comércio internacional. O resultado traduz a intuição de que países que investem em rodovias ferrovias comercializam mais do que países com poucos investimentos nesses itens. O Brasil apresentou resultados expressivamente superiores à média dos países da amostra, em especial após o processo de abertura comercial do início da década de 1990. A comparação entre a média do período 2000-2005 com a média do período 1980-1985 indica uma elevação de 92% na corrente de comércio, face a uma elevação de 36% na média mundial.

Um maior *quantum* comercial, porém, não necessariamente implica saldos comerciais positivos, uma vez que pode ser produzido por variações positivas e proporcionais em importações e exportações ou até por variações maiores nas importações do que nas exportações. O gráfico 1.11 a seguir apresenta a variação de saldo comercial em relação à variação no posicionamento do setor de infraestrutura.

Figura 1.11 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e saldo da balança comercial (média 2000-2005 / média 1980-1985)



As evidências preliminares não indicam uma tendência de variação no saldo comercial a partir dos investimentos em infraestrutura. Avaliando-se cada um dos componentes de comércio internacional, observa-se que há uma tendência positiva de crescimento de ambos os lados, tendência maior no que se refere às importações do que às exportações quando de uma variação positiva na medida de posição de infraestrutura.

Figura 1.12 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e importações (média 2000-2005 / média 1980-1985)

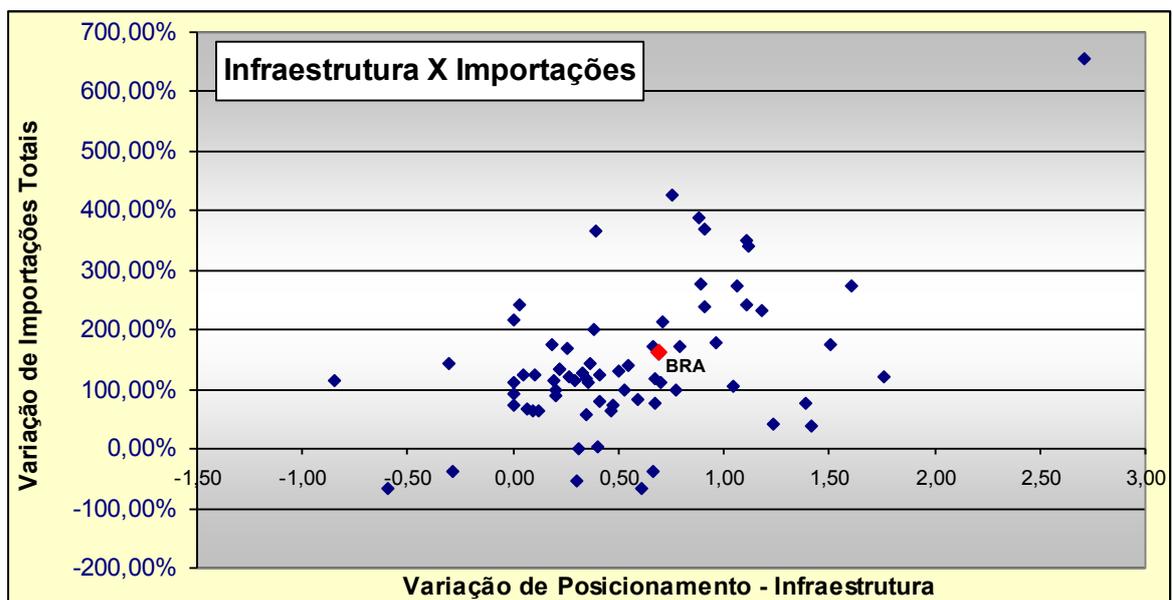
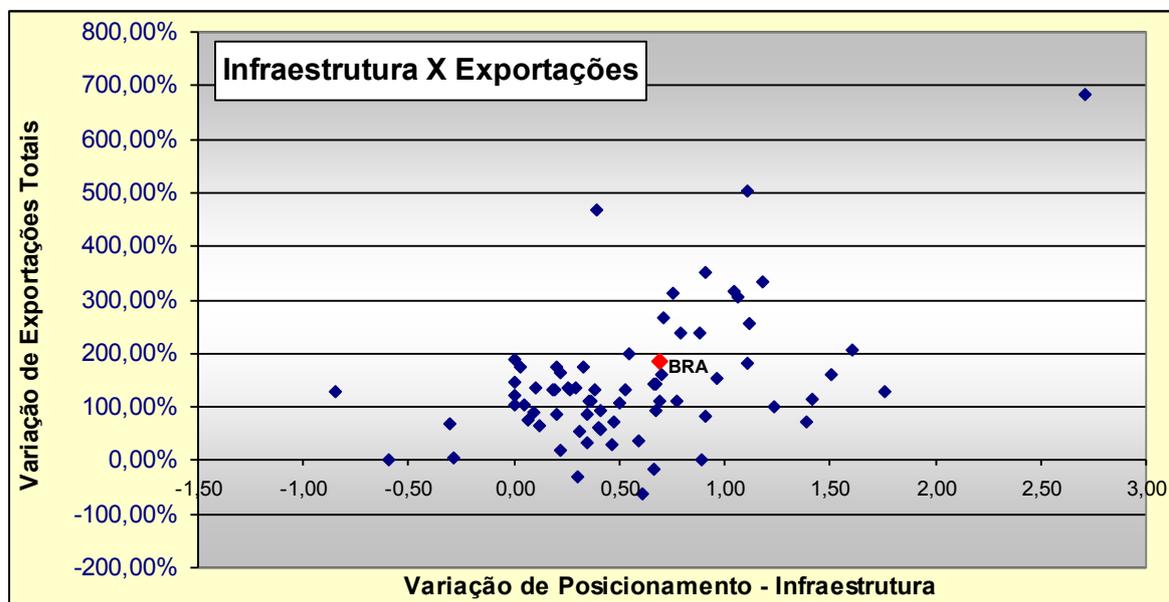


Figura 1.13 // Gráfico mudança na medida de posição no setor de infraestrutura e exportações

(média 2000-2005 / média 1980-1985)



Dessa forma, na comparação entre as médias dos períodos 1980-1985 e 2000-2005, os investimentos em infraestrutura parecem ter provocado efeitos positivos sobre exportações e equivalentes sobre importações, não definindo uma trajetória clara para a balança comercial.

Quanto aos efeitos sobre os principais setores da economia, os resultados gráficos detalhados no Anexo 1 indicam uma tendência à redução das importações de produtos agrícolas, sem efeito relevante para produtos industriais, e uma tendência à maior importação de serviços quando da melhora na posição relativa de infraestrutura. O resultado líquido observado na comparação entre os períodos foi a sobreposição dos efeitos gerados pela importação de serviços à redução da importação de produtos agrícolas, resultando na elevação das importações totais. No plano das exportações, a tendência indicada seria de uma tênue redução do *quantum* agrícola exportado, conforme varia positivamente a posição em infraestrutura. Para os setores industrial e de serviços, os efeitos estatísticos indicaram efeitos positivos, porém pouco relevantes.

Sintetizando-se os resultados por variação no saldo comercial setorial, no setor agrícola a redução de importações adiciona-se aos efeitos fracos da redução de exportações, indicando uma tendência à diminuição da corrente de comércio e melhora dos saldos comerciais setoriais. No setor industrial os efeitos permanecem neutros, pela ausência

de efeitos relevantes, tanto sobre as importações, quanto sobre as exportações. Já no setor de serviços, a forte tendência ao aumento das importações sobrepõe-se aos efeitos provocados nas exportações, indicando uma piora do resultado comercial, que prevalece no caso do saldo comercial agregado. Sob a ótica da política industrial, investimentos em infraestrutura não seriam eficientes para os objetivos específicos de comércio internacional.

A partir das constatações acima apresentadas, define-se a estratégia que será adotada para a análise de cenários econômicos e a influência do Corredor Bioceânico sobre os mesmos. Caso as evidências a favor da tese de que a implantação de empreendimentos em infraestrutura de transportes fossem fortes o suficiente, seria o caso de levantar qual o impacto do projeto sobre as expectativas de crescimento do PIB futuro. Ou seja, a expansão e melhoria da malha ferroviária e/ou rodoviária envolvida no projeto poderia produzir como resultado uma mudança nas trajetórias das principais variáveis macroeconômicas. Contudo, face às evidências observadas, cabe inverter o foco de análise, e tratar como as perspectivas macroeconômicas futuras poderão influenciar nas principais decisões em torno do projeto do Corredor Bioceânico.

1.2 BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL

1.2.1 Transporte Ferroviário

No século XIX, vários planos foram elaborados visando à construção de vias férreas no Brasil, mas não foram implantados. O primeiro deles data de 1838 (Plano Rebelo) e previa a construção de ferrovias que alcançassem diversas regiões interiores em relação à capital do Império. Outros planos que se sucederam, alguns com justificativas mais realistas, sem atingir, contudo, êxito. A estrutura da economia brasileira na segunda metade do século XIX era constituída por vários centros exportadores de produtos agrícolas (com destaque para o café) que não possuíam fortes vínculos econômicos entre si. Portanto, não surpreende o fato das ferrovias terem sido construídas de forma independente entre regiões até 1930.

Em 1854, foi inaugurada a primeira estrada de ferro brasileira, iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, que, de posse de uma concessão da província do Rio de Janeiro, contratou empréstimos ingleses para construir uma ligação férrea entre a Bahia de Guanabara e a Raiz da Serra de

Petrópolis (13,5 Km). Depois, vieram outras ferrovias cuja construção deveu-se a motivos “estratégicos”, como atingir áreas fronteiriças. Exemplo desse tipo de ferrovias são a “Estrada de Ferro D. Pedro I” que liga o Porto de Santa Catarina à Porto Alegre e a “D. Thereza Cristina Railway Co.”.

A partir de 1854, a infraestrutura ferroviária brasileira evolui como mostra a tabela a seguir. Grande parte da expansão da infraestrutura ferroviária no século XIX esteve relacionada à escalada da produção cafeeira do Vale do Paraíba para o oeste paulista. Faz-se necessário, portanto entender os investimentos em vias férreas como parte integrante da dinâmica da economia exportadora de café.

Tabela 1.1 // Expansão e Decadência das Ferrovias no Brasil (1854/1996)

Período	Extensão da rede no final do período (km)	Acréscimos durante o período (km)	Percentuais construídos em relação a 1960 (%)
1854-1859	109,4	109,4	0,3
1860-1875	1.801,00	1.691,60	4,4
1876-1 885	6.930,60	5.129,30	13,4
1881-1896	13.576,70	6.646,40	17,4
1897-1902	15.680,40	2.103,70	5,5
1903-1907	17.605,20	1.924,80	5
1908-1914	26.062,30	8.457,10	22,2
1915-1920	28.535,00	2.472,70	6,5
1921-1930	32.478,00	3.943,00	10,3
1931-1940	34.252,00	1.774,00	4,6
1941-1945	35.280,00	1.028,00	2,8
1946-1960	38.173,00	2.893,00	7,6
1961-1970	31.335,00	-6.838,00	-17,9
1971-1979	29.909,00	-1.426,00	-3,7
1981-1990	29.325,00	-584	-1,5
1991-1996	28.442,00	-883	-2,3

Fonte: GEIPOT

As linhas ferroviárias no interior paulista viabilizaram a produção de café em regiões distantes, além de proporcionar redução no custo do transporte em uma época em que a tração animal era a alternativa possível. O prolongamento da rede ferroviária incentivou o avanço da fronteira agrícola em São Paulo. Por outro lado, os recursos financeiros gerados pelo crescimento das exportações de café possibilitaram o pagamento dos empréstimos contraídos para a construção das linhas férreas.

No período de 1871 a 1880, a economia cafeeira era responsável por cerca de 56,6% de todas as receitas de exportação do Brasil. Já entre 1924 e 1928 essa participação alcançava 72,5%. Em 1880, o Brasil produzia metade do café mundial e a safra recorde de 1901/1902 permitiu que essa participação fosse elevada para 82%. Financiadas, em grande parte por capital inglês - seja através de investimentos diretos ou por meio de empréstimos, as ferrovias paulistas avançaram progressivamente para o oeste, sobretudo após a inauguração de uma ligação estratégica para o transporte do café: a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, em 1867. De propriedade inglesa, essa ferrovia garantiu por muitos anos o escoamento de grande parte da produção paulista.

No decênio 1880/1890 presenciou-se um grande vulto de desenvolvimento ferroviário em São Paulo. Além da expansão de importantes ferrovias (Mogiana e Sorocabana), várias pequenas estradas (“cata-café”) surgiram com o objetivo de satisfazer interesses de fazendeiros da região. No decênio seguinte, todas as estradas prolongaram suas linhas e, em 1900, São Paulo já contabilizava 3.373 km de ferrovias. No período de 1910 a 1920, a rede ferroviária paulista consolidou-se, atingindo 6.616 km. Em 1927 finalizou-se o ramal Mayrink-Santos, a segunda ferrovia que fazia a ligação do interior com o litoral, e iniciou-se a concorrência desta com a ferrovia inglesa Santos-Jundiaí. Os primeiros efeitos da concorrência entre ferrovias e rodovias já se faziam notar em 1934 e, em 1940, iniciou-se o que se poderia chamar de “era rodoviária” em São Paulo.

Embora em menor escala, a expansão da rede ferroviária em algumas regiões do nordeste brasileiro foi significativa ao longo da segunda metade do século XIX. A economia açucareira foi beneficiada com sua primeira estrada de ferro em 1855 (Recife and São Francisco Railway Co.). Em 1872, foi criada a Great Western of Brazil Railway Co. ligando Recife a Limoeiro. Mas, a partir de 1916 essa empresa passa por contínuas dificuldades financeiras, em decorrência da decadência da cultura da cana-de-açúcar, que implicou a deterioração da infraestrutura ferroviária na região. Além do açúcar, o algodão e a madeira foram os principais produtos transportados.

O papel que o governo desempenhou na promoção dos investimentos em ferrovias, nessa primeira fase do desenvolvimento do setor, foi limitado. Dentre as principais medidas adotadas pode-se mencionar a “Lei Feijó” (1835), que estabeleceu vantagens às companhias dispostas a construir estradas de ferro em algumas regiões do país. Entre as vantagens constavam o privilégio de explorar comercialmente por 40 anos o transporte ferroviário, a isenção de direitos

de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos de operação e a cessão gratuita de terrenos do governo e o pagamento de desapropriações.

A Lei nº 641, de 1852, introduziu na legislação a garantia de juros para investidores, marco institucional responsável pelo efetivo início da “era ferroviária” no Brasil. Essa garantia de juros foi um mecanismo contratual empregado pelo governo de vários países como estímulo à captação de recursos europeus para a construção de ferrovias. Até então, os benefícios concedidos no Brasil eram inferiores aos que o governo inglês concedia às estradas de ferro em seu próprio território. A Lei 641 além de criar a garantia de juros, ampliou vários dos benefícios da “Lei Feijó” e tornou o setor ferroviário atrativo para o capital inglês.

Embora a participação do governo tenha se restringido à criação de uma legislação que incentivasse os investimentos no setor ferroviário, cabe ressaltar que a política de valorização do café, amplamente empregada no período em questão, constituiu-se também em um poderoso instrumento público de continuidade da expansão do setor ferroviário. Contudo, na década de 1930, ocorreram importantes transformações na economia, urbanização e industrialização que acabaram desviando a atenção voltada ao setor ferroviário. A política econômica buscou responder aos interesses de outros setores econômicos e de classes em ascensão contrapondo-se com a habitual orientação das políticas governamentais para questões relacionadas ao café.

No que se refere à dinâmica do setor ferroviário, observou-se queda acentuada dos investimentos externos após a I Guerra, a qual foi motivada, também pela extinção da garantia de juros em 1901. Várias linhas férreas tornaram-se deficitárias e, nesse cenário, o Estado passou a adquirir a propriedade e o controle de várias ferrovias. Em 1929, 67% das vias férreas pertenciam aos governos estaduais ou federal e, em 1953, essa participação já atingia 94%.

Em 1931 foi lançado o Plano Geral de Viação Nacional. Sua execução demonstrou-se lenta e pouco significativa para o setor ferroviário. De modo geral, a política ferroviária do Governo Vargas consistiu na tentativa de restaurar a rede existente e melhorar as condições técnicas dos equipamentos. Entre 1930 e 1940, apenas 1.775 km de ferrovias foram construídos.

Em 1954, a Comissão Mista Brasil - Estados Unidos constatou o estado de precariedade no qual se encontrava parte da infraestrutura ferroviária do país, fato que se justifica também pela II Guerra Mundial, responsável por dificuldades na renovação de peças e equipamentos. A Comissão chegou a apresentar projetos para a alocação de maior quantidade de recursos no

setor, mas a maioria das propostas não foi executada. Cumpre-se ressaltar que, desde meados da década de trinta, a orientação da política de transportes do país foi para a expansão do sistema rodoviário, opção claramente reafirmada no decorrer do Plano de Metas (1956/1960).

Em 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), instituição que passou a centralizar a gestão das ferrovias federais, deu-se início à fase de plenitude e estabilidade desse segundo ciclo ferroviário, caracterizado pelo processo de nacionalização das ferrovias (por vários motivos). Em 1929, o Estado já era dono de 67% das companhias ferroviárias brasileiras e responsável pela administração de 41% da rede. Com a criação da RFFSA, em 1957, outorga-se a essa empresa o mandato para sanear as perdas financeiras federais, responsáveis por perto de 90% do déficit público brasileiro, acumuladas pelas ferrovias sob administração pública (Baer, Kerstenetzky e Simonsen, 1962). A criação da FEPASA através da Lei estadual 10.410, de 1971, normaliza a contribuição do Estado de São Paulo em relação à manutenção de serviços antieconômicos e absorve encargos previdenciários de empregados estatutários, encerrando praticamente a atuação privada na prestação desse serviço público.

Esse significativo processo de reestruturação do subsetor ferroviário revelou-se bem sucedido, uma vez concluído. Esse desempenho fica demonstrado pelo padrão de crescimento da produção ferroviária no período posterior à criação da RFFSA (1957) e à estruturação inicial desta. De fato, no período de 1963 a 1980, a produção dessa empresa cresceu a uma vigorosa taxa de 9% ao ano, enquanto o subsetor evoluía a quase 11%, superando os indicadores de PIB e de crescimento do setor transportes como um todo (Castro, 1999).

Na década de 1960, observa-se uma acentuada redução da rede ferroviária brasileira e a adoção de uma política tarifária “realista”. Essas medidas foram tomadas dentro do contexto do Plano de Ação Econômica do Governo (1964/1966) e objetivaram eliminar os ramais que não mais apresentavam condições de operar sem incorrer em pesado ônus para as contas públicas.

A fonte de recursos da RFFSA foi constituída de dotações ordinárias do orçamento da União, parte da arrecadação do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis (cerca de 10% da arrecadação), convênios, empréstimos e financiamentos. A partir da década de 1970, a proporção dos recursos proveniente do orçamento e dos empréstimos externos cresceu. O fato de uma pequena parcela do imposto sobre combustíveis ter sido a única fonte de recursos vinculada ao setor demonstra a forte dependência da RFFSA para com o governo federal. Essa dependência estendia-se à política de preços dos serviços e às decisões de investimento, o que

contribuiu para o agravamento das dificuldades financeira e consequente precariedade dos serviços prestados pela empresa estatal. Por sua vez, a deterioração dos serviços contribuía para a reduzida atratividade do segmento ferroviário.

A partir de 1973, a construção de ferrovias e o aumento da carga transportada por esse modo deveram-se, principalmente, ao aumento da participação de empresas estatais e privadas no setor (Companhia Vale do Rio Doce, por exemplo). Nesse caso, os investimentos em ferrovias passam a se dar como suporte às atividades fins dessas empresas.

O quadro econômico e financeiro do setor público no período 1980 a 1992 contribuiu para a deterioração dos investimentos da RFFSA. Em 1989, os investimentos atingiram, em termos reais, apenas 19% do valor efetuado em 1980. Por outro lado, a participação dos encargos financeiros nos gastos elevou-se consideravelmente. Enquanto R\$ 4,1 bilhões foram investidos em toda a década de 1980, R\$ 6,3 bilhões foram pagos a título de serviço da dívida. A partir de 1992, os investimentos da estatal mantiveram-se estáveis e em níveis próximos de 40% em relação ao valor de 1989. No que se refere ao crescimento dos serviços de transporte (medidos em termos de toneladas-quilômetro úteis de bens transportados), esse passa de uma taxa de crescimento de 7,9%, no período 1970 a 1985, para 2,5% entre 1980 e 1992.

A partir de então, a carga transportada no sistema ferroviário passa a crescer acentuadamente, beneficiada principalmente pelo desempenho das estradas de ferro Vitória-Minas e Carajás. O sistema ferroviário contabilizava, em 1992, cerca de 29.000 Km de linhas férreas. A RFFSA era proprietária da maior parte da malha (76,7%), seguida pela FEPASA (14,9%), a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM, 3,1%) e a Estrada de Ferro Carajás (EFC, 3,8%). A distribuição do montante transportado por ferrovia caracterizava-se pela desigualdade: apenas duas ferrovias da Companhia Vale do Rio Doce (EFVM e EFC) eram responsáveis por 62% da carga transportada.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). O modelo básico de reforma institucional do setor pode ser disposto nas seguintes etapas:

1. reestruturação da RFFSA, segundo o conceito de “linhas de negócios”, dividindo a empresa de forma a incentivar o planejamento e desenvolvimento dos serviços;
 2. subdivisão da RFFSA em seis malhas regionais: Nordeste, Centro-Oeste, Oeste, Sudeste, Sul e Estrada de Ferro Teresa Cristina (isolada em Santa Catarina); e
-

3. transferência da posse, por arrendamento ou venda dos bens das malhas regionais.

Durante os anos de 1996 e 1997 as malhas regionais da RFFSA foram concedidas e atualmente são operadas por empresas privadas. Desde então, tem havido alto crescimento do volume de cargas transportadas pelas ferrovias, bem como investimentos significativos no aprimoramento da infraestrutura e material rodante. Entretanto, as ferrovias continuam com restrições importantes a seu desempenho, principalmente as decorrentes das milhares de passagem em nível por estradas, rodovias e núcleos urbanos e ocupação irregular de faixas de domínio – o equacionamento de tais situações depende de ações conjuntas do poder concedente (União), concessionárias e poderes estadual e municipal que apenas em um ou outro caso excepcional foram empreendidas até o presente.

1.2.2 Transporte Rodoviário

As primeiras estradas de rodagem do Brasil datam do século XIX: a estrada Serra Estrela (1835), ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, a União e Indústria (Petrópolis a Juiz de Fora) e o Caminho do Mar (Santos a São Paulo). Com o surgimento do veículo a motor no país, em 1904, o interesse pela expansão rodoviária aumentou. A partir de 1913, os discursos oficiais passam a apresentar especial atenção ao tema e, em 1927, o então presidente da república, Washington Luis criou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais (CERF). No ano seguinte foram entregues para tráfego as estradas Rio - São Paulo e Rio - Petrópolis.

Em 1937, o CERF foi transformado no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), órgão que passou a ser o responsável pelas atividades de planejamento, construção, manutenção, operação e administração da malha rodoviária federal. Mas, foi somente em 1945 que o DNER passou a exercer papel de destaque na execução dos investimentos em rodovias. A Lei n. 8.463/45, considerada um marco institucional para o setor, transformou o DNER em autarquia federal com autonomia administrativa e financeira para a execução de suas atividades. Além disso, a Lei criou o Fundo Rodoviário Nacional (FRN) e transferiu para o mesmo os recursos arrecadados com o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG). Essa última medida possibilitou ao DNER se financiar com um tributo vinculado ao setor, sem depender exclusivamente das dotações orçamentárias da União. Posteriormente, foram também criadas outras fontes de recursos para o fundo: a Taxa

Rodoviária Única (TRU) e o Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas.

Importa também destacar o papel relevante que o DNER desempenhou ao fornecer suporte financeiro e técnico para a implantação dos planos rodoviários estaduais, os quais passaram a ser conduzidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) de cada estado. Quando da criação do FRN, em 1945, ficou definido que 48% dos impostos sobre combustíveis seriam destinados aos estados e 12% aos municípios; os valores repassados por esse fundo deveriam ser inteiramente utilizados na execução de obras rodoviárias. A tabela a seguir ilustra a expansão da malha rodoviária nacional da década de 1950 a de 1990.

Tabela 1.2 // Expansão da Rede Rodoviária do Brasil — 1952/1998

Ano	Extensão da Rede Rodoviária (Km)		
	Total	Pavimentada	Não Pavimentada
1952	302.147
1953	341.035
1954	362.323
1955	459.714	3.133	456.581
1956	467.448	4.262	463.186
1960	476.938	13.357	463.581
1964	548.510	18.730	529.780
1968	1.038.016	40.740	997.276
1972	1.254.109	59.650	1.194.459
1976	1.486.489	69.643	1.416.846
1980	1.386.916	87.213	1.299.703
1984	1.429.399	110.593	1.318.806
1988	1.489.365	133.663	1.355.702
1992	1.516.640	143.247	1.364.205
1997	1.658.677	150.836	1.507.841

Fonte: DNER

Entre 1952 e 1956 observou-se acentuado progresso da infraestrutura rodoviária no país. Nesse período, o crescimento da malha foi de mais de 54%. Em 1956, as rodovias pavimentadas já alcançavam 4.262 quilômetros. Mas foi durante o Plano de Metas (1956/1960) que o setor recebeu maior atenção: o plano destinou mais da metade dos investimentos do setor público para a construção de rodovias.

Apesar de ousadas, todas as metas destinadas a esse setor foram superadas. A extensão das rodovias pavimentadas, cujo crescimento foi de mais de 200%, já alcançava 13.357km ao final o período. Nesse momento também se iniciou a implantação da indústria automobilística no Brasil, fato que passaria a exercer forte influência na expansão da infraestrutura rodoviária nos anos subsequentes.

O crescimento da rede permaneceu acentuado durante as décadas de 1960 e 1970. É possível notar que a distribuição não obedece ao padrão verificado nos outros segmentos de infraestrutura, em que a região sul e sudeste ocupava posição de destaque. Cabe observar que em 1971 parte significativa do estoque de rodovias do Brasil já estava constituída, fato que contribuiu para que a infraestrutura rodoviária alcançasse regiões mais afastadas e pouco povoadas, com destaque para Mato Grosso, Roraima e Goiás.

O modelo de financiamento rodoviário baseado no Fundo Rodoviário Nacional funcionou bem até 1974, quando ficou prejudicado por diversos fatores, entre os quais: o desvio do imposto sobre combustíveis para outros setores (Petrobrás e RFFSA, por exemplo), a gradual desvinculação dos recursos do fundo e o enfraquecimento da base de cálculo do imposto sobre combustíveis.

O efeito desses fatores e os problemas fiscais presenciados no setor público a partir da década de 1980 contribuíram para a decadência dos investimentos em manutenção e construção de rodovias. Os recursos disponíveis ao DNER caíram significativamente entre 1980 e 1984. No restante da década, os montantes aumentaram continuamente como resultado quase exclusivo do aumento das transferências do Tesouro para o órgão, fato que não impediu que o orçamento real do DNER fosse, em 1989, menor que o de 1980. Ao longo de toda essa década, os investimentos na rede federal e estadual visaram sobretudo a pavimentação das rodovias, enquanto que os municípios expandiram ligeiramente a malha não pavimentada.

Após a promulgação da Constituição de 1988 o financiamento do setor rodoviário alterou-se profundamente. A nova Constituição descentralizou as receitas tributárias incidentes sobre os usuários rodoviários, as quais se juntaram ao ICMS estadual e ao IVVC municipal.

Anteriormente, por emenda constitucional, o governo federal já havia perdido a TRU, devido à criação do IPVA (imposto esse dividido igualmente entre estados e municípios). Como consequência da descentralização orçamentária e desvinculação de recursos, o governo federal

assistiu à perda de sua capacidade de financiar o setor, a despeito da rede rodoviária federal continuar sob sua tutela.

Visando contornar os problemas de financiamento da rede federal, tentou-se criar algumas alternativas, tais como o selo-pedágio e uma taxa a ser incorporada ao preço dos combustíveis. Porém, o selo-pedágio foi abandonado devido à reduzida relação arrecadação/custo de cobrança e a taxa sobre combustíveis foi julgada inconstitucional. Finalmente, decidiu-se elevar a alíquota sobre a importação do petróleo bruto como forma de gerar recursos adicionais ao DNER. Entretanto, esses recursos demonstraram-se insuficientes. As principais fontes de financiamento do setor continuam sendo as dotações do Tesouro e os empréstimos do BID e BIRD para projetos específicos.

A Constituição de 1988 também possibilitou a futura reformulação institucional que ocorreu no setor rodoviário. Essa reformulação foi possível, principalmente, por meio da recuperação do instrumento que prevê a concessão e permissão de serviços públicos a agentes privados. Esse instrumento foi amplamente utilizado nos setores ferroviário e de energia elétrica até a década de 1950 e no setor de telecomunicação até 1960, a partir do qual os setores de infraestrutura passaram ao domínio quase exclusivo do Estado por meio de empresas estatais. Pela nova Constituição, vários estados vieram a regulamentar em leis estaduais seus programas de concessão (os primeiros foram o Rio de Janeiro, em 1989, e São Paulo, em 1992).

Em 1993, o governo federal criou o Programa de Concessão de Rodovias Federais (PROCROFE), com o objetivo de desenvolver um novo modelo de prestação de serviços públicos pela iniciativa privada. Em sua primeira etapa o programa destinou ao setor privado, por concessão, os trechos rodoviários que já tinham cobrança de pedágio pelo próprio DNER: Ponte Rio - Niterói (13,2 km), Rio/Juiz de Fora (179,7 km) e Rio/São Paulo (406,8 km), entre outros. Nessa primeira fase do programa de concessões (contratos assinados entre 1994 e 1997), os licitantes vencedores foram os que apresentaram menor tarifa básica de pedágio.

O programa de concessões do governo federal prevê ao todo a concessão de cerca de 15.500km da malha rodoviária federal para a iniciativa privada. Desse total, cerca de 7.000km serão delegados aos estados para que sejam incluídos nos programas estaduais de concessão. O objetivo dessa reforma institucional, em fase de implantação no setor rodoviário, visa a recuperação e manutenção de elevado padrão da infraestrutura rodoviária.

1.3 EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E CONTÊINERES

Tendo por base dados divulgados pela UNCTAD (Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento) em seu relatório anual “Review of Maritime Transport 2008” (RMT 2008 - Revista do Transporte Marítimo) - a mais recente nesta data, com a maior parte dos dados referindo-se até 2007 - o volume mundial de transporte marítimo internacional de cargas no ano de 2007 foi de 8,0 bilhões de toneladas, tendo crescido 4,8% em relação ao ano anterior. A tabela a seguir mostra o volume anual, selecionado a partir de 1970 até 2007, segundo os principais tipos de carga. Nota-se que petróleo e os principais granéis sólidos (minério de ferro, grãos, carvão, alumina/bauxita e fosfato) respondem por 58% do peso das cargas movimentadas:

Tabela 1.3 // Volume de movimentação internacional de cargas por via marítima – anos selecionados, milhões de toneladas embarcadas

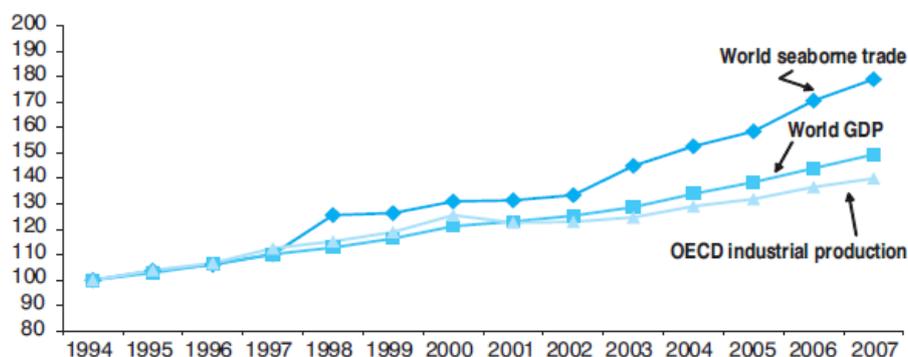
Ano	Petróleo	Carga seca	Principais granéisa	Total (todas as cargas)
1970	1.442	676	448	2.566
1980	1.871	1.037	796	3.704
1990	1.755	1.285	968	4.008
2000	2.163	2.533	1.288	5.984
2006	2.595	3.181	1.876	7.652
2007	2.681	3.344	1.997	8.022

(a) Minério de erro, Grãos, Carvão, Bauxita / Alumina e Fosfato; (b) Estimativa Preliminar

Fonte: UNCTAD - "Review of Maritime Transport 2008"

O volume mundial de comércio exterior transportado por via marítima tem crescido nos últimos anos a taxas superiores ao do produto mundial, como mostra o gráfico a seguir:

Figura 1.14 // Índices de crescimento mundial, produção industrial dos países da OECD e volume de comércio marítimo internacional (volume), 1994 – 2007 (1994 = 100)



Source: UNCTAD secretariat on the basis of *OECD Main Economic Indicators*, April 2008; UNCTAD *Trade Development Report 2008* and UNCTAD *Review of Maritime Transport*, various issues.

Os dados apresentados a seguir indicam a taxa de crescimento de exportações e importações segundo grupos de países nos anos de 2005 a 2007. Destaca-se o maior crescimento das exportações e importações da América Latina, China e Comunidade de Estados Independentes (que inclui a Rússia e países em seu entorno) em relação às das regiões mais desenvolvidas (América do Norte e Comunidade Europeia).

Tabela 1.4 // Crescimento do Volume de Comércio por região Geográfica, 2005 – 2007 - variação percentual em relação ao ano anterior

Exportações			Países/Regiões	Importação		
2005	2006	2007		2005	2006	2007
6,5%	8,5%	5,5%	MUNDO	6,5%	8,0%	5,5%
6,0%	8,5%	5,5%	América do Norte	6,5%	6,0%	2,5%
4,5%	7,5%	3,0%	União Europeia	4,0%	7,0%	3,0%
4,5%	1,5%	0,5%	África e Oriente Médio	14,5%	6,5%	12,5%
8,0%	4,0%	5,0%	América Latina	14,0%	15,0%	20,0%
11,0%	13,0%	11,5%	Ásia	8,0%	8,5%	8,5%
25,0%	22,0%	19,5%	China	11,5%	16,5%	13,5%
3,5%	6,0%	6,0%	Reino Unido	18,0%	21,5%	18,0%

Fonte: Organização Mundial do Comércio, WTO

A tabela 1.5 a seguir exhibe dados da movimentação internacional de cargas por via marítima nos anos de 2006 e 2007 segundo o tipo de cargas e segundo regiões de embarque e desembarque. Nota-se o volume relativamente reduzido de movimentação dos países em desenvolvimento da América, entre os quais se encontra o Brasil, principalmente no desembarque de cargas, o que pode indicar eventual potencial para crescimento no futuro.

Tabela 1.4 // Embarque e Desembarque de Cargas Marítimas, 2006 - 2007

Grupo de Países	Ano	Bens Embarcados				Bens Desembarcados			
		Total	Petróleo Bruto	Derivados Petróleo	Carga Seca	Total	Petróleo Bruto	Derivados Petróleo	Carga Seca
Milhões de Toneladas									
Mundo	2006	7.652	1.802	792	5.057	7.761	1.929	839	4.993
	2007	8.023	1.866	815	5.341	8.032	1.963	839	5.230
Economias Desenvolvidas	2006	2.621	135	365	2.121	4.174	1.294	509	2.370
	2007	2.672	136	371	2.165	4.263	1.302	507	2.454
Economias em Transição	2006	258	115	47	95	55	6	3	46
	2007	284	129	51	105	58	6	3	49
Economias em Desenvol.	2006	4.773	1.552	380	2.841	3.532	629	327	2.576
	2007	5.069	1.602	393	3.074	3.712	655	329	2.728
Europa	2006	2.878	250	411	2.216	4.229	1.300	512	2.417
	2007	2.953	264	422	2.267	4.320	1.308	510	2.502
África	2006	780	475	60	246	333	43	34	255
	2007	835	508	63	263	366	45	38	284
América	2006	1.090	272	70	748	341	49	51	241
	2007	1.176	271	73	833	351	52	55	244
Ásia	2006	2.897	801	251	1.845	2.846	537	235	2.074
	2007	3.052	819	257	1.976	2.982	558	229	2.194
Oceania	2006	7	4	0	2	12	0	7	6
	2007	7	4	0	2	13	0	7	6
Percentual do volume mundial do ano									
Mundo	2006	100,0%	23,6%	10,3%	66,1%	100,0%	24,9%	10,8%	64,3%
	2007	100,0%	23,3%	10,1%	66,6%	100,0%	24,4%	10,4%	65,4%
Economias Desenvolvidas	2006	34,3%	7,5%	46,1%	41,9%	53,8%	67,1%	60,7%	47,5%
	2007	33,3%	7,3%	45,5%	40,5%	53,1%	66,3%	60,4%	46,9%
Economias em Transição	2006	3,4%	6,4%	5,9%	1,9%	0,7%	0,3%	0,4%	0,9%
	2007	3,5%	6,9%	6,3%	2,0%	0,7%	0,3%	0,4%	0,9%
Economias em Desenvol.	2006	62,4%	86,1%	48,0%	56,2%	45,5%	32,6%	39,0%	51,6%
	2007	63,2%	85,9%	48,2%	57,6%	46,2%	33,4%	39,2%	52,2%
Europa	2006	37,6%	13,9%	51,9%	43,8%	54,5%	67,4%	61,0%	48,4%
	2007	36,8%	14,1%	51,8%	42,4%	53,8%	66,6%	60,8%	47,8%
África	2006	10,2%	26,4%	7,6%	4,9%	4,3%	2,2%	4,1%	5,1%
	2007	10,4%	27,2%	7,7%	4,9%	4,6%	2,3%	4,5%	5,4%
América	2006	14,2%	15,1%	8,8%	14,8%	4,4%	2,5%	6,1%	4,8%
	2007	14,7%	14,5%	9,0%	15,6%	4,4%	2,6%	6,6%	4,7%
Ásia	2006	37,9%	44,5%	31,7%	36,5%	36,7%	27,8%	28,0%	41,5%
	2007	38,0%	43,9%	31,5%	37,0%	37,1%	28,4%	27,3%	42,0%
Oceania	2006	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,8%	0,1%
	2007	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,8%	0,1%

Fonte: UNCTAD (RMT 2008)

Os dados a seguir mostram a produção de toneladas x milhas náuticas de movimentação de cargas por via marítima ao longo dos anos. Considerando o

volume transportado, a distância média percorrida tem se mantido ligeiramente acima de quatro mil milhas desde 1970. Deve-se notar, entretanto, que houve alterações de distribuição de origens e destinos, sendo a pouca variação da distância média decorre de um lado de maior proporção de viagens longas, principalmente com origem ou destino na Ásia, e, por outro lado, de um incremento também em viagens mais curtas, relacionadas a “reshipment” de mercadorias, principalmente.

Tabela 1.6 // Produção de Movimentação de Cargas - bilhões de toneladas x milhas náuticas

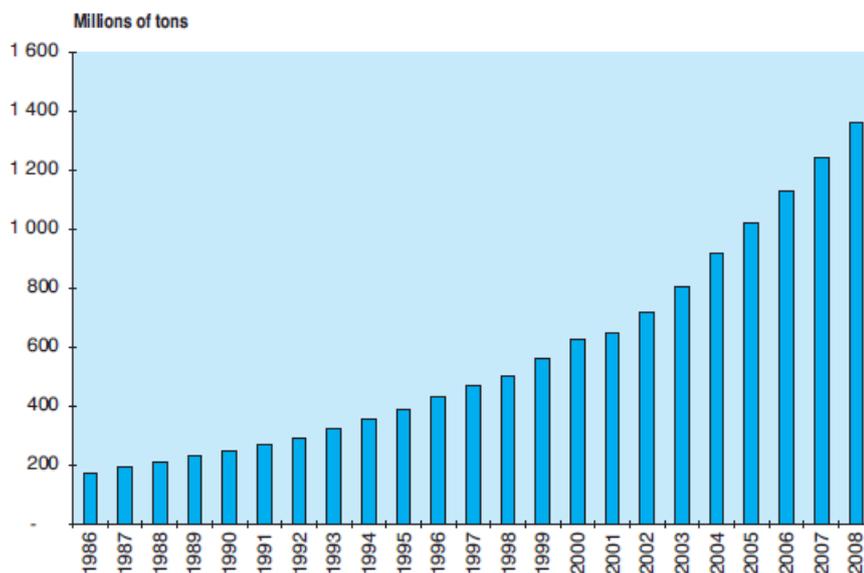
Ano	Petróleo Cru	Derivados Petróleo	Petróleo Total	Minerais Metálicos	Carvão	Grãos	5 Principais Cargas secas	Outras cargas secas	Total Mundial
1970	5.597	890	6.487	1.093	481	475	2.049	2.118	10.654
1980	8.385	1.020	9.405	1.613	952	1.087	3.652	3.720	16.777
1990	6.261	1.560	7.821	1.978	1.849	1.073	5.259	4.041	17.121
2000	8.180	2.085	10.265	2.545	2.509	1.244	6.638	6.790	23.693
2001	8.074	2.105	10.179	2.575	2.552	1.322	6.782	6.930	23.891
2002	7.848	2.050	9.898	2.731	2.549	1.241	6.879	7.395	24.172
2003	8.390	2.190	10.580	3.035	2.810	1.273	7.464	7.810	25.854
2004	8.795	2.305	11.100	3.444	2.960	1.350	8.139	8.335	27.574
2005	9.239	2.510	11.749	3.918	3.113	1.686	9.119	8.730	29.598
2006	9.495	2.635	12.130	4.192	3.540	1.822	9.976	9.341	31.447
2007	9.685	2.755	12.440	4.790	3.750	1.857	10.827	9.665	32.932
Var 2007 2000	18,40%	32,13%	21,19%	88,21%	49,46%	49,28%	63,11%	42,34%	38,99%

Fonte: UNCTAD (RMT 2008)

Conforme é possível observar, os minerais metálicos e grãos apresentaram crescimento de 88% e 49% entre 2000 e 2007, respectivamente.

A movimentação de cargas acondicionadas em contêineres vem apresentando crescimento particularmente expressivo, como mostram os dados no gráfico da Figura 1.2 a seguir:

Figura 1.15 // Crescimento do Comércio Internacional de Contêineres (milhões de toneladas), 1986 – 2008



Source: Clarkson Research Services, Shipping Review Database, Spring 2008: 101.

O volume de movimentação internacional de contêineres em 2007 é estimado em 143 milhões de TEUs (unidades equivalentes a contêiner de 20 pés de comprimento) com peso de 1,24 bilhões de toneladas, tendo crescido 11,2% em relação ao ano anterior, segundo dados do “*Review of Maritime Transport 2007*”.

Os dados constantes na Tabela 1.7 a seguir indicam o volume de movimentação de contêineres com origem ou destino em países da América Latina e Caribe. Destaca-se que no caso do Brasil, Argentina e Chile a movimentação mais expressiva é de exportação para Europa e Estados Unidos e que a movimentação intra-regional é de menor expressão.

Tabela 1.5 // Comércio Internacional de contêineres, TEU's, 2004 - 2007

Origem	Destino		2004	2005	2006	2007	Variação 2004-2007
Argentina	África	Exp.	48.459	56.223	60.882	66.002	36%
		Imp.	2.910	3.409	3.549	3.822	31%
	Ásia e Pacífico	Exp.	69.244	74.720	80.594	85.598	24%
		Imp.	75.121	95.454	114.919	133.709	78%
	Europa	Exp.	260.292	273.844	282.481	296.356	14%
		Imp.	77.049	86.510	93.252	99.981	30%
	América do norte	Exp.	121.347	124.159	136.321	176.422	45%
		Imp.	74.645	77.094	82.318	89.307	20%
	América Latina e Caribe	Exp.	101.179	110.201	114.971	120.708	19%
		Imp.	67.806	73.263	78.667	86.934	28%
Total Global	Exp.	641.836	693.924	744.939	825.433	29%	
	Imp.	316.934	357.141	396.885	440.862	39%	
Brasil	África	Exp.	191.063	206.086	225.366	244.526	28%
		Imp.	7.791	7.890	10.164	10.816	39%
	Ásia e Pacífico	Exp.	338.384	390.149	432.252	453.080	34%
		Imp.	540.058	642.669	196.923	909.696	68%
	Europa	Exp.	966.941	1.022.407	1.097.907	1.161.029	20%
		Imp.	308.852	352.669	413.288	425.690	38%
	América do norte	Exp.	939.028	938.437	966.183	924.135	-2%
		Imp.	197.868	201.390	224.322	253.236	28%
	América Latina e Caribe	Exp.	316.066	315.896	357.315	379.121	20%
		Imp.	63.378	76.129	83.076	91.497	44%
Total Global	Exp.	2.940.584	3.079.350	3.319.649	3.428.569	17%	
	Imp.	1.144.342	1.310.341	1.563.646	1.730.331	51%	
América Central	África	Exp.	2.471	2.645	2.774	2.993	21%
		Imp.	1.108	1.116	1.257	1.290	16%
	Ásia e Pacífico	Exp.	14.509	16.175	17.872	18.281	26%
		Imp.	162.240	184.758	235.037	260.088	60%
	Europa	Exp.	142.863	171.732	206.745	220.390	54%
		Imp.	85.810	89.495	122.015	123.982	44%
	América do norte	Exp.	635.063	654.309	102.831	1.106.542	74%
		Imp.	319.740	325.747	364.327	388.050	21%
	América Latina e Caribe	Exp.	54.051	63.019	69.905	74.397	38%
		Imp.	134.384	139.998	187.632	201.720	50%
Total Global	Exp.	864.777	924.250	1.343.660	1.442.984	67%	
	Imp.	732.676	775.483	954.002	1.022.140	40%	
Chile	África	Exp.	6.875	7.207	9.221	10.556	51%
		Imp.	1.301	1.240	1.323	1.430	10%
	Ásia e Pacífico	Exp.	270.453	269.384	282.278	304.842	13%
		Imp.	135.574	160.307	189.735	213.797	58%
	Europa	Exp.	247.662	241.140	273.220	287.743	16%
		Imp.	58.622	70.616	74.104	76.474	30%
	América do norte	Exp.	261.772	234.325	335.508	305.402	17%
		Imp.	70.965	80.438	87.903	103.196	45%
	América Latina e Caribe	Exp.	162.854	170.192	200.134	215.248	32%
		Imp.	72.713	78.924	82.496	89.369	23%
Total Global	Exp.	979.406	995.867	1.137.348	1.165.825	19%	

Origem	Destino		2004	2005	2006	2007	Variação 2004-2007
		Imp.	347.043	399.780	444.856	494.353	42%
Colômbia	África	Exp.	3.887	3.868	4.451	4.780	3%
		Imp.	2.329	2.480	2.706	2.831	22%
	Ásia e Pacífico	Exp.	12.337	11.374	11.865	12.470	1%
		Imp.	78.200	97.086	123.442	142.194	82%
	Europa	Exp.	91.554	99.494	113.059	120.879	32%
		Imp.	42.610	48.884	54.587	57.371	35%
	América do norte	Exp.	272.670	313.983	311.926	312.825	15%
		Imp.	92.349	105.355	121.005	139.312	51%
	América Latina e Caribe	Exp.	97.464	99.763	117.743	129.862	33%
		Imp.	90.765	107.613	121.324	134.129	48%
Total Global	Exp.	503.867	538.510	597.992	623.446	24%	
	Imp.	351.777	415.830	503.084	562.732	60%	
Caribe	África	Exp.	6.909	7.392	8.632	9.756	41%
		Imp.	5.087	5.309	581	6.006	18%
	Ásia e Pacífico	Exp.	10.938	10.665	11.958	12.016	10%
		Imp.	87.718	102.156	12.586	138.050	57%
	Europa	Exp.	147.788	143.103	154.628	166.122	12%
		Imp.	203.589	226.103	247.746	249.348	22%
	América do norte	Exp.	682.011	770.587	352.906	347.100	-49%
		Imp.	306.093	339.150	360.198	368.948	21%
	América Latina e Caribe	Exp.	61.449	76.312	81.539	85.428	39%
		Imp.	210.553	207.140	217.824	223.572	6%
Total Global	Exp.	918.286	1.017.712	620.550	632.864	-31%	
	Imp.	83.958	908.666	989.597	1.019.311	21%	
México	África	Exp.	3.350	6.700	6.999	7.546	125%
		Imp.	12.119	12.552	12.956	13.127	6%
	Ásia e Pacífico	Exp.	76.028	109.989	123.045	131.456	73%
		Imp.	407.192	461.950	558.487	619.099	52%
	Europa	Exp.	204.720	187.437	203.309	218.287	7%
		Imp.	194.718	201.047	216.049	217.505	12%
	América do norte	Exp.	218.678	190.848	185.031	183.898	-16%
		Imp.	66.921	67.689	73.200	73.991	11%
	América Latina e Caribe	Exp.	151.272	179.382	198.751	219.619	45%
		Imp.	218.127	224.916	244.782	256.463	18%
Total Global	Exp.	666.983	695.590	742.033	788.075	18%	
	Imp.	922.852	994.902	1.134.773	1.211.643	31%	
Outros países, costa leste	África	Exp.	6.505	7.011	7.867	8.437	30%
		Imp.	3.172	3.329	3.784	3.898	23%
	Ásia e Pacífico	Exp.	17.035	19.975	20.996	22.638	33%
		Imp.	2.766	30.382	39.910	44.687	63%
	Europa	Exp.	48.136	53.773	59.039	62.701	30%
		Imp.	31.173	34.147	42.496	43.672	40%
	América do norte	Exp.	31.145	43.272	32.833	32.644	5%
		Imp.	2.311	21.472	21.529	24.892	7%
	América Latina e Caribe	Exp.	25.578	28.334	30.444	31.553	23%
		Imp.	34.591	33.978	40.611	43.895	27%
Total Global	Exp.	133.505	159.226	160.643	169.036	27%	

Origem	Destino		2004	2005	2006	2007	Variação 2004-2007
		Imp.	122.204	2.142	152.526	165.638	36%
Outros países, costa oeste	África	Exp.	4.069	4.764	6.112	6.853	68%
		Imp.	308	523	581	611	98%
	Ásia e Pacífico	Exp.	5.825	6.585	7.713	8.125	39%
		Imp.	38.831	46.380	51.504	56.671	464
	Europa	Exp.	44.059	50.939	51.112	55.725	26%
		Imp.	23.255	26.424	27.250	27.189	17%
	América do norte	Exp.	157.957	160.270	188.336	187.801	19%
		Imp.	63.223	50.060	51.394	53.280	-16%
	América Latina e Caribe	Exp.	21.692	23.234	26.566	28.424	31%
		Imp.	39.847	43.240	46.371	49.016	23%
Total Global	Exp.	247.742	262.082	30.174	311.912	26%	
	Imp.	170.744	172.276	184.093	195.318	14%	
Peru	África	Exp.	2.241	2.265	2.791	3.095	38%
		Imp.	1.785	2.031	2.154	2.210	24%
	Ásia e Pacífico	Exp.	30.842	33.591	39.492	43.063	40%
		Imp.	87.728	101.075	119.749	133.698	52%
	Europa	Exp.	57.930	62.598	75.092	80.070	38%
		Imp.	37.126	47.091	51.608	53.601	44%
	América do norte	Exp.	61.306	73.790	86.100	86.376	41%
		Imp.	59.747	61.285	56.651	65.034	9%
	América Latina e Caribe	Exp.	4.610	5.003	61.201	65.028	40%
		Imp.	60.548	78.553	88.285	95.298	5%
Total Global	Exp.	201.673	230.090	267.854	281.155	39%	
	Imp.	253.358	297.988	327.185	359.621	42%	
Venezuela	África	Exp.	3.060	3.229	3.225	3.589	17%
		Imp.	1.602	1.691	1.814	1.868	17%
	Ásia e Pacífico	Exp.	18.290	19.660	20.701	21.207	16%
		Imp.	45.105	56.988	69.049	78.731	75%
	Europa	Exp.	38.956	46.025	54.299	56.744	46%
		Imp.	80.228	88.915	94.938	97.809	22%
	América do norte	Exp.	190.377	181.238	145.248	120.861	-37%
		Imp.	83.538	98.557	113.383	120.066	44%
	América Latina e Caribe	Exp.	51.489	57.690	60.661	63.130	10%
		Imp.	102.892	115.272	128.162	140.625	37%
Total Global	Exp.	308.540	308.163	284.461	26.599	-14%	
	Imp.	318.428	566.879	413.424	445.731	40%	

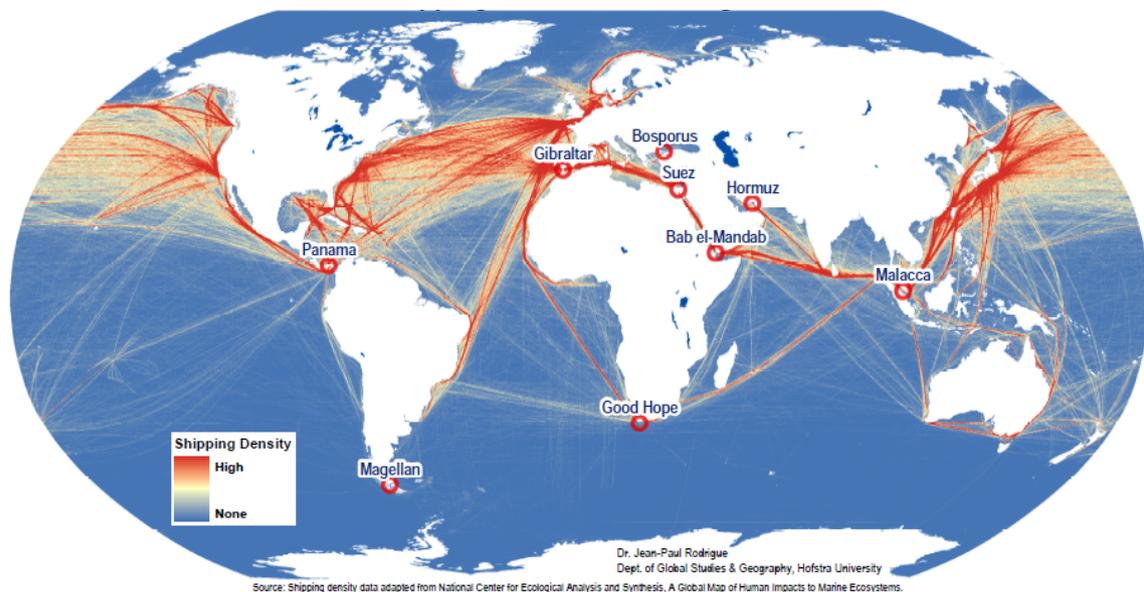
Fonte: UNCTAD (RMT 2008)

1.3.1 Principais Rotas Internacionais de Navegação Marítima

As principais rotas internacionais de navegação marítima estão mostradas na figura a seguir, compreendendo:

- Interligação da costa leste da América do Norte com a Europa ocidental, pelo oceano Atlântico norte;
- Interligação da costa oeste da América do Norte com a Ásia oriental, pelo oceano Pacífico norte;
- Interligação do Atlântico (costa leste das Américas e Europa ocidental) com a Ásia oriental pelo Atlântico norte, Canal do Panamá e Pacífico norte;
- Interligação do Atlântico (costa leste da América do norte e Europa ocidental) com o Golfo Pérsico, pelo Atlântico norte, Mediterrâneo e Canal de Suez;
- Interligação do Atlântico norte e sul (costa leste das Américas e costa oeste da Europa e África) com o sudeste e leste da Ásia passando pelo Cabo da Boa Esperança (extremo sul da África) e oceano Índico. A rota alternativa passando pelo estreito de Magalhães / Cabo Horn (Estreito de Magalhães), no extremo sul da América do Sul, é pouco utilizada devido a maior distância para as interligações relevantes e restrições relacionadas a regime desfavorável de mares e ventos.

Figura 1.16 // Principais Rotas Mundiais de Comércio



Fonte: Hofstra University

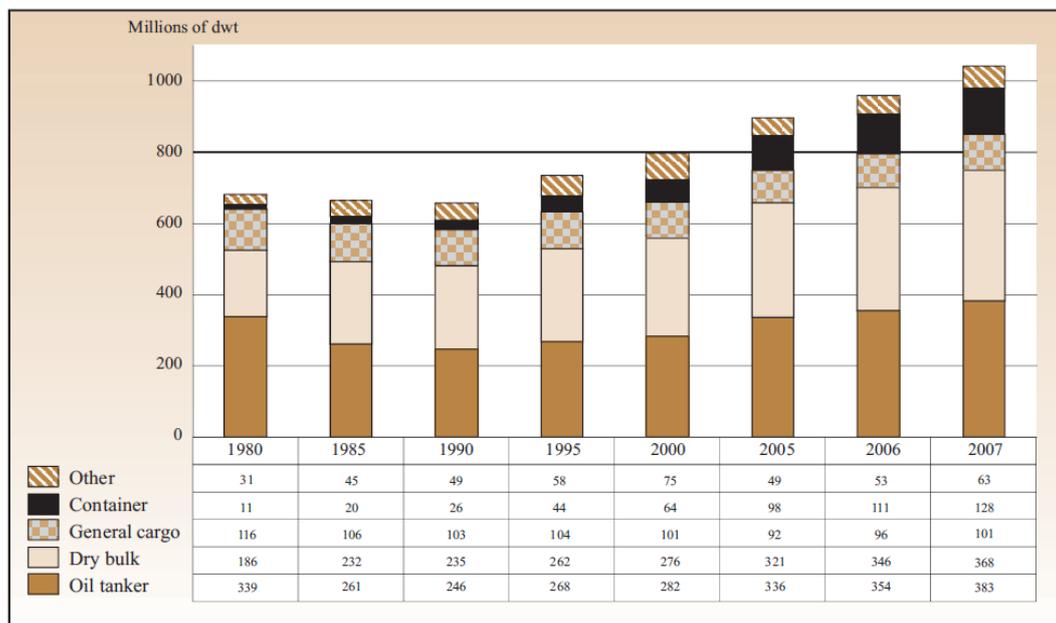
As rotas de maior densidade de tráfego marítimo são claramente as do hemisfério norte interligando Ásia, América do Norte e Europa. No hemisfério sul a principal rota é entre o Atlântico e o Índico passando ao redor do Cabo da Boa Esperança (sul da África).

A principal intervenção atualmente prevista que poderá alterar mais significativamente a distribuição de movimento de cargas segundo as diversas rotas se trata da ampliação do Canal do Panamá. Segundo informações da ACP – Autoridade do Canal do Panamá, essa ampliação irá permitir que a passagem pelo canal possa ser feita por embarcações com calado de até 15 metros, boca (largura) de 49 metros e comprimento de 366 metros, enquanto as eclusas existentes atualmente permitem apenas embarcações com calado de 12 metros, boca de 32 metros e comprimento de 294 metros (embarcações com dimensões correspondentes às limitações atuais são as da denominada classe “Panamax”) – como referência, a carga máxima de um navio “full container” que pode utilizar o canal atualmente é de cerca de 4,5 mil TEUs, enquanto com a ampliação prevista poderá chegar a cerca de 12 mil TEUs. A disponibilidade de eclusas adicionais no canal, junto com melhorias a serem implantadas em equipamentos e nas operações, também deverá contribuir para reduzir o tempo de trânsito da travessia, o qual, segundo dados divulgados pela ACP, foi em média de 36 horas (espera e passagem) no segundo trimestre de 2008 (contra 28 horas no primeiro trimestre). A ACP prevê que o início de operação do canal ampliado ocorra até 2015.

1.3.2 Frota Mundial de Navios Cargueiros

Segundo dados do Lloyds’s Register, a frota mercante mundial compreende cerca de 92 mil embarcações em 2007. Segundo dados da UNCTAD / RMT 2008, essa frota no início de 2008 montou a 1,12 bilhão de toneladas de porte bruto (dwt – “deadweight”), com crescimento de 7,2% em relação ao ano anterior (os valores se referem a embarcações com mais de 100 toneladas de arqueação, sendo que uma tonelada de arqueação – “gross tonnage” – corresponde a um volume interno da embarcação de 100 pés cúbicos, igual a 2,83 metros cúbicos). A figura a seguir mostra a evolução da tonelagem de porte bruto da frota mundial segundo os tipos de carga transportada.

Figura 1.17 // Frota Mundial de Navios, Por Perfil Principal de Carga Transportada



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

^a Cargo-carrying vessels of 100 GT and above.

Tabela 1.6 // Principais Categorias de Navios - milhares de toneladas de porte bruto / % do total mundial

Tipos Principais	2005	2006	2007	2008	Varição 2008/2007
Petroleiros	336.156	354.219	322.975	407.881	26,29%
	27,21%	26,08%	22,87%	25,86%	2,99%
Graneleiros e outros cargueiros	320.584	345.924	367.542	391.127	6,42%
	25,95%	25,47%	26,02%	24,79%	-1,23%
Metais, Cargas e Petróleo	9.695	7.817	5.614	4.284	-23,69%
	0,78%	0,58%	0,40%	0,27%	-0,13%
Metais e Carga	310.889	338.107	361.928	386.842	6,88%
	25,16%	24,89%	25,62%	24,52%	-1,10%
Navios para Cargas Gerais	62.048	96.218	100.934	105.492	4,52%
	5,02%	7,08%	7,15%	6,69%	-0,46%
Navios de containers	98.064	111.095	128.321	144.655	12,73%
	7,94%	8,18%	9,09%	9,17%	0,08%
Outros tipos de navios	48.991	52.508	62.554	68.624	9,70%
	3,97%	3,87%	4,43%	4,35%	-0,08%
Navios para gás liquefeito	22.546	24.226	26.915	30.013	11,51%
	1,82%	1,78%	1,91%	1,90%	0,00%
Transporte Químico	8.290	8.919	8.823	8.236	-6,65%
	0,67%	0,66%	0,62%	0,52%	-0,10%
Ferries e navios de passageiros	5.589	5.649	5.754	5.948	3,37%
	0,45%	0,42%	0,41%	0,38%	-0,03%
Outros	12.566	13.714	21.062	24.427	15,98%
	1,02%	1,01%	1,49%	1,55%	0,06%
Total Mundial	1.235.418	1.358.396	1.412.422	1.577.529	11,69%
	100%	100%	100%	100%	-

Fonte: UNCTAD (RMT 2008)

Nota-se nos dados acima, em particular, o crescimento destacadamente mais alto da frota de navios para transporte de contêineres – tais navios estão crescendo não só em tonelagem total, mas também em tonelagem individual, ou seja, em porte, como mostram os dados a seguir:

Tabela 1.7 // Capacidade de Transporte Global

Total Mundial	1987	1997	2006	2007	2008	Crescimento 2009 / 2007
Número de Navios	1.052	1.954	3.494	3.904	4.276	9,53 %
Capacidade TEU's	1.215.215	3.089.682	8.120.465	9.436.377	10.760.173	14,03%
Tamanho Médio por Embarcação	1.155	1.581	2.234	2.417	2.516	4,11%

Fonte: UNCTAD (RMT 2008)

1.3.2.1 PERSPECTIVAS PARA A INDÚSTRIA NAVAL “PÓS PANAMÁ” (POST-PANAMAX⁴)

O Canal do Panamá é uma obra de infraestrutura por onde flui 5% do comércio marítimo mundial atual e é cruzado diariamente em média por 40 navios de grande porte, sendo talvez a hidrovia mais importante do mundo, ligando, através de 82 km de extensão, os oceanos Atlântico e Pacífico.

Para atravessar a distância que separa os dois oceanos é necessário trafegar pelo istmo do Panamá, a faixa de terra que liga a península ao continente. Devido à topografia da região, é necessário escalar 26 metros até atingir o Lago Gatún, para em seguida, do outro lado, descer novamente até o nível do mar em Pedro Miguel.

O Canal do Panamá foi inaugurado oficialmente em 15 de Agosto de 1914, permitindo de uma vez por todas ir de Nova York (costa leste dos EUA) a São Francisco (costa oeste dos EUA) em 8 a 10 horas de viagem, trajeto que anteriormente era feito circundando a América do Sul, passando pelos portos do Rio de Janeiro, Paranaguá e Montevidéu.

Com a facilidade de acesso e redução de tempo de viagem, o resultado foi o crescente volume de embarcações e cargas trafegando pelo Canal. Hoje, o Canal é a via de

⁴ O termo **Panamax** designa os navios que têm o tamanho máximo para poderem transitar através do canal do Panamá, tamanho esse que está limitado a 275 metros de comprimento, 32,3 metros de largura e 12 metros de profundidade.

acesso de 68% de todas as cargas que passam pelos portos americanos e de 23% das mercadorias que trafegam pelos portos chineses.

Os navios fazem o trajeto por duas vias de 33,5 metros de largura, medida que desde a década de 60 é usada para a construção de grandes cargueiros, os Panamax. Há dez anos, no entanto, surgiram navios maiores, com o dobro da capacidade dos seus antecessores; os Pós-Panamax, como são chamados, e são largos demais para atravessar o canal. Para possibilitar a passagem desses novos super-cargueiros, o governo panamenho apresentou um projeto de ampliação do corredor, (que começou em 2007 com a previsão de que seja concluído em 2014) abrindo uma terceira faixa no canal, com 55 metros de largura.

O custo total da obra está estimado em US\$ 5,2 bilhões, com recursos da Autoridade do Canal do Panamá (ACP); do Banco Internacional de Desenvolvimento (BID) e outras quatro agências internacionais a saber: Corporação Andina de Fomento (CAF), Corporação Financeira Internacional (CFI), o Banco Japonês para Cooperação Internacional (JBIC, em inglês) e o Banco Europeu de Investimento (EIB).

A necessidade de ampliação é decorrente, por um lado, da demanda crescente por serviços, que vem ocasionando longas esperas dos barcos cada vez que as eclusas precisam de manutenção, e por outro lado, pelas limitações em termos de tonelagem e capacidade de gestão de navios de dimensões pós-Panamax.

O programa de ampliação — que começou em 2007 com a previsão de que seja concluído em 2014 — tem quatro componentes principais: a construção de um terceiro jogo de eclusas; dragagem dos canais de acesso ao Oceano Atlântico e Pacífico; alargamento e aprofundamento dos canais de navegação existentes; e elevação do nível máximo de funcionamento do Lago Gatún, que fornece água ao Canal.

Com a ampliação estima-se que haverá um ganho de mais 1,1 mil operações por ano. O tamanho máximo dos navios em condições de trafegar atualmente pelo Canal é de 4.600-5.000 TEU, com a expansão, esta cifra aumentará para 12.600 TEU. Um terceiro conjunto de eclusas de 427 metros (1.400pés) de comprimento e 55 metros (180 pés) de largura e com um calado de 18,3 metros (60 pés) – complementarão o atual dois conjuntos de eclusas.

Sem a expansão, o Canal corre o risco de estancamento, deterioração da sua competitividade e obsolescência devido ao aumento acelerado da frota mundial de porta-contêineres pós-Panamax.

O termo “Panamax” por si mesmo já se auto-define: É o máximo permitido para cruzar o Canal do Panamá. Estes navios têm as dimensões máximas que permitirão utilizar as eclusas (“locks”) do canal, bem como as profundidades delas. Com o passar dos anos, as frotas de navios foram sendo modernizadas e os novos projetos desenvolvidos pelos estaleiros mundiais utilizaram as medidas máximas para que estas embarcações pudessem operar em linhas e rotas que necessitam utilizar-se da passagem pelo Canal do Panamá, de transportando o máximo de carga em um só navio.

Diversos tipos de carregamentos como cargas soltas (break bulk), grãos e diversos granéis líquidos ou sólidos, como também maneiras diversas de acondicionamentos, são movimentados atualmente em navios Panamax ou nos sub-Panamax.

Por sua vez, novos materiais construtivos e projetos navais, passaram a defrontar-se com as limitações do Canal do Panamá, tanto nas suas larguras, comprimentos e seus calados. Daí novas rotas com navios post-Panamax, incluindo-se aí os navios do tipo Capesize⁵, ou seja, aqueles que necessitam contornar tanto o Cabo da Boa Esperança (África do Sul), ou o Cabo Horn (América do Sul), por excederem as dimensões do Panamax, inutilizando o acesso via canal. Em geral, um navio “Panamax” desloca uma carga média de 65.000 toneladas, tanto na configuração roll-on/roll-off, quanto em full-container, tanque, graneleiro e outros. Em muitos casos, navios full-container utilizam-se do recurso do desembarque de determinado número de equivalentes em TEUs para serem transportados via férrea (Panama Railway) de um lado a outro do istmo, entre Balboa-Cidade do Panamá, e reembarcados para seguir viagem, em função do calado limitador (12 metros). O mesmo ocorre com navios com largura

⁵ O termo **Capesize** está relacionado com a grande largura ou profundidade de navegação exigidas por esses navios que excedem as dimensões do Canal do Panamá e de Suez.

superior a 32,3 metros, que também poderão ter permissão especial, desde que possa haver alguns ajustes técnicos compatíveis com sua configuração de desenho de casco, maré e outras condicionantes.

A figura 1.5 a seguir indica uma visão preliminar da comparação entre os navios post-Panamax ou over-Panamax e aqueles adequados às dimensões máximas atuais permitidas para a operação no canal.

Figura 1.18 // Comparação entre navios de Container Panamax e Post Panamax

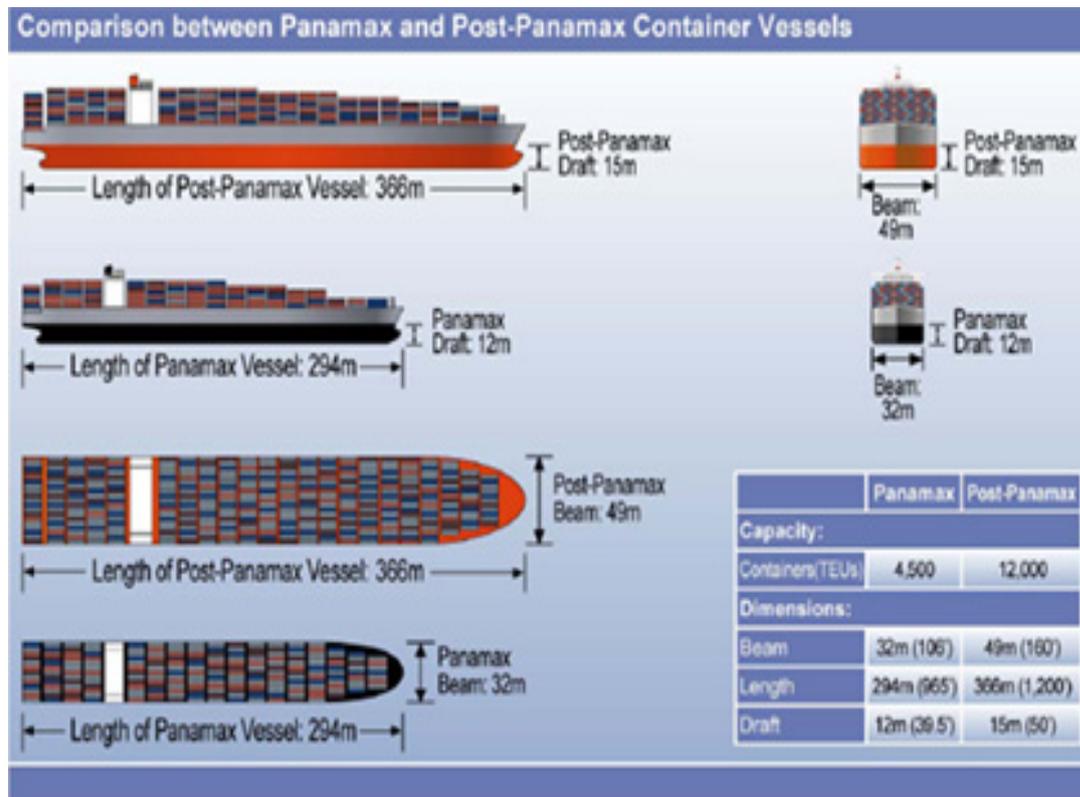


Figura 1.19 // Características dos Navios *Post Panamax*

Characteristics of Post-Panamax Vessels Larger than 8000 TEUs							
Name	Company	Nominal TEUs	Length	Beam	Maximum Saltwater Draft	Dead weight	Container rows across
CMA CGM Hugo	CMA CGM	8,238	334m	43m	14.5m	102,000 t	17 rows
Axel Maersk	Maersk	7,900	352m	43m	14.5m	109,000 t	17 rows
Samsung 1509	MSC	9,200	334m	46m	14.5m	109,600 t	18 rows
Seaspan	Seaspan	9,600	335m	46m	14.5m	102,200 t	18 rows
Hyundai 1801	COSCO	10,000	349m	46m	14.5m	115,000 t	18 rows

De acordo com a associação classificadora Germanischer Lloyd, a classe de navios “*Panamax*” pode tornar-se obsoleta. O membro do conselho executivo da entidade, Hermann Klein, prevê que as taxas de afretamento para porta-contêiner projetados para satisfazer as dimensões do Canal do Panamá devem cair após a expansão da via aquaviária, em 2014. Com o novo jogo de eclusas, não haverá limitações para o trânsito de navios maiores pelo canal. Segundo o executivo, “o futuro da classe “*Panamax*” é nebuloso”. Klein acredita que não haverá qualquer interesse em “*Panamax*” que tenham cerca de 5 mil Teus depois da ampliação do canal. “Se faz sentido realizar o pedido, tem que ser para navios muito mais eficientes dos que existem hoje. O mercado vai decidir, mas é provável que as taxas de afretamento deste segmento tornem-se muito baixas”.

A perspectiva é que embarcações de capacidade entre 6 mil Teus e 8 mil Teus possam substituir os “*Panamax*”, resultando em próximas gerações de porta-contêiner com especificações bastante diferentes das dos navios atualmente em serviço. Neste contexto, os custos marginais de fretes marítimos que utilizam a rota do Panamá poderão ser diminuídos em relação aos atualmente praticados, tornando essa rota mais competitiva em relação às rotas alternativas, pelo Cabo da Boa Esperança ou Pelo Cabo Horn. Esta perspectiva impõe um desafio ainda maior para a competitividade do Corredor Bioceânico, uma vez que no futuro a

competição da rota do Panamá poderá ser mais acirrada do que a que se afigura no presente.

1.3.3 Fretes Marítimos

Os valores de fretes marítimos apresentam evolução altamente volátil ao longo do tempo, como mostra a figura a seguir, referente ao Índice de Fretes do Báltico (“Baltic Freight Index”, notando-se que, apesar do nome, refere-se a navegação em todo o mundo) para carga seca. Entretanto, nota-se tendência crescente, exceto mais recentemente, no ano de 2008, em que apresentou forte queda (chegando a se reduzir em 90%).

Figura 1.20 // Índices de preços de Fretes Internacionais



Fonte: InvestmentTools

1.4 ASPECTOS INSTITUCIONAIS INTRODUTÓRIOS

Conforme destacado na seção anterior, a expansão da malha ferroviária e rodoviária, seja em sua extensão física, seja em seu volume de utilização, se dará em grande parte mediante a realização de parcerias entre o setor público e a iniciativa privada. Desta forma, para que se possa conceber alternativas de projetos de infraestrutura que amparem o processo de crescimento macroeconômico, e do *quantum* de comércio internacional anteriormente descritos, torna-se relevante desde já estabelecer uma visão inicial sobre os aspectos institucionais que permeiam o setor, em particular o setor ferroviário.

Cabe assinalar que este breve estudo pretende tratar do atual marco regulatório do transporte terrestre ferroviário na América Latina, e em especial nas normas vigentes nos países pertencentes à área de influência - Brasil, Argentina, Paraguai e Chile.

Na América do Sul, o desenvolvimento ferroviário foi liderado pela Argentina e pelo Brasil, as duas maiores economias regionais, em decorrência de uma adesão mais expressiva do capital externo à realização dos projetos de expansão de suas malhas ferroviárias, impulsionada por políticas públicas instituídas no século XIX e no início do século XX.

Esses dois países - possuidores das maiores malhas do continente - enfrentaram processos parecidos (sob o enfoque da participação do Estado na atividade), de sorte que ambos atravessaram um momento de retomada dos serviços ferroviários de transporte pela Administração Pública (através da estatização de suas ferrovias) nas primeiras seis décadas do século XX, tendo colocado em prática, nas décadas seguintes, complexos programas de privatização de atividades econômicas em geral (até então executadas diretamente pelo Estado⁶), que contemplaram, dentre outros projetos, planos de privatização de ferrovias em malhas regionais verticalizadas⁷.

No caso específico do Brasil, no início da década de 1980, com a redução dos investimentos realizados no setor, os sistemas ferroviários foram afetados de forma dramática. Em 1984, a Rede Ferroviária Federal SA. - RFFSA encontrava-se seriamente desequilibrada técnico e operacionalmente em função da degradação de sua infraestrutura.

Por causa disso, o Governo Federal decidiu afastar a RFFSA dos transportes urbanos, constituindo, através do **Decreto nº 89.396**, de 22 de fevereiro de 1984, a Cia. Brasileira de Transporte Urbano – CBTU, que ficou responsável pela prestação daqueles serviços. Impossibilitado de continuar financiando os investimentos do setor, o Estado deu início a uma série de ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada.

⁶ Trata-se, em última análise, da evolução do Estado Empreendedor para o Estado Regulador.

⁷ No arranjo institucional verticalizado, há concentração, em um único player (estrutura monopolística para a malha em questão), das funções de operação e gestão da infraestrutura ferroviária.

No arranjo semi-verticalizado, há um gestor que domina a operação das ferrovias e é obrigado, via regulação estatal, a suportar o acesso de terceiros operadores à infraestrutura (na doutrina estrangeira, dá-se o nome de *competitive access* ou *third part access regime*).

Por fim, no arranjo institucional horizontalizado (*unbundling* ou *open access*), há nítida segregação da execução das operações de transporte ferroviário da infraestrutura existente, cujo acesso é permitido a qualquer operador desde que satisfeitas exigências técnico-econômicas.

Em decorrência da nova política adotada pelo Governo Federal, em 1990 foi editada a **Lei nº 8.031**, que instituiu o Programa Nacional de Desestatização – PND, que, relativamente à modalidade ferroviária, teve como principais objetivos **(i)** melhorar a alocação de recursos, **(ii)** aumentar a eficiência operacional, **(iii)** fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes, e **(iv)** melhorar a qualidade dos serviços.

Com a inclusão da RFFSA no referido programa, em 10 de março de 1992, por meio do **Decreto nº 473**, iniciou-se o processo de desestatização do sistema ferroviário nacional. A RFFSA foi desestatizada, tendo sido licitada, no mesmo leilão, a concessão dos serviços públicos de transporte ferroviário e o arrendamento dos ativos operacionais.

Essa política desestatizante do Estado brasileiro pode ser verificada no próprio texto constitucional. Como se sabe, a exploração da atividade de transporte ferroviário entre portos e fronteiras nacionais, ou que transponha os limites de Estado ou Território, é de titularidade da União, nos termos do **art. 21, XII, “d”⁸**. Essa atividade, quando não empreendida diretamente pelo Estado, pode ser objeto de autorização, permissão ou concessão.

O legislador federal, com base nesse comando constitucional, editou a **Lei Federal nº 10.233**, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres e estabeleceu diversos princípios e regras atinentes ao transporte terrestre. De se destacar as formas de outorgas exigidas para a execução e prestação de determinados tipos de serviços públicos:

Art. 13. As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

I – **concessão**, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infraestrutura;

IV - **permissão**, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura;

⁸ Art. 21. Compete à União: XII - **explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;**

V - **autorização**, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infraestrutura de uso privativo.

Quanto ao setor ferroviário especificamente, o **art. 14, incisos I e IV**, do mesmo diploma legal dispõe de forma categórica os atos necessários para o exercício de determinada atividade:

Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

I – depende de concessão:

- a. a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação;
- b. o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

III – depende de autorização:

- f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infraestrutura. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)
- g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas;

IV - depende de permissão: (Incluída pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

- b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infraestrutura. (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

Dentro dessa moldura constitucional, é certo inferir que o constituinte originário autorizou o legislador estadual, no âmbito de sua competência residual, a tratar da exploração dos serviços de transporte ferroviário que não transponham seus limites territoriais, devendo apenas observar a legislação federal sobre a matéria (matéria de competência privativa da União).

Para concluir, registre-se que no modelo adotado pelo Brasil as concessionárias responsabilizam-se pela infraestrutura, operação, controle de tráfego, marketing e finanças da malha. Trata-se, pois, de um modelo verticalizado.

Na história recente da **Argentina**, por sua vez, esse processo levou cerca de seis anos para se concretizar, entre 1989 e 1995.

O sistema ferroviário, já devidamente nacionalizado, foi, em 1945, reagrupado em sistemas regionais, que receberam os nomes dos ícones da história militar argentina: **(i)** Ferrovia Nacional Bartolomeu Mitre, **(ii)** Ferrovia Nacional General Belgrano, **(iii)** Ferrovia Nacional General Roca, **(iv)** Ferrovia Nacional General San Martín e **(v)** Ferrovia Nacional General Sarmento. Esses sistemas regionais pertenciam à Empresa Nacional de Transportes (ENT) que futuramente viria a se chamar *Ferrocarriles Argentinos* (FA) ou “Empresa Ferroviária Nacional”.

A Empresa Ferroviária Nacional, cuja malha havia sido a maior da América Latina e a décima no mundo às vésperas da Primeira Grande Guerra, foi então, no princípio dos anos noventa, dividida em traçados pré-determinados, e as operações de serviços e de manutenção das ferrovias constantes desses traçados foram combinadas em um único objeto e outorgadas à iniciativa privada por meio de licitações públicas.

O transporte ferroviário de cargas, em especial, foi repartido em seis sub-redes, cada uma devidamente outorgada a consórcios privados através de contratos com duração de trinta anos, admitida a possibilidade de prorrogação por mais dez⁹.

Após finalizado o processo de privatização, em 1995, a rede ferroviária de cargas (em especial) tinha magnitude em torno de 28.000 km de extensão, empregando cerca de 6.000 funcionários.

Em 2008, a **Ley n° 26.352/08** reorganizou a atividade ferroviária na Argentina, criando **duas sociedades estatais**: a **(i)** Administração de Infraestruturas Ferroviárias (ADIF) e **(ii)** Operadora Ferroviária. Posteriormente, tal lei foi complementada pelo **Decreto 752**, de 06 de maio de 2008 e pela **Resolução 1.413**, de 28 de novembro de 2008, que transferiram à ADIF a administração dos bens ferroviários que estavam sob responsabilidade da ONABE – Organismo Nacional de Administração de Bens.

⁹ Sánchez, Ricardo J. *El Pago por el uso de la infraestructura de transporte vial, ferroviaria y portuaria, concesionada al sector privado. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago del Chile: CEPAL Naciones Unidas, 2003, p; 68.*

Conforme dispõe o **art. 2º** da **Ley n° 26.352/08**, cabe à ADIF a administração “*de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes*”. No tocante às funções e competências distribuídas à Operadora Ferroviária, elenca o **art. 8º** do mesmo diploma legal, dentre outras: “a) Asumir por sí, por intermedio de terceiros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, **que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al ESTADO NACIONAL, así como nuevos servicios que se creen**”.

Como se pode observar, a partir da edição dessas normas, todos os novos serviços ferroviários que venham a ser criados no futuro serão geridos e administrados, em princípio, por essas duas empresas estatais. Para tanto, a referida **Ley n° 26.352/08** estabelece que, para realização de seu objeto social, tanto a ADIF quanto a Operadora Ferroviária poderão contratar com terceiros.

Vale mencionar, por fim, que a regulação da atividade é empreendida pela *Comisión Nacional de Regulación del Transporte* (CNRT), nos termos do **Decreto n° 1.388/96**.

No **Chile** a evolução da atividade ferroviária se deu de forma peculiar e sempre se caracterizou pela coexistência de atividade ferroviária pública e atividade ferroviária privada. A história das ferrovias chilenas remonta à década de 1850. A primeira legislação que se refere à intervenção do Estado na atividade ferroviária foi editada em 27 de maio de 1859, estabelecendo uma administração fiscal sob o comando de um Superintendente. Em 1884 foi criado um regime de administração independente a cargo da figura do Diretor Geral, que era assistido por um conselho formado por Diretores de Departamentos Ferroviários e mais três integrantes de livre nomeação pelo Presidente da República, dando início à história institucional da *Empresa de los Ferrocarriles do Estado – EFE*.

O patrimônio da EFE foi constituído pela rede ferroviária formada pelas linhas de propriedade do Estado desde *Pueblo Hundino* até *Calera*, desde *Valparaíso* a *Puerto Montt* e ainda de *Ancud* até Castro, todas elas com seus respectivos ramais, assim como as linhas pertencentes ao Estado que faziam conexão do país desde *Arica* com a Bolívia e também a ferrovia Transandino, que unia o *Valle del Aconcagua* com a Argentina. No entanto, o primeiro instrumento normativo que regulou a atividade de forma mais completa foi a *Ley de Policía de Ferrovias*, de 06 de agosto de 1962, que estabelecia, dentre outras disposições, as normas de cuidado e vigilância das vias e

estações bem como as regras gerais de exploração da atividade ferroviária, tipificando, inclusive, as infrações atentórias à segurança.

Ao longo dos anos a referida *Ley de Policía de Ferrovias* sofreu diversas modificações, tendo sua primeira importante alteração ocorrido em 1925, através do **Decreto-Lei nº 342** e do **Decreto-Lei nº 684** e, posteriormente, em 1931, através do **Decreto com Força de Lei nº 292**, de autoria do então Ministério de Fomento. Este último diploma conferiu ao Presidente da República a faculdade de confeccionar um texto compilado das normas referentes ao Transporte Terrestre Ferroviário, o que culminou na edição do documento conhecido como “Lei Geral de Ferrovias” ou *Ley General de Ferrocarriles*.

Mais recentemente, foi editada a **Ley nº 19.170/1992**, a qual deu origem à atual Lei Orgânica de Ferrovias. A Lei Orgânica de Ferrovias é o diploma legal que atualmente regula as atividades da *Empresa de Ferrocarriles del Estado - EFE*.

Dentre as determinações da citada **Ley nº 19.170/1992**, estão a de que a EFE pode cumprir o objeto de transporte ferroviário de cargas através da delegação da atividade a terceiros, respeitadas certas condições, **dentre as mais importantes a obrigatoriedade de realização de concorrências públicas e de oferecimento de condições igualitárias para qualquer outro operador ferroviário que se interesse na prestação do serviço**. Contudo, o contrato da EFE com operadores de carga envolve a contraprestação de pagamentos fixos de valor elevado, o que veio a tornar-se uma barreira de entrada para novos agentes.

Vale observar que, através de um permissivo da **Ley nº 19.170/1992**, a EFE veio a constituir a sociedade FEPASA para atuar como novo agente no setor, contratando-lhe diretamente o serviço de transporte de cargas e licitando, posteriormente, seu controle acionário (51% das ações) à iniciativa privada.

Atualmente, no Chile persiste o cenário de coexistência da atividade ferroviária pública (EFE e suas contratadas) e da atividade ferroviária privada, que se dá através de concessão. A concessão de novas vias férreas é regulada pela Lei Geral de Ferrovias¹⁰, que também se aplica às ferrovias particulares já existentes (quanto às disposições que não contrariem a lei de outorga da concessão) e às ferrovias exploradas pelo Estado

¹⁰ Segundo o **art. 1º, do Título I – Das Disposições Gerais, a Lei Geral de Ferrovias se aplica “a las vías férreas de toda naturaleza existentes a la fecha de su dictación, a las que se establezcan en el futuro y a sus relaciones con las demás vías de transportes, terrestres, aéreas y por agua”**.

(quanto às disposições compatíveis com as leis especiais que regem sua administração).

Segundo a Lei Geral, as concessões são outorgadas por Decreto do Presidente da República, após pronunciamento do Ministério dos Transportes e Telecomunicações, e não podem ter prazo de duração superior a 90 (noventa) anos¹¹.

Dentre os países ora estudados, o **Paraguai** é o que apresenta desenvolvimento ferroviário mais deficiente.

Em 1961, através da **Ley nº 714**, o Poder Executivo paraguaio recebeu autorização legislativa para adquirir o sistema ferroviário e todos os seus bens, assumindo assim a administração da companhia (inglesa) que anteriormente possuía a concessão perpétua para a exploração do transporte terrestre por vias férreas no país: *The Paraguay Central Railway Co.* - P.C.R.C. ou Ferrovia Central do Paraguai – FCCP. De acordo com o citado diploma legal, a administração desta empresa ficou a cargo do Ministério de Obras Públicas.

A transferência definitiva do controle da companhia para o Estado deu-se exatamente um século após sua inauguração pelo Presidente Carlos A. López. Em sua homenagem, a companhia passou a se chamar Ferrovia Presidente Carlos A. López – (FPCAL).

O sistema ferroviário paraguaio, como os demais na América Latina, enfrentou uma crise vertiginosa na segunda metade do século XX, de modo que, na década de oitenta, numa tentativa de recuperação do setor, o governo paraguaio financiou o déficit operacional acumulado da rede ferroviária, sem, contudo, realizar os investimentos à época necessários para sua manutenção e desenvolvimento.

Os últimos materiais ferroviários adquiridos pela estatal *Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López* – FPCAL não passavam de uma seleção de locomotivas usadas e demais materiais da linha ferroviária argentina General Urquiza. A aquisição de material

¹¹ Há estudos recentes, como o *Estudo de Diagnóstico de Transporte Ferroviário – Informe Final, encomendado pelo Ministério de Transportes e Telecomunicações do Chile - MTT, que sugerem a releitura de algumas disposições da Lei Geral conforme os novos parâmetros legais já incorporados pela Lei de Concessões de Obras Públicas (Decreto 900/96), cuja última alteração se deu em 2006 através da Lei 20.128. Isso se deve à incompatibilidade de algumas disposições da Lei Geral (1931), cuja última alteração se deu em 1981, com as novas tendências do ordenamento jurídico chileno no tocante à delegação de serviços públicos à iniciativa privada. O estudo ora mencionado encontra-se disponível em <http://www.subtrans.cl/upload/estudios/DiagnosticoFerroviario-RE.pdf>.*

tecnologicamente defasado ilustra como a manutenção das vias férreas paraguaias não foi orientada por uma estratégia nacional para o desenvolvimento do setor, ou sequer incentivada por políticas efetivas do governo.

Em 1992, ainda em acirrada crise, cogitou-se a respeito de sua privatização. Durante as tratativas da estatal espanhola RENFE em adquirir o controle acionário da Ferrovia General Urquiza, na Argentina, aventou-se a possibilidade de que a empresa viesse a fazer o mesmo com a FPCAL. No entanto, o interesse da investidora foi suprimido quando a Presidência da Argentina proibiu a participação de estatais estrangeiras no processo de privatização de ferrovias argentinas.

Ao longo dos anos, o tráfego de transporte ferroviário remanescente foi sendo paulatinamente suprimido por falta de demanda. Agravando ainda mais o estado da FPCAL, os trens de carga, que haviam recebido um leve impulso no final dos anos oitenta para o transporte de contêineres, também sofreram uma queda considerável nas suas operações, o que levou à sua extinção em 1996, após a principal linha da rede ferroviária se tornar intransitável com a inundação causada pelo transbordamento da represa que alimentava a hidrelétrica de *Yacyreta*.

Em razão da situação narrada, em 31 de outubro de 2000, foi promulgada a **Ley nº 1.615** que declarou a FCPCAL como *Entidade Pública do Estado em Reforma e Transformação*. Logo após, pelo **Decreto nº 12.914**, de abril de 2001, a FCPCAL sofreu intervenções específicas com vistas à sua privatização.

Entre 2001 e 2002 todos os quase 600 funcionários foram indenizados e a empresa zerou seu passivo trabalhista. Ainda em 2002, **foi editado no país o Decreto nº 17.061, que criou o Ferrocarriles del Paraguay S.A., regida por normas de direito privado e atual detentora da antiga rede da FCPCAL¹²**.

Em síntese, no Paraguai, as concessões de obras e serviços públicos¹³ são reguladas pela **Ley nº 1.618/2000**, a qual, dentre suas disposições, limita em 30 (trinta) anos o prazo máximo de vigência dos contratos firmados para novas concessões, estabelecendo como requisito para sua eventual prorrogação a abertura de novo

¹² Sobre a atual situação do sistema ferroviário paraguaio, v. **item III** abaixo.

¹³ De acordo com o **art. 1º da Ley nº 1.618/2000**, seu objeto abrange todo serviço público “que se presta al público de manera regular y continua, para satisfacer una necesidad general y por un organismo público”, excluindo do seu objeto de regulação tão somente “los servicios públicos de energía eléctrica, telecomunicaciones, agua potable y alcantarillado sanitario”.

procedimento licitatório que garanta a participação de todos os interessados na prestação do serviço ou na execução da obra pública.

Não há qualquer restrição para participação de licitantes estrangeiros no procedimento licitatório, e as exigências legais orbitam na comprovação de “regularidade” perante a Administração Pública e o Poder Judiciário e do cumprimento das exigências de ordem econômico-financeira, razão pela qual, por exemplo, a lei restringe a participação no certame de sociedades que se encontrem em estado falimentar.

Em uma análise geral da condição do setor na América do Sul, apesar da regulação da atividade e dos atuais sistemas de controle e fiscalização de metas e segurança, observa-se a intensa dificuldade das ferrovias em concorrer com os demais modais, em especial o rodoviário¹⁴, não obstante os investimentos realizados pelas concessionárias nos últimos anos.

Essa realidade evidencia a urgência de reestruturação do setor por parte de governos e das operadoras ferroviárias, de sorte a permitir, às ferrovias de carga, não apenas melhores condições de competição no transporte de mercadorias e *commodities*, mas também condições para que possam alcançar novos mercados que atualmente não consideram o modal ferroviário comercial e economicamente viável.

1.5 BREVES CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS EMPRESAS ABRANGIDAS PELA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO

As empresas ferroviárias abrangidas pelo Corredor Bioceânico são cinco (exceto no Paraguai), quais sejam:

1.5.1 Brasil: ALL – América Latina Logística do Brasil S.A (Malha Sul) e FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A:

O contrato de concessão da ALL – América Latina Logística do Brasil S.A (Malha Sul) foi firmado em 27 de fevereiro de 1997, **com prazo de vigência de 30 (trinta) anos contados de sua publicação**, prorrogáveis pelo limite máximo de mais 30 (trinta) anos,

¹⁴ O modo rodoviário é, na visão de alguns autores, um dos fatores exógenos que contribuiu para o declínio do sistema ferroviário.

1. **a exclusivo critério** do Poder Concedente¹⁵, que, optando pela prorrogação, definirá as condições técnico-administrativas e econômico-financeiras necessárias à sua continuidade.

A FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A é uma sociedade de economia mista vinculada à Secretaria dos Transportes do Governo do Estado do Paraná. Em maio de 1989, firmou com a União contrato de concessão, **com prazo de vigência de 90 (noventa) anos**¹⁶, podendo ser prorrogado por igual período desde que os interesses da concessionária e do poder concedente sejam manifestados até 01 (um) ano antes do término do contrato.

Os limites da concessão da FERROESTE estão delineados na Cláusula Primeira do contrato, que assim dispõe:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

O objeto do presente contrato é a concessão por parte da UNIÃO à FERROESTE, do direito de construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, na direção geral leste-noroeste, estendendo a malha ferroviária do Estado do Paraná a partir da região de Guarapuava até a região de Cascavel, um ramal ferroviário partindo da região de Cascavel até a região de Dourados, no Estado do Mato Grosso do Sul e ainda ramais ferroviários necessários a viabilidade da ferrovia, com a finalidade de atender transporte eficiente e de baixo custo de bens, adequado ao escoamento da produção agrícola, outros produtos de natureza agropecuária, energética, mineral e industrial.

¹⁵ *Contrato de Concessão da Malha Sul – ALL América Latina Logística do Brasil S.A:*
“CLÁUSULA TERCEIRA – DA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO: Em havendo interesse manifesto de ambas as partes, o presente contrato poderá ser prorrogado até o limite máximo de total de 30 anos, a exclusivo critério da CONCEDENTE. **Parágrafo 1º** - Até 60 meses antes do término do final do prazo contratual, a CONCESSIONÁRIA deverá manifestar seu interesse na prorrogação contratual, encaminhando pedido à CONCEDENTE que decidirá, impreterivelmente, sobre o pedido até 36 meses antes do término deste contrato. **Parágrafo 2º** - A CONCESSIONÁRIA poderá pleitear a prorrogação da CONCESSÃO desde que não tenha sido reincidente em condenação administrativa ou judicial por abuso do poder econômico e tenha atingido e mantido a prestação do serviço adequado. **Parágrafo 3º** - A partir da manifestação de interesse da CONCESSIONÁRIA, verificada sua conveniência e oportunidade pela CONCEDENTE, esta definirá as condições técnico-administrativas e econômico-financeiras necessárias à prorrogação do contrato.”

¹⁶ Neste ponto, releva assinalar que este contrato foi assinado antes mesmo da edição da Lei nº 8.987/95 (Lei de Concessões). Dessa forma, de acordo com o art. 42 da referida lei, **“as concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga”.**

1.5.2 Argentina: Belgrano Cargas S.A.:

Os contratos de concessão ferroviária na Argentina foram firmados a partir de um processo de privatizações que se findou em 1995. Foram firmados pelo **prazo de 30 (trinta) anos** de duração, com possibilidade de prorrogação por mais 10 (dez) anos. Diferentemente dos contratos de concessão da área metropolitana, os contratos de concessão de serviços ferroviários de carga não previram nenhum tipo de subsídio por parte do Governo Federal.

No caso específico da linha General Belgrano, houve várias tentativas frustradas de subconcessão de suas malhas nos últimos anos, levando então o sindicato União Ferroviária a realizar uma proposta para a prestação dos serviços.

Em 1998, através da **Resolução nº 1.560**, o Ministério de Economia, Obras e Serviços Públicos adjudicou à União Ferroviária a concessão da Ferrovia General Belgrano, autorizando o Secretário de Transportes a redigir a Ata Constitutiva e o Estatuto Social da Sociedade Concessionário Belgrano Cargas S.A. No final de 1999, o Poder Executivo outorgou definitivamente a concessão à entidade gremial e comprometeu-se ainda a realizar um aporte de R\$ 250 milhões de dólares no contrato para renovação da sua infraestrutura da malha, o que na prática nunca se materializou.

Em 2004, o Estado mobilizou-se para readequar a composição acionária da empresa e fez uma chamada pública para atrair investimentos através da subscrição de novos acionistas, mas tal licitação não logrou êxito e foi declarada deserta.

Em 2006, o Estado viu-se forçado a declarar o estado de emergência econômica do serviço ferroviário de Belgrano Cargas S.A, facultando à Secretaria de Transportes a competência para implementar ações necessárias à continuidade dos serviços. Com fulcro nessas instruções, a Secretaria de Transportes, em 13 de junho de 2006, contratou a **Sociedade Operadora de Emergência S.A – SOE S.A** (empresa estatal) para realizar a operação, administração, gerenciamento e exploração de emergência (por conta do Estado) dos serviços ferroviários de transporte de cargas e passageiros da concessionária Belgrano Cargas S.A. Tais operações continuam a ser realizadas pela SOE S.A.

1.5.3 Paraguai:

Como mencionado acima (item I), as ferrovias existentes no Paraguai são de propriedade da empresa *Ferrocarriles del Paraguay S.A.* (FEPASA), que é regida por normas de direito privado, tendo sido criada em 2002 através do **Decreto nº 17.061**. De acordo com informações extraídas do endereço oficial da empresa na Internet, a FEPASA não está operando desde 2003, e será reativada apenas após processo licitatório, que terá como “principal ativo” o direito de exploração do transporte ferroviário naquele país¹⁷.

1.5.4 Chile: FCAB Ferrocarril Antofagasta a Bolivia e FERRONOR Ferrocarril del Norte (FCN):

A FCAB é uma companhia inglesa controlada por investidores chilenos, o que a diferencia das ferrovias privadas da região. Seu tráfego principal é o comércio exterior com a Bolívia e os produtos e insumos das indústrias cupríferas de *Chuquicamata*, *Saldívar* e *Mantos Blancos*.

É preciso mencionar que a FCAB **possui contratos de exclusividade** no transporte dos cátodos de *Chuquicamata* e também dos ânodos de *Alto Norte (La Negra)*, transportando o total de suas produções.

A FERRONOR (FCN), por sua vez, foi vendida em 1990 pela Empresa Ferroviária do Estado - EFE para a *Corporación de Fomento de la Producción - CORFO*¹⁸, que a licitou, em 1996, para um consórcio formado por *Rail America* (EUA) e investidores chilenos (Empresa Andrés Pirazzoli y Compañía Ltda. - APCO).

¹⁷ V. <http://www.ferrocarriles.com.py/juridica/index.html>

¹⁸ CORFO é a Agência de Desenvolvimento Econômico do Governo Chileno (www.corfo.ch).

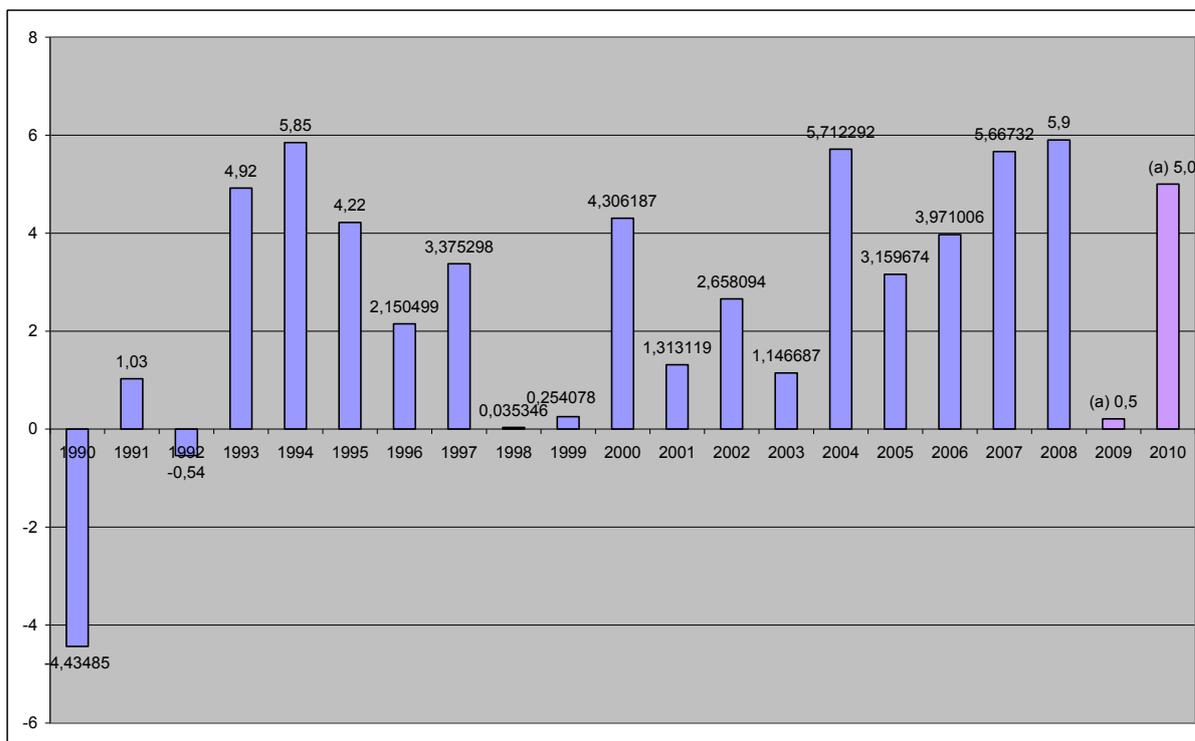
2 Cenários Macroeconômicos e Perspectivas

2.1 PERSPECTIVAS MACROECONÔMICOS E TENDÊNCIAS

2.1.1 Brasil

O ciclo recente de expansão da economia brasileira teve início no final de 2005, sendo que do último trimestre do referido ano e foi marcado por um forte crescimento da demanda interna, com base no bom desempenho, tanto do consumo, quanto dos investimentos. No mesmo período, o país se beneficiou de uma conjuntura externa favorável marcada pela abundância de liquidez internacional e pela crescente demanda mundial por bens de consumo não duráveis e semi-duráveis, o que propiciou uma considerável redução do endividamento externo e a formação de um confortável volume de reservas internacionais. Como consequência desta conjuntura benigna, houve forte redução do risco país, tornando o Brasil um foco de atração do capital estrangeiro e fomentando as captações externas das empresas, além ingressos no mercado de capitais doméstico.

Figura 2.1 // Taxa de Crescimento Real do PIB (%)



Fonte: IMF; 2009 e 2010 são projeções

Conforme se observa no gráfico anterior, o agravamento da crise financeira global em meados do segundo semestre de 2008 interrompeu a trajetória de expansão do PIB brasileiro. Todavia, seus efeitos foram mais breves do que originalmente previsto, e, no segundo trimestre de 2009, os dados do IBGE já mostraram um crescimento em termos anualizados de 7,8% em relação ao trimestre anterior, com ajuste sazonal. As boas condições do mercado interno e a estabilidade monetária suavizaram os efeitos das turbulências externas, juntamente com a política anticíclica impetrada pelo governo, que compreendeu a elevação da liquidez interna da economia e a consequente sustentação do poder de compra dos consumidores.

O novo ciclo de expansão, que se inicia após o arrefecimento da crise financeira global, tem como propulsor o desempenho do mercado interno, sendo que o setor externo, apesar de ainda apresentar uma contribuição positiva para o crescimento do PIB, deve declinar em virtude da trajetória de apreciação cambial e também da recuperação gradual do nível de atividade da economia. Neste sentido, a busca por soluções de longo prazo que atuem como medidas compensatórias à apreciação cambial poderão ser muito relevantes nos próximos anos.

Os investimentos que até 2008 representaram forte impulso ao crescimento econômico devem registrar ritmo mais lento em 2009. O principal fator que justifica o arrefecimento é o nível de utilização da capacidade instalada que se encontra deprimido, ou seja, ainda há ociosidade suficiente no parque industrial brasileiro para que a formação bruta de capital fixo se recupere mais lentamente.

2.1.1.1 PIB - OFERTA

A evolução mais recente do PIB sob a ótica do produto destaca a participação do setor de serviços que contribuiu positivamente com 2,0 pontos percentuais no terceiro trimestre de 2009 em comparação com igual período do ano anterior. Já o setor agropecuário teve contribuição praticamente nula para a retração do PIB no segundo trimestre de 2009.

A indústria por sua vez registrou retração de 7,9% no segundo trimestre de 2009 em comparação com igual período de 2008, contribuindo negativamente em 1,7 ponto percentual para o resultado global do período. O desempenho ruim verificado na indústria desde o início de 2009 pode ser explicado pela queda dos subsetores da indústria de transformação e da construção civil que recuaram 10% e 9,5%, respectivamente em relação ao segundo trimestre de 2008. No entanto, na margem o setor industrial continua apresentando bons resultados, com crescimento de 2,1% em relação ao primeiro trimestre de 2009 de acordo com os dados dessazonalizados.

A retomada pós-crise da atividade industrial está sendo impulsionada pela recuperação do consumo doméstico, refletida na elevação da produção de bens de consumo, influenciando positivamente também a produção de bens intermediários. Este bom desempenho tende, no entanto, a arrefecer em função do menor efeito da redução do IPI sobre o consumo e também da esperada desaceleração para a massa salarial. De fato, a produção industrial está em alta desde o início do ano, com crescimento de 0,8% em setembro em relação ao mês imediatamente anterior de acordo com dados dessazonalizados. Esse movimento está em linha com a evolução positiva dos indicadores mais recentes de demanda interna, impulsionada pelo consumo das famílias que vem compensando o fraco desempenho das exportações. Além disso, o esgotamento de um processo de ajuste de estoques tem possibilitado que a recuperação da demanda se traduza em aumento mais significativo da produção da indústria.

Na comparação com setembro de 2008, a produção industrial ainda registra queda de 7,8% e, no indicador acumulado para os primeiros nove meses de 2009 houve recuo de 11,6% em comparação com igual período de 2008 (ver tabela abaixo). Isso ocorre porque até o momento dentre os componentes da demanda doméstica apenas o consumo tem mostrado expansão significativa. Os investimentos e a demanda externa ainda não mostram desempenho tão positivo.

Tabela 2.8 // Evolução Conjuntural da Indústria Segundo Categorias de Uso - Setembro de 2009

Categorias de Uso	Variação (%)			
	Mês/Mês*	Mensal	Acumulado	
			No Ano	12 meses
Bens de Capital	5,8	-20,5	-22,7	-16,6
Bens Intermediários	0,8	-7,5	-13,5	-12,4
Bens de Consumo	0,2	-4,5	-5,9	-5,8
Duráveis	-1,1	-6,4	-14,5	-15,7
Semiduráveis e não Duráveis	-0,7	-3,9	-2,9	-2,5
Indústria Geral	0,8	-7,8	-11,6	-10,3

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Indústria

(*) Série com ajuste sazonal

Entre as categorias de uso, o setor de bens de capital registrou o maior avanço em setembro, cerca de 5,8% em comparação com o mês de agosto, mas, apesar da expansão na margem, na comparação com iguais períodos de 2008 há forte retração. A produção do setor de bens de capital para construção registrou forte queda de 47,8% em comparação com setembro de 2008, conforme mostram os dados do IBGE resumidos no quadro a seguir.

Tabela 2.2 // Variação da Produção de bens de Capital – setembro de 2009

Segmentos	Variação (%)		
	Mensal (1)	Acumulada	
		No Ano (2)	12 meses (3)
Bens de Capital Para Fins Industriais	-32,4	-32,89	-27,96
Bens de Capital Para Fins Industriais Seriadados	-35,72	-36,83	-31,79
Bens de Capital Para Fins Industriais Não-Seriados	-11,39	-8,08	-3,37
Bens de Capital Agrícolas	-33,28	-36,15	-24,95
Bens de Capital Peças Agrícolas	-23,01	-39,94	-33,88
Bens de Capital para Construção	-47,82	-60,65	-47,93
Bens de Capital para o Setor de Energia Elétrica	-39	-33,81	-23,65
Bens de Capital Equipamentos de Transporte	-18,92	-11,34	-1,65
Bens de Capital de Uso Misto	-7,85	-22,7	-21,42

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Indústria

(1) Base: Igual mês do ano anterior = 100

(2) Base: Igual período do ano anterior = 100

(3) Base: Últimos 12 meses anteriores = 100

A retomada de investimentos já iniciados, bem como a realização de novos projetos, seria responsável pela dinamização da produção de bens de capital, mais especificamente para a produção de vagões de carga e de passageiros. Investimentos de grande porte também seriam responsáveis pelo fomento do subsetor de Outros Equipamentos de Transporte (equipamentos de transporte excluindo-se os veículos automotores) e também o subsetor de Máquinas e Equipamentos que correspondem a 14,3% e 27,1% do índice de Bens de Capital.

Um impulso doméstico aos investimentos e conseqüentemente ao maior consumo interno de bens de capital serviriam para compensar o recuo das exportações do setor. Considerando os valores da produção industrial de bens de capital e das exportações dessa categoria nos anos recentes é possível estimar a participação das vendas externas na produção. Dessa forma, no setor de bens de capital as exportações correspondem a cerca de 35% em 2008. Assim a capacidade ociosa no setor deve se

manter no futuro próximo diante das incertezas elevadas no cenário externo, que prejudicam a retomada do investimento mundial.

Um investimento doméstico capaz de redirecionar a produção de bens de capital que, destinada às exportações, contribui para a redução da capacidade ociosa no setor e, certamente, torna mais positivas as perspectivas para a produção industrial do país no período de 2009-2010.

2.1.1.2 PIB – DEMANDA

O PIB, pela ótica da demanda, é composto pela soma do consumo final, do saldo externo de bens e serviços (ou seja, das exportações menos as importações) e da formação bruta de capital que, por sua vez, se decompõe em formação bruta de capital fixo e variação de estoques. A tabela a seguir apresenta a decomposição destas contas para o passado recente do Brasil, com dados apresentados em dólares constantes de 2000.

Tabela 2.9 // Decomposição do PIB Brasil sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	618.113	644.730	653.196	670.559	678.248	716.991	739.646	769.017	812.600	854.043
Consumo	522.731	538.436	544.712	558.643	556.738	578.350	601.613	626.484	662.180	698.243
Consumo do setor privado (A)	398.901	414.853	417.792	425.758	422.259	438.357	458.960	478.696	509.811	537.341
Consumo do Governo (B)	123.831	123.583	126.920	132.885	134.479	139.993	142.653	147.788	152.369	160.902
Formação Bruta de Capital (A+B)	108.444	117.664	115.316	105.917	105.522	117.290	114.810	127.287	145.230	171.169
Balança de bens e serviços (C - D)	-11.342	-11.370	-6.073	8.308	17.295	20.541	23.225	13.049	41	-22.636
Exportações de bens e serviços (C)	56.982	64.332	70.766	76.002	83.907	96.744	106.515	111.415	118.769	118.056
(-) Importações de bens e serviços (D)	68.324	75.703	76.838	67.694	66.611	76.203	83.290	98.366	118.728	140.692

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	84,57	83,51	83,39	83,31	82,08	80,66	81,34	81,47	81,49	81,76
Consumo do setor privado (A)	64,54	64,35	63,96	63,49	62,26	61,14	62,05	62,25	62,74	62,92
Consumo do Governo (B)	20,03	19,17	19,43	19,82	19,83	19,53	19,29	19,22	18,75	18,84
Formação Bruta de Capital (A+B)	17,54	18,25	17,65	15,80	15,56	16,36	15,52	16,55	17,87	20,04
Balança de bens e serviços (C - D)	-1,83	-1,76	-0,93	1,24	2,55	2,86	3,14	1,70	0,01	-2,65
Exportações de bens e serviços (C)	9,22	9,98	10,83	11,33	12,37	13,49	14,40	14,49	14,62	13,82
(-) Importações de bens e serviços (D)	11,05	11,74	11,76	10,10	9,82	10,63	11,26	12,79	14,61	16,47

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

Nos últimos três anos, o crescimento do PIB pela ótica da demanda foi decorrente do aumento das despesas de consumo final. O aumento nas despesas de consumo das famílias foi impulsionado pelo crescimento da massa salarial e pelo desempenho positivo do saldo das operações de crédito do sistema financeiro. Também apresentaram crescimento a despesa de consumo da administração pública e a formação bruta de capital fixo em função principalmente da redução do custo de importação de bens de capital. De fato, em 2007 a formação bruta de capital fixo registrou a maior variação real desde 2003. O aumento em volume foi de 13,9% no período, frente ao acréscimo de 4,7% no preço. Com isso, a taxa de investimento (formação bruta de capital fixo/ PIB) no período subiu 1 ponto percentual, de 16,4% em 2006 para 17,4% em 2007.

O bom desempenho dos investimentos foi impulsionado por máquinas e equipamentos, que apresentou crescimento superior às demais categorias da formação bruta de capital fixo desde 2004, alcançando a proporção de 54,1% do total. Este segmento obteve em 2007 elevação de 24,9% em valor, resultante de uma variação positiva de 22,0% em volume e 2,4% em preço. Já a construção civil, que abrange de obras de infra estrutura a construções residenciais teve sua participação reduzida de 40,4% em 2006 para

38,3% em 2007. O segmento de construção registrou crescimento real de 5,5% no período.

A taxa de investimento no ano de 2008 foi de 19,0% do PIB, a maior desde o início da série iniciada em 2000. Em volume, a Formação Bruta de Capital Fixo cresceu cerca de duas vezes e meia a mais do que o aumento do PIB (13,8% contra 5,1%, respectivamente).

Tabela 2.10 // Componentes da FBCF – 2006 a 2007

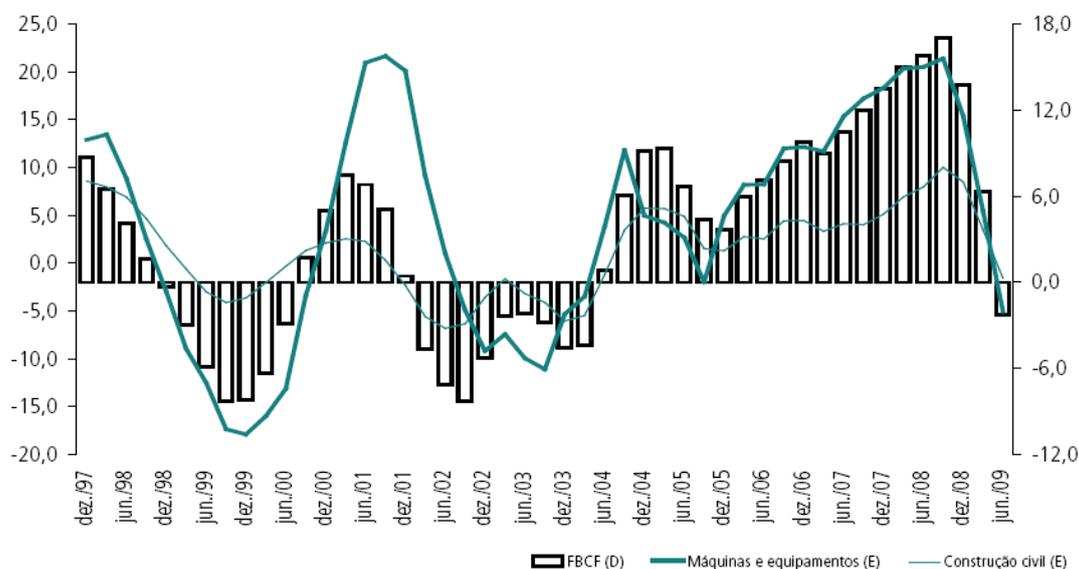
Especificação	2006		2007		2008	
	Valores Correntes (R\$ 1000000)	Variação em Volume Anual (%)	Valores Correntes (R\$ 1000000)	Variação em Volume Anual (%)	Valores Correntes (R\$ 1000000)	Variação em Volume Anual (%)
Formação Bruta de Capital Fixo	398.328	9,8	455.213,00	13,5	548.757,00	13,8
Construção	157.385	4,9	174.239,00	5	206.812,00	8,9
Máquinas e Equipamentos	201.084	14,5	246.043,00	21,3	301.000,00	18,9
Outros	30.859	5,8	34.931,00	5,7	40.945,00	2,0

Fonte: IBGE

A crise mundial impactou negativamente a formação bruta de capital fixo que passou a registrar forte declínio em 2009. No segundo trimestre do ano houve queda de 17% na comparação com o mesmo período de 2008. Com isso, a variação negativa acumulou 15,6% no ano quando comparada com o primeiro semestre de 2008, o que representou o pior resultado da série contabilizada pelo IBGE. O mau desempenho dos investimentos refletiu tanto na acentuada queda do consumo aparente de máquinas e equipamentos, quanto na construção civil. Enquanto o primeiro indicador recuou 23,3% no acumulado do primeiro semestre de 2009 em relação a igual período de 2008, o setor de construção civil recuou 10,3% na mesma base de comparação.

Apesar do desempenho ruim da formação bruta de capital fixo no primeiro semestre de 2009 quando comparado com 2008, a análise da série livre de efeitos sazonais mostra certa estabilidade entre o primeiro e o segundo trimestre de 2009, o que já pode ser interpretado como um sinal de recuperação. De fato, os investimentos compõem item mais volátil dentro dos componentes da absorção interna, sofrendo ajustes mais significativos em períodos de recessão. A crise mundial reverteu as expectativas de demanda por parte dos empresários que cancelaram ou adiaram suas decisões de investimento.

Figura 2.1 // FBCF e seus componentes
(taxa de crescimento real acumulada em 4 trimestres - %)



Fonte e elaboração: IPEA

No futuro próximo, a amenização dos efeitos da crise tanto no plano internacional e a conjuntura doméstica favorável podem vir a acelerar a recuperação dos investimentos. É possível que a conjunção de fatores, como os efeitos positivos da política monetária sobre a demanda interna, o impulso do governo ao setor de construção civil e a melhora nas condições de financiamento externo supere o baixo desempenho dos setores exportadores e seja responsável por um maior dinamismo dos investimentos. Nesse sentido, os analistas revisaram recentemente suas projeções para o resultado da formação bruta de capital fixo, passando de um resultado negativo de cerca de 15% para uma queda de 13% em 2009. Em 2010, a formação de capital fixo voltaria a mostrar resultado positivo de cerca de 7%.

Tabela 2.11 // Variação real anual dos componentes do PIB pela ótica da despesa – 2006 a 2007

Componentes do Produto Interno Bruto pela Ótica da Demanda	Variação real anual (%)	
	2006	2007
Total	4,0	6,1
Despesa de Consumo Final	4,5	5,8
Despesa de Consumo das famílias	5,3	6,3
Despesa de consumo da administração pública	2,6	5,1
Despesa de consumo de instituições sem fins lucrativos	1,7	-2,6
Formação Bruta de Capital Fixo	9,8	13,9
Exportações de bens e serviços	5	6,2
Importações de bens e serviços (-)	18,4	19,9

Fonte: IBGE

No setor externo, a valorização do real frente ao dólar, juntamente com o dinamismo da atividade interna, contribuíram para o crescimento das importações que ficou muito acima do crescimento verificado para as exportações e que, conseqüentemente, tem representado uma contribuição negativa do saldo externo de comercialização de bens e serviços para o PIB. Em 2007, em termos reais, as importações de bens e serviços registram elevação de 19,9%, enquanto as exportações avançaram 6,2%, gerando uma contribuição negativa do setor de comércio exterior para o PIB de cerca de 1,5%.

Em 2008, o saldo comercial fechou com resultado de US\$ 24,7 bilhões, o que representou uma acentuada queda em relação a 2007 quando o resultado positivo foi de US\$ 40 bilhões como se pode observar na tabela abaixo. A corrente de comércio, entretanto, continua em acentuada expansão de cerca de 32% entre 2007 e 2008.

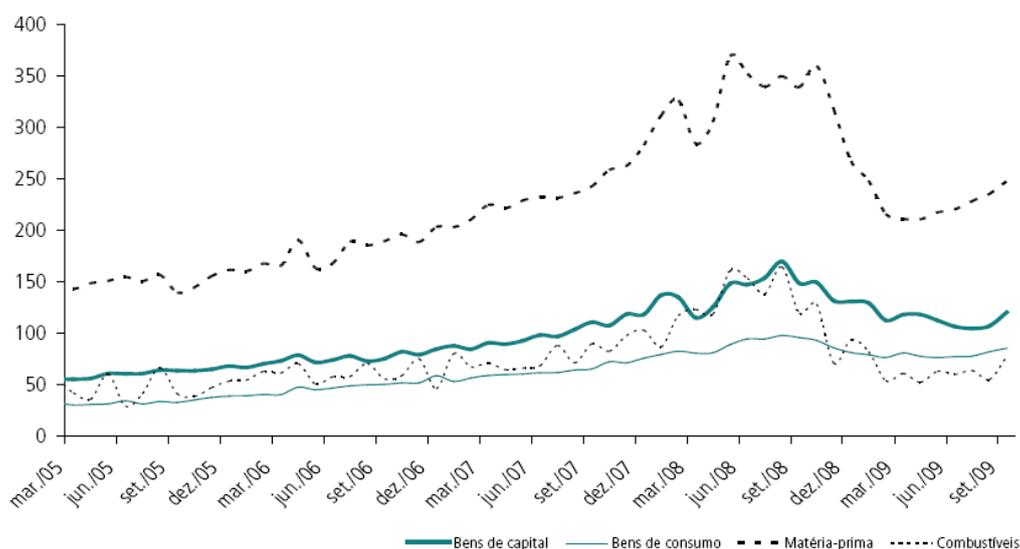
Tabela 2.12 // Balança Comercial Brasileira – US\$ milhões

	2008	2007	$\Delta\%$ 2008/07
Exportação <i>Exportaciones / Exports</i>	197.942	160.649	23,2
Importação <i>Importaciones / Imports</i>	173.197	120.617	43,6
Saldo <i>Saldo / Surplus</i>	24.745	40.032	-38,2
Corrente de Comércio <i>Flujo Comercial / Trade Flow</i>	371.139	281.266	32,0

Fonte: SECEX/MDIC

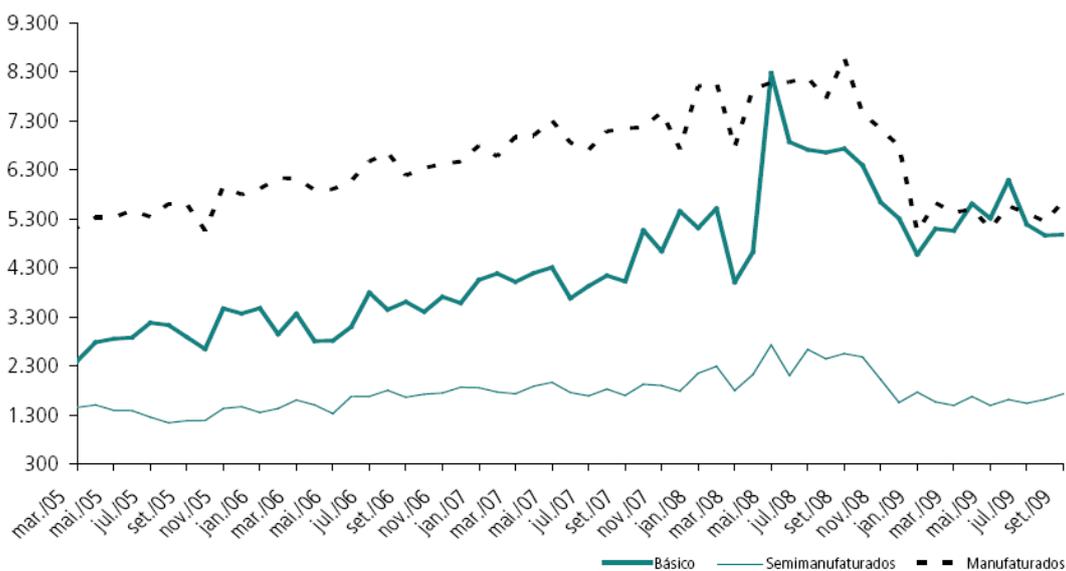
Mais recentemente, as séries dessazonalizadas mostram claramente a tendência crescente das importações diante da perda de fôlego das vendas externas, conforme demonstrado na tabela acima.

Figura 2.2 // Importações por categoria de uso (série com ajuste sazonal, média diária em US\$ milhões)



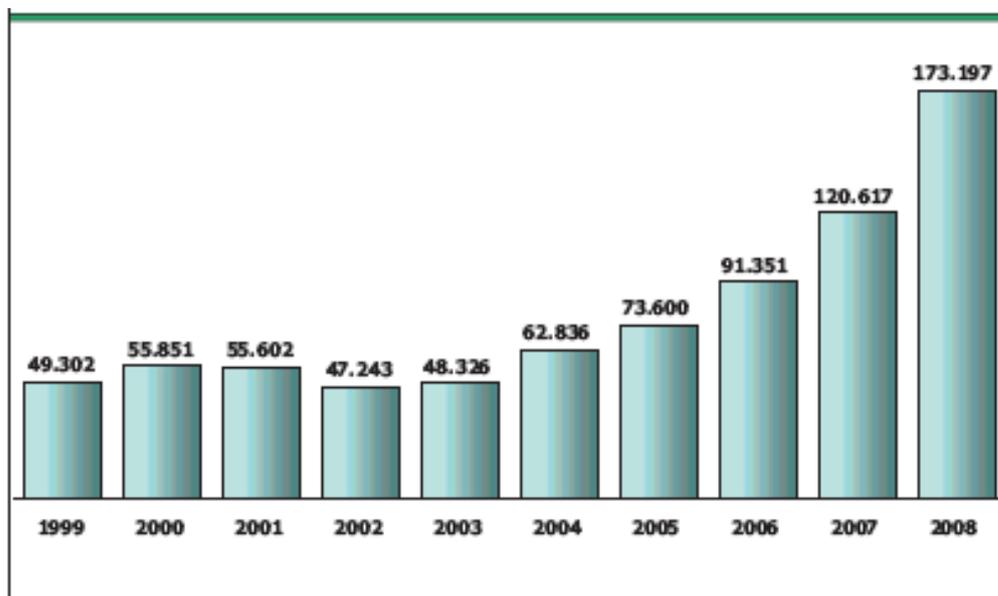
Fonte: SECEX, Elaboração: IPEA

Figura 2.3 // Exportações por classe de produto (série dessazonalizada – US\$ milhões)



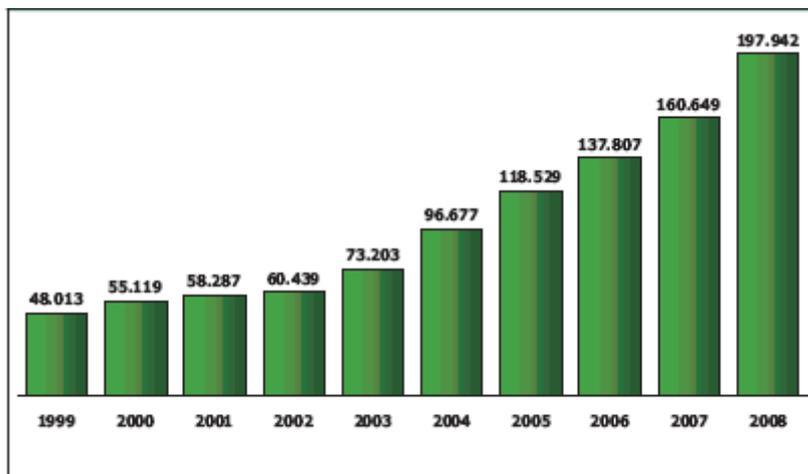
Fonte: SECEX, Elaboração: IPEA

Figura 2.4 // Evolução das importações – US\$ milhões



Fonte: SECEX/MDIC

Figura 2.5 // Evolução das exportações – US\$ milhões



Fonte: SECEX/MDIC

Cabe avaliar com grande detalhe a decomposição da pauta de importações e exportações do Brasil, face à importância deste item para a avaliação do Corredor Bioceânico. Este item será objeto das análises específicas da próxima seção do presente relatório, cabendo nesta seção apenas uma apresentação inicial.

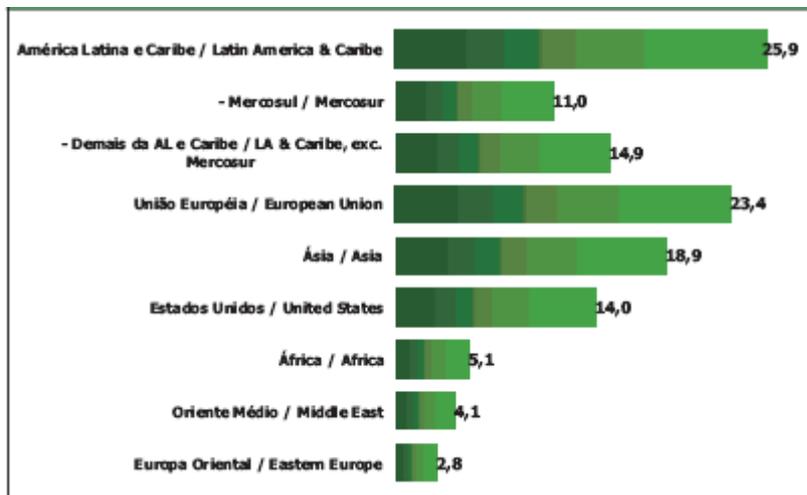
Na tabela 2. 7 a seguir são apresentados os principais produtos exportados, de acordo com a categoria de valor.

Tabela 2.13 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões

	Valor	% 2008/2007	Participação nas exportações (%)	Participação no PIB (%)
Material de transporte	27.026	13,2	13,7	1,36
Petróleo e combustíveis	23.047	43,7	11,6	1,16
Produtos metalúrgicos	19.427	20,7	9,8	0,97
Minérios	18.727	55,7	9,5	0,94
Complexo de Soja	17.986	58,0	9,1	0,90
Carnes	14.283	28,7	7,2	0,72
Químicos	12.225	12,0	6,2	0,61
Máquinas e Equipamentos	9.671	10,9	4,9	0,49
Açúcar e Álcool	7.873	19,7	4,0	0,39
Equipamentos Elétricos	6.500	13,8	3,3	0,33
Papel e Celulose	5.834	23,5	3,0	0,29
Café	4.733	22,7	2,4	0,24

Fonte: SECEX/MDIC

Figura 2.6 // Principais Mercados de Destino das Exportações – 2008 (Participação %)



Fonte: SECEX/MDIC

Tabela 2.14 // Principais Produtos Importados – 2008 – US\$ milhões

	Valor	% 2008/2007	Participação nas importações (%)	Participação no PIB (%)
Combustíveis e Lubrificantes	31.464	56,6	18,2	1,58
Produtos Químicos e Farmacêuticos	21.185	35,17	12,2	1,06
Produtos minerais	15.447	32,8	8,9	0,77
Produtos intermediários - partes e peças	11.132	25,9	6,4	0,56
Equipamentos de Transporte	11.679	37,8	6,7	0,59
Matéria Prima Agrícola	10.955	98,1	6,3	0,55
Maquinaria Industrial	10.992	49,4	6,3	0,55
Máquinas e aparelhos - informática e científicos	7.085	28,7	4,1	0,36
Produtos agropecuários não alimentícios	5.471	34,2	3,2	0,27
Peças para bens de capital	5.420	29,4	3,1	0,27
Veículos	5.343	71,1	3,1	0,27

Fonte: SECEX/MDIC

A tabela 2.9 abaixo apresenta a evolução dos principais pares comerciais brasileiros por categoria de exportação, onde se observa como principal fenômeno da presente década o crescimento da participação chinesa na pauta de exportação de produtos primários.

Tabela 2.15 // Evolução dos principais pares comerciais brasileiros - Exportação

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	58.287	13.170	12.249	6.374	2.536	284	14.398	15.516	2.672	1.990	1.902
Primários	25.968	2.295	1.967	1.156	297	27	3.405	10.106	1.543	1.660	1.376
Manufaturados	31.133	10.851	10.260	5.209	2.234	256	10.953	5.345	1.126	324	525
2002 Total	60.439	11.264	9.891	3.319	2.688	419	15.559	15.639	3.580	2.103	2.521
Primários	27.882	2.136	1.575	726	314	39	3.596	10.383	1.834	1.662	1.888
Manufaturados	31.333	9.106	8.296	2.583	2.369	379	11.912	5.120	1.709	433	619
2003 Total	73.203	14.711	12.959	5.684	2.571	561	16.937	18.853	4.370	2.316	4.533
Primários	34.681	2.715	2.005	896	400	83	4.898	12.585	2.315	1.911	2.997
Manufaturados	37.290	11.981	10.939	4.783	2.165	478	12.015	6.238	2.053	402	1.535
2004 Total	96.677	22.374	19.766	8.935	4.185	886	20.403	24.721	5.582	2.774	5.442
Primários	44.456	4.040	2.897	1.170	664	195	5.555	15.263	3.195	2.299	4.248
Manufaturados	50.748	18.318	16.854	7.761	3.514	690	14.824	9.421	2.385	472	1.191
2005 Total	118.529	29.754	25.498	11.746	5.808	1.177	22.810	27.099	7.014	3.483	6.835
Primários	54.581	6.072	3.551	1.571	790	312	6.015	17.014	3.843	2.924	5.407
Manufaturados	61.766	23.660	21.929	10.168	5.010	865	16.766	10.038	3.168	555	1.425
2006 Total	137.806	35.699	31.495	13.986	8.794	1.171	24.774	31.123	7.401	3.895	8.402
Primários	66.760	7.623	5.436	2.221	1.436	197	7.755	19.454	4.836	3.271	7.070
Manufaturados	68.431	28.055	26.044	11.759	7.351	973	16.988	11.618	2.563	620	1.328
2007 Total	160.649	40.818	36.426	17.354	10.224	1.100	25.336	40.492	8.999	4.321	10.749
Primários	81.392	9.012	6.775	2.788	1.901	165	9.362	25.779	5.535	3.598	9.140
Manufaturados	74.972	31.250	29.127	14.271	8.207	925	15.580	14.436	3.416	717	1.555

Fonte: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

No tocante às importações, novamente observa-se a crescente importância da China no comércio bilateral com o Brasil.

Tabela 2.16 // Evolução dos principais pares comerciais brasileiros - Importação

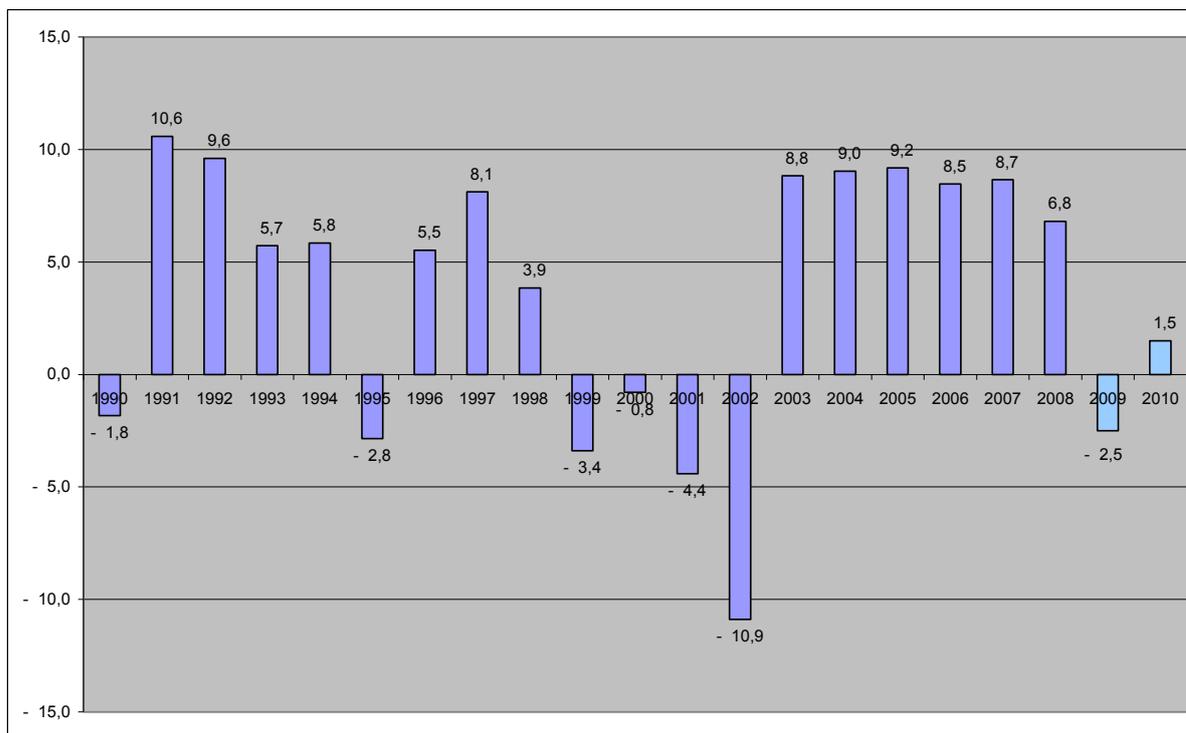
	Total	América Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Europeia	Ásia	Japão	China
2001 Total	55.602	10.174	10.088	7.098	1.440	38	13.051	15.452	4.179	3.064	1.328
Primários	13.256	5.254	5.238	3.416	1.184	1	1.021	1.262	518	65	165
Manufaturados	42.346	4.920	4.849	3.681	256	37	12.030	14.190	3.661	2.998	1.163
2002 Total	47.243	8.367	8.280	5.667	1.370	34	10.440	13.504	3.656	2.348	1.554
Primários	12.177	4.717	4.702	3.064	1.155	1	960	1.224	536	67	275
Manufaturados	35.065	3.650	3.578	2.602	215	33	9.480	12.280	3.120	2.280	1.279
2003 Total	48.326	8.436	8.329	5.804	1.148	50	9.732	13.062	3.970	2.521	2.148
Primários	13.270	4.927	4.922	3.294	977	1	945	1.235	618	68	362
Manufaturados	35.055	3.510	3.407	2.510	171	49	8.787	11.827	3.352	2.453	1.786
2004 Total	62.836	10.352	10.146	6.511	1.488	79	11.539	15.999	5.409	2.869	3.710
Primários	18.019	5.841	5.789	3.308	1.283	2	1.151	1.222	808	111	433
Manufaturados	44.817	4.511	4.358	3.203	205	78	10.388	14.777	4.601	2.757	3.278
2005 Total	73.600	11.932	11.701	7.138	1.934	98	12.855	18.244	7.407	3.405	5.355
Primários	20.650	6.377	6.356	3.189	1.710	3	1.599	1.424	1.138	146	300
Manufaturados	52.950	5.555	5.345	3.949	224	94	11.256	16.820	6.269	3.259	5.055
2006 Total	91.343	16.671	16.376	9.046	3.106	129	14.856	20.211	10.104	3.840	7.989
Primários	27.217	9.522	9.470	4.134	2.823	12	1.896	1.783	1.504	156	301
Manufaturados	64.126	7.149	6.906	4.911	283	117	12.960	18.428	8.600	3.684	7.688
2007 Total	120.621	21.038	20.658	11.707	3.400	176	18.890	26.743	11.804	4.610	12.618
Primários	35.426	11.609	11.514	5.339	3.047	23	2.712	2.484	1.706	98	484
Manufaturados	77.122	8.989	8.832	6.272	351	26	15.419	23.487	6.857	4.104	9.878

Fonte: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), A66

2.1.2 Argentina

A economia argentina registrou desempenho notável entre 2003 e 2008, permitindo a união de crescimento econômico com políticas sociais de inclusão que tiveram como resultado a redução da pobreza e da taxa de desemprego a níveis anteriores à forte crise que atingiu o país entre 2001 e 2002. Em 2007, o PIB registrou crescimento acima de 8% ao ano pelo quinto ano consecutivo desde a crise financeira de 2001. Já em 2008, o crescimento do PIB foi menor, 6,8% no ano, mas os investimentos no período destacaram-se positivamente, fazendo com que a taxa de formação bruta de capital registrasse elevação de 20,8% em comparação com o ano anterior, atingindo cerca de 25% do PIB.

Figura 2.7 // Taxa de Crescimento Real do PIB (%)



Fonte: IMF; 2009 e 2010 são projeções

O bom desempenho da economia foi lastreado na forte demanda doméstica, com destaque para a elevada taxa de expansão dos investimentos, a melhora nos indicadores fiscais e nos termos de troca favoráveis. A economia também se beneficiou da redução da dívida pública que se seguiu ao processo de reestruturação do endividamento soberano a partir de 2005. Os superávits gêmeos (fiscal e externo) permitiram que o país acumulasse reservas suficientes (cerca de US\$ 47,5 bilhões) para fazer frente ao serviço da dívida.

Tabela 2.17 // Decomposição do PIB Argentino sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	286.607	284.346	271.809	242.198	263.600	287.402	313.783	340.348	369.799	394.792
Consumo	237.422	236.337	224.208	195.585	209.119	226.478	245.622	263.690	286.739	305.657
Consumo do setor privado (A)	198.453	197.143	185.825	159.151	172.152	188.506	205.327	221.282	241.125	256.898
Consumo do Governo (B)	38.969	39.195	38.383	36.435	36.967	37.972	40.295	42.408	45.615	48.760
Formação Bruta de Capital (A+B)	51.782	49.811	43.867	27.375	38.377	49.742	57.293	67.510	77.517	89.419
Balança de bens e serviços (C - D)	-2.668	-1.802	3.614	18.708	15.385	10.436	10.045	8.160	4.614	-1.196
Exportações de bens e serviços (C)	30.138	30.952	31.801	32.785	34.749	37.569	42.643	45.770	49.931	50.509
(-) Importações de bens e serviços (D)	32.806	32.755	28.186	14.076	19.364	27.134	32.598	37.610	45.317	51.704
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	82,84	83,12	82,49	80,75	79,33	78,80	78,28	77,48	77,54	77,42
Consumo do setor privado (A)	69,24	69,33	68,37	65,71	65,31	65,59	65,44	65,02	65,20	65,07
Consumo do Governo (B)	13,60	13,78	14,12	15,04	14,02	13,21	12,84	12,46	12,33	12,35
Formação Bruta de Capital (A+B)	18,07	17,52	16,14	11,30	14,56	17,31	18,26	19,84	20,96	22,65
Balança de bens e serviços (C - D)	-0,93	-0,63	1,33	7,72	5,84	3,63	3,20	2,40	1,25	-0,30
Exportações de bens e serviços (C)	10,52	10,89	11,70	13,54	13,18	13,07	13,59	13,45	13,50	12,79
(-) Importações de bens e serviços (D)	11,45	11,52	10,37	5,81	7,35	9,44	10,39	11,05	12,25	13,10

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

O modelo de política econômica escolhido pelo governo argentino possui três pilares: i) manutenção de uma taxa de câmbio competitiva; ii) prudência fiscal; e iii) políticas de fomento da renda interna. Esta estratégia foi muito bem sucedida, com redução dos índices de pobreza de 58% em 2003 para 23,4% em 2007 e do índice de desemprego de 21,5% em 2003, para 8,3% em 2007.

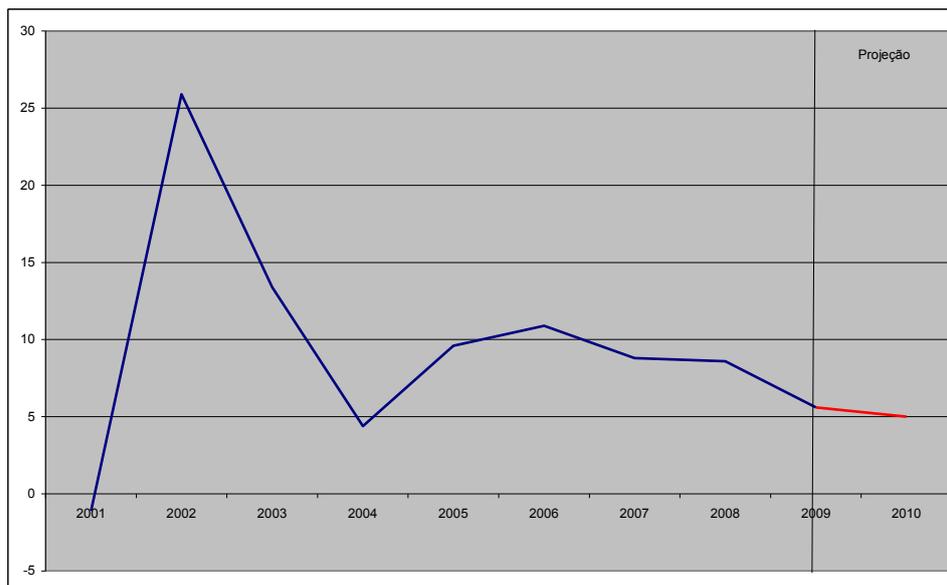
A partir de meados de 2008, entretanto, o crescimento econômico sofreu uma desaceleração, em função basicamente dos impactos da crise internacional e também de inúmeros fatores internos. A crise econômica que assolou as economias desenvolvidas a partir de meados do segundo semestre de 2008 teve impactos sobre a demanda de produtos argentinos e, no plano interno, a oferta de produtos agropecuários foi adversamente afetada pelos desentendimentos entre governo e fazendeiros.

A queda dos preços das *commodities* combinada com a valorização do peso frente as moedas dos principais parceiros comerciais argentinos tem prejudicado as perspectivas para a economia por meio da deterioração das contas externas e fiscais. Além disso, a crise mundial propiciou uma escalada da regulação governamental sobre vários setores da economia, além da ênfase em políticas sociais de manutenção da renda e de criação de empregos.

Nos primeiros meses de 2009 o setor industrial e de construção civil mostravam sinais de deterioração, enquanto a agricultura ainda não se recuperara totalmente da crise interna no setor. Desta forma, houve retração do PIB argentino no segundo trimestre de 2009 em 0,8% em comparação com igual período de 2008. Para o ano a perspectiva é de expansão modesta da economia, da ordem de 1,5% em 2009.

A desaceleração dos indicadores de atividade econômica foi benéfica para a trajetória dos preços domésticos. A inflação ao consumidor manteve-se elevada no primeiro semestre de 2008 em função da demanda interna aquecida e da elevação dos preços internacionais, mas ao final do período esta tendência foi revertida como mostra o gráfico abaixo.

Figura 2.8 // Evolução do Índice de Preços ao Consumidor (% anual)



Fonte: IMF

No setor externo, houve superávit em conta corrente em 2008 da ordem de US\$ 7,034 bilhões, resultado um pouco abaixo do verificado em 2007 quando o superávit foi de US\$ 7,4 bilhões. Em 2008, o elevado saldo da balança comercial foi mais que suficiente para cobrir as saídas de recursos representadas pelo pagamento de juros (US\$ 1,5 bilhão) e envio de lucros e dividendos (US\$ 5,9 bilhões). Houve elevação nos valores, tanto das importações, quanto das exportações de bens, gerando um superávit comercial da ordem de US\$ 15,4 bilhões em 2008. Para 2009, a expectativa para o resultado em conta corrente é de US\$ 16 bilhões, ou 4,4% do PIB.

Em 2008 o valor dos bens exportados registrou alta de 25% em relação ao ano anterior atingindo cerca de US\$ 70 bilhões. Dado que os volumes exportados mostraram pouca variação, a elevação do valor das exportações pode ser explicado pela melhora significativa dos termos de troca. Somente no setor de produtos manufaturados houve aumento mais relevante de *quantum* exportado (cerca de 17%). O valor das exportações de combustíveis mais que dobrou entre 2007 e 2008, mas este resultado foi atribuído ao efeito preço uma vez que o volume exportado destes produtos registrou queda de 9%. No setor agrícola, os cereais e oleaginosas registram forte elevação no valor das exportações (46%), enquanto no setor de manufaturas os destaques positivos ficaram por conta dos produtos químicos com crescimento de 48% em relação a 2007. No que diz respeito às importações, os valores das compras de bens do exterior registraram alta significativa de 28% em 2008 em resposta a expansão da demanda

doméstica no início do período. Houve variações consideráveis, tanto nos preços dos produtos importados (+11%), quanto no volume de bens (+16%). Refletindo o efeito das elevações de preços no mercado internacional, o valor da importação de combustíveis mostrou forte elevação (52%). A importação de bens de capital e de bens de consumo registrou elevação tanto de preço quanto de volume da ordem de 20% em relação a 2007. Em meados de 2009, no entanto, os volumes de bens importados começaram a registrar declínio, sendo que a queda mais acentuada ocorreu no setor de bens de capital (-43%).

Tabela 2.18 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões

	Valor (US\$ bilhões)	% das exportações totais	% do PIB
Combustíveis e energia	7,905	11,20	2,06
Azeites e óleos	7,098	10,06	1,85
Cereiais	6,817	9,66	1,78
Material de Transporte	6,577	9,32	1,71
Sementes e oleaginosas	4,926	6,98	1,28
Produtos químicos	4,347	6,16	1,13
Manufaturas metálicas	3,472	4,92	0,90
Materiais elétricos	2,441	3,46	0,64
Carnes	2,214	3,14	0,58
Frutas	1,790	2,54	0,47
Plásticos	1,486	2,11	0,39
Cobre	1,208	1,71	0,31
Frutas processadas	1,105	1,57	0,29
Artigos de couro	0,943	1,34	0,25
Pescados	0,830	1,18	0,22
Produtos lácteos	0,819	1,16	0,21
Pedras e metais preciosos	0,796	1,13	0,21
Bebidas e vinagres	0,8	1,07	0,20

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

Tabela 2.19 // Destino das Exportações – 2008 – US\$ milhões

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	26.610	12.300	12.016	7.448	1.183	138	2.900	4.697	1.372	364	1.123
Primários	17.642	6.590	6.439	3.413	633	52	1.707	3.879	1.085	342	936
Manufaturas	8.648	5.710	5.577	4.035	550	86	1.193	818	287	22	186
2002 Total	25.709	10.849	10.607	5.710	1.244	96	2.957	5.309	1.401	408	1.092
Primários	17.622	5.990	5.842	2.894	623	45	1.844	4.468	1.124	388	830
Manufaturas	7.831	4.859	4.765	2.816	621	52	1.114	841	277	20	262
2003 Total	29.939	11.473	11.153	5.640	1.158	146	3.134	6.081	1.755	344	2.478
Primários	21.258	6.708	6.519	3.036	672	75	2.048	5.073	1.496	320	2.180
Manufaturas	7.982	4.764	4.634	2.603	486	71	1.086	1.007	259	24	298
2004 Total	34.576	13.742	13.215	6.577	1.685	249	3.708	6.317	1.753	405	2.630
Primários	24.109	7.382	7.028	3.050	949	141	2.464	5.307	1.424	364	2.379
Manufaturas	9.846	6.360	6.187	3.526	736	108	1.244	1.010	329	41	252
2005 Total	40.106	16.206	15.564	7.699	2.114	336	4.570	6.878	2.158	285	3.154
Primários	27.191	8.157	7.810	3.191	1.061	145	3.266	5.656	1.713	255	2.894
Manufaturas	12.286	8.050	7.754	4.508	1.053	191	1.305	1.222	445	29	261
2006 Total	46.546	19.604	18.754	9.962	2.772	509	4.119	8.123	2.297	398	3.476
Primários	30.970	9.562	9.139	4.276	1.344	234	2.725	6.925	1.898	379	3.183
Manufaturas	14.788	10.042	9.615	5.686	1.428	275	1.394	1.198	399	19	293
2007 Total	55.780	22.567	21.698	12.470	3.518	467	4.344	9.838	2.986	666	5.167
Primários	37.593	10.448	9.977	5.263	1.613	232	2.994	8.223	2.519	619	4.877
Manufaturas	17.266	12.119	11.721	7.206	1.905	235	1.351	1.614	467	48	290

Fonte: CEPAL, Estatísticas e Indicadores Econômicos A66

Tabela 2.20 // Principais Produtos Importados – 2008 – US\$ milhões

	Valor (US\$ bilhões)	% das importações totais	% do PIB
Bens de capital	12,93	22,52	3,37
Bens intermediários	20,48	35,68	5,33
Combustíveis e lubrificantes	4,32	7,52	1,12
Peças para bens de capital	9,64	16,79	2,51
Bens de consumo	6,06	10,56	1,58
Veículos automotores	3,88	6,75	1,01
Outros	0,11	0,18	0,03

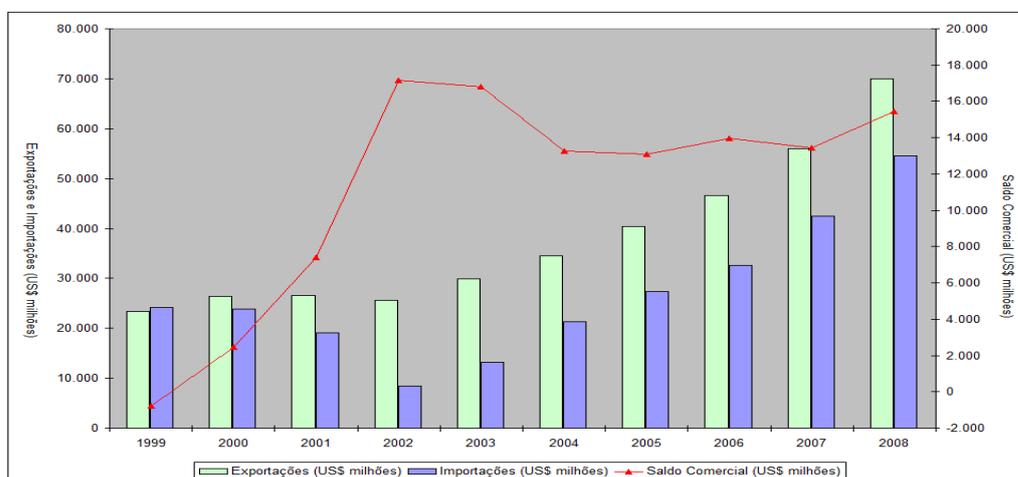
Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

Tabela 2.21 // Origem das Importações – 2008 – US\$ milhões

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	20.321	7.108	7.090	5.910	234	8	3.781	4.719	1.249	767	1.066
Primários	2.815	1.781	1.772	1.356	160	1	230	284	89	5	14
Manufaturas	17.456	5.327	5.318	4.554	74	7	3.551	4.435	1.160	762	1.052
2002 Total	8.990	3.317	3.309	2.896	77	3	1.804	2.110	336	314	330
Primários	1.461	984	982	857	50	0	134	139	78	3	13
Manufaturas	7.467	2.333	2.326	2.039	27	2	1.671	1.971	258	311	317
2003 Total	13.851	5.804	5.796	5.158	108	6	2.264	2.814	695	396	721
Primários	1.908	1.279	1.277	1.077	72	0	160	139	112	3	23
Manufaturas	11.848	4.525	4.519	4.080	37	6	2.104	2.674	583	393	698
2004 Total	22.445	9.665	9.641	8.170	308	17	3.430	4.266	1.061	612	1.401
Primários	2.788	1.783	1.781	1.343	249	0	199	219	152	3	52
Manufaturas	19.411	7.883	7.860	6.826	58	17	3.230	4.047	909	609	1.349
2005 Total	28.689	13.582	13.559	11.639	508	3	4.532	5.475	1.640	557	1.529
Primários	3.665	2.474	2.472	1.816	378	0	338	300	223	4	57
Manufaturas	24.774	11.107	11.087	9.823	130	3	4.195	5.175	1.418	553	1.471
2006 Total	34.154	14.975	14.946	12.707	527	23	4.292	5.849	1.894	933	3.122
Primários	4.334	2.671	2.670	1.943	432	1	355	350	252	3	43
Manufaturas	29.571	12.304	12.277	10.763	95	22	3.937	5.499	1.642	929	3.078
2007 Total	44.707	18.875	18.794	16.184	562	24	5.342	7.444	2.236	1.200	5.093
Primários	6.367	3.806	3.771	3.004	431	3	540	591	281	6	82
Manufaturas	38.074	15.069	15.023	13.180	130	21	4.802	6.853	1.955	1.195	5.011

Fonte: CEPAL, Estatísticas e Indicadores Econômicos A66

Figura 2.9 // Evolução do Saldo e Quantum de Comércio



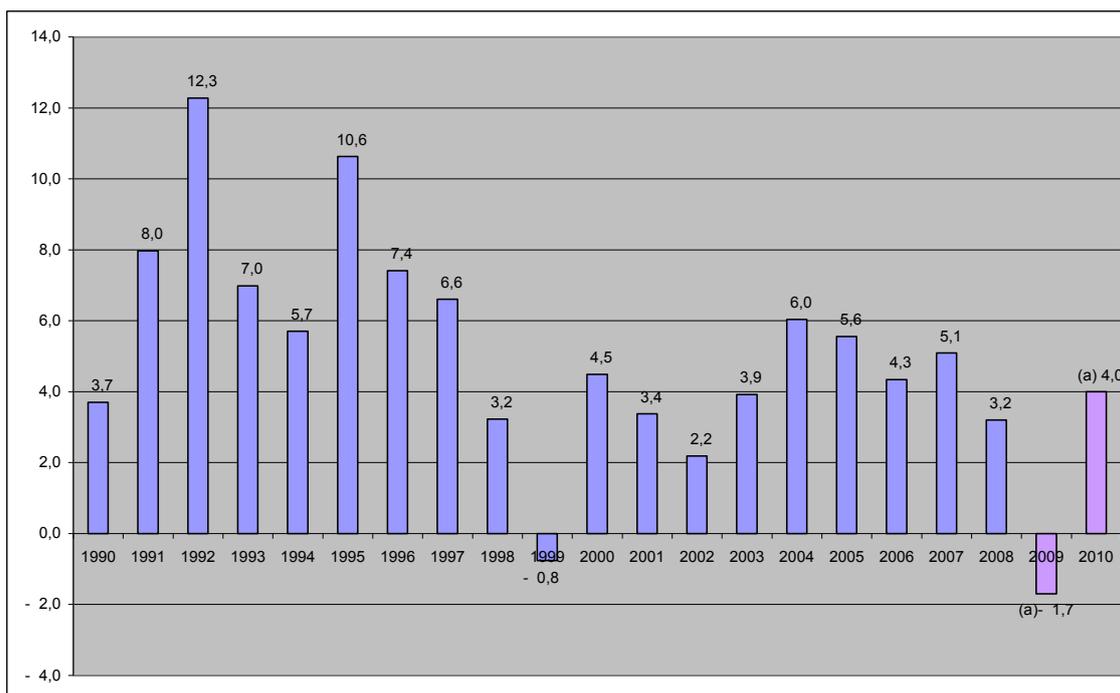
Fonte: CEPAL, Estatísticas e Indicadores Econômicos A66

2.1.3 Chile

Diferentemente dos demais países da América Andina, a economia chilena possui um histórico de sólida estabilidade monetária, com destaque para o regime de câmbio flexível. Apesar do sólido modelo de política macroeconômica seguido nos últimos anos,

a economia chilena vem mostrando sinais de estagnação, com crescimento abaixo da média dos países da região, juntamente com uma tendência de elevação dos índices inflacionários. Em 2008, a economia chilena registrou expansão de 3,2% enquanto para 2009 as expectativas apontam uma retração do PIB da ordem de 1,7% de acordo com projeções do World Economic Outlook.

Figura 2.10 Taxa de Variação Real do PIB (%)



(a) Projeções: IMF

Fonte: Banco Central de Chile e IMF

O elevado grau de abertura comercial da economia chilena a coloca em posição bastante vulnerável às crises internacionais. O preço do cobre, seu principal produto de exportação registrou queda acentuada desde meados de 2008, causando impacto negativo sobre os resultados comerciais do país. Em fevereiro deste ano, o governo chileno, em uma tentativa de estimular a atividade econômica, lançou uma série de medidas fiscais que devem elevar os gastos do governo em 14,5% em comparação com 2008.

Tabela 2.22 // Decomposição do PIB Chileno sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	72.252	75.495	78.044	79.749	82.873	87.879	92.765	97.023	101.564	104.776
Consumo	56.281	58.288	59.962	61.445	63.867	68.361	73.248	78.359	83.913	87.474
Consumo do setor privado (A)	47.425	49.171	50.577	51.771	53.958	57.851	62.118	66.517	71.128	74.174
Consumo do Governo (B)	8.856	9.117	9.385	9.674	9.909	10.509	11.130	11.842	12.785	13.300
Formação Bruta de Capital (A+B)	13.806	15.921	15.912	16.288	17.653	19.203	23.287	24.896	27.259	31.758
Balança de bens e serviços (C - D)	2.297	1.401	2.206	2.091	1.446	303	-3.665	-5.852	-9.225	-14.009
Exportações de bens e serviços (C)	22.636	23.785	25.505	25.914	27.589	31.258	32.608	34.269	36.879	38.039
(-) Importações de bens e serviços (D)	20.339	22.384	23.299	23.823	26.143	30.956	36.272	40.121	46.105	52.048
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	77,90	77,21	76,83	77,05	77,07	77,79	78,96	80,76	82,62	83,49
Consumo do setor privado (A)	65,64	65,13	64,81	64,92	65,11	65,83	66,96	68,56	70,03	70,79
Consumo do Governo (B)	12,26	12,08	12,03	12,13	11,96	11,96	12,00	12,21	12,59	12,69
Formação Bruta de Capital (A+B)	19,11	21,09	20,39	20,42	21,30	21,85	25,10	25,66	26,84	30,31
Balança de bens e serviços (C - D)	3,18	1,86	2,83	2,62	1,75	0,34	-3,95	-6,03	-9,08	-13,37
Exportações de bens e serviços (C)	31,33	31,51	32,68	32,49	33,29	35,57	35,15	35,32	36,31	36,30
(-) Importações de bens e serviços (D)	28,15	29,65	29,85	29,87	31,55	35,23	39,10	41,35	45,39	49,68

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

O pacote lançado no quarto trimestre de 2008, a fim de amenizar os efeitos da crise global, incluiu também ajuda financeira de cerca de US\$ 1 bilhão à Codelco, empresa estatal responsável pela extração e beneficiamento do cobre visando evitar a paralisação de investimentos. O setor de construção civil recebeu especial atenção do

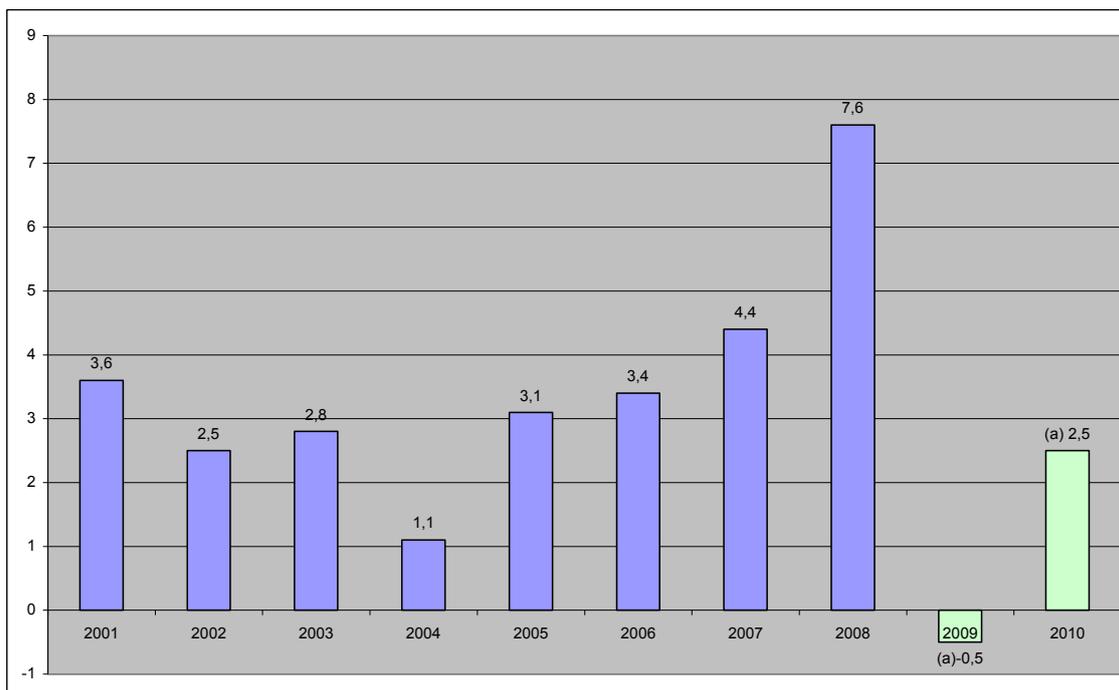
governo, com aporte de recursos construção de casas populares e programas de criação de empregos.

A expectativa do governo é de que o déficit fiscal consolidado chegue a 4% do PIB em 2009, o que representa uma piora significativa frente ao superávit de 5% do PIB atingido em 2008. Este recuo pode ser explicado em grande parte pela queda da arrecadação fiscal, em especial do imposto de renda e do VAT diante da retração da atividade econômica e do declínio das receitas obtidas com a comercialização do cobre. No entanto, a deterioração da situação fiscal está longe de ser preocupante. Além dos superávits fiscais acumulados em anos anteriores, o governo tem à disposição os recursos acumulados em um fundo soberano, formado nos períodos de alta do preço do cobre e que somam cerca de US\$ 25 bilhões. As reservas internacionais somam cerca de US\$ 26 bilhões e representam uma força adicional à capacidade do governo de implementar políticas anticíclicas.

Na esfera de política monetária, o objetivo do governo é promover um recuo dos índices de preços e voltar a perseguir a meta de inflação entre 2 e 4% ao ano. Em 2008, os preços domésticos avançaram em função basicamente de choques de oferta no setor de alimentos e da alta de preços de combustíveis. Em meados de 2008, a taxa de inflação chegou a atingir cerca de 10% em termos anualizados, fechando o período com uma variação positiva de 7,6% ao ano. O repique inflacionário forçou o banco central chileno a promover uma elevação da taxa de juros básica da economia que atingiu 8,25% ao ano em finais de 2008.

O avanço da crise internacional ao final de 2008 e a conseqüente retração dos preços das commodities promoveram a desaceleração dos indicadores de preços domésticos, colocando o banco central chileno em uma posição mais confortável para realizar cortes na taxa de juros. De fato, entre dezembro de 2008 e julho de 2009 a taxa de juros básica da economia chilena registrou recuo de 750 pontos base, atingindo a baixa histórica de 0,75% ao ano.

Figura 2.11 // Índice de Preços ao Consumidor do Chile – Variação anual (%)



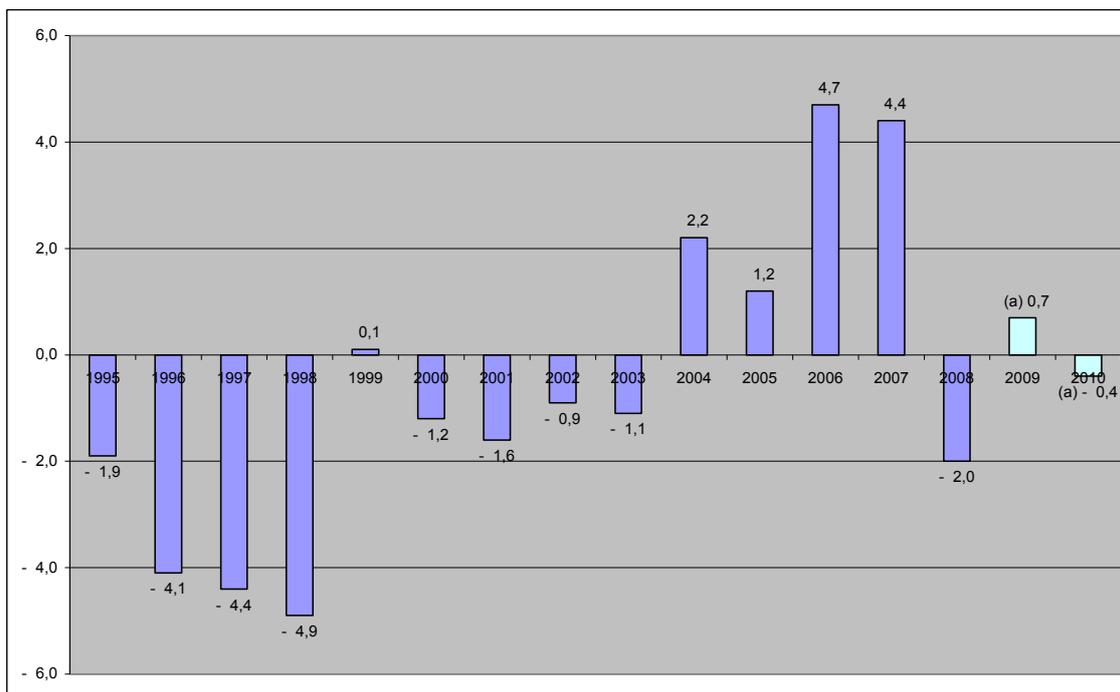
Projeções: IMF

Fonte: Banco Central de Chile e IMF

No que diz respeito ao setor externo, o país registrou um déficit em conta corrente em 2008 da ordem de 2% do PIB ou US\$ 3,4 bilhões, após quatro anos seguidos de superávits. Este resultado refletiu a elevação dos gastos com importação de combustíveis e alimentos, enquanto as exportações de minérios e manufaturados registravam desaceleração. As incertezas geradas pela escalada da crise internacional explicam a redução da demanda externa por cobre, molibdênio, dentre outros produtos que são destaque na pauta de exportações chilenas, além da escassez do financiamento ao comércio internacional.

De fato, os volumes e preços das importações chilenas (especialmente nos setores de máquinas e equipamentos e bens intermediários) registram retração mais severa que o volume e preços das exportações, causando uma recuperação do resultado em conta corrente que já no primeiro trimestre de 2009 registrou superávit de 1,8% do PIB. As projeções indicam um superávit em conta corrente de 0,7% do PIB em 2009 seguido de um déficit da ordem de 0,4% do PIB em 2010.

Figura 2.12 // Resultado em Conta Corrente - % do PIB



(a) Projeções: IMF

Fonte: Banco Central de Chile e IMF

Tabela 2.23 // Valor das Exportações FOB – US\$ milhões

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 a/
Total	17.162	19.210	18.272	18.180	21.664	32.520	41.267	58.680	67.666	66.455
Setores economicos										
Agricultura, silvicultura, caça e pesca	1.720	1.693	1.727	1.794	2.127	2.372	2.524	2.765	3.155	3.894
Agricultura e pecuária	239	247	228	213	246	265	285	314	363	478
Fruticultura	1.393	1.368	1.433	1.522	1.827	2.038	2.177	2.401	2.739	3.342
Silvicultura	58	52	40	35	28	38	25	16	11	19
Pesca extrativa	30	26	26	24	27	31	36	34	42	55
Mineração	6.778	8.021	7.256	7.120	8.795	16.962	23.191	37.024	43.147	38.191
Cobre	6.026	7.284	6.537	6.323	7.815	14.723	18.965	32.710	37.583	32.807
Outros	751	736	720	797	980	2.240	4.226	4.314	5.564	5.383
Manufaturas	7.165	7.968	7.980	8.139	9.371	11.808	13.829	16.641	18.780	21.196
Alimentos	2.598	2.605	2.704	2.844	3.312	4.020	4.785	5.556	6.043	6.972
Bebidas e tabaco	589	622	642	643	718	888	937	1.027	1.342	1.496
Produtos florestais e móveis	918	934	1.014	1.154	1.269	1.731	1.810	2.006	2.034	2.146
Celulose, papel e outros	1.121	1.405	1.122	1.116	1.230	1.608	1.650	1.905	2.927	3.296
Produtos químicos	797	1.217	1.337	1.295	1.745	2.123	2.825	3.492	3.012	3.812
Indústrias metálicas básicas	236	279	257	274	331	515	653	1.263	1.687	1.481
Produtos metálicos, maquinarias	660	659	651	593	535	651	880	1.079	1.362	1.662
Outros produtos industriais	245	248	254	221	231	273	290	312	372	332
Outros	1.500	1.528	1.308	1.126	1.370	1.377	1.724	2.250	2.584	3.174

Fonte: Cepal, IMF; a) preliminar

Tabela 2.24 // Valor das Importações FOB – US\$ milhões

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 a/
Total	15.962	18.465	17.799	17.146	19.322	24.793	32.735	38.406	47.164	61.903
Bens de Consumo	2.587	3.076	2.898	2.818	3.899	5.005	6.316	7.914	9.740	11.611
Bens Intermediários	8.776	10.520	9.951	9.615	10.375	13.728	17.873	21.205	26.442	35.701
Combustíveis e Lubrificantes	1.930	2.865	2.589	2.463	3.058	4.295	6.035	7.511	9.885	14.475
Matérias primas	6.846	7.655	7.362	7.152	7.317	9.433	11.838	13.694	16.558	21.226
Bens de Capital	3.076	3.430	3.549	3.458	3.029	3.746	5.882	5.985	7.048	9.249
Outros	1.523	1.439	1.400	1.255	2.021	2.315	2.664	3.302	3.933	5.342

Fonte: Cepal, IMF; a/preliminar

Tabela 2.25 // Destino das Exportações de bens – US\$ milhões

	Total	América Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Ásia	Japão	China
2001 Total	18.745	4.488	4.216	1.656	1.606	187	3.484	4.748	1.237	2.312	1.065
Primários	15.106	2.647	2.455	952	849	133	2.782	4.286	1.164	2.236	1.011
Manufaturas	3.186	1.778	1.707	678	732	46	665	441	72	67	53
2002 Total	17.423	3.552	3.281	992	1.337	181	3.483	4.290	1.524	1.928	1.225
Primários	14.075	2.002	1.827	575	667	124	2.712	3.873	1.467	1.882	1.173
Manufaturas	2.826	1.456	1.380	377	643	48	740	357	50	41	51
2003 Total	20.077	3.878	3.452	1.228	1.277	271	3.570	4.972	1.962	2.243	1.817
Primários	16.416	2.315	1.988	743	602	206	2.789	4.438	1.827	2.165	1.723
Manufaturas	3.130	1.461	1.367	429	650	65	748	510	119	73	93
2004 Total	30.895	5.496	4.875	1.951	1.570	385	4.569	7.883	3.405	3.697	3.212
Primários	26.303	3.524	3.034	1.329	705	311	3.593	7.114	3.199	3.624	3.152
Manufaturas	3.971	1.843	1.720	581	808	73	931	745	202	69	57
2005 Total	38.596	6.639	6.074	2.467	1.983	391	6.248	9.267	4.117	4.536	4.390
Primários	32.617	4.185	3.757	1.631	919	300	5.216	8.084	3.787	4.439	4.319
Manufaturas	5.141	2.307	2.185	799	988	88	983	1.140	327	93	69
2006 Total	55.881	9.399	8.629	3.677	2.623	511	8.947	15.344	5.974	6.038	4.942
Primários	48.723	6.457	5.866	2.701	1.275	399	7.863	13.933	5.540	5.912	4.862
Manufaturas	6.003	2.745	2.591	925	1.252	103	1.011	1.349	417	122	80
2007 Total	65.739	10.962	10.109	4.400	3.277	582	8.419	16.129	6.903	7.092	9.980
Primários	57.647	7.383	6.727	3.205	1.601	465	7.289	14.670	6.523	6.900	9.843
Manufaturas	6.646	3.281	3.119	1.096	1.532	107	1.036	1.352	358	187	133

Fonte: Cepal, IMF; A coluna de Ásia não inclui Japão e China

Tabela 2.26 // Origem das importações de bens – US\$ milhões

	Total	América Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Ásia	Japão	China
2001 Total	16.136	6.067	6.050	4.710	807	10	2.976	3.102	1.156	548	1.013
Primários	4.285	3.344	3.339	2.895	416	3	214	163	189	2	21
Manufaturas	11.808	2.722	2.710	1.814	391	8	2.758	2.907	967	544	992
2002 Total	15.383	6.014	5.996	4.790	730	14	2.549	3.043	1.005	534	1.101
Primários	4.111	3.264	3.252	2.814	406	10	215	161	183	4	15
Manufaturas	11.194	2.750	2.743	1.975	324	4	2.297	2.844	822	527	1.087
2003 Total	17.376	7.290	7.262	5.915	866	21	2.531	3.287	1.135	643	1.289
Primários	5.198	4.152	4.139	3.556	559	11	243	185	252	2	21
Manufaturas	12.113	3.133	3.118	2.354	306	10	2.259	3.085	881	630	1.268
2004 Total	22.401	9.128	9.070	7.096	1.354	26	3.440	3.584	1.464	797	1.847
Primários	7.092	4.945	4.926	3.936	950	16	513	244	274	1	31
Manufaturas	15.236	4.183	4.143	3.160	404	9	2.864	3.335	1.188	793	1.816
2005 Total	29.857	11.529	11.480	8.820	1.896	26	4.709	5.066	1.998	1.017	2.541
Primários	9.664	5.959	5.937	4.429	1.439	17	1.274	218	420	2	49
Manufaturas	20.054	5.483	5.455	4.303	457	9	3.431	4.809	1.577	1.010	2.491
2006 Total	34.726	12.756	12.717	9.065	2.656	18	5.569	5.205	2.834	1.147	3.483
Primários	12.185	6.924	6.909	4.723	2.132	10	1.642	381	899	22	51
Manufaturas	22.486	5.827	5.806	4.340	524	8	3.920	4.818	1.934	1.122	3.431
2007 Total	42.732	14.200	14.087	9.143	3.594	71	7.274	5.983	4.459	1.583	4.881
Primários	16.279	8.024	7.958	4.764	2.959	57	2.493	421	2.223	226	105
Manufaturas	26.377	6.175	6.128	4.378	635	14	4.766	5.547	2.235	1.355	4.776

Fonte: Cepal, IMF; A coluna de Ásia não inclui Japão e China

2.1.4 Uruguai

Diante de um crescimento de 8,9%, em 2008, a economia uruguaia registrou expansão pelo quinto ano consecutivo. Os motores do crescimento foram os elevados níveis de demanda, tanto interna, quanto externa, que impulsionaram a aceleração dos investimentos e do consumo.

Tabela 2.27 // Decomposição do PIB Uruguaio sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

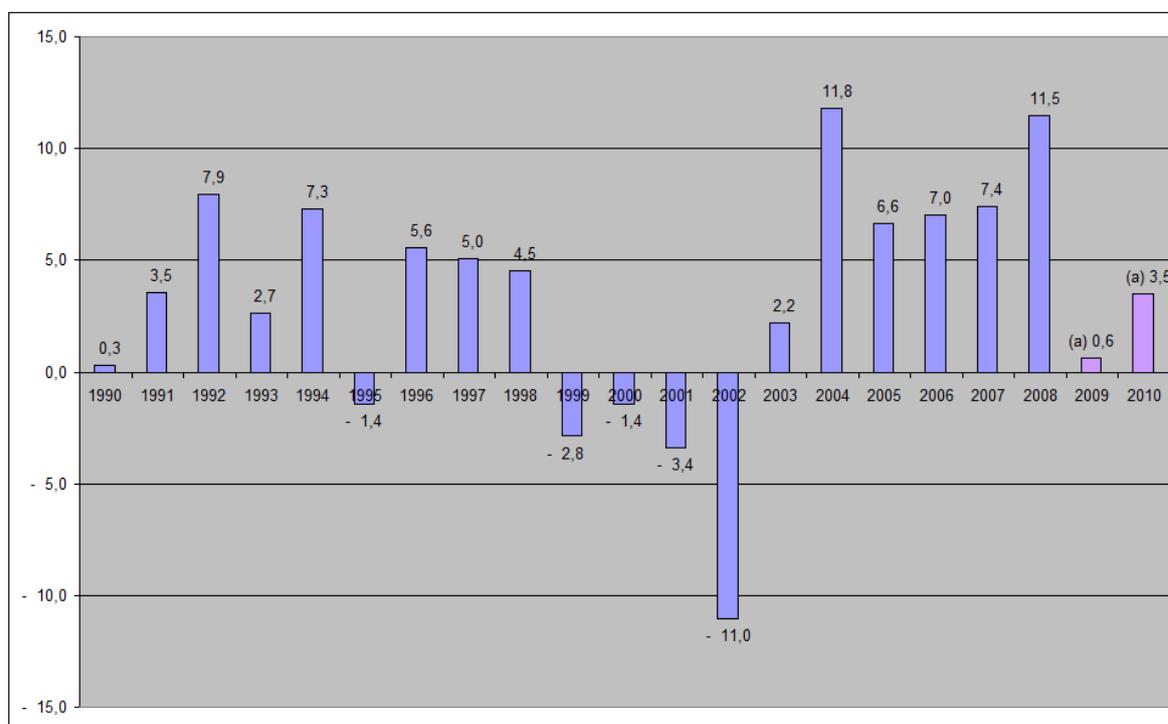
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	21.134	20.829	20.124	17.904	18.294	20.456	21.811	23.338	25.107	27.341
Consumo	17.648	17.406	17.034	14.365	14.489	15.836	16.445	18.045	19.362	21.059
Consumo do setor privado (A)	14.844	14.610	14.318	11.902	12.145	13.432	14.040	15.555	16.749	18.220
Consumo do Governo (B)	2.805	2.797	2.717	2.463	2.345	2.404	2.405	2.489	2.613	2.839
Formação Bruta de Capital (A+B)	4.804	4.178	3.789	2.530	2.508	3.178	3.606	4.467	4.748	5.933
Balança de bens e serviços (C - D)	-728	-498	-542	231	194	367	647	283	385	-91
Exportações de bens e serviços (C)	3.664	3.898	3.542	3.175	3.309	4.316	5.021	5.425	5.872	6.487
(-) Importações de bens e serviços (D)	4.392	4.395	4.084	2.944	3.115	3.949	4.375	5.142	5.487	6.578
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	83,51	83,57	84,65	80,23	79,20	77,41	75,40	77,32	77,12	77,02
Consumo do setor privado (A)	70,24	70,14	71,15	66,48	66,39	65,66	64,37	66,65	66,71	66,64
Consumo do Governo (B)	13,27	13,43	13,50	13,76	12,82	11,75	11,03	10,67	10,41	10,38
Formação Bruta de Capital (A+B)	22,73	20,06	18,83	14,13	13,71	15,54	16,53	19,14	18,91	21,70
Balança de bens e serviços (C - D)	-3,44	-2,39	-2,69	1,29	1,06	1,79	2,96	1,21	1,53	-0,33
Exportações de bens e serviços (C)	17,34	18,71	17,60	17,73	18,09	21,10	23,02	23,25	23,39	23,73
(-) Importações de bens e serviços (D)	20,78	21,10	20,29	16,45	17,03	19,31	20,06	22,04	21,85	24,06

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

Dentre os setores de destaque está a indústria, cujo produto registrou alta de 17,3% em 2008, respondendo por 2,6 pontos de porcentagem do crescimento de 8,9% do PIB. A construção civil registrou crescimento de 9% no período enquanto a oferta de produtos primários cresceu 5,7%, respondendo respectivamente por 0,5 e 0,4 pontos de porcentagem para o resultado do PIB.

As taxas de investimento também se mantiveram elevadas em 2008 com a formação bruta de capital fixo crescendo 18,1% em relação ao ano anterior e atingindo 16,4% do PIB.

Figura 2.13 // Taxa de Variação Real do PIB (%)



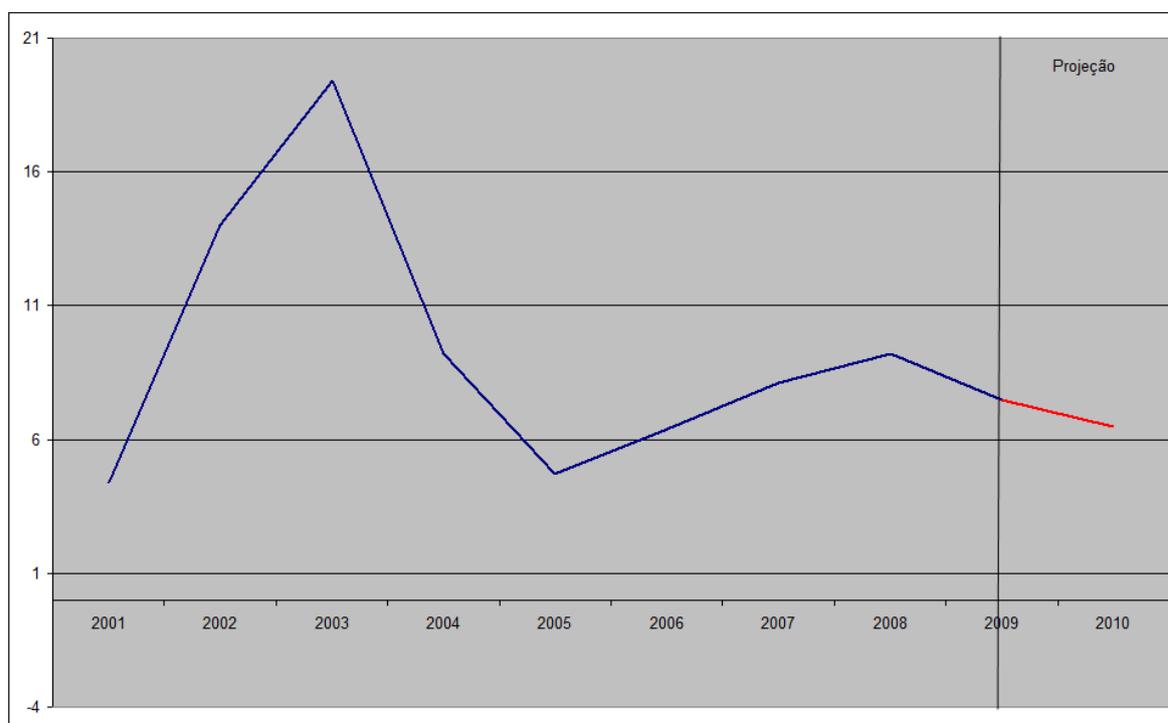
Fonte: FMI, 2009 e 2010 são projeções

Os preços ao consumidor registraram alta de 9,2% em 2008, representando o mais alto índice desde 2003. Apesar da política monetária restritiva implementada pelo governo, as tentativas de manter a inflação dentro das metas de 2 a 7% ao ano não foram bem sucedidas. A expectativa é que o nível de preços ao consumidor apresente elevação de cerca de 7,5% em 2009. A trajetória de alta da taxa de juros foi interrompida no segundo semestre de 2008, a fim de conter os efeitos da crise econômica mundial. No entanto, o esforço do governo para a manutenção da estabilidade monetária diante do não cumprimento das metas de inflação fizeram com que as elevações dos juros fossem

retomadas. Atualmente a taxa de juros básica da economia uruguaia encontra-se em torno de 9% ao ano.

Na área fiscal, o déficit público registrou expansão, alcançando 2% do PIB nos 12 meses terminados em março de 2009. Este resultado pode ser atribuído à fraca arrecadação de tributos que cresceu apenas 1% no primeiro semestre de 2009 em comparação com igual período de 2008, enquanto no mesmo período os pagamentos de juros subiram 11% e os gastos correntes saltaram 9%.

Figura 2.15 // Índice de Preços ao Consumidor – Variação anual (%)



Fonte: FMI, 2009 e 2010 são projeções

No setor externo, houve déficit em conta corrente em 2008 da ordem de US\$ 1,1 bilhão (cerca de 3,5% do PIB) que foi compensado por um superávit na conta de capitais de US\$ 3,35 bilhões oriundo em grande parte de investimentos estrangeiros diretos que totalizaram cerca de US\$ 2,04 bilhões em 2008.

O valor dos bens exportados cresceu 31,8% em 2008, totalizado US\$ 5,95 bilhões. Os principais produtos exportados foram os produtos animais, o que inclui carnes (35% do total das exportações), grãos (10%) e produtos de madeira (7%). Já as importações cresceram 58% no mesmo período totalizando cerca de US\$ 8,9 bilhões, sendo que o

petróleo respondeu por 27% deste total em 2008 seguido por máquinas e equipamentos que representaram 15% do total.

Tabela 2.28 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões

	Valor (US\$ bilhões)	% das exportações totais	% do PIB
Produtos animais (inclui carnes)	2,111	35,485	7,721
Produtos vegetais (inclui grãos)	1,229	20,659	4,495
Produtos alimentícios	0,144	2,421	0,527
Produtos minerais	0,210	3,530	0,768
Plásticos e borrachas	0,302	5,077	1,105
Produtos de couro	0,289	4,858	1,057
Produtos têxteis	0,290	4,875	1,061
Produtos químicos	1,054	17,717	3,855

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

Tabela 2.29 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões

	Valor (US\$ bilhões)	% das importações totais	% do PIB
Bens de consumo duráveis	0,278	4,974	1,107
Bens de consumo não duráveis	0,760	13,599	3,027
Alimentos e bebidas	0,303	5,422	1,207
Matérias Primas e intermediários	3,661	65,508	14,582
Petróleo	1,107	19,808	4,409
Bens de Capital	0,726	12,991	2,892
Máquinas e equipamentos	0,590	10,557	2,350
Equipamentos de transporte	0,136	2,434	0,542

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

Tabela 2.30 // Destino das Exportações de Bens – FOB (US\$ milhões)

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	2.058	1.050	1.026	840	65	5	176	392	91	12	103
Primários	1.202	525	510	394	53	2	76	313	12	12	88
Manufaturas	855	526	516	445	13	3	100	79	78	1	15
2002 Total	1.861	786	772	607	41	5	141	449	80	14	104
Primários	1.185	429	424	327	28	0	49	361	22	12	74
Manufaturas	676	357	348	279	13	4	91	88	59	2	29
2003 Total	2.198	897	867	673	30	10	251	515	89	12	95
Primários	1.469	514	502	390	16	0	177	391	26	9	64
Manufaturas	729	383	364	283	14	10	74	124	63	3	31
2004 Total	2.918	1.060	1.025	764	75	6	600	584	94	15	112
Primários	2.031	543	528	373	56	0	523	464	28	13	78
Manufaturas	887	517	497	391	19	6	77	121	66	2	34
2005 Total	3.405	1.180	1.136	781	99	6	789	600	105	32	120
Primários	2.395	555	533	304	72	0	712	479	38	30	86
Manufaturas	1.009	625	603	477	27	6	77	121	67	2	33
2006 Total	3.952	1.468	1.407	942	128	6	537	674	126	43	159
Primários	2.793	701	658	366	76	1	459	564	51	42	121
Manufaturas	1.159	767	750	576	52	5	77	110	75	1	39
2007 Total	4.496	1.831	1.792	1.247	178	8	505	833	137	33	162
Primários	3.167	911	892	544	115	2	428	696	63	32	136
Manufaturas	1.328	920	900	703	63	7	77	136	74	0	25

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

Tabela Error! No text of specified style in document..31 Origem das Importações de Bens – FOB (US\$ milhões)

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	3.061	1.654	1.649	1.350	195	1	273	572	125	50	121
Primários	859	616	616	390	188	0	17	68	12	11	2
Manufaturas	2.202	1.038	1.033	960	6	1	256	503	113	39	119
2002 Total	1.964	1.066	1.065	944	53	1	165	356	82	27	75
Primários	683	461	461	388	48	0	16	67	14	9	4
Manufaturas	1.281	605	603	556	4	1	149	288	69	18	71
2003 Total	2.190	1.121	1.120	1.042	15	1	167	305	90	28	86
Primários	896	478	478	442	10	0	14	65	16	11	4
Manufaturas	1.294	643	641	600	5	1	154	240	74	17	82
2004 Total	3.119	1.492	1.488	1.384	16	1	224	371	101	43	173
Primários	1.186	501	501	456	9	0	14	51	19	11	6
Manufaturas	1.932	991	987	928	7	1	209	319	82	32	167
2005 Total	3.879	2.010	2.008	1.631	256	1	261	417	151	43	242
Primários	1.437	754	754	463	250	0	11	47	26	11	7
Manufaturas	2.442	1.256	1.254	1.167	7	1	250	370	125	32	236
2006 Total	4.775	2.932	2.929	2.182	615	2	328	487	170	50	351
Primários	1.905	1.479	1.478	827	606	1	19	55	35	12	8
Manufaturas	2.870	1.454	1.451	1.355	8	1	309	432	134	38	343
2007 Total	5.589	3.387	3.380	2.561	657	5	416	578	199	61	540
Primários	1.953	1.680	1.676	984	648	3	28	66	42	12	9
Manufaturas	3.636	1.707	1.703	1.577	9	2	388	512	157	49	531

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

2.1.5 Paraguai

A despeito da crise econômica mundial, a economia paraguaia registrou crescimento de 5,8% em 2008. O PIB per capita atingiu o nível historicamente mais elevado dos últimos quarenta e sete anos (US\$ 1,556). De fato, o maior impulso ao crescimento verificado em 2008 foi dado no primeiro semestre do ano, uma vez que ao final do segundo

semestre muitos setores, dentre eles a mineração já mostravam uma significativa perda de fôlego.

No que diz respeito à demanda doméstica, a contribuição do setor privado foi crucial. O consumo doméstico registrou elevação e investimentos de grande porte foram realizados pelo setor privado. A atividade econômica aquecida foi responsável pela elevação de 53% das importações de bens de capital. A formação bruta de capital fixo fechou o ano de 2008 com crescimento de 20,5% em termos reais.

Tabela 2.32 // Decomposição do PIB Uruguio sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

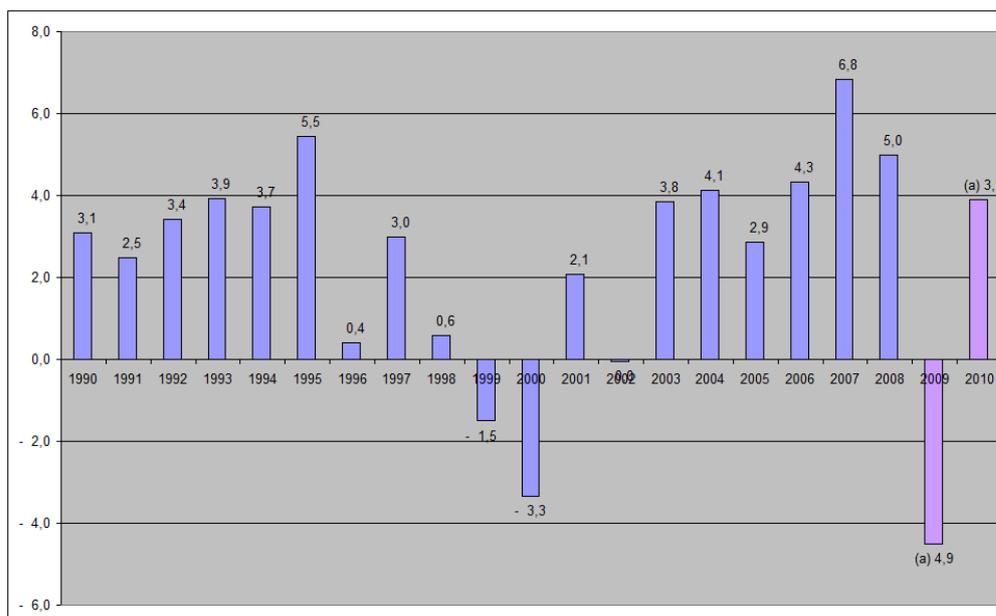
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	7.341	7.095	7.242	7.238	7.516	7.827	8.051	8.400	8.968	9.491
Consumo	6.838	6.520	6.590	6.154	6.292	6.584	6.905	7.247	7.688	8.155
Consumo do setor privado (A)	5.915	5.621	5.768	5.358	5.512	5.757	5.984	6.289	6.679	7.133
Consumo do Governo (B)	923	899	822	796	780	827	921	958	1.009	1.021
Formação Bruta de Capital (A+B)	1.469	1.335	1.482	1.279	1.387	1.551	1.314	1.347	1.541	1.817
Balança de bens e serviços (C - D)	-929	-759	-809	-218	-203	-346	-285	-396	-483	-785
Exportações de bens e serviços (C)	2.502	2.703	2.442	2.831	2.955	3.007	3.370	3.863	4.234	4.680
(-) Importações de bens e serviços (D)	3.431	3.463	3.251	3.049	3.159	3.354	3.655	4.259	4.716	5.465
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	93,15	91,89	91,00	85,02	83,71	84,12	85,77	86,27	85,72	85,92
Consumo do setor privado (A)	80,57	79,22	79,65	74,03	73,34	73,56	74,32	74,87	74,47	75,16
Consumo do Governo (B)	12,57	12,67	11,35	10,99	10,37	10,56	11,45	11,41	11,25	10,76
Formação Bruta de Capital (A+B)	20,01	18,81	20,46	17,66	18,45	19,82	16,32	16,04	17,18	19,14
Balança de bens e serviços (C - D)	-12,65	-10,70	-11,17	-3,02	-2,71	-4,42	-3,54	-4,71	-5,38	-8,27
Exportações de bens e serviços (C)	34,09	38,10	33,73	39,11	39,32	38,42	41,86	45,98	47,21	49,31
(-) Importações de bens e serviços (D)	46,74	48,80	44,89	42,13	42,03	42,85	45,40	50,70	52,59	57,58

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

Segmentando por setores, a maior contribuição para o crescimento do PIB veio do setor primário (2,4 pontos de porcentagem) beneficiado pela safra recorde do período. O setor de serviços foi responsável por 2,2 pontos de porcentagem, com destaque para os segmentos de serviços financeiros que cresceram 18% em relação a 2007, transportes (+5,5%) e comunicações (+4,8%). O setor manufatureiro teve participação de apenas 0,32 ponto de porcentagem no crescimento econômico registrado em 2008.

Entre 2009 e 2010, o país deve sentir de forma mais contundente os efeitos da crise econômica global que já se traduz em perda de fôlego da demanda externa pelos produtos paraguaios e dificuldades de financiamento externo à atividade econômica. Além disso, as expectativas são pessimistas para a oferta de produtos agrícolas diante das dificuldades de obtenção de financiamento para ao plantio e da seca que atinge a região desde o início de 2009. Dessa forma, a expectativa para 2009 é de retração do PIB da ordem de 3%.

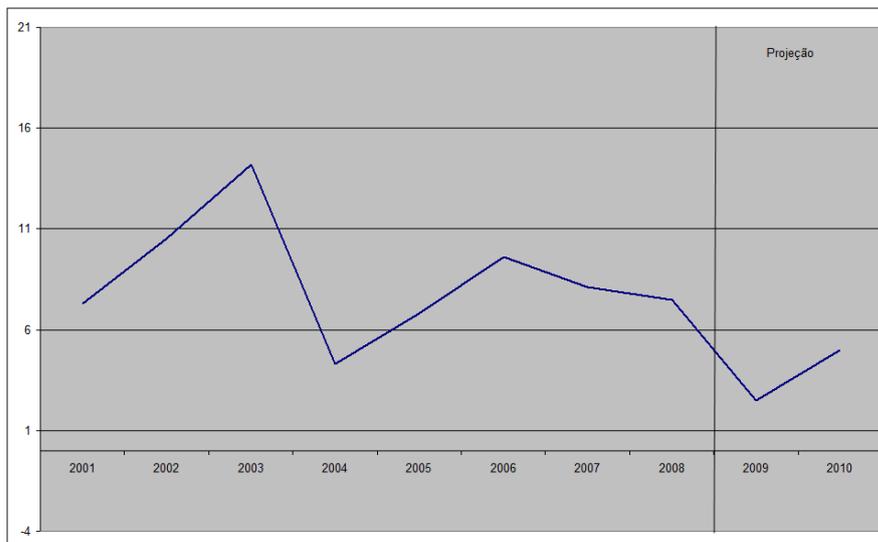
Figura 2.14 // Taxa de Variação Real do PIB (%)



Fonte: FMI, 2009 e 2010 são projeções

O índice de preços ao consumidor registrou elevação de 7,5% ao final de 2008, mas os indicadores de inflação para 2009 mostraram desaceleração em resposta à queda de preços de alimentos.

Figura 2.15 // Índice de Preços ao Consumidor – Variação anual (%)



Fonte: FMI, 2009 e 2010 são projeções

No setor externo, as exportações avançaram 59% em relação a 2007 atingindo US\$ 4,390 bilhões. As importações também registraram crescimento surpreendente de 53% fechando o período em US\$ 8,452 bilhões. Os preços das *commodities* ainda bastante elevados em meados de 2008 foram responsáveis pelo bom resultado das vendas externas uma vez que a soja representa cerca de 60% das exportações do país e teve seu preço elevado em cerca de 50% no período. Já o incremento das importações foi em grande parte decorrente da apreciação da moeda local (guarani) em cerca de 12,7% em média em relação às moedas dos principais parceiros comerciais do país, além da atividade econômica aquecida.

Ao final de 2009, entretanto, esperava-se um encolhimento dos resultados comerciais em virtude do recuo da demanda dos países do Mercosul pelos produtos paraguaios. De fato, entre maio de 2008 e maio de 2009, as exportações já registravam queda de 26% em comparação com o período imediatamente anterior.

Tabela 2.33 // Principais Produtos Exportados – 2008 – US\$ milhões

	Valor (US\$ bilhões)	% das exportações totais	% do PIB
Sementes de Soja	1,485	19,119	15,660
Fibras de Algodão	0,019	0,248	0,203
Carne	0,622	8,002	6,554
Madeira	0,109	1,406	1,151
Azeites	0,593	7,628	6,248
Farinhas	0,548	7,055	5,779
Cereais	0,374	4,817	3,946
Outros	0,640	8,233	6,743

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

Tabela 2.34 // Principais Produtos Importados – 2008 – US\$ milhões

	Valor (US\$ bilhões)	% das importações totais	% do PIB
Bens de consumo	2,397	27,211	25,271
não duráveis	1,740	19,753	18,345
duráveis	1,204	13,668	12,694
Bens intermediários	2,837	32,206	29,910
combustíveis	1,302	14,780	13,727
Bens de capital	3,257	36,974	34,338
maquinários e motores	2,387	27,097	25,166
equipamentos de transportes	0,587	6,664	6,189

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

Tabela 2.35 // Destino das Exportações de Bens – FOB (US\$ milhões)

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	990	646	643	519	62	1	29	112	36	12	11
Primários	828	556	554	444	52	0	16	69	30	12	3
Manufaturas	162	90	89	74	10	1	13	44	6	0	8
2002 Total	951	656	653	553	49	2	38	83	29	8	8
Primários	809	590	587	503	40	1	22	39	21	8	2
Manufaturas	142	67	66	50	9	1	16	44	8	0	5
2003 Total	1.242	803	800	734	49	2	45	86	31	5	17
Primários	1.068	707	706	663	36	1	28	43	21	4	13
Manufaturas	117	82	81	59	13	1	16	16	1	0	0
2004 Total	1.626	966	960	865	60	2	53	102	46	18	44
Primários	1.420	836	833	768	42	0	33	70	35	18	37
Manufaturas	206	129	127	97	18	1	19	32	11	0	7
2005 Total	1.688	1.046	1.044	912	63	1	55	104	30	18	70
Primários	1.455	887	886	786	44	0	38	81	17	18	58
Manufaturas	233	160	158	126	19	1	17	24	14	0	11
2006 Total	1.906	1.131	1.128	917	73	1	67	114	29	25	20
Primários	1.603	907	906	738	46	0	48	82	14	25	12
Manufaturas	303	224	222	178	28	1	18	32	15	0	8
Total	2.785	1.832	1.824	1.374	234	2	73	233	69	31	26
Primários	2.400	1.533	1.527	1.136	197	0	55	199	48	31	20
Manufaturas	382	298	295	238	36	2	18	33	21	0	7

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

Tabela 2.36 // Origem das Exportações de Bens – FOB (US\$ milhões)

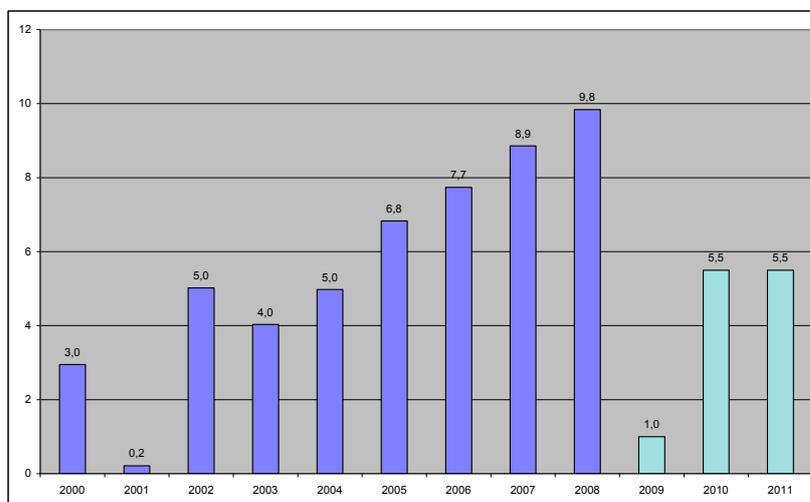
	Total	América Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Europeia	Ásia	Japão	China
2001 Total	2.182	1.332	1.278	1.202	11	0	129	198	96	96	253
Primários	704	588	537	497	6	0	25	47	1	0	2
Manufaturas	1.478	744	742	705	5	0	104	151	95	96	251
2002 Total	1.672	996	962	917	11	0	83	153	72	66	211
Primários	523	414	382	360	8	0	8	26	2	0	5
Manufaturas	1.150	581	580	558	3	0	75	127	70	66	207
2003 Total	2.228	1.272	1.210	1.156	9	0	99	191	69	221	276
Primários	634	511	450	417	6	0	7	39	2	0	8
Manufaturas	1.593	761	760	738	3	0	92	152	67	221	268
2004 Total	3.097	1.675	1.663	1.584	23	0	111	208	140	330	486
Primários	809	671	662	624	16	0	6	33	4	0	10
Manufaturas	2.289	1.004	1.001	961	7	0	105	175	135	330	476
2005 Total	3.715	1.780	1.775	1.684	30	0	208	223	210	260	716
Primários	924	654	654	611	18	0	8	26	6	0	12
Manufaturas	2.790	1.127	1.122	1.073	12	0	200	197	204	260	705
2006 Total	5.879	2.379	2.377	1.939	182	1	353	326	312	648	1.475
Primários	1.191	845	845	616	173	0	11	36	10	0	4
Manufaturas	4.688	1.534	1.533	1.323	9	1	342	291	302	647	1.471
2007 Total	5.845	2.918	2.916	2.610	185	0	295	322	265	258	1.624
Primários	1.256	1.136	1.136	913	174	0	13	25	5	0	2
Manufaturas	4.576	1.778	1.776	1.694	12	0	281	294	259	257	1.617

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, Estatísticas e Indicadores Econômicos

2.1.6 Peru

O desempenho da economia peruana tem sido excelente nos últimos anos, com crescimento médio do PIB de 6,7% no período entre 2002 e 2008. Além do crescimento econômico, merecem destaque os programas de redução da pobreza promovidos pelo governo do presidente Alan Garcia, bem como os avanços no comércio internacional, com a assinatura de um tratado de livre comércio com os Estados Unidos e acordos com a China e o Canadá.

Figura 2.16 // Variação real anual do PIB (%)



Fonte: IMF e Banco Central de Reserva del Perú; 2009 a 2011 são projeções.

Em 2008, o PIB registrou elevação real de 9,8%, calcada no forte crescimento da demanda doméstica da ordem de 12,3% em relação ao ano de 2007. Merece destaque a formação bruta de capital fixo com expansão de 28% baseada em investimentos do setor público que cresceram mais de 40% no período. Consequentemente, o investimento doméstico bruto representava, em 2008, 26% do PIB, enquanto que, em 2005, este valor era de 17,9%. A elevação da renda oriunda do trabalho e a expansão do crédito também foram responsáveis pelo aquecimento da atividade econômica, sendo que o consumo do setor privado registrou expansão de 8,8%.

Tabela 2.37 // Decomposição do PIB Peruano sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	21.134	20.829	20.124	17.904	18.294	20.456	21.811	23.338	25.107	27.341
Consumo	42.095	43.604	44.109	46.006	47.587	49.347	51.899	55.320	59.665	64.370
Consumo do setor privado (A)	36.616	37.954	38.506	40.405	41.766	43.286	45.287	48.205	52.227	56.777
Consumo do Governo (B)	5.478	5.649	5.603	5.601	5.820	6.061	6.612	7.115	7.438	7.593
Formação Bruta de Capital (A+B)	11.048	10.754	9.992	10.288	10.776	11.261	12.264	15.510	19.556	25.322
Balança de bens e serviços (C - D)	-623	-403	-179	321	886	3.004	5.286	8.986	8.287	3.090
Exportações de bens e serviços (C)	6.088	6.955	7.026	7.714	9.091	12.809	17.368	23.830	27.882	31.529
(-) Importações de bens e serviços (D)	6.710	7.358	7.204	7.393	8.205	9.805	12.082	14.844	19.595	28.439
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	199,18	209,34	219,18	256,96	260,13	241,24	237,95	237,04	237,64	235,44
Consumo do setor privado (A)	173,26	182,21	191,34	225,68	228,31	211,61	207,64	206,55	208,02	207,66
Consumo do Governo (B)	25,92	27,12	27,84	31,28	31,82	29,63	30,31	30,49	29,63	27,77
Formação Bruta de Capital (A+B)	52,28	51,63	49,65	57,46	58,90	55,05	56,23	66,46	77,89	92,61
Balança de bens e serviços (C - D)	-2,95	-1,93	-0,89	1,79	4,84	14,69	24,24	38,50	33,01	11,30
Exportações de bens e serviços (C)	28,80	33,39	34,91	43,08	49,69	62,62	79,63	102,11	111,05	115,32
(-) Importações de bens e serviços (D)	31,75	35,32	35,80	41,29	44,85	47,93	55,39	63,61	78,05	104,02

Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

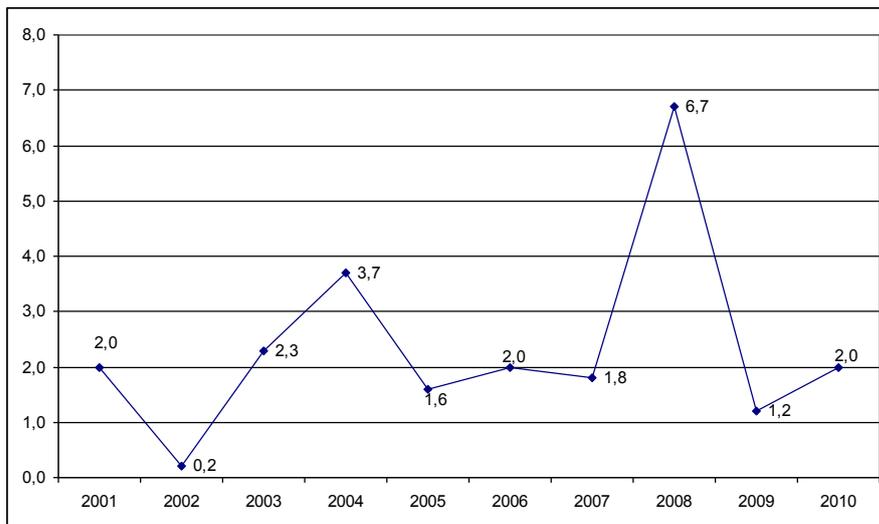
Apesar do bom desempenho da economia peruana até 2008, a crise econômica mundial foi responsável pelo declínio das taxas de crescimento em 2009. No primeiro trimestre de 2009, o PIB registrou elevação mais modesta, de 1,8%, em comparação com igual período do ano anterior, já refletindo a perda de fôlego da demanda internacional pelos produtos exportados pelo país. Como consequência, a atividade industrial sofreu forte declínio no primeiro semestre de 2009. Além disso, o setor pesqueiro, responsável por 7,7% das exportações do país em 2008 foi adversamente afetado pela redução da oferta de algumas espécies de pescado e, conseqüentemente, pelo fechamento antecipado das temporadas de pesca.

Uma melhora do ambiente macroeconômico foi registrada em meados do segundo semestre de 2009, diante do arrefecimento dos efeitos da crise global, o que deve permitir que o PIB registre algum crescimento, ainda que modesto, em torno de 1,5 a 2% no ano. Vale notar que a desaceleração da atividade econômica que se iniciou em fins de 2008 só não foi mais severa em virtude dos efeitos *contracíclicos* do consumo e do investimento do setor público que, entre janeiro e setembro de 2009, registraram elevação de 9,5% e 21%, respectivamente. Já o investimento do setor privado sofreu retração de 15% no mesmo período refletindo grande parte a paralisação de grandes projetos e obras, principalmente na área de mineração.

Para 2010, a expectativa era de crescimento da economia em torno de 5,5% ao ano, sendo que algumas variáveis já sinalizavam na direção da recuperação da atividade econômica como no caso da elevação do consumo de energia elétrica e das importações de bens de capital que registram crescimento desde agosto de 2009. Para 2010 projetava-se elevação de 6% na demanda interna, com destaque para a expectativa de recuperação dos investimentos do setor privado com crescimento da ordem de 6,3% no ano.

Até 2005 os preços ao consumidor permaneceram relativamente estáveis com variação positiva em torno dos 3% ao ano. Por volta de 2007, entretanto, a inflação passou a registrar uma tendência à elevação, refletindo em parte o aumento dos preços internacionais de hidrocarbonetos e de alimentos. Ao final de 2008, o índice de preços ao consumidor acumulava uma alta de 6,7%, mas já em meados de 2009 sob efeito da retração dos preços internacionais de *commodities*, os preços ao consumidor recuaram para 3% em junho em termos anualizados.

Figura 2.17 // Índice de Preços ao Consumidor – Variação Anual (%)



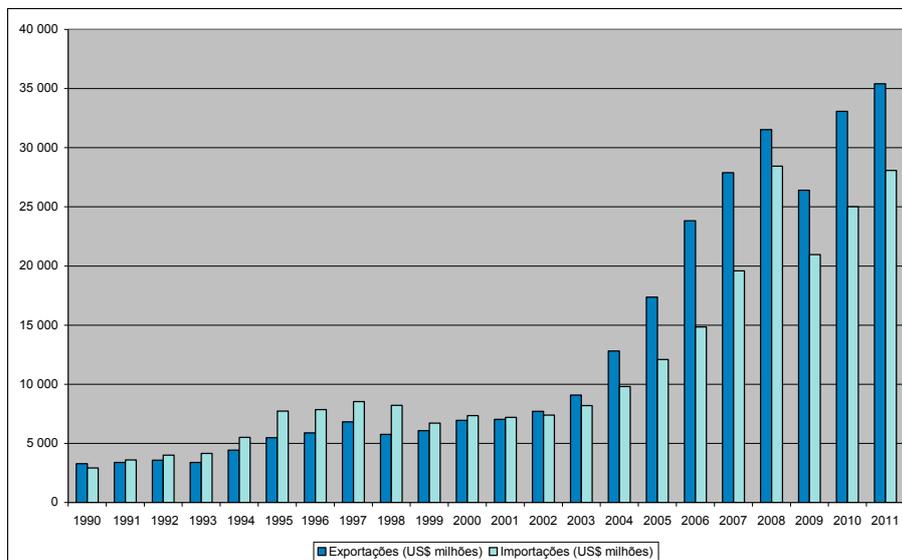
Fonte: Banco Central de Reserva del Perú; 2009 e 2010 são projeções.

Estimativas oficiais sinalizam que a taxa de inflação deverá permanecer abaixo dos 2% até meados de 2010, quando deverá retornar gradualmente ao centro da meta de 2% ao ano ao final do período. Esta projeção do banco central peruano é consistente com a recuperação da atividade econômica e consequente redução do hiato do produto, além de ausência de maiores pressões inflacionárias externas e de condições normalizadas de oferta de alimentos.

A taxa de juros básica da economia peruana permanece em níveis historicamente baixos (1,25% ao ano) desde o mês de agosto de 2009 refletindo a opção por uma política monetária expansionista. O volume de crédito cresce de forma significativa, com linhas especialmente voltadas para microempresas e para o setor imobiliário. Diante da ausência de maiores pressões inflacionárias, a expectativa é que a taxa de juros básica permaneça nos níveis atuais no futuro próximo.

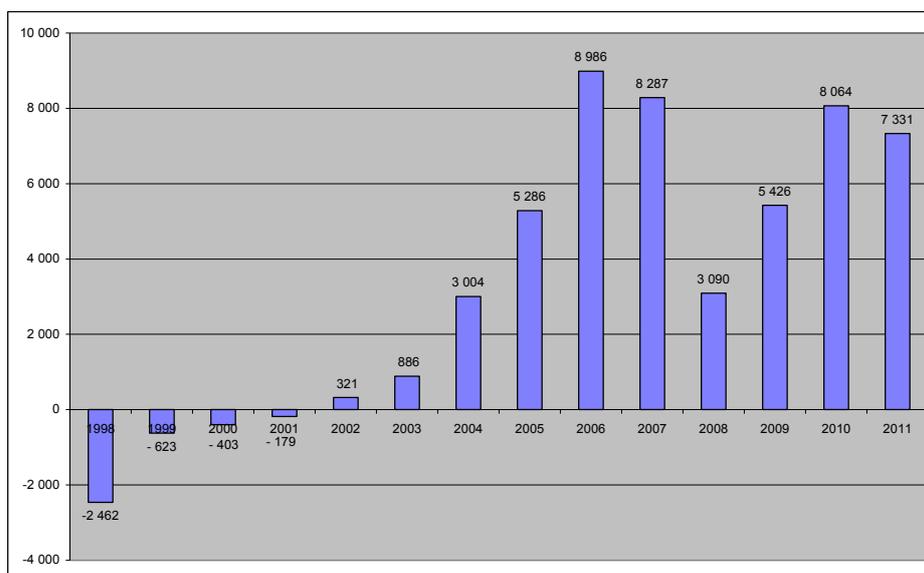
No que se refere ao setor externo, espera-se que a recuperação da demanda mundial impulse a evolução das exportações de bens e serviços em cerca de 5% para 2010 em relação ao resultado registrado em 2009 (US\$ 26,5 bilhões) em função da retomada das vendas externas de produtos não tradicionais e também da melhora dos termos de troca (10% em relação aos níveis de 2009). Estimativas oficiais, no entanto, apontam uma retração do saldo comercial em 2011 em função primordialmente do aquecimento da atividade econômica.

Figura 2.18 // Exportações e Importações (US\$ milhões)



Fonte: Cepal, Banco Central de Reserva del Perú; 2009 a 2011 são projeções

Figura 2.19 // Saldo Comercial (US\$ milhões)



Fonte: Cepal, Banco Central de Reserva del Perú; 2009 a 2011 são projeções

Tabela 2.38 // Participação dos principais produtos exportados no total das exportações e no PIB em 2008 (%)

Produto	Valor (US\$ bilhões)	% das exportações totais	% do PIB
Produtos Pesqueiros	3.583	11,36	4,250
Cobre	7.663	24,31	9,090
Ouro	5.588	17,72	6,628
Zinco	1.467	4,65	1,740
Chumbo	1.136	3,60	1,348
Outros minérios	2.803	8,89	3,324
Petróleo e derivados	2.663	8,45	3,159
Texteis	2.018	6,40	2,394
Produtos Agropecuários	1.912	6,06	2,268
Produtos Químicos	1.041	3,30	1,235

Fonte: Cepal

Tabela 2.39 // Participação dos principais produtos importados no total das importações e no PIB em 2008 (%)

Produto	Valor (US\$ bilhões)	% das importações totais	% do PIB
Bens Intermediários	14.553	51,2	17,263
Bens de Capital	9.239	32,5	10,959
Trigo	489	1,7	0,580
Soja	625	2,2	0,741
Demais Alimentos	589	2,1	0,698

Fonte: Cepal

Tabela 2.40 // Destino das Exportações – FOB – US\$ milhões

	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	6.826	1.357	1.179	253	514	49	1.694	1.857	408	383	426
Primários	5.554	821	698	211	222	28	1.136	1.734	394	369	424
Manufaturas	1.271	536	480	42	292	22	558	123	14	14	2
2002 Total	7.490	1.267	1.089	212	496	71	1.917	1.989	428	373	597
Primários	6.217	767	647	182	200	36	1.350	1.862	410	356	595
Manufaturas	1.273	500	442	30	296	35	567	127	17	16	2
2003 Total	8.749	1.588	1.335	259	549	53	2.318	2.282	492	390	675
Primários	7.265	1.037	844	234	214	23	1.602	2.144	466	373	672
Manufaturas	1.484	552	491	25	335	31	717	138	26	17	3
2004 Total	12.435	2.410	2.063	402	795	114	3.604	3.114	610	552	1.236
Primários	10.452	1.708	1.425	367	358	76	2.601	2.931	583	536	1.229
Manufaturas	1.983	703	638	35	437	38	1.003	183	27	16	7
2005 Total	17.114	3.542	3.073	514	1.095	129	5.257	2.965	713	604	1.861
Primários	14.670	2.617	2.236	476	522	78	4.048	2.760	682	588	1.850
Manufaturas	2.444	925	837	38	573	51	1.209	204	31	16	11
2006 Total	23.765	4.754	4.156	898	1.435	137	5.707	4.727	1.208	1.231	2.269
Primários	20.995	3.565	3.076	836	689	81	4.539	4.443	1.166	1.214	2.255
Manufaturas	2.770	1.189	1.080	61	745	56	1.168	284	42	17	13
2007 Total	27.800	5.725	5.016	1.065	1.985	165	5.383	4.998	1.548	2.182	3.035
Primários	24.424	3.992	3.421	968	801	97	4.247	4.636	1.501	2.164	3.015
Manufaturas	3.362	1.726	1.588	97	1.179	67	1.132	361	47	18	20

Fonte: Cepal

Tabela 2.41 // Origem das Importações – FOB – US\$ milhões

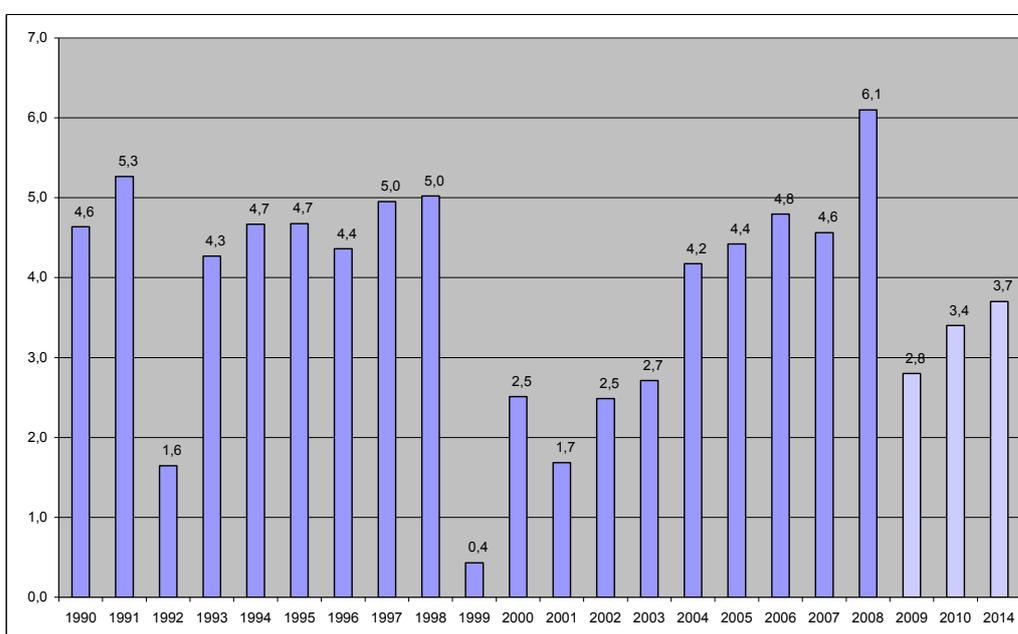
	Total	America Latina e Caribe	ALADI	MERCOSUL	Grupo Andino	MCCA	Estados Unidos	União Européia	Asia	Japão	China
2001 Total	7.316	2.702	2.676	849	1.150	13	1.691	1.067	564	429	354
Primários	2.127	1.384	1.376	436	739	7	320	77	101	2	12
Manufaturas	5.188	1.318	1.300	413	411	6	1.371	990	463	427	342
2002 Total	7.493	3.078	3.048	1.154	1.199	13	1.440	1.013	548	411	463
Primários	2.232	1.510	1.495	533	761	7	310	76	60	3	19
Manufaturas	5.261	1.568	1.552	622	437	6	1.131	937	488	408	444
2003 Total	8.414	3.487	3.407	1.169	1.529	9	1.566	1.130	626	369	640
Primários	2.734	1.886	1.827	526	1.095	1	350	102	82	2	21
Manufaturas	5.680	1.601	1.581	643	435	7	1.215	1.029	544	367	619
2004 Total	10.101	4.443	4.393	1.373	2.266	17	1.981	1.221	772	359	768
Primários	3.473	2.513	2.487	565	1.725	9	568	88	108	2	13
Manufaturas	6.628	1.931	1.907	808	541	8	1.413	1.133	664	357	755
2005 Total	12.502	5.254	5.185	1.881	2.323	21	2.220	1.500	875	446	1.058
Primários	4.246	2.773	2.732	800	1.642	9	640	99	129	2	23
Manufaturas	8.255	2.481	2.452	1.081	681	12	1.580	1.401	746	444	1.035
2006 Total	15.312	6.727	6.651	2.561	2.707	44	2.516	1.793	961	564	1.584
Primários	4.914	3.541	3.492	1.136	1.912	26	601	99	51	2	42
Manufaturas	10.398	3.186	3.159	1.425	796	18	1.915	1.694	911	562	1.542
2007 Total	20.494	7.900	7.732	3.203	2.888	57	3.627	2.368	1.284	793	2.476
Primários	6.475	3.920	3.804	1.383	1.982	31	1.071	148	98	2	69
Manufaturas	13.397	3.892	3.842	1.804	889	22	2.465	2.135	1.106	738	2.207

Fonte: Cepal

2.1.7 Bolívia

A Bolívia não só figura dentre os países mais pobres da América Latina como também é o que apresenta um dos maiores níveis de desigualdade econômica e social. Na década de 90 houve significativa redução nas taxas de pobreza e a economia apresentou um ritmo lento, mas consistente, de crescimento. No entanto, esta tendência positiva foi revertida nos últimos anos em grande parte devido à tumultuada evolução da política interna boliviana.

Figura 2.20 // Crescimento real do PIB (%)



Fonte: Cepal; 2009-2014 são projeções

Em 2006, o presidente Evo Morales assumiu o poder com base em uma plataforma reformista que prometia ampliar a participação política das populações indígenas, a implementação de programas de distribuição das rendas obtidas a partir da exploração dos abundantes recursos naturais. Em junho de 2006, houve eleições para a formação de um novo parlamento que teria como principal incumbência a elaboração de uma nova constituição para o país. Os pilares da nova lei maior seriam as ampliações dos direitos garantidos à população de origem indígena, além da extensão da autonomia das províncias. A aprovação da Constituição ocorreu em janeiro de 2009, por meio de um *referendum*, mas com forte oposição das quatro províncias mais ricas do país (Santa Cruz, Tarija, Beni e Pando).

As províncias mais desenvolvidas se opuseram fortemente às políticas do presidente Evo Morales e tentaram estabelecer graus cada vez maiores de autonomia em relação ao governo central, além de acirrar as disputas pela receita de tributos provenientes da indústria energética.

A economia boliviana tem mostrado crescimento superior a 4% ao ano desde 2004, sendo que o PIB em 2008 registrou elevação de 6,1%. Grande parte do crescimento recente pode ser explicado pelo dinamismo da exploração de recursos naturais como gás e minérios que representam a maior parcela das exportações do país. De fato, as receitas obtidas na exportação de hidrocarbonetos e produtos minerais foram responsáveis pela geração de grande parte dos superávits em conta corrente (US\$ 2 bilhões em 2008 ou 14,2% do PIB). A situação confortável no que se refere às contas externas permitiu o acúmulo reservas internacionais da ordem de US\$ 8 bilhões de dólares no segundo trimestre de 2009 e também a redução do endividamento externo do setor público que recuou cerca de 50% entre 2005 e 2008 para US\$ 2,5 bilhões.

Tabela 2.42 // Decomposição do PIB Boliviano sob a ótica da demanda, US\$ 1.000 constantes de 2000

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valor (US\$ Constantes - 2000)									
Produto Interno Bruto	21.134	20.829	20.124	17.904	18.294	20.456	21.811	23.338	25.107	27.341
Consumo	7.465	7.634	7.750	7.927	8.098	8.337	8.615	8.954	9.321	9.808
Consumo do setor privado (A)	6.269	6.413	6.494	6.627	6.752	6.949	7.180	7.472	7.784	8.211
Consumo do Governo (B)	1.196	1.221	1.256	1.299	1.346	1.388	1.435	1.482	1.538	1.598
Formação Bruta de Capital (A+B)	1.645	1.524	1.257	1.482	1.292	1.139	1.445	1.371	1.523	1.969
Balança de bens e serviços (C - D)	-858	-760	-516	-706	-515	-323	-519	-392	-445	-695
Exportações de bens e serviços (C)	1.334	1.535	1.663	1.758	1.972	2.299	2.491	2.774	2.859	2.921
(-) Importações de bens e serviços (D)	2.192	2.295	2.179	2.464	2.487	2.623	3.011	3.166	3.304	3.616
	% do PIB									
Produto Interno Bruto	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Consumo	35,32	36,65	38,51	44,27	44,27	40,75	39,50	38,37	37,13	35,87
Consumo do setor privado (A)	29,66	30,79	32,27	37,02	36,91	33,97	32,92	32,02	31,00	30,03
Consumo do Governo (B)	5,66	5,86	6,24	7,26	7,36	6,79	6,58	6,35	6,12	5,84
Formação Bruta de	7,78	7,31	6,25	8,28	7,06	5,57	6,62	5,88	6,07	7,20

Capital (A+B)										
Balança de bens e serviços (C - D)	-4,06	-3,65	-2,56	-3,94	-2,82	-1,58	-2,38	-1,68	-1,77	-2,54
Exportações de bens e serviços (C)	6,31	7,37	8,26	9,82	10,78	11,24	11,42	11,88	11,39	10,69
(-) Importações de bens e serviços (D)	10,37	11,02	10,83	13,76	13,59	12,82	13,80	13,57	13,16	13,23

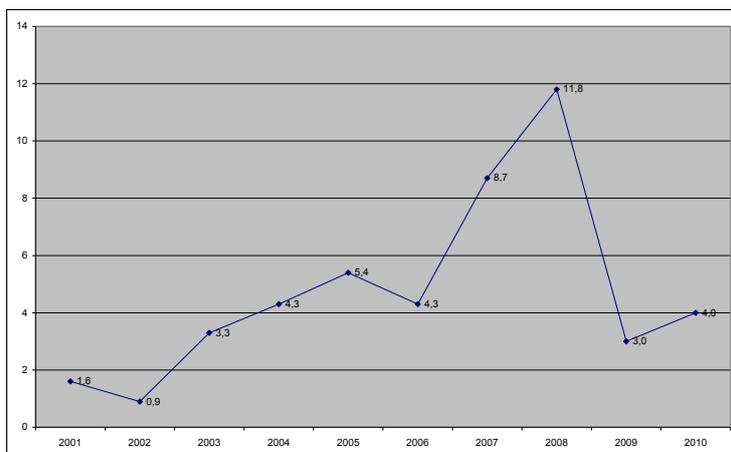
Fonte: CEPAL – CONTEPLAST, *Estatísticas e Indicadores Econômicos*

Apesar da retomada da atividade econômica mundial pós-crise e das expectativas de recuperação dos principais parceiros comerciais da Bolívia, o país não deverá ser capaz de sustentar o bom desempenho verificado entre 2004 e 2008, quando o PIB cresceu a taxas superiores a 4% ao ano. As estimativas apontam expansão do PIB da ordem de 3% a 3,5% entre 2009 e 2014.

Os obstáculos institucionais e políticos impedem a ampliação dos investimentos do setor privado que diante do ambiente de incertezas tende a adiar projetos de maior envergadura no país. A onda recente de estatizações de ativos de empresas multinacionais principalmente nos setores de telecomunicações e energia prejudica as decisões de investimento, o que deve ter impacto negativo sobre o crescimento econômico no futuro próximo.

A inflação registrou queda significativa em 2009 após um período de fortes elevações que acompanharam a alta dos preços internacionais de alimentos e energia. Projeções apontam uma queda da taxa de variação dos preços ao consumidor de 11,8% registrada em 2008 para cerca de 3% em 2009, seguida de uma ligeira elevação em 2010.

Figura 2.21 // Variação anual dos preços ao consumidor (%)



Fonte; Cepal; 2009 2010 são projeções

Desde o segundo semestre de 2008, diante da crise econômica mundial, o governo boliviano adotou um regime de câmbio fixo, com o objetivo de minimizar os efeitos da volatilidade da cotação da moeda nacional frente ao dólar (cerca de sete bolivianos por dólar). Diante da amenização dos efeitos da crise, não há mais um compromisso formal do governo para a manutenção da taxa de câmbio.

No setor externo, a balança comercial boliviana deve continuar registrando saldos positivos em 2010, diante do aquecimento da demanda externa por minérios e energia. Em 2008, houve elevação de 43% nas vendas externas em relação a 2007, finalizando o ano com superávit de US\$ 6,9 bilhões. Em 2007 e 2008, no entanto, o país ainda se beneficiou de acordos comerciais como a Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga (ATPDEA) que não são mais vigentes, o que deve prejudicar as vendas de produtos para países como os Estados Unidos. De fato, os últimos dados disponíveis mostram que no primeiro trimestre de 2009 o saldo comercial boliviano permaneceu positivo, mas registrou retração de 77% em relação ao mesmo período de 2008.

As importações registraram forte elevação em 2008, acompanhando o forte ritmo de crescimento da economia (+44% em relação a 2007). Os investimentos em novas áreas de mineração foram responsáveis pela forte expansão das compras de bens de capital em 2008 (+42% em relação a 2007). No futuro próximo, as importações devem continuar em alta, mas em níveis mais modestos acompanhando o crescimento menos intenso que se espera para o PIB entre 2010 e 2014.

2.2 PROJEÇÕES DE CRESCIMENTO DE CURTO PRAZO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO

Os países analisados no contexto deste relatório devem apresentar uma tendência de recuperação do crescimento econômico no futuro próximo. Estas economias devem se beneficiar da normalização das condições globais de financiamento, das expectativas de aquecimento da demanda nos mercados de commodities, além dos efeitos positivos das políticas de suporte à renda doméstica que foram implementadas a fim amenizar os impactos da crise econômica mundial.

Por conta da crise, houve contração da atividade econômica na região a partir do quarto trimestre de 2008 e primeiro trimestre de 2009 na medida em que o consumo, os investimentos e as exportações registravam retração significativa em função da escassez das linhas de financiamento ao comércio e também da retração da demanda externa pelas exportações dos países analisados. Obviamente, o grau de deterioração da atividade econômica variou de acordo com as especificidades dos países como, por exemplo, no caso de Brasil, Argentina e Chile que são economias exportadoras e que sofreram com mais intensidade diante da deterioração dos termos de troca.

As medidas fiscais e monetárias *contracíclicas* adotadas pelos países ao longo da crise começaram a surtir efeitos a partir do segundo semestre de 2009, o que gerou uma revisão para cima das projeções das taxas de crescimento do PIB. No caso do Brasil, por exemplo, a expectativa para 2009 era de crescimento bastante modesto da ordem de zero a 0,5%, enquanto para 2010 esperava-se uma significativa melhora do desempenho da economia, com projeção de crescimento do PIB de cerca de 5%. No quinquênio que se estende de 2011 a 2015 a taxa média de crescimento da economia deverá situar-se entre 3,7% e 5,0% ao ano, de acordo com as projeções realizadas por diferentes organismos¹⁹.

Quanto aos índices de inflação, o ano de 2009 deverá ficar abaixo da meta estabelecida pelo Banco Central do Brasil, em torno de 4,2% ao ano. A partir de então a inflação deverá oscilar em torno da meta inflacionária, de 4,5% ao ano. Não existem previsões significativas para a piora no quadro inflacionário para o período de 5 anos iniciado em 2011.

¹⁹ A projeção de 3,7% é apresentada pelo Fundo Monetário Internacional, enquanto a projeção de 5,0% é a base com a qual trabalha o Governo Federal Brasileiro.

Porém, é no quadro internacional que o Brasil deve enfrentar os maiores desafios. No curto prazo o elevado fluxo de capitais observado nos últimos deverá ser mantido, pressionando a taxa de câmbio para um patamar suficientemente valorizado para que os saldos comerciais sejam negativos, equilibrando-os com a entrada líquida de capitais externos. Neste sentido, o saldo comercial brasileiro deverá continuar negativo, porém o *quantum* de comércio deverá manter sua trajetória crescente. No quinquênio 2011 a 2015, espera-se que o déficit da balança comercial mantenha-se próximo a 0,8% do PIB, ante um déficit previsto de 1,3% para 2009 e 1,9% para 2010. Não obstante o saldo comercial manter-se deficitário, o *quantum* de comércio deverá seguir o padrão dos anos precedentes, crescendo a taxas superiores ao próprio crescimento do PIB.

Para a Argentina é esperado que o PIB finalize o ano de 2009 com uma retração de 2,5%, compensada por uma elevação de aproximadamente 1,5% para 2010. No período de 2011 a 2015, a Argentina deverá crescer a uma taxa média de 3,0% ao ano, impulsionada principalmente pelo consumo interno privado, além de uma possível recuperação do consumo interno público. O comércio internacional deve regredir em termos de importância de participação no PIB, convergindo do patamar de 4,4% do PIB em 2009 e 4,9% previstos para 2010 para um patamar entre 2% e 3% no ano de 2015, portanto, perdendo participação de 1% a 2% na composição total do PIB. Esta mudança de patamar deve ocorrer pela aceleração das exportações decorrente do aumento expressivo de renda interna verificado nos últimos anos, combinada com o aumento dos gastos públicos. Por outro lado, as exportações não devem acompanhar o mesmo ritmo de crescimento das importações, tendo como resultado a redução do superávit em conta corrente.

Para o Chile as previsões são de uma retração de 1,7% no PIB para 2009, compensada por crescimento aproximado de 4,0% em 2010. Contudo, o ano de 2010 deve apenas dar início a um ciclo de recuperação mais vigorosa da economia, que deverá sustentar taxas de crescimento de aproximadamente 5,4% no período de 2011 a 2015. Este cenário deverá ser baseado na recuperação do consumo interno e da formação bruta de capital físico, haja vista a tendência decrescente do saldo em conta corrente. Em 2009, o Chile deverá encerrar o ano com um superávit de aproximadamente 0,7% do PIB, mas já em 2010 o saldo deverá tornar-se deficitário em 0,4% do PIB. Este cenário deverá aprofundar-se para um déficit de 2,2% do PIB já em 2015. O padrão seguirá a base do mercado brasileiro e argentino, com uma expressiva elevação da corrente de

comércio internacional, em especial com a Ásia continental, porém com maior intensidade para as importações do que para as exportações.

O Uruguai deverá seguir no ciclo de relativa estabilidade apresentado nos anos precedentes, com taxa de crescimento do PIB de 0,6% em 2009 e 3,5% em 2010. A partir de então as taxas deverão elevar-se para 3,5% ao ano, sustentando o bom desempenho da economia a longo prazo. Parte do bom desempenho do Uruguai deverá vir do setor externo, com a redução do déficit em conta corrente de 1,6% em 2009 ou 2,0% em 2010 para um patamar praticamente equilibrado em 2015.

O principal desafio a ser enfrentado pelo Uruguai refere-se às taxas de inflação, que deverão aproximar-se de 7,5% em 2009. Tal número deveria exigir atenção, mas a estimativa já é de redução nas expectativas para 2010, quando deverá aproximar-se do patamar de 6,5%. Espera-se que a trajetória declinante permaneça entre 2011 e 2015, apresentando uma média de 6,5% a 6,2% ao ano.

Os fluxos de capitais para a região tendem a se normalizar em 2010, enquanto os *spreads* de risco voltam aos patamares pré-crise. Estes fatores, juntamente com a recuperação da demanda externa por produtos de exportação devem promover um fluxo positivo de recursos para os países analisados, sustentando a tendência à apreciação de suas moedas frente ao dólar.

Os principais destaques para o médio e o longo prazo deverão ser as exportações para os países asiáticos, cuja recuperação já se esboça neste ano de 2009. Porém, os preços internacionais dos principais produtos da pauta de exportação deverá manter-se abaixo dos preços dos últimos anos, depreciando o saldo em conta corrente destes países.

De forma geral, pressões inflacionárias na região sofreram redução significativa com a queda da demanda doméstica durante o segundo semestre de 2008. No entanto, a tendência de baixa deve sofrer uma reversão à medida que as políticas fiscais e monetárias expansionistas comecem a mostrar resultados. O Uruguai é o principal país exposto a pressões inflacionárias, seguido da Argentina e do Paraguai. O Brasil deverá manter a política de taxas de juros acima dos patamares internacionais, portanto não apontando para problemas inflacionários no curto prazo. O Chile, que deverá sofrer deflação em 2009, precisará estabilizar a inflação no patamar de 2,5% para os próximos anos.

A tabela a seguir sintetiza as projeções para as principais variáveis nos próximos anos.

Tabela 2.43 // Projeções: PIB – taxa de variação real anual (%); Preços ao consumidor – taxa de variação anual; Conta Corrente - % do PIB

	PIB			Preços ao consumidor		Balanço em Conta Corrente		
	2009	2010	2015	2009	2010	2009	2010	2015
Argentina	-2,5	1,5	3,0	5,6	5,0	4,4	4,9	2,0
Brasil	0,5	5,0	3,7	4,2	4,5	-1,3	-1,9	-0,8
Chile	-1,7	4,0	5,4	-0,5	2,5	0,7	-0,4	-2,2
Paraguai	-4,9	3,9	5,5	2,5	5,0	0,5	-1,6	-0,8
Uruguai	0,6	3,5	3,9	7,5	6,5	-1,6	-2,0	-0,1

Fonte: IMF

2.3 FATORES RELEVANTES PARA O CRESCIMENTO DE LONGO PRAZO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO

Para o longo prazo, compreendendo o período que se estende de uma década adiante até o horizonte do projeto, diversos fatores deverão interferir no padrão de crescimento econômico e comércio internacional dos países da área de abrangência do projeto.

Nesta seção traçamos breves considerações sobre os mais relevantes, que deverão ser refletidos futuramente na proposição de uma matriz de demanda global por logística em geral e pelos serviços ofertados pelo corredor bioceânico em particular.

2.3.1 A questão energética brasileira

O dilema na questão energética brasileira atualmente se dá no que se refere à decisão de priorização dos biocombustíveis ou da extração de petróleo na camada pré-sal. Após uma fase de grande ênfase aos biocombustíveis, vistos como o “petróleo verde” que teria lançado o Brasil à vanguarda da matriz energética global, a descoberta de petróleo na camada pré-sal, a mais de 6.000 metros de profundidade, levou a uma nova priorização de projetos. Enquanto no cenário de curto prazo o pré-sal deverá contar com maior apoio público, não é possível afirmar o mesmo para o longo prazo, seja pela questão ambiental, seja pela questão da viabilidade de extração de petróleo a grandes profundidades;

2.3.2 A sustentabilidade do crescimento chinês

Os atuais prognósticos indicam que as taxas de crescimento da economia chinesa deverão permanecer em um intervalo entre 5% e 10% ao ano por um prazo longo. Se confirmadas, as projeções deste crescimento levariam a China a superar o Japão em termos de porte econômico na década vindoura, podendo superar os Estados Unidos ainda dentro do horizonte do projeto.

Se esse padrão for confirmado nas próximas décadas, haverá uma importante mudança no perfil dinâmico dos setores econômicos. A produção de manufaturas com padrão tecnológico cada vez mais elevado na China deverá levar a reduções extremamente importantes nos preços relativos destes produtos. Por outro lado, a pressão da demanda por matérias primas e alimentos fará com que o preços de minerais, combustíveis e produtos agrícolas tendam a elevar-se, valorizando a pauta de exportação brasileira, dos países da área de abrangência do projeto, que deverão especializar-se com maior ênfase nos setores primários;

2.3.3 A questão da Índia

O padrão de crescimento indiano impõe questões tão relevantes quanto a China. Com uma população de porte similar, porém condições socioeconômicas ainda menos favoráveis, este país poderá tornar-se um dos próximos expoentes no dinamismo da economia global. Contudo, os dilemas socioreligiosos deste país tem se imposto como importante elemento na determinação dos padrões de crescimento e desenvolvimento econômico;

2.3.4 A dinâmica sociopolítica da América do Sul

Atualmente os países sul americanos alternam modelos econômicos moderados, como os observados no Chile e no Brasil, com modelos econômicos socionacionalistas, a exemplo da Bolívia, do Equador e da Venezuela. Na medida em que os regimes menos moderados possam ganhar força, estima-se uma importante redução nos volumes de comércio internacional entre os países e entre estes países e o restante do mundo;

2.3.5 Distribuição de papéis na estrutura geopolítica global

Neste tópico destaca-se a existência de indícios de esgotamento do modelo americano-europeu da década de 1990, começando a ser observada a presença da China e da Índia em questões globais.

2.3.6 Presença de países emergentes em organismos multilaterais

Neste particular, destaca-se o papel exercido pela China e pelo Brasil nos organismos dedicados a tratar de questões comerciais e financeiras globais, bem como nas questões de ordenamento geopolítico global.

2.3.7 Recuperação econômica e social na África e dos países menos desenvolvidos da América Latina

Com a diminuição da intensidade das guerras civis nos países africanos e em certos países latino americanos, abre-se uma nova perspectiva de corrente de comércio global. Estas correntes deverão observar as mais altas taxas de crescimento, devido ao seu ponto de partida defasado, mas ainda tomarão um tempo relevante até obterem porte comparável às correntes existentes. Não obstante, as oportunidades comerciais para países emergentes, como para aqueles abrangidos pela área de influência do projeto, serão muito relevantes.

2.3.8 Padrão de desenvolvimento tecnológico

Ao alterar o padrão de combinação dos principais insumos para a produção de bens e serviços dedicados aos atendimentos da demanda global, os novos padrões produtivos deverão influenciar sobremaneira a demanda por energia, matérias primas e mão de obra.

2.3.9 Influência de novas políticas ambientais

Após os resultados materiais e imateriais observados nas conferências de Kyoto e Copenhague, torna-se claro que as novas normas ambientais, que poderão ter caráter sancionatório, tanto em termos supranacionais, quanto em termos internacionais, deverão interferir largamente sobre os padrões de produção, comércio e consumo global.

Questões como o mercado de crédito de carbono evidenciam que haverá, cada vez mais, alteração nos preços relativos em favor daqueles segmentos onde se observa a produção com menor impacto ambiental;

2.3.10 Padrão de regulação pública sobre atividades econômicas de interesse público

Em particular, observa-se que estas questões serão tratadas inicialmente no âmbito do mercado financeiro até espalharem-se por outras atividades, em particular o setor de infraestrutura.

Atualmente, não somente ações que apontam na direção de um maior nível de regulação, mas também na direção de um padrão global de regulação, o que poderá favorecer a implantação do projeto de regulação pública.

3. Matriz de Importação e Exportação

A presente seção detalha a relação entre as perspectivas de crescimento econômico acima descritas e a distribuição espacial do crescimento do PIB brasileiro, em particular no que se refere aos eixos de transporte que deverão dar lastro à matriz de importação e exportação proposta.

Com este objetivo, na primeira parte são apresentados os principais pares comerciais dos países da área de influência do projeto em cada uma das categorias de produtos. Este dado será detalhado nos próximos relatórios identificando os principais eixos de transporte que darão origem às estimativas de captura de demanda pelo Corredor Bioceânico. O objetivo principal é tão somente registrar a espacialização das relações comerciais dos países da área de influência.

A base de dados utilizada para a construção deste capítulo, cujos procedimentos metodológicos para consulta são detalhados nos Anexos 2 a 6, é composta pela agregação das seguintes bases isoladas:

Fontes para Construção da Base de Dados Consolidada

País/Bloco	Fonte de Informação
BRASIL	Aliceweb
ARGENTINA	Aliceweb MERCOSUL
PARAGUAI	Aliceweb MERCOSUL
URUGUAI	Aliceweb MERCOSUL
BOLIVIA	Instituto Nacional de Estadística – INE
CHILE	Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. - CAMPORT
COLOMBIA	Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE
ECUADOR	CORPEI
PERU	Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo – PROMPERU (Exportações) Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior –SIICEX (Importações)
VENEZUELA E GUIANAS	Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos - INEA
AMÉRICA DO NORTE - LESTE	Sistema de Estadísticas de Comercio de América – DATAINTAL, do Banco Interamericano de Desarrollo (BID) – Dados de importações de países da América do Sul Estatísticas portuárias
AMÉRICA DO NORTE - OESTE	
ÁFRICA LESTE	
ÁFRICA OESTE	
ÁSIA E OCEANIA	
EUROPA	

As bases de dados Aliceweb e Aliceweb MERCOSUL, por sua abrangência, atualização e nível de desagregação dos dados (por tipo de produto, origem e destino) foram consideradas de alta qualidade. Cabe destacar que suas informações englobam 62% dos pares OD da Matriz Total.

Os dados oriundos de bases dos países analisados, incluindo informações de institutos nacionais de estatística, estudo setoriais, informações de aduanas, órgãos e entidades de comércio exterior, em sua maioria desagregadas por produto, origem e destino das cargas, foram consideradas de qualidade mediana.

A base de dados DATAINTAL do BID abrange informações para 31 países, englobando as regiões da América Latina, Caribe, Estados Unidos e Canadá. Ainda que englobe dados para grande parte dos pares OD da matriz, não apresenta dados desagregados por tipo de produto, origem e destino de mercadoria, necessários para a construção das matrizes por produto. Desta forma, os dados da base DATAINTAL foram utilizados para controle de totais e para conhecimento dos fluxos totais de exportação e importação envolvendo países da América do Sul e bloco externos tais como Ásia, África e Europa.

3.1 PRINCIPAIS PARES COMERCIAIS POR CATEGORIAS DE PRODUTOS

3.1.1 Brasil

A desagregação da pauta de exportações brasileira produtos e parceiros resultou nas tabelas que são apresentadas a seguir.

Tabela 3.44 // Produtos agrícolas (dólar a preços correntes) – 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	48,29	61,40
Europa	18,86	21,87
União Europeia	17,82	20,57
Ásia	10,18	15,91
China	4,17	7,51
Oriente Médio	4,56	4,96

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Na tabela 3.1 observa-se a escalada ímpar de importância da China no setor de alimentos, que atualmente já representa o país individual mais importante nesta pauta de exportação. Os demais parceiros, Europa e América do Norte, continuam tendo grande relevância, fruto de um processo histórico consolidado, mas, proporcionalmente, menor por força do crescimento dos países asiáticos.

Tabela 3.45 // Combustíveis e produtos minerais (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	32,18	44,02
Ásia	9,18	13,05
Europa	9,01	11,44
União Europeia	7,88	10,13
América Latina	6,59	9,69
China	4,96	7,02

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Na tabela acima se observa a fenômeno equivalente no que tange à China, que representa o país mais relevante na pauta, quando individualmente considerado. Os demais países asiáticos, inclusive o Japão, possuem grande relevância neste quesito.

Tabela 3 46 // Manufaturas (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	74,90	86,40
América Latina	27,41	32,28
América do Norte	20,85	21,80
Estados Unidos	15,50	17,05
Europa	15,03	16,11
União Europeia	14,42	15,32

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Na passagem dos produtos primários para as manufaturas, observa-se a maior relevância da América Latina como par comercial do Brasil, em particular os países da América do Sul. Como resultado, pode-se inferir que o Corredor Bioceânico poderá desempenhar um papel complementar no mercado intra-regional, tanto de produtos primários quanto de produtos manufaturados.

Conforme se observa nas tabelas seguintes, este padrão se repete nos principais produtos manufaturados exportados pelo Brasil.

Tabela 3.47 // Ferro e Aço (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	10,15	13,66
Ásia	1,99	4,12
América do Norte	3,20	3,73
Estados Unidos	2,73	3,26
América Latina	2,21	2,85
Europa	2,22	2,19

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Tabela 3.48 // Produtos químicos (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	10,68	12,63
América Latina	4,61	5,33
Europa	2,47	3,03
União Europeia	2,31	2,89
América do Norte	2,05	2,69
Estados Unidos	1,65	2,23

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Tabela 3.49 // Outras semi-manufaturas (US dólar a preços correntes) – 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	11,16	11,62
América Latina	3,15	3,69
América do Norte	3,29	3,04
Europa	2,65	2,69
União Europeia	2,55	2,58
Estados Unidos	2,73	2,44

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Tabela 3.50 // Máquinas e equipamentos de transporte (US dólar a preços correntes) 2007 / 2008

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)	
	2007	2008
Mundo	36,29	41,82
América Latina	15,16	17,86
América do Norte	10,12	10,66
Europa	6,54	7,74
União Europeia	6,12	6,47
Estados Unidos	5,87	6,07

Fonte: AliceWeb, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

3.1.2 Argentina

De forma similar ao caso Brasileiro, na Argentina a exportação para a Ásia corresponde à maior parte das categorias, exceção à feita ao setor de farelos, cujo principal parceiro comercial é a Europa, conforme observado nas tabelas a seguir. Nas demais categorias os principais parceiros são China, Hong Kong e Macau. A América do Sul aparece como um parceiro comercial de importância menos relevante, a despeito dos esforços empreendidos na tentativa de integrar comercialmente o bloco. Curiosamente, a mesma situação observada para a pauta de exportações repete-se nos itens de importação deste país.

3.1.2.1 PRINCIPAIS PRODUTOS DA PAUTA DE EXPORTAÇÕES – ANO 2008

Tabela 3.51 // Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares, etc.

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
União Europeia	3,64
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	1,19
África	0,52
América do Sul	0,40
Austrália e Nova Zelândia	0,05

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.52 // Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes, etc.

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	2,88
China, Hong Kong e Macau	2,67
União Europeia	0,22
África	0,17
América do Sul	0,09

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.53 // Gorduras, óleos e ceras animais ou vegetais, etc.

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	2,84
China, Hong Kong e Macau	1,58
África	0,93
América do Sul	0,67
União Europeia	0,40

Fonte: AliceWeb Mercosul

3.1.2.2 PRINCIPAIS PRODUTOS DA PAUTA DE IMPORTAÇÕES – ANO 2008

Tabela 3.54 // Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, e outros mecânicos

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia	2,22
União Europeia	1,69
NAFTA	1,35
China, Hong Kong e Macau	1,15
América do Sul	0,04

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.55 // Máquinas, aparelhos e material elétricos, suas partes, outros

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia	1,85
China, Hong Kong e Macau	1,27
NAFTA	1,07
União Europeia	0,91
América do Sul	0,01

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.56 // Veículos Automóveis, Tratores, Partes/Acessórios

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia	0,86
União Europeia	0,75
NAFTA	0,48
China, Hong Kong e Macau	0,33
América do Sul	0,02

Fonte: AliceWeb Mercosul

3.1.3 Uruguai

No Uruguai o principal par comercial é a NAFTA, seguido, em importância, pela Europa. Em terceiro lugar aparece a América do Sul, seguida pela Ásia apenas em quarto lugar. Este padrão repete-se, com poucas mudanças, para a quase totalidade dos setores de exportação uruguaio.

3.1.3.1 PRINCIPAIS PRODUTOS DA PAUTA DE EXPORTAÇÕES – ANO 2008

Tabela 3.57 // Carnes e miudezas comestíveis

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
NAFTA	0,36
União Europeia	0,24
América do Sul	0,04
Ásia	0,02
África	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.58 // Leite e laticínios, ovos de aves, mel natural, etc.

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
NAFTA	0,11
América do Sul	0,06
África	0,06
Ásia	0,02
União Europeia	0,02

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.59 // Madeira, carvão vegetal e obras de madeira

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
União Europeia	0,10
Ásia	0,04
NAFTA	0,04
América do Sul	0,01
África	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

3.1.3.2 PRINCIPAIS PRODUTOS DA PAUTA DE IMPORTAÇÕES – ANO 2008

Tabela 3.60 // Combustíveis minerais, óleos minerais, etc., ceras minerais

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
América do Sul	0,47
NAFTA	0,22
África	0,08
União Europeia	0,02
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.61 // Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, partes

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,13
NAFTA	0,11
China, Hong Kong e Macau	0,10
União Europeia	0,06
América do Sul	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.19 // Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc., mecânicos

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
União Europeia	0,12
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,12
NAFTA	0,12
China, Hong Kong e Macau	0,09
União Europeia	0,12

Fonte: AliceWeb Mercosul

3.1.4 Paraguai

No Paraguai o principal par comercial é a América do Sul, exceção feita ao setor de grãos, cujo principal parceiro é a Europa.

3.1.4.1 PRINCIPAIS PRODUTOS DA PAUTA DE EXPORTAÇÕES – ANO 2008

Tabela 3.62 // Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares,etc.

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
América do Sul	0,15
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,06
União Europeia	0,03
África	0,01
NAFTA	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.63 // Carnes e miudezas comestíveis

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
América do Sul	0,14
África	0,04
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,00
China, Hong Kong e Macau	0,00
União Europeia	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.64 // Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes,etc.

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
União Europeia	0,12
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,03
América do Sul	0,01
NAFTA	0,00
China, Hong Kong e Macau	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

3.1.4.2 PRINCIPAIS PRODUTOS DA PAUTA DE IMPORTAÇÕES – ANO 2008

Tabela 3.65 // Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc., mecânicos

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,81
China, Hong Kong e Macau	0,69
NAFTA	0,11
União Europeia	0,06
América do Sul	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.66 // Máquinas, aparelhos e material elétricos, suas partes, etc

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,61
China, Hong Kong e Macau	0,45
NAFTA	0,08
União Europeia	0,06
América do Sul	0,00

Fonte: AliceWeb Mercosul

Tabela 3.67 // Veículos automóveis, tratores, partes/acessórios

Parceiro Comercial	Valor (US\$ bilhões)
Ásia (Exclusive Oriente Médio)	0,21
China, Hong Kong e Macau	0,06
União Europeia	0,04
NAFTA	0,02
América do Sul	0,01

Fonte: AliceWeb Mercosul

3.2 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Na presente seção a corrente de comércio brasileira é subdividida de acordo com o ponto de cruzamento da fronteira. São 43 portos, cada um dos quais com suas peculiaridades em termos de forma de transporte, pauta de produtos e país de destino.

O banco de dados contendo os países de destino de cada produto em cada um dos portos brasileiros está anexo a este relatório, em mídia eletrônica, sendo desnecessária a inclusão destas tabelas no corpo principal do relatório. Na Figura 3.1 é apresentada a configuração da movimentação total das exportações e importações dos principais portos brasileiros em 2008.

A tabela 3.26 apenas a título ilustrativo apresenta a movimentação das exportações por determinada categoria de produtos em termos da movimentação em peso e em valor para os principais portos brasileiros.

Figura 3.1 // - Movimentação total das exportações e importações dos principais portos brasileiros em 2008

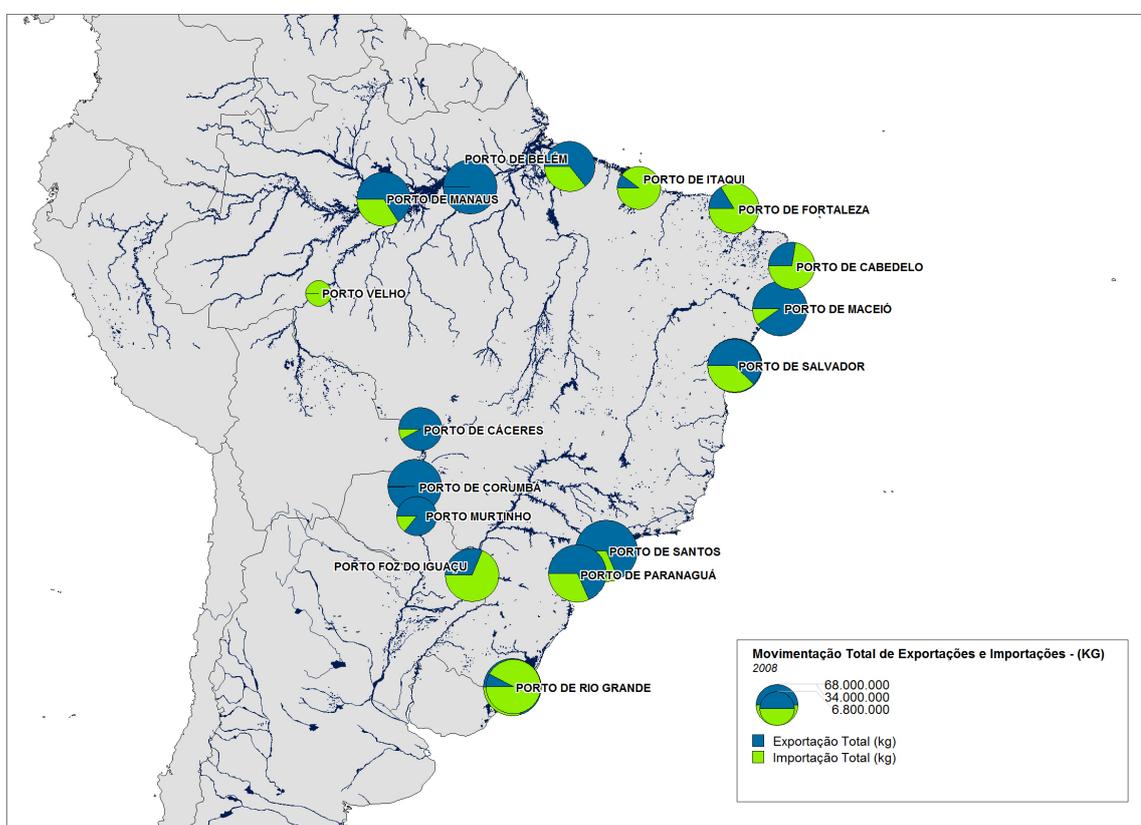


Tabela 3.68 // Movimentação dos Principais Portos Brasileiros Exportações por Grupo de Produtos

Estado	Porto	Cód.	Descrição	2007		2008	
				Kg Líquido	US\$	Kg Líquido	US\$
RO	Abuna	2	CARNES E MIUDEZAS, COMESTÍVEIS	-	-	-	-
AC	Assis Brasil	10	CEREAIS	1.000.000	186.310	573.500	116.626
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	153.240	165.933	72.607	62.463
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	-	-	4.360	18.991
MT	Cáceres	2	CARNES E MIUDEZAS, COMESTÍVEIS	132.443	197.929	-	-
		10	CEREAIS	25.302	49.976	215.434	467.687
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	145.158.639	29.796.580	47.041.462	16.598.651
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	12.519.708	6.146.148	6.570.564	3.593.711
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS, DE FRUTAS, ETC.	5.779	7.527	9.643	16.501
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	-	-	287.709	397.359
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	155.324	78.117	296.949	212.795
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	22.043	13.565	193.307	118.909
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	34.924	239.377	23.809	1.084.715
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	530.625	2.271.565	233.512	2.292.551
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS, ETC.	1.020	5.033	51.050	15.826
		52	ALGODÃO	719	6.000	51.689	111.024
		72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	234.497	212.151	52.333	193.124
MS	Corumba-Ferrovia	10	CEREAIS	705.920	1.107.956	909.783	1.772.774
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	-	-	28.605	132.542
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	216.763	175.877	231.964	223.144
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS, DE FRUTAS, ETC.	6.418	2.823	65.012	53.144
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	575.010	169.777	1.309.980	823.484
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	438.880	579.827	443.047	955.534
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	25.255.194	1.809.354	3.857.180	1.285.085
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	2.268.140	3.040.191	2.351.460	3.966.239
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	246.290	419.901	858.185	1.382.676
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS, ETC.	-	-	188.409	141.389
		52	ALGODÃO	1.076	10.070	434	3.783
72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	141.152.391	85.523.977	153.056.642	145.102.080		
MS	Corumba-Porto	72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	21.781.000	17.812.423	231.577.000	113.735.459
MS	Corumba-Rodovia	2	CARNES E MIUDEZAS, COMESTÍVEIS	12.439	26.587	110.261	162.299
		9	CAFÉ, CHÁ, MATE E ESPECIARIAS	18.662	45.232	30.086	96.540
		10	CEREAIS	75.020	44.090	615.341	559.395
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	481.501	893.821	249.588	776.337
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	1.778.000	2.251.320	1.340.508	1.928.643

Estado	Porto	Cód.	Descrição	2007		2008	
				Kg Líquido	US\$	Kg Líquido	US\$
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS, DE FRUTAS, ETC.	267.099	376.599	232.704	376.459
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	2.763.162	1.354.790	4.945.670	2.917.588
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	1.781.189	1.739.084	756.507	1.180.644
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	128.588.630	5.457.396	116.452.303	6.110.632
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	11.725.807	8.824.625	30.907.146	28.941.660
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	1.573.099	2.991.817	1.755.481	3.496.731
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULÓSICAS, ETC.	451	619	830.937	245.883
		52	ALGODÃO	7.178.665	17.094.036	5.973.156	17.258.026
		72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	2.231.402	2.973.653	4.226.248	6.398.739
RO	Guajara-Mirim-Rodovia	10	CEREAIS	1.989.100	1.072.446	7.482.090	4.538.759
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	41.000	47.366	-	-
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	6.859.213	2.912.449	3.075.381	1.261.049
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS, DE FRUTAS, ETC.	44.772	82.916	46.235	83.331
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	2.587.490	1.661.298	1.355.387	925.468
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	56.800	25.467	44.477	43.215
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	90	19	12.000	9.000
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	2.483.250	1.521.508	800.000	775.997
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	384	559	3.250	9.615
		72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	31.032	38.441	75.575	128.112
RS	Sant. do Livramento-Ferrovia	9	CAFÉ, CHÁ, MATE E ESPECIARIAS	800	1.034	27	591
		10	CEREAIS	255	310	4.619	5.717
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	1.674	1.604	2.035	2.579
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	395.366	722.189	455.630	919.366
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS, DE FRUTAS, ETC.	972.158	1.121.778	1.066.146	1.338.199
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	2.054.600	1.311.109	2.450.052	1.608.720
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	191.518	132.591	437.010	352.650
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	5.568	1.706	1.000	290
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	20	47	169	46.079.268
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	323	1.880	789	5.932
		52	ALGODÃO	173	1.962	251	2.921
72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	78.077	127.854	56.326	121.626		
RS	Sant. do Livramento-Rodovia	2	CARNES E MIUDEZAS, COMESTÍVEIS	-	-	1.335.000	4.256.150
		9	CAFÉ, CHÁ, MATE E ESPECIARIAS	355.646	288.495	1.113.889	1.168.958
		10	CEREAIS	-	-	503.520	92.148
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	27.400	36.484	70.440	37.427
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	8.692.228	2.144.076	14.526.856	3.845.256
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS, DE FRUTAS, ETC.	124.595	130.474	275.875	399.027

Estado	Porto	Cód.	Descrição	2007		2008	
				Kg Líquido	US\$	Kg Líquido	US\$
		22	BEBIDAS,LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	-	-	980	2.655
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES,ETC.	7.080.671	3.004.564	6.941.607	4.007.585
		25	SAL,ENXOFRE,TERRAS E PEDRAS,GESSO,CAL E CIMENTO	203.203	60.740	129.002	55.812
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS,ÓLEOS MINERAIS,ETC.CERAS MINERAIS	213.198	336.522	245.235	576.506
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	8.338	108.997	133.413	181.967
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS,ETC.	2.732.000	841.139	1.959.390	629.355
		52	ALGODÃO	141.826	653.974	219.466	1.138.291
		72	FERRO FUNDIDO,FERRO E AÇO	5.729.214	10.185.520	13.499.606	21.870.748
RS	Uruguai a-Ferrovia	17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	-	-	18.890.400	4.865.864
		25	SAL,ENXOFRE,TERRAS E PEDRAS,GESSO,CAL E CIMENTO	1.138.610	293.370	1.208.900	270.372
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	834.901	1.489.181	174.011	219.828
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS,ETC.	-	-	102.498	70.180
		52	ALGODÃO	-	-	62.955.425	48.094.761
		72	FERRO FUNDIDO,FERRO E AÇO	49.789.857	22.380.721		
RS	Uruguai a-Rodovia	2	CARNES E MIUDEZAS,COMESTÍVEIS	30.219.050	63.850.470	18.849.820	56.311.818
		9	CAFÉ,CHÁ,MATE E ESPECIARIAS	25.008.761	49.889.603	17.990.114	43.867.371
		10	CEREAIS	3.114.317	1.746.737	4.100.909	5.401.303
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS,GRÃOS,SEMENTES, ETC.	119.808	604.611	75.055	580.981
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	21.957.619	16.380.050	19.012.231	18.120.481
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS,DE FRUTAS,ETC.	15.403.237	25.849.250	12.639.374	18.303.338
		22	BEBIDAS,LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	4.068.518	4.028.487	1.595.331	2.367.600
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES,ETC.	32.237.644	13.201.148	29.400.187	17.403.586
		25	SAL,ENXOFRE,TERRAS E PEDRAS,GESSO,CAL E CIMENTO	11.367.640	3.707.959	14.151.266	4.201.855
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS,ÓLEOS MINERAIS,ETC.CERAS MINERAIS	10.098.385	11.054.958	7.821.495	11.116.532
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	43.354.206	56.703.148	35.663.105	51.751.334
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS,ETC.	8.252.857	4.442.230	5.519.289	3.128.967
		52	ALGODÃO	4.600.047	25.920.413	3.283.247	23.682.531
		72	FERRO FUNDIDO,FERRO E AÇO	171.622.127	258.159.367	164.365.176	292.399.671
SP	SANTOS	2	CARNES E MIUDEZAS,COMESTÍVEIS	1.300.153.152	3.236.012.355	1.229.691.625	3.943.678.348
		9	CAFÉ,CHÁ,MATE E ESPECIARIAS	1.053.523.858	2.441.336.490	1.089.833.459	2.957.898.241
		10	CEREAIS	3.097.342.719	568.161.452	2.250.313.374	500.498.927
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS,GRÃOS,SEMENTES, ETC.	4.572.123.471	1.342.165.072	7.213.092.214	3.328.530.758
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	14.140.002.126	3.667.954.098	13.230.947.422	3.791.220.908
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS,DE FRUTAS,ETC.	2.096.667.791	2.221.208.489	2.082.268.333	2.002.544.073
		22	BEBIDAS,LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	2.007.621.259	1.062.718.290	2.854.809.934	1.708.551.972
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES,ETC.	3.452.623.367	785.582.403	3.518.450.877	1.192.308.349
		25	SAL,ENXOFRE,TERRAS E PEDRAS,GESSO,CAL E CIMENTO	213.385.407	79.309.844	221.003.653	97.963.363
27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS,ÓLEOS MINERAIS,ETC.CERAS MINERAIS	2.283.734.532	974.053.749	1.727.429.155	993.874.368		

Estado	Porto	Cód.	Descrição	2007		2008	
				Kg Líquido	US\$	Kg Líquido	US\$
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	483.659.926	800.226.125	507.340.310	945.850.872
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS,ETC.	1.015.176.627	422.196.412	1.027.371.233	488.041.552
		52	ALGODÃO	296.496.821	425.029.638	341.803.686	501.808.738
		72	FERRO FUNDIDO,FERRO E AÇO	1.557.198.675	1.188.913.626	1.007.918.521	1.156.492.183
PR	PARANA GUÁ	2	CARNES E MIUDEZAS,COMESTÍVEIS	1.163.788.017	1.756.730.036	1.305.422.717	2.583.582.370
		9	CAFÉ,CHÁ,MATE E ESPECIARIAS	2.241.474	3.118.207	1.257.417	1.630.812
		10	CEREAIS	4.783.382.628	801.766.404	1.928.669.103	420.469.944
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS,GRÃOS,SEMENTES, ETC.	4.515.034.550	1.246.417.127	4.203.963.429	1.762.528.762
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	2.644.727.234	700.899.373	2.904.664.790	796.525.973
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS,DE FRUTAS,ETC.	11.795.768	21.100.732	14.433.099	20.123.783
		22	BEBIDAS,LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	419.990.007	211.435.718	771.407.015	427.369.678
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES,ETC.	5.464.364.564	1.296.112.805	4.749.367.228	1.725.342.180
		25	SAL,ENXOFRE,TERRAS E PEDRAS,GESSO,CAL E CIMENTO	913.759	154.405	20.473	10.150
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS,ÓLEOS MINERAIS,ETC.CERAS MINERAIS	398.872.622	170.613.444	249.284.199	135.419.589
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	63.602.005	42.466.061	46.381.137	41.004.199
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS,ETC.	4.706.445	2.125.410	7.364.034	3.213.464
		52	ALGODÃO	85.239.865	105.523.814	134.649.389	175.687.084
		72	FERRO FUNDIDO,FERRO E AÇO	13.302.225	21.274.451	6.077.847	7.111.531
RS	RIO GRANDE	2	CARNES E MIUDEZAS,COMESTÍVEIS	565.617.107	910.179.449	637.287.201	1.293.164.048
		9	CAFÉ,CHÁ,MATE E ESPECIARIAS	365.005	528.603	255.360	494.305
		10	CEREAIS	690.131.818	144.496.991	1.479.446.512	573.097.921
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS,GRÃOS,SEMENTES, ETC.	5.276.209.388	1.541.422.832	3.352.168.606	1.543.440.408
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	18.038.598	22.733.611	19.132.929	28.155.108
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS,DE FRUTAS,ETC.	19.659.396	30.871.578	16.684.491	31.062.584
		22	BEBIDAS,LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	3.999.261	4.988.308	10.345.323	10.362.156
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES,ETC.	1.998.223.167	472.527.211	1.977.995.411	688.090.382
		25	SAL,ENXOFRE,TERRAS E PEDRAS,GESSO,CAL E CIMENTO	5.687.243	1.107.358	6.510.722	1.675.699
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS,ÓLEOS MINERAIS,ETC.CERAS MINERAIS	142.827.560	72.427.771	236.592.236	157.319.238
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	307.161.802	293.146.493	320.844.473	367.835.509
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULOSICAS,ETC.	325.430.500	136.160.039	319.041.000	159.921.413
		52	ALGODÃO	6.380	49.533	3.469	32.324
		72	FERRO FUNDIDO,FERRO E AÇO	14.354.246	12.274.598	7.309.259	8.139.679
ES	Vitória- Porto	2	CARNES E MIUDEZAS,COMESTÍVEIS	4.371.853	8.992.488	2.650.645	10.931.025
		9	CAFÉ,CHÁ,MATE E ESPECIARIAS	271.812.843	582.204.014	237.257.513	564.515.680
		10	CEREAIS	1.138.945.295	208.338.931	788.641.635	168.589.594
		12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS,SEMENTES,ETC.	2.482.231.751	722.432.376	2.414.037.950	1.141.514.297
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	180.585.076	56.286.452	70.899.759	21.971.737
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTICOLAS,DE FRUTAS,ETC.	52.610	103.120	89.342	186.040

Estado	Porto	Cód.	Descrição	2007		2008	
				Kg Líquido	US\$	Kg Líquido	US\$
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	127.843	187.843	18.079.117	13.125.156
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	944.323.091	218.611.468	1.081.619.550	386.840.171
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	1.050.576.407	173.544.407	757.650.701	145.524.738
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	1.617.511	850.421	954.516	805.007
		47	PASTAS DE MADEIRA OU MATÉRIAS FIBROSAS CELULÓSICAS, ETC.	4.800.858.000	2.191.822.603	5.287.014.000	2.884.591.596
		72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	6.479.822.088	3.187.893.086	7.028.020.559	5.044.327.217
		2	CARNES E MIUZZAS, COMESTÍVEIS	2.528.828	5.435.009	2.742.649	7.988.560
		9	CAFÉ, CHÁ, MATE E ESPECIARIAS	23.487	33.141	19.237	47.464
CE	Pecém-Porto	12	SEMENTES E FRUTOS OLEAGINOSOS, GRÃOS, SEMENTES, ETC.	12.904	20.705	39.139	62.107
		17	AÇÚCARES E PRODUTOS DE CONFEITARIA	5.493.240	7.579.429	2.384.234	3.781.309
		20	PREPARAÇÕES DE PRODUTOS HORTÍCOLAS, DE FRUTAS, ETC.	9.207.116	12.933.809	9.447.366	13.620.075
		22	BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOÓLICOS E VINAGRES	437.377	587.850	852.999	1.306.968
		23	RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, ETC.	89.187	627.945	26.149	16.647
		25	SAL, ENXOFRE, TERRAS E PEDRAS, GESSO, CAL E CIMENTO	7.895.424	2.209.853	11.866.767	2.988.081
		27	COMBUSTÍVEIS MINERAIS, ÓLEOS MINERAIS, ETC. CERAS MINERAIS	-	-	2.235.450	900.513
		29	PRODUTOS QUÍMICOS ORGÂNICOS	93.367	2.279.242	108.535	2.349.022
		52	ALGODÃO	3.485.461	15.435.461	3.451.878	16.701.026
		72	FERRO FUNDIDO, FERRO E AÇO	18.768.497	8.041.197	158.495	412.743

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil

4. Descrição do Banco de Dados

Um dos objetivos deste estudo, qual seja, a avaliação comparativa dos grandes corredores de transporte de cargas, depende sobremaneira de uma base de dados consistente. O primeiro passo na elaboração desta base foi buscar no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) as informações sobre comércio exterior do Brasil, notadamente as trocas realizadas entre as economias da América do Sul.

O Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet, denominado ALICE-Web, da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do MDIC, foi desenvolvido com vistas a modernizar as formas de acesso e a sistemática de disseminação dos dados estatísticos das exportações e importações brasileiras. O ALICE-Web é atualizado mensalmente, quando da divulgação da balança comercial, e tem por base os dados obtidos a partir do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX), sistema que administra o comércio exterior brasileiro.

Ao Alice-Web veio se somar, em 2009, o Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – Mercosul (AliceWeb Mercosul), visando a disseminação das estatísticas de comércio exterior dos quatro países membros do Mercosul. É desenvolvido e mantido pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), atualizado com base em dados fornecidos por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

As informações são expressas em dólares dos Estados Unidos, na condição de venda FOB (Free on Board), e em quilograma líquido. Quando constar da pesquisa a variável

mercadoria, além das informações anteriores, aparecerá a quantidade da mercadoria expressa na unidade de comercialização (unidade estatística) e os respectivos preços médios. Uma descrição detalhada do Alice-Web, suas variáveis de consulta, seus módulos de pesquisa, seus tipos de consulta e são aos períodos disponíveis pode ser encontrado no Anexo 2 e principalmente no arquivo digital anexo correspondente ao Banco de Dados desse Relatório Produto 1 Revisão C.

Como um país importante nos estudos que se seguirão, buscamos no site da Dirección Nacional de Aduanas, do governo do Chile, informações semelhantes às encontradas no MDIC para os países do Mercosul. Nesta base há informações detalhadas até o nível de item do Sistema Harmonizado (SH), para todos os países desde o ano de 1990. Para harmonizar essas duas bases foi necessário imputar dados do que diz respeito ao peso líquido na base do Chile, visto que, para vários itens havia apenas as informações de quantidades exportadas. Após tal adequação os itens foram totalizados até o nível de capítulos, e neste nível serão tratados daqui por diante.

Como o objetivo deste trabalho é comparar corredores de transporte de carga, em algum momento tais corredores irão desembocar em alguma rota marítima. À exceção dos países do Mercosul, acrescidos do Chile, os demais serão agrupados em grandes blocos econômicos. Os blocos abaixo foram escolhidos por seu significado geográfico, além do econômico propriamente dito.

Bloco Econômico
ACORDO COM. RELAC ECON. AUSTRALIA/NOVA ZELÂNDIA-ANZCERTA
ACORDO DE LIVRE COM. DA AMÉRICA DO NORTE - NAFTA
ÁFRICA (EXCLUSIVE ORIENTE MÉDIO)
ÁSIA (EXCLUSIVE ORIENTE MÉDIO)
CHINA, HONG KONG E MACAU
COMUNIDADE DOS ESTADOS INDEPENDENTES - CEI
COMUNIDADE ECON. DOS PAISES DA ÁFRICA OCIDENTAL-ECOWAS
ORIENTE MÉDIO
UNIÃO EUROPEIA - UE.

Em alguns casos teremos dupla contagem, como quando analisamos Ásia e depois, separadamente, o grupo de China, Hong Kong e Macau. A relação dos países pertencentes a cada um dos blocos é apresentada no Anexo 2.

Outra fonte importantíssima de dados utilizada foi a Base de Dados Estatísticos da Organização Mundial do Comércio, que provê uma excelente fonte sobre comércio internacional de mercadorias. Utilizamos, especificamente, a base da Rede de Comércio de Mercadorias Mundial, disponível a partir do ano 2000. Esta base traz a informação de comércio de cada país ou bloco econômico e seus respectivos parceiros comerciais, detalhados por grupos de produtos, permitindo cruzamentos entre todos os blocos econômicos. Os dados são reportados em dólares FOB. As definições de produtos, grupamento de países e demais notas metodológicas podem ser encontradas nos Anexos 3 a 6 do presente relatório, em termos de sua descrição e conteúdo, no entanto o Banco de Dados para ser acessado deve ser através do arquivo digital anexo a presente relatório.

Bases utilizadas

IBGE: <http://www.ibge.gov.br/>

Alice-Web: <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>

Alice-Web Mercosul: <http://alicewebmercosul.desenvolvimento.gov.br/>

Serviço de Aduanas do Chile: <http://200.72.160.89/estacomex/asp/index.asp>

Organização Mundial do Comércio: <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx>

Canal do Panamá: <http://www.pancanal.com/>

ANEXOS

ANEXO 1: CONCEPÇÃO DE UM INDICADOR DE INFRAESTRUTURA

Um dos desafios para pesquisadores do campo de pesquisa é dar sentido material ao termo “setor de infraestrutura”, uma vez que na prática encontramos apenas dados para seus principais segmentos, como telecomunicações, produção de energia elétrica e extensão das malhas rodoviária e ferroviária. É necessário construir um índice que represente o estoque agregado de infraestrutura. Esta construção envolve, tanto a seleção dos segmentos que comporão o índice, quanto a forma de agregação dos mesmos.

No enfoque dado pelos pesquisadores vinculados ao programa da *National Bureau of Economic Research*, NBER, os países seriam estudados individualmente. Aschauer (1989) e, posteriormente, Berndt e Hansson (1991), Nadiri e Mamuneas (1991), Morrison e Schwartz (1992), Holtz–Eakin e Schwartz (1994) utilizaram informações de balanços publicados pelo governo para computar o capital não militar líquido do setor público dos países de referência, em especial Estados Unidos e Suécia. Os autores excluem capital na forma de equipamentos e instalações administrativas com o objetivo de estruturar uma *proxi* para o estoque de infraestrutura.

Com a transição do programa de pesquisa da NBER para a atual vertente do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento, foram produzidas alterações no método de agregação do estoque de infraestrutura. Como o espectro de análise ampliou-se de economias individuais para conjuntos de economias (podendo incluir

conjuntos selecionados ou representações de todo o mundo), tornou-se inviável a utilização de balanços públicos agregados, face à diferença entre padrões contábeis utilizados em cada país. Nesse momento, começaram a ser construídas as bases de dados obtidas de empresas e agências públicas setoriais que mensuravam os segmentos de infraestrutura, mas não produziam de forma direta um parâmetro para infraestrutura agregada. Além da construção de uma variável, que representasse em termos práticos o termo “infraestrutura”, a necessidade de agregação também decorria da multicolinearidade entre os diversos segmentos que a compõem. A inclusão simultânea nas especificações econométricas de variáveis como rodovias, telecomunicações e energia elétrica traria o risco de viés no resultado dos estimadores que poderiam invalidar as conclusões pretendidas.

Para lidar com este problema, Sanchez-Robles (1998) propôs a construção de uma medida de posição para cada segmento de infraestrutura²⁰, obtida por meio da subtração do valor absoluto mensurado pelo país da média dos países que compunham a amostra, seguida da divisão pelo desvio padrão amostral. Esta medida de posição segue o mesmo princípio da construção de variáveis normalizadas em estatística convencional. A questão seguinte era a definição dos fatores de ponderação no processo de agregação das séries normalizadas. Vários métodos foram considerados, dentre os quais a média aritmética simples, a média geométrica e a análise de componente principal.

A média aritmética simples é uma medida de tendência central que possui a vantagem da facilidade de cálculo: basta somar os índices obtidos por cada país em cada segmento de infraestrutura e dividir o resultado pelo número de componentes considerados. Esse método, entretanto, implica participações iguais de cada segmento no setor de infraestrutura. Evidências empíricas apontam diferenças entre os segmentos de infraestrutura, portanto, seria desejável que o método escolhido permitisse esse ajuste. O mesmo viés se apresenta na utilização da média geométrica, descartando esta alternativa.

²⁰ *Para que as variáveis sejam comparáveis entre os países, as mesmas deverão ser representadas em uma medida per capita, por área ou por trabalhador. Cada autor adota uma forma peculiar de ponderação das séries de dados em valores absolutos, não havendo consenso sobre a medida com maior significado econômico. Como exemplo, uma das discussões é se a extensão das malhas ferroviária e rodoviária deveria ser dividida pela extensão do país, pelo número de habitantes ou pelo número de trabalhadores, cada um destes índices produzindo uma medida de posição diferente.*

A análise do componente principal tem por objetivo criar uma variável representativa da soma de diferentes variáveis independentes através da estimativa de cargas fatoriais lineares (Greene, 1997). A estimativa dos valores das cargas fatoriais tem como objetivo produzir uma série cuja variância se assemelha no máximo possível à variância das séries individuais. Como restrição, o somatório de todos os ponderadores deve ser igual a um. A série resultante da combinação linear recebe o nome de primeiro componente. Difícilmente a variância da série correspondente ao primeiro componente será igual à soma da variância de todas as séries que servem de base para a combinação.

Uma vez calculado o primeiro componente, podemos calcular um segundo componente. O procedimento é análogo, mas o novo vetor de ponderadores do segundo componente deve ser ortogonal ao vetor de ponderadores do primeiro componente. Com base neste procedimento, podemos selecionar a quantidade de componentes que serão utilizados para representar a agregação de infraestrutura. Não existe uma teoria para selecionar quantidade correta de componentes necessários. Um número "excessivo" de componentes compromete a redução da dimensão das séries originais. Por outro lado, é necessário observar se o primeiro componente explica suficientemente as séries originais.

Por meio do método de análise do componente principal, construímos duas representações do estoque de infraestrutura. A primeira leva em consideração telecomunicações, energia elétrica e rodovias. A segunda agrega também a extensão da malha ferroviária. O primeiro componente obtido pela Análise do Componente Principal da primeira representação responde por 77% da variância das três séries originais.

Tabela A.1 // A Análise de Componente Principal para Infraestrutura 1: Telecomunicações, energia elétrica e rodovias

Componente	Autovalor	Diferença	Proporção	Cumulativa
Telecomunicações	2.30058	1.69979	0.7669	0.7669
Energia Elétrica	0.600788	0.502152	0.2003	0.9671
Rodovias	0.0986361	.	0.0329	1.0000

De acordo com a tabela acima, o fator de ponderação do indicador de componente principal teria 76,7% de peso para as telecomunicações, 20% para a produção de energia elétrica e 3,3% para a extensão da malha rodoviária. Ao analisar o primeiro conjunto de séries acrescido da malha ferroviária, podemos observar que o primeiro

componente obtido pela Análise do Componente Principal responde por 73,5% da variabilidade devida às quatro séries.

Tabela A.2 // A Análise de Componente Principal para Infraestrutura 2: Telecomunicações, energia elétrica, rodovias e ferrovias.

Componente	Autovalor	Diferença	Proporção	Cumulativa
Telecomunicações	2.93999	2.12976	0.7350	0.7350
Energia Elétrica	0.810223	0.640478	0.2026	0.9376
Rodovias	0.169745	0.0896991	0.0424	0.9800
Ferrovias	0.0800459	.	0.0200	1.0000

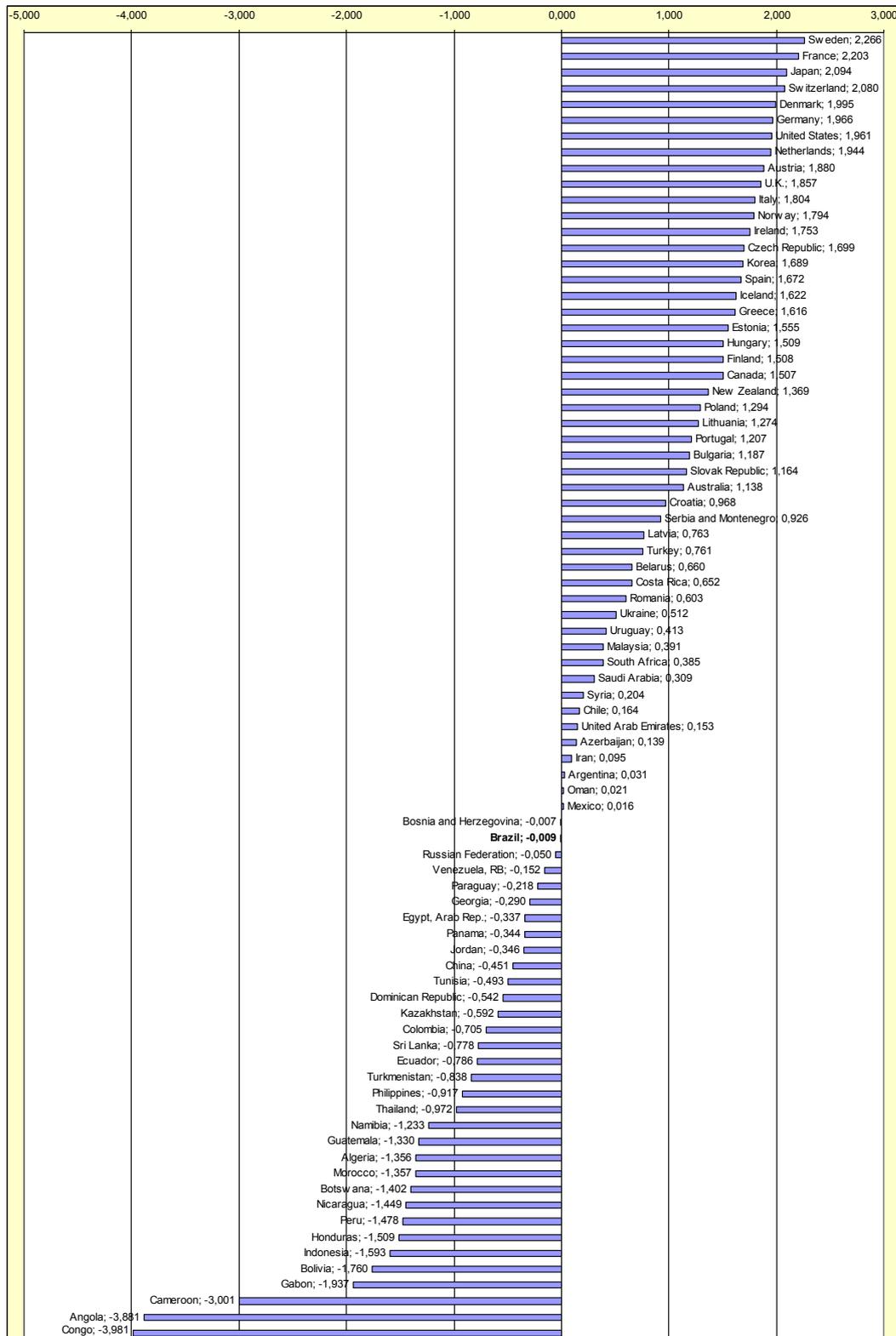
Uma vez que a extensão da malha ferroviária possui uma disponibilidade de dados muito menor do que a malha de rodovias, o volume de informações perdido quando da inclusão desta variável é relevante. Desta forma, na maioria dos casos utilizamos apenas a primeira especificação.

O resultado final obtido a partir da análise de componente principal é a distância de cada país, medida em desvios-padrão, da média da amostra. Por exemplo, para o período agregado 2000-2005, último período de nossa base de dados, o Brasil estava 0,009 desvios-padrão abaixo da média mundial, enquanto a China encontrava-se 0,451 desvios-padrão abaixo da média mundial e o Chile 0,164 desvios-padrão acima da média mundial.

O país com a mais alta posição de infraestrutura é a Suécia, com 2,266 desvios-padrão acima da média, enquanto o país com a posição mais baixa é o Congo, 3,98 desvios-padrão abaixo da média.

O gráfico a seguir apresenta o resultado para a amostra de países selecionados.

Figura A.1 // A Distribuição da amostra de países por medida de posição no setor de infraestrutura



ANEXO 2: ALICEWEB E ALICEWEB MERCOSUL

Variáveis de consulta

Estão disponíveis para consulta as seguintes informações, tanto para a exportação quanto para a importação:

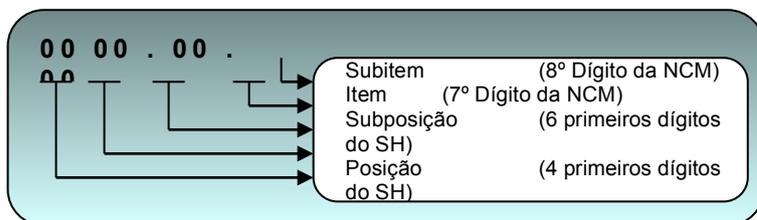
- Mercadoria;
- País;
- Bloco Econômico;
- Unidade da Federação (Estados e Distrito Federal);
- Via de transporte; e
- Porto.

A seguir, apresentam-se os conceitos e definições relativos às variáveis de consulta disponíveis no ALICE-Web:

- Exportação - corresponde às mercadorias embarcadas para o exterior, sem retorno previsto;
 - Importação - corresponde à entrada de mercadorias originárias do exterior, sem retorno previsto;
 - Mercadoria - corresponde a todo produto objeto de uma exportação ou importação. Para efeito de classificação de mercadorias, o Brasil passou a utilizar, desde 1996, a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), utilizada igualmente pelos demais países partícipes do bloco (Argentina, Paraguai e Uruguai), baseado no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH).
 - Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) - A NCM é composta de oito dígitos, sendo os seis primeiros formados pelo Sistema Harmonizado (capítulo, posição e subposição), e os dois últimos (item e subitem), criados de acordo com a definição estabelecida entre os países do Mercosul. A classificação das mercadorias na NCM rege-se pelas Regras Gerais para a Interpretação do Sistema Harmonizado. Para obter maiores detalhes sobre a classificação de
-

mercadorias na NCM, além da Tabela de Ajuda e o contido no tópico variáveis de consulta, cabe consultar a Classificação de Mercadorias na NCM.

O código NCM apresenta a seguinte estrutura:



Exemplo:

Código NCM: 0104.10.11 - Animais reprodutores de raça pura, da espécie ovina, prenhe ou com cria ao pé.

Este código é resultado dos seguintes desdobramentos:

Seção I	-	ANIMAIS VIVOS E PRODUTOS DO REINO ANIMAL
Capítulo	01	- Animais vivos
Posição	0104	- Animais vivos das espécies ovina e caprina
Subposição	0104.10	- Ovinos
Item	0104.10.1	- Reprodutores de raça pura
Subitem	0104.10.11	- Prenhe ou com cria ao pé

- País de destino (exportação) - Para efeito de divulgação estatística de exportação, país de destino é aquele conhecido no momento do despacho como o último país para onde os bens se destinam.
- País de origem (importação) - Para efeito de divulgação estatística de importação, é o país onde foram cultivados os produtos agrícolas, extraídos os minerais ou fabricados os bens manufaturados, total ou parcialmente. Neste último caso, o país de origem é aquele no qual foi completada a última fase de processamento para que o produto adote sua forma final (como conceito definido pela convenção de kyoto).

- Bloco econômico - os países são agrupados por blocos econômicos seguindo a constituição de regiões geoeconômicas e acordos internacionais. Um país pode fazer parte de mais de um bloco econômico.
- Estado produtor (Unidade da Federação exportadora) - Para efeito de divulgação estatística de exportação, é a Unidade da Federação onde foram cultivados os produtos agrícolas, extraídos os minerais ou fabricados os bens manufaturados, total ou parcialmente. Neste último caso, o estado produtor é aquele no qual foi completada a última fase do processo de fabricação para que o produto adote sua forma final (conceito de origem).
- Estado importador (Unidade da Federação importadora) - Para efeitos estatísticos, define-se como estado importador a Unidade da Federação do domicílio fiscal do importador.
- Via de transporte - Na exportação, é a modalidade utilizada para o transporte da mercadoria a partir do último local de embarque para o exterior. Na importação, configura-se através do meio de acesso da mercadoria ao primeiro local de entrada no território nacional. De acordo com o estabelecido no âmbito dos países do Mercosul, o Brasil adota as seguintes modalidades de transporte: marítima, fluvial, lacustre, aérea, postal, ferroviária, rodoviária, tubo-conduto, linha de transmissão e meios próprios.
- Porto - Na exportação, é o porto ou localidade onde ocorrerá o efetivo embarque da mercadoria, ou seja, o último local habilitado do território nacional de onde sairá a mercadoria com destino ao exterior. Na importação, é o local onde ocorrerá o efetivo desembarque da mercadoria, isto é, o primeiro local credenciado do território nacional onde chegará a mercadoria proveniente do exterior.

Observação: Para obter mais informações sobre a metodologia de produção estatística de comércio exterior adotada pelo Brasil (conceitos e definições), consulte Metodologia de Produção Estatística no Comércio Exterior.

Módulos de pesquisa

1. Exportação brasileira (de 1996 em diante) – Pesquisa detalhada, de acordo com as variáveis de consulta. A pesquisa por mercadoria é pela NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul);
2. Exportação brasileira (de 1989 a 1996) – Pesquisa detalhada, de acordo com as variáveis de consulta. A pesquisa por mercadoria é pela NBM (Nomenclatura Brasileira de Mercadorias);
3. Importação brasileira (de 1996 em diante) – Pesquisa detalhada, de acordo com as variáveis de consulta. A pesquisa por mercadoria é pela NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul);
4. Importação brasileira (de 1989 a 1996) – Pesquisa detalhada, de acordo com as variáveis de consulta. A pesquisa por mercadoria é pela NBM (Nomenclatura Brasileira de Mercadorias);
5. Balança Comercial (de 1996 em diante) - Série histórica dos totais mensais das exportações e importações por países, blocos econômicos, mercadoria (NCM), capítulo e estado(UF);
6. Tabelas Auxiliares - Pesquisa por código e/ou nome de todas as tabelas do sistema: mercadorias (NBM ou NCM), país, Estado (UF), porto, via de transporte, importador/exportador ou bloco econômico

Tipos de Consulta

- Totais Gerais – Informa os totais mensais e acumulados, em US\$ FOB e Kg Líquido de todos os períodos disponíveis, na ordem do ano mais recente para o mais antigo. Nesta opção não é necessário definir variáveis ou períodos;
 - Totais por Capítulos – Esta opção apresenta a totalização por capítulo do Sistema Harmonizado, como um todo (Total Brasil) ou combinado com uma ou mais variáveis.
 - Demais Variáveis – Nos módulos de pesquisa de 1 a 4, podem ser feitas consultas por cada uma das variáveis : mercadoria, capítulo, bloco econômico, país, UF (estado), porto, via de transporte e, de acordo com o perfil de acesso,
-

dados de CNPJ ou CPF, individualmente ou combinados entre si, podendo ser definidos até dois detalhamentos. A consulta por mercadorias tem características especiais, uma vez que pode ser feita consulta por um produto (NCM ou NBM), por uma faixa de mercadorias (inicial para final), além da possibilidade de detalhamento.

- Períodos – Podem ser escolhidos até três períodos mensais ou acumulados dentro de todo período disponível.
- Detalhamento – Entende-se por detalhamento, todas as ocorrências de uma ou mais variáveis determinadas, podendo ser solicitado até dois detalhamentos. Se não houver a definição de uma variável, só poderá ser solicitado um detalhamento. A faixa de mercadorias (inicial e final) corresponde a um detalhamento.
- Tabelas Auxiliares – Permite consulta por código ou por nomes (completo ou parcial), todas as tabelas em uso do sistema (Mercadoria NCM, Mercadoria NBM, País, UF, Porto, Via de transporte, Exportador/Importador (CNPJ ou CPF), Bloco Econômico). Por outro lado, desde a tela de consulta de qualquer dos módulos, podem se fazer consultas as tabelas de todas as variáveis, sendo que a maioria fica disponível na própria tela e, as de mercadorias e empresas (CNPJ e CPF) ficam disponível para consulta direta ao banco de dados, tanto por código como por nome.
- Classificação por Valor – Entende-se como classificação por valor , o ordenamento decrescente dos valores em dólares. Quando não solicitada, a classificação, o resultado da pesquisa é apresentado em ordem do código crescente da variável. Entretanto, pode ser solicitado o resultado em ordem decrescente de valor, admitindo as seguintes possibilidades:
 - Por número de ocorrências, a ser definido pelo usuário;
 - Acima de um determinado valor até o máximo;
 - Abaixo de um determinado valor até o mínimo;
 - Entre faixa de valores.

Obrigatoriamente, para solicitar classificação por valor, é necessário definir pelo menos um detalhamento.

- Apresentação do Resultado da Pesquisa – O sistema apresenta como resultado automático, telas que podem ser impressas ou simplesmente lidas/copiadas. Caso queira, o usuário poderá definir pela geração de arquivo texto para transferência, bastando clicar no botão correspondente. A tela de consulta apresenta os campos de preenchimento que o usuário poderá selecionar ao definir a sua consulta, e um botão para submeter a pesquisa.

Períodos disponíveis

Dados de exportações e importações de 01/1989 até 11/2009

Sendo que:

- De 1989 a 1996 - produto em NBM-SH
- De 1996 em diante - produtos em NCM-SH

Importação - Dados preliminares sujeitos a retificação de 1997 em diante.

Exportação - Dados preliminares sujeitos a retificação de 1999 em diante.

Tabela A.3 // Blocos Econômicos utilizados nas pesquisas do Alice-Web Mercosul e Chile

Bloco Econômico	País Membro
ACORDO COM.RELAC ECON. AUSTRÁLIA/NOVA ZELÂNDIA-ANZCERTA	NOVA ZELÂNDIA
	AUSTRÁLIA
ACORDO DE LIVRE COM. DA AMÉRICA DO NORTE - NAFTA	CANADÁ
	ESTADOS UNIDOS
	PORTO RICO
	MÉXICO
ÁSIA (EXCLUSIVE ORIENTE MÉDIO)	HONG KONG
	INDONÉSIA
	CINGAPURA
	CORÉIA, REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA (NORTE)
	FILIPINAS
	PAQUISTÃO
	NEPAL
	MALÁSIA
	MONGÓLIA
	MIANMAR (BIRMANIA)
	MALDIVAS
	BANGLADESH
	AFEGANISTÃO
VIETNÃ	
TAIWAN (FORMOSA)	

Bloco Econômico	País Membro
	TIMOR LESTE
	TAILÂNDIA
	CHINA
	BUTÃO
	BRUNEI
	MACAU
	SRI LANKA
	LAOS, REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DO
	CORÉIA, REPÚBLICA DA (SUL)
	CAMBOJA
	JAPÃO
	ÍNDIA
	CHINA, HONG KONG E MACAU
MACAU	
HONG KONG	
COMUNIDADE DOS ESTADOS INDEPENDENTES - CEI	RÚSSIA, FEDERACAO DA
	ARMENIA
	GEÓRGIA
	TADJQUISTÃO
	TURCOMENISTÃO
	UZBEQUISTÃO
	MOLDOVA, REPÚBLICA DA
	AZERBAIJÃO
	UCRÂNIA
	QUIRGUIZ, REPÚBLICA
	BELARUS
	CAZAQUISTÃO
MERCADO COMUM DO SUL – MERCOSUL	BRASIL
	URUGUAI
	PARAGUAI
	ARGENTINA
continuaçãoCOMUNIDADE ECON. DOS PAÍSES DA ÁFRICA OCIDENTAL-ECOWAS	BENIN
	BURKINA-FASO
	COSTA DO MARFIM
	CABO VERDE
	GANÁ
	GUINÉ
	GÂMBIA
	GUINÉ BISSAU
	LIBÉRIA
	MALI
	NIGER
	NIGÉRIA
	SENEGAL
	SERRA LEOA
TOGO	
ORIENTE MÉDIO	EMIRADOS ÁRABES UNIDOS
	BAHREIN
	IRÃ, REPÚBLICA ISLÂMICA DO

Bloco Econômico	País Membro
	IRAQUE
	ISRAEL
	IEMEN
	OMÃ
	SÍRIA, REPÚBLICA ÁRABE DA
	JORDÂNIA
	ARÁBIA SAUDITA
	CATAR
	LÍBANO
	UNIAO EUROPEIA - UE.
DINAMARCA	
ESPANHA	
ESTÔNIA	
FINLÂNDIA	
FRANÇA	
REINO UNIDO	
GRÉCIA	
HUNGRIA	
IRLANDA	
ITÁLIA	
LITUÂNIA	
LUXEMBURGO	
TCHECA, REPÚBLICA	
CHIPRE	
BULGÁRIA	
BÉLGICA	
ÁUSTRIA	
SUÉCIA	
ESLOVÊNIA	
ESLOVACA, REPÚBLICA	
ROMÊNIA	
PORTUGAL	
POLÔNIA	
PAÍSES BAIXOS (HOLANDA)	
LETÔNIA	
MALTA	
ÁFRICA (EXCLUSIVE ORIENTE MÉDIO)	
	SOMÁLIA
	SAARA OCIDENTAL
	ETIÓPIA
	GABÃO
	GANÁ
	GUINÉ
	GÂMBIA
	GUINÉ BISSAU
	GUINE-EQUATORIAL
	QUÊNIA
	LIBÊRIA
	LÍBIA

Bloco Econômico	País Membro
	LESOTO
	MARROCOS
	BOTSUANA
	REPÚBLICA CENTRO-AFRICANA
	COSTA DO MARFIM
	CAMARÕES
	CONGO, REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO
	CONGO
	COMORES, ILHAS
	CABO VERDE
	ARGÉLIA
	SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE
	SUAZILÂNDIA
	SEYCHELLES
	CHADE
	TOGO
	TUNÍSIA
	TANZÂNIA, REPÚBLICA UNIDA DA
	UGANDA
	ÁFRICA DO SUL
	ZÂMBIA
	ZIMBABUE
	ANGOLA
	BURUNDI
	BENIN
	BURKINA-FASO
	MADAGASCAR
	MALI
	MOÇAMBIQUE
	MAURITANIA
	MAURÍCIO
	MALAVI
	NAMÍBIA
	NIGER
	NIGÉRIA
	REUNIÃO
	RUANDA
	SUDÃO
	SENEGAL
	SANTA HELENA
	SERRA LEOA
	ERITRÉIA

ANEXO 3: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA – INE, BOLÍVIA

Estão disponíveis para consulta no site do Instituto Nacional de Estadística – INE, da Bolívia, as seguintes informações, tanto para a exportação quanto para a importação:

- **passo 1** – define o tipo de comércio desejado
 - exportação
 - reexportação
 - importação
 - saldo comercial
 - **passo 2** - uma vez definido o tipo de comércio desejado, filtra-se por:
 - ano de referência
 - periodicidade: anual trimestral mensal
 - **passo 3** - define-se as variáveis quantitativas possíveis de serem analisadas:
 - peso bruto (kg)
 - peso líquido (kg)
 - valor fob (us\$)
 - **passo 4** – seleciona o produto – subgrupo (código) ou
 - define o produto de acordo com subgrupo – classificação comércio internacional;
 - define o produto de acordo com subgrupo – classificação industrial;
 - define o produto de acordo com subgrupo – classificação grandes categorias econômicas;
 - define o produto de acordo com subgrupo – classificação grandes categorias econômicas;
-

- define o produto de acordo com subgrupo – tradicionais ou não tradicionais;
- **passo 5** – seleciona o destino e a forma de transporte por nível de agrupamento
 - país de destino
 - continente
 - meio de transporte
 - via de saída

A partir das consultas realizadas foram estruturados os dados de importação e exportação da Bolívia. As consultas realizadas referem-se ao ano de 2008, sendo disponível uma completa base de dados de 1999 a 2008. Os dados disponíveis para 2009 e 2010 são preliminares.

ANEXO 4: CÁMARA MARITIMA Y PORTUARIA DE CHILE A.G. - CAMPORT

Os Quadros Estatísticos são apresentados por perfil de tabela, conforme apresentado a seguir:

- 1 O crescimento do comércio Exterior via portos chilenos;
- 2 Participação portos privados e do portos públicos;
- 3-4-5 Volumes de comércio exterior por portos e tipos de carga;
- 6 Número de contêineres e TEUs utilizados;
- 7 Tonelagem de comércio marítimo versus comércio exterior total;
- 8 Valor (US\$) de comércio marítimo versus comércio exterior total;
- 9 Movimento portuárias de cargas de cabotagem;
- 10 Origem e destino das principais cargas de cabotagem;

Fonte da informação

Tabelas 1 a 5: Câmara Marítima e Portuária do Chile e Direção Nacional das Alfândegas;

Tabela 6: Dados do Sistema de Empresas Públicas complementados com informações de parceiros.

Tabelas 7-10: A informação é obtida a partir do Boletim Estatístico da Direção Geral do Território Marítimo e Marinha Mercante.

As consultas foram formuladas por perfil de produto, seguindo o código NCM, e por país de origem ou destino da carga, tomando como referência os valores FOB e os volumes de comércio medidos em toneladas.

ANEXO 5: SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE COMÉRCIO EXTERIOR –SIICEX, PERU

Os dados disponibilizados pela SIICEX possuem menor nível de desagregação em comparação aos dados do sistema de Nomenclatura Comum do Mercosul, sendo apresentados no primeiro nível de desagregação NCM.

Os quadros resumo são agregados conforme os itens mais relevantes, a saber:

1. Minerais:
 - a. Cobre;
 - b. Ferro;
 - c. Prata Refinada;
 - d. Chumbo;
 - e. Zinco;
 - f. Ouro;
 - g. Estanho;
 - h. Demais;
 2. Pescados:
 - a. Farinha de pescados;
 - b. Óleo de pescados;
 3. Petróleo e derivados:
 - a. Petróleo;
 - b. Derivados;
 4. Agrícolas:
 - a. Café;
 - b. Açúcar;
-

c. Outros;

5. Setores não tradicionais

Em relação aos destinos, as exportações são divididas por blocos econômicos, onde destacam-se o NAFTA, a União Europeia, América Central e norte da América do Sul, Mercosul e outros mercados. Não obstante, não é elementar o cruzamento entre produtos e países, tornando esta uma fonte de dados mais útil para a conferência de resultados globais do que para a construção do Bancos de Dados em si.

Os dados são disponíveis em bases mensais, para o período de 2007 a 2010.

ANEXO 6: INSTITUTO NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (INEA), VENEZUELA

Os dados disponibilizados por meio do Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos possuem elevado nível de agregação, sendo adotadas nomenclaturas próprias para categorias de produtos, havendo correspondência apenas em elevado nível de agregação entre os dados disponibilizados e a Nomenclatura Comum do Mercosul.

Não há correspondência entre países e produtos, de forma que o Banco de Dados para este país apresenta menor capacidade de prover informações relevantes do que em relação aos demais países.

Os dados são disponibilizados para os anos de 2008 e 2009.
