

7 Referências Bibliográficas

ADAM, NABIL R., GANGOPADHYAY, ARYYA, *Database Issues in Geographic Information Systems*, Massachusetts: *Kluwer Academic Publishers*, 1997.

BALLOU, RONALD H., **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**, 4. ed., Porto Alegre: Bookman, 2001.

BOUZAS, ROBERTO, Mercosul, dez anos depois: processo de aprendizado ou *dejà-vu* ?, **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, n. 68, jul.,ago.,set. 2001, pp. 26-37.

BOWERSOX, DONALD J., CLOSS DAVID J., **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**, São Paulo: Atlas, 2001.

CABRAL, FABÍOLA BERMUDEZ, Logística para o comércio eletrônico: Estudo de caso com duas empresas de ponta no Brasil, **Dissertação de Mestrado**, Departamento de Engenharia Industrial, PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2001.

CHEN, PETER PIN-SHAN, *The Entity-Relationship Model – Toward a unified view of data*, *ACM Transactions on database systems*, vol. 1, n. 1, Mar 1976, pp. 9-36.

COUGO, PAULO, **Modelagem conceitual e projeto de bancos de dados**, Rio de Janeiro: Editora Campus, 1997.

DAS, DEB KUSUM, *Trade Liberalization and industrial productivity: an assessment of developing country experiences, Working paper 77, Indian Council for Research on International Economic Relations*, 2002.

DATE, C. J., **Introdução a sistemas de bancos de dados**, Rio de Janeiro: Campus, 2000.

DORNIER, PHILIPPE-PIERRE, ERNST, RICARDO, FENDER, MICHEL, KOUVELIS, PANOS, **Logística e operações globais: texto e casos** – São Paulo: Atlas, 2000.

ENCICLOPÉDIA MIRADOR INTERNACIONAL, vol. 6, São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, 1987, verbete: Contentor, pp. 2809-2810.

____. vol. 20, São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, 1987, verbete: Transporte, pp. 11002-11006.

ERBER, FABIO S., Reformas estruturais e comércio externo: desenvolvendo a capacidade de inovação, **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, n. 72; Julho/Setembro de 2002; pp. 53-55.

FONSECA, RENATO, Promoção de exportações via diversificação de mercados, **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, n. 72; Julho/Setembro de 2002; pp. 34-37.

FOOTE, KENNETH E., HUEBNER, DONALD J., *Database Concepts*, http://www2.prudente.unesp.br/dcartog/arlete/hp_arlete/portfolio/ricardo/dacaton_t.htm, 26/01/2003.

FRANCO, GUSTAVO H. B., **O desafio brasileiro: ensaios sobre desenvolvimento, globalização e moeda**, São Paulo: Editora 34, 1999.

FRISCHTACK CLÁUDIO R., CAVALCANTI, MARCO ANTONIO F. H., A articulação de um sistema nacional de exportação, **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, n. 72; Julho/Setembro de 2002; pp. 23-33.

IGLESIAS, ROBERTO, Promoção de exportações via internacionalização das firmas de capital brasileiro, **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, n. 72; Julho/Setembro de 2002; pp. 34-37.

KEEDI, SAMIR, **Logística de Transporte Internacional** : veículo prático de competitividade – São Paulo: Aduaneiras, 2001.

____. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios**, 2. ed., São Paulo: Aduaneiras, 2003.

LIBRA TERMINAIS, A melhor distância entre o cliente e o resultado, **Folheto informativo**, Rio de Janeiro, 2003.

LOPEZ, JOSÉ MANOEL CORTIÑAS, **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**, São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MAIA, JAYME DE MARIZ, **Economia Internacional e Comércio Exterior**, São Paulo: Atlas 1997.

MALINVERNI, CLÁUDIA, Momento de decisão – Entrevista com Luiz Manoel Mascarenhas, **Revista Tecnológica**, Ano VIII, n. 90, mai 2003, pp. 48-61.

MALUF, SÂMIA NAGIB, **Administrando o comércio exterior do Brasil**, São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARINO, SILVIA, Uma logística para o Rio de Janeiro, **Revista Tecnológica**, ano VIII, n. 83, out 2002, pp. 68-74.

NAZÁRIO, PAULO, GIS: Definições e aplicações na logística, <http://www.cel.coppead.ufrj.br/fr-gis.htm>, 26/01/2003.

NOVAES, ANTÔNIO GALVÃO, **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição** : estratégia, operação e avaliação – Rio de Janeiro: Campus, 2001.

PINHEIRO, ARMANDO CASTELAR, Como vencer o desafio das exportações ?, **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, n. 72; Julho/Setembro de 2002; pp. 18-22.

PORTER, MICHAEL E., *Competitive advantage*, *New York*: Free Press, 1985.

____. **Estratégia competitiva**: técnicas para análise de indústrias e da concorrência, Rio de Janeiro: Campus, 1986.

REIS, MANOEL DE A. E SILVA, MACHLINE, CLAUDE, Pesquisa sobre Lead Time na cadeia logística global das empresas brasileiras, **II SIMPOI, Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Industriais**, São Paulo, 6 a 8 de Outubro de 1999.

REVISTA BRASILEIRA DE COMÉRCIO EXTERIOR - RBCE, Enquete: As exportações brasileiras foram afinal priorizadas ? – Nem todos os entrevistados concordam, n. 71; Abril/Junho de 2002; pp. 88-93.

SANTOS, MARCIO LUIZ RAMOS DOS, Visualizador: Protótipo de um sistema de informação geográfica, **Dissertação de Mestrado**, Departamento de Engenharia Industrial, PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2000.

SECEX, SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR, Dados estatísticos sobre comércio exterior brasileiro nas décadas de 80 e 90 e início do século XXI, <http://www.desenvolvimento.gov.br/indicadores/default.htm>, 25/06/2003.

SHARMAN, GRAHAM, *The rediscovery of logistics*, **Harvard Business Review**, vol. 62 n.5, pp 71-79, 1984.

TEOREY, TOBY J., FRY, JAMES P., *Design of database structures*, New Jersey: Prentice-Hall, 1982.

VERGARA, SYLVIA CONSTANT, **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**, São Paulo: Atlas, 2000.

8

Apêndice A – Blocos comerciais

Neste apêndice encontram-se os tipos de blocos comerciais e outros exemplos de blocos formados recentemente.

8.1.Zonas de Livre Comércio

As zonas de livre comércio são aquelas formadas por países que, de comum acordo, reduzem ou eliminam as barreiras alfandegárias apenas para mercadorias produzidas e comercializadas nessa área. A política de comércio exterior com outras áreas será adotada de maneira independente em cada país-membro (Maia, 1997).

8.2.União Aduaneira

A União Aduaneira, além de eliminar ou reduzir barreiras alfandegárias internas, também adota tarifas comuns em relação às mercadorias vindas de países fora da área (Maia, 1997).

8.3.Mercado Comum

O Mercado Comum possui todas as características da União Aduaneira, mas também elimina restrições quanto ao capital e ao trabalho. Por exemplo, um dentista de um país-membro poderá trabalhar em qualquer país-membro do mesmo bloco (Maia, 1997).

8.4.União Econômica

Nesse estágio, além do que ocorre no Mercado Comum, a União Econômica também procura adotar políticas econômicas comuns. Isso implica em elaboração de leis que vigoram em todos os países-membros (Maia, 1997).

8.5.União de Integração Total

No quinto estágio, os países-membros adotam política monetária comum, tendo um Banco Central único e uma moeda única, tendo também um parlamento que toma decisões que devem ser aceitas por todos os países que compõem o bloco (Maia, 1997).

8.6.North American Free Trade Agreement (Nafta)

Este bloco formou-se em 1989, com um acordo firmado entre Estados Unidos e Canadá. Em Agosto de 1992, o México foi incluído (Maia, 1997).

A desregulamentação dos transportes entre os países-membros foi um fator muito importante para facilitar o aumento dos fluxos comerciais e para o aumento da competitividade global. A crise do México em 1994, a economia menos favorecida neste acordo, geraram dúvidas sobre o sucesso deste bloco econômico.

8.7.União Européia

O início da formação de um grande bloco econômico na Europa ocorreu em 1948, com o surgimento do Benelux, uma união aduaneira formada por Bélgica, Holanda e Luxemburgo. A CECA (Comunidade Européia do Carvão e do Aço) formou-se em 1952, com a associação do Benelux, Alemanha Ocidental, França e Itália para eliminar barreiras alfandegárias e outras restrições econômicas (Maia, 1997).

Posteriormente, o Tratado de Roma foi firmado em 1958, entre os países membros da CECA. A redução das tarifas deveria ser feita de forma gradual, mas em 1968, todas as tarifas alfandegárias já haviam sido eliminadas e já estava em funcionamento um sistema comum de tarifas para mercadorias importadas entre os países-membros.

Outras adesões ocorreram e em 1993, o bloco era formado por 12 países: Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Portugal e Reino Unido. No ano seguinte ainda foram incluídos a Áustria, Suécia e Finlândia.

A integração entre os países foi crescendo. O bloco foi denominado Mercado Comum Europeu, depois Comunidade Econômica Européia (CEE) e finalmente União Européia (UE).

Hoje, a UE é constituída de um Conselho de Ministros, uma Comissão Executiva, um Parlamento Europeu e uma Corte de Justiça. Em 2001, como acordado no Tratado de Maastrich em 1992, a União Européia adotou o Euro como a moeda comum do bloco e foi criado o Banco Central único. Todos os países, exceto a Inglaterra eliminaram suas moedas.

8.8.Área de Livre Comércio das Américas (Alca)

Também conhecida como FTAA (Free Trade Area of the Americas), foi proposta pela primeira vez em 1994, numa reunião realizada em Miami, onde surgiu a possibilidade de se criar uma zona de livre comércio que iria desde o Alasca até a Patagônia (Maia, 1997). A primeira reunião foi realizada em 1995 em Denver, Estados Unidos. Foi acordado desde 1994, que até 2005 seria criado um cronograma para a criação da zona de livre comércio.

9

Apêndice B – Comportamento dos custos logísticos

Este apêndice apresenta o comportamento dos custos logísticos em relação a aos quocientes peso-volume e valor-peso, com o objetivo de auxiliar novos trabalhos envolvendo análises de operações de comércio exterior.

9.1. Quociente peso-volume

A relação entre peso e volume pode influenciar o custo de transporte e de estocagem de um produto (Ballou, 2001). Por exemplo, os produtos densos, isto é, que possuem um quociente peso-volume alto, apresentam custos de transporte e armazenagem baixos. Como exemplo destes produtos podem ser citados a bobina de aço, material impresso e alimentos enlatados. No caso dos produtos com densidade baixa, como bolas infladas, botes e isopor, a capacidade de volume dos equipamentos de transporte se esgota muito antes de sua capacidade de peso, encarecendo o transporte, assim como a estocagem.

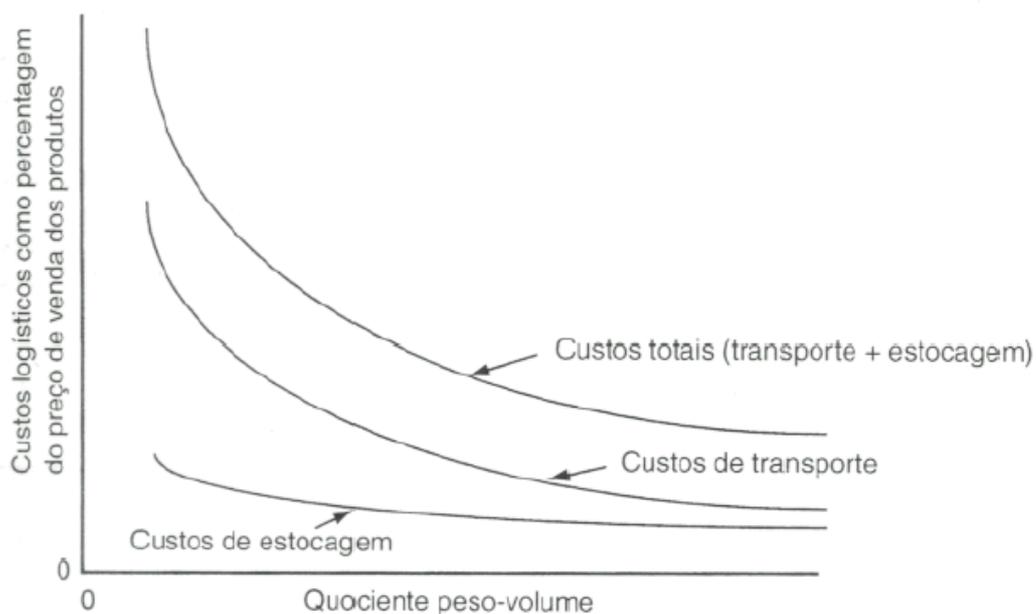


Figura 11: Efeito genérico da densidade do produto nos custos logísticos.

Fonte: Ballou, 2001, p. 64.

A Figura 11 mostra o comportamento dos custos logísticos, em termos de porcentagem de venda dos produtos, em função do quociente peso-volume. Os custos de transporte e estocagem tendem a diminuir a medida em que o produto se torna mais denso.

9.2. Quociente valor-peso

O valor monetário dos produtos também é um fator importante para a tomada de decisões de transporte e estocagem (Ballou, 2001).

Produtos que apresentam baixo quociente valor-peso, como carvão, minério de ferro, bauxita e areia, apresentam baixos custos de estocagem, porém, altos custos de transporte, custos estes representados como porcentagem dos preços de venda.

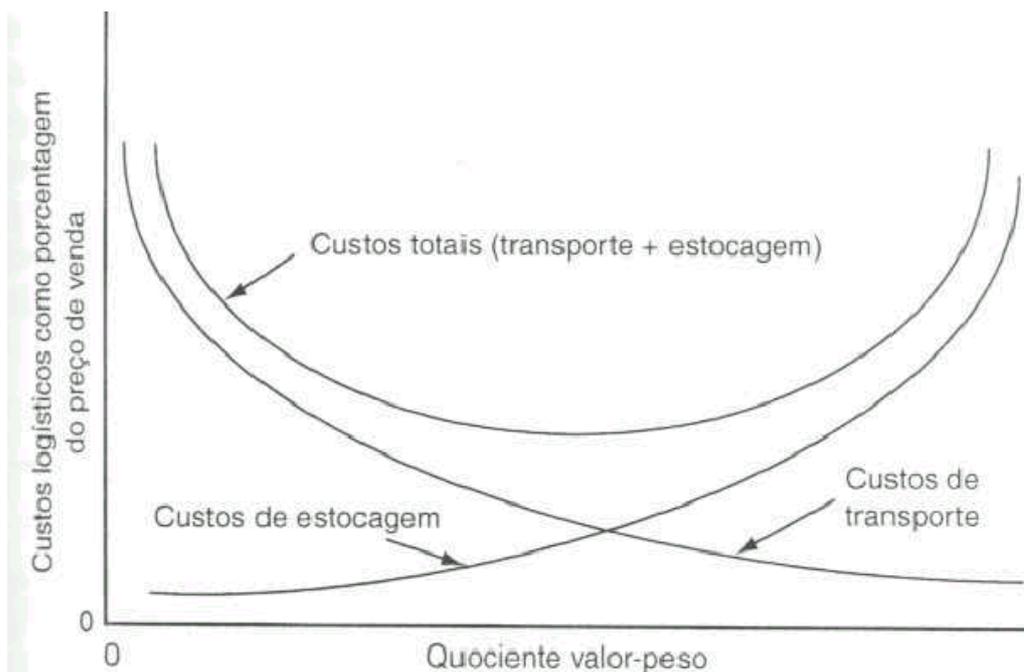


Figura 12: Efeito genérico do valor-peso nos custos logísticos.

Fonte: Ballou, 2001, p. 65.

Por outro lado, os produtos que apresentam alto quociente valor-peso (equipamentos eletrônicos, jóias e instrumentos musicais) apresentam comportamento inverso. Isto ocorre porque, no caso da estocagem, o fator dominante é o custo de manutenção da estocagem e, no caso do transporte, o fator dominante é o peso.

A Figura 12 ilustra o comportamento dos custos logísticos, como porcentagem do preço de venda, em função do quociente valor-peso.

As características dos produtos descritas acima determinarão o tipo de carga e o modal de transporte a serem utilizados.

10 Apêndice C - Contêineres

O apêndice C trata da descrição mais detalhada dos contêineres, seu histórico e os principais tipos de contêineres utilizados no transporte internacional de cargas.

10.1. Contêiner

Os contêineres são recipientes que permitem o acondicionamento múltiplo e transporte de mercadorias em todos os modais conhecidos (Enciclopédia Mirador Internacional, 1987, vol. 6). A segurança e inviolabilidade que os contêineres proporcionam às mercadorias transportadas fizeram com que os contêineres ficassem conhecidos como cofre-de-carga. Para Keedi (2003), o contêiner é uma caixa de metal, construída em aço ou alumínio, com travas e portas para proteger a carga que é transportada em seu interior. O piso é sempre de madeira e na parte superior e inferior, normalmente existem ganchos para facilitar a movimentação. Por terem formato de caixa e apresentarem tamanho padrão, podem ser facilmente empilhados.

Segundo Keedi (2003), existem diversas medidas de contêineres, padronizadas pela ISO – International Organization for Standardization, mas as unidades mais utilizadas comercialmente são as de 20' e 40' (6 metros e 12 metros, respectivamente). O uso mais intenso destas duas medidas se deve à padronização dos modais de transporte para estas duas unidades, principalmente os navios porta-contêineres, que são divididos em baias para alocação dessas duas unidades, sendo que uma baia de 40' comporta duas unidades de 20'.

As unidades de 20' representam a unidade padrão de carga containerizada, o TEU (Twenty Feet Equivalent Unit), ou seja, 1 TEU equivale a um contêiner de 20' e um contêiner de 40' representa 2 TEUs. Essa unidade é largamente utilizada para determinação de capacidades de navios, pátios de armazenagem, análises de movimentação de contêineres em portos, etc.

As unidades de 20' são apropriadas para cargas densas, devido ao seu pequeno espaço e grande capacidade de peso, enquanto as unidades de 40' são utilizadas para cargas mais volumosas, devido ao seu grande espaço e pouca capacidade de peso. A escolha do contêiner apropriado é muito importante para realizar operações de transporte com custos baixos.

Os contêineres geralmente são propriedade dos armadores (donos das companhias de navegação), pois existe o interesse deles de disponibilizar contêineres, facilitando assim, o comércio e a utilização de seus serviços de transporte marítimo. Os contêineres podem ser alugados pelos armadores através de empresas de leasing (Keedi, 2003) por diversos prazos e deverão ser devolvidos tão logo ele não seja mais necessário, evitando a cobrança de multas.

10.1.1.Histórico

O contêiner foi criado na década de 50 por Malcolm McLean (Keedi, 2003), empresário do setor de transportes, inicialmente para uso em navios convencionais e para transporte rodoviário e, mais tarde, para uso em navios especializados em transporte de contêineres, os porta-contêineres. A partir daí, diversos modelos foram criados, os modais de transporte passaram por processos de adaptação para transportar contêineres e diversos terminais de contêineres foram implantados em portos e pátios ferroviários. Juntamente com o aumento da capacidade (que inicialmente era de frações de tonelada e chegou a até 30 toneladas), ocorreu também a expansão do movimento de contêineres nos terminais, que na década de 70 chegou entre 50% e 100% na Europa e Estados Unidos e 300% no Japão (Enciclopédia Mirador Internacional, 1987, vol. 6)

No Brasil, o uso de contêineres foi regulamentado em 1965, com a isenção de impostos para o trânsito internacional. Este tipo de isenção teve por objetivo facilitar a circulação de cargas em contêineres, barateando as operações de importação e exportação.

Os portos do Rio de Janeiro e Santos foram os primeiros a utilizar equipamentos para realizar carga e descarga de contêineres e o movimento de cargas containerizadas aumentou significativamente. Em 1967, o movimento no porto do Rio de Janeiro era de 358 toneladas para importação e 890 toneladas para

exportação e em 1970, atingiu 3600 toneladas para importação e 4008 toneladas para exportação, um aumento de 1005% e de 450%, respectivamente.

10.1.2. Tipos de Contêiner

A necessidade de unitizar cargas para facilidade de transporte e movimentação e a aceitação em larga escala dos contêineres, possibilitaram o surgimento de diversas configurações.

10.1.2.1. Contêineres fechados

Os contêineres fechados são os mais utilizados. Eles podem ter uma porta em uma das extremidades, escotilhas no teto e aberturas de ventilação nas laterais.

Os que possuem apenas portas são também chamados de dry containers (utilizados para cargas secas) e são largamente utilizados no comércio internacional. Keedi (2003) estima que entre 80% e 90% dos contêineres existentes hoje são deste tipo. Esse tipo de contêiner também pode ter instalações especiais para manter cargas em baixas temperaturas.

Os contêineres que possuem escotilhas no teto são utilizados para transporte de granéis sólidos e, por isso, também são chamados de graneleiros. A carga pode ser retirada pela escotilha ou por portas, se existirem.

Os modelos com aberturas de ventilação são utilizados para cargas que não podem ser transportadas em recipientes totalmente fechados, como, por exemplo, o café (Keedi, 2003).

Existe ainda o contêiner-tanque, que é utilizado para transporte de granéis líquidos e o tanque-aquário, que é construído para transportar peixes vivos, geralmente peixes ornamentais (Keedi, 2003).

10.1.2.2. Contêineres abertos

Os contêineres abertos são aqueles em que há ausência de paredes ou do teto. Este tipo de contêiner é utilizado para cargas que são maiores do que os contêineres fechados ou não podem ser transportadas por empilhadeiras e que, portanto, não podem ser colocadas em contêineres convencionais.

Os contêineres que não possuem teto são chamados de *open top* e usa-se uma lona, que é amarrada em cima, para proteger a carga.

A unidade *open side* é aquela que não possui uma das laterais e também é fechada com lona.

Os contêineres *flat rack* são aqueles que não possuem teto nem laterais tendo apenas o piso e as cabeceiras, e os plataformas são os que possuem somente o piso (Keedi, 2003).

10.2.Ova e desova de contêineres

A colocação de cargas em contêineres é chamada de ova ou estufagem. A retirada é chamada de desova (Keedi, 2003).

Os contêineres podem ser desovados nos domicílios dos comerciantes, que utilizam as unidades para transportar mercadorias, ou nos terminais portuários, aeroportuários, etc. A responsabilidade pela colocação e retirada da carga do contêiner pode ser do armador ou do comerciante, conforme o combinado entre as partes.

11

Apêndice D – Lista de EADIs do estado do Rio de Janeiro

Quadro 1: EADIs do estado do Rio de Janeiro.

Fonte: Adaptado de Malinverni (2003, p. 52-61).

Empresa	Tempo de Mercado (anos)	Serviços Agregados
Integral Transporte e Agenciamento Marítimo http://www.integralterminais.com.br (13) 3279-1000 cesameireles@integralterminais.com.br	75	Logística integrada porto-porta e porta-porto, armazenagem alfandegada, movimentação de carga, transporte em trânsito aduaneiro e de distribuição, depósito de contêineres vazios, recinto especial de exportação
Multiterminais Alfandegados do Brasil http://www.multiterminais.com.br (21) 2220-7903 ems@sede.multiterminais.com.br	17	Não divulgado
Universal Armazéns Gerais e Alfandegados http://www.cbce.com.br (11) 3067-6066 cbce@cbce.com.br	7	Regimes comuns de importação e exportação (DAP), despacho e trânsito aduaneiro, DEA, drawback, admissão de exportação temporária, RECOF, DAC/DUB, pátio para contêineres secos e refrigerados, IATA e NVOCC, coleta, embalagem, consolidação e desconsolidação de carga no Brasil e exterior, logística de transporte internacional, projetos de transporte intermodal, armazenagem e movimentação, administração de terminais e centros de distribuição, logística integrada, controle por código de barra na armazenagem e distribuição, afretamento aéreo e marítimo.

12

Apêndice E – Modelagem do BDMacro e Implementação do sistema Intercomex

Este apêndice destina-se a expor as principais ferramentas utilizadas para a modelagem do sistema de informação, para a implementação do sistema no SGBD e da implementação do sistema Intercomex.

12.1.

Tabelas criadas

- Secao (CodSecao,Descricao);
 - CodSecao – Código da seção, que é um grupamento de Capítulos (Padrão Secex);
 - Descricao – Nome da seção;
- Capitulo (NumCap, Descricao);
 - NumCap – Código do capítulo, que é um grupamento de Mercadorias (Padrão Secex);
 - Descricao – Nome do capítulo;
- Mercadoria (NCM, Descricao);
 - NCM – Código da mercadoria envolvida em uma operação de comércio exterior (Padrão Secex);
 - Descricao – Nome da mercadoria envolvida na operação.
- Estado (CodUf, Uf);
 - CodUf – Código do estado de origem da mercadoria (Padrão IBGE);
 - Uf – Sigla do estado de origem da mercadoria;
- Municipio (Codmun, Nommun, Latitmun, Longmun);
 - Codmun – Código do município de origem da mercadoria (Padrão IBGE);
 - Nommun – Nome do município de origem da mercadoria;

- Latitmun – Latitude do município, para localização em mapas;
 - Longmun – Longitude do município, para localização em mapas;
- Pais (Codpais, Nompais);
 - Codpais – Código do país de destino da mercadoria (padrão IBGE);
 - Nompais – Nome do país de destino da mercadoria;
- Catoper (Codop, Tipoop);
 - Codop – Código da operação que pode ser de dois tipos: exportação ou importação;
 - Tipoop – Nome da operação;
- Modal (Codmodal, Nome);
 - Codmodal – Código criado para classificar os diversos portos do estado do Rio de Janeiro;
 - Nome – Nome do Modal;
- Porto (Codport, Nomport, Latitport, Longport);
 - Codport – Código do porto, que pode ser qualquer estabelecimento que tem envolvimento com importação e exportação de mercadorias;
 - Nomport – Nome do porto (Fornecido pela Secex);
 - Latitport – Latitude do porto, para localização em mapas;
 - Longport – Longitude do porto, para localização em mapas;
- Ano (Numano);
 - Numano – Ano em que foi realizada a operação;
- Mes (Codmes, Nommes);
 - Codmes – Número do mês em que foi realizada a operação;
 - Nommes – Nome do mês;
- Dia (Numdia);
 - Numdia – Dia em que foi realizada a operação;
- Operacao (Codop, Valor, Peso);
 - Codop – Código para individualização das operações de comércio exterior;

- Valor – Valor em US\$ da operação realizada;
- Peso – Peso em Kg da mercadoria envolvida na operação.

12.2. Modelo lógico (esquema relacional)

Estado (Coduf, Uf)

Modal (Codmodal, Nome)

Secao (Codsecao, Descricao)

Pais (Codpais, Nompais)

Dia (Numdia)

Mes (Codmes, Nommes)

Ano (Numano)

Catoper (Codop, Tipoop)

Municipio (Codmun, Nommun, Estado, Latitmun, Longmun)

Chave estrangeira

Estado referencia Coduf em Estado

Porto (Codport, Nomport, Modal, Latitport, Longport)

Chave estrangeira

Modal referencia Codmodal em Modal

Capitulo (Numcap, Descricao, Secao)

Chave estrangeira

Secao referencia Codsecao em Secao

Mercadoria (NCM, Descricao, Capitulo)

Chave estrangeira

Capitulo referencia Numcap em Capitulo

Operacao (Codop, Valor, Peso, Catoper, Municipio, Pais, Mercadoria, Porto, Dia, Mes, Ano)

Chave Estrangeira

Catoper	referencia Codop	em Catoper
Municipio	referencia Codmun	em Municipio
Pais	referencia Codpais	em Pais
Mercadoria	referencia NCM	em Mercadoria
Porto	referencia Codport	em Porto
Dia	referencia Numdia	em Dia
Mes	referencia Codmes	em Mes
Ano	referencia Numano	em Ano

12.3.

Formulários de consulta do sistema Intercomex

Esta seção apresenta os formulários de consulta criados no sistema Intercomex (Figuras 13 a 18).

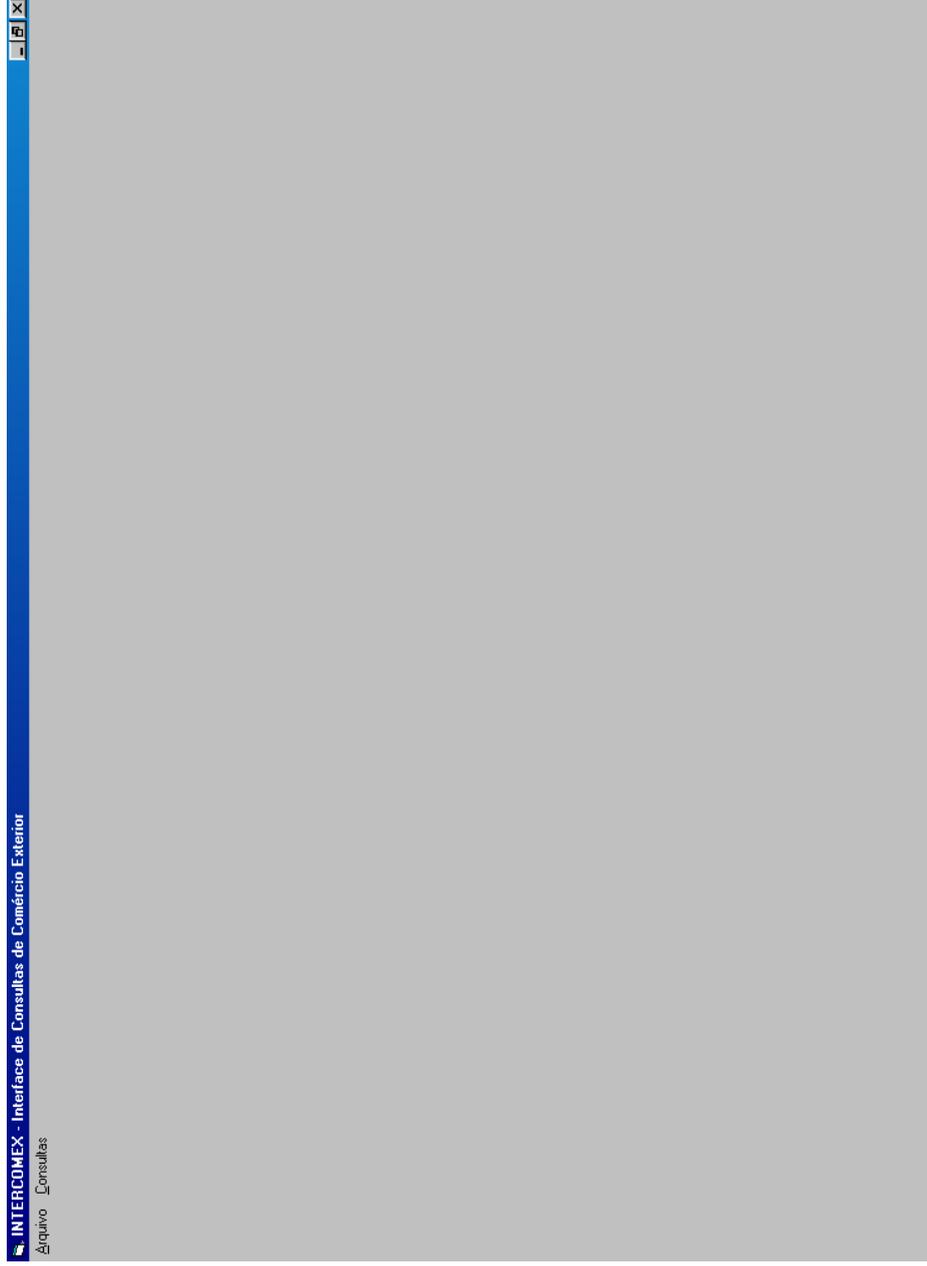


Figura 13: Formulário 1 da interface Intercomex.

Consulta Agregada por Seção, Capítulo ou Mercadoria

Seção

Capítulo

Mercadoria

Operação

Gerar DBF

Consultar

Consulta

Valor (US\$)

Peso (Kg)

Percentual

Nome Arquivo DBF

Diretório C:\ARQUIVOS DE PROGRAMAS\INTERC

Procurar

Consultar

Figura 14: Formulário 2 da interface Intercomex.

Consulta Agregada por Estado ou Município de Origem e Seção

Estado

Município

Seção

Operação

Nome Arquivo DBF

Diretório C:\ARQUIVOS DE PROGRAMAS\INTER

Gerar DBF

Consultar

Procurar

Consulta

Valor (US\$)

Peso (Kg)

Percentual

Figura 15: Formulário 3 da interface Intercomex.

Consulta Desagregada por Estado, Município, Porto ou País

Seção

Capítulo

Mercadoria

Operação

Ano Por

Nome Arquivo DBF: C:\ARQUIVOS DE PROGRAMAS\INTER

Diretório

Procurar

Consulta

Valor (US\$)

Peso (Kg)

Gerar DBF

Consultar

Figura 16: Formulário 4 da interface Intercomex.

Consulta Desagregada por Seção, Capítulo, Mercadoria ou Porto

Estado

Município

País

Operação

Ano Por

Nome Arquivo DBF

Diretório

Gerar DBF

Consultar

Consulta

Valor (US\$)

Peso (Kg)

Percentual

Figura 17: Formulário 5 da interface Intercomex.

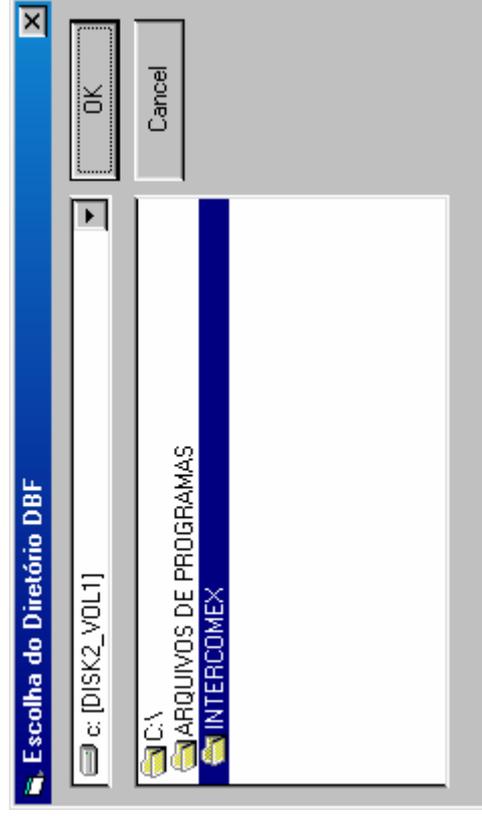


Figura 18: Formulário para escolha do diretório de gravação do arquivo DBF.

13**Apêndice F - Resultados obtidos com as consultas feitas pelo sistema Intercomex**

Este apêndice apresenta as tabelas com os resultados obtidos através das consultas feitas pelo sistema Intercomex.

Tabela 5: Área de influência do Rio de Janeiro nas operações de exportação (Valores em US\$).

UF	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%
(DESC)	2.421.784,00	0,15%	70,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
AM	0,00	0,00%	0,00	0,00%	52.841,00	0,00%	115.000,00	0,00%
PA	0,00	0,00%	142.500,00	0,01%	1.422.180,00	0,06%	2.617.125,00	0,08%
PI	0,00	0,00%	0,00	0,00%	36.391,00	0,00%	0,00	0,00%
CE	0,00	0,00%	3.300,00	0,00%	80.151,00	0,00%	32.920,00	0,00%
PE	114.691,00	0,01%	40.822,00	0,00%	4.168,00	0,00%	81.802,00	0,00%
BA	29.055.049,00	1,86%	20.250.737,00	1,14%	11.886.109,00	0,54%	10.797.851,00	0,35%
MG	1.838.620,00	0,12%	7.309.543,00	0,41%	6.165.158,00	0,28%	1.325.424,00	0,04%
ES	249.533,00	0,02%	616.322,00	0,03%	6.962.535,00	0,32%	328.374,00	0,01%
RJ	1.494.266.251,00	95,44%	1.724.657.535,00	97,06%	2.157.341.272,00	98,07%	3.056.362.208,00	99,25%
SP	30.196.734,00	1,93%	22.969.533,00	1,29%	14.612.161,00	0,66%	6.065.934,00	0,20%
PR	7.531.110,00	0,48%	909.448,00	0,05%	1.042.137,00	0,05%	1.222.821,00	0,04%
SC	0,00	0,00%	0,00	0,00%	25.987,00	0,00%	233.005,00	0,01%
RS	3.178,00	0,00%	59.183,00	0,00%	7.761,00	0,00%	52.944,00	0,00%
MS	46.590,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
GO	0,00	0,00%	0,00	0,00%	28.015,00	0,00%	0,00	0,00%
DF	0,00	0,00%	4.389,00	0,00%	65.346,00	0,00%	123.164,00	0,00%
Total	1.565.723.540,00	100,00%	1.776.963.382,00	100%	2.199.732.212,00	100%	3.079.358.572,00	100%

Tabela 6: Principais municípios exportadores (valores em US\$).

Município	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%
CAMACARI	27.865.916,00	1,78%	19.294.357,00	1,09%	11.084.701,00	0,50%	10.026.842,00	0,33%
ANGRA DOS REIS	0,00	0,00%	55.708.489,00	3,14%	281.144.426,00	12,78%	899.927.075,00	29,22%
BARRA DO PIRAI	14.397.964,00	0,92%	14.259.850,00	0,80%	12.537.302,00	0,57%	19.763.122,00	0,64%
BARRA MANSA	30.465.244,00	1,95%	26.215.688,00	1,48%	27.249.992,00	1,24%	32.051.491,00	1,04%
BELFORD ROXO	28.482.156,00	1,82%	29.065.665,00	1,64%	21.562.119,00	0,98%	24.679.513,00	0,80%
DUQUE DE CAXIAS	257.707.576,00	16,46%	339.026.222,00	19,08%	356.137.986,00	16,19%	674.718.491,00	21,91%
ITATIÁIA	103.365.757,00	6,60%	88.769.957,00	5,00%	71.628.109,00	3,26%	55.143.240,00	1,79%
MACAE	1.634.503,00	0,10%	125.177.690,00	7,04%	437.936.165,00	19,91%	236.395.105,00	7,68%
PORTO REAL	688.258,00	0,04%	10.116.738,00	0,57%	30.040.120,00	1,37%	40.355.536,00	1,31%
RESENDE	91.523.627,00	5,85%	70.475.912,00	3,97%	69.392.439,00	3,15%	68.362.724,00	2,22%
RIO DE JANEIRO	455.966.914,00	29,12%	468.727.499,00	26,38%	501.714.063,00	22,81%	510.750.686,00	16,59%
VOLTA REDONDA	373.342.914,00	23,84%	354.984.381,00	19,98%	211.018.147,00	9,59%	273.928.395,00	8,90%
Total	1.565.723.540,00	100,00%	1.776.963.382,00	100,00%	2.199.732.212,00	100,00%	3.079.358.572,00	100,00%

Tabela 7: Principais países importadores (valores em US\$).

País	1999 (US\$)	%	2000 (US\$)	%	2001 (US\$)	%	2002 (US\$)	%
ALEMANHA	29.291.539,00	1,87%	27.773.898,00	1,56%	28.804.508,00	1,31%	27.189.152,00	0,88%
ARGENTINA	210.993.436,00	13,48%	214.943.947,00	12,10%	212.936.038,00	9,68%	98.847.985,00	3,21%
AUSTRALIA	3.154.456,00	0,20%	1.071.417,00	0,06%	1.691.163,00	0,08%	3.931.202,00	0,13%
BAHAMAS	345.180,00	0,02%	66.847,00	0,00%	13.494,00	0,00%	93.767.858,00	3,05%
BELGICA	21.789.017,00	1,39%	18.058.436,00	1,02%	28.584.329,00	1,30%	18.717.096,00	0,61%
BOLIVIA	17.063.147,00	1,09%	9.480.637,00	0,53%	8.289.992,00	0,38%	12.540.183,00	0,41%
CAYMAN, ILHAS	337.067,00	0,02%	4.193,00	0,00%	13.812.246,00	0,63%	25.489.954,00	0,83%
CANADA	22.588.802,00	1,44%	31.522.473,00	1,77%	19.992.671,00	0,91%	28.217.087,00	0,92%
CHILE	54.191.670,00	3,46%	64.686.665,00	3,64%	96.880.930,00	4,40%	103.332.317,00	3,36%
CHINA	12.012.297,00	0,77%	48.525.243,00	2,73%	57.475.300,00	2,61%	57.176.413,00	1,86%
COLOMBIA	35.308.705,00	2,26%	59.106.512,00	3,33%	34.347.595,00	1,56%	43.139.604,00	1,40%
COREIA, REPUBLICA DA	58.887.846,00	3,76%	6.279.864,00	0,35%	2.422.477,00	0,11%	14.432.575,00	0,47%
EMIRADOS ARABES UNID	7.593.505,00	0,48%	8.394.655,00	0,47%	125.653.761,00	5,71%	268.036.182,00	8,70%
ESPANHA	39.643.125,00	2,53%	33.405.206,00	1,88%	31.634.493,00	1,44%	34.816.151,00	1,13%
ESTADOS UNIDOS	376.193.230,00	24,03%	448.279.855,00	25,23%	500.056.204,00	22,73%	569.986.518,00	18,51%
FRANCA	19.027.916,00	1,22%	26.102.043,00	1,47%	96.314.662,00	4,38%	36.771.650,00	1,19%
HONG KONG	7.327.362,00	0,47%	6.635.294,00	0,37%	3.504.226,00	0,16%	16.358.674,00	0,53%
INDIA	3.805.748,00	0,24%	6.847.444,00	0,39%	4.284.661,00	0,19%	257.742.824,00	8,37%
ITALIA	50.502.917,00	3,23%	43.279.847,00	2,44%	46.925.727,00	2,13%	44.350.783,00	1,44%
JAPAO	21.864.836,00	1,40%	14.086.125,00	0,79%	13.524.455,00	0,61%	10.151.465,00	0,33%
MEXICO	63.765.770,00	4,07%	53.451.087,00	3,01%	71.352.169,00	3,24%	100.689.911,00	3,27%
PAISES BAIXOS (HOLAND)	31.653.949,00	2,02%	32.784.614,00	1,84%	48.051.375,00	2,18%	176.619.337,00	5,74%
PARAGUAI	24.018.039,00	1,53%	30.164.802,00	1,70%	20.170.455,00	0,92%	14.984.326,00	0,49%
PERU	18.727.755,00	1,20%	22.986.572,00	1,29%	20.239.336,00	0,92%	28.047.973,00	0,91%
PORTUGAL	15.309.400,00	0,98%	16.104.743,00	0,91%	30.666.383,00	1,39%	114.223.912,00	3,71%
QUENIA	2.915.781,00	0,19%	4.154.243,00	0,23%	1.136.675,00	0,05%	1.234.285,00	0,04%
REINO UNIDO	45.216.634,00	2,89%	41.647.470,00	2,34%	44.324.784,00	2,02%	27.772.885,00	0,90%
SANTA LUCIA	10.016,00	0,00%	49.501.945,00	2,79%	174.243.317,00	7,92%	204.619.458,00	6,64%
CINGAPURA	14.186.151,00	0,91%	8.621.238,00	0,49%	10.610.328,00	0,48%	152.892.157,00	4,97%
SUICA	20.811.876,00	1,33%	21.889.402,00	1,23%	12.877.392,00	0,59%	14.601.269,00	0,47%
URUGUAI	25.639.422,00	1,64%	22.223.579,00	1,25%	21.349.012,00	0,97%	14.254.390,00	0,46%
VENEZUELA	29.381.905,00	1,88%	31.579.513,00	1,78%	38.320.620,00	1,74%	28.195.458,00	0,92%
Total	1.565.723.540,00	100%	1.776.963.382,00	100%	2.199.732.212,00	100%	3.079.358.572,00	100%

Tabela 8: Principais portos de saída das exportações (valores em US\$).

Porto	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%
PORTO DE TUBARAO	47.688.529,00	3,05%	8.553.844,00	0,48%	5.215.222,00	0,24%	13.048.723,00	0,42%
TERMINAL DE VITORIA	0,00	0,00%	58.688,00	0,00%	3.475.293,00	0,16%	5.119.752,00	0,17%
PORTO DO RIO DE JANEIRO	1.035.135.256,00	66,11%	1.018.276.430,00	57,30%	934.076.346,00	42,46%	992.971.904,00	32,25%
TERMINAL DO RIO DE JANEIRO	211.645.513,00	13,52%	221.380.245,00	12,46%	250.553.981,00	11,39%	208.677.920,00	6,78%
PORTO DE NITEROI	2.561.721,00	0,16%	10.300.796,00	0,58%	4.593.436,00	0,21%	6.813.516,00	0,22%
PORTO DE MACAE	141.181,00	0,01%	122.433.118,00	6,89%	446.502.946,00	20,30%	505.108.337,00	16,40%
PORTO DE SEPETIBA	96.834.008,00	6,18%	237.426.054,00	13,36%	430.376.893,00	19,56%	1.208.998.441,00	39,26%
PORTO DE SANTOS	47.774.759,00	3,05%	36.685.918,00	2,06%	16.900.579,00	0,77%	28.082.478,00	0,91%
PORTO DE URUGUAIANA	33.808.534,00	2,16%	46.369.931,00	2,61%	42.544.755,00	1,93%	49.700.613,00	1,61%
Total	1.565.723.540,00	100,00%	1.776.963.382,00	100,00%	2.199.732.212,00	100,00%	3.079.358.572,00	100,00%