



IBAS

ÍNDIA BRASIL ÁFRICA DO SUL

FLUXOS COMERCIAIS E AGENDA
PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Brasília, 2008

IBAS ÍNDIA - BRASIL - ÁFRICA DO SUL
FLUXOS COMERCIAIS E AGENDA
PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI

PRESIDENTE

ARMANDO DE QUEIROZ MONTEIRO NETO

1º VICE-PRESIDENTE

PAULO ANTONIO SKAF

VICE-PRESIDENTES

ROBSON BRAGA DE ANDRADE
EDUARDO EUGENIO GOUVÊA VIEIRA
PAULO GILBERTO FERNANDES TIGRE
JOSÉ DE FREITAS MASCARENHAS
RODRIGO COSTA DA ROCHA LOURES
ALCANTARO CORREA
JOSÉ NASSER
JORGE PARENTE FROTA JÚNIOR
FRANCISCO DE ASSIS BENEVIDES GADELHA
FLAVIO JOSÉ CAVALCANTI DE AZEVEDO
ANTONIO JOSÉ DE MORAES SOUZA

1º SECRETÁRIO

PAULO AFONSO FERREIRA

2º SECRETÁRIO

JOSÉ CARLOS LYRA DE ANDRADE

1º TESOUREIRO

ALEXANDRE HERCULANO COELHO DE SOUZA FURLAN

2º TESOUREIRO

ALFREDO FERNANDES

DIRETORES

LUCAS IZOTON VIEIRA
FERNANDO DE SOUZA FLEXA RIBEIRO
JORGE LINS FREIRE
JORGE MACHADO MENDES
JORGE WICKS CÔRTE REAL
EDUARDO PRADO DE OLIVEIRA
EDUARDO MACHADO SILVA
JOÃO FRANCISCO SALOMÃO
ANTONIO ROCHA DA SILVA
JOSÉ CONRADO AZEVEDO SANTOS
EUZEBIO ANDRÉ GUARESCHI
RIVALDO FERNANDES NEVES
FRANCISCO RENAN ORONÓZ PROENÇA
JOSÉ FERNANDO XAVIER FARACO
OLAVO MACHADO JÚNIOR
CARLOS ANTONIO DE BORGES GARCIA
MANUEL CESARIO FILHO

CONSELHO FISCAL

TITULARES

SERGIO ROGERIO DE CASTRO
JULIO AUGUSTO MIRANDA FILHO
JOÃO OLIVEIRA DE ALBUQUERQUE

SUPLENTES

CARLOS SALUSTIANO DE SOUSA COELHO
TELMA LUCIA DE AZEVEDO GURGEL
CHARLES ALBERTO ELIAS



IBAS ÍNDIA BRASIL ÁFRICA DO SUL

FLUXOS COMERCIAIS E AGENDA
PARA OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Brasília, 2008

© 2008. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

Este documento foi desenvolvido por iniciativa do Conselho de Integração Internacional da Confederação Nacional da Indústria – CNI

Elaboração: Cristina Salazar Pessoa e João Bosco Mesquita Machado

CNI

Conselho de Integração Internacional – COINTER

Unidade de Comércio Exterior – COMEX

FICHA CATALOGRÁFICA

Confederação Nacional da Indústria.

IBAS Índia - Brasil - África do Sul: fluxos comerciais e agenda para os serviços de transporte. / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília, 2008.

70 p. : il. ;

1. Transporte 2. Comércio – Fluxo 3 IBAS: Índia-Brasil-África do Sul
I. Estudos

CDU 656.025

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

Tel.: (61) 3317- 9001

Fax: (61) 3317- 9994

<http://www.cni.org.br>

Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

sac@cni.org.br

Este documento é uma contribuição da
Confederação Nacional da Indústria ao
III Encontro Empresarial IBAS

Sumário

1	Introdução	9
2	Os fluxos comerciais Infra-IBAS	10
2.1	O comércio do Brasil com os demais sócios do IBAS	11
2.1.1	O comércio Brasil-Índia	13
2.1.2	O comércio Brasil-África do Sul	17
2.1.2	O comércio Índia-África do Sul	21
3	A situação do transporte Infra-IBAS	23
3.1	A situação do transporte marítimo	24
3.1.1	O Arcabouço Legal e o Status do Grupo de Trabalho em Matéria de Transporte Marítimo	31
3.2	A Situação do Transporte Aéreo: Conexões Incipientes	33
3.2.1	O Arcabouço Legal e o Status do Grupo de Trabalho em Matéria de Transporte Aéreo	40
4	Conclusões e recomendações	42
5	Bibliografia	45
Anexos		
A	Síntese dos Acordos Bilaterais e Trilaterais de Serviços Aéreos Intra-IBAS	48
B	As Liberdades do Ar	52
C	Brasil - Exportação para a Índia, Segundo Classes e Principais Produtos	54

1 Introdução

A necessidade de criação de “links” de transporte eficientes intra-IBAS é um ponto fundamental para o sucesso da iniciativa. Sabe-se que a ocorrência de longas distâncias, como é o caso especialmente do Brasil e da Índia, tende a resultar em custos de transporte mais elevados, os quais, tendem a produzir impactos negativos nos fluxos de comércio. Menores volumes de trocas, por sua vez, costumam produzir deseconomias de escala nos serviços de transporte, o que contribui para elevar os custos das conexões.

A percepção acerca da fragilidade das conexões entre os países que integram o Fórum IBAS e os efeitos adversos que tal situação pode provocar no potencial de crescimento do comércio exterior entre o Brasil, a África do Sul e a Índia fizeram com que a questão do transporte fosse mantida desde o início como uma das prioridades da agenda trilateral. Motivaram, inclusive, a criação de um grupo de trabalho dedicado a buscar soluções para os inúmeros e enormes desafios inerentes à constituição de “links” de transporte eficientes intrabloco.

Desde então, alguns passos importantes nesse sentido foram dados. No segmento de serviços aéreos, foi assinado em julho de 2005 um Memorando de Entendimentos Trilateral, que cria condições para a realização de vôos comerciais entre os três países. No que respeita ao transporte marítimo, foi finalizado em setembro de 2006 um Acordo Trilateral que abre caminho para o desenvolvimento de uma rota marítima interligando o Brasil, a África do Sul e a Índia. O problema, porém, persiste. A conectividade em matéria de transporte intra-IBAS continua, na melhor das hipóteses, incipiente.

Nesse contexto, o presente trabalho busca mapear a situação atual das conexões marítimas e aéreas intra-IBAS e avaliar os seus impactos no comércio trilateral. Para tanto, é feita na Seção 2 uma apresentação sobre os fluxos de troca entre os países que integram o IBAS, com ênfase no comércio do Brasil com os outros dois sócios. Na Seção 3 são detalhados os “links” marítimos e aéreos existentes, bem como sumarizados os acordos bilaterais e trilaterais celebrados no âmbito do transporte. Conclusões e recomendações são apresentadas na quarta e última seção.

2 Os Fluxos Comerciais Intra-IBAS

O comércio intra-IBAS é pouco representativo, se comparado com o total comercializado pelo Brasil, Índia e África do Sul com o resto do mundo (Quadro 1). Em geral, representa entre 0,8% e 2,3% dos fluxos globais dos três sócios. Nenhum país tampouco aparece entre os 10 principais parceiros comerciais dos outros dois.

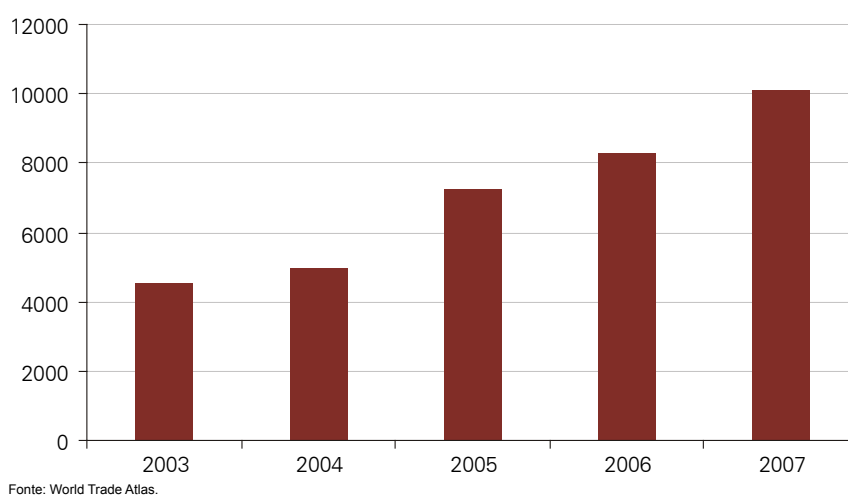
QUADRO 1
IBAS: participação dos sócios nos fluxos bilaterais de comércio

País	Parceiro	2003	2004	2005	2006	2007
Índia	Exportação Indiana					
	África do Sul	0,92%	0,84%	1,18%	1,48%	1,78%
	Brasil	0,91%	0,43%	0,81%	1,06%	1,15%
	Importação Indiana					
	África do Sul	3,41%	2,43%	1,97%	1,66%	1,33%
	Brasil	0,52%	0,40%	0,71%	0,60%	0,53%
	Corrente de Comércio Indiana					
	África do Sul	2,26%	1,72%	1,63%	1,59%	1,51%
	Brasil	0,70%	0,41%	0,75%	0,79%	0,78%
Brasil	Exportação Brasileira					
	África do Sul	1,00%	1,07%	1,16%	1,06%	1,09%
	Índia	0,76%	0,68%	0,96%	0,68%	0,60%
	Importação Brasileira					
	África do Sul	0,42%	0,43%	0,46%	0,48%	0,43%
	Índia	1,01%	0,89%	1,63%	1,61%	1,80%
	Corrente de Comércio Brasileira					
	África do Sul	0,77%	0,82%	0,89%	0,83%	0,81%
	Índia	0,86%	0,76%	1,22%	1,06%	1,11%
África do Sul	Exportação Sul Africana					
	Brasil	ND	0,53%	0,61%	0,69%	0,75%
	Índia	ND	1,25%	2,23%	1,41%	1,92%
	Importação Sul Africana					
	Brasil	ND	2,10%	2,39%	2,03%	2,09%
	Índia	ND	1,49%	2,01%	2,37%	2,24%
	Corrente de Comércio Sul Africana					
	Brasil	ND	1,33%	1,52%	1,41%	1,46%
	Índia	ND	1,37%	2,12%	1,93%	2,09%

Fonte: Elaborado a partir de Secex/MDIC para o Brasil, Banco de Dados de Exportação e Importação do Departamento de Comércio para a Índia, e Departamento de Comércio para a África do Sul.

Todavia, o fato é que o comércio intra-IBAS vem evoluindo de forma considerável e sustentada desde o início da presente década. A taxa de crescimento do comércio bilateral entre os sócios tem-se mantido em patamares superiores ao verificado para o comércio de cada país em relação ao resto do mundo e a expectativa é que essa tendência se mantenha nos próximos anos. A maior aproximação entre o Brasil, a África do Sul e a Índia possibilitou ao comércio trilateral mais do que dobrar entre 2003 e 2007 (Gráfico 1). Nesse período, o intercâmbio passou de US\$ 4,6 bilhões para US\$ 10,1 bilhões, o equivalente a um incremento médio anual de 21,8%.

GRÁFICO 1
IBAS - Evolução do Comércio Trilateral - (US\$ milhões F.O.B.)



Os chefes de Estado dos três países que compõem o Fórum IBAS, diante desse quadro tão favorável, lançaram durante a Segunda Reunião de Cúpula, realizada em 2007 na África do Sul, o desafio de elevar o comércio intrabloco para US\$ 15 bilhões em 2010. Se mantida a atual trajetória de crescimento dos fluxos de troca, essa meta poderá ser suplantada com folga.

2.1 O Comércio do Brasil com os Demais Sócios do IBAS

Entre 1998 e 2007, o comércio exterior brasileiro apresentou um excelente desempenho; cresceu a uma taxa média anual de 11,1% (Quadro 2). Esse resultado foi ainda mais significativo quando se consideram os dois parceiros do IBAS, visto que, no mesmo período, a corrente de comércio de ambos os países com o Brasil aumentou de US\$ 836,7 milhões para US\$ 5,4 bilhões (22,6% a.a.).

QUADRO 2

Brasil: Taxa de crescimento do comércio exterior com os demais parceiros do IBAS

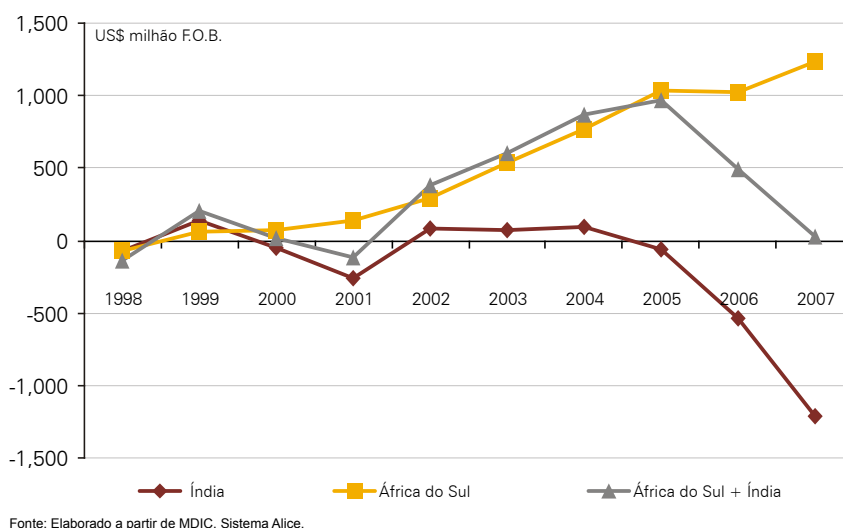
Ano	Total Brasil		Índia		África do Sul		Índia + África do Sul	
	US\$ milhões	Var. %	US\$ milhões	Var. %	US\$ milhões	Var. %	US\$ milhões	Var. %
1998	108.903,34	-3,4	356,56	-6,8	507,08	-25,8	863,63	
1999	97.314,35	-10,6	483,95	35,7	409,61	-19,2	893,56	3,5
2000	110.969,58	14,0	488,81	1,0	529,99	29,4	1.018,79	14,0
2001	113.888,35	2,6	828,20	69,4	710,03	34,0	1.538,23	51,0
2002	107.681,31	-5,5	1.226,92	48,1	659,86	-7,1	1.886,78	22,7
2003	121.528,79	12,9	1.039,44	-15,3	936,19	41,9	1.975,63	4,7
2004	159.513,11	31,3	1.208,62	16,3	1.305,27	39,4	2.513,89	27,2
2005	192.129,50	20,4	2.340,84	93,7	1.712,68	31,2	4.053,53	61,2
2006	229.158,31	19,3	2.412,84	3,1	1.897,60	10,8	4.310,44	6,3
2007	281.263,26	22,7	3.122,94	29,4	2.280,16	20,2	5.403,10	25,3
Período		158,3		775,9		349,7		525,6
Média Ano		11,1		27,3		18,2		22,6

Fonte: Elaborado a partir de MDIC/Secex.

O melhor desempenho foi observado em relação à Índia. A corrente de comércio bilateral cresceu quase nove vezes; saltou de US\$ 356,6 milhões em 1998 para US\$ 3,1 bilhões em 2007 -- um incremento médio anual de 27,3%. Com relação à África do Sul, o volume de comércio com o Brasil mais do que quadruplicou. Passou de US\$ 507,1 milhões para US\$ 2,3 bilhões (18,2% a.a).

Em termos dos saldos comerciais acumulados pelo Brasil na região, contudo, observa-se um declínio acentuado a partir de 2006 (Gráfico 2). Isso porque, o País embora tenha logrado sustentar a tendência de geração de superávits com a África do Sul, passou a registrar déficits crescentes com a Índia. O resultado é que, de um pico de US\$ 964,6 milhões em 2005, o saldo comercial do Brasil com a Índia e a África do Sul, somados, alcançou apenas US\$ 28,4 milhões em 2007.

GRÁFICO 2
Saldo Comercial do Brasil com os Demais Parceiros do IBAS – 1998-2007



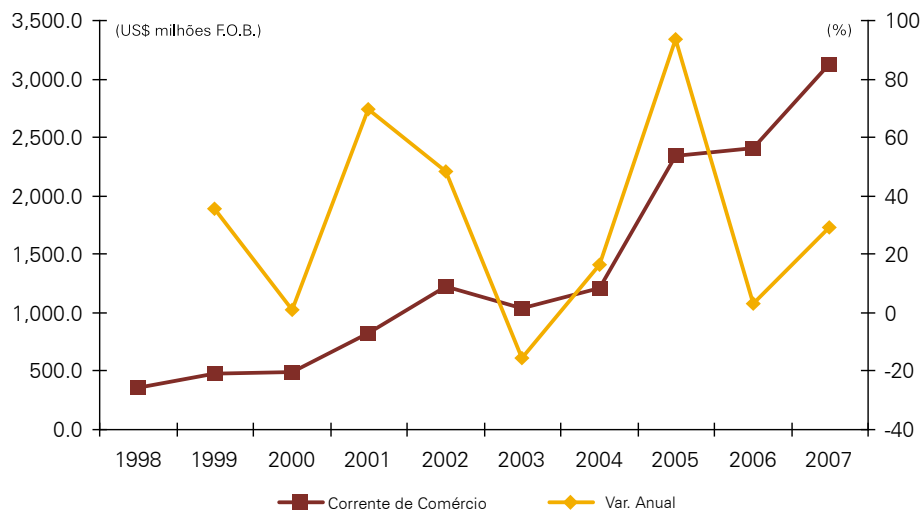
A seguir é feita uma análise mais pormenorizada dos fluxos bilaterais entre o Brasil e os parceiros do IBAS.

2.1.1 O Comércio Brasil-Índia

Até o início da presente década, os fluxos comerciais entre o Brasil e a Índia mantinham-se em patamares muito modestos (Gráfico 3). Somente a partir de 2001 essa situação começou a mudar, em razão do aumento tanto das exportações como das importações. Como resultado, a corrente de comércio entre os dois países saltou de US\$ 488,9 milhões em 2000 para US\$ 3,1 bilhões em 2007, equivalente a um incremento 538,8% em um período de apenas sete anos (30,1% a.a.)

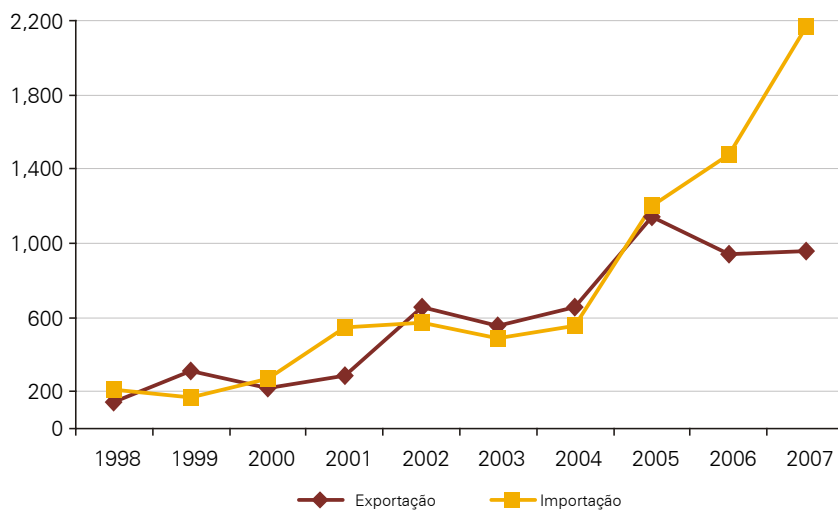
Quando se analisa a evolução das exportações e das importações separadamente, constata-se que até 2005 elas seguiram uma trajetória bastante semelhante em matéria de crescimento (Gráfico 4). A partir de 2006, entretanto, elas assumiram um comportamento divergente. Enquanto as importações continuaram a crescer de forma acelerada, as exportações declinaram. Com efeito, entre 2005 e 2007 as importações aumentaram 80,0%, saltando de US\$ 1,2 bilhão para US\$ 2,2 bilhões; ao passo que as exportações caíram 15,8%, passando de US\$ 1,1 bilhão para US\$ 957,9 milhões.

GRÁFICO 3
Evolução da Corrente de Comércio entre o Brasil e a Índia – 1998-2007



Fonte: Elaborado a partir de MDIC, Sistema Alice.

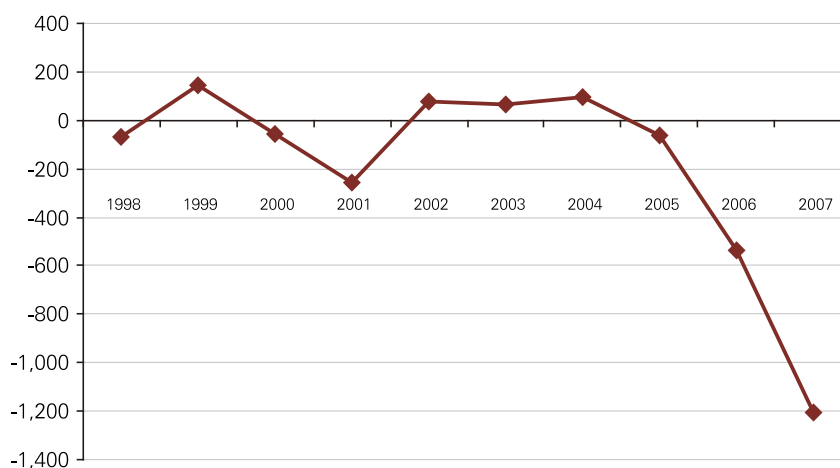
GRÁFICO 4
Evolução das Exportações e Importações entre o Brasil e a Índia – 1998-2007 (em US\$ milhões F.O.B.)



Fonte: Elaborado a partir de MDIC, Sistema Alice.

O crescimento continuado das importações brasileiras de produtos indianos nos últimos anos aliado à queda das exportações a partir de 2006 resultou em déficits comerciais expressivos desde então (Gráfico 5). O saldo negativo que naquele ano foi de US\$ 535,1 milhões, mais do que dobrou (125,6%) em 2007, quando alcançou um déficit recorde de US\$ 1,2 bilhão.

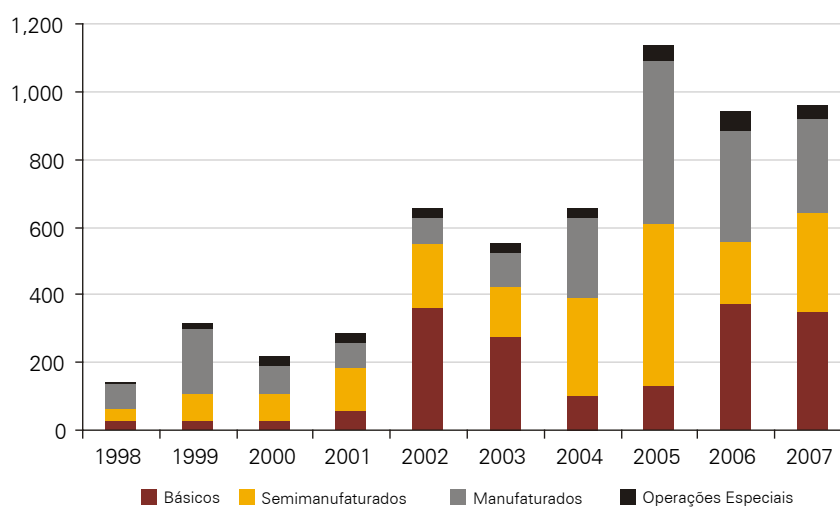
GRÁFICO 5
Evolução do Saldo Comercial entre o Brasil e a Índia – 1998-2007 (US\$ milhões F.O.B.)



Fonte: Elaborado a partir de MDIC, Sistema Alice.

A Composição da Pauta de Exportações para a Índia. No que respeita à composição da pauta de exportações do Brasil para a Índia, constata-se que há o predomínio de produtos básicos,

GRÁFICO 6
Exportação do Brasil com Destino à Índia, Segundo Classes de Produto (US\$ milhões F.O.B.)



Fonte: Funcex, elaborado a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

seguido pelos semimanufaturados, à exceção do ano de 2005, em que os produtos manufaturados foram preponderantes devido a uma venda pontual de aviões (Gráfico 6).

A presença particularmente elevada de produtos básicos em 2002 e 2003, superior a mais da metade do total da pauta de exportações, decorreu de um acordo celebrado entre a Petrobras e a indiana Reliance, com vigência de dois anos. Por meio dele, “a Petrobras exportou óleo bruto extraído do complexo de Marlim, em Campos, pouco adequado às refinarias brasileiras, e importou óleo diesel, decorrente da insuficiência da capacidade de refino da Petrobras, cujas refinarias operavam no limite”.

No biênio seguinte houve um aumento expressivo das vendas de semimanufaturados, alcançadas por dois produtos -- Óleo de Soja em Bruto e Açúcar de Cana em Bruto --, que figuraram como os principais itens de exportação do Brasil para a Índia³. A partir de 2006 observa-se um novo aumento na participação dos produtos básicos, motivado pelo crescimento das exportações de Sulfetos de Minério de Cobre, item que se converteu no principal produto de exportação do Brasil para a Índia, enquanto as vendas de semimanufaturados declinaram, devido à cessação das exportações de cana-de-açúcar⁴.

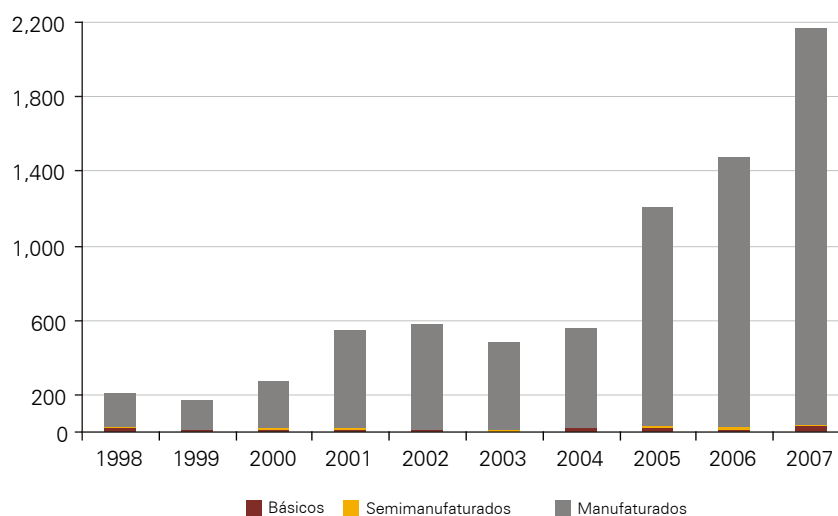
Em 2007, os principais itens da pauta de exportações do Brasil para a Índia foram os Sulfetos de Cobre, com uma movimentação de US\$ 235,7 milhões (24,6%), e o Óleo de Soja em Bruto, com US\$ 181,5 milhões (18,9%), seguidos de longe pelos Produtos Petroquímicos, com US\$ 51,9 milhões (5,4%). Juntos, os três foram responsáveis por 48,9% do total das exportações brasileiras destinadas à Índia.

³ Todos os itens de produto citados na presente seção referem-se à Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Denominação e Codificação de Mercadorias (SH), a seis dígitos.

⁴ Ver o Anexo 1 para uma visão detalhada da evolução das exportações e das importações do Brasil com cada parceiro do IBAS, por Classe e Item de Produto.

A Composição da Pauta de Importações com Origem na Índia. Já as importações do Brasil provenientes da Índia são totalmente concentradas em produtos manufaturados (Gráfico 7). No período 1998-2007, essa classe de produtos representou, em média, 95,5% do total importado.

GRÁFICO 7
 Importação do Brasil com Origem na Índia, Segundo Classes de Produto (US\$ milhões F.O.B.)



Fonte: Funcex, elaborado a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

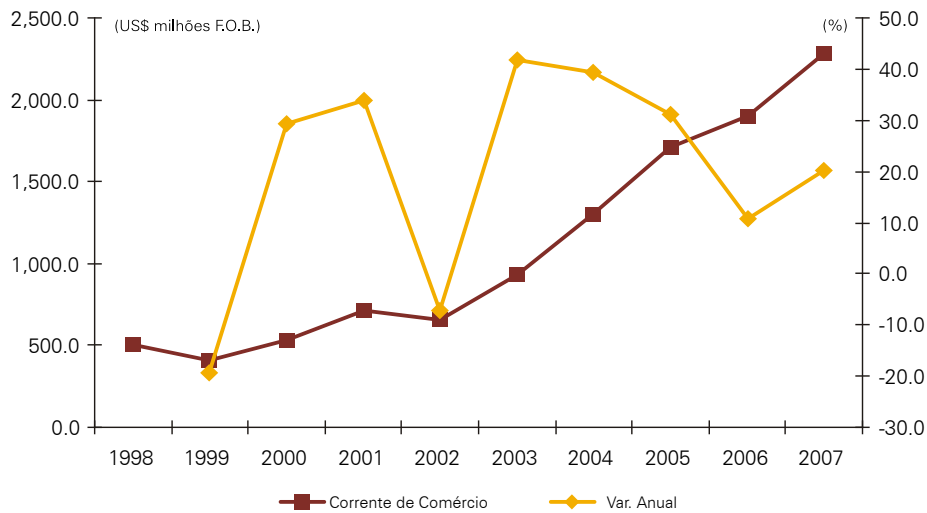
Gasolina e Óleos Combustíveis são os principais produtos da pauta desde 2001. No biênio 2006-2007, esse item alcançou em média US\$ 905,4 milhões (49,8%). Outros produtos importantes são os Elementos e Compostos Químicos, Não Petroquímicos ou Carboquímicos, com um volume médio de compras, no mesmo período, de US\$ 203,0 milhões, seguido pelos Produtos Farmacêuticos, com US\$ 142,0 milhões, e por Resinas, Elastômeros e Fibras Artificiais e Sintéticas, com US\$ 113,0 milhões. Juntos, esses quatro itens concentraram 74,9% das importações brasileiras com origem na Índia entre 2006 e 2007.

2.1.2 O Comércio Brasil-África do Sul

Até 2000, os fluxos comerciais entre o Brasil e a África do Sul mantinham-se em patamares modestos (Gráfico 8), à semelhança do verificado em relação à Índia. Somente a partir de 2001 essa situação começou a mudar, em razão principalmente de um aumento significativo das exportações do Brasil para a África do Sul, beneficiadas pela desvalorização cambial. Isso fez com que a corrente de comércio entre os dois países saltasse de US\$ 530,0 milhões em 2000 para US\$ 2,3 bilhões em 2007, o que corresponde a um incremento 330,2% em um período de apenas sete anos e a uma variação média anual de 23,2%.

GRÁFICO 8

Evolução da Corrente de Comércio entre o Brasil e a África do Sul – 1998-2007

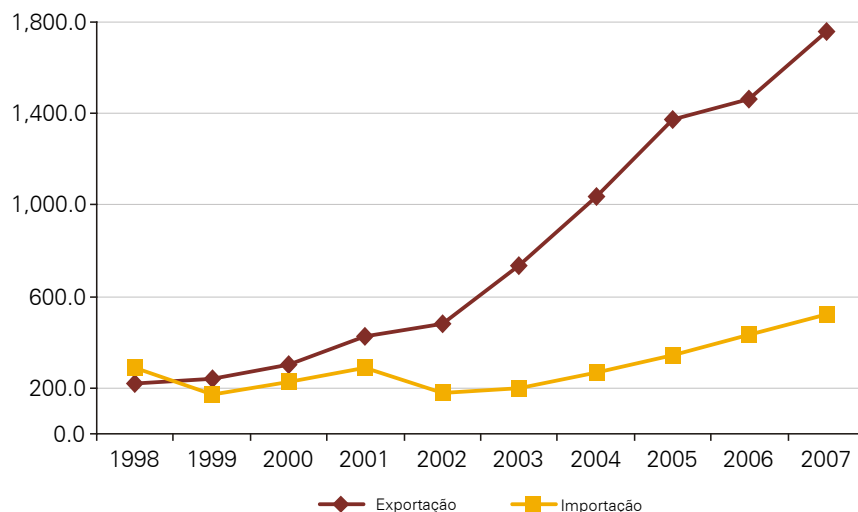


Fonte: Elaborado a partir de MDIC, Sistema Alice.

Quando se analisa a evolução das exportações e das importações separadamente, constata-se que as exportações do Brasil para a África do Sul apresentaram uma dinâmica de crescimento muito superior à verificada para as importações, particularmente a partir de 2002 (Gráfico 9).

GRÁFICO 9

Evolução das Exportações e Importações entre o Brasil e a África do Sul – 1998-2007 (em US\$ milhões F.O.B.)

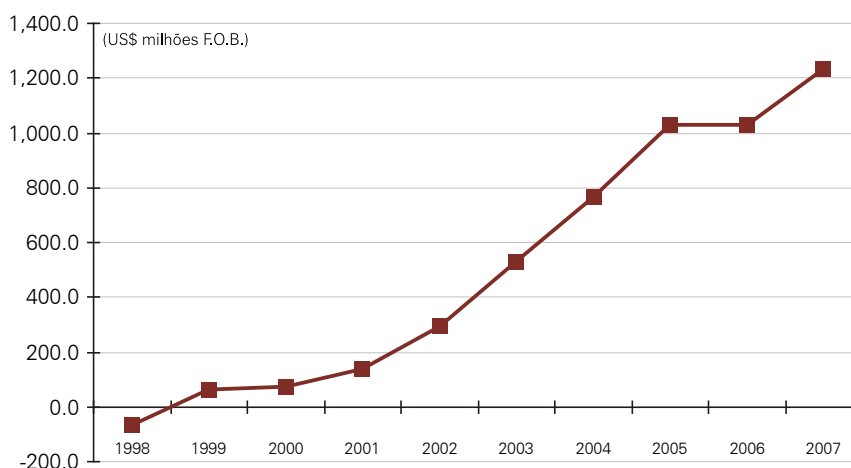


Fonte: Elaborado a partir de MDIC, Sistema Alice.

Como resultado, nos últimos anos o Brasil vem acumulando superávits crescentes em relação à África do Sul (Gráfico 10). Em 2007, a diferença entre exportações e importações alcançou o valor de US\$ 1,2 bilhão, o inverso do verificado em relação à Índia.

GRÁFICO 10

Evolução do Saldo Comercial entre o Brasil e a África do Sul – 1998-2007 (em US\$ milhões F.O.B.)

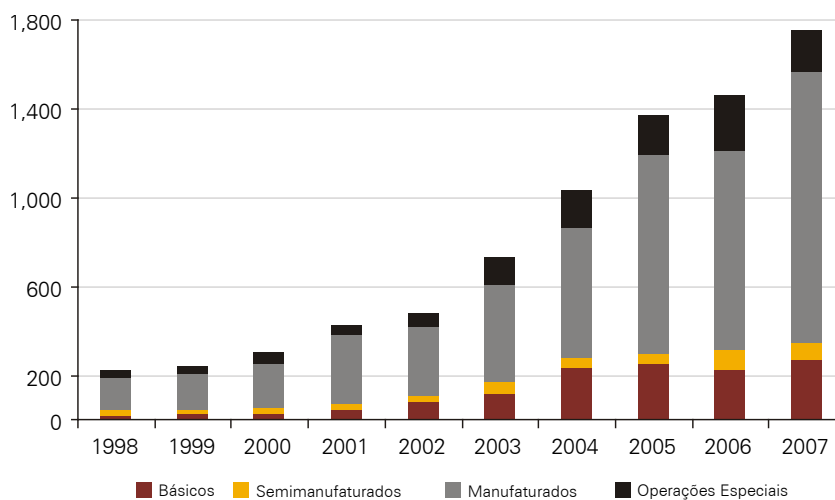


Fonte: Elaborado a partir de MDIC, Sistema Alice.

A Composição da Pauta de Exportações para a África do Sul. No que respeita à composição da pauta de exportações do Brasil para a África do Sul, os produtos manufaturados são predominantes (Gráfico 11). Historicamente, eles respondem por cerca de dois terços do valor transacionado.

GRÁFICO 11

Evolução do Brasil com Destino à Índia, Segundo Classes de Produto (em US\$ milhões F.O.B.)



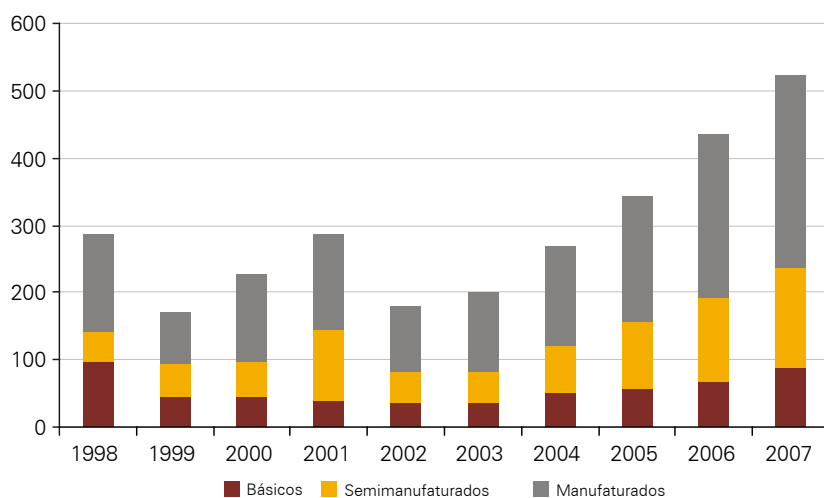
Fonte: Funcex, elaborado a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

O principal item de exportação do Brasil para a África do Sul é o Açúcar, cujas vendas mais do que dobraram entre 2006 e 2007; passaram de US\$ 76,7 milhões, equivalentes a 8,2% do total da pauta, para US\$ 160,9 milhões (16,8%). Com isso, a Carne de Frango, que era tradicionalmente o produto mais exportado, passou para a segunda colocação. Suas vendas, que alcançaram US\$ 124,4 milhões (13,3%) em 2006, aumentaram para US\$ 157,5 milhões (16,3%) no ano seguinte, um incremento de 26,6%. Outros itens que merecem destaque são os Veículos para Carga e os Chassis com Motor, Carroçarias e Motores para Veículos, Partes e Peças, cujas exportações em 2007 alcançaram, respectivamente, US\$ 152,1 milhões (15,9%) e US\$ 143,1 milhões (14,9%). Somados, os quatro principais itens de exportação do Brasil para a África do Sul representaram 64,1% do total da pauta em 2007.

A Composição da Pauta de Importações com Origem na África do Sul. As importações do Brasil provenientes da África do Sul também são concentradas em produtos manufaturados, mas em menor proporção vis-à-vis as exportações (Gráfico 12). No período 1998-2007, essa classe de produtos representou, em média, 53,5% do total importado, enquanto os semimanufaturados responderam por 26,5% e os produtos básicos por 20,0%.

GRÁFICO 12

Importação do Brasil com Origem na África do Sul, Segundo Classes de Produto (em US\$ milhões F.O.B.)



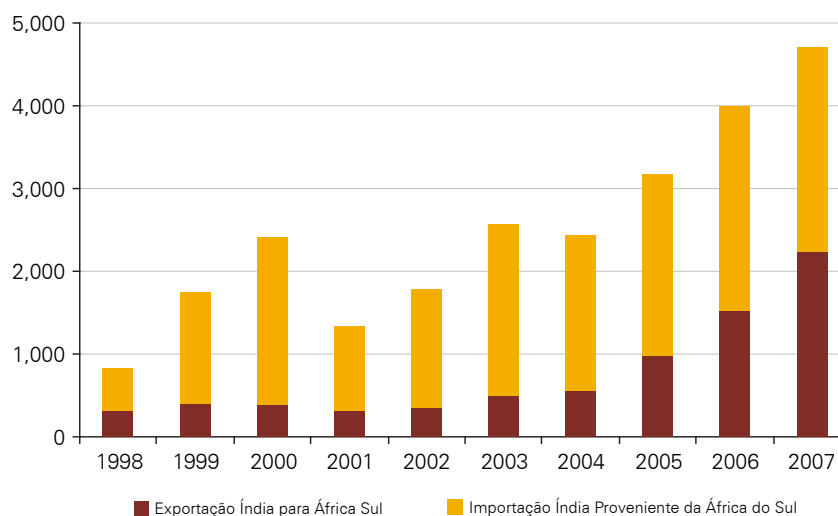
Fonte: Funcex, elaborado a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

Em termos dos itens de produto, observa-se que a pauta de importações é menos concentrada do que a de exportações. O principal item de importação do Brasil com origem na África do Sul corresponde aos Elementos e Compostos Químicos, Não Petroquímicos ou Carboquímicos, responsável por 11,2% do total da pauta no biênio 2006-2007, com um volume médio de compras de US\$ 53,4 milhões. Outros itens que merecem destaque são a Hulha Antracita Não Aglomerada, os Laminados de Aço e a Platina em Formas Brutas ou em Pó. Somados, os quatro principais itens representaram 37,1% da pauta de importações no período 2006-2007.

2.2 O Comércio Índia-África do Sul

O comércio entre a Índia e a África do Sul é o mais importante do IBAS. Entre 1998 e 2007, o volume de transações bilateral mais do que quintuplicou; saltou de US\$ 814,3 milhões para US\$ 4,7 bilhões, correspondendo a um incremento médio anual de 21,5% (Gráfico 13).

GRÁFICO 13
Fluxo de Comércio Índia-África do Sul (em US\$ milhões F.O.B.)

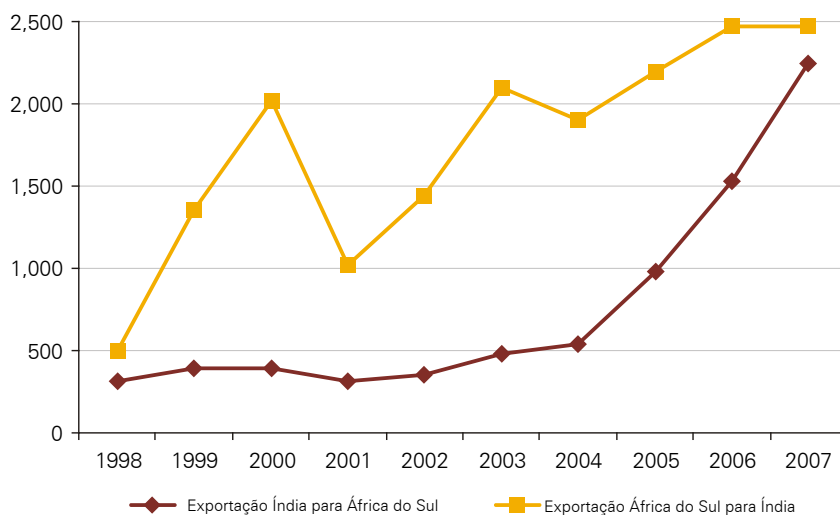


Fonte: Elaborado a partir de dados do Departamento de Comércio da Índia.

Todavia, é interessante notar que, embora os fluxos comerciais tenham crescido de forma expressiva em ambas as direções desde o final da década de 1990, o fato é que num primeiro momento o aumento foi maior no sentido África do Sul-Índia (Gráfico 14). Com efeito, no triênio 1998-2000, as importações da Índia provenientes da África do Sul elevaram-se de cerca de US\$ 500 milhões para US\$ 2,0 bilhões. No ano seguinte sofreram uma forte inflexão, e daí em diante voltaram a apresentar uma tendência de crescimento, até se estabilizarem em torno de US\$ 2,5 bilhões a partir de 2006. As exportações da Índia destinadas à África do Sul, por sua vez, somente ingressaram numa trajetória de crescimento acelerado a partir de 2005, quando foi registrado um incremento de 82,4% em relação ao ano anterior. No biênio 2006-2007, a taxa anual de crescimento das exportações alcançou, respectivamente, 55,2% e 47,0%.

O crescimento mais acelerado das exportações da Índia para a África do Sul nos últimos anos, vis-à-vis o comércio no sentido inverso, fez com que a África do Sul passasse a apresentar um superávit cada vez menos expressivo com relação à Índia (Gráfico 15). De um total de US\$ 1,6 bilhão em 2003, o superávit declinou para US\$ 225,0 milhões em 2007, deixando entrever um equilíbrio crescente nos fluxos comerciais entre os dois países.

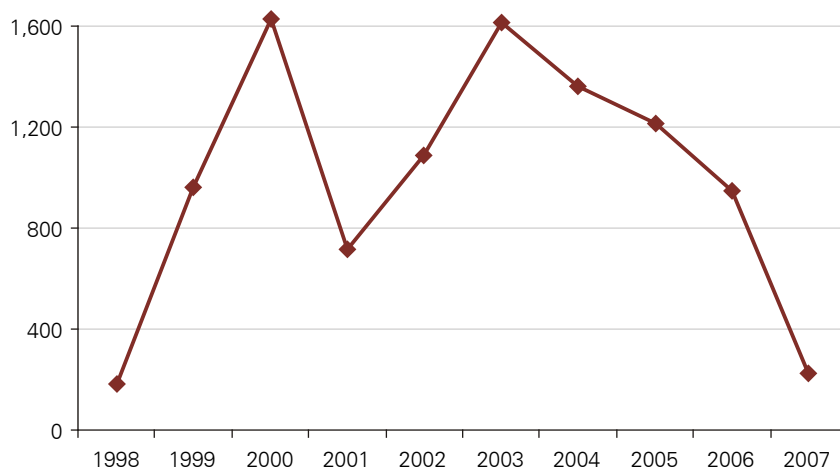
GRÁFICO 14
Fluxo de Comércio Índia-África do Sul (em US\$ milhões F.O.B.)



Fonte: Elaborado a partir de dados do Departamento de Comércio da Índia.

Os principais produtos de exportação da Índia para a África do Sul são veículos a motor, combustíveis, cereais, produtos químicos orgânicos e produtos farmacêuticos. Já os principais produtos vendidos pela África do Sul para a Índia são produtos químicos inorgânicos, aeronaves, ferro, aço, pedras preciosas e combustíveis.

GRÁFICO 15
Evolução do Resultado do Comércio da África do Sul com a Índia (em US\$ milhões F.O.B.)



Fonte: Elaborado a partir de dados do Departamento de Comércio da Índia.

3 A Situação do Transporte Intra-IBAS

A melhoria dos *links* de transporte compreende um dos maiores desafios do Fórum IBAS, pois não há dúvida de que a inadequação das atuais conexões marítimas e aéreas resulta em custos de transporte elevados, os quais, por sua vez, tendem a produzir impactos negativos nos fluxos de comércio. Diversos estudos⁵ mostram que elevados custos de fretes internacionais têm o poder de afetar o comércio exterior, à semelhança do verificado para as tarifas aduaneiras e as taxas de câmbio, uma vez que “uma redução no custo do transporte estimula diretamente exportações e importações, assim como a apreciação cambial torna as exportações mais competitivas -- na medida em que torna o produto nacional mais barato em moeda estrangeira --, e a redução das tarifas aduaneiras domésticas torna os produtos importados mais baratos” (CEPAL, 2002, p.1)

Infelizmente, existem pouquíssimas ligações diretas entre o Brasil, a Índia e a África do Sul. A maior parte do transporte implica na realização de transbordos, o que encarece o frete e alonga as jornadas. Deficiências na qualidade da infra-estrutura portuárias dos três países, que apresentam desempenho menos favorável comparativamente aos principais portos internacionais em termos de capacidade, produtividade e eficiência, também contribuem para a elevação dos custos de transporte intraregionais.

Indicadores de 2002 mostravam que, em média, os custos de transporte intra-IBAS representaram um mínimo de 8,78% do valor total das importações da Índia com origem na África do Sul, até um máximo de 12,24% do valor total das importações da Índia provenientes do Brasil (Quadro 3). No caso do comércio Brasil-África do Sul, o valor do transporte correspondeu, em média, a 10,0% do total comercializado em ambas as direções. Como o comércio trilateral

QUADRO 3
IBAS – Custos Estimados de Transporte (2002)

Fluxo do Comércio		Custo Estimado	
Origem	Destino	%	US\$ milhão
Brasil	Índia	12,24	80,0
Índia	Brasil	11,73	67,2
Brasil	África do Sul	10,00	47,8
África do Sul	Brasil	10,00	18,2
Índia	África do Sul	9,20	44,5
África do Sul	Índia	8,78	183,8

Fonte: RIS, Trade in IBSA Economic Cooperation: The Role of Transport Linkages, dezembro de 2005.

Obs.: Custos de transporte calculados a partir de dados constantes do Direction of Trade Statistics (DOTS), FMI (2004).

⁵ Ver a propósito Limao e Venables, “Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs” (World Bank Economic Review No. 15, 2001) e Hummels, “Towards a Geography of Trade Costs” (University of Chicago, 1999).

nesse ano alcançou aproximadamente US\$ 4,5 bilhões, estima-se que desse total cerca US\$ 440 milhões tenham sido gastos com transporte.

Nesse contexto adverso, durante a última reunião ministerial do Fórum IBAS, representantes dos três países reiteraram a necessidade de desenvolvimento de um Plano de Ação em Matéria de Transporte, para ser submetido à aprovação dos Chefes de Estado durante a Terceira Reunião de Cúpula do bloco, a ser realizada em outubro de 2008, em Nova Delhi na Índia ⁶.

3.1 A Situação do Transporte Marítimo

Estima-se que o transporte marítimo seja responsável por mais de 95% da movimentação de carga intra-IBAS. Em geral, todas as mercadorias que encerram grandes volumes e reduzido valor unitário tendem a ser transportadas por navio. Assim sendo, a tendência é que esse modal seja responsável por uma parcela do volume transacionado proporcionalmente maior do que o valor das mercadorias ⁷.

A Situação dos Portos: Juntos, os três países que integram esse bloco possuem quase 16 mil quilômetros de litoral. Na navegação de longo curso operam 56 portos ou terminais de uso privativo. A maior parte destes, 36 (64,3%), está localizada no Brasil. A Índia ocupa o segundo lugar, com 13 portos (23,2%), e a África do Sul a terceira colocação, com sete instalações (12,5%). Em comum, os três países apresentam o fato de terem os seus sistemas portuários regulados pelo Governo, em que pese uma participação crescente do setor privado nesse segmento.

No triênio 2005-2007, os portos organizados e os terminais de uso privativo brasileiros foram responsáveis, em média, por 45,9% das cargas destinadas ao comércio exterior global dos três países, um volume equivalente a 511,7 milhões de toneladas (MT). No mesmo período, a Índia apresentou um movimento de exportação e de importação de cargas igual a 423,6 MT (38,0%), enquanto África do Sul encerrou um volume de 179,0 MT (16,1%).

O maior porto em termos do volume total de carga da região é o de Tubarão, localizado na região Sudeste do Brasil (Quadro 4), especializado na movimentação de granéis sólidos ⁸. A segunda colocação pertence ao porto de Richards Bay, também especializado em granéis sólidos, responsável por quase 50% de toda a movimentação portuária da África do Sul. As três posições seguintes são ocupadas por portos brasileiros – Itaquí, Itaguaí e Santos --, enquanto da sexta à nona colocações figuram apenas portos indianos – Vishakhapatnam, Chennai, Kandla e Mumbai.

⁶ Conforme Ministerial Communiqué, IBAS Dialogue Fórum, Nova Delhi, setembro de 2007.

⁷ O caso do Brasil é ilustrativo dessa afirmação. Considerando-se o total exportado pelo País em 2005, constata-se que 99,98% dos produtos destinados ao exterior foram transportados por via marítima. Em termos do valor exportado, a participação desse modal alcançou 98,35%.

⁸ O porto de Tubarão, controlado pela Companhia Vale do Rio Doce, é o maior porto de exportação de minério de ferro e de “pellets” do mundo. Com capacidade para operar até 90 milhões de toneladas ano, ele é considerado um dos mais completos e eficientes sistemas portuários do Brasil. Permite integrar uma ferrovia moderna, cuja logística facilita o escoamento eficiente da produção dos principais estados do Centro-Leste brasileiro diretamente para navios de grande porte (*Very-Large Crude Carriers (VLCC)*, *Ultra-Large Crude Carriers (ULCC)*).

QUADRO 4
IBAS: Movimentação por País e Portos Principais da Carga Marítima
Destinada ao Comércio Exterior – 2005-2007

País e Portos Principais	2005		2006		2007		(06/05	(07/06)	Rank 2007
	MT	Part. %	MT	Part. %	MT	Part. %	%	%	
Brasil	473.057	45,9	502.919	45,5	559.046	46,3	6,3	11,2	--
Tubarão	97.575	9,5	93.240	8,4	103.458	8,6	-4,4	11,0	1
Itaquí	78.658	7,6	86.268	7,8	91.399	7,6	9,7	5,9	3
Itaguaí	65.665	6,4	73.627	6,7	85.938	7,1	12,1	16,7	4
Santos	64.063	6,2	66.754	6,0	70.112	5,8	4,2	5,0	5
Demais	167.096	16,2	183.030	16,5	208.139	17,3	9,5	13,7	--
Índia	383.745	37,2	423.407	38,3	463.782	38,5	10,3	9,5	--
Vishkhatpatman	50.157	4,9	55.801	5,0	56.385	4,7	11,3	1,0	6
Chennai	43.806	4,3	47.248	4,3	53.414	4,4	7,9	13,1	7
Kandla	41.551	4,0	45.907	4,1	52.982	4,4	10,5	15,4	8
Mumbai	35.187	3,4	44.190	4,0	52.364	4,3	25,6	18,5	9
Demais	213.054	20,7	230.261	20,8	248.637	20,6	8,1	8,0	--
África do Sul	17.555	16,8	179.984	16,3	183.328	15,2	3,7	1,9	--
Richards Bay	86.624	8,4	86.319	7,8	84.517	7,0	-0,4	-2,1	2
Saldanha Bay	35.209	3,4	37.733	3,4	43.689	3,6	7,2	15,8	10
Durban	40.778	4,0	43.861	4,0	41.883	3,5	7,6	-4,5	11
Demais	10.944	1,1	12.071	1,1	13.239	1,1	10,3	9,7	--
IBAS	1.030.357	100,0	1.106.310	100,0	1.206.156	100,0	7,4	9,4	--

Fonte: Elaborado a partir de Antaq/Anuário Estatístico Portuário para o Brasil; National Port Authority/Anuário Estatístico para a África do Sul e Indian Ports Authority/Estatísticas Operacionais para a Índia.

A movimentação de contêineres, por sua vez, vem registrando um crescimento expressivo nos três países que compõem o Fórum IBAS. Entre 2004 e 2007, o volume de carga conteneurizada do Brasil, da África do Sul e da Índia passou de 10,7 milhões de TEU (MTEU) para 12,7 MTEU, o equivalente a um incremento de 42,1% (Quadro 5). O Brasil, que até 2006 registrava a maior movimentação de contêineres, foi suplantado a partir de 2007 pela Índia.

O maior porto de contêineres do IBAS é o indiano Jawarlalal Nehru, localizado na costa ocidental do País, próximo a Mumbai. Em 2007, sua movimentação atingiu 2,65 MTEU, correspondentes a 59,5% do total das operações de longo curso envolvendo esse tipo de carga na Índia (Quadro 6). Nesse mesmo ano, o porto de Santos (Brasil) ocupou a segunda colocação, com um volume de 2,27 MTEU (41,7%), equivalente a 42,2% do total nacional. O terceiro lugar coube ao porto sul-africano de Durban, com 2,07 milhões de TEU. Juntos, esses três portos foram responsáveis por 53,5% do movimento total de contêineres realizado por portos do IBAS durante o período compreendido entre 2004 e 2007.

QUADRO 5
IBAS: Movimentação de Contêineres por País – 2004-2007

País	2004		2005		2006		2007		Média 04-07		Var. (07/03)
	MTEU	%	MTEU	%	MTU	%	MTEU	%	MTEU	%	
Brasil	4.206	39,2	4.727	39,5	5.082	38,4	5.438	37,0	4.863	38,4	29,3
Índia	3.900	36,3	4.233	35,4	4.744	35,8	5.541	37,7	4.605	36,4	42,1
África do Sul	2633	24,5	3.014	25,2	3.417	25,8	3.712	25,8	3.194	25,2	41,0
IBAS	10.739	100,0	11.974	100,0	13.243	100,0	14.691	100,0	12.662	100,0	42,1

QUADRO 6
IBAS: Movimentação de Contêineres por País e Portos Principais – 2004-2007

Porto e País	2004		2005		2006		2007		Média 04-07		Var. (07/03)	Rank 2007
	MTEU	%	MTEU	%	MTEU	%	MTEU	%	MTEU	%		
Brasil												
Total	4.206	100,0	4.727	100,0	5.082	100,0	5.438	100,0	4.863	100,0	29,3	--
Santos	1.639	39,0	2.199	44,6	2.199	43,3	2.266	41,7	2.053	42,2	38,2	3
Itajaí	525	12,5	597	12,6	651	12,8	669	12,3	610	12,6	27,3	6
Rio Grande	505	12,0	564	11,9	531	10,4	536	9,9	534	11,0	6,2	7
Paranaguá	271	6,5	291	6,2	341	6,7	399	7,3	326	6,7	47,1	9
Rio de Janeiro	316	7,5	297	6,3	307	6,0	354	6,5	319	6,6	12,1	10
São Fco. Sul	271	6,4	194	4,1	180	3,5	301	5,5	236	4,9	11,2	12
Demais	678	16,1	675	14,3	874	17,2	914	16,8	785	16,1	34,7	--
Índia												
Total	3.900	100,0	4.233	100,0	4.744	100,0	5.541	100,0	4.605	100,0	42,1	--
Jawarlalal Nehru	2.269	58,2	2.371	56,0	2.667	56,2	3.298	59,5	2.651	57,6	45,4	1
Chennai	539	13,8	617	14,6	735	15,5	886	16,0	694	15,1	64,4	5
Tuticorin	254	6,5	307	7,3	321	6,8	239	4,3	280	6,1	-5,9	11
Demais	838	21,5	938	22,2	1021	21,5	1118	20,2	979	21,3	33,4	--
África do Sul												
Total	2.633	100,0	3.014	100,0	3.417	100,0	3.712	100,0	3.194	100,0	41,0	--
Durban	1.687	64,1	1.899	63,0	2.199	64,4	2.479	66,8	2.066	64,7	46,9	2
Cidade do Cabo	573	21,8	691	22,9	789	23,1	764	20,6	704	22,0	33,3	4
Port Elizabeth	314	11,9	370	12,3	393	11,5	423	11,4	375	11,7	34,7	8
Demais	59	2,2	54	1,8	36	1,1	46	1,2	49	1,5	-22,0	--

Fonte tabelas 5 e 6: Elaborado a partir de Antaq/Anuário Estatístico Portuário para o Brasil; National Port Authority/ Anuário Estatístico para a África do Sul e Indian Ports Authority/Estatísticas Operacionais para a Índia.

Disponibilidade de Frota Própria . Em termos das frotas próprias de navios, nenhum dos três países que integram o IBAS possui quantidades relevantes de embarcações. Juntos, os navios com bandeiras do Brasil, da Índia e da África do Sul representam pouco mais de 2% da frota mercantil mundial e estão voltados principalmente para a navegação de cabotagem e para operações internacionais em trechos curtos.

À luz do acima exposto, a questão que cabe investigar consiste em saber por quê apesar do aumento dos fluxos de comércio em anos recentes, os “links” marítimos continuam tão esparsos?

A Natureza dos Serviços de Transporte Marítimo. Para responder a essa pergunta, é preciso entender como o transporte marítimo está organizado no mundo globalizado. Em primeiro lugar, cabe enfatizar que se trata de uma atividade que comporta regulação bastante heterogênea. Combina reserva de mercado em determinadas rotas com liberdade de bandeira em outras. Neste segundo caso, “qualquer operador pode, independentemente de sua nacionalidade ou da localização da empresa, prestar serviços de transporte marítimo para o comércio que não seja objeto de acordos de reserva de carga ou de navegação de cabotagem”. Grandes empresas de navegação transnacionais, que desenvolvem estratégias globais, dominam esse mercado.

A demanda por serviços de transporte marítimo, por sua vez, resulta da necessidade de movimentar mercadorias, fruto do comércio exterior, entre diferentes países. Como a natureza da carga a ser transportada pode variar bastante, o serviço marítimo tende a assumir uma infinidade de formas, com o objetivo de possibilitar o máximo atendimento da demanda. Isso leva as companhias de navegação a organizar seus serviços de acordo com um conjunto abrangente de fatores, tais como o tipo de carga, o volume de carga a ser transportado, o local de recepção e de entrega da carga, o tempo gasto entre origem e destino, etc.

Em geral, a oferta de serviços de transporte marítimo tende a se organizar em dois grandes segmentos. O primeiro, denominado serviços de linha regulares, compreende uma modalidade de transporte que visa a estruturar-se a fim de atender a uma demanda diversificada e generalista. As companhias que atuam nesse segmento caracterizam-se pela padronização do perfil de serviço em termos de itinerários, frequências e dias fixos de saída, enquanto os navios empregados são dos tipos porta-contêiner, “roll on-roll off” ou multipropósito. O segundo segmento corresponde ao transporte de grandes volumes de carga, mediante o emprego de navios tanque ou graneleiros.

O Impacto da Distância sobre os Custos de Transporte. A oferta de mais rotas marítimas entre os países que conformam o Fórum IBAS, sobretudo suas pontas – Brasil e Índia –, tende a ser prejudicada pelas longas distâncias envolvidas.

Existe um consenso de que “as variáveis-chave para explicar os fluxos internacionais de comércio estão relacionadas com os padrões de produção de cada país, os níveis de renda, a participação em blocos econômicos e as distâncias envolvidas” (CEPAL, 2001, p. 2). Em geral, constata-se que os fluxos comerciais com os chamados “países centrais” e entre países próximos tendem a ser mais relevantes do que entre países distantes. Uma explicação possível para isso é que a

proximidade geográfica, ao mesmo tempo em que ajuda a diminuir barreiras culturais, tende a favorecer o desenvolvimento de um número maior de alternativas de transporte. Uma oferta de serviços de transporte ampliada possibilita a redução dos custos de frete e, por consequência, aumenta a competitividade dos países. Esse cenário impulsiona o comércio exterior, dando origem a um círculo virtuoso. Na medida em que o volume de comércio aumenta, crescem as possibilidades de economias de escala, as quais ensejam reduções adicionais nos custos de transporte.

Os desequilíbrios nos fluxos de comércio. No caso específico do IBAS, existe outro fator importante, além da distância, que concorre para restringir a oferta de serviços marítimos intrabloco. São os desequilíbrios nos fluxos bilaterais de comércio.

Com efeito, o que se constata é que, apesar de o comércio trilateral haver aumentado de forma consistente ao longo dos últimos anos, quando se analisam os fluxos bilaterais de troca percebe-se que existem desequilíbrios significativos e crescentes, especialmente entre o Brasil e os outros dois sócios. Esse fato é muito importante do ponto de vista do comércio, uma vez que superávits ou déficits comerciais geralmente se traduzem em desequilíbrios também em termos dos volumes de carga movimentados nas duas direções. No âmbito do IBAS, essa situação tende a ser agravada pela tendência de os três países transacionarem bilateralmente mercadorias que requerem, do ponto de vista do transporte marítimo, diferentes tipos de navios. Esses dois fatores somados tornam mais difícil para as companhias marítimas organizar suas rotas da forma mais eficiente possível, uma vez que aumentam as possibilidades de “vazios” de carga nos fretes de retorno, uma ocorrência que tende a aumentar o custo total da operação de transporte.

FATORES DETERMINANTES DOS CUSTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

- Valor da mercadoria – Em geral, quanto maior o valor unitário da mercadoria a ser transportada, mais caro tende a ser o seu custo de transporte. O valor do seguro costuma ser mais elevado e os exportadores via de regra concordam em pagar mais por melhores condições de acondicionamento da carga e por maior agilidade na entrega.
- Economias de escala – Quanto maiores os volumes transportados, menores tendem a ser os custos por tonelada.
- Distância – Quanto maior a distância, maior tende a ser o valor do frete, em função do tempo.
- Oferta de serviços de linha regulares – Quanto maior o número de companhias marítimas operando linhas regulares entre dois países, o que é determinado fundamentalmente pelo volume do comércio bilateral, menores tendem a ser os preços dos serviços marítimos.
- Volume de comércio bilateral pelo mesmo modal – Em geral, quanto maior o volume de comércio, maiores as possibilidades de economias de escala e, por conseguinte, menores os custos de transporte.
- Competição de Transporte Terrestre – Nos casos em que o transporte marítimo convive com uma alternativa terrestre, os custos médios do primeiro tendem a diminuir, devido à concorrência de outro modal.
- Desequilíbrios nos fluxos de comércio – Quando maior a possibilidade de “vazios” nos fretes de retorno, maiores tendem a ser os custos de transporte.
- Infra-estrutura portuária – Quanto maior a presença do setor privado nos portos, mais ágeis tendem a ser as operações portuárias e, por conseguinte, menores os custos.

Fonte: CEPAL, 2001, p. 4

O Transporte de Granéis. Até o momento, não existe nenhuma rota que interligue os três países que integram o Fórum IBAS relativamente ao transporte de granéis, justamente o tipo de carga que representa o maior volume do comércio trilateral. O que existe são ligações diretas entre o Brasil e a África do Sul e entre a África do Sul e a Índia.

No caso específico da ligação Brasil-África do Sul, a maior parte dos granéis é transportada por meio de navios especializados com capacidade para até 180 mil toneladas de peso bruto (TPB). Para algumas poucas cargas, já foi possível equacionar a questão do frete de retorno. O Brasil, por exemplo, exporta minérios de ferro para a África do Sul e importa carvão, utilizando os mesmos navios. Todavia, a maior parte dos navios em operação nesse trecho percorre rotas maiores, que alcançam o Leste Asiático, as quais, apesar de passarem ao longo da costa indiana, não fazem nenhuma parada no País.

Por essa razão, a maior parte da movimentação de granéis intra-IBAS é realizada via Europa, o que pressupõe o envolvimento de mais de um operador e implica o alongamento dos prazos de viagem, pela necessidade de percorrer rotas mais distantes e pela perda de vários dias gastos nas operações de carga e descarga nos portos de transbordo.

O Transporte de Contêineres. Com relação à carga containerizada, até o final de 2006, à semelhança do constatado para os granéis, também não havia uma conexão direta entre o Brasil e a Índia. Isso começou a mudar com a CMA, que em 2007 colocou em operação a primeira rota de interligação dos três países do IBAS, denominada Vasco Express. Com periodicidade semanal, essa ligação tem duração de 56 dias e abrange 10 portos de seis países. Para tanto, conta com oito navios porta-contêineres, com capacidade para transportar entre 1.713 TEU e 2.556 TEU. Além

QUADRO 7
CMA - Rota Vasco Express

Sentido	Porto	País	Dia de Viagem	Distância do Porto Anterior (dias)
Oeste-Leste	Santos	Brasil	1	--
	Paranaguá	Brasil	2	1
	Itajaí	Brasil	3	1
	Rio Grande	Brasil	5	2
	Khor al Fakkan	Emirados Árabes Unidos	26	21
Leste-Oeste	Jebel Ali Dubai	Emirados Árabes Unidos	27	1
	Ad Dammam	Árabia Saudita	28	1
	Bandar Shahid Rejaie	Irã	30	2
	Jawaharlal Nehru	Índia	33	3
	Durban	África do Sul	44	11
	Santos	Brasil	56	12

Fonte: Site da companhia. Acessado em setembro de 2008.

do Brasil, da África do Sul e da Índia, os navios que percorrem essa rota fazem paradas em portos dos Emirados Árabes Unidos (EAU), da Arábia Saudita e do Irã (Quadro 7).

QUADRO 8
Safmarine - Quadro de Rotas Oferecido Intra-IBAS

Rota e Freqüência	Origem e Destino	Portos Brasil	Portos África do Sul	Portos Índia	Trans-bordo	Obs.
Brasília - África do Sul						
Asas Service	Buenos Aires (Arg) a Port Elizabeth (Áf. Sul)	Rio Grande, Paranaguá e Santos	Port Elizabeth (percurso Bra-ASul: 15 dias)			
Asas Combined	Buenos Aires (Arg) a Durban (Áf. Sul)	Rio Grande, Paranaguá, Santos	Port Elizabeth e Durban (percurso Bra-ASul: 16 dias)			A ligação direta com Durban ocorre a cada 3 semanas.
Brasil-Índia						
Samba Service	Vitória (Bra) a Algeciras (Mar)	Vitória, Itajaí, Paranaguá, Rio Grande e Santos			Salalah (Omã) e Jebel Ali Dubai	
MECL	Newark (EUA) a Jawaharlal Nehru (Ind)			Jawaharlal Nehru (percurso Bra-Ind 36 dias)	Salalah (Omã) e Jebel Ali Dubai (EAU)	Navio no porto de Jebel Ali Dubai no mesmo dia do que opera no Samba Service
ME3	Salalah (Omã) – Jawaharlal Nehru (Ind)			Jawaharlal Nehru (percurso Bra-Ind 37 dias)	Salalah (Omã) e Jebel Ali Dubai (EAU)	Navio com delay de 1 dia em relação ao do Samba Service nos dois portos de transbordo
Europe-Middle East	Felixstowe (Ing) – Pipav (Ind)			Pipav, Jawaharlal Nehru (percurso Bra-Ind 37 dias)	Jebel Ali Dubai	Navio com delay de 1 dia em relação ao do Samba Service

Fonte: Elaborado a partir do site da empresa, acessado em setembro de 2008.

Nos trechos Brasil-África do Sul e África do Sul-Índia existem diversas companhias de navegação em operação. A maior parte delas oferece serviços de transporte com freqüência semanal e dia fixo de partida. Algumas delas, a exemplo da South African Marine Corporation (Safmarine) -- que é uma subsidiária da Maersk Sealand, a maior operadora mundial

de contêineres --, enviam carga do Brasil para a Índia mediante operações de transbordo em portos do Oriente Médio, notadamente Jebel Ali Dubai, localizado nos EAU, e Salalah, situado em Omã (Quadro 8). Essas viagens, embora contem com um transbordo eficiente em portos do Oriente Médio, implicam uma duração bem maior do que a verificada na rota da CMA, especialmente no que respeita ao trecho Índia-Brasil. Essa companhia empreende a viagem de retorno em 26 dias, ao passo que nas rotas operadas pela Safmarine o prazo mínimo é de 36 dias.

3.1.1 O Arcabouço Legal e o Status do Grupo de Trabalho em Matéria de Transporte Marítimo

O instrumento jurídico mais importante no que respeita ao transporte marítimo Intra-IBAS compreende o Acordo Trilateral sobre Navegação Mercante e Outros Assuntos Relacionados ao Transporte Marítimo, assinado em setembro de 2006. Nele está estabelecido que o transporte de cargas intra-IBAS será realizado com base nos princípios de livre acesso, o que implica dizer que os fornecedores e os usuários de tais serviços têm total liberdade para negociar o frete e suas condições.

O Acordo Trilateral prevê também que os três países deverão cooperar entre si para desenvolver a navegação mercante. Para tanto, nele estão inseridas diversas cláusulas destinadas a estimular e facilitar o desenvolvimento de relações marítimas entre os três países, por meio da maior cooperação entre Governos, autoridades portuárias, instituições de ensino e companhias de navegação.

No que respeita aos trabalhos do Grupo de Transporte do IBAS, as autoridades de transporte marítimo se encontraram em Nova Deli, na Índia, no dia 9 de setembro de 2008, para discutir questões relacionadas à cooperação no setor e finalizar a elaboração do Plano de Ação em Matéria de Transporte Marítimo. Com horizonte de cinco anos, esse plano será submetido à apreciação dos Chefes de Estado na próxima Cúpula Trilateral, marcada para outubro de 2008. (Quadro 9).

QUADRO 9
IBAS: Grupo de Trabalho de Transporte Marítimo
Síntese do Plano de Ação Proposto Relativo aos Serviços Marítimos 2008-2013

Projeto	Objetivo	Envolvidos
Cooperação entre organizações do setor de navegação marítima e empresas	<ul style="list-style-type: none"> Estabelecer o Conselho Marítimo do IBAS para aperfeiçoar os mecanismos institucionais destinados a favorecer a cooperação tripartite. Aumentar a oferta de serviços marítimos regulares entre os países do IBAS. 	Governos, Empresas do setor privado dos países membros
Cooperação entre as Instituições de Ensino Marítimos para a Capacitação de Recursos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> Promover o intercâmbio de pessoal e de estudantes entre as Instituições de Ensino Marítimo. Criar instalações adequadas para o treinamento de pessoal especializado no transporte marítimo. Desenvolver um programa de treinamento para futuros instrutores, de modo a criar um “pool” de instrutores para os países do IBAS. Desenvolver um “pool” de Auditores de Segurança. 	Instituições de Ensino Marítimo e Governos
Troca de dados e informações sobre o fluxo de mercadorias em trânsito intra-IBAS e nos portos	<ul style="list-style-type: none"> Identificar o tipo e o formato de dados que devem ser trocadas em intervalos definidos entre os países do IBAS, para aprimorar o sistema de informações estatísticas. 	Governos e Autoridades Portuárias
Cooperação entre administradores marítimos em funções de regulação marítima	<ul style="list-style-type: none"> Promover a troca de funcionários para aumentar o número de instituições homologadas internacionalmente capazes de realizar a supervisão de navios e de tratar de outros assuntos marítimos. Compartilhar melhores práticas no que respeita a modelos e metodologias nas áreas de certificação de navios, de investigação de acidentes marítimos e de segurança marítima. 	Governos, Autoridades Portuárias e Agências de Regulação
Cooperação em Construção e Reparo Naval	<ul style="list-style-type: none"> Promover a aproximação entre estaleiros e identificar oportunidades de investimento no segmento de construção e reparo naval, com vistas a criar novas oportunidades comerciais para esse segmento. 	Estaleiros, Governos e Autoridades Portuárias
Cooperação no desenvolvimento de infraestrutura e tecnologias de movimentação portuária	<ul style="list-style-type: none"> Trocar informações sobre os planos de investimentos em portos e sobre melhores práticas de gestão portuária. Identificar oportunidades-chave para a utilização de novas Tecnologias de Operações Portuárias. Promover a aproximação entre empresas públicas e privadas que atuam na gestão portuária, com o intuito de aumentar a eficiência tanto das instalações como das operações portuárias. 	Autoridades Portuárias, Setor Privado e Governos
Desenvolvimento de “hubs” marítimos para operações de transbordo	<ul style="list-style-type: none"> Desenvolver uma estrutura de “hub” para realizar as operações de transbordo de carga intra-IBAS em cada um dos países. Melhorar as instalações portuárias para o armazenamento de cargas a serem comercializadas intra-IBAS, mediante a criação de portos-secos e a introdução de novas formas de gestão portuária. 	Governos, Setor Público e Privado, Autoridades Portuárias e Operadores Portuários
Cooperação em Técnicas de Gestão de Espécies Invasoras	<ul style="list-style-type: none"> Trocar experiências para diminuir o risco de trânsito de espécies invasoras entre os países do IBAS. 	Governos, Setor Público, Setor Privado e Autoridades Portuárias

Fonte: MRE, “Agreed Minutes of the IBSA Transport Working Group Held On The 9th September, 2008, in New Delhi, India”.

3.2 A Situação do Transporte Aéreo: Conexões Incipientes

O transporte aéreo é responsável por menos de 5% da movimentação de carga intra-IBAS e, segundo autoridades da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), dois terços desse volume é transportado como carga de porão, embarcada em vôos comerciais regulares. Em geral, apenas cargas de elevado valor unitário tendem a ser transportadas de avião.

À semelhança do verificado para o transporte marítimo, a conectividade aérea intra-IBAS se mantém muito incipiente. Existe apenas uma frequência diária entre o Brasil e a África do Sul e quatro vôos semanais diretos entre a África do Sul e a Índia. O primeiro trecho é operado apenas pela South Africa Airways (SAA), enquanto o segundo é operado em regime de código compartilhado⁹ pela SAA e pela Air India, com aeronaves da SAA (Quadro 10).

QUADRO 10
IBSA: Disponibilidade de Vôos Diretos Intra-Bloco

Rota	Frequência	Equipamento	Capacidade	Duração
Joanesburgo (AS) - Mumbai (IN)	8/semana (4 em cada direção)	A340-200	236 passageiros (42 business e 194 econômica)	8 horas
Joanesburgo (AS) – São Paulo (BR)	14/semana (7 em cada direção)	A 340-300	269 passageiros (38 business e 231 econômica)	10 horas

Fonte: Website das principais companhias aéreas de cada país.
Nota: Posição em setembro de 2008.

A existência de tão poucos “links” aéreos diretos entre os três países que conformam o IBAS pode decorrer de três fatores primordiais. São eles: (i) a existência de um arcabouço legal que limita a oferta de serviços, (ii) a inexistência de demanda ou (iii) a concorrência em preço/tempo de viagem por parte de companhias aéreas de fora do bloco, o que poderia criar rotas alternativas para o tráfego de cargas e de passageiros na região, sobretudo entre as duas pontas – Brasil e Índia. Cada uma dessas questões será examinada a seguir.

O Arcabouço Legal. No caso do arcabouço legal, observa-se que todos os países do bloco possuem acordos bilaterais de serviços aéreos¹⁰. Adicionalmente, em junho de 2005 foi assinado um Memorando de Entendimentos (MOU) Trilateral, que não apenas elevou para 14 o número de frequências por semana para cada Parte, como estabeleceu sete vôos de carga semanais, por signatário. Ademais, esse Memorando conferiu às companhias aéreas de cada País designadas para operar no âmbito do Fórum IBAS direitos de 3^a, 4^a e 5^a liberdades¹¹. A partir de 2009, o número de licenças para vôos comerciais será aumentado para 21 frequências e, no ano seguinte, alcançará 28. Ademais, no MOU existe a previsão de que o número de frequências poderá ser

⁹ O sistema de code share compreende um acordo entre empresas aéreas, por meio do qual uma companhia aérea opera um vôo e usa o código de outra.

¹⁰ Ver o Anexo 2 para uma síntese dos acordos de serviços aéreos celebrados no âmbito do IBAS.

¹¹ Ver o Anexo 3 para uma descrição dos direitos de liberdade na Aviação Civil.

aumentado sempre que houver demanda para tal ¹². Assim, o que se verifica é que o número de frequências acordado é muito superior ao alocado e que, por conseguinte, a baixa conectividade aérea entre os países do bloco IBAS não guarda relação com os acordos de transporte existentes (Quadro 11).

QUADRO 11

IBSA: Disponibilidade de Frequências Aéreas Regulares – Set/2008

Trecho	Frequências Acordadas (Semana)	Frequências Alocadas (Semana)	Frequências Disponíveis (Semana)
Brasil-África do Sul	14 + 14	14 (SAA)	14 pelo lado brasileiro
Brasil-Índia	14 + 14	0	14 para cada lado
Índia-África do Sul	14 + 14	8 (Code Share SAA-Air India)	10 para cada lado

Fonte: Elaborado a partir de ANAC, Controle de Frequências Regulares, e Ministry of Civil Aviation, Directorate General of Civil Aviation, Índia, 2008.

Obs: (*) O equipamento pode variar, em virtude da necessidade da realização de manutenção preventiva da aeronave.

O Tráfego de Passageiros e de Cargas. O movimento de passageiros e de cargas por via aérea no âmbito intra-IBAS mantém-se em patamares muito reduzidos.

No caso de Brasil e África do Sul, o fluxo bilateral de passageiros aumentou 46,3% entre 2004 e 2007; passou de 121 mil para 177 mil pessoas (Quadro 12). Esse incremento é maior do que o verificado para o tráfego internacional de passageiros com origem/destino no Brasil, equivalente a 28,4% no mesmo período. Todavia, mesmo com essa evolução tão positiva, trata-se de uma rota que encerrou apenas 1,55% do total de passageiros transportados de/para o Brasil durante o ano de 2007.

QUADRO 12

Brasil-África do Sul: Tráfego Internacional de Passageiros – 2004-2007

Ano	Vôos Internacionais com Origem no Brasil			Vôos Internacionais com Destino ao Brasil			Vôos Internacionais com Origem ou Destino Brasil		
	Para África do Sul	Total Brasil	África do Sul (%)	Da África do Sul	Total Brasil	África do Sul (%)	África do Sul	Brasil	África do Sul (%)
2004	58.717	4.428.270	1,33	62.321	4.457.264	1,40	121.038	8.885.534	1,36
2005	73.739	4.946.689	1,49	77.016	4.921.826	1,56	150.755	9.868.515	1,53
2006	74.623	5.148.678	1,45	77.092	5.090.662	1,51	151.715	10.239.340	1,48
2007	85.093	5.744.320	1,48	91.960	5.667.288	1,62	117.053	11.411.608	1,55

Fonte: Elaborado a partir de ANAC, Anuário de Transporte Aéreo, vários anos. Disponível em www.anac.gov.br

¹² O MOU foi assinado pelas respectivas autoridades aéreas em julho de 2006. Todavia, somente em março de 2008 foram concluídos os trâmites diplomáticos necessários para que ele pudesse ser colocado em prática.

No que respeita à distribuição dos passageiros conforme o sentido dos vôos, constata-se que existe um razoável equilíbrio entre os fluxos de ida e os de volta (Quadro 13). Ao longo do quadriênio 2004-2007, 51,0% dos passageiros voaram da África do Sul para o Brasil e 49,0% empreenderam a viagem no sentido inverso. Em termos de ocupação, as aeronaves que operam nessa rota trabalharam com uma taxa média de 74,7% ao longo do mesmo período, tendo sido registrado um pico de 81,5% em 2006.

QUADRO 13
Brasil-África do Sul: Tráfego Internacional de Passageiros – 2004-2007

Ano	Oferta de Assentos	Do Brasil p/a Áfr. do Sul		Da Áfr. do Sul p/ o Brasil		Ambas as Direções		(A/C)%	(B/C)%
		Passageiros (A)	Ocupação (%)	Passageiros (B)	Ocupação (%)	Passageiros (C)	Ocupação (%)		
2004	85.256	58.717	68,9	62.321	73,1	121.038	71,0	48,5	51,5
2005	109.247	73.739	67,5	77.016	70,5	150.755	69,0	48,9	51,1
2006	93.033	74.523	80,1	77.092	82,9	151.615	81,5	49,2	50,8
2007	114.226	85.093	74,5	91.952	80,5	177.045	77,5	48,1	51,9
Média	101.140	74.131	73,3	77.054	76,2	151.185	74,7	49,0	51,0

Fonte: Elaborado a partir de ANAC, Anuário de Transporte Aéreo, vários anos. Disponível em www.anac.gov.br

Com relação ao movimento de cargas aéreas, observa-se que nos últimos anos também houve um incremento significativo no fluxo de transporte bilateral, embora de maneira geral ele ainda se mantenha em um patamar muito reduzido (Quadro 14). De 4.153 toneladas em 2004, o volume trafegado entre o Brasil e a África do Sul aumentou para 5.899 toneladas em 2007, o que corresponde a uma variação de 42,0%. No mesmo período, o tráfego internacional de cargas aéreas de/ou para o Brasil aumentou apenas 4,2%. Como resultado, a participação dessa rota em

QUADRO 14
Brasil-África do Sul: Tráfego Internacional de Cargas (exceto Correio) – 2004-2007
(em toneladas)

Ano	Vôos Internacionais com Origem no Brasil			Vôos Internacionais com Destino ao Brasil			Vôos Internacionais com Origem ou Destino Brasil		
	Para África do Sul	Total Brasil	África do Sul (%)	Da África do Sul	Total Brasil	África do Sul (%)	África do Sul	Brasil	África do Sul (%)
2004	2.719,0	298.420,3	0,91	1.434,00	271.482,2	0,53	4.153,0	569.902,5	0,73
2005	2.998,2	294.871,1	1,02	1.009,6	280.829,3	0,36	4.007,8	575.700,4	0,70
2006	3.421,9	282.091,7	1,21	1.176,8	295.350,9	0,40	4.598,7	577.442,6	0,80
2007	4.252,2	280.492,4	1,52	1.646,4	313.570,6	0,53	5898,6	594.063,0	0,99

Fonte: Elaborado a partir de ANAC, Anuário de Transporte Aéreo, vários anos. Disponível em www.anac.gov.br

relação ao total das cargas aéreas com origem ou destino no Brasil se elevou, no mesmo período, de 0,73% para 0,99%.

Quando se considera a direção da carga movimentada, diferentemente do verificado para o transporte de passageiros, observa-se que existe um grande desequilíbrio no serviço aéreo entre o Brasil e a África do Sul (Quadro 15). Com efeito, os vôos com origem no primeiro país e destino no segundo são responsáveis por cerca de três quartos do volume de carga aérea movimentado bilateralmente.

QUADRO 15
 Brasil-África do Sul: Distribuição do Tráfego Internacional de Cargas (exceto Correio)
 por Sentido – 2004-2007 (em percentual)

Direção	2004	2005	2006	2007	Média
Brasil-África do Sul	65,5	74,8	74,4	72,1	73,3
África do Sul-Brasil	34,5	25,2	25,6	27,9	26,8

Fonte: Elaborado a partir de ANAC, Anuário de Transporte Aéreo, vários anos.
 Disponível em www.anac.gov.br.

No tocante às empresas que atuam nesse segmento, vale comentar que até 2004 a Varig partilhava a rota Brasil-África do Sul com a SAA. Nesse ano, a companhia brasileira foi responsável pelo transporte de 19% dos passageiros e por 35% da carga movimentada entre os dois países, ficando o restante sob a responsabilidade da SAA. A partir de 2005, a Varig deixou de voar nessa rota. Com isso, a SAA assumiu a exclusividade nos serviços de transporte aéreo tanto de cargas como de passageiros.

Em 2006, uma empresa de movimentação de cargas denominada MK Airlines, cuja base está localizada na Inglaterra, começou a operar entre o Brasil (Campinas) e a África do Sul (Joanesburgo). No seu primeiro ano de operação, a participação no transporte aéreo de cargas alcançou apenas 0,6% do total movimentado bilateralmente, correspondente a 21,0 toneladas. Em 2007, todavia, o volume transportado pela MK saltou para 823,5 toneladas, equivalentes a 14,0% da carga aérea movimentada em ambos os sentidos entre os dois países.

No que respeita à ligação África do Sul-Índia, o fluxo de passageiros registrado em 2006 corresponde a apenas 0,39% do total de passageiros transportados em rotas internacionais que têm origem ou destino na Índia (Quadro 16).

Apesar desse baixo volume, vale ao menos destacar que se trata de um fluxo de passageiros bem distribuído em ambas as direções; 51,4% dos passageiros voaram da Índia para a África do Sul e 48,6% voaram no sentido inverso. Ademais, considerando-se a oferta total de lugares em cada trecho, equivalente a 49.088 assentos, constata-se que o índice de ocupação foi elevado em ambas as direções; alcançando 94,3% no sentido Índia-África do Sul e 89,3% no sentido inverso.

QUADRO 16
Fluxo Aéreo de Passageiros e de Cargas entre a Índia e a África do Sul – 2006

Indicador	Destino: Índia		Origem: Índia		Total	
	Passageiros (No.)	Carga (ton)	Passageiros (No.)	Carga (ton)	Passageiros (No.)	Carga (ton)
África do Sul (A)	43.828	295	46.314	2.566	90.142	2.861
Total Índia Rotas Internacionais (B)	11.283.968	397.328	12.087.716	529.715	23.371.684	927.043
(B/A)%	0,39	0,07	0,38	0,48	0,39	0,31

Fonte: Elaborado a partir de Ministry of Civil Aviation, Directorate General of Civil Aviation, Índia. Disponível em www.dg.ca.gov/bilareal
Obs. Como não há vôos diretos para o Brasil, não há movimento de passageiros ou carga registrado com a Índia.

Quando se considera o transporte aéreo de carga entre esses mesmos países, o que se verifica é que a situação é ainda mais crítica. Em 2006 foi movimentado entre a África do Sul e a Índia um total de 2.861 toneladas, correspondentes a apenas 0,31% do movimento de carga aérea registrado nas rotas internacionais com origem ou destino na Índia. Porém, à semelhança do verificado para o caso de Brasil e África do Sul, existe um grande desequilíbrio na movimentação de carga entre os dois países. Os vôos com origem na Índia e destino na África do Sul concentraram 89,7% do fluxo bilateral de carga aérea, equivalente a 2.566 toneladas, enquanto no sentido inverso foram movimentadas apenas 295 toneladas (10,3%).

A Concorrência de Empresas Extra-Bloco. O terceiro aspecto que precisa ser analisado no que concerne aos fluxos aéreos intra-IBAS está relacionado com a concorrência potencial exercida por companhias de fora do bloco, em termos de preço e de duração da jornada, vis-à-vis o serviço oferecido pela SAA. Para tanto, foi considerado especialmente o trecho Brasil-Índia, uma vez que até o momento inexistia uma ligação aérea direta entre os dois países. Como balizadores de desempenho foram escolhidas duas companhias aéreas que possuem fortes conexões aéreas com ambos os países. São elas a inglesa British Airways e a alemã Lufthansa.

No caso do transporte de passageiros, por exemplo, a Inglaterra e a Alemanha, que compreendem os dois principais pontos de origem/destino no continente europeu para a Índia, registraram volumes de passageiros em 2006 muito superiores ao verificado em relação à África do Sul. O fluxo entre a Inglaterra e a Índia foi 23,4 vezes maior do que o verificado entre a Índia e a África do Sul¹³. No caso da Alemanha, essa mesma relação resulta em um fluxo 13,5 vezes maior (Quadro 17).

¹³ O considerável aumento no fluxo de passageiros entre a Inglaterra e a Índia a partir de 2005 resulta de uma revisão do acordo bilateral de serviços aéreos, concluída em abril. Com isso, o número de frequências foi ampliado em um terço e um novo acréscimo de 33% foi acordado para 2006.

QUADRO 17

Evolução do Tráfego de Passageiros em Linhas Internacionais com Origem e Destino entre a Índia e Países Seleccionados

País e Participação	2004	2005	2006	Var. (05/04)%	Var. (06/05)%
Alemanha (A)	1.019.784	1.084.276	1.213.187	6,3	11,9
Reino Unido (B)	883.141	1.471.666	2.108.466	66,6	43,3
África do Sul (C)	76.622	96.461	90.142	25,9	-6,6
Total Índia (D)	17.266.915	20.165.244	23.371.684	16,8	15,9
(A/D)%	5,9	5,4	5,2		
(B/D)%	5,1	7,3	9,0		
(C/D)%	0,4	0,5	0,4		

Fonte: Elaborado a partir de Ministry of Civil Aviation, Directorate General of Civil Aviation, Índia. Disponível em www.dgca.gov.in/bilateral

Esse maior fluxo de passageiros entre os países europeus e a Índia é viabilizado pela oferta ampliada de frequências, comparativamente aos demais países que integram o bloco IBAS, conforme demonstrado no Quadro 18, a seguir.

QUADRO 18

Acordos de Serviços Aéreos Bilaterais da Índia com Países Seleccionados

País	Origem Índia			Destino Índia			Companhias Aéreas em Operação
	Frequências	Tipo de Aeronave	Assentos Equivalentes	Frequências	Tipo de Aeronave	Assentos Equivalentes	
Brasil	14	Qualquer	5.600	14	Qualquer	5.600	0
África do Sul	14	Qualquer	5.600	14	Qualquer	5.600	1 (SAA opera em code share com a Air India)
Alemanha	50	B747	20.000	50	B747	20.000	2 (Lufthansa e Air India)
Reino Unido	56	Qualquer	24.400	56	Qualquer	22.400	3 (British Airways, Virgin Atlantic, Air India)

Fonte: Elaborado a partir de Ministry of Civil Aviation, Directorate General of Civil Aviation, Índia. Disponível em www.dgca.gov.in/bilateral

Apesar de tanto a British Airways como a Lufthansa movimentarem um fluxo de passageiros muitas vezes superior ao da SAA, é interessante notar que as tarifas praticadas pelas três companhias não diferem de forma significativa. Considerando-se uma passagem de ida e volta entre São Paulo (BR) e Mumbai (IN), de classe econômica, para um mesmo período e comprada com a mesma antecedência e condições, observa-se que o valor total do bilhete cobrado pela SAA, incluindo as taxas e impostos, resulta em uma diferença a maior entre 7,6% e 11,1% em relação às concorrentes européias.

O que talvez favoreça mais as companhias europeias vis-à-vis a SAA é o fato de que ambas contam com vôos diários diretos de Londres, no caso da British, e de Frankfurt, no caso da Lufthansa, para as seis principais cidades indianas – Bangalore, Mumbai, Calcutá, Delhi, Hyderabad e Chennai.

O tempo de viagem entre o Brasil e a Índia é, por sua vez, mais favorável para a SAA, especialmente quando se considera a ligação Mumbai-São Paulo (Quadro 19). A diferença no tempo de deslocamento, especialmente entre a SAA e a British nesse trecho, tende a anular em parte a vantagem de preço obtida por essa última em comparação com a companhia sul africana, na medida em que a duração da jornada é o segundo fator, após o custo, que mais pesa na decisão de compra dos passageiros.

A Falta de Demanda como Obstáculo à Melhoria da Conectividade Aérea. À luz do acima exposto, é razoável afirmar que o maior problema para o aumento na quantidade de vôos comerciais intra-IBAS está relacionado fundamentalmente com a falta de demanda. Essa visão é corroborada por autoridades aéreas brasileiras, na medida em que todas as consultas feitas à TAM até o momento, acerca do seu interesse em operar na rota Brasil-África, tiveram uma resposta negativa ¹⁴.

QUADRO 19
Comparativo de Tempo de Viagem no Trecho São Paulo-Mumbai-São Paulo
para Companhias Aéreas Selecionados

Companhia Aérea	São Paulo-Mumbai	Mumbai-São Paulo	Conexão
SAA	22h00min	20h30min	1 (Joanesburgo)
Lufthansa	22h10min	29h30min	1 (Frankfurt)
British Airways	23h35min	34h35min	1 (Londres)

Fonte: Site das Empresas.

¹⁴ Autoridades da ANAC estimam também que, dado o tamanho atual da frota da SAA, ela não teria disponibilidade para aumentar a sua frequência de vôos para o Brasil, mesmo que houvesse uma pressão de demanda nesse sentido.

3.2.1 O Arcabouço Legal e o Status do Grupo de Trabalho em Matéria de Transporte Aéreo

Todos os países que integram o bloco IBAS possuem acordos bilaterais. Esses acordos definem, essencialmente, a quantidade de vôos entre os dois países, os tipos de aeronaves que poderão operar nas rotas acordadas, o número de empresas aéreas que poderão prestar serviços, os direitos de tráfego, a forma de definição das tarifas e o regime de código compartilhado. Eles são aplicados ao transporte internacional aéreo de passageiros e de cargas entre os aeroportos de dois países do bloco. Adicionalmente, desde julho de 2005, foi assinado um Memorando de Entendimentos Trilateral, que é o instrumento que regulamenta os serviços aéreos que interligam os aeroportos dos três países¹⁵.

No que respeita ao andamento dos trabalhos relativos ao Grupo de Transporte, em agosto de 2008, foi realizado em Pretória, na África do Sul, o Primeiro Workshop de Aviação Civil do Fórum IBAS. Na ocasião foi delineado um Plano de Ação, conforme solicitação dos chefes de Estado, para o período 2008-2013. Nele estão relacionadas as ações que as autoridades do setor de Aviação Civil dos três países consideram prioritárias para promover uma maior conectividade aérea intrabloco, tanto no que se refere ao transporte de passageiros como ao de carga (Quadro 20). Ele também será submetido à aprovação dos chefes de Estado na próxima Cúpula Trilateral, marcada para outubro de 2008.

QUADRO 20

IBAS: Grupo de Trabalho de Transporte – Aviação Civil Síntese do Plano de Ação Proposto Relativo aos Serviços Aéreos 2008-2013

Projeto	Objetivo	Envolvidos
Cooperação entre as companhias aéreas dos três países em arranjos de código compartilhado	<ul style="list-style-type: none"> • Formular um arcabouço adequado para as operações de code share entre as companhias aéreas de cada uma das Partes. • Estimular e aumentar a promoção do turismo por meio de vôos charter. • Incentivar e encorajar as companhias aéreas designadas a assinar acordos de code share, de forma a estimular as viagens aéreas intra-IBAS. 	Governo e Companhias Aéreas
Cooperação em sistemas de investigação de acidentes e incidentes aéreos	<ul style="list-style-type: none"> • Partilhar recursos em termos tanto do suporte técnico como de equipes aptas a investigar acidentes e incidentes aéreos. • Partilhar informações e conhecimentos em matéria da eliminação de acidentes aéreos ocorridos em áreas fora do alcance de radares ou sobre os oceanos. 	Autoridades de Segurança Aérea

CONTINUA

¹⁵ Ver o Anexo 2 para um resumo dos acordos de serviços aéreos no âmbito do IBAS.

QUADRO 20

IBAS: Grupo de Trabalho de Transporte – Aviação Civil

Síntese do Plano de Ação Proposto Relativo aos Serviços Aéreos 2008-2013 (continuação)

Projeto	Objetivo	Envolvidos
Cooperação nos Processos de Auditoria de Segurança Aérea	<ul style="list-style-type: none"> Partilhar melhores práticas em termos do planeamento, da realização e do acompanhamento posterior dos trabalhos de auditorias de segurança. 	Governo e Autoridades de Segurança Aérea.
Certificação de Produtos da Aviação Civil	<ul style="list-style-type: none"> Estabelecer uma certificação comum para produtos da Aviação Civil. Encorajar órgãos especializadas a celebrar acordos técnicos de apoio mútuo em questões de Aviação Civil. 	Companhias Aéreas e Autoridades Competentes dos Três Países em Matéria de Aviação Civil
Troca de intercâmbio tecnológico e conhecimentos em sistemas de navegação e tráfego aéreo	<ul style="list-style-type: none"> Assegurar o acesso a uma tecnologia adequada em termos de infra-estrutura e operações aéreas. Favorecer o acesso a tecnologias de ponta sendo desenvolvidas em determinadas áreas de interesse. Acelerar o processo de difusão da tecnologia. Promover a transferência de tecnologia em áreas carentes. 	Governo e Órgãos de Controle da Navegação Aérea
Treinamento em áreas com deficiências em matéria de recursos humanos	<ul style="list-style-type: none"> Identificar áreas que necessitam de treinamento e recursos aptos a ministrá-los no âmbito de cada País. Desenvolver uma estratégia de desenvolvimento de competências e de capacidade. Desenvolver programas de treinamento usando instituições e pessoal de todos os Países Treinar recursos considerados críticos na Aviação Civil. 	Governo, Autoridades Aeroportuárias e de Segurança Aérea e Órgãos de Controle da Navegação Aérea
Cooperação no Desenvolvimento de Aeroportos	<ul style="list-style-type: none"> Trocar conhecimentos nas áreas de planeamento e de gestão das operações de aeroportos. Disseminar melhores práticas de gestão financeira de aeroportos. Trocar conhecimentos sobre medidas de facilitação do tráfego internacional de passageiros. 	Governo, Autoridades Aeroportuárias, Agências Reguladoras de Transporte Aéreo e Terrestre
Cooperação no Desenvolvimento de Capacidade para o Transporte de Carga Aérea	<ul style="list-style-type: none"> Incentivar o transporte aéreo como opção para a movimentação de determinadas cargas. Viabilizar espaço para o transporte de determinados volumes de carga em consonância com as necessidades da indústria. 	Governo, Companhias Aéreas e Empresas (com potencial para carga aérea)

Fonte: ANAC, "Agreed Record of Discussion at the Índia-Brazil-South África (IBSA) Civil Aviation Working Group Meeting: 6-7 August 2008 at Pretoria, South Africa".

4 Conclusões e Recomendações

A questão do transporte reveste grande importância quando se considera o comércio intra-IBAS, uma vez que não apenas as grandes distâncias envolvidas como os desequilíbrios observados nos fluxos bilaterais tendem a pressionar os custos dos serviços ofertados, em particular no que respeita ao transporte marítimo. Por outro lado, a atual tendência de crescimento do comércio trilateral, se mantida, deverá favorecer o surgimento de economias de escala nos serviços de transporte, pois possibilita, entre outros arranjos, a celebração de acordos de longo prazo entre as empresas que operam no comércio exterior e as companhias marítimas. Esse fator, isoladamente, é o que exerce maior influência nos preços do frete.

Por conseguinte, para assegurar a melhoria da conectividade intra-IBAS, é fundamental a manutenção da atual tendência de crescimento do comércio trilateral. É preciso haver uma demanda contínua e crescente de movimentação de cargas para atrair maior e melhor oferta dos serviços de transporte. Nesse contexto, os governos devem concentrar esforços no avanço da integração comercial por intermédio do aprofundamento de preferências tarifárias e da eliminação de barreiras e obstáculos relacionados ao comércio.

É fundamental, por exemplo, envidar esforços para simplificar e compatibilizar normas e procedimentos relativos à facilitação do transporte intra-IBAS, no que concerne a aspectos aduaneiros e de vigilância sanitária e fitossanitária. Adicionalmente, os governos em parceria com outros agentes públicos e privados devem buscar reduzir as assimetrias estruturais nos setores marítimo e aéreo.

Agenda para transporte marítimo

Especificamente em relação ao transporte marítimo, são feitas as seguintes sugestões adicionais:

- A) Promover uma maior eficiência dos terminais portuários dos três países, com o objetivo de reduzir o tempo de carga e descarga dos navios e, por conseguinte, o tempo total das jornadas.
- B) Criar pelo menos um porto para servir como plataforma de conexão (hub) em cada um dos países do IBAS, que seriam alimentados por empresas de cabotagem ou empresas operando em rotas menores (feeders), interligando a Argentina e o Uruguai, por exemplo, como forma de viabilizar uma ocupação média que assegure tanto o aumento como a rentabilidade das frequências internacionais.
- C) Melhorar a coordenação entre as companhias marítimas internacionais e as empresas de cabotagem ou as que operam em rotas mais curtas (feeders).

D) Concentrar em um porto sul-africano, as principais operações de transbordo de carga intra-IBAS. Para tanto, recomenda-se a criação de uma estrutura de armazenamento de carga junto ao porto concentrador de carga escolhido, para ser utilizada por empresas brasileiras e indianas. A sugestão é que o porto escolhido seja Durban, uma vez que ele já é o responsável por 60% da movimentação de carga containerizada da África do Sul.

Agenda para transporte aéreo

No que respeita especificamente ao transporte aéreo, as seguintes medidas adicionais são recomendadas:

A) Procurar estabelecer efetivamente um “Acordo de Céus Abertos” no âmbito do Fórum IBAS, para vôos entre as nações do bloco, nos moldes do que foi recentemente negociado entre os Estados Unidos e a União Européia e entrou em vigor em março de 2008. O objetivo a ser perseguido consistiria em conferir às companhias aéreas nacionais os seguintes direitos:

- Efetuar vôos para terceiros países da região, com partida de qualquer aeroporto da região, independentemente de sua nacionalidade;
- Operar sem restrições no que respeita ao número de vôos, aeronaves e rotas;
- Fixar os preços de acordo com o mercado.

Apenas o transporte doméstico de passageiros e de cargas (cabotagem) permaneceria restrito às respectivas companhias nacionais.

Um ponto adicional, não contemplado no arcabouço de um acordo dessa natureza e que precisaria ser considerado com o apoio das respectivas autoridades nacionais da Aviação Civil, consistiria em assegurar a disponibilidade de direitos de vôos em aeroportos tido como prioritários no âmbito dos três países.

Pelo lado brasileiro, uma iniciativa nesse sentido tende a frutificar, na medida em que a o Governo já anunciou que almeja negociar tratados de “céus abertos” com os países vizinhos da América do Sul. Adicionalmente, a conclusão recente dos trâmites diplomáticos necessários à entrada em operação do MOU Trilateral de Serviços Aéreos também tende a constituir um passo importante nesse sentido.

B) As autoridades aeronáuticas dos três países também devem renovar os seus esforços no sentido de incentivar as respectivas companhias aéreas a estabelecer ou aprofundar os arranjos comerciais entre elas, a exemplo do “code sharing”, para favorecer o oferecimento de um maior número de frequências. Esse ponto, inclusive, está previsto no Plano de Ação do Grupo de Trabalho de Transporte Aéreo.

A realização dos dois mais importantes torneios de futebol do mundo na África do Sul -- a Copa das Confederações em 2009 e, principalmente, a Copa do Mundo em 2010 --, pode funcionar como um poderoso indutor para que uma empresa aérea brasileira se interesse em passar a voar no trecho Brasil-África do Sul.

C) Avançar na definição de um marco regulatório comum para o IBAS no segmento da Aviação Civil, uma vez que a atual normativa está baseada no poder discricionário das autoridades aeronáuticas dos três Estados.

A criação de um mercado único, do ponto de vista do transporte aéreo, dotado de uma normativa da Aviação Civil uniformizada, que facilite os procedimentos aduaneiros e possibilite o compartilhamento da infra-estrutura aeroportuária e de navegação aérea, tenderá a favorecer um maior número de conexões e, por conseguinte, os usuários. Vale destacar também que existe uma forte correlação entre o grau de desenvolvimento do serviço de transporte aéreo e o turismo. Essa relação de causalidade é explicada sobretudo pelo fato de os turistas, em geral, preferirem o meio mais rápido, seguro e confortável. Nos países do Fórum IBAS, essa relação costuma ser mais forte, devido às grandes distâncias existentes, notadamente entre o Brasil e a Índia, e à pouca oferta de rotas diretas. Nesse sentido, o desenvolvimento de novos *links* aéreos entre os países poderá gerar o benefício adicional de alavancar o potencial turístico intra-regional.

D) Criar pelo menos um aeroporto para servir como plataforma de conexão (hub) em cada um dos países do IBAS, que seriam alimentados por empresas menores (feeders) operando em rotas mais curtas, como forma de viabilizar uma ocupação média que assegure tanto o aumento como a rentabilidade das frequências internacionais. Pelo lado brasileiro, a escolha lógica é São Paulo, que já concentra o maior volume de tráfego aéreo e de vôos do País, mas que poderia também concentrar passageiros e cargas não apenas do Brasil, mas também de outros países do Cone Sul, visto que a Argentina e o Chile, por exemplo, tampouco contam com vôos diretos seja para a África do Sul, seja para a Índia. No caso sul-africano, Joanesburgo pode funcionar como hub para outros países centro-africanos. Na Índia, Mumbai, por ser o centro financeiro do país e pela sua localização na costa Ocidental se afigura como a melhor opção.

Para tanto, é preciso ampliar as liberdades constantes dos atuais acordos de serviços aéreos bilaterais, de forma a incorporar direitos de 6ª liberdade. Esse direito é o que permite a uma empresa aérea captar passageiros antes do seu país de origem e transportá-los para o país de terceiros, utilizando um único bilhete aéreo.

5 Bibliografia

ÁFRICA do Sul-Brasil-Índia: fluxos comerciais e agenda para o serviço de transporte. 43 estudos, ano 1, n. 1, ou t. 2008.

ANAC. Anuário do transporte aéreo: dados estatísticos. Rio de Janeiro, v. 1.

Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>>

ANTAQ. Anuário estatístico portuário 2007. Rio de Janeiro, 2008.

Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2007/Index.htm>>

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Estatísticas de comércio exterior: balança comercial por países e blocos econômicos. Brasília, 2008.

Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1190&refr=576>>

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Divisão do Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul. India-Brazil-South Africa (IBSA): dialogue forum. New Delhi: Ministerial Communiqué, 2007.

Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dibas/Comunicados%20de%20Chefes%20de%20Estado-Governo%20e%20Ministeriais/2007.07.17.%20NEW_DELHI_MINISTERIAL.pdf>.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Divisão do Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul. Somerset West Ministerial Communiqué: IBSA dialogue forum. New Delhi: Ministerial Communiqué, 2008.

Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dibas/Comunicados%20de%20Chefes%20de%20Estado-Governo%20e%20Ministeriais/2008_05_17_Somerset_West_Minist.pdf>.

CARVALHO, J. A. Serviços de transporte marítimo: uma atividade complexa. In: CONFERÊNCIA SOBRE O SETOR DE TRANSPORTE: FERROVIÁRIO, MARÍTIMO E RODOVIÁRIO. Lisboa, 2004. Portugal, 2004.

Disponível em: <www.ordemeconomistas.pt/files/Debates/TransporteMaritimoProblemas eTendencias.doc>.

CEPAL. The Cost of international transport and integration and competitiveness in Latin America and the Caribbean. Bulletin FAL, Santiago, Chile, n. 119, 2002.

Disponível em: <<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/2/11072/FAL191e.htm>>.

DEPARTAMENTO DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DA ÁFRICA DO SUL. Estatísticas de comércio da África do Sul. Pretória, África do Sul.

Disponível em: <<http://www.thedti.gov.za/econdb/raportt/defaulttrap.asp>>

FONSECA, R.; AZEVEDO, M.; VELLOSO, E. O potencial de comércio entre Brasil e Índia: um exame com base nas estruturas de vantagem comparativa. Estudos CNI, Brasília, n. 3, 2005.

Disponível em: <<http://www.cni.org.br/portal/data/pages/8A9015D218CCF2730118CD188C530331.htm>>.

HOFFMAN, J.; ISA, P.; PEREZ, G. Trade and maritime transport between Africa and South America. Santiago, Chile: CEPAL, 2001. (Série Recursos Naturais e Infra-Estrutura, n. 19).

Disponível em: <<http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/6394/Lcl1515-P-I.pdf>>.

ÍNDIA. Ministério do Comércio e Indústria. Departamento de Comércio. Total Trade: country wise. New Delhi, 2008.

Disponível em: <<http://commerce.nic.in/eidb/default.asp>>.

INDIAN, Brazil, South Africa (IBSA) economic cooperation: towards a comprehensive economic partnership. RIS Policy Briefs, Nova Deli, Índia, n. 26, 2006.

Disponível em: <<http://www.ris.org.in/pb26.pdf>>.

INDIAN PORTS ASSOCIATION. Detalhes operacionais dos portos.

Disponível em: <<http://www.ipa.nic.in>>.

NATIONAL PORT AUTHORITY OF SOUTH AFRICA. Anuário estatístico de portos. Joanesburgo, África do Sul, 2008.

Disponível em: <http://www.transnetnationalportsauthority.net/NPA_Port_statistics.html>.

PURI, L. IBSA: an emerging trinity in the new geography of international trade: policy issues in international trade and commodities. Study Series, Genebra, Suíça, n. 35, 2007.

Disponível em: <http://www.unctad.org/en/docs/itcdtab35_en.pdf>.

SANDREY, R.; JENSEN, H. G. Examining the India, Brazil and South African (IBSA) triangular trading relationship. Tralac Working Paper, n. 1, 2007.

Disponível em: <http://www.givengain.com/unique/tralac/pdf/20070403_Sandrey_IBSA_triangular.pdf>.

Anexos

Anexo A

Síntese dos Acordos Bilaterais e Trilaterais de Serviços Aéreos Intra-IBAS

Todos os países que integram o bloco IBAS possuem acordos bilaterais. Esses acordos definem, essencialmente, a quantidade de vôos entre os dois países, os tipos de aeronaves que poderão operar nas rotas acordadas, o número de empresas aéreas que poderão prestar serviços, os direitos de tráfego, a forma de definição das tarifas e o regime de código compartilhado. Eles são aplicados ao transporte internacional aéreo de passageiros e de cargas entre os aeroportos de dois países do bloco. Adicionalmente, desde julho de 2005, foi assinado um Memorando de Entendimentos Trilateral, que é o instrumento que regulamenta os serviços aéreos que interligam os aeroportos dos três países.

Acordo de Serviços Aéreos Brasil-África do Sul (26/11/1996)

- Rotas

Origem	Via	Para	Além
Brasil	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto
África do Sul	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto

- Frequência e Equipamento:

- ✓ A partir de agosto de 2008 – 14 frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave, para cada País;
- ✓ Verão IATA 2009 – sete frequências semanais adicionais, totalizando 21, com qualquer tipo de aeronave; e
- ✓ Verão IATA 2010 – sete frequências semanais adicionais, totalizando 28, com qualquer tipo de aeronave.

- Serviços exclusivamente de carga: sete frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave.

- Direitos de Tráfego:

- ✓ Para serviços mistos – as empresas aéreas designadas dos dois países podem operar os seguintes direitos de tráfego de 5ª liberdade: a) pelo Brasil, até quatro pontos além, exceto no continente africano; b) pela África do Sul, até quatro pontos além, exceto na América do Sul.
- ✓ Quaisquer pontos além nos continentes africano (rotas brasileiras) e sul-americano (rotas sul-africanas) poderão ser servidos sem direitos de 5ª liberdade

através de acordos de “code share” com empresas africanas e sul-americanas, respectivamente.

- ✓ As empresas aéreas escolhidas para operar os serviços acordados gozarão de direitos de tráfego de 6ª liberdade em pontos constantes nas rotas acordadas.
- ✓ Para serviços cargueiros – as empresas aéreas escolhidas para operar os serviços acordados dos dois países poderão operar direitos de tráfego de até 6ª liberdade em pontos constantes nas rotas escolhidas.
- Stop Over: Para as empresas brasileiras nas escalas de Joanesburgo ou Cape Town e para as empresas sul-africanas nas escalas do Rio de Janeiro ou São Paulo.
- Tarifas: País de origem.
- Cláusula de Designação: Múltipla
- Código Compartilhado: Permitido com empresa de qualquer das Partes, inclusive para terceiros países. “Code share” com empresas de terceiros países serão permitidos com empresas aéreas dos países nomeados ou a serem nomeados no Quadro de Rotas.

Acordo de Serviços Aéreos Brasil-Índia (5/5/2004)

- Rotas

Origem	Via	Para	Além
Brasil	Pontos Intermediários na África; e um outro ponto a ser mutuamente acordado	Dois pontos na Índia	A ser mutuamente acordado
Índia	Pontos Intermediários na África; e um outro ponto a ser mutuamente acordado	Dois pontos no Brasil	A ser mutuamente acordado

- Frequência e Equipamento: quatro serviços por semana, com qualquer equipamento até B-747/400, equivalente a 1.600 assentos, para cada País.
- Serviços exclusivamente de carga: a delegação indiana declarou que, por manter uma política de “céus abertos”, não haveria limite para as empresas aéreas designadas pelo Brasil operarem serviços de carga para a Índia e nenhuma reciprocidade seria pedida.
- Direitos de Tráfego: Permitido nos pontos constantes das rotas acordadas.
- Tarifas: Sujeitas à dupla aprovação.
- Cláusula de Designação: Múltipla
- Código Compartilhado: As empresas designadas de cada Parte podem firmar acordo de “code share” entre elas via qualquer ponto comum por elas operado, desde que os servi-

ços tenham origem no território de uma das Partes. Neste caso, direitos de 5ª liberdade não serão permitidos e a capacidade oferecida pela empresa participante não será contada dentre o número de frequências autorizadas para cada Parte.

Acordo de Serviços Aéreos África do Sul-Índia

- Rotas

Origem	Via	Para	Além
África do Sul	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto
Índia	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto	Qualquer Ponto

- Frequência e Equipamento: 14 serviços por semana, com qualquer equipamento, equivalente a 5.600 assentos, para cada País.
- Serviços exclusivamente de carga: sem limite.
- Direitos de Tráfego: Permitido nos pontos constantes das rotas acordadas.
- Tarifas: Sujeitas à dupla aprovação.
- Cláusula de Designação: Múltipla
- Código Compartilhado: As empresas designadas de cada Parte podem firmar acordo de “code share” entre elas via qualquer ponto comum por elas operado, desde que os serviços tenham origem no território de uma das Partes. Neste caso, direitos de 5ª liberdade não serão permitidos e a capacidade oferecida pela empresa participante não será contada dentre o número de frequências autorizadas para cada Parte.

Memorando de Entendimento Trilateral de Serviços Aéreos África do Sul-Brasil-Índia (26/7/2005)

- Rotas

Origem	Via	Para	Além
Brasil	Qualquer Ponto	A ser mutuamente acordado	A ser mutuamente acordado
África do Sul	Qualquer Ponto	A ser mutuamente acordado	A ser mutuamente acordado
Índia	Qualquer Ponto	A ser mutuamente acordado	A ser mutuamente acordado

- Frequência e Equipamento: quatorze serviços por semana, com qualquer equipamento, para cada Parte.
- Serviços exclusivamente de carga: sete frequências semanais para cada Parte.
- Direitos de Tráfego: Permitido nos pontos constantes das rotas acordadas.

- Tarifas: País de origem.
- Cláusula de Designação: Múltipla
- Direitos de Tráfego: Até 5ª liberdade em qualquer serviço operado pelas empresas designadas.
- Código Compartilhado: As empresas designadas de cada Parte podem firmar acordo de “code share” entre elas via qualquer ponto comum por elas operado, desde que os serviços tenham origem no território de uma das Partes.

Anexo B ¹⁶

As Liberdades do Ar

As liberdades do ar compreendem um conjunto padronizado de direitos inerentes à aviação comercial, que concedem a uma ou mais empresas aéreas de um Estado a prerrogativa de entrar e/ou de pousar no espaço aéreo de outra nação. Em geral, elas são negociadas no âmbito de acordos bilaterais. No presente, existem nove graus de liberdade, conforme descrito a seguir:

- Primeira Liberdade: O direito de poder sobrevoar o território de um Estado sem pousar.
- Segunda Liberdade: O direito de fazer uma escala técnica, para fins de reabastecimento ou manutenção, no território de outro Estado, sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga.
- Terceira Liberdade: O direito de transportar passageiros, correio e cargas do território do Estado de nacionalidade da aeronave para o território do outro Estado contratante.
- Quarta Liberdade: O direito de transportar passageiros, correio e carga do território de qualquer outro Estado contratante para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.
- Quinta Liberdade: O direito de dar continuidade ao transporte de passageiros, correio e carga, seguindo para um terceiro Estado, no âmbito de um voo remunerado.
- Sexta Liberdade: O direito de transportar passageiros, correio e carga, através do território do Estado de nacionalidade da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território do outro Estado contratante.
- Sétima Liberdade: O direito de transportar passageiros, correio e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de terceiro Estado, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.
- Oitava Liberdade: O direito de transportar passageiros e cargas entre dois pontos no território do outro Estado contratante, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou

¹⁶ As informações constantes desse Anexo foram extraídas da Agência Nacional de Aviação Civil.

proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. É também denominado “cabotagem consecutiva”.

- Nona Liberdade: O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante (“cabotagem autônoma”), sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.

As duas primeiras liberdades, denominadas “liberdades técnicas”, são concedidas a todos os signatários do Acordo de Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais. A terceira e quarta liberdades, chamadas de “liberdades fundamentais”, tratam do tráfego de passageiros e de carga exclusivamente entre duas partes contratantes. A quinta liberdade, por sua vez, denominada de “liberdade acessório”, é outorgada no âmbito de uma operação de tráfego fundamental.

As cinco primeiras liberdades são outorgadas a todos os signatários do Acordo de Transporte Aéreo Internacional. Já a oitava e nona liberdades são muito raramente concedidas.

Os acordos bilaterais aéreos tradicionais, em geral, se limitam às quatro primeiras liberdades. Uma proporção menor deles abrange também os direitos de quinta e sexta liberdades.

Anexo C

Brasil - Exportação para a Índia, Segundo Classes e Principais Produtos

US\$ Milhões F.O.B.

Classe e Produtos (SH, 6 dígitos)	1998	1999	2000
Bens Básicos	27,8	27,7	27,1
Sulfetos de minérios de cobre			
Outras formas de amianto (asbesto)			
Outros minérios de cobre e seus concentrados			
Pedras preciosas/semi,em bruto,serradas ou desbastadas	1,9	2,5	1,7
Demais produtos básicos	25,9	25,2	25,4
Bens Semimanufaturados	36,4	82,4	79,7
Óleo de soja em bruto	26,8	65,1	59,5
Produtos semimanufaturados,de ferro ou aços	0,0		
Ferro-ligas	0,9	2,2	2,5
Couros e peles,depilados,exceto em bruto	3,9	3,6	3,3
Borracha sintética e borracha artificial	0,0	1,6	3,4
Açúcar de cana em bruto	0,1	4,9	
Demais produtos semimanufaturados	4,6	4,9	10,9
Bens Manufaturados	76,1	189,5	84,0
Produtos petroquímicos	2,1	6,0	8,8
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	3,2	0,7	2,8
Laminados de aço	11,6	5,8	6,8
Máquinas e equipamentos	4,3	2,0	1,9
Peças, acessórios para máq., inclusive ferram. industriais	3,8	1,1	0,7
Elem. e compostos químicos não-petroquím. ou carboquím.	0,8	1,3	1,7
Açúcar	16,0	60,9	4,4
Maquinas e aparelhos para terraplanagem e perfuração	0,0	0,9	3,8
Motores, geradores e transform. elétricos e suas partes	0,4	0,0	0,1
Partes e pecas para veículos automóveis e tratores	0,1	0,8	3,2
Produtos metalúrgicos de ferro e aço	0,5	0,4	0,6
Resinas, elastomeros e fibras artificiais e sintéticas	0,6	1,1	0,6
Óleo de soja refinado	14,1	50,0	
Aviões			
Álcool etílico			
Demais produtos manufaturados	18,7	58,5	48,7
Operações Especiais	4,5	14,3	26,6
Reexportação	4,5	14,2	26,0
Demais operações especiais	0,1	0,1	0,0
Total	144,9	313,9	217,5

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

US\$ Milhões F.O.B.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
55,1	363,5	278,1	101,9	133,5	374,1	351,5
			51,8	35,0	146,4	235,7
						32,6
						28,6
2,0	2,5	3,2	4,5	7,1	6,8	7,4
53,0	361,0	274,9	45,6	91,4	220,9	47,2
130,7	187,4	145,7	289,1	475,4	185,3	290,6
117,2	157,3	122,9	131,7	192,6	104,3	181,5
		0,0			12,1	40,1
2,1	3,3	3,1	3,2	2,3	9,7	30,8
3,6	4,7	3,7	5,5	7,9	16,5	14,2
0,8	4,9	5,0	8,6	11,7	19,0	9,3
	11,3	5,3	134,6	240,7	2,8	
7,0	5,8	5,6	20,3	20,9	14,6	
74,5	76,7	96,1	232,0	480,1	322,6	278,4
13,5	14,0	29,8	41,0	56,8	41,1	51,9
1,2	0,8	1,1	5,7	9,9	5,8	32,4
4,7	3,2	5,6	5,3	22,0	61,8	22,3
4,1	3,7	2,4	5,0	8,9	13,3	16,6
0,6	0,6	0,9	1,5	9,4	11,4	14,5
2,5	2,3	2,7	3,1	6,4	12,6	11,8
			2,1	2,8		10,5
3,5	4,1	2,9	4,1	9,7	7,3	10,3
5,9	2,4	0,3	1,8	7,2	16,2	10,3
5,1	7,4	2,4	2,5	1,2	2,2	7,7
1,0	1,1	0,7	1,9	2,8	3,1	7,3
0,8	3,5	3,8	5,7	10,2	5,5	7,2
		0,5	10,1	9,1	2,5	1,5
				156,3	82,9	
	1,3		85,7	110,4	5,0	
31,5	31,7	43,1	56,7	57,1	51,9	74,1
25,1	26,2	33,8	29,6	48,8	56,9	37,4
25,0	26,1	33,7	29,4	48,7	56,8	37,4
0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2
285,4	653,7	553,7	652,6	1137,9	938,9	957,9

Brasil - Exportação para a Índia, segundo Classes e Principais Produtos

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	US\$ Milhões				
	98-99 (A)	00-01 (B)	02-03 (C)	04-05 (D)	06-07 (E)
Bens Básicos	27,7	41,1	320,8	117,7	362,8
Sulfetos de minérios de cobre	0,0	0,0	0,0	43,4	191,1
Outras formas de amianto (asbesto)	0,0	0,0	0,0	0,0	16,3
Outros minérios de cobre e seus concentrados	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3
Pedras preciosas/semi,em bruto,serradas ou desbastadas	2,2	1,9	2,8	5,8	7,1
Demais produtos básicos	25,6	39,2	318,0	68,5	134,0
Bens Semimanufaturados	59,4	105,2	166,5	382,3	237,9
Óleo de soja em bruto	45,9	88,3	140,1	162,2	142,9
Produtos semimanufaturados,de ferro ou aços	0,0	0,0	0,0	0,0	26,1
Ferro-ligas	1,6	2,3	3,2	2,7	20,3
Couros e peles,depilados,exceto em bruto	3,8	3,4	4,2	6,7	15,4
Borracha sintética e borracha artificial	0,8	2,1	5,0	10,1	14,2
Açúcar de cana em bruto	2,5	0,0	8,3	187,6	1,4
Demais produtos semimanufaturados	4,8	8,9	5,7	13,0	17,8
Bens Manufaturados	132,8	79,3	86,4	356,1	300,5
Produtos petroquímicos	4,1	11,2	21,9	48,9	46,5
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	2,0	2,0	1,0	7,8	19,1
Laminados de aço	8,7	5,7	4,4	13,6	42,0
Máquinas e equipamentos	3,2	3,0	3,0	6,9	15,0
Peças, acessórios para máq., inclusive ferram. industriais	2,4	0,6	0,8	5,5	13,0
Elem. e comp. químicos não-petroquím. ou carboquím.	1,1	2,1	2,5	4,8	12,2
Açúcar	38,5	2,2	0,0	2,4	5,3
Maquinas e aparelhos para terraplanagem e perfuração	0,4	3,7	3,5	6,9	8,8
Motores, geradores e transform. elétricos e suas partes	0,2	3,0	1,4	4,5	13,2
Partes e pecas para veículos automóveis e tratores	0,4	4,1	4,9	1,8	5,0
Produtos metalúrgicos de ferro e aço	0,4	0,8	0,9	2,3	5,2
Resinas, elastomeros e fibras artificiais e sintéticas	0,8	0,7	3,6	8,0	6,3
Óleo de soja refinado	32,1	0,0	0,6	9,6	2,0
Aviões	0,0	0,0	0,0	78,1	41,5
Álcool etílico	0,0	0,0	0,7	98,1	2,5
Demais produtos manufaturados	38,6	40,1	37,4	56,9	63,0
Operações Especiais	9,4	25,8	30,0	39,2	47,2
Reexportação	9,3	25,8	29,9	39,0	47,0
Demais operações especiais	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Total	229,4	251,4	603,7	895,2	948,4

Participação %					Variação %			
98-99	00-01	02-03	04-05	06-07	(B/A)	(C/B)	(D/C)	(E/D)
12,1	16,4	53,1	13,1	38,3	48,2	680,5	-63,3	208,2
0,0	0,0	0,0	4,8	20,1				340,2
0,0	0,0	0,0	0,0	1,7				
0,0	0,0	0,0	0,0	1,5				
0,9	0,7	0,5	0,6	0,7	-13,7	52,1	104,5	22,2
11,1	15,6	52,7	7,7	14,1	53,4	710,4	-78,5	95,7
25,9	41,8	27,6	42,7	25,1	77,1	58,3	129,5	-37,8
20,0	35,1	23,2	18,1	15,1	92,3	58,6	15,7	-11,9
0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	-100,0			
0,7	0,9	0,5	0,3	2,1	49,3	37,9	-15,0	640,8
1,6	1,4	0,7	0,7	1,6	-8,4	23,3	57,5	130,1
0,4	0,9	0,8	1,1	1,5	152,4	132,0	103,6	39,8
1,1	0,0	1,4	21,0	0,1	-100,0		2169,9	-99,3
2,1	3,6	0,9	1,4	1,9	87,7	-36,1	126,9	36,9
57,9	31,5	14,3	39,8	31,7	-40,3	9,0	312,1	-15,6
1,8	4,5	3,6	5,5	4,9	174,6	95,5	123,3	-4,9
0,9	0,8	0,2	0,9	2,0	2,4	-52,4	717,3	145,3
3,8	2,3	0,7	1,5	4,4	-33,9	-23,5	211,2	208,1
1,4	1,2	0,5	0,8	1,6	-5,1	0,3	130,9	115,8
1,1	0,2	0,1	0,6	1,4	-74,9	22,0	626,7	137,5
0,5	0,8	0,4	0,5	1,3	98,4	17,7	91,3	157,1
16,8	0,9	0,0	0,3	0,6	-94,3	-100,0		117,0
0,2	1,5	0,6	0,8	0,9	738,6	-4,5	97,3	27,7
0,1	1,2	0,2	0,5	1,4	1458,2	-54,4	225,6	194,8
0,2	1,6	0,8	0,2	0,5	847,3	18,4	-62,8	170,9
0,2	0,3	0,1	0,3	0,5	81,9	10,6	157,3	124,9
0,4	0,3	0,6	0,9	0,7	-19,4	441,2	119,4	-20,8
14,0	0,0	0,1	1,1	0,2	-100,0		1640,9	-79,2
0,0	0,0	0,0	8,7	4,4				-46,9
0,0	0,0	0,1	11,0	0,3				-97,5
16,8	16,0	6,2	6,4	6,6	4,0	-6,8	52,1	10,7
4,1	10,3	5,0	4,4	5,0	174,3	16,0	30,7	20,4
4,1	10,3	5,0	4,4	5,0	175,8	15,9	30,6	20,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-17,3	48,5	74,1	5,5
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	9,6	140,1	48,3	5,9

Brasil - Importação com Origem na Índia, Segundo Classes e Principais Produtos

US\$ Milhões F.O.B.

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	1998	1999	2000
Bens Básicos	20,2	8,9	8,7
Bens Semimanufaturados	9,8	3,6	7,8
Bens Manufaturados	181,7	157,6	254,9
Gasolina e óleos combustíveis			43,8
Elem. e compostos quím. não-petroquím. ou carboquím.	42,8	48,4	81,6
Produtos farmacêuticos	23,9	31,2	33,2
Resinas, elastômeros e fibras artificiais e sintéticas	10,4	7,5	14,8
Tecidos, fios de fibras artificiais e sintéticas	5,1	7,0	3,9
Produtos químicos diversos	9,3	9,7	9,9
Laminados de aço	1,6	1,6	1,8
Produtos petroquímicos	2,7	1,7	2,9
Vestuário	21,1	8,4	7,2
Peças, acessórios para máq., inclusive ferram. industriais	2,4	2,1	2,2
Motores, geradores e transform. elétricos e suas partes	0,2	0,1	4,3
Máquinas e equipamentos	3,2	2,9	3,1
Fibras beneficiadas e fios têxteis naturais	7,7	3,9	4,3
Produtos metalúrgicos de ferro e aço	9,0	4,3	4,1
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	1,3	0,5	0,3
Material elétrico	5,2	2,5	3,3
Computadores suas partes e componentes	0,1	0,6	2,2
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	1,9	1,3	1,5
Chassis c/motor, carroçarias e motores p/veíc., partes e peças	2,3	0,4	0,5
Produtos de minerais não-metálicos	2,0	0,9	1,9
Demais produtos manufaturados	29,6	22,5	28,5
Total	211,7	170,0	271,4

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

US\$ Milhões F.O.B.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
9,0	5,8	5,0	16,1	23,6	12,6	29,9
8,1	4,9	2,5	4,7	4,8	22,1	11,9
525,7	562,4	478,3	535,3	1174,5	1439,2	2123,1
245,1	269,9	212,7	163,1	609,0	726,7	1.084,1
106,7	90,1	80,9	104,5	161,2	172,0	234,0
54,7	72,5	63,4	87,5	104,7	123,8	160,2
12,5	24,3	28,5	49,4	82,4	86,5	139,4
3,2	3,2	2,0	6,8	11,1	28,2	62,3
9,4	15,1	16,9	22,1	26,6	31,9	46,2
5,0	1,8	2,6	3,9	15,8	19,9	31,8
5,0	3,9	3,9	5,3	11,1	17,9	28,3
6,5	4,5	3,3	4,8	13,3	21,6	22,5
3,3	4,4	5,6	9,5	12,7	16,0	25,2
9,1	6,0	1,3	1,9	3,8	6,2	34,3
6,0	9,5	9,2	9,0	16,2	19,6	18,4
1,8	1,1	1,2	1,9	8,5	16,4	19,6
4,3	9,2	5,4	5,5	6,9	10,4	21,7
0,9	1,0	1,0	2,4	4,0	4,5	22,1
5,5	5,2	4,8	3,7	8,4	9,6	12,9
0,7	0,3	0,1	0,9	0,4	0,7	21,4
1,5	1,6	2,1	4,0	5,8	5,7	14,7
1,3	1,5	1,3	3,3	3,7	6,3	12,2
2,5	3,7	3,7	3,9	8,4	6,4	10,6
40,6	33,7	28,3	41,8	60,4	108,8	101,0
542,8	573,2	485,7	556,1	1202,9	1474,0	2164,9

Brasil - Importação com Origem na Índia, Segundo Classes e Principais Produtos

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	US\$ Milhões				
	98-99 (A)	00-01 (B)	02-03 (C)	04-05 (D)	06-07 (E)
Bens Básicos	14,5	8,8	5,4	19,8	21,2
Bens Semimanufaturados	6,7	8,0	3,7	4,7	17,0
Bens Manufaturados	169,6	390,3	520,4	854,9	1.781,2
Gasolina e óleos combustíveis	0,0	144,5	241,3	386,1	905,4
Elem. e compostos quím. não-petroquím. ou carboquím.	45,6	94,1	85,5	132,9	203,0
Produtos farmacêuticos	27,5	43,9	67,9	96,1	142,0
Resinas, elastômeros e fibras artificiais e sintéticas	9,0	13,6	26,4	65,9	113,0
Tecidos, fios de fibras artificiais e sintéticas	6,1	3,5	2,6	9,0	45,3
Produtos químicos diversos	9,5	9,6	16,0	24,3	39,0
Laminados de aço	1,6	3,4	2,2	9,9	25,8
Produtos petroquímicos	2,2	3,9	3,9	8,2	23,1
Vestuário	14,8	6,8	3,9	9,0	22,1
Peças, acessórios para máq., inclusive ferram. industriais	2,2	2,8	5,0	11,1	20,6
Motores, geradores e transform. elétricos e suas partes	0,2	6,7	3,7	2,9	20,3
Máquinas e equipamentos	3,0	4,5	9,3	12,6	19,0
Fibras beneficiadas e fios têxteis naturais	5,8	3,1	1,2	5,2	18,0
Produtos metalúrgicos de ferro e aço	6,6	4,2	7,3	6,2	16,0
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	0,9	0,6	1,0	3,2	13,3
Material elétrico	3,8	4,4	5,0	6,0	11,3
Computadores suas partes e componentes	0,3	1,5	0,2	0,7	11,0
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	1,6	1,5	1,9	4,9	10,2
Chassis c/motor, carroçarias e motores p/veíc., partes e peças	1,4	0,9	1,4	3,5	9,2
Produtos de minerais não-metálicos	1,4	2,2	3,7	6,2	8,5
Demais produtos manufaturados	26,0	34,5	31,0	51,1	104,9
Total	190,9	407,1	529,5	879,5	1.819,4

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

Participação %					Variação %			
98-99	00-01	02-03	04-05	06-07	(B/A)	(C/B)	(D/C)	(E/D)
7,6	2,2	1,0	2,3	1,2	-39,3	-38,9	267,9	7,1
3,5	2,0	0,7	0,5	0,9	19,2	-53,4	27,7	258,8
88,9	95,9	98,3	97,2	97,9	130,1	33,3	64,3	108,3
0,0	35,5	45,6	43,9	49,8		67,0	60,0	134,5
23,9	23,1	16,1	15,1	11,2	106,4	-9,2	55,5	52,8
14,4	10,8	12,8	10,9	7,8	59,5	54,6	41,5	47,8
4,7	3,4	5,0	7,5	6,2	52,1	93,2	150,0	71,5
3,2	0,9	0,5	1,0	2,5	-41,6	-26,3	244,7	404,5
5,0	2,4	3,0	2,8	2,1	1,2	66,1	52,0	60,4
0,8	0,8	0,4	1,1	1,4	108,6	-34,5	345,0	161,9
1,1	1,0	0,7	0,9	1,3	78,8	-0,2	109,5	182,4
7,7	1,7	0,7	1,0	1,2	-53,6	-42,4	129,2	143,9
1,2	0,7	1,0	1,3	1,1	25,4	80,5	120,7	85,2
0,1	1,6	0,7	0,3	1,1	4.254,0	-45,1	-21,2	603,9
1,6	1,1	1,8	1,4	1,0	48,5	106,1	35,3	50,9
3,0	0,8	0,2	0,6	1,0	-47,2	-62,0	350,0	244,5
3,5	1,0	1,4	0,7	0,9	-36,8	74,2	-15,3	159,2
0,5	0,1	0,2	0,4	0,7	-36,3	78,1	221,4	318,5
2,0	1,1	0,9	0,7	0,6	14,7	13,2	20,6	86,7
0,2	0,4	0,0	0,1	0,6	329,5	-87,1	268,4	1.493,5
0,8	0,4	0,4	0,6	0,6	-5,6	25,5	159,5	109,0
0,7	0,2	0,3	0,4	0,5	-35,8	56,9	150,2	166,0
0,8	0,5	0,7	0,7	0,5	53,1	69,9	65,4	37,3
13,6	8,5	5,9	5,8	5,8	32,7	-10,3	65,0	105,3
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	113,3	30,1	66,1	106,9

Brasil - Exportação para a África do Sul, Segundo Classes e Principais Produtos

US\$ Milhões F.O.B.

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	1998	1999	2000
Bens Básicos	20,9	29,0	29,7
Carne de frango	2,1	4,4	2,2
Fumo em folhas e desperdícios	9,4	7,2	6,0
Minérios de ferro e seus concentrados	3,2	10,6	12,8
Demais produtos básicos	6,2	6,8	8,7
Bens Semimanufaturados	21,6	17,7	23,6
Couros e peles,depilados,exceto em bruto	1,3	2,8	9,1
Produtos semimanufaturados,de ferro ou aços	1,7	0,0	0,1
Óleo de soja em bruto	3,0	1,7	2,0
Demais produtos semimanufaturados	15,6	13,3	12,5
Bens Manufaturados	144,3	159,1	195,5
Açúcar		1,5	0,0
Veículos de carga	0,3	0,0	
Chassis c/motor, carroçarias e motores p/veíc., partes e peças	2,8	4,4	14,2
Tratores	13,1	6,5	2,6
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	1,9	2,5	5,9
Óleo de soja refinado			
Motores, geradores e transform. elétricos e suas partes	8,0	5,9	7,8
Automóveis de passageiros	33,6	31,4	25,1
Resinas, elastômeros e fibras artificiais e sintéticas	6,1	3,9	6,7
Demais veículos	2,7	1,9	6,5
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	9,7	9,6	12,1
Produtos de minerais não-metálicos	4,1	4,7	6,1
Máquinas e aparelhos p/uso agrícola (exceto trator)	1,0	1,0	1,1
Máquinas e equipamentos	4,3	3,5	4,0
Máquinas e aparelhos para terraplanagem e perfuração	0,3	1,7	8,4
Elementos e compostos quím. não-petroquím. ou carboquím.	6,7	7,8	6,2
Produtos químicos diversos	6,1	7,5	9,2
Laminados de aço	1,3	4,7	4,4
Demais produtos manufaturados	41,9	60,4	75,3
Operações Especiais	32,9	31,4	53,4
Reexportação	32,8	30,8	52,9
Demais operações especiais	0,2	0,6	0,5
Total	144,9	313,9	217,5

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

US\$ Milhões F.O.B.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
45,2	78,4	114,9	227,8	251,9	219,3	268,2
2,3	16,4	33,8	78,4	99,6	124,4	157,5
12,5	23,6	30,3	67,8	53,9	34,5	34,7
14,2	15,3	25,9	29,0	30,3	30,6	30,3
16,1	23,1	25,0	52,5	68,1	29,8	45,7
22,1	25,5	52,5	48,2	39,9	91,5	83,4
9,5	6,2	13,8	24,0	16,7	27,5	26,4
0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	38,3	9,4
5,1	10,5	13,3	6,5	10,8	11,7	21,8
7,5	8,8	25,3	17,6	12,4	13,9	25,7
316,6	310,9	441,7	591,9	903,6	898,6	1216,9
	3,2	1,2	9,8	52,2	76,7	160,9
0,1	15,0	16,6	33,2	101,5	118,2	152,1
21,3	34,5	73,8	50,6	118,8	105,8	143,1
1,3	13,7	26,7	67,8	64,9	71,6	80,1
8,3	7,8	12,6	17,4	23,7	23,4	65,7
	4,0	31,3	36,4	55,7	9,6	57,1
11,5	8,7	11,0	14,9	22,2	31,4	51,2
40,9	20,5	34,8	51,8	61,7	68,8	33,1
7,5	17,8	20,8	24,4	24,2	34,5	31,4
10,9	17,5	6,5	10,6	10,6	26,2	29,5
14,9	8,4	12,1	16,3	14,6	13,2	25,8
4,7	5,7	20,9	9,9	18,6	15,7	25,1
1,1	1,9	5,2	11,6	11,0	16,9	23,5
6,0	5,0	11,3	15,3	18,9	17,1	23,4
7,6	11,5	7,1	11,7	11,3	14,0	20,2
6,5	9,7	8,4	8,6	13,6	16,7	19,2
9,3	10,7	10,2	9,9	14,8	15,9	18,9
2,6	4,3	9,2	15,2	25,9	16,4	18,1
162,1	111,0	121,7	176,5	239,3	206,7	238,4
40,1	63,3	124,8	169,3	175,8	253,4	189,4
39,4	62,7	124,5	168,8	175,2	252,7	188,9
0,8	0,6	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5
285,4	653,7	553,7	652,6	1137,9	938,9	957,9

Brasil - Exportação para a África do Sul, Segundo Classes e Principais Produtos

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	US\$ Milhões				
	98-99 (A)	00-01 (B)	02-03 (C)	04-05 (D)	06-07 (E)
Bens Básicos	24,9	37,4	96,7	239,8	243,7
Carne de frango	3,2	2,2	25,1	89,0	141,0
Fumo em folhas e desperdícios	8,3	9,3	26,9	60,9	34,6
Minérios de ferro e seus concentrados	6,9	13,5	20,6	29,7	30,5
Demais produtos básicos	6,5	12,4	24,1	60,3	37,7
Bens Semimanufaturados	19,7	22,9	39,0	44,0	87,4
Couros e peles, depilados, exceto em bruto	2,0	9,3	10,0	20,4	27,0
Produtos semimanufaturados, de ferro ou aços	0,9	0,1	0,1	0,1	23,9
Óleo de soja em bruto	2,4	3,5	11,9	8,6	16,8
Demais produtos semimanufaturados	14,4	10,0	17,0	15,0	19,8
Bens Manufaturados	151,7	256,0	376,3	747,8	1.057,7
Açúcar	0,8	0,0	2,2	31,0	118,8
Veículos de carga	0,2	0,1	15,8	67,4	135,1
Chassis c/motor, carroçarias e motores p/veíc., partes e peças	3,6	17,7	54,2	84,7	124,4
Tratores	9,8	1,9	20,2	66,4	75,8
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	2,2	7,1	10,2	20,6	44,5
Óleo de soja refinado	0,0	0,0	17,6	46,0	33,3
Motores, geradores e transform. elétricos e suas partes	7,0	9,6	9,9	18,5	41,3
Automóveis de passageiros	32,5	33,0	27,7	56,7	51,0
Resinas, elastômeros e fibras artificiais e sintéticas	5,0	7,1	19,3	24,3	33,0
Demais veículos	2,3	8,7	12,0	10,6	27,8
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes	9,6	13,5	10,3	15,4	19,5
Produtos de minerais não-metálicos	4,4	5,4	13,3	14,2	20,4
Máquinas e aparelhos p/uso agrícola (exceto trator)	1,0	1,1	3,5	11,3	20,2
Máquinas e equipamentos	3,9	5,0	8,1	17,1	20,3
Máquinas e aparelhos para terraplanagem e perfuração	1,0	8,0	9,3	11,5	17,1
Elementos e compostos quím. não-petroquím. ou carboquím.	7,2	6,3	9,1	11,1	18,0
Produtos químicos diversos	6,8	9,3	10,4	12,3	17,4
Laminados de aço	3,0	3,5	6,8	20,6	17,3
Demais produtos manufaturados	51,2	118,7	116,4	207,9	222,5
Operações Especiais	32,2	46,8	94,1	172,5	221,4
Reexportação	31,8	46,1	93,6	172,0	220,8
Demais operações especiais	0,4	0,7	0,5	0,5	0,6
Total	228,4	363,1	606,1	1.204,2	1.610,3

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

Participação %					Variação %			
98-99	00-01	02-03	04-05	06-07	(B/A)	(C/B)	(D/C)	(E/D)
10,9	10,3	15,9	19,9	15,1	50,1	158,3	148,1	1,6
1,4	0,6	4,1	7,4	8,8	-30,7	1018,9	254,9	58,4
3,6	2,5	4,4	5,1	2,1	11,9	191,1	126,0	-43,2
3,0	3,7	3,4	2,5	1,9	95,3	52,5	44,1	2,6
2,9	3,4	4,0	5,0	2,3	90,6	93,5	150,6	-37,4
8,6	6,3	6,4	3,7	5,4	16,3	70,6	12,8	98,5
0,9	2,6	1,7	1,7	1,7	360,9	7,9	103,2	32,5
0,4	0,0	0,0	0,0	1,5	-94,1	10,4	42,6	
1,0	1,0	2,0	0,7	1,0	50,2	237,2	-27,6	94,1
6,3	2,8	2,8	1,2	1,2	-30,6	70,2	-12,1	32,4
66,4	70,5	62,1	62,1	65,7	68,8	47,0	98,7	41,5
0,3	0,0	0,4	2,6	7,4	-98,9		1300,9	283,3
0,1	0,0	2,6	5,6	8,4	-64,8		326,1	100,6
1,6	4,9	8,9	7,0	7,7	389,7	205,3	56,4	46,9
4,3	0,5	3,3	5,5	4,7	-80,2	940,7	228,2	14,2
1,0	2,0	1,7	1,7	2,8	222,9	43,4	101,7	116,8
0,0	0,0	2,9	3,8	2,1			160,9	-27,6
3,0	2,7	1,6	1,5	2,6	38,3	2,4	88,1	122,8
14,2	9,1	4,6	4,7	3,2	1,3	-16,1	105,1	-10,2
2,2	2,0	3,2	2,0	2,0	40,9	171,9	25,9	35,6
1,0	2,4	2,0	0,9	1,7	274,2	38,1	-11,6	162,4
4,2	3,7	1,7	1,3	1,2	40,1	-24,0	50,4	26,0
1,9	1,5	2,2	1,2	1,3	22,4	147,3	6,9	43,5
0,4	0,3	0,6	0,9	1,3	11,1	225,2	218,6	78,9
1,7	1,4	1,3	1,4	1,3	27,9	61,6	110,1	18,4
0,4	2,2	1,5	1,0	1,1	700,0	16,7	23,8	48,3
3,2	1,7	1,5	0,9	1,1	-12,4	43,5	22,0	61,9
3,0	2,6	1,7	1,0	1,1	35,6	12,6	18,3	40,7
1,3	1,0	1,1	1,7	1,1	16,2	93,2	204,4	-15,9
22,4	32,7	19,2	17,3	13,8	131,9	-2,0	78,7	7,0
14,1	12,9	15,5	14,3	13,7	45,5	101,1	83,4	28,3
13,9	12,7	15,4	14,3	13,7	45,1	102,9	83,8	28,4
0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	74,0	-23,4	4,1	10,4
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	59,0	66,9	98,7	33,7

Brasil - Importação com Origem na África do Sul, Segundo Classes e Principais Produtos

US\$ Milhões F.O.B.

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	1998	1999	2000
Bens Básicos	99,0	44,9	44,8
Hulha antracita, não aglomerada	21,6	11,9	7,6
Outros minérios de manganês			
Cromita (minérios de cromo)	0,8	0,6	0,7
Zirconita (minério de zirconio)	0,9	0,4	1,4
Hulha betuminosa, não aglomerada	14,1	7,8	8,6
Outras hulhas, mesmo em pó, mas não aglomeradas	51,6	20,1	14,0
Demais produtos básicos	10,0	4,1	12,4
Bens Semimanufaturados	42,6	48,6	51,8
Platina em formas brutas ou em pó	4,3	3,5	6,7
Ródio em formas brutas ou em pó	3,8	8,3	19,4
Paládio em formas brutas ou em pó	10,3	12,1	0,3
Manganês em bruto	0,9	0,7	1,3
Demais produtos semimanufaturados	23,3	24,0	24,1
Bens Manufaturados	131,5	71,3	120,1
Elementos e compostos quím. não-petroquím. ou carboquím.	32,4	12,8	21,6
Laminados de aço	9,7	4,0	21,7
Chassis c/motor, carroçarias e motores p/veíc., partes e peças	0,1	0,9	0,8
Produtos petroquímicos	2,5	3,2	3,6
Alumínio, em barras, perfis, fios, chapas, folhas e tiras	0,5	2,5	13,8
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	4,3	1,5	1,7
Demais veículos	26,6		
Resinas, elastômeros e fibras artificiais e sintéticas	8,3	6,8	10,5
Inseticidas, formicidas, herbicidas e pdtos. semelhantes	13,8	12,3	19,3
Aviões			
Produtos farmacêuticos	0,1	0,2	1,4
Tecidos, fios de fibras artificiais e sintéticas	0,9	1,7	1,5
Máquinas e equipamentos	2,4	2,1	1,3
Produtos metalúrgicos de ferro e aço	4,1	1,8	2,2
Peças, acessórios p/máq., inclusive ferramentas industriais	3,5	7,2	1,9
Produtos de minerais não-metálicos	0,7	0,9	1,3
Produtos químicos diversos	4,7	3,1	0,8
Demais produtos manufaturados	17,0	10,3	16,7
Total	273,1	164,7	216,7

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

US\$ Milhões F.O.B.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
38,6	36,7	36,8	49,9	56,9	67,6	88,7
5,3	13,0	15,1	23,7	27,9	39,6	48,0
	0,3	0,4	2,2	1,5	3,8	12,0
0,7	0,6	0,9	3,5	4,5	5,6	7,6
1,2	0,6	2,4	3,7	5,9	7,6	7,3
9,9	9,0	5,1	3,5	2,6		1,8
13,3	7,6	6,8	4,1	2,0		
8,2	5,7	6,1	9,2	12,5	11,2	11,9
106,1	47,0	45,6	72,7	100,9	126,0	147,7
22,9	11,1	12,5	15,4	18,9	38,1	28,4
19,2	7,3	4,3	9,9	6,1	9,8	21,4
31,7	9,2	2,2	3,6	8,7	11,8	13,2
2,1	1,2	2,8	4,6	6,0	4,4	3,3
30,2	18,1	23,7	39,1	61,1	61,9	81,3
133,5	95,4	118,1	143,5	181,3	239,2	280,6
28,8	24,1	18,8	32,0	32,8	48,9	57,8
14,8	5,5	4,6	5,3	24,3	52,0	36,5
4,7	4,9	12,5	10,1	17,0	22,0	27,0
5,2	3,9	5,4	8,3	8,6	21,3	24,3
16,1	11,0	14,9	13,7	13,1	14,0	16,9
2,4	1,3	1,7	6,6	14,0	11,0	14,6
						12,4
7,9	6,5	7,4	11,3	12,0	9,0	9,2
24,7	6,7	11,8	6,3	7,2	4,2	8,4
						6,5
2,9	2,2	1,6	3,1	4,0	3,6	5,6
2,6	2,1	1,4	1,3	1,6	2,7	4,7
2,0	3,4	1,3	1,8	4,8	5,3	4,5
2,7	1,3	2,6	2,7	3,6	3,2	3,2
1,3	0,7	0,9	1,1	2,0	2,6	3,2
2,1	1,5	1,5	2,1	2,5	3,3	3,1
1,0	2,3	7,8	8,8	2,1	3,3	2,1
14,3	18,2	24,1	29,1	31,7	32,7	40,4
278,2	179,2	200,5	266,2	339,0	432,8	517,0

Brasil - Importação com Origem na África do Sul, Segundo Classes e Principais Produtos

Classe e Produto (SH, 6 dígitos)	US\$ Milhões				
	98-99 (A)	00-01 (B)	02-03 (C)	04-05 (D)	06-07 (E)
Bens Básicos	71,9	41,7	36,7	53,4	78,1
Hulha antracita,nao aglomerada	16,8	6,4	14,1	25,8	43,8
Outros minerios de manganês	0,0	0,0	0,3	1,8	7,9
Cromita (minerios de cromo)	0,7	0,7	0,8	4,0	6,6
Zirconita (minerio de zirconio)	0,6	1,3	1,5	4,8	7,4
Hulha betuminosa,nao aglomerada	10,9	9,3	7,0	3,0	0,9
Outras hulhas,mesmo em po,mas nao aglomeradas	35,9	13,7	7,2	3,1	0,0
Demais produtos básicos	7,0	10,3	5,9	10,8	11,5
Bens Semimanufaturados	45,6	79,0	46,3	86,8	136,8
Platina em formas brutas ou em po	3,9	14,8	11,8	17,2	33,3
Rodio em formas brutas ou em po	6,1	19,3	5,8	8,0	15,6
Paládio em formas brutas ou em po	11,2	16,0	5,7	6,2	12,5
Manganês em bruto	0,8	1,7	2,0	5,3	3,9
Demais produtos semimanufaturados	23,6	27,1	20,9	50,1	71,6
Bens Manufaturados	101,4	126,8	106,8	162,4	259,9
Elementos e compostos quím. não-petroquím. ou carboquím.	22,6	25,2	21,4	32,4	53,4
Laminados de aço	6,8	18,2	5,0	14,8	44,2
Chassis c/motor, carroçarias e motores p/veíc., partes e peças	0,5	2,8	8,7	13,5	24,5
Produtos petroquímicos	2,8	4,4	4,6	8,5	22,8
Alumínio, em barras, perfis, fios, chapas, folhas e tiras	1,5	14,9	12,9	13,4	15,4
Partes e peças para veículos automóveis e tratores	2,9	2,1	1,5	10,3	12,8
Demais veículos	13,3	0,0	0,0	0,0	6,2
Resinas, elastomeros e fibras artificiais e sintéticas	7,5	9,2	7,0	11,7	9,1
Inseticidas, formicidas, herbicidas e pdtos. semelhantes	13,1	22,0	9,2	6,7	6,3
Aviões	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2
Produtos farmacêuticos	0,2	2,2	1,9	3,5	4,6
Tecidos, fios de fibras artificiais e sintéticas	1,3	2,1	1,8	1,4	3,7
Máquinas e equipamentos	2,3	1,7	2,3	3,3	4,9
Produtos metalúrgicos de ferro e aço	3,0	2,4	1,9	3,1	3,2
Peças, acessórios p/máq., inclusive ferramentas industriais	5,4	1,6	0,8	1,5	2,9
Produtos de minerais não-metálicos	0,8	1,7	1,5	2,3	3,2
Produtos químicos diversos	3,9	0,9	5,1	5,5	2,7
Demais produtos manufaturados	13,7	15,5	21,2	30,4	36,6
Total	218,9	247,4	189,8	302,6	474,9

Fonte: Elaborado pela Funcex a partir de dados brutos da Secex/MDIC.

Participação %					Variação %			
98-99	00-01	02-03	04-05	06-07	(B/A)	(C/B)	(D/C)	(E/D)
32,9	16,8	19,4	17,6	16,5	-42,1	-11,8	45,3	46,3
7,7	2,6	7,4	8,5	9,2	-61,6	118,7	83,4	69,7
0,0	0,0	0,2	0,6	1,7			463,7	327,7
0,3	0,3	0,4	1,3	1,4	4,9	8,8	432,4	62,6
0,3	0,5	0,8	1,6	1,6	103,3	13,5	225,8	55,9
5,0	3,7	3,7	1,0	0,2	-15,3	-24,1	-56,7	-69,7
16,4	5,5	3,8	1,0	0,0	-61,9	-47,5	-57,3	-100,0
3,2	4,2	3,1	3,6	2,4	46,2	-42,5	83,0	6,4
20,8	31,9	24,4	28,7	28,8	73,2	-41,4	87,5	57,7
1,8	6,0	6,2	5,7	7,0	278,0	-20,1	45,3	93,6
2,8	7,8	3,1	2,6	3,3	217,5	-69,9	37,6	95,3
5,1	6,5	3,0	2,0	2,6	43,2	-64,2	8,1	101,5
0,4	0,7	1,1	1,8	0,8	120,8	16,1	165,3	-26,8
10,8	11,0	11,0	16,6	15,1	14,7	-22,8	139,4	42,9
46,3	51,3	56,3	53,7	54,7	25,1	-15,8	52,1	60,0
10,3	10,2	11,3	10,7	11,2	11,7	-15,1	51,1	64,8
3,1	7,4	2,6	4,9	9,3	167,6	-72,5	195,4	199,1
0,2	1,1	4,6	4,5	5,2	485,4	212,1	55,3	81,2
1,3	1,8	2,4	2,8	4,8	56,6	5,2	83,7	168,7
0,7	6,0	6,8	4,4	3,3	880,5	-13,4	3,7	15,1
1,3	0,8	0,8	3,4	2,7	-29,4	-26,5	581,8	24,6
6,1	0,0	0,0	0,0	1,3	-100,0			
3,4	3,7	3,7	3,9	1,9	21,6	-24,2	68,0	-22,0
6,0	8,9	4,9	2,2	1,3	68,5	-58,0	-27,2	-6,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,7				
0,1	0,9	1,0	1,2	1,0	1170,9	-13,6	89,2	30,4
0,6	0,8	0,9	0,5	0,8	58,9	-14,5	-18,4	159,3
1,0	0,7	1,2	1,1	1,0	-26,0	39,6	41,2	49,8
1,4	1,0	1,0	1,0	0,7	-17,6	-21,2	63,4	2,9
2,4	0,6	0,4	0,5	0,6	-70,6	-49,0	92,6	88,2
0,4	0,7	0,8	0,8	0,7	119,6	-12,7	53,6	40,4
1,8	0,4	2,7	1,8	0,6	-77,1	467,2	8,5	-50,6
6,2	6,3	11,1	10,0	7,7	13,5	36,4	43,7	20,2
100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	13,0	-23,3	59,4	56,9

Confederação Nacional da Indústria - CNI

Diretoria Executiva - DIREX

Diretor: *José Augusto Coelho Fernandes*

Diretor de Operações: *Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti*

Diretor de Relações Institucionais: *Marco Antonio Reis Guarita*

Unidade de Comércio Exterior – COMEX

José Frederico Alvares

Gerente-Executivo

Núcleo de Editoração CNI

Produção Editorial

Projeto Gráfico

Adriana Ribeiro

Editoração Gráfica

Alisson Augusto Costa dos Santos

Julio Weber Machado dos Santos

SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS COMPARTILHADOS – SSC

Área Compartilhada de Informação e Documentação – ACIND

Renata Lima

Normalização

Cristina Salazar Pessoa

João Bosco Mesquita Machado

Elaboração



Confederação Nacional da Indústria - CNI
Setor Bancário Norte Quadra 1 Bloco C Edifício Roberto Simonsen
CEP: 70040-903 - Brasília-DF Brasil Fone: (61) 3317-9000
www.cni.org.br