



## **Perspectivas do Agronegócio na Pauta Exportadora dos Portos Públicos do Rio Grande do Sul**

**José Bonotto***(Universidade do Extremo Sul Catarinense)***Julio Cesar Zilli***(Universidade do Extremo Sul Catarinense)***Adriana Vieira***(Universidade do Extremo Sul Catarinense)***Ricardo Alves Colonetti***(Universidade do Extremo Sul Catarinense)***Andrigo Rodrigues***(Universidade do Extremo Sul Catarinense)*

### **Resumo**

O presente estudo objetivou identificar o impacto do agronegócio na pauta exportadora dos Portos Públicos (PO) do Estado do Rio Grande do Sul, com destaque para os PO de Rio Grande e Porto Alegre. Metodologicamente, quanto aos fins, trata-se de uma pesquisa descritiva e, quanto aos fins de investigação, caracteriza-se como uma pesquisa bibliográfica e documental. Os dados foram coletados no Sistema de Informações de Comércio Exterior via *Web* (ALICEWeb) do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, considerando a variável temporal de 15 anos (2000 a 2014), com uma abordagem essencialmente qualitativa. Observou-se que a localização geográfica, infraestrutura e opções de modalidades de transportes fizeram com que o Porto do Rio Grande se destacasse na movimentação de cargas oriundas do agronegócio, com ênfase para as posições 12 (sementes e frutos oleaginosos) e 23 (resíduos e desperdícios das indústrias alimentares) do Sistema Harmonizado (SH). Em contrapartida, em valores monetários (US\$/FOB), os produtos do agronegócio corresponderam às menores médias de movimentação. O Porto de Porto Alegre apresentou números mais modestos, com movimentações oscilantes durante o período analisado. Destacaram-se, no agronegócio, as posições 02 (carnes e miudezas, comestíveis) e 15 (gorduras e óleos animais ou vegetais) do SH. Com relação à participação em US\$/FOB da movimentação, os produtos do agronegócio superaram os manufaturados e semimanufaturados apenas entre 2000 e 2004, e são inferiores a partir de 2005.

**Palavras-chave:** Agronegócio; Exportação; Rio Grande do Sul.

### **1 INTRODUÇÃO**

Segundo a visão de Adam Smith, o comércio internacional deve ser tratado pela teoria econômica como um importante instrumento para o desenvolvimento econômico, e principalmente quando defende o liberalismo econômico, combate o protecionismo aos subsídios, os incentivos de produtos não essenciais e os tratados de comércio puramente políticos. Já na visão de David Ricardo, o comércio internacional era um importante instrumento de desenvolvimento dos países e de



melhoria de bem-estar dos cidadãos, fundamentados no princípio das vantagens comparativas (CONTINI, 2014). O autor ainda aponta que a realidade do comércio internacional é mais dinâmica do que as teorias possam explica-las. Entretanto, com todas as teorias para explicar o comércio internacional, percebe-se ao longo dos anos um aumento do fluxo de comércio, constituindo um novo dinamismo.

E, o que se percebe nas últimas décadas, é que o agronegócio brasileiro é um setor dinâmico e estratégico para a economia. Gera emprego, renda e divisas e, ainda, desempenha papel estratégico na ocupação do território nacional, reduzindo a pobreza, a insegurança alimentar, as desigualdades sociais e regionais, bem como, a qualidade ambiental em várias localidades. Ainda, exerce um papel anticíclico, amortecendo crises econômicas (BUAINAIN, GARCIA, 2015a; BUAINAIN, GARCIA, 2015b).

De acordo com Buainain e Garcia (2015b) o Brasil foi um importador líquido de produtos e, a partir da inserção da C,T&I, o setor agropecuário passa a ser um dos maiores fornecedores de produtos agrícolas no mundo, uma vez que desde a década de 1970 o investimento em tecnologia e inovação explica grande parte deste desempenho.

Diante deste cenário observa-se que o agronegócio brasileiro diversificou e modernizou sua agricultura, criou agroindústrias para que seus produtos tenham maior valor agregado, permitiu o aumento das exportações com novos produtos e para novos mercados. Entretanto, o processo logístico para a distribuição da produção, destinada principalmente para o mercado internacional via transporte marítimo, merece investimentos para acompanhar a competitividade de um mercado globalizado. Ainda, conforme ponderam Crestana e De Mori (2015, p. 59) “[...] a conquista do passado não é garantia da conquista do porvir”. Continuam os autores que “[...] tecnologia, conhecimento e inovação são divisores entre os países desenvolvidos e atrasados” (CRESTANA; DE MORI, 2015, p.59).

No entanto, pode se inferir que o setor agropecuário brasileiro ainda tem um importante papel no comércio internacional, haja vista que dentre os produtos da balança comercial, sete são do agronegócio - US\$ 29,9 bilhões (33,2%) do total das exportações brasileiras, com destaque para soja em grão, US\$ 13,9 bilhões (11%), aparecendo como o principal produto exportado; açúcar em bruto, US\$ 3,1 bilhões (19%), em 4º; celulose, US\$ 2,7 bilhões (7%), em 7º; carne bovina, US\$ 2,2 bilhões (6%), em 8º. Assim, os dados divulgados pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2016) no primeiro semestre de 2016, o Brasil obteve *superávit* de US\$ 23,6 bilhões na balança comercial – valor dez vezes maior que o resultado apresentado no mesmo período do ano passado (US\$ 2,2 bilhões). O crescimento do saldo comercial foi impulsionado principalmente pela queda de 27,7% das importações (FEE, 2016).

E no Rio Grande do Sul (RS) o agronegócio também tem um impacto significativo na economia, não somente para geração de renda e emprego no campo, mas para o desenvolvimento de todo estado (FEE, 2015). Por muito tempo, o Estado foi qualificado como “Celeiro do Brasil”, em razão da sua expressiva contribuição para a produção agropecuária nacional, destinada ao mercado interno e à exportação. No entanto, o protagonismo atualmente tem sido dividido com outros Estados, uma vez que outras regiões também desenvolveram o setor (principalmente a área do Cerrado no Centro Oeste).

Segundo a Fundação de Economia e Estatística – FEE (2016), em maio de 2016 as exportações do Estado gaúcho totalizaram US\$ 1,335 bilhão, o que significa um aumento na comparação com o mesmo período em 2015, em termos de valor



(18,4%) e volume (33,9%). O principal produto de exportação é a soja (US\$ 184,6 milhões; 28,9%), responsável por 61,8% da pauta exportadora do agronegócio neste período. Além da soja, há o incremento nas vendas de produtos florestais (US\$ 57,5 milhões; 321,9%) e carnes (US\$ 30,5 milhões; 19,8%). Este último foi puxado pelo aumento da exportação de carne de frango (US\$ 25,1 milhões; 29,7%), e, no caso dos produtos florestais, o responsável por grande parte do aumento das exportações foi a celulose (US\$ 54,1 milhões; 713,2%). Os setores com as maiores variações negativos no mês foram fumo e seus produtos (US\$ -37,1 milhões; -29,4%) e cereais, farinhas e preparações (US\$ -30,5 milhões; 48,2%). Os produtos com maiores quedas nesses setores foram o fumo não manufaturado (US\$ -36,4; -30,7%), o arroz (US\$ -22,4 milhões; -44,8%) e o trigo (US\$ -8,2 milhões; -64,8%).

Analisando no Estado do Rio Grande do Sul, este possui seis Portos Organizados (PO) e 16 Terminais de Uso Privado (TUP), utilizados para o escoamento da produção do agronegócio via cabotagem ou navegação de longo curso. Neste sentido, o presente estudo objetivou identificar o impacto do agronegócio na pauta exportadora dos Portos Públicos (PO) do Estado do Rio Grande do Sul, com destaque para os PO de Rio Grande e Porto Alegre, não considerando os PO de Estrela, Pelotas, Cachoeira do Sul e Jaguarão, por não haver movimentação significativa.

## 2 PERSPECTIVAS PARA O AGRONEGÓCIO

De acordo com Araújo e Braum (2014), com o advento da Revolução Verde o agronegócio alavancou a produtividade, que aliados à globalização determinaram a integração global das cadeias alimentares, demandando um tratamento diferenciado com relação às políticas destinadas ao setor.

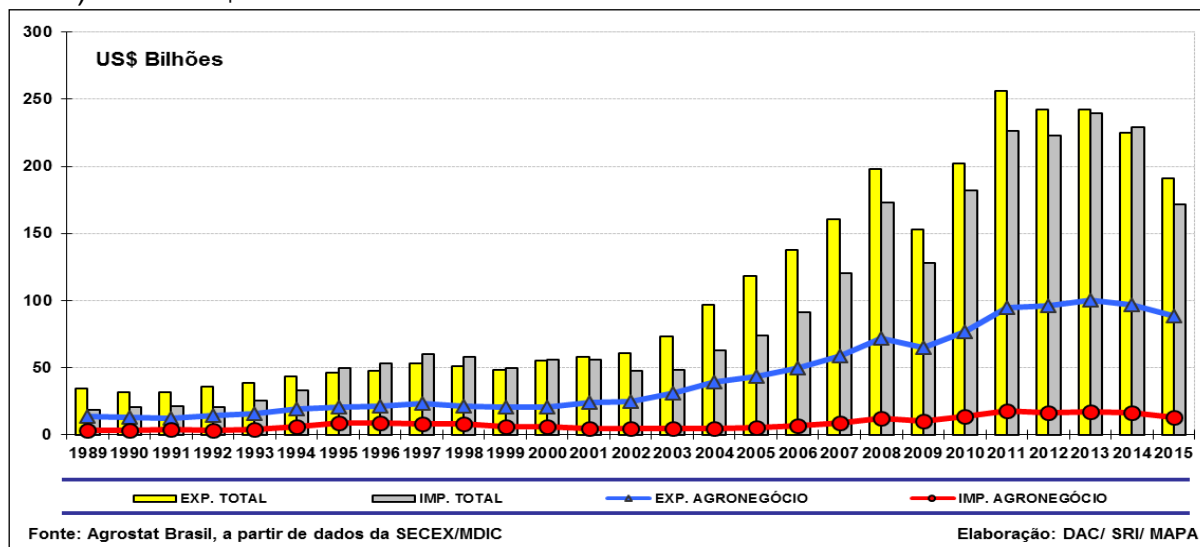
Na década de 1970, a agricultura brasileira obteve padrões de excelência e competitividade a partir de políticas públicas implementadas, impondo o processo de internacionalização. Estas políticas viabilizaram ainda mais o salto tecnológico. Tanto na agricultura como na agroindústria, a adoção de nova base tecnológica, foram no intuito de reduzir os custos de produção e de ampliar ganhos mediante o desenvolvimento de variedades vegetais, bem como aumento do valor nutricional dos alimentos, entre outros (COELHO DE SOUZA; VIEIRA, 2008).

E, a partir da década de 1990, a abertura comercial e os investimentos do agronegócio brasileiro em pesquisas realizadas pelas diversas instituições de pesquisa agrícola, a exemplo da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), juntamente com políticas de crédito, a crescente integração do setor agropecuário com a indústria, a consolidação do agronegócio brasileiro e a política cambial, permitiram ao setor crescer e desenvolver-se no mercado externo (COELHO DE SOUZA; VIEIRA, 2008).

Portanto, o agronegócio é um setor que desempenha um papel relevante no desenvolvimento econômico, social e ambiental dos países. E neste cenário, o Brasil tem um importante papel. O setor produz cerca de R\$ 1,1 trilhão ao ano, responde por 22,5% do PIB e tem participação superior a 40% na pauta de exportações do país (Figura 1). Emprega tecnologia e realiza P&D, e, principalmente em agricultura tropical, o qual resulta na ampliação da produtividade e da produção, sem comprometer áreas preservadas (QUEIROZ, ZUIN, 2015; BERGAMASCHIM, 2015).



Figura 1 - Evolução da balança comercial brasileira e do agronegócio (1989-2015) – em US\$ bilhões.



Fonte: AgroStat Brasil a partir dos dados Secex/MDIC (MAPA, 2015).

Todo este investimento pode ser verificado a partir da balança comercial, uma vez que o valor exportado no setor tem crescido, com exceção de 2008, decorrente da crise econômica mundial e, em 2012, diminuindo de US\$ 256,0 bilhões em 2011 para US\$ 242,6 bilhões (-5,3%). Ainda, de acordo com análise do CEPEA/ESALQ/USP realizada por Barros, Adami e Zandoná (2015), o setor apresentou uma redução de 6% nas vendas em 2014, comparativamente a 2013. O volume exportado dos produtos agroalimentares, fibras e energia também diminuiu, o que não ocorria desde 2008. Neste cenário, a balança comercial do agronegócio apresentou *superávit* menor em 2014, de aproximadamente US\$ 80 bilhões, insuficiente para compensar todo o *déficit* comercial gerado pelos outros setores da economia. No agregado, a balança comercial do país fechou 2014 com *déficit* de aproximadamente US\$ 4 bilhões, fato que não ocorria desde 2008.

Ainda os autores apontam que no período de 2000 a 2014, o saldo comercial do agronegócio brasileiro mais que quintuplicou, apresentando crescimento de 468%. No acumulado desse período foram gerados, líquidos, mais de US\$ 500 bilhões, sendo mais de US\$ 80 bilhões só em 2014 (BARROS; ADAMI; ZANDONÁ, 2015).

No período de 1998 a 2012 a participação dos produtos agropecuários subiu 5,6 pontos percentuais, passando de 28,8% para 34,4%. Portanto, segundo levantamento apontado por Barros, Adami e Zandoná (2015) no período entre 2000 a 2014, o agronegócio apresentou forte crescimento em suas vendas externas. Mesmo com a queda do volume exportado (IVE-Agro/Cepea) em 2014, o aumento acumulado nos últimos quinze anos foi de 216,45%. Também aumentou, a participação brasileira no comércio mundial, com um *market share* em 2002 de 1,2% passando para 1,6% (MAPA, 2015).

Os dados estatísticos apresentados pelo MAPA (2015), as taxas de crescimento das exportações agrícolas dos Estados Unidos e da União Europeia foram próximas (cerca de 10,0%), enquanto o desempenho das exportações brasileiras foi muito superior entre 2002 e 2012 (+16,9%).

Neste cenário, o desempenho da produção nas últimas décadas passou por diversas modificações, principalmente impulsionado pela ciência e pela intensificação tecnológica, e como consequência, aumentou a capacidade produtiva



decorrente da demanda por alimentos. Pode ser considerado, inclusive, um caso de sucesso. A produção somente cresceu decorrente destas ações para o aumento da produtividade. Em 1975, a colheita era de 45 milhões de toneladas, expandindo para 58 milhões em 1990 e, 2013 atingiu 187 milhões (BARROS, 2014).

No Rio Grande do Sul o agronegócio é um setor de bastante impacto e desempenho para economia do Estado. Os resultados dos indicadores econômicos têm significado estratégico para geração de renda e emprego. No Estado a área de produção era 1990 de 7,3 milhões de hectares, passando para 2014 para 8,5 milhões – um aumento de 15%. A produção era de 15 milhões de toneladas em 1990 passando para 31 milhões de toneladas em 2014, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2015).

Segundo o relatório da FARSUL (2015) - no mês de maio de 2015 o RS exportou o montante de US\$ 1,582 bilhão, sendo US\$ 1,136 bilhão (71,81%) provenientes do agronegócio. O saldo da Balança Comercial do RS foi de US\$ 784 milhões, enquanto o saldo da Balança Comercial dos produtos provenientes do agronegócio foi de US\$ 1,087 bilhão.

Ainda segundo o relatório da FARSUL (2015, p.1):

No período acumulado de janeiro a maio de 2015 o RS exportou US\$ 4,220 bilhões em mercadorias provenientes do agronegócio, uma queda de 2,68% em relação ao mesmo período do ano de 2014. Comparando-se os valores acumulados de 2014 e 2015, observam-se resultados positivos nos grupos Cereais e Fumo e seus Produtos. O crescimento dos Cereais (14,72%) se explica através das exportações de Trigo que chegaram a US\$ 254 milhões, contra os US\$ 8 milhões de 2014, um crescimento de 2.956,30%. O grupo Fumo e seus Produtos chegou a US\$ 496 milhões no período acumulado, um aumento de 25,02%. Os grupos Complexo Soja, Carnes e Produtos Florestais apresentaram quedas de, respectivamente, 6,13%, 9,88% e 10,94%.

Portanto, denota-se que o agronegócio tem um impacto importante na economia do Rio Grande do Sul. Em termos nacionais, o RS destaca-se na produção de uma série de produtos agropecuários. Na agricultura, esse é o caso das culturas do arroz, da maçã, do fumo, da uva, do trigo e da soja. Na pecuária, o destaque é a participação gaúcha na criação de suínos e frangos e na produção leiteira. Assim, a soja e o arroz são as principais culturas agrícolas, e o leite e o frango os principais produtos da pecuária.

## **2.1 SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL**

A formação do sistema portuário brasileiro está historicamente relacionada com a ocupação e o povoamento do território, pois o mar constituía uma ligação natural entre a colônia e a Coroa Portuguesa, bem como entre as vilas fundadas ao longo da costa brasileira (GOULARTI FILHO, 2007).

Entre os anos de 1840 a 1870, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, melhorando a utilização dos rios como vias de comunicação, como o advento do barco a vapor. Este sistema foi suplantado pela ferrovia no período de 1870 a 1940, que na época era símbolo de modernidade e velocidade. Entretanto, entre os anos de 1940 a 1980 desenvolveu-se no país o sistema rodoviário, tornando-se assim, o modal integrador de todo o território nacional (GOULARTI FILHO, 2007).

O atual sistema portuário nacional, além da estrutura instalada, conta com uma costa litorânea de 8,5 mil quilômetros de águas navegáveis, o que já possibilitou e



ainda pode contribuir significativamente na expansão socioeconômica do Brasil, bem como, favorecer o incremento do comércio internacional de mercadorias, atualmente responsável por mais de 90% das exportações brasileiras (SEP/PR, 2015).

No contexto da organização e estruturação dos portos públicos no Brasil, cabe à Secretária dos Portos da Presidência da República – SEP/PR (2015, p. 1) zelar

[...] pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando garantir segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros.

Com a criação da SEP/PR: “[...] a infraestrutura marítima deixou de ser atribuição do Ministério dos Transportes e passou a ser regida pela nova pasta, vinculada à Presidência da República” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2015, p. 1). Criada pela Medida Provisória nº 369, de 07 de maio de 2007, convertida na Lei nº 11.518, de 05 de setembro de 2007, a SEP/PR tem sua Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão aprovada pelo Decreto nº 8.088, de 2 de setembro de 2013 (SEP/PR, 2015).

A estrutura administrativa da SPE/PR (2015) é composta por: *i*) Gabinete; *ii*) Secretaria Executiva composta pelo Departamento de Gestão Corporativa e Assessoria Jurídica; *iii*) Secretaria de Infraestrutura composta pelo Departamento de Obras e Serviços de Empresas Vinculadas, Departamento de Obras e Serviços em Portos Delegados e o Departamento de Portos Fluviais e Lacustres; *iv*) Secretaria de Políticas Portuárias composta pelo Departamento de Gestão e Logística Portuária, Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, Departamento de Informações Portuárias e o Departamento de Outorgas Portuárias; e *v*) Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias.

Por meio da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ, 2015, p. 1) é feita a regulação, supervisão e fiscalização das “[...] atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária” no Brasil.

Criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e instalada em 17 de fevereiro de 2002, a ANTAQ tem por finalidade implementar as políticas desenvolvidas pela SEP/PR, Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) e pelo Ministério dos Transportes. A ANTAQ “é uma entidade que integra a Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República” (ANTAQ, 2015, p. 1).

A administração que ocorre nessas unidades portuárias, se refere a um modelo de gestão, no qual se destacam os modelos *Landlord*, *Tool*, *Public Service* e *Fully Privatized*. As responsabilidades e formas de parceria envolvendo estes quatro modelos, determinando as obrigações e direitos de cada setor (público e privado), são destacadas no Quadro 1.

Quadro 1 - Modelos de gestão portuária e formas de parcerias.

MODELOS	FORMAS DE PARCERIAS		
	Infraestrutura	Superestrutura	Operação Portuária



<i>Landlord</i>	Público	Privado
<i>Tool</i>	Público	Privado
<i>Public Service</i>	Público	
<i>Fully Privatized</i>	Privado	

Fonte: Elaboração própria a partir do *World Bank Port Reform Took Kit* (2001).

O modelo adotado pelo Brasil enquadra-se no *Landlord Port*, onde o Estado é o provedor da infraestrutura como: berços, píeres e canal de acesso. A iniciativa privada, por meio de concessão e arrendamentos, é responsável por investimentos em superestrutura como: armazéns, prédios e guindastes, ficando ainda responsável pela realização das operações portuárias. Destacam-se também no Brasil, os investimentos privados, sendo característicos do modelo *Fully Privatized* (PIERDOMENICO, 2010).

No atual sistema portuário brasileiro, destacam-se as seguintes unidades portuárias: Portos Organizados (PO) e Terminais de Uso Privado (TUP).

De acordo com a nova Lei dos Portos nº 12.815, de 05 de junho de 2013, em seu artigo 2º, considera-se PO o “[...] bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” (BRASIL, 2013).

Tendo em vista esta definição, a Figura 2 indica a localização do complexo portuário brasileiro relacionado aos principais PO marítimos vinculados à SEP/PR.

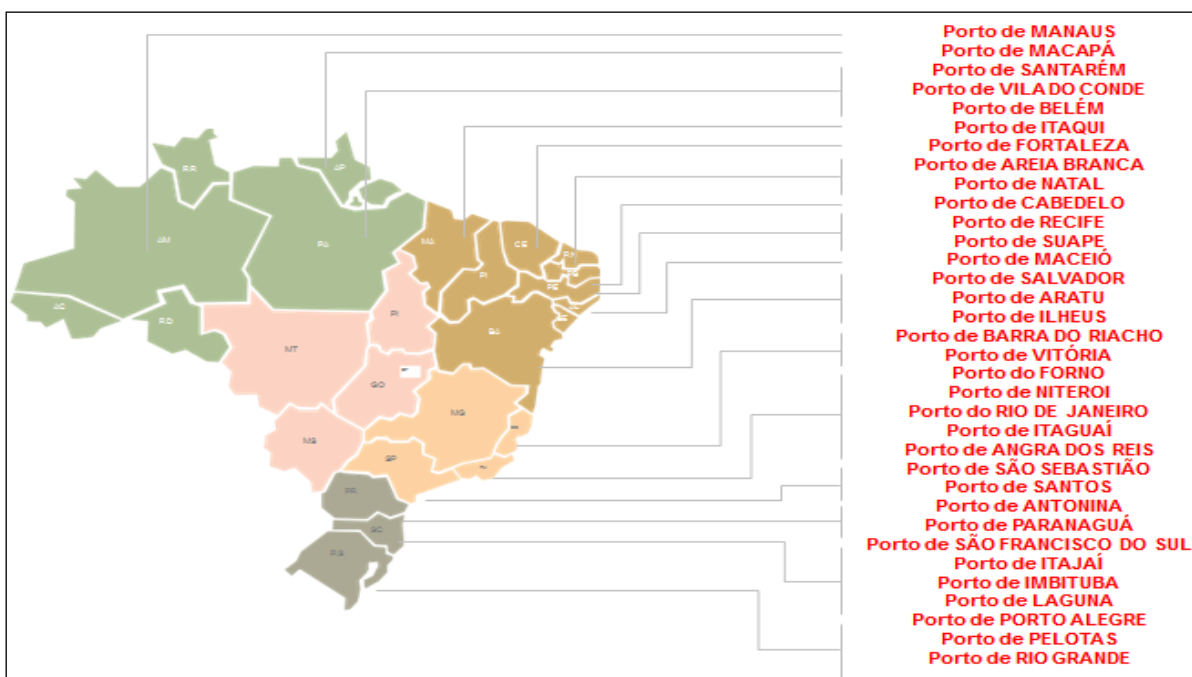
O complexo portuário brasileiro é formado por 37 portos públicos sob gestão da SEP/PR. Desse total, 18 são administrados pelos governos estaduais e municipais e os outros 19 são administrados pelas Companhias Docas, isto é, sociedades de economia mista, vinculadas diretamente à Secretaria dos Portos (SEP/PR, 2015).

A Lei nº 12.815, ainda estabelece em seus artigos 17º e 19º que:

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado. [...].

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (BRASIL, 2013).

Figura 2 - Mapa com a localização dos principais PO marítimos.



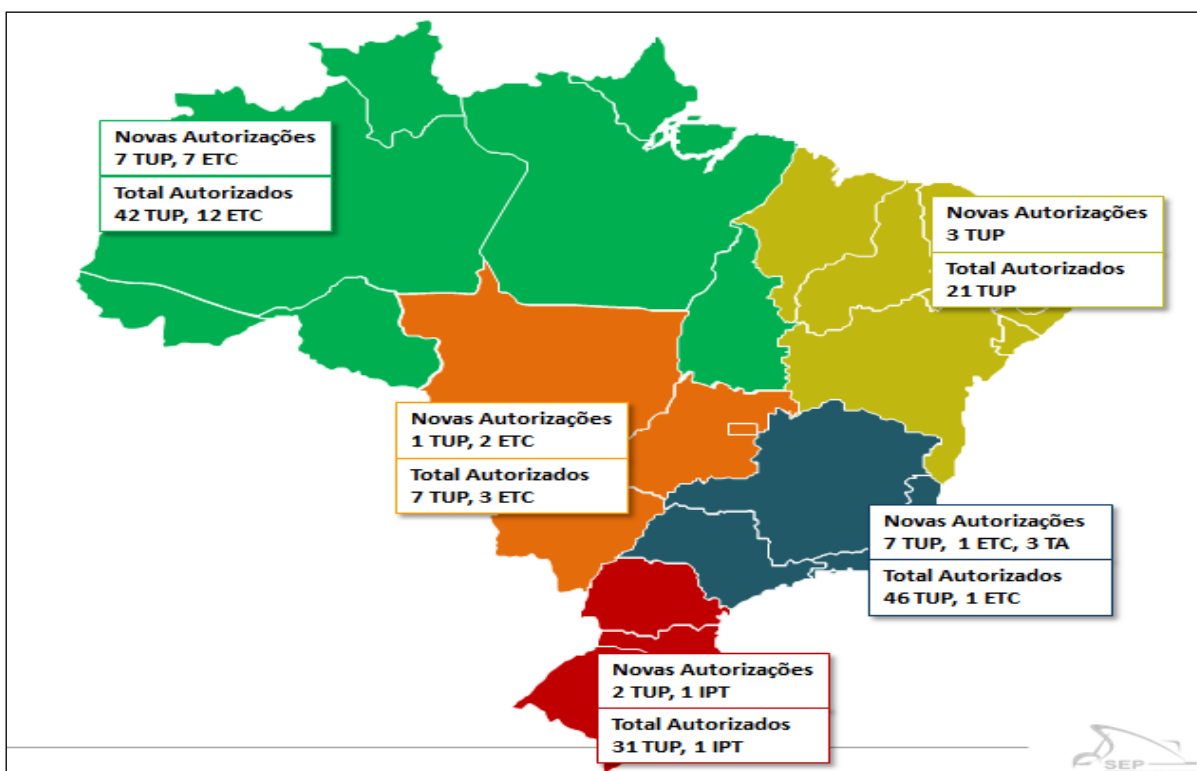
Fonte: Cristino (2013, p. 1).

O Terminal de Uso Privado (TUP) – que já foi conhecido como Terminal de Uso Privativo – por sua vez, é tratado na Lei nº 12.815 de 05 junho de 2013. Este tipo de terminal é definido como “[...] instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (BRASIL, 2013).

Nesse contexto, a Figura 3 ilustra o complexo portuário brasileiro relacionado aos TUP, com 149 unidades distribuídas em cinco regiões: 33 no Sul, 46 no Sudeste, 21 no Nordeste, 42 no Norte e sete unidades no Centro-Oeste do Brasil.

Figura 3 - Mapa com a localização dos TUP.





Fonte: Borges (2014, p. 1).

Ainda se destacam na estrutura logística brasileira, as Estações de Transbordo de Carga (ETC), Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e os Temos Aditivos Contratuais (TA) de acordo com a Figura 3.

Para melhor compreender o tipo de instalação portuária e a atual administração da estrutura portuária específica do Estado do Rio Grande do Sul, o Quadro 2 apresenta as principais estruturas portuárias, envolvendo seis PO e 16 TUP, totalizando 22 instalações.

Quadro 2 – Estruturas portuárias do Rio Grande do Sul.

(Continua)

PORTO	PÚBLICO/ PRIVADO	TIPO	ADMINISTRAÇÃO
Estrela	PO	Fluvial	Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR
Pelotas	PO	Marítimo	Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH
Porto Alegre	PO	Marítimo	Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH
Rio Grande	PO	Marítimo	Superintendência do Porto de Rio Grande – SUPRG
Cachoeira do Sul	PO	Fluvial	Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH
Yara Brasil Fertilizantes	TUP	Fluvial	Yara Brasil Fertilizantes S/A
Santa Clara	TUP	Marítimo	BRASKEM S/A
Moinho Taquariense	TUP	Fluvial	Moinho Taquariense
Term. Marítimo Luiz Fogliatto	TUP	Marítimo	TERMASA - Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S/A
Rio dos Sinos	TUP	Fluvial	Bianchini S/A Ind. Com. e Agricultura
COPELMI	TUP	Fluvial	COPELMI Mineração Ltda.

Quadro 2 – Estruturas portuárias do Rio Grande do Sul.

(Conclusão)



ORTO	PÚBLICO/ PRIVADO	TIPO	ADMINISTRAÇÃO
Almirante Soares Dutra	TUP	Marítimo	PETROBRÁS Transporte S/A – RANSPETRO
Niterói	TUP	Marítimo	PETROBRÁS Transporte S/A – RANSPETRO
MITA	TUP	Fluvial	MITA Ltda.
CIMBAGÊ	TUP	Fluvial	CIMPOR Cimentos do Brasil Ltda.
Bianchini	TUP	Marítimo	Bianchini S/A Ind. Com. e Agricultura
ARACRUZ Guaíba	TUP	Fluvial	CMPC Celulose Riograndense Ltda.
SHV	TUP	Marítimo	SHV Gás Brasil Ltda.
OLEOPLAN	TUP	Fluvial	OLEOPLAN S/A - Óleos Vegetais Planalto
TUP TERGASUL	TUP	Marítimo	LIQUIGÁS S/A
TUP CEVAL	TUP	Marítimo	BUNGE Alimentos S/A
Jaguarão	PO	Fluvial	AHSUL

Fonte: Elaboração própria a partir da ANTAQ (2015).

Na próxima seção são apresentados os procedimentos metodológicos que ampararam o desenvolvimento da pesquisa.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Metodologicamente, quanto aos fins de investigação, a pesquisa se caracterizou como descritiva (VERGARA, 2009), uma vez que, descreve o impacto do agronegócio na movimentação dos portos públicos do Estado do Rio Grande do Sul.

O caráter documental, quanto aos meios de investigação (VERGARA, 2009), faz-se presente, uma vez que, os dados foram coletados no Sistema de Informações de Comércio Exterior via *Web* (ALICE*Web*) do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviço, considerando a variável temporal de 15 anos (2000 a 2014) e envolvendo os Portos de Porto Alegre e Rio Grande (caracterizados como portos públicos marítimos), com uma abordagem essencialmente qualitativa.

Para a categoria dos produtos foi adotado o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (SH), contemplando o capítulo II, conforme o Quadro 3.

Quadro 3 – Categoria dos produtos via SHII.

SH-II	CATEGORIA	SH-II	CATEGORIA
2	Carnes e miudezas, comestíveis	16	Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos
8	Frutas; cascas de frutos cítricos e de melões	21	Preparações alimentícias diversas
10	Cereais	23	Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares
12	Sementes e frutos oleaginosos	41	Peles, exceto as peles com pelo, e couros
15	Gorduras e óleos animais ou vegetais	44	Madeira, carvão vegetal e obras de madeira

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Sistema ALICE*Web* (2016).



## 4 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A seguir são apresentados os dados da pesquisa, considerando os portos de Rio Grande e Porto Alegre, uma vez que, não houve movimentação significativa para os demais portos públicos: Estrela, Pelotas, Cachoeira do Sul e Jaguarão.

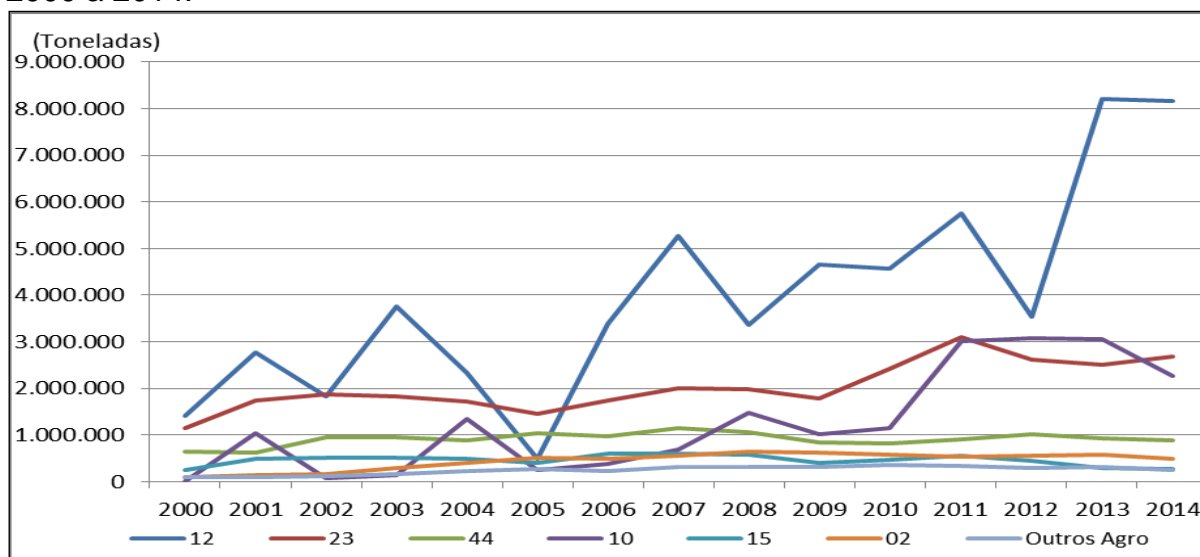
### 4.1 PORTO DE RIO GRANDE<sup>1</sup>

Privilegiado por seus aspectos geográficos, o Porto do Rio Grande se consolidou como o porto do Conesul, tendo forte atuação no extremo Sul do Brasil, estando entre os mais importantes portos do continente americano em produtividade e contribuindo para o desenvolvimento do comércio internacional brasileiro.

Com um calado de 40 pés, possui profundidade em seus terminais de granéis e de contêineres, superior à correspondente na maioria dos portos argentinos, uruguaios e catarinenses, perfeito para o transbordo de contêineres e de completamento de carga de granéis dos países da Bacia Hidrográfica do Prata. Além disso, em seu cais público, Porto Novo, com 31 pés de calado, o porto rio-grandino oferece disponibilidade de atracação, possuindo um cais com cerca de dois quilômetros de extensão.

Inicialmente a pesquisa identificou o volume em toneladas (*ton*) dos principais produtos vinculados ao agronegócio, considerando a variável temporal de 15 anos, envolvendo os anos de 2000 a 2014.

Figura 4 - Volume/*ton* dos principais produtos vinculados ao agronegócio – 2000 a 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).

Analisando a movimentação em volume/*ton* dos principais produtos vinculados ao agronegócio no Porto de Rio Grande, observa-se uma predominância, em larga escala, com exceção no ano de 2005, para o SHII-12, representando a categoria das sementes e frutos oleaginosos; grãos, sementes e frutos diversos; plantas industriais ou medicinais; palhas e forragens. Os resíduos e desperdícios das indústrias

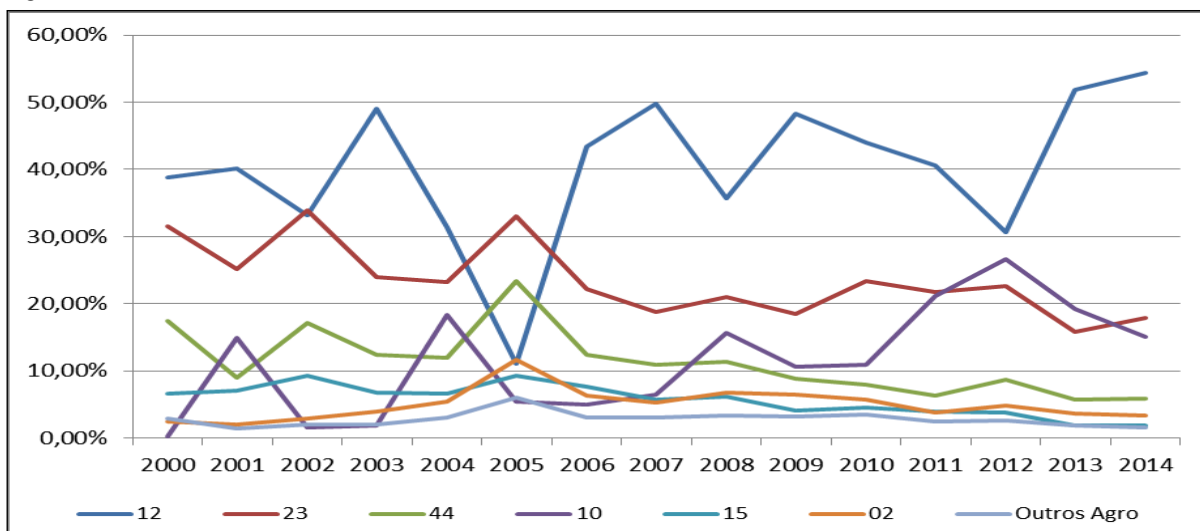
<sup>1</sup> Informações obtidas a partir do site institucional do próprio porto.



alimentares; alimentos preparados para animais (SHII-23) estão presentes em todo o período analisado com equilíbrio na movimentação.

Na mesma linha de análise, com enfoque nos produtos do agronegócio, a Figura 5 destaca a representatividade em % desta categoria.

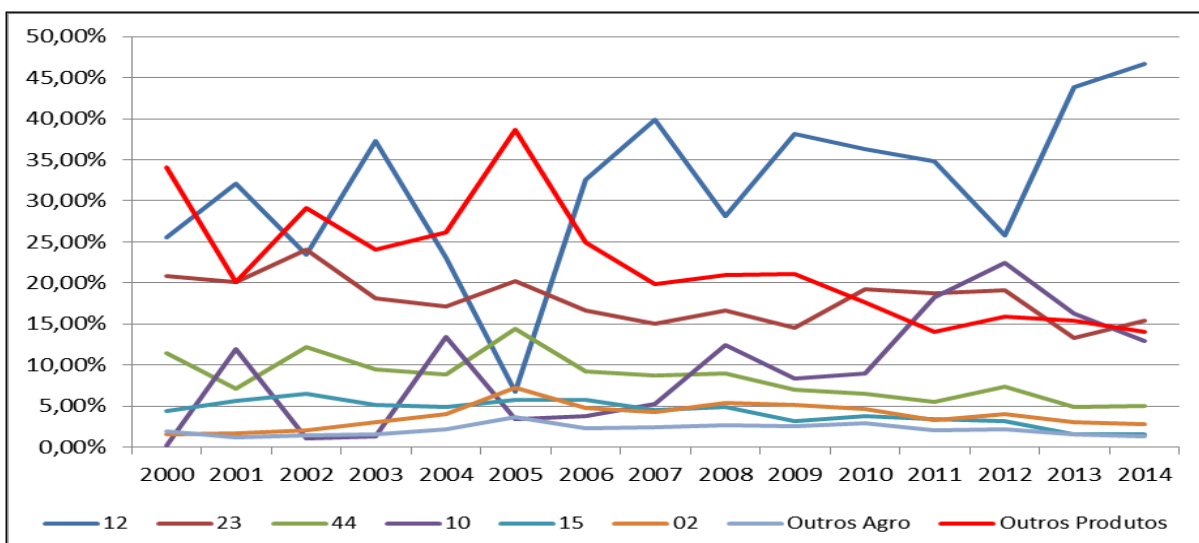
Figura 5 - Representatividade da movimentação dos principais produtos do agronegócio tomando como base (100%) do total de produtos da categoria – 2000 a 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).

A Figura 5 sinaliza que a participação da movimentação da categoria das sementes e frutos oleaginosos (SHII-12) dentro dos produtos do agronegócio alcançou picos de 50% em 2007 e 2014, confirmando os dados apresentados na Figura 4. Os resíduos e desperdícios das indústrias alimentares atingiu um pico acima de 30% em 2005, com a queda das sementes e frutos oleaginosos, fechando o período com representatividade próxima a 20% da movimentação dos produtos do agronegócio. A Figura 6 apresenta a participação em % dos principais produtos vinculados ao agronegócio, comparando com o total geral de produtos movimentados no período.

Figura 6 - Representatividade da movimentação dos principais produtos do agronegócio tomando como base (100%) do total geral de produtos – 2000 a 2014.

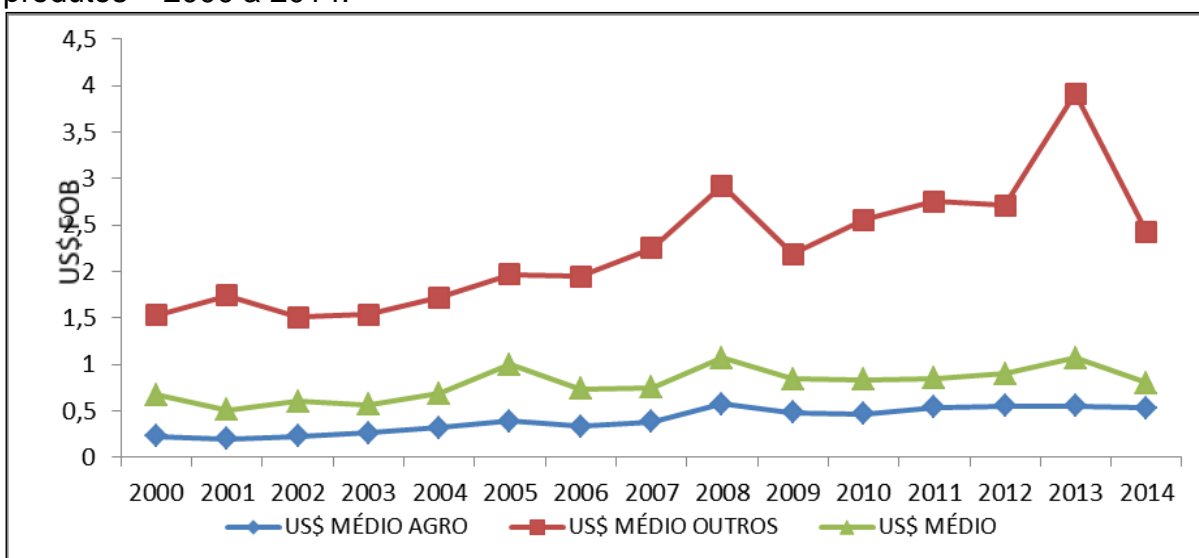


Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).

A Figura 6 demonstra que para a categoria SHII-12, representando as sementes e frutos oleaginosos é o grande alicerce na movimentação do Porto do Rio Grande, representando, por exemplo, em 2014, mais de 40% da movimentação total de todos os produtos do porto. Vale ressaltar que os outros produtos não pertencentes ao agronegócio atingiram o seu ápice em 2005, com a queda drástica na movimentação das sementes e frutos oleaginosos.

Analisando a participação em US\$/médio para ambas as categorias de agropecuários e outros produtos, verifica-se uma inversão, conforme pode ser visualizado na Figura 7.

Figura 7 - Participação em US\$/médio para produtos do agronegócio e outros produtos – 2000 a 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).

Mesmo com o domínio dos produtos vinculados ao agronegócio na movimentação em toneladas no Porto de Rio Grande, verifica-se que quando observado os valores médios em US\$/FOB, o destaque fica para os demais produtos semimanufaturados e manufaturados.



## 4.2 PORTO DE PORTO ALEGRE<sup>2</sup>

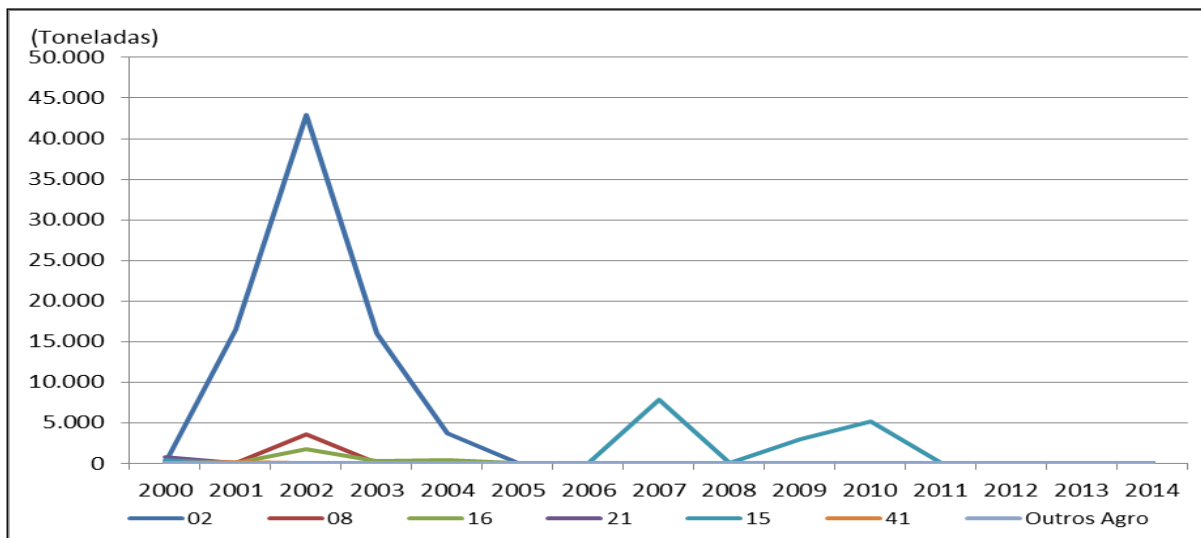
O zoneamento do porto da capital gaúcha dispõe de áreas distintas para terminais multipropósito de grãos, de fertilizantes e carga geral. Nos últimos cinco anos, o Porto de Porto Alegre, juntamente com os terminais privados, movimentou cerca de 6 milhões de toneladas/ano, em produtos como cabos de amarração de plataforma marítima, fertilizantes, sal, grãos vegetais, transformadores elétricos e celulose.

O Porto de Porto Alegre, mesmo possuindo características fluviais, é classificado como porto marítimo, conforme Resolução Nº 2969 da ANTAQ, de 4 de julho de 2013. Mantém oito quilômetros de cais acostável, dividido entre os cais Mauá, Navegantes e Marcílio Dias. Sua estrutura envolve 25 armazéns com 70 mil m<sup>2</sup>, numa área total de 450 mil m<sup>2</sup>.

Desde o primeiro semestre de 2005, a área de operação do porto público está concentrada no cais Navegantes, que encontra-se regido pelas normas internacionais de segurança ISPS-CODE, desde 2010. Possui capacidade de operação de até três navios de longo curso, simultaneamente. Desde o final de 2012, o porto participa do programa desenvolvido pelo Governo Federal, denominado Porto Sem Papel, onde se concentram todos seus dados portuários, compartilhando-os com os órgãos anuentes (Polícia Federal, Receita Federal, VIGIAGRO, ANVISA, Marinha do Brasil, dentre outros).

Inicialmente a pesquisa identificou o volume em toneladas (*ton*) dos principais produtos vinculados ao agronegócio, considerando a variável temporal de 15 anos, envolvendo os anos de 2000 a 2014.

Figura 8 - Volume/ton dos principais produtos vinculados ao agronegócio – 2000 a 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).

Ao contrário da grande movimentação encontrada no Porto de Rio Grande, a movimentação em volume/*ton* de produtos vinculados ao agronegócio no Porto de Porto Alegre, no período em estudo, foi bastante baixa. Inclusive, em anos como 2005, 2006, 2008 e entre 2011 e 2014, não houve movimentação de produtos do

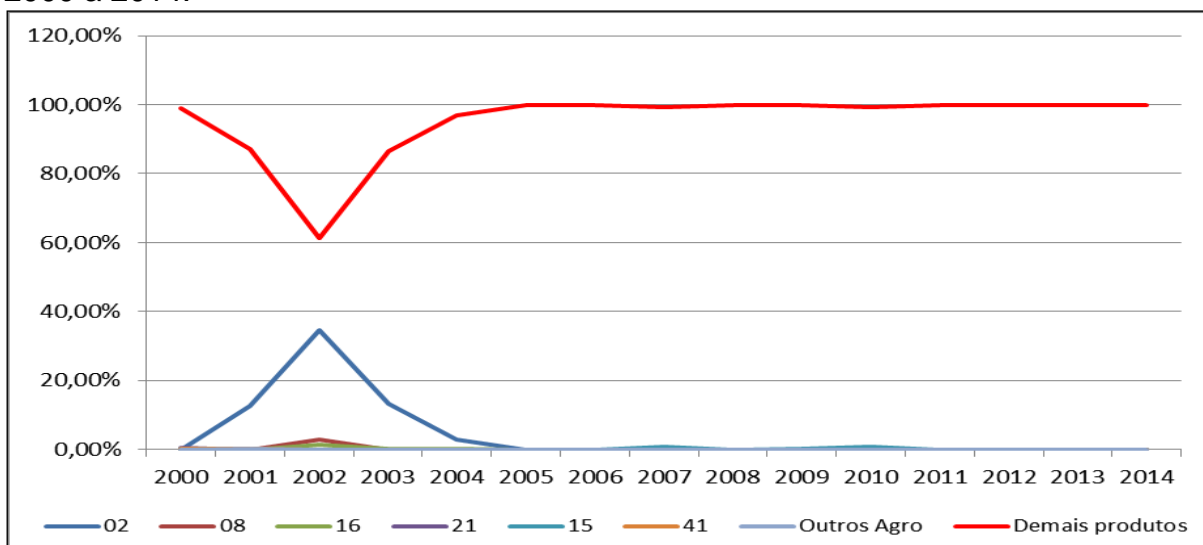
<sup>2</sup>Informações obtidas a partir do site institucional do próprio porto.



agronegócio.

Entre 2000 e 2004, os seis produtos vinculados ao agronegócio analisados na Figura 8 registraram movimentação, sendo eles o SHII-02, SHII-08, SHII-16, SHII-21, SHII-15 e SHII-45, com destaque para a grande movimentação do produto SHII-02 em 2002. Em 2007, 2009 e 2010 o único produto do agronegócio movimentado no Porto de Porto Alegre foi o SHII-15.

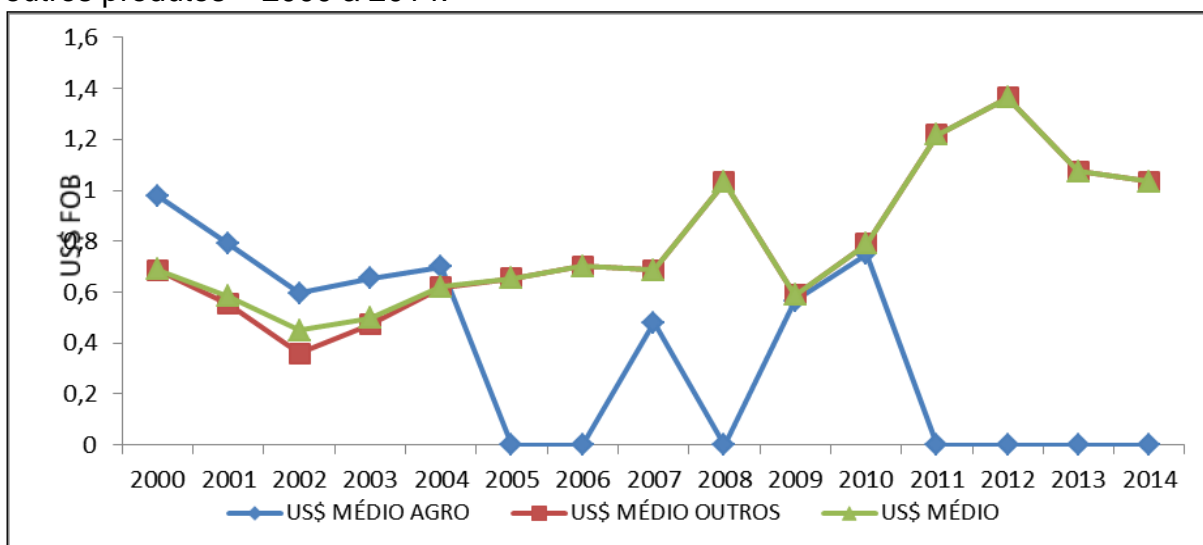
Figura 9 - Representatividade da movimentação dos principais produtos vinculados ao agronegócio tomando como base (100%) do total geral de produtos – 2000 a 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).

A Figura 9 demonstra que a movimentação de produtos vinculados ao agronegócio não é muito significativa no Porto de Porto Alegre, principalmente a partir de 2005.

Figura 10 - Participação em US\$/médio para produtos do agronegócio e outros produtos – 2000 a 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AliceWeb (2016).



Analisando a Figura 10, a participação em US\$/médio dos produtos do agronegócio foi maior que os valores médios dos demais produtos semimanufaturados e manufaturados, entre 2000 e 2004. A partir de 2005 até 2014, a movimentação em valores financeiros dos outros produtos passou a ser maior que a movimentação financeira dos produtos do agronegócio, ficando próximos apenas nos anos de 2009 e 2010.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil possui destaque nas exportações de mercadorias do agronegócio, caracterizando-se como um segmento fundamental para a balança comercial do país. Neste cenário agroexportador, as estruturas portuárias, portos organizados ou terminais de uso privado, tornam-se essenciais, pois são por meio delas que saem grande parcela das mercadorias exportadas pelo Brasil.

O Rio Grande do Sul, Estado que possui o quinto maior PIB (em 2013), também acompanha este aspecto nacional, destacando-se no agronegócio. Por sua vez, o setor portuário gaúcho, também se encontra em evidência, graças à movimentação realizada pelo Porto do Rio Grande, quarto maior porto organizado do Brasil em movimentação de cargas, equivalendo a 6,5% da movimentação nacional, em 2015. O segundo maior porto gaúcho é Porto Alegre, com movimentação equivalente à 0,3% do total nacional, em 2015. Os demais portos públicos gaúchos (Estrela, Pelotas, Cachoeira do Sul e Jaguarão) não apresentaram movimentação expressiva no período em análise (2000-2014).

A localização geográfica, infraestrutura e opções de modalidades de transportes fizeram com que o Porto do Rio Grande se destacasse na movimentação de cargas oriundas do agronegócio, com ênfase para as posições 12 (sementes e frutos oleaginosos) e 23 (resíduos e desperdícios das indústrias alimentares) do Sistema Harmonizado (SH). O complexo da soja é o principal produto movimentado pelo porto, embora haja diversidade e representatividade de outros produtos em seu *mix* de exportados. Em contrapartida, em valores monetários (US\$/FOB), se comparados aos produtos manufaturados e semimanufaturados, os produtos do agronegócio corresponderam às menores médias de movimentação.

O Porto de Porto Alegre apresentou números mais modestos, no que diz respeito à movimentação de cargas, principalmente do agronegócio, não havendo movimentação nos anos de 2005, 2006, 2008 e entre os anos de 2011 e 2014. Nesta movimentação oscilante, destacaram-se, no agronegócio, as posições 02 (carnes e miudezas, comestíveis) e 15 (gorduras e óleos animais ou vegetais) do SH. Com relação à participação em US\$/FOB da movimentação, os produtos do agronegócio superaram os manufaturados e semimanufaturados, apenas entre 2000 e 2004, sendo inferiores a partir de 2005.

Por fim, os resultados apresentados neste estudo, vão ao encontro dos estudos de Zilli, Vieira e Souza (2015), identificando também uma participação ativa do agronegócio na movimentação para exportação nos PO de Santa Catarina, representados por São Francisco do Sul (92%), Itajaí (81%) e Imbituba (34%), no período de 2009 a 2014.

Sugere-se que novos estudos sejam realizados, abarcando o impacto do agronegócio na pauta exportadora dos demais PO localizados no território aduaneiro do Brasil, objetivando traçar um perfil do agronegócio na movimentação portuária brasileira.





## REFERÊNCIAS

ARAUJO, R.H.; BRAUM, M.B.S. Balança comercial agrícola paranaense: conjuntura pós-crise financeira de 2008. Anais... 52º Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Sociologia e Administração Rural (SOBER). Goiânia: SOBER, 2014.

BARROS, G.S.C.; ADAMI, A.C.O; ZANDONÁ, N.F. Embarques dos produtos do agronegócio recuam em 2014. Relatório fevereiro 2015 CEPEA/ESALQ/USP. Disponível em: <<http://cepea.esalq.usp.br/macro/>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

\_\_\_\_\_. Agricultura e indústria no desenvolvimento brasileiro. In: O mundo rural o Brasil do século XXI: a formação de um novo padrão agrário e agrícola. BUAINAIN, A. M.; ALVES, E.; SILVEIRA, J. M. F. da, NAVARRO, Z. (editores técnicos). Brasília: EMBRAPA, 2014.

BORGES, C. IX Seminário internacional de logística. Secretaria de Portos da Presidência da República. SEP/PR. Brasília. 2014. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes>>. Acesso em: 15 jan. 2015.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. ANTAQ. Brasília. Resolução Nº 517 de 18 de outubro de 2005. Dispõe sobre a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo. Disponível em:

<[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Sistema/publicacao/PublicacoesAntigas/%7B31BCA731-4698-43F2-94EC-F6C51A11B82A%7D\\_Resolucao517.htm](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Sistema/publicacao/PublicacoesAntigas/%7B31BCA731-4698-43F2-94EC-F6C51A11B82A%7D_Resolucao517.htm)>. Acesso em: 04 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Conheça a ANTAQ. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>>. Acesso em: 12 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. \_\_\_\_\_. Classificação dos portos públicos, TUP e ETC. Brasília. 2015. Disponível

em:<[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao\\_PortosPublicos\\_TUPs\\_EstacoesTransbordoCargas.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacoesTransbordoCargas.pdf)>. Acesso em: 10 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 5 jun. 2013d. Disponível em:<

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso em: 12 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. MAPA. Estatísticas de Comércio Exterior. 2015. Disponível em:

<<http://www.agricultura.gov.br/internacional/indicadores-e-estatisticas>>. Acesso em: 09 nov. 2015



\_\_\_\_\_. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. MDIC. ALICEWeb. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.aliceweb.desenvolvimento.gov.br>> Acesso em: 10 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. Infraestrutura marítima. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario/2-uncategorised/1450-infraestrutura-maritima.html>>. Acesso em: 17 mar. 2015.

COELHO DE SOUZA, R. C. B.; VIEIRA, A.C.P. Patentes e biotecnologia aceleram o crescimento da agricultura. *Parcerias Estratégicas* (Impresso), v. 26, p. 33-100, 2008.

BERGAMASCHIM, M. Prefácio. In: *Agronegócios: gestão, inovação e sustentabilidade*. ZUIN, L.F.S.; QUEIROZ, T.R (coordenadores) São Paulo: Saraiva, 2015.

BUAINAIN, A.M.; GARCIA, J.R. Recent development patterns and challenges of brazilian agriculture. In: SHOME, P.; SHARMA, P (org). *Emerging economies: food and energy security, and technology and innovation*. 1ª.ed. New Dheli: Springer-Verlag, 2015a. v.1. p.41-66.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. Evolução recente da agricultura brasileira. In: BUAINAIN, A.M.; BONACELI, M.B.M.; MENDES, C.I.C. (Org.) *Propriedade intelectual e inovações na agricultura*. Brasília/Rio de Janeiro: CNPq, Faperj, INCT/PPED, IdeiaD, 2015b.

CONTINI, E. Exportações na dinâmica do agronegócio brasileiro: oportunidades econômicas e responsabilidade mundial. In: *O mundo rural o Brasil do século XXI: a formação de um novo padrão agrário e agrícola*. BUAINAIN, A.M.; ALVES, E.; SILVEIRA, J.M.F. da, NAVARRO, Z. (editores técnicos). Brasília: EMBRAPA, 2014.p. 147-173

CRESTANA, S.; DE MORI, C. Tecnologias e inovação no agro: algumas tendências, premências e drivers de mudanças. In: BUAINAIN, A.M.; BONACELI, M.B.M.; MENDES, C.I.C. (Org.). *Propriedade intelectual e inovações na agricultura*. Brasília/Rio de Janeiro: CNPq, Faperj, INCT/PPED, IdeiaD, 2015

CRISTINO, L. Regulação do setor portuário. Ministro da Secretaria de Portos. Secretaria de Portos da Presidência da República. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

FARSUL. Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul. Relatório de comércio exterior do agronegócio do RS. 2015. Disponível em: <<http://www.farsul.org.br/arquivos/Relat%C3%B3rio%20Com%C3%A9rcio%20Exterior%2005-2015%20Maio.pdf>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

FEE - Fundação de Economia e Estatística. Exportações gaúchas permanecem no vermelho, em fevereiro. Publicado em 19/03/2015. Disponível em: <<http://www.fee.rs.gov.br/exportacoes/exportacoes-gauchas-permanecem-vermelho-fevereiro/>>. Acesso em: 06jul2016.

\_\_\_\_\_. Exportações do agronegócio gaúcho crescem em maio. Publicado em 16/06/2016. Disponível em: <<http://www.fee.rs.gov.br/indicadores/agronegocio/exportacoes/destaques-do-mes/>>. Acesso em: 06jul2016.



GOULARTI FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. Revista Economia e Sociedade. Campinas, v. 16, n. 3 (31), dezembro. 2007.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados. Disponível em: <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

PIERDOMENICO, F. Modelos de gestão. 2010. Disponível em: <[http://www.senado.gov.br/comissoes/ci/ap/AP20100629\\_Fabrizio\\_Pierdomenico.pdf](http://www.senado.gov.br/comissoes/ci/ap/AP20100629_Fabrizio_Pierdomenico.pdf)>. Acesso em: 10 mar. 2015.

PORTO DO RIO GRANDE. Conheça o Porto do Rio Grande. Disponível em: <[http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre\\_porto\\_conheca.php](http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_conheca.php)>. Acesso em: 09 nov. 2015.

Queiroz, T. R.; Zuin, L. F. S. Agronegócios: Gestão Inovação e Sustentabilidade. 1ed. São Paulo: Ed. Saraiva. 2015.v. 1.

SEP/PR. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. Sistema portuário nacional. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 19 mar. 2015.

SPH. Superintendência de Portos e Hidrovias. Porto de Porto Alegre. Disponível em: <[http://www.sph.rs.gov.br/sph\\_2006/content/porto\\_poa/porto\\_poa\\_apresentacao.php](http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/porto_poa/porto_poa_apresentacao.php)>. Acesso em: 09 nov. 2015.

VERGARA, S.P. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

WORLD BANK. Port Reform Tool Kit. Module 1. Framework for Port Reform. 2001. Disponível em: <<http://siteresources.worldbank.org/INTPRAL/Resources/338897-1117197012403/mod1.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2015.

ZILLI, J.C.; VIEIRA, A. C. P.; SOUZA, I. R. Configuração da dinâmica do agronegócio na pauta exportadora e movimentação dos portos de Santa Catarina. Revista ADMpg Gestão Estratégica. Ponta Grossa, v. 8, n. 2, p. 73-83. 2015.