

SERGIO TEIXEIRA MENDES

**ANÁLISE DOS REFLEXOS DAS EXPORTAÇÕES PARANAENSES DE SOJA
E INVESTIMENTOS NO PORTO DE PARANAGUÁ NO PERÍODO 1990-2000**

Monografia apresentada como pré-requisito para conclusão do curso de Ciências Econômicas, Departamento de Economia, da Universidade Federal do Paraná .

Profº. Orientador: Luiz Xiscatti.

Curitiba

2003

RESUMO

MENDES, Sergio Teixeira. Análise dos Reflexos das Exportações Paranaenses de Soja e Investimentos no Porto de Paranaguá no Período 1990-2000.

A agricultura paranaense ganhou destaque nos anos noventa, tornando-se um dos maiores produtores brasileiros de grãos. O milho e o grão de soja foram os principais produtos agrícolas paranaenses. No tocante ao comércio internacional, o grão de soja apresentou crescimento nas exportações, acompanhado de seu derivado, o farelo de soja.

Este crescimento, somado aos crescentes volumes produzidos e exportados, refletiram diretamente numa das principais portas de saída do país, o Porto de Paranaguá. Com os crescentes volumes de grãos embarcados, o Porto teve de ser adaptado para atender aos embarques, e com isso criou-se a necessidade de sua modernização e ampliação. Entretanto, com a reformulação do papel do Estado na economia, surgiu a Lei de Modernização dos Portos, que entre outras regras, determinou a passagem das atividades operacionais para a iniciativa privada.

Assim, são analisados os investimentos realizados no Porto, tanto por parte do Estado, como das empresas privadas atuantes dentro do Porto, para acompanhar o ritmo de produção e exportação de grãos. E a partir disto, analisar os resultados obtidos sobre os custos nas operações portuárias no terminal de embarque de grãos do Porto de Paranaguá.

Palavras chaves: Agricultura Paranaense – Exportação de Grãos – Exportação de Soja – Porto de Paranaguá – Investimentos no Porto de Paranaguá.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	x
LISTA DE GRÁFICOS	xi
LISTA DE SIGLAS	xii
1 INTRODUÇÃO	01
2 REFERENCIAL TEÓRICO	05
2.1 POLÍTICA DE FAVORECIMENTO DA TAXA DE CÂMBIO	05
2.2 INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA	06
3 A AGRICULTURA PARANAENSE	09
3.1 PRODUÇÃO DE GRÃOS NO ESTADO DO PARANÁ	09
3.1.1 Plantio do Milho no Estado do Paraná	12
3.1.2 Plantio de Soja no Estado do Paraná	13
3.1.3 Produção de Farelo e óleo de soja	16
3.1.4 Comercialização de Soja no Mercado Internacional	17
3.2 O PORTO DE PARANAGUÁ	24
3.2.1 Movimentação de Cargas no Porto de Paranaguá	25
3.2.2 Embarques de Grãos em Paranaguá	27
3.2.3 Capacidade de Armazenagem de Grãos no Porto	28
3.2.4 Estrutura Operacional do Corredor de Exportação	30
3.2.5 Problemas no Porto de Paranaguá	32
3.2.6 Investimentos no Porto de Paranaguá	34
3.2.7 Estrutura de Custos Operacionais do Porto	37
4 CONCLUSÃO	41
REFERÊNCIAS	43
ANEXOS	45

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

TABELA	1	– PARANÁ - PERCENTUAL DA PRODUÇÃO DE GRÃOS - 1990-2000.....	11
TABELA	2	– PARANÁ - ÁREA E PRODUÇÃO DO MILHO - 1998-1999.....	13
TABELA	3	– BRASIL: ÁREA E PRODUÇÃO DE SOJA - 1990-2001.....	15
QUADRO	1	– PARANÁ PRINCIPAIS MUNICIPIOS PRODUTORES DE SOJA - 1998-1999.....	15
QUADRO	2	– BRASIL CAPACIDADE DE PROCESSAMENTO DE SOJA – 2000.....	16
FIGURA	1	– ESQUEMA DO TERMINAL CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ.....	31
QUADRO	3	– PONTOS DE EMBARQUE DE GRÃOS NO PORTO DE PARANAGUÁ – 2000....	32
QUADRO	4	– INVESTIMENTOS NO PORTO DE PARANAGUÁ – 1995-2001.....	35
QUADRO	5	– INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA - 2000-2003.....	35
QUADRO	6	– ARRENDAMENTOS NOS PORTO DE PARANAGUÁ – 1999.....	36
TABELA	4	– PREÇOS MÉDIOS TOTAIS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS - 2000.....	39

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1	– PARANÁ - PRODUÇÃO DE GRÃOS - 1990-2000.....	12
GRÁFICO 2	– PARANÁ - VARIAÇÃO PERCENTUAL DA ÁREA, PRODUÇÃO E PRODUTIVIDADE DE SOJA - 1990-2000.....	14
GRÁFICO 3	– COTAÇÃO DA SOJA NA BOLSA DE CHICAGO – 1990-2000.....	18
GRÁFICO 4	– BRASIL - TAXA DE CÂMBIO EFETIVA REAL – 1990-2000.....	18
GRÁFICO 5	– BRASIL: VOLUME DE EXPORTAÇÕES DE GRÃO DE SOJA – 1992- 2000.....	19
GRÁFICO 6	– BRASIL - VALORES DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA –1992- 2000.....	20
GRÁFICO 7	– BRASIL – VOLUME DE EXPORTAÇÕES DE FARELO DE SOJA – 1992- 2000.....	20
GRÁFICO 8	– BRASIL – VALORES DAS EXPORTAÇÕES DE FARELO DE SOJA –1992- 2000.....	21
GRÁFICO 9	– PARANÁ - EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA E FARELO - 1991- 2000.....	21
GRÁFICO 10	– PARANÁ - EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA E FARELO - 1991- 2000.....	22
GRÁFICO 11	– RECEITAS DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE SOJA E FARELO – 1992- 2000.....	22
GRÁFICO 12	– RITMO DOS EMBARQUES DE SOJA E DERIVADOS NOS PORTOS BRASILEIROS - 1994-2002.....	23
GRÁFICO 13	– MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE PARANAGUÁ, EVOLUÇÃO E PROJEÇÕES – 1985-2010.....	26
GRÁFICO 14	– PARTICIPAÇÃO DA SOJA E DO FARELO DE SOJA NO TOTAL DE GRANÉIS SÓLIDOS EMBARCADOS EM PARANAGUÁ – 1990-2000.....	27
GRÁFICO 15	– EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ – 1997- 2000.....	38
GRÁFICO 16	– COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DE OPERAÇÃO NO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE PARANAGUÁ – 1997-2000.....	39

LISTA DE SIGLAS

ABIOVE	-	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE ÓLEOS VEGETAIS
APPA	-	ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA
COREX	-	CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ
IBGE	-	INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA
IPARDES	-	INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL
SEAB	-	SECRETARIA DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO DO PARANÁ
SECEX	-	CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR
TCU	-	TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DA UNIÃO

1 INTRODUÇÃO

Influenciada pela predominância de fatores naturais, a economia brasileira desenvolveu-se baseada na agricultura. Fatores como: abundância de mão de obra, clima favorável e terras férteis; atribuíram ao Brasil, ao longo dos anos, vantagens comparativas na produção de bens primários voltados ao comércio internacional.

Entre os anos vinte e os anos sessenta o principal produto brasileiro de exportação foi o café, que chegou a representar a maior parcela de tudo que era exportado pelo país. Entretanto, a partir da década de setenta o café foi aos poucos sendo substituído pelo plantio de soja, devido a crescente demanda no comércio internacional. O cultivo de soja entrou numa fase de crescimento acelerado no Brasil, e entre 1971 e 1980, sua produção cresceu a uma taxa média anual de 18% e por outro lado absorveu cerca de 37% da área cultivada na região Sul do país.

Segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais - ABIOVE, o Brasil tornou-se o segundo maior produtor e exportador mundial de soja nos anos noventa, responsável por cerca de 26% da produção mundial, com a safra de 2003 estimadas ao redor de 51 milhões de toneladas, com ganhos na exportação em torno de US\$ 8 bilhões, para soja, farelo e óleo de soja.

Cerca de 95% de tudo que é exportado pelo Brasil tem como porta de saída o transporte marítimo, por isso ressalta-se a importância de infra-estrutura adequada nos portos para atender os embarques, visando à competitividade no comércio internacional. No entanto, os portos brasileiros são comumente citados como responsáveis por significativa parcela do “Custo Brasil¹”, devido a

¹ Expressão utilizada para descrever o custo dos produtos brasileiros comparativamente aos custos estrangeiros no mercado internacional.

ineficiências operacionais, e alto custo. Assim, na década de noventa, com o maior grau de abertura da economia brasileira, buscou-se a correção destes problemas, com a Lei de Modernização dos Portos² de 1993, a qual dita regras para reestruturação dos portos, visando o aumento da competitividade do produto brasileiro. (OLIVEIRA, 1996 p.35)

No caso paranaense, o Porto de Paranaguá possui estrutura especializada para o embarque de granéis sólidos. É considerado o maior exportador de grãos do país, condição esta assumida pela vocação histórica do Paraná na produção agrícola; e pela substituição, em várias regiões do Estado, de culturas como o café, feijão e mandioca pela soja, devido sua facilidade de comercialização.

No Porto de Paranaguá, destaca-se o Corredor de Exportações, que é um terminal especializado no embarque de granéis sólidos, e que começou a ser chamado desta forma na década de setenta, devido a grande quantidade de grãos que passou a ser exportado pelo porto³. Segundo a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA, este terminal foi responsável, na década de noventa, pelo embarque de cerca de 93,17% do volume total dos grãos exportados pelo porto, e 48,28% da receita cambial gerada pelo Porto no mesmo período.

Assim, devido ao significativo desempenho da produção de grãos paranaenses voltados para a exportação, a reestruturação do porto tornou-se uma exigência para melhorar a competitividade externa. Pois de acordo com GUIMARÃES (2003, p. 03), “as barreiras impostas aos produtos agrícolas (...) passam pela logística, pelo acesso ao mercado externo, ao bloqueio que existe

² Lei de Modernização dos Portos - Lei nº 8.630, de 25/02/1993. Editada pelo Governo Federal, esta lei incentiva a competição e a parceria público-privado por meio do aumento dos investimentos e de gestão empresarial na operação portuária, e proporciona ganhos de produtividade e redução de tarifas.

³ É importante citar que, a estrutura deste terminal, serve também na importação de granéis como o trigo, cevada, malte, sal, entre outros.

como o protecionismo e todos os subsídios, infra-estrutura e tecnologia dos países desenvolvidos”.

Justifica-se analisar a década de noventa, pelas mudanças no cenário econômico brasileiro, com o maior grau de abertura da economia, as transformações produtivas do Estado do Paraná, e a entrada em vigor da Lei de Modernização dos Portos em 1993.

Desta forma, o presente estudo busca analisar os reflexos das exportações paranaenses de grãos e investimentos no Porto de Paranaguá no período de 1990 a 2000.

Para tanto, os objetivos específicos desta pesquisa são:

- Analisar a produção e as exportações paranaenses de grãos de soja nos anos noventa.
- Analisar os investimentos realizados no Porto de Paranaguá na década de noventa.
- Analisar a evolução dos custos operacionais do Porto de Paranaguá.

Assim, assume-se as seguintes hipóteses:

- O crescimento das exportações paranaenses de soja e farelo de soja, na década de noventa, refletiram na modernização e em novos investimentos em infra-estrutura no Porto de Paranaguá.

- A atividade exportadora de grãos do Paraná obteve ganhos de competitividade externa através da redução dos custos operacionais do porto, gerados pela reestruturação portuária.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A pauta de exportações brasileira é composta, em boa parte de produtos primários, os quais nas últimas décadas foram afetados diretamente por políticas públicas de incentivos à exportação, com a utilização de políticas de favorecimento do câmbio, visando manter a competitividade dos produtos.

Analisando a produção agrícola voltada para a exportação, frente às políticas macroeconômicas, em especial a política cambial, é natural esperar que um processo de desvalorização da moeda nacional resulte em um efeito positivo sobre a balança comercial. Este fato é constatado, uma vez que reduz os preços em moeda internacional e aumenta a competitividade das exportações de commodities⁴.

Além do câmbio favorável, os investimentos em transportes e infraestrutura, tornam-se essenciais, desde a existência de estradas em bom estado, ligando as regiões produtoras aos portos, até os equipamentos usados na área portuária, que necessitam de manutenção e boa conservação.

2.1 POLÍTICA DE FAVORECIMENTO DA TAXA DE CÂMBIO

Desde a década de oitenta o governo brasileiro já praticava políticas de minidesvalorizações, baseada na paridade do poder de compra, regime no qual mudanças no câmbio alteram a relação entre os preços domésticos e os externos, afetando a competitividade da economia doméstica com o resto do mundo.

A taxa de câmbio é um dos instrumentos fundamentais para determinar a competitividade dos produtos nacionais no mercado internacional. Segundo

⁴ Commodity é o produto ou mercadoria com características padronizadas, que pode ser negociada em mercados internacionais com alto índice de liquidez, tem preços determinados pela oferta e demanda internacional.

BLANCHARD (1999, p. 209), “A taxa real de câmbio é o preço relativo dos bens estrangeiros em termos dos bens domésticos. É igual à taxa nominal de câmbio multiplicado pelo nível de preços estrangeiros dividido pelo nível de preços domésticos”, ou seja, alterações na taxa de câmbio real, tornam produtos nacionais mais baratos, ou mais caros relativamente ao estrangeiro.

Existe uma apreciação da moeda doméstica quando ela está sobrevalorizada em relação à moeda externa, e faz com que os produtos nacionais percam competitividade frente aos produtos estrangeiros, podendo como consequência, afetar negativamente o volume de exportações.

Os efeitos da depreciação da moeda sobre a balança comercial são provocados pelo aumento das exportações e pela diminuição das importações. Para KLINDLEBERGER (1974, p. 276), a depreciação de uma moeda diminui o preço interno dos bens negociados internacionalmente se admitir que os preços mundiais ficam inalterados.

2.2 INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA

A realização de investimentos na modernização e ampliação da capacidade produtiva, transportes, comunicações, energia, e infra-estrutura em geral, criam melhores condições de competição do produto nacional.

Para RIGOLON e PICCININI (1997, p. 07), dados os níveis de capital e trabalho, o aumento da oferta e da qualidade de energia, transportes, telecomunicações e saneamento elevam o produto final, implicam em maiores níveis de produtividade dos fatores e reduzem o custo por unidade de insumo. Com a maior produtividade dos fatores, tem-se a elevação da remuneração dos mesmos, que estimulam o investimento e o emprego.

NADIRI e MAMUNEAS⁵, citados por RIGOLON e PICCININI (1997, p.10) “estimaram uma elasticidade dos custos industriais com relação ao investimento em infra-estrutura da ordem de -0,15 para os Estados Unidos. Assim um aumento de 10% no investimento em infra-estrutura implicaria, portanto, numa redução média de 1,5% nos custos industriais.”

Em outra linha de pesquisa, MORRISON e SCHWARTZ⁶, também citados por RIGOLON e PICCININI (1997, p.10-11), chegaram a correlações positivas entre investimento em infra-estrutura e produtividade nos Estados Unidos: “A produtividade marginal estimada do capital de infra-estrutura é positiva: um investimento em infra-estrutura de US\$ 1 milhão resulta numa redução de custos de cerca de US\$ 170mil/ano na maioria das regiões e de US\$ 314 mil por ano na região Sul dos Estados Unidos”.

Sobretudo, o investimento em infra-estrutura garante mudanças na estrutura de distribuição da produção e a melhoria de condições de competitividade frente aos concorrentes. Conforme afirma PEREIRA (1999, p. 05):

“O crescimento econômico sustentável depende da existência de infra-estrutura eficiente e eficaz. Alguns estudos estimaram uma elasticidade produto-capital positiva em infra-estrutura. Os seus investimentos atendem a objetivos diversos, viabilizam o produto potencial; integram toda a população à economia nacional, por meio de modais de transportes e sistemas de comunicações eficientes que interliguem as regiões do país; e minimiza desperdícios de recursos, que permite a otimização da sua utilização.”

Assim, a capacidade de alterar custos faz com que haja o aumento da capacidade competitiva, proporcionando condições para o crescimento econômico, e por isso, uma razão importante para o aumento das exportações.

⁵ NADIRI, M. I., MAMUNEAS, T. P. **The effects of public infrastructure and R&D capital on the cost structure and performance of US manufacturing industries**. New York University, 1991, mimeo.

⁶ MORRISON, C. J., SCHWARTZ, A. E. **State infrastructure and productive performance**. The American Economic Review, v. 86, n. 5, p. 1.095-1.111, 1996.

Para o BANCO MUNDIAL (1994, p.15), a infra-estrutura é ressaltada como uma das principais peças de toda a atividade econômica:

“A infra-estrutura representa, se não o motor, as “rodas” da atividade econômica. Tabelas de Insumo-Produto mostram que as economias do Japão e dos Estados Unidos, por exemplo, se utilizam de telecomunicações, eletricidade, e água no processo de produção de quase todos os setores, sendo que os transportes servem de insumo para todos os produtos básicos.”

Portanto, as melhorias na infra-estrutura, e em especial nos meios de transportes, atuam favoravelmente sobre as atividades produtoras, refletindo em ganhos de competitividade.

3 A AGRÍCULTURA PARANAENSE

A economia brasileira atravessou os anos noventa afetada pela instabilidade da moeda, inflação, e desequilíbrios do balanço de pagamentos originados na década anterior. Apesar disso, a agricultura apresentou desempenho significativo no que se refere ao crescimento da produção, com ganhos de produtividade, frutos da modernização tecnológica, que possibilitou o crescimento do setor, transformando-se em importante contribuinte nos saldos da balança comercial durante os anos noventa. (LOPES, 1999 p. 02)

A economia paranaense sofreu transformações na base produtiva, tanto na indústria, com a entrada das novas montadoras de automóveis e da rede de fornecedores de materiais de transportes, bem como a dinamização da agricultura evidenciada pelos resultados da comercialização de grãos de soja no exterior, tornando-se o principal setor exportador do Estado.

A agricultura do Estado do Paraná se diversificou na produção de grãos, com aumentos do volume produzido, bem como aumento das áreas destinadas ao plantio. É destacada a produção de milho, e as crescentes exportações de soja para o exterior, garantindo saldo positivo na balança comercial do Estado.

3.1 PRODUÇÃO DE GRÃOS NO ESTADO DO PARANÁ

Com o crescimento da produção agrícola paranaense na década de setenta, foram ampliadas as áreas destinadas ao plantio de soja, devido à sua maior rentabilidade perante as demais culturas. Destaque ao potencial da agricultura paranaense, consolidando o perfil produtivo do Estado como grande produtor de grãos.

Nos anos oitenta, segundo LOPES (1999, p. 02), a economia paranaense apresentou uma expansão média de 5,6% ao ano, e a partir da

década de noventa, verifica-se avanço importante na base produtiva do Estado, com a construção de um perfil produtivo com presença maior de setores de bens de consumo durável e de capital.

De acordo com a Câmara de Comércio Exterior - SECEX, ao longo dos anos noventa a soja foi o produto paranaense que mais ganhou mercado internacional, tanto em grão, quanto industrializado. O produto garantiu sua posição de destaque na pauta de exportações do Estado, seguido pela produção de motores, automóveis, milho, frango, madeira, açúcar e veículos a diesel⁷.

O crescimento do volume de produção de grãos de soja no Estado do Paraná foi responsável pela evolução da agroindústria no Estado. Segundo o IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, o desempenho da agricultura do Estado favoreceu a consolidação da agroindústria como um dos principais ramos industriais do Paraná. Dentre os produtos da agroindústria destacam-se o farelo e o óleo de soja, que são o resultado do processamento do grão de soja, com plantas esmagadoras geralmente localizadas no interior do Estado, próximo as áreas produtoras.

O aumento da produção de grãos no Estado do Paraná baseia-se em ganhos de produtividade, resposta aos investimentos em tecnologia, treinamento e manejo, conservação e correção do solo, apresentando, por isso, produtividade média do plantio de soja e milho superior à média nacional.

Segundo a SEAB (2000), tanto o milho como a soja são cultivos de verão, e que a colheita ocorre entre os meses de fevereiro e junho. O milho possui mais um plantio no inverno, com a colheita da safrinha entre julho e setembro, podendo chegar a 30% da produção da primeira safra. Conforme pode ser verificado na Tabela 1, as produções de soja e milho no Paraná foram

⁷ Ver Anexo 1 – pág. 48.

responsáveis por 70,6% da quantidade de grãos produzidos no Estado, na safra 90/91, enquanto o algodão, o arroz e o trigo, juntos responderam por apenas 25,46% do total.

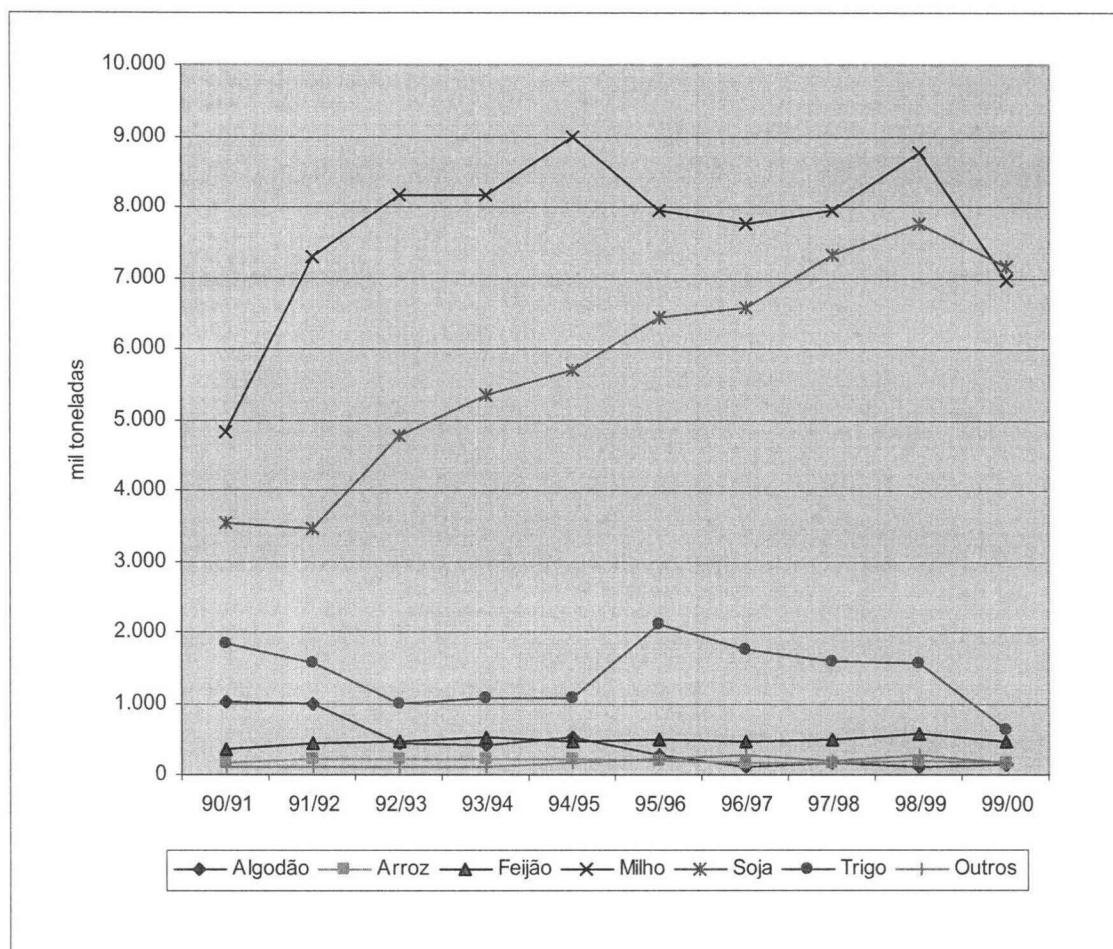
TABELA 1 – PARANÁ - PERCENTUAL DA PRODUÇÃO DE GRÃOS - 1990-2000

PRODUÇÃO (%)								
ANO	ALGODÃO	ARROZ	FEIJÃO	MILHO	SOJA	TRIGO	OUTROS	TOTAL
90/91	8,65	1,38	2,94	40,78	29,83	15,42	1,00	100,00
91/92	6,93	1,53	3,21	51,87	24,52	11,09	0,86	100,00
92/93	2,95	1,46	3,12	53,83	31,37	6,54	0,73	100,00
93/94	2,67	1,37	3,32	51,54	33,67	6,80	0,63	100,00
94/95	3,10	1,22	2,66	52,57	33,30	6,25	0,91	100,00
95/96	1,62	1,16	2,77	44,85	36,41	11,89	1,30	100,00
96/97	0,67	1,03	2,78	45,31	38,47	10,21	1,53	100,00
97/98	0,95	0,95	2,77	44,37	40,91	8,92	1,14	100,00
98/99	0,57	0,97	2,97	45,65	40,34	8,05	1,45	100,00
99/00	0,79	1,09	3,01	44,36	45,57	4,05	1,13	100,00

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE

Na temporada 99/00, a produção de soja e do milho correspondeu à cerca de 89,93% do total, cabendo às outras três culturas uma participação de apenas 5,93%, ou seja, fica claro que houve um crescente aumento da produção de soja no Estado do Paraná. Estes incrementos da participação total da produção de soja e milho no Estado do Paraná podem ser visualizados no Gráfico 1.

GRÁFICO 1 - PARANÁ - PRODUÇÃO DE GRÃOS - 1990-2000



Fonte: SECRETARIA DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO DO PARANÁ – SEAB

3.1.1 Plantio do Milho no Estado do Paraná

A produção paranaense de milho, com participação significativa na produção total do Paraná, é em parte vendida para outros estados brasileiros, chegando a 30% do volume colhido, no entanto, a maior parte do milho é consumida no próprio Estado, destinando-se às atividades pecuaristas, mais especificamente para a avicultura e suinocultura.

Segundo a SEAB, estas duas atividades em conjunto absorvem 42% do volume ofertado. Dentre os principais produtos industrializados do milho destaca-se: o farelo de milho, o óleo bruto e refinado, a ração, o fubá e a farinha. Assim, o milho é destacado pela considerável participação na produção agrícola do

Estado, e, portanto, conforme Tabela 2, divide espaço com o plantio de soja, tendo reservado cerca de 1.530 hectares na safra normal de verão de 98/99.

A variação da produção paranaense de milho cresceu de 4.827 mil toneladas na safra 90/91, para 6.964 mil toneladas na safra 99/00, ou seja, a variação total foi de 44,29% em dez anos.

TABELA 2 - ÁREA E PRODUÇÃO DO MILHO - 1998-1999

	SAFRA NORMAL				SAFRINHA			
	Área (mil ha)	Produção (mil ton.)	Área (%)	Produção (%)	Área (mil ha)	Produção (mil ton.)	Área (%)	Produção (%)
BRASIL	9.362	26.261	100,0	100,0	2.425	5.765	100,0	100,0
PARANÁ	1.530	5.800	16,34	22,09	1.006	2.766	41,47	47,99

FONTE: SECRETARIA DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO DO PARANÁ

3.1.2 Plantio de Soja no Estado do Paraná

Na década de noventa o Estado do Paraná se destacou como maior produtor nacional de soja, com cerca de 25,0% de participação no total produzido no Brasil, e pela sua alta produtividade apresentada.

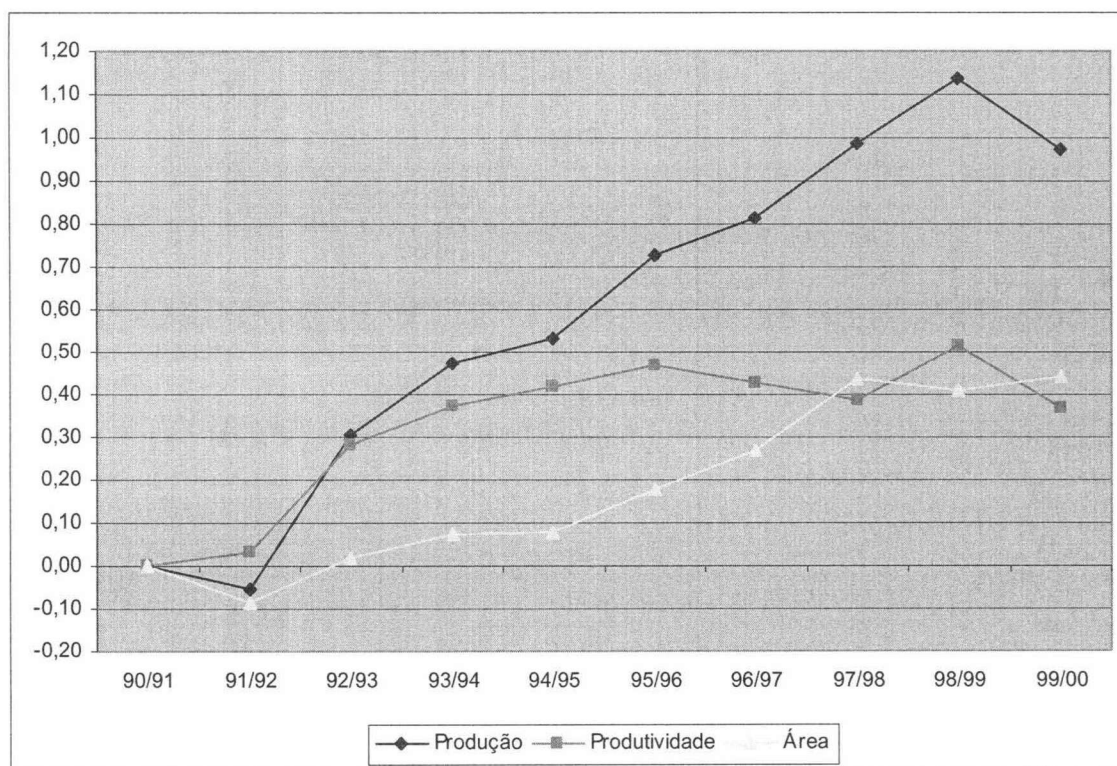
A variação da produção paranaense de soja cresceu de 3.531 mil toneladas na safra 90/91, para 7.155 mil toneladas na safra 99/00, ou seja, a variação total foi de 102,65% em dez anos, conforme anexo 2⁸. Entretanto, com esse desempenho a área destinada ao plantio de soja cresceu só 44% no período 1990 a 2000, evidenciando ganhos de produtividade da agricultura paranaense, de acordo com o Gráfico 2.

De acordo com a Secretaria da Agricultura e do Abastecimento do Paraná - SEAB, em anos anteriores a 1996, a área estadual destinada ao plantio de soja variava em torno de 2 milhões de hectares, e a partir de 1996,

⁸ Ver pág. 49.

influenciada pela Lei Kandir⁹, esta área cresceu e se manteve em torno de 2,8 milhões de hectares graças aos ganhos de competitividade.

GRÁFICO 2 - PARANÁ: VARIAÇÃO PERCENTUAL DA ÁREA, PRODUÇÃO E PRODUTIVIDADE DE SOJA - 1990-2000



Fonte: SECRETARIA DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO DO PARANÁ – SEAB
Nota: Índice (1 = 100%)

Segundo a SEAB, a área destinada ao plantio de soja no Paraná na safra 99/00 foi de cerca de 20% do total da área no Brasil, enquanto a produção chegou a 22%, ou seja, a produtividade do Estado do Paraná na produção de soja foi maior que a média nacional, conforme dados da Tabela 3.

De modo geral a agricultura do Estado é praticada em bons solos, na sua maioria, cerca de 90% é de terra roxa, que possui alta fertilidade natural. Somado ao avanço da conservação dos solos, o plantio direto que abrange

⁹ Com a Lei Kandir, desonerando as exportações de produtos básicos da cobrança de ICMS, houveram ganhos substanciais na comercialização do grão, o qual incidia maior alíquota de ICMS.

acima de 80% da área cultivada com soja, correção dos solos, manejo de pragas e o uso de semente advinda de constante melhoramento de variedades, resultaram em significativo ganho de produtividade, durante os anos noventa. A mesma passou de médias próximas a 1.850 kg/ha, no início da década, para mais de 2.500 kg/ha, na safra 99/00, ou seja, uma variação de 37%.¹⁰

TABELA 3 - BRASIL: ÁREA E PRODUÇÃO DE SOJA - 1998-2000

SAFRA	ÁREA (mil ha)		PRODUTIVIDADE (kg/ha)		PRODUÇÃO (mil ton.)	
	98/99	99/00	98/99	99/00	98/99	99/00
Paraná	2.836	2.765	2.516	3.000	7.134	8.294
Brasil	13.508	13.685	2.395	2.720	32.345	37.218

Fonte: SECRETARIA DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO DO PARANÁ - SEAB

A produtividade conseguida nos campos do Paraná está entre as maiores do país e, se comparadas às médias internacionais, perdem apenas para a União Européia.

O município de Cascavel, no oeste do Paraná, tem se mantido na primeira posição, tanto em área colhida, como em produção obtida, seguida por Assis Chateaubriand e Toledo, conforme QUADRO 1.

QUADRO 1- PARANÁ - PRINCIPAIS MUNICIPIOS PRODUTORES DE SOJA - SAFRA 98/99

Ranking	em Área		em Produção		em Produtividade	
	Município	hectares	Município	hectares	Município	hectares
1º	Cascavel	75.000	Cascavel	232.500	Ivatuba	3.471
2º	Assis Chateaubriand	68.100	Toledo	211.200	Nova Santa Rosa	3.400
3º	Toledo	64.000	Assis Chateaubriand	177.060	Doutor Camargo	3.400
4º	Mamborê	53.000	Mamborê	151.050	Tupãssi	3.350
5º	Castro	47.000	Tibagi	138.000	Toledo	3.300

Fonte: SECRETARIA DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO DO PARANÁ - SEAB

¹⁰ Ver Anexo 3 – pág. 50.

3.1.3 Produção de Farelo e óleo de soja

Derivado do esmagamento do grão de soja na fabricação de óleo, o farelo tem grande demanda em mercados da União Européia, e recentemente tem servido como substituto da farinha de carne e ossos usados como ração.

A capacidade de processamento de soja nas indústrias paranaenses é de aproximadamente 11 milhões de toneladas ao ano, sendo que a moagem efetiva gira em torno de 9,5 milhões de toneladas anuais. Segundo a ABIOVE, a capacidade instalada para o processamento de soja no Brasil em 2000, chegou a 110.000 toneladas por dia, deste montante o Paraná processou 28.650 toneladas por dia, ou seja, cerca de 26% da capacidade brasileira.

QUADRO 2 - BRASIL CAPACIDADE DE PROCESSAMENTO DE SOJA - 2000

CAPACIDADE DE PROCESSAMENTO – 2000	
ESTADO	TONELADA/DIA
PARANÁ (PR)	28.650
RIO GRANDE DO SUL (RS)	20.150
MATO GROSSO (MT)	14.500
SÃO PAULO (SP)	12.950
GOIÁS (GO)	9.060
MATO GROSSO DO SUL (MS)	6.630
MINAS GERAIS (MG)	6.450
BAHIA (BA)	5.460
SANTA CATARINA (SC)	4.050
AMAZONAS (AM)	2.000
PERNAMBUCO (PE)	400
PIAUI (PI)	260
BRASIL TOTAL	110.560

Fonte: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE ÓLEOS VEGETAIS – ABIOVE

Da produção total de grãos de soja, cerca de 71,0% é esmagada no Estado, 25% é exportado e 4% reservado para semente. Desta soja processada o farelo é destacado devido ao seu valor na exportação, muito superior ao do óleo de soja.

3.1.4 Comercialização de Soja no Mercado Internacional

Pela expressiva participação do grão de soja na pauta de exportações paranaense, existe a constante preocupação com a sua vulnerabilidade diante dos preços internacionais. As cotações do produto são orientadas pela Bolsa de Chicago¹¹, e definidas segundo o comportamento da oferta e demanda mundial.

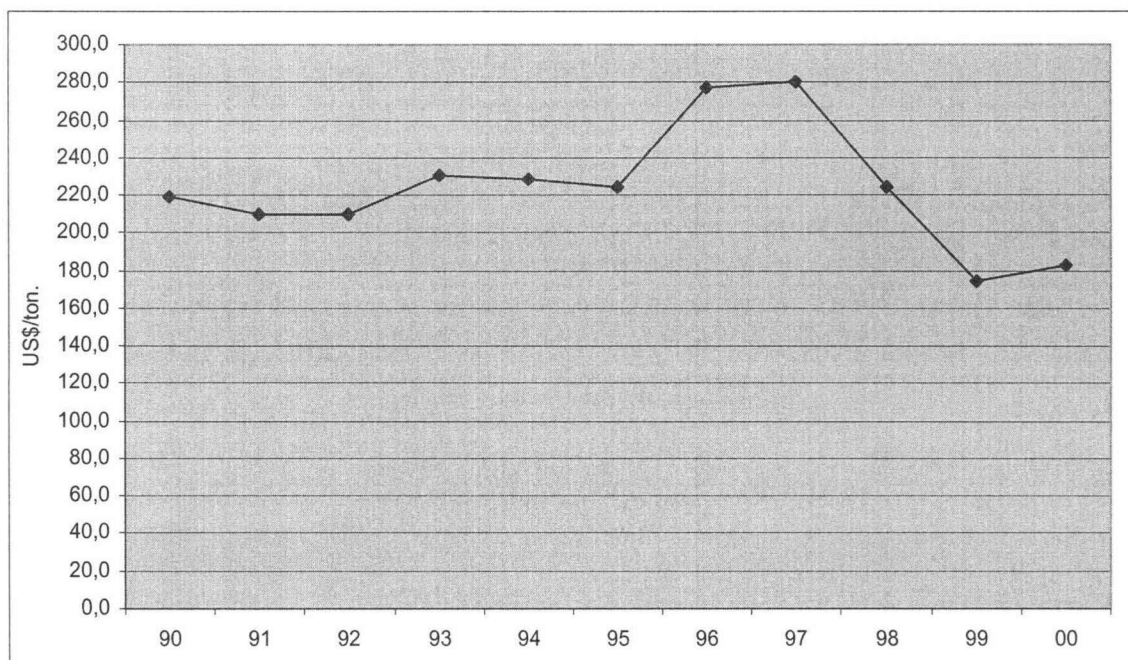
Conforme destaca WOSCH (1999, p. 03), os preços pagos pela soja no mercado internacional, somado aos efeitos das políticas macroeconômicas adotadas pelo país, influenciam o desempenho do comércio de soja:

“...entre 92 e 94 a combinação entre aumento da quantidade exportada e a elevação dos preços da soja garantiu às exportações paranaenses taxas de crescimento superiores a 15%. Em 1995, com a queda nos preços da soja e farelo, houve redução de 1,73%. Também houve influência de fatores internos resultantes da política macroeconômica brasileira, que refletiu negativamente nas exportações. Em 96 e 97, a nova ascensão dos preços da soja refletiu na retomada do ritmo de crescimento das exportações, que ficou em torno de 19,02% e 14,32% respectivamente.”

Particularmente em 1999, quando houve mudança do regime cambial brasileiro com a maxidesvalorização do Real, as receitas geradas pelas exportações não cresceram muito porque simultaneamente a cotação do preço do grão de soja na Bolsa de Chicago apresentou os menores preços observados da década. Estes efeitos podem ser visualizados nos Gráfico 3, da cotação do grão de soja na bolsa de Chicago, e no Gráfico 4, da taxa de câmbio real brasileira.

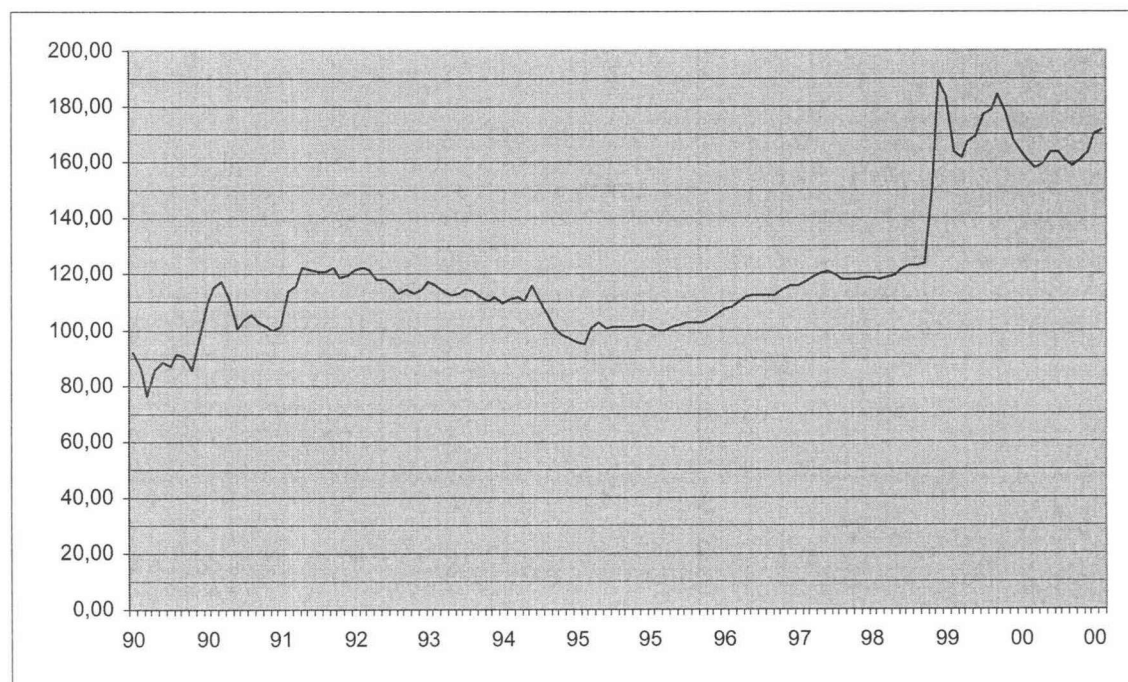
¹¹ Chicago Board of Trade – Orienta as cotações da soja no Mercado internacional Disponível em www.cbot.com.br.

GRÁFICO 3 - COTAÇÃO DA SOJA NA BOLSA DE CHICAGO – 1990-2000



Fonte: BOLSA DE CHICAGO – CHICAGO BOARD OF TRADE

GRÁFICO 4 – BRASIL - TAXA DE CÂMBIO EFETIVA REAL (R\$/US\$) – 1990-2000



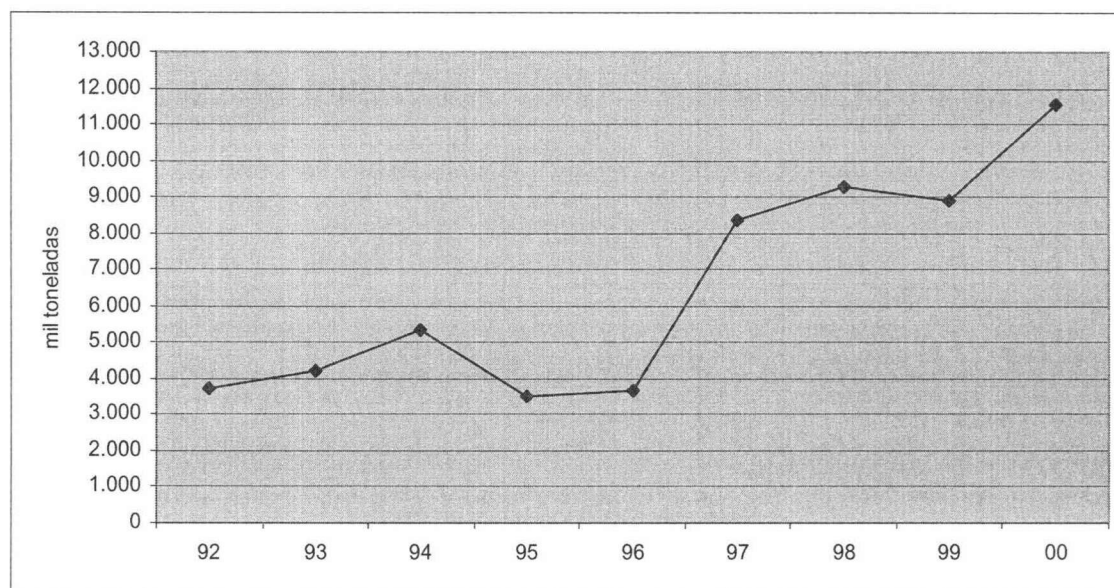
FONTE: IPEADATA

Nota: Índice (Média 1995 = 100)

Conforme visualizado no Gráfico 4, os dados relativos à evolução da taxa de cambio brasileira entre 1990 e 2000 indicam períodos distintos, somado a adoção de regimes cambiais diferentes. No Plano Real em 1994, houve relativa estabilidade do câmbio até 1999, quando devido a desajustes macroeconômicos, ocorreu a maxidesvalorização do Real.

Apesar da redução do preço recebido em dólares por tonelada de soja em dólares, houve compensação pelo maior volume exportado, conforme demonstram os Gráfico 5 e 6. Assim, percebe-se que houve elevação dos valores recebidos pela exportação, devido ao crescimento do volume de grãos, até porque no período analisado o preço internacional da soja demonstrou leve queda.¹²

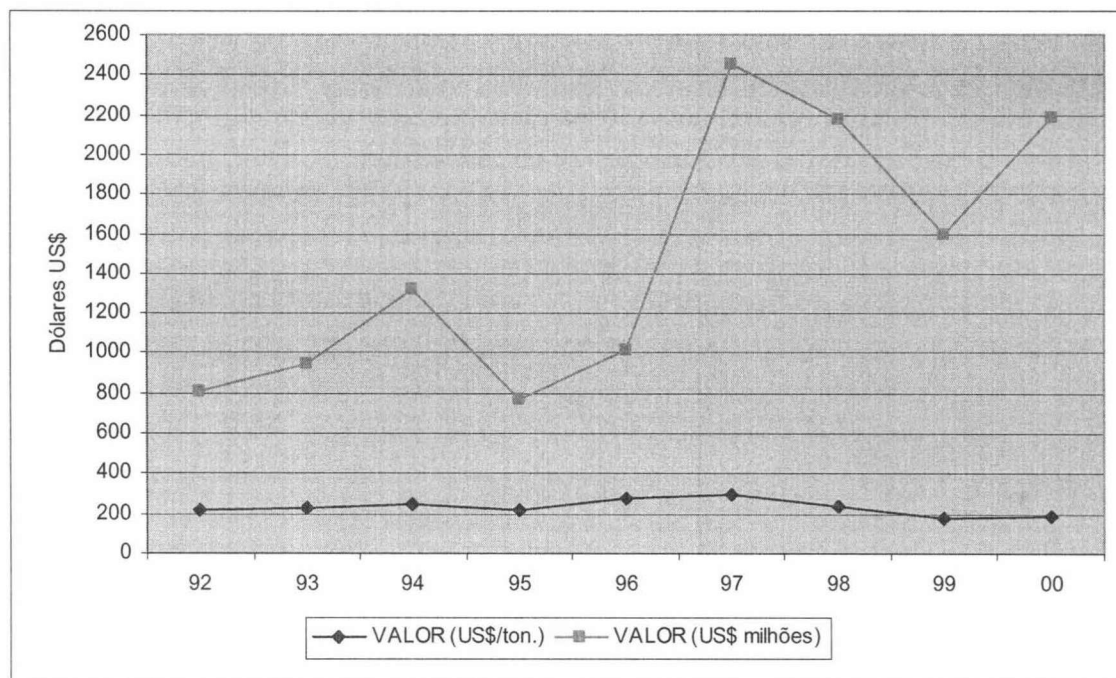
GRÁFICO 5 – BRASIL: VOLUME DE EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA – 1992-2000



Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

¹² Ver anexo 6 – pág. 53.

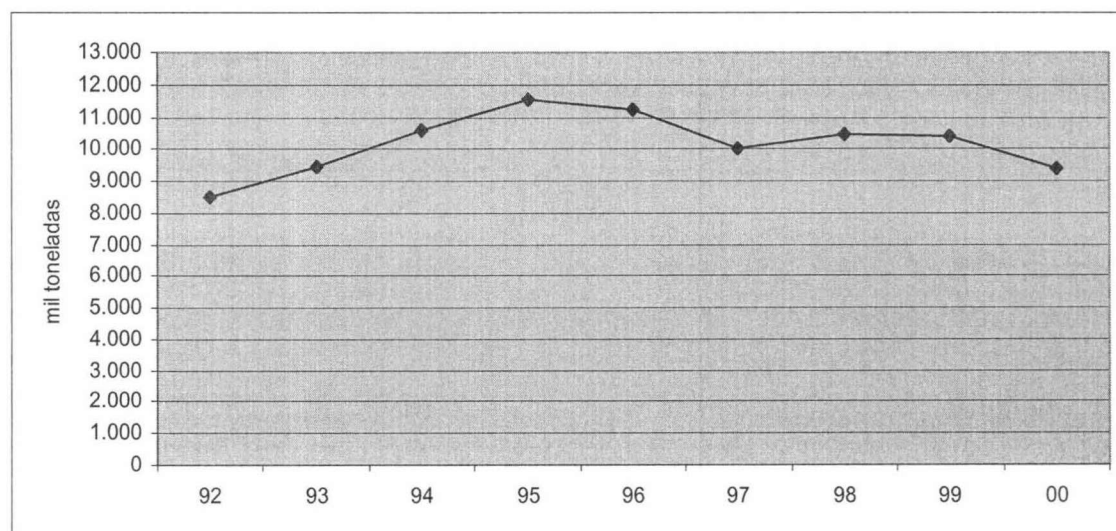
GRÁFICO 6 – BRASIL: VALORES DAS EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA – 1992-2000



Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

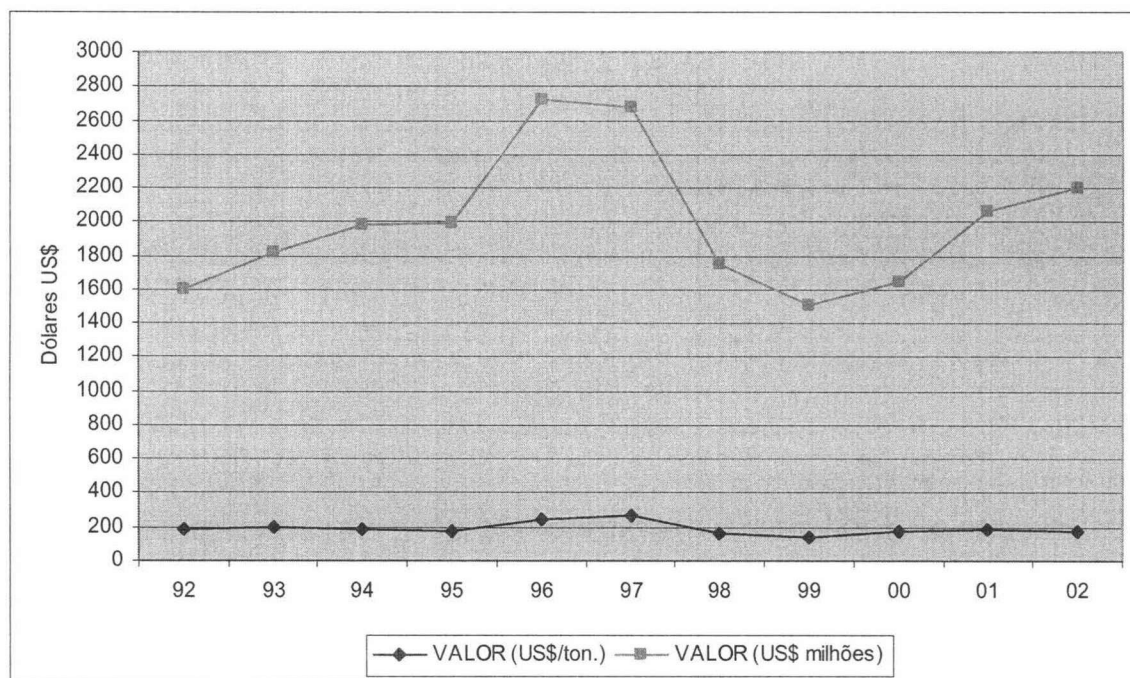
Para o farelo, de acordo com o Gráfico 7 e 8, o volume das exportações brasileiras cresceram com valorização maior em 1997, ano de maior preço externo, a partir de então, valores estáveis em torno de US\$170 dólares a tonelada.

GRÁFICO 7 – BRASIL – VOLUME DE EXPORTAÇÕES DE FARELO DE SOJA – 1992-2000



Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

GRÁFICO 8 – BRASIL – VALORES DAS EXPORTAÇÕES DE FARELO DE SOJA – 1992-2000

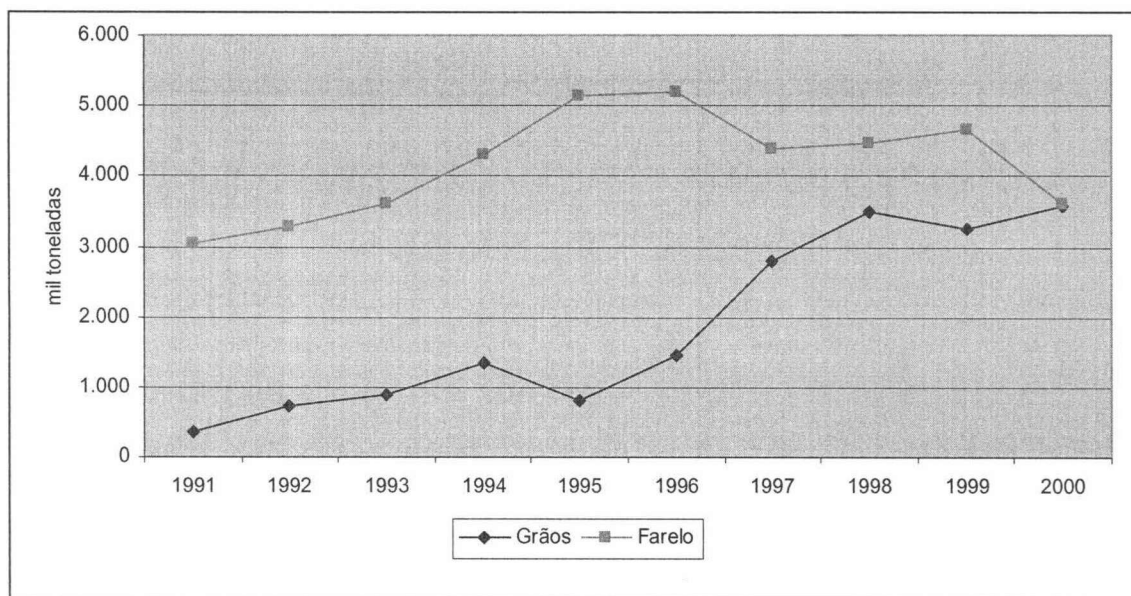


Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

O volume de produção paranaense de grão de soja e farelo de soja exportada nos anos noventa seguiu o ritmo da exportação brasileira do grão, crescendo ao longo do período analisado, como demonstra o Gráfico.9.

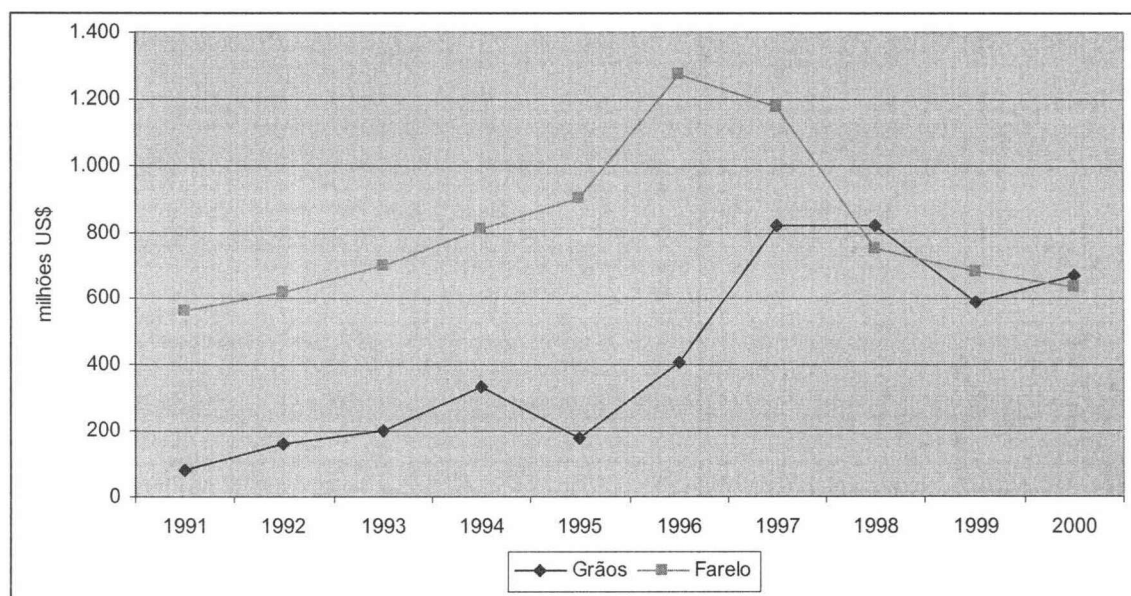
Assim, as receitas paranaenses destas exportações foram bastante favoráveis ao farelo, em relação ao grão nos anos noventa, como Gráfico 10.

GRÁFICO 9 – PARANÁ - EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA E FARELO - 1991-2000



Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

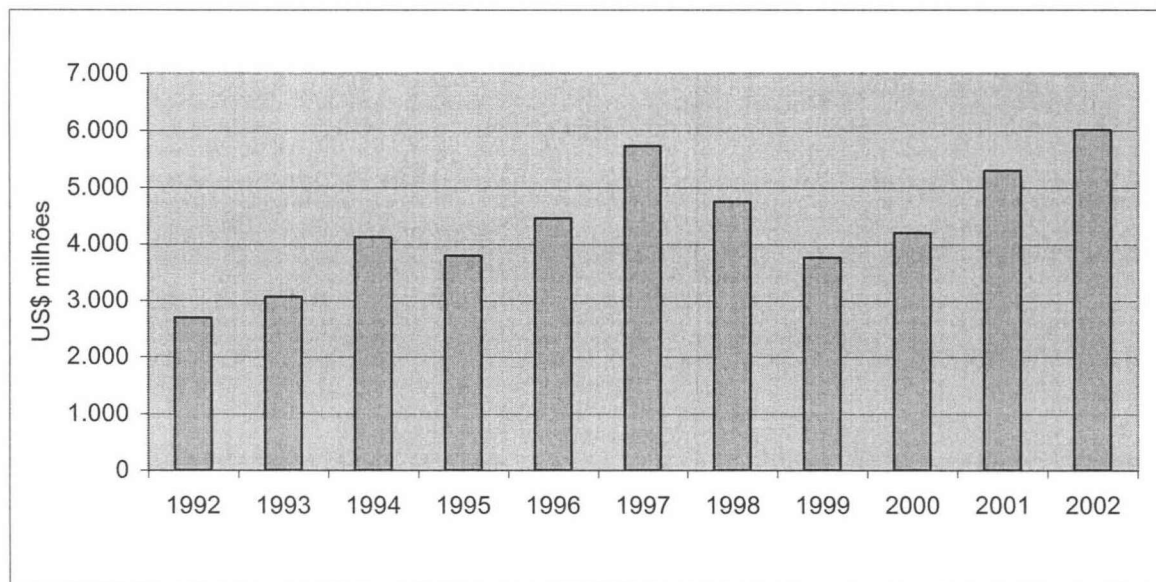
GRÁFICO 10 – PARANÁ - EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DE SOJA E FARELO - 1991-2000



Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

As receitas geradas na exportação de soja, e de farelo de soja, na década de noventa, foram diretamente influenciados pelo preço internacional, e pelas oscilações da taxa de câmbio brasileira, conforme Gráfico 11.

GRÁFICO 11 - RECEITAS DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE SOJA E FARELO - 1992-2002

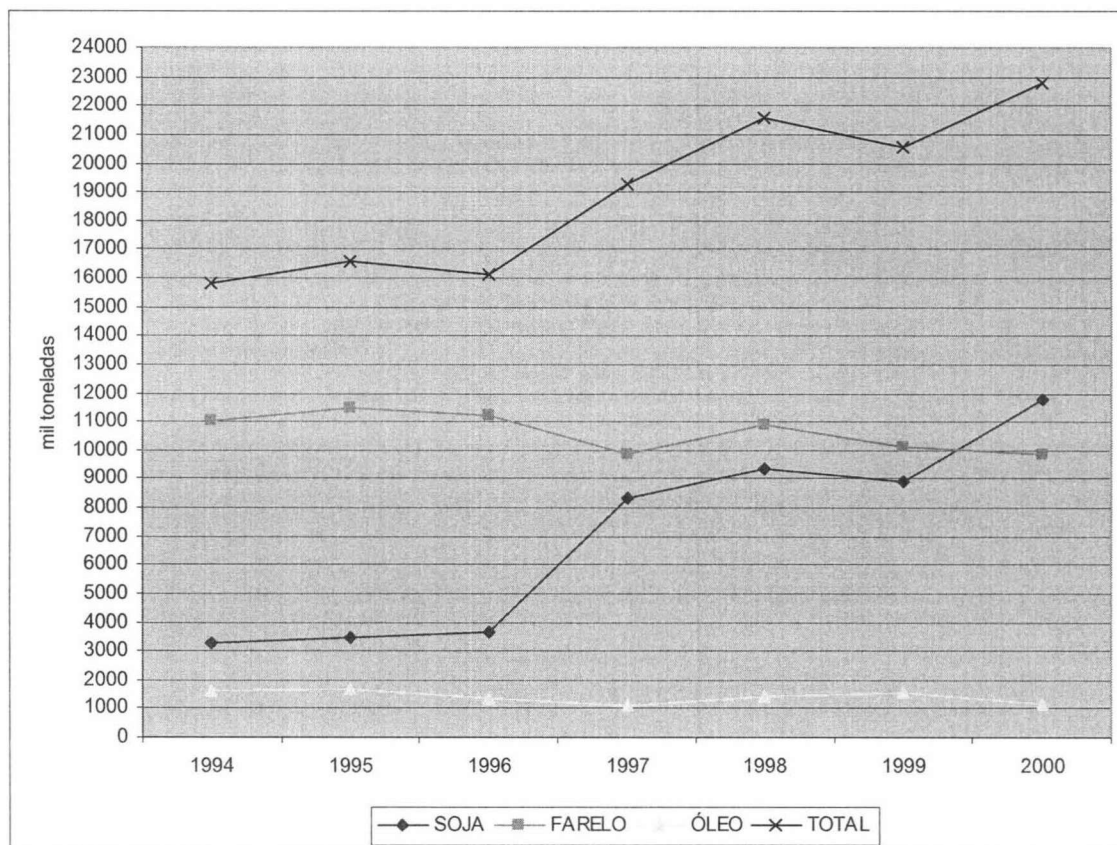


Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX

Percebe-se que a partir de 1999, após a mudança de regime cambial, as receitas geradas pelas exportações de soja entram em constante ascensão e iniciam a próxima década com aumentos significativos da receita. Destaca-se o ano de 2002, quando as receitas geradas ultrapassam os valores obtidos em 1997, devido à combinação de preço e câmbio favorável.

O ritmo de embarque de soja nos portos brasileiros chegou a extraordinários crescimentos do volume exportado. A evolução do ritmo de embarques é visualizada no Gráfico 12, no qual o grão de soja apresentou crescimento extraordinário a partir de 1995, influenciado pela Lei Kandir, ultrapassando em 1999 o embarque de farelos, que continuou nos mesmos patamares de anos anteriores:

GRÁFICO 12 - RITMO DOS EMBARQUES DE SOJA E DERIVADOS NOS PORTOS BRASILEIROS - 1994-2000



Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX

É importante ressaltar que o desempenho da comercialização da safra brasileira, na última década, resulta da combinação de vários fatores, dentre os quais se destacam: o aumento da produção de grãos e as condições favoráveis da taxa câmbio.

Nesse sentido, destacam-se as variações registradas no desempenho das exportações do grão de soja que são explicadas pela conjuntura dos preços internacionais da commodity. Também, conforme lembra MELLO (2001), vale ressaltar a importância da atuação de variáveis compensatórias para rebater os períodos de recuo dos preços internacionais da commodity, o aumento dos preços internacionais entre 94 e 97; a expressiva redução de preços de insumos causados pela própria valorização cambial e aumento da produtividade agrícola.

3.2 O PORTO DE PARANAGUÁ

O Porto de Paranaguá atendeu até a década de cinquenta, essencialmente a movimentação de carga geral, com destaque para as exportações de café e madeira, na época dois dos principais produtos paranaenses. Com a troca da lavoura de café pela de soja na década de setenta, a soja torna-se o principal produto embarcado pelo porto. Foi nessa época que o Porto de Paranaguá começou a ser equipado para embarcar as crescentes quantidades de grãos.

Com o crescimento da movimentação de grãos, criou-se a necessidade de adaptações e modificações no porto para atender às novas demandas. Pela limitação de recursos e da lenta velocidade de execução de obras, houve ocupação de inúmeras áreas de retaguarda do Porto pelas empresas que movimentam mercadorias no porto.

Após a década de oitenta e início da década de noventa, com o maior grau de abertura da economia brasileira, e a mudança do perfil produtivo do Estado do Paraná, outras modalidades de cargas começaram a fazer parte das rotinas operacionais do porto, entre elas cabe citar o transporte de carga convencional, carga containerizada, veículos, produtos líquidos a granel, e fertilizantes.

Apesar da diversificação das cargas transportadas por Paranaguá nestes últimos anos, grande parte da estrutura portuária está direcionada para atender a movimentação de grãos¹³, destacando-se o Corredor de Exportação - COREX, que coloca o Porto de Paranaguá como principal exportador brasileiro de grãos.

¹³ Segundo a APPA (2003), os granéis sólidos representam cerca de 80% do total do volume exportado pelo Porto de Paranaguá.

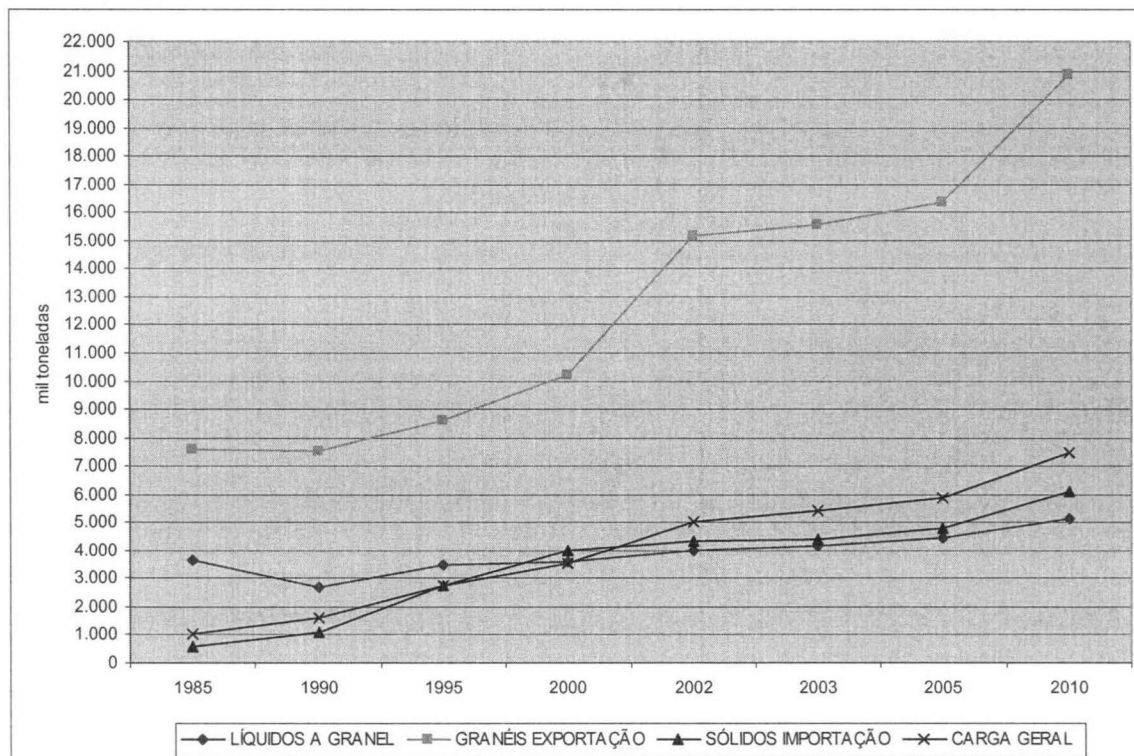
Por manter operações atreladas às atividades produtivas do Estado, o Porto cumpre papel estratégico no Paraná, e pelo grau de especialização na movimentação de grãos, atrai a exportação de grãos de soja de outras regiões como outros Estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste, além de países do Mercosul, a exemplo do Paraguai que possui terminal arrendado no Porto de Paranaguá.

3.2.1 Movimentação de Cargas no Porto de Paranaguá

Conforme destaca a APPA, entre 1970 e 1997 a movimentação total de cargas no Porto de Paranaguá cresceu de 2,74 milhões de toneladas para mais de 19 milhões de toneladas, representando um acréscimo de 693% em 27 anos, enquanto o comprimento de cais acostáveis passou de 1.600 metros, para 2.616 metros, ou seja, um acréscimo de 63,5%.

De acordo com o Gráfico 13, do ano de 1985 até 2000, a movimentação de cargas em Paranaguá mostrou-se largamente favorável aos granéis sólidos na exportação, em relação às demais modalidades de carga. Nota-se também, que existe grande diferença na participação de granéis sólidos na importação, quando comparado aos embarcados para exportação. Aliás, nos últimos anos o Porto tem tentado equilibrar o desnível existente entre os fluxos de exportações e importações, que ficaram na proporção de 80% a 20%, respectivamente em valores aproximados.

GRÁFICO 13 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE PARANAGUÁ, EVOLUÇÃO E PROJEÇÕES – 1985-2010



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA

Verifica-se nos anos noventa o crescimento do volume movimentado no Porto de Paranaguá das modalidades de carga geral, e líquidos a granel, no entanto, o volume de granéis embarcados na exportação foi muito superior, inclusive a projeção é que aumente a sua vantagem em relação as demais modalidades.

De acordo com estas projeções realizadas pela APPA, se for mantido o mesmo ritmo de crescimento dos embarques de sólidos, a tendência de expansão desta modalidade atingirá em 2010 valores acima das 20 mil toneladas de granéis sólidos exportados.

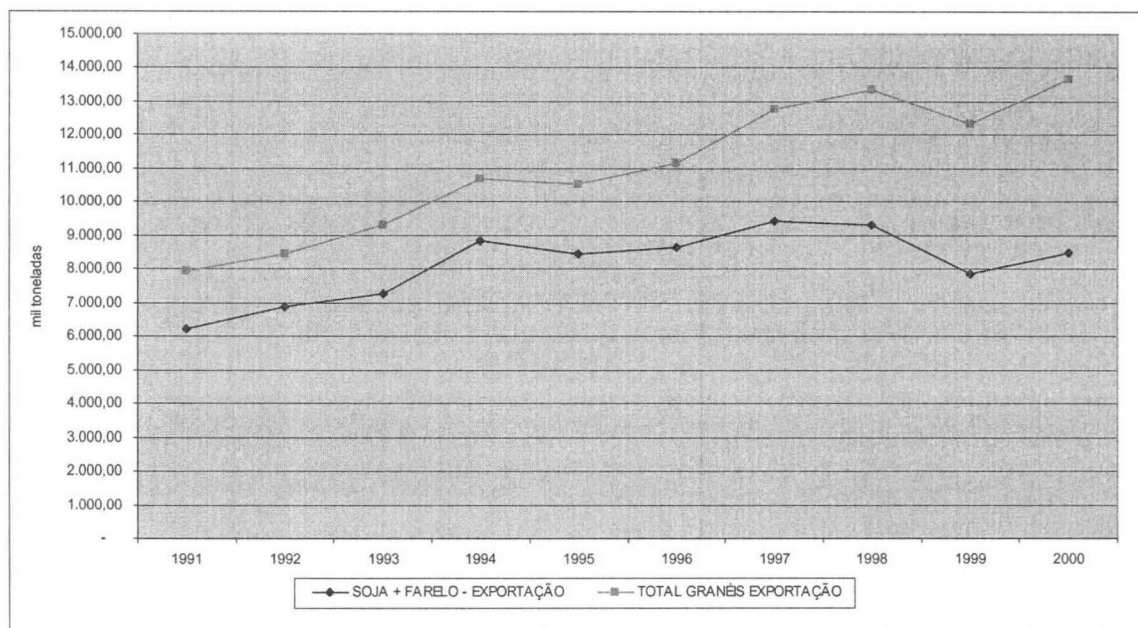
3.2.2 Embarques de Granéis Sólidos em Paranaguá

As operações de granéis sólidos constituíram a principal fatia de cargas movimentadas pelo Porto de Paranaguá, entre 1990 e 2000. Nessa categoria de

carga estão inclusos a soja, farelos, milho, e açúcar; e na importação, trigo, cevada, sal, fertilizantes e minérios.

Do volume total de granéis sólidos exportados pelo Porto, durante a última década, a soja e o farelo de soja representaram cerca de 80% do total, chegando em 1994 a representar 83% deste montante, conforme Gráfico 14. Nos últimos anos, os fertilizantes tem aumentado sua participação na proporção total de granéis movimentados no Porto.¹⁴

GRÁFICO 14 – PARTICIPAÇÃO DA SOJA E DO FARELO DE SOJA NO TOTAL DE GRANÉIS SÓLIDOS EMBARCADOS EM PARANAGUÁ – 1990-2000



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA

Assim, tanto a soja, como o farelo de soja apresentaram crescimento do volume exportado pelo Porto de Paranaguá nos anos noventa, demandando a adequação e a ampliação da estrutura portuária para atender este fluxo.

A origem da soja embarcada no Porto de Paranaguá nos anos noventa foi em sua maioria proveniente do próprio Estado do Paraná, este número ficou

¹⁴ Ver Anexo 13 – pág. 60.

em 72% do total no ano de 2000. As produções de soja e farelo de soja chegam ao porto também através do transporte ferroviário, e antes de serem descarregados nos armazéns, são pesados e cadastrados no sistema de controle do Porto. A estocagem no Corredor de Exportação é realizada em sua maioria pela estrutura da APPA, e por mais duas companhias privadas diretamente ligadas à faixa portuária.

3.2.3 Capacidade de Armazenagem de Grãos no Porto de Paranaguá

Com o aumento significativo da produção agrícola paranaense para exportação, a ampliação da capacidade de armazenamento de grãos sólidos do Porto de Paranaguá tornou-se uma exigência na expectativa de suportar o crescimento do volume exportado nos meses de pico do escoamento da safra de soja.

O complexo que forma o Corredor de Exportação de grãos sólidos do Porto de Paranaguá é composto por silos horizontais e verticais, sendo dividido em três áreas. A principal área é composta pelo terminal graneleiro público e sete terminais privados, que juntos detêm 80% do total do volume exportado pelo Porto. As demais áreas estão representadas por dois terminais privados diretamente conectados à faixa portuária.

Dentre os portos Latino-Americanos, o Porto de Paranaguá é o que dispõe da maior infra-estrutura para operação de exportação de grãos, e conta com uma capacidade estática acima de 1,13 milhão de toneladas.

No entanto, a necessidade da segregação de produtos por tipo e origem, exigida pelo mercado, e a falta de condições estruturais para executar essa separação sem perda de espaço, reduzem a capacidade de armazenagem para

aproximadamente 750 a 800 mil toneladas, conforme avaliações dos técnicos da Administração do Porto e representantes dos terminais portuários.

As operações de descarga nos armazéns graneleiros são executadas através de caminhões e vagões diretamente nas moegas de recepção. Após os processos de classificação, cadastramento e pesagem de entrada, a carga é derrubada nas moegas dos terminais. Para caminhões existem hoje dois tipos de moegas: a de plataforma, que exige mão-de-obra apropriada e a de tombamento, que permite o esvaziamento total por gravidade, melhorando sensivelmente a produção de descarga.

Na recepção dos armazéns também ocorrem diversas situações que limitam as operações, são dificuldades com operações de pesagem, classificação dos produtos, congestionamentos urbanos, tráfego de manobras, terminais com problemas para descarregar mais de um produto simultaneamente. Com isso, a média diária de descarga, no conjunto das moegas dos terminais público e privado, restringe-se a 75 mil toneladas, durante o período de escoamento da safra.

No caso do Terminal Público, as descargas obedecem às programações efetuadas pelos operadores junto à administração do Porto. Para os terminais privados, o planejamento das programações de cargas em seus armazéns é efetuado pelos mesmos, de acordo com as necessidades de comercialização. Em ambos os casos, a finalidade é o atendimento do embarque nos navios, porém, grandes volumes de mercadorias são recebidos em armazéns privados sem previsão de embarques.

Como a colheita da soja brasileira ocorre entre os meses de janeiro e junho, e com maior volume nos meses de março, abril e maio, essa situação provoca o comprometimento da capacidade de armazenagem no interior,

fazendo com que o produto destinado à exportação seja encaminhado para o porto, mesmo sem programação de embarque nos navios. Tal prática ocasiona também, como consequência, o esgotamento da capacidade de armazenagem no Porto, pois há a necessidade de infra-estrutura de recepção e expedição capaz de proporcionar a maior rotatividade possível dos produtos armazenados.

Outro aspecto importante é a pressão que as boas condições de comercialização exercem sobre a colheita. Quando os preços aumentam no exterior, os produtores buscam acelerar os procedimentos de remessa de seus produtos para o Porto, para garantir maiores ganhos.

Para o farelo de soja a situação é um pouco diferente, mesmo sendo beneficiado pela desvalorização da moeda nacional, o aumento do volume exportado ocorre de forma mais cadenciada, melhor distribuído entre os meses do ano.

3.2.4 Estrutura Operacional do Corredor de Exportação

As instalações do Corredor de Exportação permitem as operações de recepção, pesagem, ensilagem, expedição, embarque e controle, através de equipamentos comandados pelo painel central de comando. O painel central de comando é uma estrutura automatizada que controla os transportadores de correia - WC¹⁵, vide Figura 1, que estão dispostos ao longo do Corredor de Exportação, permitindo que grãos, farelos ou açúcar sejam levados aos carregadores de navios - Ship-Loaders. Depois de efetuado o armazenamento do produto, o terminal deve aguardar a autorização para efetuar o embarque até o navio. A APPA indica qual das linhas de exportação - WC¹⁶ estará disponível para o embarque.

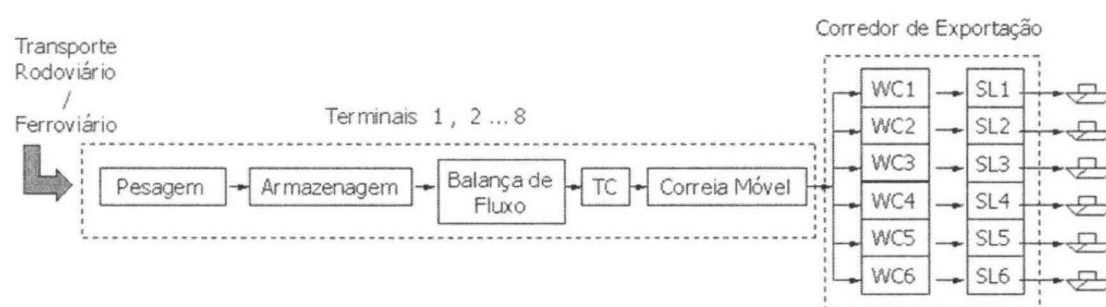
¹⁵ Espécie de braço mecânico carregador que facilita o embarque de grãos dos navios.

¹⁶ São os Transportadores de Correias que interligam a correia móvel aos Ship Loaders, conforme programação do operador portuário.

Uma vez definida a linha de exportação, o terminal deve providenciar que sua respectiva Correia Móvel seja posicionada sobre esta linha de exportação. Confirmado o posicionamento através dos sensores instalados, os motores são acionados. É esta estrutura que dá agilidade aos embarques de navios graneleiros, e que quanto mais sofisticados, melhores são os resultados e o desempenho operacional do Porto.

No ano de 2000, com a remodelação do Corredor de Exportação, a reforma de um Ship-Loader, e mais a instalação de outro novo, somaram ao todo seis destes equipamentos, dando ao porto a capacidade de embarque de grãos de 1.500 toneladas por hora.

FIGURA 1- ESQUEMA DO TERMINAL CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ



O Porto de Paranaguá conta com cinco pontos de atracação para embarque de cereais e seus subprodutos, localizados ao longo do cais comercial, conforme o QUADRO 3. O Corredor de Exportação mais os dois terminais privativos somam um total de 10.800 toneladas por hora de capacidade de embarque de grãos, sendo 9.000 toneladas por hora dos seis Ship-Loaders.

QUADRO 3 - PONTOS DE EMBARQUE DE GRÃOS NO PORTO DE PARANAGUÁ - 2000

PONTO DE EMBARQUE	OPERAÇÃO	RECEPÇÃO (Ton/h)	CAPACIDADE Ensilagem (Ton)	EMBARQUE (Ton/h)
Nº 01	SOCEPPAR	2.450	184.500	1.000
Nº 02	CEVAL	750	88.000	800
Corredor De Exportação	Nº 03/04/05	CARGILL	500	75.000
	APPA	1.600	160.000	
	COTRIGUAÇU	900	168.000	
	COAMO	450	95.000	
	CENTRO SUL	600	72.000	
	PARAGUAY	1.000	182.000	
	CBL	1.500	50.000	
	COIMBRA	1.050	61.500	
TOTAL		10.800	1.136.000	10.800

Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA – APPA

3.2.5 Problemas no Porto de Paranaguá

A concentração sazonal típica da produção de soja é acompanhada por falhas no sistema de armazenamento e fatores que empurram a safra para as estradas de fevereiro até maio.

Segundo o Governo do Estado do Paraná¹⁷ a permanência de caminhões no pátio do Porto deveria ser de tempo mínimo, pois se trata de um ponto de triagem e passagem, porém na realidade o uso do pátio demonstra um tempo de permanência acima do ideal, em geral, provocado por:

- Capacidade de recebimento das moegas limitada. Apesar dos investimentos em moegas de tombamento efetuados por alguns terminais, em determinados casos existe limitação no fluxo de descarga em função da capacidade real ficar muito abaixo da nominal.

- Falta de programação de alguns operadores portuários com relação à remessa de mercadorias para o Porto, provocando o acúmulo de um volume

¹⁷ GOVERNO DO PARANÁ. Transporte e escoamento das safras agrícolas através do complexo portuário de Paranaguá. Curitiba, Set. 2001.

desproporcional à descarga, inclusive com a utilização do pátio como estoque avançado.

- Falta de espaço nos armazéns.
- Navios programados que não atracam ou mudança no planejamento de embarque do Terminal, determinando que um produto passe a ter prioridade sobre os demais e alguns caminhões permaneçam no pátio.

Segundo dados da APPA o movimento do pátio de triagem de caminhões com destino ao Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá e terminais interligados, chega aos 300.000 caminhões ao ano, ou seja, na época de maior volume de escoamento da safra agrícola período aproximado de 150 dias durante o ano, é gerado um movimento diário de aproximadamente 2.000 caminhões/dia. E pela falta de estrutura suficiente para escoar esta produção, e pela formação de filas de caminhões na BR-277 sentido Paranaguá, são acarretados custos de sobre-estadia, encarecendo o produto exportado.

Outras grandes dificuldades que o embarque enfrenta referem-se ao aguardo de condições ideais de maré para desatracar navios carregados e a interrupção de operação quando está chovendo. Com isso, a média diária de embarque cai ao patamar máximo de 65 mil toneladas.

3.2.6 Investimentos no Porto de Paranaguá

Uma das exigências da Lei de Modernização dos Portos, era a privatização dos portos brasileiros para a entrada de recursos privados, e suprir a incapacidade do Estado para investir em infra-estrutura.

De acordo com o Governo do Estado do Paraná, no Brasil os investimentos em infra-estrutura portuária foram geralmente realizados pelo Governo Federal, e nos anos noventa a União investiu nos portos brasileiros,

independentes de suas condições de administração direta, concessionados ou delegados, porém, neste mesmo período, o porto paranaense não recebeu investimentos federais.

Diante desse cenário, a Administração do Porto de Paranaguá e Antonina, procurou minimizar a carência de investimentos federais, realizando esforços na busca de outras fontes de recursos. Assim, durante a década de noventa, o Porto de Paranaguá teve parte de suas operações arrendadas a terceiros. No período de 1995 e 2000, com recursos públicos, arrecadados pelo Porto, foram investidos aproximadamente R\$ 10,5 milhões na manutenção da infra-estrutura marítima, com a execução de dragagens, melhoramentos nas instalações elétricas, balizamentos e sinalizações.

Os investimentos no Porto, foram da ordem de 7 milhões de Reais em 1995, distribuídos entre a ampliação do cais para grãos e contêineres, além de obras no retroporto de Paranaguá, e algumas melhorias nas instalações elétricas. No ano de 1996 foram realizadas melhorias com recursos públicos da ordem de R\$ 2,3 milhões; já em 1997 não foram destinados recursos para aplicação no Porto de Paranaguá. No ano de 1998 apenas investiu-se em melhorias das instalações elétricas, conforme dados do Ministério dos Transportes.

QUADRO 4 - INVESTIMENTOS NO PORTO DE PARANAGUÁ – 1995-2000

DISCRIMINAÇÃO	REALIZADO (R\$ mil)					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ampliação do cais para grãos e contêineres no Porto de Paranaguá	1.069	255	-	-	-	-
Ampliação e recuperação da infra-estrutura portuária em Paranaguá	-	-	-	-	-	-
Execução das obras do retroporto de Paranaguá	5.225	1.232	-	-	-	-
Melhoramento das instai. elétricas no Porto de Paranaguá	723	765	-	839	-	-

Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Os recursos previstos para os portos paranaenses no Plano Plurianual de 2000-2003 do Governo do Estado do Paraná, são menores que os valores realizados nos últimos anos, cabendo a iniciativa privada completar esta lacuna. Esta situação confirma a saída do Estado como financiador de infra-estrutura econômica, conforme exigência da Lei de Modernização dos Portos.

QUADRO 5 - INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA - 2000-2003

MODAL	AÇÃO	INVESTIMENTO
Portuário	Dragagem de aprofundamento no porto de Paranaguá	500
	Melhoramentos e ampliação da infra-estrutura do porto de Paranaguá	500
Antonia e Paranaguá	Adaptação de parte do terminal de grãos para movimentação	6.000
	TOTAL	7.000

Fonte: TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO - TCU

Outros investimentos realizados no Porto de Paranaguá nos anos noventa foram em sua maioria oriundos das empresas que arrendam terminais no porto. Dos investimentos feitos pela iniciativa privada voltados para o Corredor de Exportações - COREX, destaca-se a construção de silos para armazenagem de granéis, conforme Tabela 7.

QUADRO 6 - ARRENDAMENTOS NOS PORTOS DE PARANAGUÁ

DESTINAÇÃO	SÍTIO	ARRENDATÁRIO	MOV. ANUAL (mil ton.)	INVESTIMENTO (R\$ 1.000)
				Prev.
Granéis Sólidos 1994	Silo 56.000t	COINBRA	800	10.000
Granéis Sólidos 1994	Silo 60.000t	Intermodal Slavieiro S/A – Eximcoop / Cia	730	10.000
Granéis Sólidos 1998	Silo 45.000 t	COAMO	400	8.000

Fonte: COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP

Em 1999 foram concluídas a modernização do corredor de exportação, e a reforma de equipamentos e informatização do Porto, estes novos equipamentos permitem o carregamento de navios para 100 mil toneladas.¹⁸

Apesar da necessidade de outros investimentos para melhorar e ampliar a sua infra-estrutura, as ações de dragagens e remodelação desse corredor melhoraram o desempenho nas exportações de grãos e farelos.

De qualquer forma, as necessidades mais urgentes de melhorias continuam sendo a ampliação da capacidade de armazenagem, problema que se torna grave na época de pico do escoamento da safra de soja no início do ano. As obras de dragagens também são de necessidade constante para aprofundar e manter o calado do Canal da Galheta, e assim permitir que navios de grande porte carregados possam atracar.

Mais recentemente, entrou em fase de construção o Corredor Oeste de Exportação, para ampliar a capacidade de embarque de grãos do Porto de Paranaguá. As obras com início no segundo semestre de 2002, com investimentos de quatro empresas privadas: a Soccepar, Bunge, Coopergrão e Pasa, pretendem reduzir os problemas do Porto de Paranaguá, atribuindo agilidade aos embarques e assim reduzir custos operacionais.

¹⁸ Estes investimentos foram efetuados em grupo pelas empresas privadas que operam no Porto de Paranaguá, e que não tem valores divulgados.

3.2.7 Estrutura de Custos Operacionais do Porto

Os custos de utilização do porto se diferenciam pelo desempenho dos serviços portuários. A minimização do tempo consumido em operações de embarque e desembarque de mercadorias, reflete em economia com custos de mão-de-obra, e utilização de equipamentos. Isto impacta na redução do tempo de estadia dos navios, gerando maior confiabilidade na programação de chegada, atracação e operação destes, influenciando diretamente a composição do frete marítimo.

O tempo de permanência no porto tem mais impacto nos navios graneleiros do que para os navios de carga geral, pelo incremento no custo do frete. Os valores cobrados de frete para um porto que constantemente se encontre congestionado podem encarecer consideravelmente o custo do transporte, com prejuízos ao exportador, pelo pagamento de multas por sobre-estadias de navios.

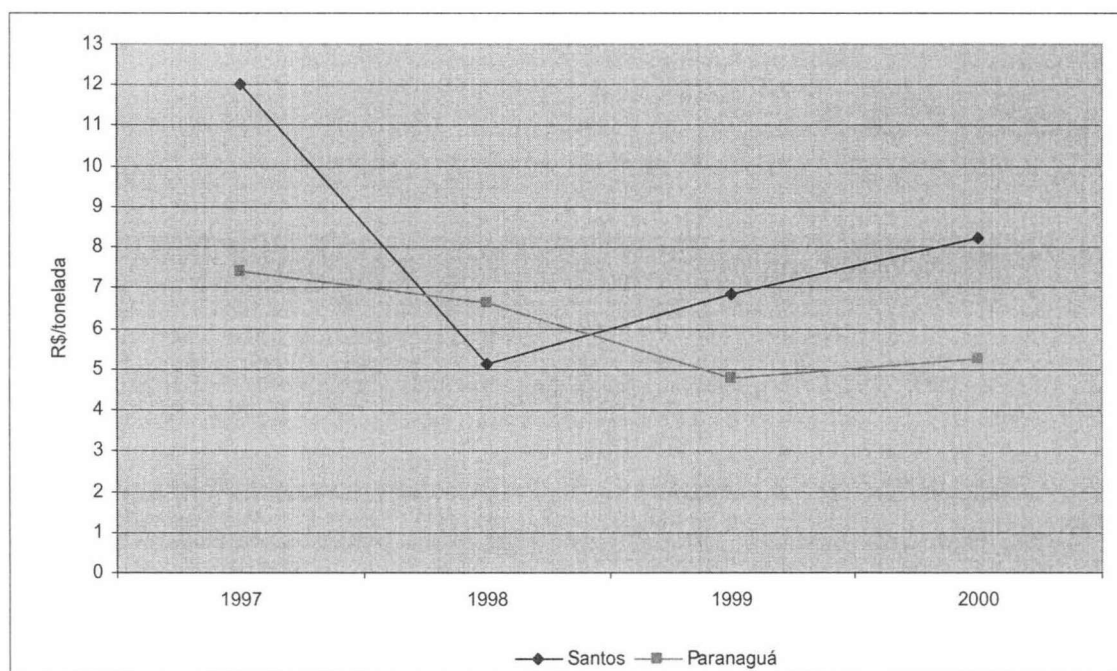
Os equipamentos e veículos terrestres como carretas e caminhões, quando parados por conta da falta de eficiência na operação portuária, repassam estes custos, seja cobrando estadia ou pela hora parada.

A evolução do preço médio cobrado por Paranaguá sobre serviços portuários no Corredor de Exportação, mostra vantagem frente ao maior porto da América do Sul, o de Santos(SP), com reduções entre 1997 e 2000, conforme mostra o Gráfico 15.

Neste mesmo período, percebe-se também que os preços em Reais por toneladas cobrados pelos serviços portuários do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá entraram em tendência de queda, isso se dá em parte pela entrada do setor privado nas operações portuárias, e o aumento da produtividade do Porto nos embarques de grãos, pelos investimentos em

equipamentos de carregamento de navios. Com a redução dos preços de R\$ 7,40 em 1997 para R\$ 5,26 em 2000, ou seja, uma variação de -28,92%.¹⁹

GRÁFICO 15 - EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS DO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ – 1997-2000



Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

A comparação dos preços médios dos serviços portuários para o Corredor de Exportação - COREX, demonstra que Paranaguá teve em 2000 os menores custos de manuseio de cargas²⁰ se comparado com seus grandes concorrentes, no embarque de grãos, Santos (SP) e Rio Grande (RS), porém as tarifas cobradas são ainda muito elevadas, e os custos para entrada e saída de navios encarecem a operação, conforme demonstrado na Tabela 4.

¹⁹ Não existem dados anteriores a 1997 sobre os preços dos serviços portuários no Brasil, e somente a partir de 1997 o Ministério dos Transportes começou a fazer levantamentos estatísticos.

²⁰ Ver Anexos para descrição detalhada de cada componente dos custos envolvidos na operação portuária.

TABELA 4 - PREÇOS MÉDIOS TOTAIS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS - 2000

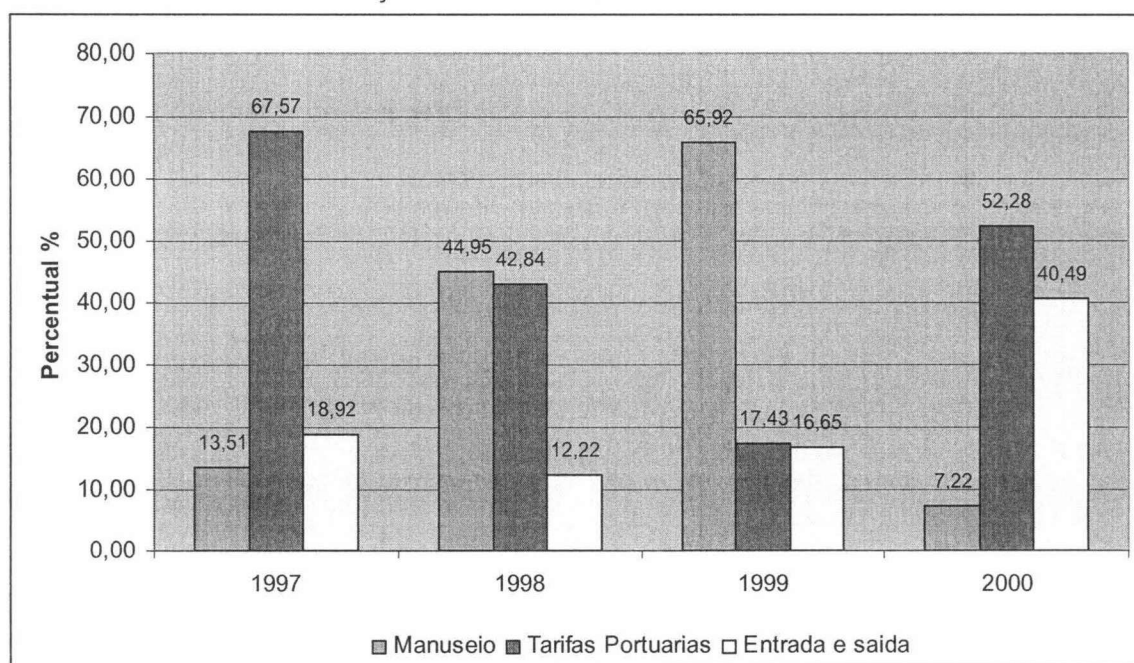
ITEM DE SERVIÇO	PORTOS E TERMINAIS				
	SANTOS		PARANAGUÁ	SÃO FRANCISCO DO SUL	RIO GRANDE BIANCHINI
	COREX	CARGILL	COREX		
Manuseio da carga	2,77	0,42	0,38	3,39	5,00
Tarifas portuárias	3,32	2,72	2,75	1,32	1,95
Subtotal	6,09	3,14	3,13	4,71	6,95
Entrada e saída	2,14	2,00	2,13	1,33	2,44
TOTAL	8,23	5,16	5,26	6,04	9,39

Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Nota: Valores em Reais.

Entretanto conforme podemos ver no Gráfico 16, a composição dos custos de operação no corredor de exportação tem se alterado de 1997 a 2000, com a participação maior por parte da movimentação de mercadorias, formada por manuseio e tarifas portuárias, o que entretanto, indica produtividade, já que conforme visto anteriormente, o preço por toneladas se reduziu, o que em outras palavras se traduz em maior eficiência do Corredor de Exportação - COREX.

GRÁFICO 16 - COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DE OPERAÇÃO NO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE PARANAGUÁ- 1997-2000



Fonte: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Os custos ocorridos no porto são fatores determinantes para o desenvolvimento da atividade econômica exportadora, pois as condições de baixa produtividade e falta de eficiência operacional, geram elevação de custos; o que por outro lado, em condições de alta produtividade e eficiência, refletem em ganhos de competitividade aos produtos agrícolas, em especial os grãos de exportação.

4 CONCLUSÃO

De acordo com os dados expostos, pode-se neste momento avaliar o desempenho da produção agrícola paranaense, na década de noventa, em particular a produção de soja e de farelo de soja voltados para a exportação. A influência de preços favoráveis do produto no mercado externo, e em alguns períodos de favorecimento da taxa de câmbio, o Paraná ganhou destaque no cenário nacional nos anos noventa, tornando-se o principal produtor e exportador de soja do Brasil.

No período analisado, a produção de grãos de soja produzido no Paraná cresceu 102,65% atingindo no ano de 2000 o volume de 7.155 mil toneladas. Quanto à exportação de grãos de soja, as receitas geradas chegaram no ano de 2000 ao valor de US\$ 674 milhões, apresentando variação de 850%, em relação a 1990. O farelo de soja atingiu no ano de 2000 o valor de US\$ 637 milhões.

Com produções crescentes de grão de soja e farelo de soja, o escoamento destes produtos para a exportação se deu em sua maioria pelo Porto de Paranaguá, que além da produção paranaense, foi responsável pelo embarque de soja de outros Estados, inclusive países do Mercosul, devido em parte à sua localização geográfica privilegiada, e pelos menores custos em relação a concorrentes como os portos de Santos e Rio Grande.

Assim, com os crescentes volumes de soja e farelo de soja embarcados no Porto a partir de 1990, a estrutura do Corredor de Exportação passou por ampliações. No entanto, esta necessidade de investimentos no Porto foi diretamente influenciada, pela conjuntura econômica brasileira e a incapacidade de investimentos do Estado.

Com isto, a política neoliberal adotada pelo Governo Federal em meados dos anos oitenta, foi reforçada na década de noventa, com as privatizações e a passagem do controle de estatais para a iniciativa privada, quando também os portos brasileiros entraram em fase de privatização dos serviços portuários, com a Lei nº 8.630 - Lei de Modernização dos Portos de 1993. O porto de Paranaguá teve parte de suas operações passadas para o controle privado através de arrendamentos, no entanto, a administração continuou a cargo do Governo do Estado do Paraná, através da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

Com a entrada de empresas privadas nas operações portuárias, houve melhoras nas condições operacionais do porto, com reduções nos custos de operação do Corredor de Exportações. Estas empresas, geralmente em conjunto com o Estado do Paraná, investiram principalmente na capacidade de armazenagem, e na manutenção de equipamentos utilizados nas operações de embarque dos navios graneleiros. No entanto, vale lembrar que nas épocas de pico do escoamento da safra, as capacidades de armazenamento, descarregamento de caminhões, e embarque de navios não são suficientes para o volume operado no Porto de Paranaguá.

Outras necessidades importantes, como as execuções de dragagens no canal da Galheta poderiam evitar a sobre-estadia de navios carregados no cais, e tiveram poucos investimentos nos anos noventa. Mesmo assim, apesar da insuficiência de investimentos, pode-se afirmar que as melhorias realizadas foram responsáveis por reduções nos custos para o exportador; até porque, além das operações portuárias, entram nos custos do exportador paranaense, outros fatores como os custos de pedágio cobrados nas rodovias paranaenses. E apesar de tudo o Porto de Paranaguá continuou sendo o porto brasileiro mais competitivo nos embarques de grãos.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

APPA – **Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina**. Disponível em: <[http://www. www.pr.gov.br](http://www.www.pr.gov.br)> Acesso em: 15 Jun. 2003.

BANCO MUNDIAL, Relatório anual, 1994. In Pesquisa e planejamento econômico. **O Investimento em Infra-estrutura e a Retomada do Crescimento Econômico Sustentado**. volume28 número 1, Abril 1998.

BLANCHARD, O. **Macroeconomia: Teoria e Política Econômica**. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

CONAB - **Companhia Nacional de Abastecimento**. Disponível em: <<http://wwwconab.gov.br>> Acesso em: 04 Set. 2003.

DAEMON, D, **Comércio Internacional: Transportes, Armazenagem, seguros e preços**. Porto Alegre: Editora Globo, 1979.

FAEP - **Federação da Agricultura do Estado do Paraná**. Disponível em: <<http://www.faep.com.br/>> Acesso em: 19 Out. 2003.

GUIMARÃES, E. A. **Contribuição do Agronegócio nas exportações Brasileiras**. Texto para discussão. Disponível em: <[http:// www.univap.br/biblioteca/hp_dez_2002/Revisada%20dez%202002//006.pdf](http://www.univap.br/biblioteca/hp_dez_2002/Revisada%20dez%202002//006.pdf)> Acesso em: 12 Outubro. 2003.

LOPES, M.G.F.S. **A evolução da agricultura paranaense nos anos 90**. Monografia apresentada no curso de Economia da UFPR. 1999.

MELLO, F.H. **Agricultura Brasileira nos anos 90, o Real e o Futuro**. Economia aplicada. Jan - Mar 1998.

MORRISON, C. J., SCHWARTZ, A. E. **State infrastructure and productive performance**. The American Economic Review, v. 86, n. 5, p. 1.095-1.111, 1996. In: RIGOLON, F. J. Z., PICCININI, M. S. **O investimento em infra-estrutura e a retomada do crescimento econômico sustentado**. Rio de Janeiro: BNDES, dez. 1997. Texto para Discussão, 63.

NADIRI, M. I., MAMUNEAS, T. P. **The effects of public infrastructure and R&D capital on the cost structure and performance of US manufacturing industries**. New York University, 1991, mimeo. In: RIGOLON, F. J. Z., PICCININI, M. S. **O investimento em infra-estrutura e a retomada do crescimento econômico sustentado**. Rio de Janeiro: BNDES, dez. 1997. Texto para Discussão, 63.

OLIVEIRA, C. T., **Modernização dos Portos**. 2º edição. São Paulo: Aduaneiras, 1996.

PEREIRA, F, et alli. Investimento e financiamento da Infra-estrutura no Brasil: 1990/2002. Brasília: IPEA, out. 1999 (Texto para Discussão, 680).

RIGOLON, F. J. Z., PICCININI, M. S. O investimento em infra-estrutura e a retomada do crescimento econômico sustentado. Rio de Janeiro: BNDES, dez. 1997. Texto para Discussão, 63.

SEAB, Secretaria Da Agricultura E Do Abastecimento Do Paraná, 2000.
<Disponível em <http://www.pr.gov.br/seab/index.html>> acessado em 19/08/03.

SUZUKI, J. T. A agricultura paranaense e o aproveitamento econômico das novas fronteiras agrícolas. Análise Conjuntural, v.23 n.9 set. 2001.

SUZUKI, J. T., WOSCH, L. F. O., As Transformações da Infra-Estrutura de Transportes e o Porto de Paranaguá. Análise Conjuntural, v.23, n.3-4, p.12, mar./abr. 2001.

WOSCH, L. F. O. Perfil das Exportações Paranaenses nos Anos Noventa. Análise Conjuntural, v.21, n.11-12, nov./dez. 1999.

ANEXOS

ANEXO 1 - PRINCIPAIS PRODUTOS EM VALOR EXPORTADOS PELO PARANÁ - 2000-1999.....	48
ANEXO 2 - PARANÁ - PRODUÇÃO DE GRÃOS – 1990-2000.....	49
ANEXO 3 - PARANÁ: ÁREA E PRODUÇÃO DE SOJA - 1990-2000.....	50
ANEXO 4 - SOJA EM GRÃO, BOLSA DE CHICAGO: MÉDIA MENSAL DOS PREÇOS FUTUROS - 1990-2000.....	51
ANEXO 5 – EVOLUÇÃO DA TAXA DE CÂMBIO REAL NO BRASIL – 1990 A 2000.....	52
ANEXO 6 - EXPORTAÇÕES BRASILEIRA DE SOJA EM GRÃO – 1992-2000.....	53
ANEXO 7 - EXPORTAÇÕES BRASILEIRA DE FARELO DE SOJA – 1992-2000.....	54
ANEXO 8 - EXPORTAÇÕES BRASILEIRA DE ÓLEO DE SOJA – 1992-2000.....	55
ANEXO 9 - EXPORTAÇÕES PARANAENSES DO COMPLEXO SOJA CE 1991-2000.....	56
ANEXO 10 - EXPORTAÇÕES PARANAENSES DO COMPLEXO SOJA CE 1991-2000.....	57
ANEXO 11 - RITMO DE EMBARQUE DE SOJA E DERIVADOS – 1994-2000.....	58
ANEXO 12 - MOVIMENTO GERAL DOS PORTOS DE PARANAGUÁ – 1994-2000.....	59
ANEXO 13 – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS MODALIDADE GRANÉIS SÓLIDOS - 1991-2000.....	60
ANEXO 14 – EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE MOVIMENTAÇÃO, E ENTRA E SAÍDA - 1997-2000.....	61
ANEXO 15- EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE MANUSEIO, TARIFAS PORTUÁRIAS E ENTRADA E SAÍDA - 1997-2000.....	62
ANEXO 16 - DESPESAS DE MOVIMENTAÇÃO – 2000.....	63
ANEXO 17 - DESPESAS DE ENTRADA E SAÍDA DOS NAVIOS – 2000.....	64
ANEXO 18 - COMPONENTES DOS CUSTOS DE MANUSEIO.....	65
ANEXO 19 - COMPONENTES DAS TAXAS PORTUÁRIAS.....	66
ANEXO 20 - COMPONENTES DAS DESPESAS COM ENTRADA E SAÍDA DOS NAVIOS.....	67
ANEXO 21 – ARRENDAMENTOS NOS PORTOS DE PARANAGUÁ – REALIZADOS.....	68

ANEXO 1 - PRINCIPAIS PRODUTOS EM VALOR EXPORTADOS PELO PARANÁ - 2000-1999

DESCRIÇÃO	2000 US\$	PART (%)	1999 US\$	PART (%)
01 GRÃOS DE SOJA	674.141.328	15,35	590.493.778	15,02
02 BAGAÇOS E RESÍDUOS SÓLIDOS EXTRAÇÃO ÓLEO DE SOJA	637.727.718	14,52	682.166.955	17,35
03 AUTOMÓVEIS C/MOTOR EXPLOSÃO	476.074.915	10,84	41.504.224	1,06
04 ÓLEO DE SOJA EM BRUTO	148.156.917	3,37	272.302.953	6,92
05 CARNES DE GALOS/GALINHAS PEDACOS ,CONGELADOS	140.857.406	3,21	174.351.057	4,43
06 MADEIRAS COMPENSADAS	121.071.424	2,76	129.020.357	3,28
07 AÇÚCAR DE CANA E BRUTO	113.033.204	2,57	122.438.865	3,11
08 CAFÉ SOLÚVEL MESMO DESCAFEINADO	110.056.786	2,51	122.230.681	3,11
09 AUTOMÓVEIS C/MOTOR DIESEL	106.241.324	2,42	6.304.905	0,16
10 BOMBAS INJETORAS DE COMBUSTÍVEL MOTOR DIESEL	101.555.645	2,31	108.823.537	2,77
11 MADEIRA DE CONÍFERAS SERRADA/CORTADA	86.633.983	1,97	97.585.005	2,48
12 PEDAÇOS E MIUDEZAS GALINHAS CONGELADOS	78.811.105	1,79	88.395.959	2,25
13 CONSUMO DE BORDO COMB.E LUBRIF. P/ EMBARCACOES	71.063.402	1,62	38.680.706	0,98
14 PAPEL CUCHE LEVE, UTIL. P/ ESCRITA	45.930.003	1,05	46.601.446	1,19
15 INJETORES PARA MOTORES DIESEL OU SEMIDIESEL	44.963.966	1,02	41.266.882	1,05
16 OUTROS ÓLEOS DE SOJA	43.141.867	0,98	44.651.877	1,14
17 MOLDURAS DE MADEIRA P/ QUADROS FOTOGRAFIAS	39.638.243	0,90	28.428.030	0,72
18 CAFÉ NÃO TORRADO NÃO DESCAFEINADO EM GRÃO	38.689.822	0,88	79.391.637	2,02
19 VEÍCULOS AUTOMÓVEIS C/ MOTOR DIESEL	36.845.157	0,84	30.126.447	0,77
20 COURO/PELE BOVINO	29.803.180	0,68	25.450.756	0,65

FONTE: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

ANEXO 2 - PARANÁ - PRODUÇÃO DE GRÃOS – 1990-2000

ANO	PRODUÇÃO (mil toneladas)							TOTAL
	Algodão	Arroz	Feijão	Milho	Soja	Trigo	Outros(1)	
90/91	1.024	163	348	4.827	3.531	1.825	117	11.838
91/92	972	214	450	7.279	3.440	1.556	120	14.033
92/93	448	221	473	8.175	4.764	993	110	15.186
93/94	422	217	526	8.162	5.332	1.076	100	15.838
94/95	529	208	454	8.988	5.694	1.068	155	17.099
95/96	287	204	490	7.933	6.440	2.103	229	17.689
96/97	115	176	475	7.752	6.582	1.747	261	17.109
97/98	170	170	494	7.931	7.314	1.593	203	17.878
98/99	109	186	570	8.777	7.755	1.548	279	19.226
99/00	124	171	473	6.964	7.155	635	176	15.702

FONTE: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

Nota: (1) Inclui amendoim, aveia, centeio, cevada, mamona e sorgo.

ANEXO 3 - PARANÁ: ÁREA E PRODUÇÃO DE SOJA - 1990-2000

Ano-Safra	Área (mil ha)	Produção (mil t)	Produtividade (kg/ha)
90/91	1.966	3.617	1.840
91/92	1.798	3.415	1.900
92/93	2.000	4.720	2.360
93/94	2.110	5.328	2.525
94/95	2.121	5.535	2.610
95/96	2.312	6.241	2.700
96/97	2.496	6.566	2.630
97/98	2.820	7.191	2.550
98/99	2.769	7.723	2.789
99/00	2.836	7.134	2.516

FONTE: COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO

ANEXO 4 - SOJA EM GRÃO, BOLSA DE CHICAGO: MÉDIA MENSAL DOS PREÇOS FUTUROS - 1990-2000

Ano	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	Out	nov	dez	Média
1990	210,0	208,0	218,0	221,0	231,0	221,0	216,0	224,0	230,0	225,0	215,0	215,0	219,5
1991	205,0	210,0	218,0	216,0	213,0	209,0	198,0	209,0	218,0	206,0	206,0	204,0	209,3
1992	209,0	211,0	218,0	211,0	222,0	224,0	209,0	202,0	202,0	198,0	205,0	209,0	210,0
1993	212,0	210,0	214,0	218,0	221,0	222,0	259,0	247,0	236,0	226,0	244,0	253,0	230,2
1994	255,0	249,0	251,0	243,0	250,0	238,0	223,0	214,0	208,0	199,0	205,0	207,0	228,5
1995	202,0	204,0	209,0	212,0	212,0	217,0	227,0	219,0	233,0	241,0	247,0	264,0	223,9
1996	270,0	268,0	266,0	291,0	295,0	284,7	288,7	296,3	297,3	259,2	255,3	257,2	277,4
1997	268,1	281,4	305,9	313,3	320,0	304,7	282,9	279,5	237,2	250,7	265,4	259,4	280,7
1998	246,1	247,8	240,1	235,1	236,5	234,9	232,6	202,6	193,4	200,6	210,2	205,5	223,8
1999	195,5	179,6	174,9	177,3	171,4	164,0	160,9	171,8	180,7	178,0	171,4	169,8	174,6
2000	179,8	185,7	191,4	187,4	201,0	187,1	170,3	168,1	179,5	173,8	177,8	185,0	182,2

FONTE: BOLSA DE CHICAGO – CHICAGO BOARD OF TRADE

Nota: Valores em US\$/ Toneladas.

ANEXO 5 – EVOLUÇÃO DA TAXA DE CÂMBIO REAL NO BRASIL - 1990 A 2000

ANO	TAXA EFETIVA	ANO	TAXA EFETIVA	ANO	TAXA EFETIVA	ANO	TAXA EFETIVA	ANO	TAXA EFETIVA	ANO	TAXA EFETIVA
1990	91,57	1992	121,16	1994	111,86	1996	103,59	1998	121,47	2000	169,80
1990	86,36	1992	122,26	1994	110,05	1996	105,59	1998	123,29	2000	171,54
1990	76,31	1992	118,93	1994	115,91	1996	107,21	1998	123,07		
1990	85,16	1992	119,56	1994	110,33	1996	108,36	1998	123,84		
1990	87,99	1992	121,45	1994	105,50	1996	110,21	1999	152,19		
1990	86,51	1992	122,18	1994	101,40	1996	111,70	1999	189,26		
1990	91,25	1992	121,45	1994	98,14	1997	112,12	1999	183,75		
1990	90,24	1992	118,43	1994	96,56	1997	112,12	1999	163,40		
1990	85,32	1992	118,06	1995	95,11	1997	112,22	1999	161,66		
1990	97,20	1992	115,88	1995	94,65	1997	112,78	1999	167,53		
1990	109,30	1993	112,90	1995	100,43	1997	114,69	1999	169,35		
1990	115,04	1993	114,60	1995	102,57	1997	115,87	1999	177,17		
1991	117,14	1993	113,23	1995	100,28	1997	116,36	1999	178,48		
1991	111,03	1993	114,84	1995	101,07	1997	117,10	1999	184,00		
1991	100,57	1993	117,17	1995	101,22	1997	118,78	1999	177,58		
1991	103,41	1993	116,08	1995	100,99	1997	120,11	1999	167,75		
1991	105,15	1993	114,16	1995	101,20	1997	120,83	2000	163,89		
1991	102,46	1993	112,79	1995	101,84	1997	119,54	2000	161,15		
1991	101,15	1993	113,26	1995	101,05	1998	118,30	2000	158,14		
1991	99,74	1993	114,59	1995	99,77	1998	118,20	2000	159,74		
1991	100,94	1993	113,70	1996	99,85	1998	118,38	2000	163,72		
1991	114,19	1993	111,89	1996	100,81	1998	118,95	2000	163,82		
1991	116,33	1994	110,59	1996	102,02	1998	118,85	2000	160,88		
1991	122,49	1994	111,53	1996	102,31	1998	118,46	2000	158,86		
1992	122,03	1994	109,44	1996	102,34	1998	119,14	2000	160,58		
1992	120,86	1994	110,80	1996	102,71	1998	119,85	2000	163,69		

FONTE: IPEADATA

* Índice (média 1995 =100)

ANEXO 6 - EXPORTAÇÕES BRASILEIRA DE SOJA EM GRÃO – 1992-2000

ANO	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/toneladas)	VALOR (US\$ milhões)
1992	3.740	217	812
1993	4.190	226	946
1994	5.367	245	1.316
1995	3.493	220	770
1996	3.647	279	1.018
1997	8.340	294	2.452
1998	9.288	234	2.175
1999	8.917	179	1.593
2000	11.517	190	2.188

FONTE: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX

ANEXO 7 - EXPORTAÇÕES BRASILEIRA DE FARELO DE SOJA – 1992-2000

ANO	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/toneladas)	VALOR (US\$ milhões)
1992	8.501	188	1.595
1993	9.447	192	1.815
1994	10.618	186	1.980
1995	11.563	173	1.997
1996	11.226	243	2.727
1997	10.013	268	2.681
1998	10.447	167	1.749
1999	10.431	144	1.504
2000	9.364	176	1.648

FONTE: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX

ANEXO 8 - EXPORTAÇÕES BRASILEIRA DE ÓLEO DE SOJA – 1992-2000

ANO	VOLUME (1000 toneladas)	VALOR (US\$/toneladas)	VALOR (US\$ milhões)
1992	718	405	291
1993	735	416	306
1994	1.517	546	828
1995	1.730	596	1.031
1996	1.332	535	713
1997	1.124	530	596
1998	1.359	609	828
1999	1.522	441	671
2000	1.073	335	359

FONTE: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX

ANEXO 9 - EXPORTAÇÕES PARANAENSES DO COMPLEXO SOJA E 1991-2000

Ano	Grãos	Farelo	Óleo
1991	360	3.032	173
1992	723	3.289	209
1993	894	3.618	201
1994	1.342	4.307	626
1995	794	5.148	803
1996	1.464	5.195	616
1997	2.800	4.379	507
1998	3.510	4.463	682
1999	3.245	4.645	839
2000	3.574	3.615	587

Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

ANEXO 10 - EXPORTAÇÕES PARANAENSES DO COMPLEXO SOJA OE 1991-2000

Ano	Grãos	Farelo	Óleo
1991	80	561	72
1992	159	617	83
1993	200	698	83
1994	331	810	345
1995	176	899	478
1996	405	1.277	327
1997	820	1.175	269
1998	823	753	422
1999	590	682	381
2000	674	638	196

Fonte: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR – SECEX

ANEXO 11 - RITMO DE EMBARQUE DE SOJA E DERIVADOS – 1994-2000

ANO	SOJA (toneladas)	FARELO (toneladas)	ÓLEO (toneladas)	TOTAL
1994	3.256	10.987	1.589	15.832
1995	3.468	11.471	1.643	16.582
1996	3.633	11.171	1.320	16.124
1997	8.328	9.842	1.075	19.245
1998	9.324	10.856	1.405	21.585
1999	8.912	10.122	1.519	20.553
2000	11.778	9.864	1.134	22.776

FONTE: SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - SECEX

ANEXO 12 - MOVIMENTO GERAL DOS PORTOS DE PARANAGUÁ – 1994-2000

Ano	Carga Geral	Granéis Líquidos	Granéis Sólidos	Total
1994	2.862.579	3.731.289	10.821.270	17.415.138
1995	2.972.690	3.510.031	10.716.544	17.199.265
1996	2.905.086	3.172.875	12.277.846	18.355.807
1997	3.367.243	2.770.402	13.566.431	19.704.076
1998	3.069.538	2.959.821	14.100.231	20.129.590
1999	3.191.441	3.532.969	12.600.399	19.324.809
2000	3.631.881	3.619.776	14.104.655	21.356.312

FONTE: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ANEXO 13 – EVOLUÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS MODALIDADE GRANÉIS SÓLIDOS - 1991-2000

MERCADORIA	SENTIDO	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
SOJA	EXP	1.052,83	1.482,52	1.860,31	2.263,94	1.342,11	1.953,02	4.079,25	4.176,81	3.529,81	4.646,35
FARELOS	EXP	5.166,65	5.382,48	5.397,45	6.558,20	7.100,84	6.683,20	5.362,77	5.137,75	4.332,44	3.820,40
AÇÚCAR	EXP	-	-	-	-	155,05	450,30	755,04	1.605,98	1.936,44	1.062,80
MILHO	EXP	-	-	-	-	-	193,33	255,10	8,84	1,97	55,89
DIVERSAS	EXP	2,31	2,41	0,75	-	4,24	-	-	-	-	-
CEVADA	IMP	114,27	207,27	128,08	184,59	333,23	378,08	306,71	300,06	215,65	100,09
FERTILIZANTES	IMP	911,36	948,55	1.395,09	1.264,72	1.122,87	1.185,66	1.596,10	1.950,60	2.183,62	3.836,88
MINÉRIOS	IMP	13,75	7,35	9,04	16,16	27,82	5,02	37,60	24,56	0,08	0,53
ARROZ	IMP	68,50	-	5,48	14,09	60,29	-	-	96,40	16,37	-
SAL	IMP	18,04	19,81	46,84	23,04	66,04	45,08	28,09	-	0,64	0,36
TRIGO	IMP	571,40	383,77	474,55	305,16	238,36	248,93	206,88	55,81	131,49	151,32
DIVERSAS	IMP	26,71	0,10	-	42,42	54,97	8,47	134,92	12,73	-	-
TOTAL		7.945,80	8.434,24	9.317,58	10.672,33	10.505,81	11.151,08	12.762,45	13.369,55	12.348,51	13.674,61

FONTE: ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

ANEXO 14 – EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE MOVIMENTAÇÃO, E ENTRA E SAÍDA - 1997-2000

Portos Terminais	1997			1998			1999			2000		
	Movimentação R\$/t	Entrada e Saída R\$/t	Total R\$/t	Movimentação R\$/t	Entrada e Saída R\$/t	Total R\$/t	Movimentação R\$/t	Entrada e Saída R\$/t	Total R\$/t	Movimentação R\$/t	Entrada e Saída R\$/t	Total R\$/t
Santos												
Corex	10,21	1,79	12	3,93	1,2	5,13	3,86	2,98	6,84	6,09	2,14	8,23
Cargill	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,13	1,99	5,13
Paranaguá												
Corex	6	1,4	7,4	5,82	0,81	6,63	2,86	1,93	4,79	3,13	2,13	5,26
São Francisco Do Sul	-	-	-	-	-	-	6,89	1,26	8,15	4,71	1,33	6,04
Rio Grande	7,45	1,14	8,59	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bianchini	-	-	-	-	-	-	9,85	1,42	11,27	6,95	2,45	9,4
Tergrasa	-	-	-	-	-	-	9,06	1	10,06	-	-	-

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 15- EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE MANUSEIO, TARIFAS PORTUÁRIAS E ENTRADA E SAÍDA - 1997-2000

Portos Terminais	1997				1998				1999				2000			
	Manuseio	Tarifas Portuárias	Entrada e Saída	Total	Manuseio	Tarifas Portuárias	Entrada e Saída	Total	Manuseio	Tarifas Portuárias	Entrada e Saída	Total	Manuseio	Tarifas Portuárias	Entrada e Saída	Total
Santos																
Corex	2,52	7,69	1,79	12	2,52	1,41	1,2	5,13	2,36	1,5	2,98	6,84	2,77	3,32	2,14	8,23
Cargill	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,42	2,72	1,99	5,13
Paranaguá																
Corex	1	5	1,4	7,4	2,98	2,84	0,81	6,63	7,64	2,02	1,93	11,59	0,38	2,75	2,13	5,26
São Francisco do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	5,74	1,15	1,26	8,15	3,39	1,32	1,33	6,04
Rio Grande	5,39	2,06	1,14	8,59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bianchini	-	-	-	-	-	-	-	-	8,41	1,44	1,42	11,27	5	1,95	2,45	9,4
Tergrasa	-	-	-	-	-	-	-	-	7,62	1,44	1	10,06	-	-	-	-
Ceval	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1,44	1,03	-	-	-	-	-

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 16 - DESPESAS DE MOVIMENTAÇÃO - 2000

ITEM DE SERVIÇO	PORTOS E TERMINAIS				
	SANTOS		PARANA-GUÁ	SÃO FRANCISCO DO SUL	RIO GRANDE
	COREX	CARGILL	COREX		BIANCHINI
Manuseio da carga	2,77	0,42	0,38	3,39	5,00
Estiva/desestiva	0,77	0,32	0,22	-	-
Conferentes	0,29	0,10	0,04	-	-
Adm. estiva	0,20	-	0,11	-	-
Rechego/Bloco	1,00	-	-	-	-
Mão-de-obra de terra	0,19	-	0,01	-	-
Outros	0,32	-	-	-	-
Tarifas portuárias	3,32	2,72	2,75	1,32	1,95
Utilização da infra-estrutura marítima	1,49	1,47	1,36	0,52	1,63
Utilização da infra-estrutura terrestre	0,86	0,40	0,74	0,42	0,32
Outros	0,97	0,85	0,65	0,38	-
TOTAL	6,09	3,14	3,13	4,71	6,95

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 17 - DESPESAS DE ENTRADA E SAÍDA DOS NAVIOS - 2000

ITEM DE SERVIÇO	PORTOS E TERMINAIS				
	SANTOS		PARANA-GUÁ	SÃO FRANCISCO	RIO GRANDE
	COREX	CARGILL	COREX	DO SUL	BIANCHINI
Custos básicos	1,96	1,89	1,97	1,19	1,98
Taxa de atracação	0,48	0,54	0,11	0,19	0,10
Praticagem	0,17	0,22	0,46	0,15	0,90
Rebocador	0,76	0,89	0,91	0,49	0,69
Agenciamento	0,34	0,15	0,27	0,19	0,06
Outros (1)	0,21	0,09	0,22	0,17	0,23
Custos adicionais	0,18	0,10	0,16	0,14	0,46
Taxa de Utilização de Faróis (TUF)	0,13	0,08	0,12	0,10	0,34
Funapol	0,02	0,01	0,02	0,02	0,06
Livre prática	0,03	0,01	0,02	0,02	0,06
TOTAL	2,14	1,99	2,13	1,33	2,44

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 18 - COMPONENTES DOS CUSTOS DE MANUSEIO

Estiva/Desestiva	Pagamento de mão-de-obra avulsa para os serviços a bordo do navio (estivadores), inclusive taxa de administração.
Conferentes	Despesas com mão-de-obra avulsa para os serviços de conferência das cargas nas operações de carregamento e descarregamento.
Administração da Estiva	Taxas pagas aos sindicatos de mão-de-obra avulsa ou ao OGMO para a administração do fornecimento da mão-de-obra avulsa.
Consertadores	Despesas com mão-de-obra avulsa para consertar sacarias, fardos e outras embalagens.
Peação/Despeação	Dispêndios com a mão-de-obra de trabalhadores avulsos (em geral de bloco), utilizada na fixação dos contêineres e outros volumes nas baias e conveses dos navios.
Rechego	Gastos com mão-de-obra e equipamentos nos serviços de ajuntamento das cargas a granel, no final da descarga, com a limpeza dos porões, e também na complementação de carregamentos.
Arrumadores/Portuários	Despesas com mão-de-obra avulsa para a execução de serviços em terra, quando não fornecidas pela administração portuária.
Outros	Custos de aluguel de material de estiva, vistoria de lacres, horas extras, remoções, e custos sem especificação.

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 19 - COMPONENTES DAS TAXAS PORTUÁRIAS

Utilização da Infra-estrutura Marítima (Inframár)	Utilização do acesso marítimo e das águas abrigadas e profundas das áreas de fundeio, de evolução e atracação dos navios. Em alguns portos estas taxas recebem uma denominação distinta, mas em geral correspondem às antigas Taxas de Utilização do Porto (TUP), sendo cobradas por unidade, no caso de contêineres, ou por tonelada, para as demais cargas.
Utilização da Infra-estrutura Terrestre (Infraport)	Utilização das instalações terrestres para as operações de carregamento/descarregamento de mercadorias – cais, acessos terrestres, armazéns e pátios de trânsito, instalações especializadas e vias de circulação interna, e, ainda, as benfeitorias e serviços respectivos, tais como iluminação, drenagem, abastecimento, etc.
Equipamentos	Taxas pagas pelo aluguel de equipamentos para movimentação de cargas: portêineres e transtêineres, stackers e empilhadeiras, guindastes, caminhões e bogies, para o caso de contêineres, ou guindastes com grabs, sugadores, ou outros equipamentos especializados pertencentes à administração do porto. Nos casos em que não consta esse item, as operações a bordo foram feitas com equipamentos do próprio navio e, em terra, com equipamentos de terceiros.
Mão-de-Obra de Terra	Valores pagos para a remuneração da mão-de-obra de terra utilizada na prestação de serviços de movimentação de cargas na área do porto organizado. Nos portos pesquisados apareceram com diferentes denominações: capatazia, mão-de-obra locada ou movimentação de mercadoria.
Outras Taxas	Valores pagos à administração do porto pela prestação de serviços diversos nas operações de carregamento e descarregamento de mercadorias, não incluídas nos itens acima, tais como transporte interno, pesagem e as não especificadas.

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 20 - COMPONENTES DAS DESPESAS COM ENTRADA E SAÍDA DOS NAVIOS

Taxas de Atracação	Pagamentos à administração do porto pela utilização das instalações de acostagem ou atracação – cais, pieres ou dolphins de amarração, incluindo-se as despesas com defensas e amarradores. Estas taxas são cobradas em função do comprimento do navio e do tempo em que ele permanece atracado.
Praticagem	Dispêndios com o pagamento dos serviços de condução de navios no canal de acesso e manobras nas bacias de evolução e atracação das embarcações em águas restritas do porto, desde o embarque do práctico na barra até a área de fundeio ou área de atracação e vice-versa. Nestes serviços estão incluídos o transporte de autoridades em lanchas especiais.
Rebocador	Despesas pagas pelos serviços de reboque para o auxílio às embarcações nos canais de acesso, nas manobras em bacias de evolução e na atracação e desatracação.
Agenciamento	Valores pagos pelo armador com os serviços de assistência geral à escala do navio, inclusive requisição de prácticos, de rebocadores, de vigias, e, ainda, coordenação das atividades dos operadores portuários, relacionamento com a administração do porto, pagamentos de taxas e serviços em nome do armador.
Outros	Despesas com vigias portuários de portaló, despacho de navio, tradução de manifestos, despesas de comunicação, contribuições a entidades de classe (CNNT e Fenamar), transporte e serviços de táxi para tripulantes, e os não especificados.

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

ANEXO 21 – ARRENDAMENTOS NOS PORTOS DE PARANAGUÁ - REALIZADOS

Destinação	Sítio	Arrendatário	Mov. Anual (ton.)	Início (Prazo)	Investimento (R\$ 1.000)	
					Prev.	Real.
Granéis Sólidos de origem agrícola	Silo p/56.000t. junto ao Corredor	COINBRA	800.000 t	1994 (15 anos)	10.000	10.000
Granéis Sólidos de origem agrícola	Silo 60.000t, junto ao Corredor	Intermodal Slavieiro S/A – Eximcoop / Cia. Bras. Logística	730.000 t	1994 (15 anos)	10.000	10.000
Carga Geral	Armazéns 2 e 3	Klabin Fabricadora de Papel e Celulose S/A	100.000 t	1994 (05 anos)	-	-
Carga Geral	Armazém 4B	INPACEL – Indústria Papel Arapoti S/A	72.000 t	1996 (10 anos)	550	550
Carga Geral	Armazém 6A	Marcon Serviços de Despachos em Geral Ltda.	60.000 t	1997 (10 anos)	10	10
Movimentação de Veículos	Pátio de Veículos	Volkswagen do Brasil Ltda.	105.000 veículos	1998 (25 anos)	210	210
Terminal de Fertilizantes	TEFER I - Contíguo ao Terminal de Inflamáveis.	Fospar S.A. (Req. Licença IBAMA)	700.000 t	1998 (25 anos)	30.000	
Terminal de Contêineres e Veículos	P. de Contêineres e Veículos	TCP – Terminal de Contêineres de Paranaguá	140.000 TEUs 24.000 veíc.	1998 (25 anos)	84.435	30.000
Granéis Sólidos de origem agrícola	Silo p/45.000 t, junto ao Corredor	COAMO – Coop. Agropecuária Mourãense Ltda.	400.000 t	1998 25 anos	8.000	8.000
Carga Geral	Armazéns 7A e 7B	Deicmar S/A e Assess. e Transp.	60.000 t	1998 10 anos	33	40
Granéis Sólidos (Açúcar)	Av. Portuária, lateral Az. 3B	PASA – Paraná Op. Portuárias S/A	201.000 t	1999 25 anos	12.000	-
Totais					277.568	208.820

FONTE: COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP