

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO - LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR**

**GESTÃO PORTUÁRIA NA IMPORTAÇÃO: UM ESTUDO NA MOVIMENTAÇÃO
DE CONTÊINERES NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - SC**

Evento submetido: SIMPEP - São Paulo

Orientando: ANDERSON RICARDO JUNKES

Orientador: Prof. Júlio César Zilli, Especialista

GESTÃO PORTUÁRIA NA IMPORTAÇÃO: UM ESTUDO NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - SC

Monografia aprovada pela banca examinadora para obtenção do grau de Bacharel em Administração, no curso de Administração - linha específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Criciúma, 12 de julho de 2013

Prof. Dimas Estevam- (UNESC) – Avaliador

Prof. Maria Helena Dos Santos - (UNESC) – Avaliadora

Prof. Júlio César Zilli (UNESC) – Orientador

A GESTÃO PORTUÁRIA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CONTEINERIZADAS DE IMPORTAÇÃO VIA PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL – SANTA CATARINA

Com o desenvolvimento das estruturas portuárias no Brasil, principalmente a partir da Lei de Modernização dos Portos 8630/93, fez com que as estruturas públicas e privadas buscassem novas formas de gestão. O volume de importações no Brasil por meio de cargas contêinerizadas aumenta a cada ano, sendo necessária uma gestão rápida e eficiente, para agregar competitividade à estrutura portuária. Neste sentido, o presente estudo objetivou identificar a gestão portuária na movimentação de cargas contêinerizadas de importação via porto de São Francisco do Sul – Santa Catarina. Quanto aos meios de investigação, a pesquisa enquadrou-se como descritiva e quanto aos meios, caracterizou-se como bibliográfica e de campo. Utilizou-se a técnica qualitativa para a coleta de dados, por meio de uma entrevista em profundidade junto ao diretor logístico do porto em estudo, abordando a gestão nos aspectos administrativos, operacional e investimentos na estrutura de recebimento de cargas contêinerizadas na importação. Constatou-se que o porto de São Francisco do Sul nos últimos anos, buscou e ainda busca o desenvolvimento de suas estruturas, principalmente para o escoamento de grãos. No que se refere a mercadorias contêinerizadas, o porto não desenvolveu-se o necessário e perdeu espaço no mercado devido a construção dos portos de Navegantes e Itapoá e com o advento da crise econômica européia.

Palavras chave: Sistema Portuário; Gestão Portuária; Porto de São Francisco do Sul.

THE PORT MANAGEMENT IN MOVING CONTAINERIZED IMPORT CARGO BY PORT OF SÃO FRANCISCO DO SUL – SANTA CATARINA

With the development of port facilities in Brazil, mainly from the Port Modernization Law 8630/93, made the public and private structures seek new forms of management. The volume of imports in Brazil through containerized cargo increases every year, requiring a quick and efficient management, to add competitiveness to the port structure. In this sense, the present study aimed to identify the port management in moving containerized import cargo via the port of São Francisco do Sul - SC. As for media research, research framed as descriptive and as to the means, characterized as bibliographic and field. We used a qualitative approach to data collection, through an in-depth interview with the director of the port logistics study addressing the management aspects in the administrative, operational and investment structure of receipt of containerized cargo import. It was found that the port of São Francisco do Sul in recent years sought and still seeks to develop its structures, mainly for the transport of grain. Regarding the containerized goods, the port not developed the necessary and lost market share due to the construction of ports and Itapoá and Navegantes and with the advent of the economic crisis in Europe.

Key words: Port System; Port Management; Port of São Francisco do Sul.

1. Introdução

O processo de globalização iniciado na década de 90 intensificou as trocas de mercadorias entre países, e generalizou a concorrência entre empresas de varias partes do mundo. Este processo acabou simplificando as trocas de mercadorias entre países, com isso o volume de mercadorias negociadas mundialmente nas últimas décadas aumentou significativamente.

Perante os desafios em estrutura logística como qual o Brasil enfrenta, o governo esta buscando aliviar este problema com investimentos em infraestrutura portuária, melhorias das rodovias de acesso aos portos, dragagem de calado dos portos e modernização dos serviços portuários, por meio da implantação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e do Programa Nacional de Dragagem (PND), visando uma redução nos custos logísticos, competitividade nas exportações, incentivo ao investimento privado e melhor eficiência logística (GOLDBERG, 2009).

Todavia, mesmo com estes investimentos o forte crescimento das movimentações portuárias fez com que não se cessasse o grande problema enfrentado pelos portos brasileiros, que é seu tamanho e estrutura em relação ao volume de cargas. Com isso, a logística portuária tornou-se cada vez mais importante e aliado a uma boa gestão portuária tem sido a única forma dos portos continuarem operando com o atual volume de cargas (GOLDBERG, 2009).

Dentro do cenário portuário brasileiro, encontra-se o porto de São Francisco do Sul, um dos principais complexos portuários do Estado de Santa Catarina, uma vez que destaca-se no escoamento de grãos e de acordo com a ANTAQ (2012a) está entre os 10 principais portos organizados na movimentação de cargas containerizadas.

Neste sentido, o estudo objetivou identificar a gestão portuária na movimentação de cargas containerizadas na importação via porto de São Francisco do Sul – Santa Catarina.

2. Gestão portuária

O sistema portuário brasileiro tem como base o decreto imperial de D. João VI, sendo que a partir deste momento o país começou a relacionar-se com o mercado internacional. Já independente, o país adotou a lei das concessões em 1869, que permitia o financiamento privado para obras de expansão portuária. Este modelo durou até 1930, quando o estado passou a ser o financiador e operador dos portos (BUSSINGER; BOTTER, 2011).

Em 1975, cria-se a Portobrás, com o objetivo de centralizar as operações do sistema portuário. Neste período, os portos eram administrados diretamente pela Portobrás ou ainda por suas controladoras, conhecidas como Companhias Docas. A Portobrás foi extinta em 1990. Em 2001 cria-se a Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ), por meio da Lei nº 10.233/2001, com a finalidade de implementar as políticas criadas pelo Ministério dos Transportes e o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT (BUSSINGER; BOTTER, 2011)

Três anos após, foi instituída a Lei de Modernização dos Portos (Lei 8630/93), redefinindo a estrutura do sistema portuário brasileiro (BUSSINGER; BOTTER, 2011). Esta lei reformulou o sistema portuário nacional com o objetivo de incentivar a concorrência, fazendo com que o setor se modernizasse, diminuindo a burocracia, maximizando as movimentações de cargas e ainda reduzindo as taxas portuárias (VIANNA, 2009).

Em 2007 o governo cria a Secretaria Especial dos Portos (SEP), retirando a responsabilidade sobre o setor portuário do Ministério dos Transportes, e passando a ser ligado diretamente a Presidência da República (BUSSINGER; BOTTER, 2011). A Secretaria Especial dos Portos foi criada com o objetivo de colocar os portos brasileiros entre os mais competitivos e eficientes do mundo. Compete a SEP a criação de políticas e execução de medidas, projetos e programas que apóiam o desenvolvimento dos portos em níveis de infraestrutura portuária (SEP, 2013a).

Dentro de um sistema de gestão portuária, existem quatro modelos que são utilizados para determinar as obrigações e direitos de cada setor (público e privado), no que se refere área portuária (VIANNA, 2009). A Tabela 1 representa os modelos de gestão portuária e as formas de parceria em infraestrutura, superestrutura e operação portuária.

TABELA 1 – Modelos de gestão portuária.

Modelos de Gestão Portuária	Formas de Parcerias		
	Infraestrutura	Superestrutura	Operação Portuária
<i>Landlord</i>	Público	Privado	
<i>Tool</i>	Público		Privado
<i>Public Service</i>	Público		
<i>Fully privatized</i>	Privado		

Fonte: Adaptado de Vianna (2009).

Observa-se na Tabela 1 que no modelo *Tool* a autoridade portuária é a responsável pelos investimentos em infraestrutura e superestrutura, porém as operações de movimentação de mercadorias dentro do porto podem ser terceirizadas. O modelo *Public Service* é totalmente público, sendo o Estado responsável por investimentos em infraestrutura, superestrutura e por gastos com operações portuárias. Totalmente inverso, encontra-se o modelo *Fully Privatized*, que conta com total investimento da iniciativa privada referente á infraestrutura, superestrutura e operações portuárias (VIANNA, 2009).

O modelo adotado pelo Brasil chama-se *Landlord Port*, onde o governo, por meio da autoridade portuária, administra toda a parte de infraestrutura como: berços, píeres e canal de acesso. A iniciativa privada é responsável por investimentos em superestrutura como: armazéns, prédios e guindastes, ficando ainda responsável pela realização das operações portuárias por meio de arrendamentos. Destacam-se também no Brasil, os investimentos privados, sendo característicos do modelo *Fully Privatized* (SEP, 2013b).

O sistema portuário brasileiro é composto por portos controlados pela União por meio das companhias Docas (economia mista), pelos estados e municípios (economia pública) ou ainda podem ser privatizados. Os portos controlados pela União são os portos que apresentam economia mista vinculada á Secretaria de Portos da Presidência da República, sendo este responsável pelo planejamento e pelo investimento. Os portos controlados pela administração local apresentam sua administração controlada por municípios ou por uma autoridade autônoma local, sendo enquadrados desta forma, como portos públicos. No caso dos portos controlados por empresas privadas, estas empresas são responsáveis pelo investimento e políticas adotadas para sua gestão. São voltados para uma maximização de lucros e possuem um gerenciamento bastante flexível (RODRIGUES, 2005).

Atualmente, dos 34 portos públicos geridos pela SEP, 16 encontram-se delegados aos governos estaduais e municipais, outros 18 portos estão sob administração das Companhias

Docas e três complexos portuários assim como 42 terminais privados encontram-se sobre o regime da iniciativa privada (SEP, 2012b). Especificamente no caso do porto de São Francisco do Sul, localizado no norte do estado de Santa Catarina, a administração é feita pelo governo do Estado, por intermédio da Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), ou seja, uma entidade autárquica criada justamente para este fim (ANTAQ, 2012b).

Em 2012, a movimentação de cargas nos portos brasileiros cresceu 2,03%, saltando de 886 milhões de toneladas movimentadas em 2011 para 904 milhões no ano de 2012. Entre os portos que aparecem com maior movimentação, destacam-se os portos de Itaguaí (pólo nacional em exportação de minério de ferro), Santos e Paranaguá que movimentam a maior parte dos grãos produzidos no país. Nos Terminais de Uso Privado (TUP), foram movimentados 588 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 1,91% (ANTAQ, 2012c).

Em relação às movimentações do porto de São Francisco do Sul, este sofreu uma queda de -16,86% nas movimentações de soja, além de queda nas movimentações de cargas contêinerizadas de -38,2%. Esta queda foi contrabalanceada pelo forte crescimento em movimentações de milho em grãos, que neste período obteve um aumento de 469%. Este crescimento fez com que o porto alcançasse no mês de novembro de 2012, seu recorde de movimentações de mercadorias em um único mês, totalizando 1,15 milhões de toneladas movimentadas. Estes números fizeram com que o porto fechasse 2012 com um total movimentado de 10.934.504 toneladas, apresentando um crescimento de 8,37% em relação a 2011 (ANTAQ, 2012c).

O porto de São Francisco do Sul é considerado o principal porto graneleiro do estado, sendo responsável pelo escoamento de grande parte da produção graneleira do estado de Santa Catarina e Paraná (APSFS, 2013a). Na Figura 1, encontram-se as quantidades totais das mercadorias embarcadas e desembarcadas entre os anos de 2006 á 2012.

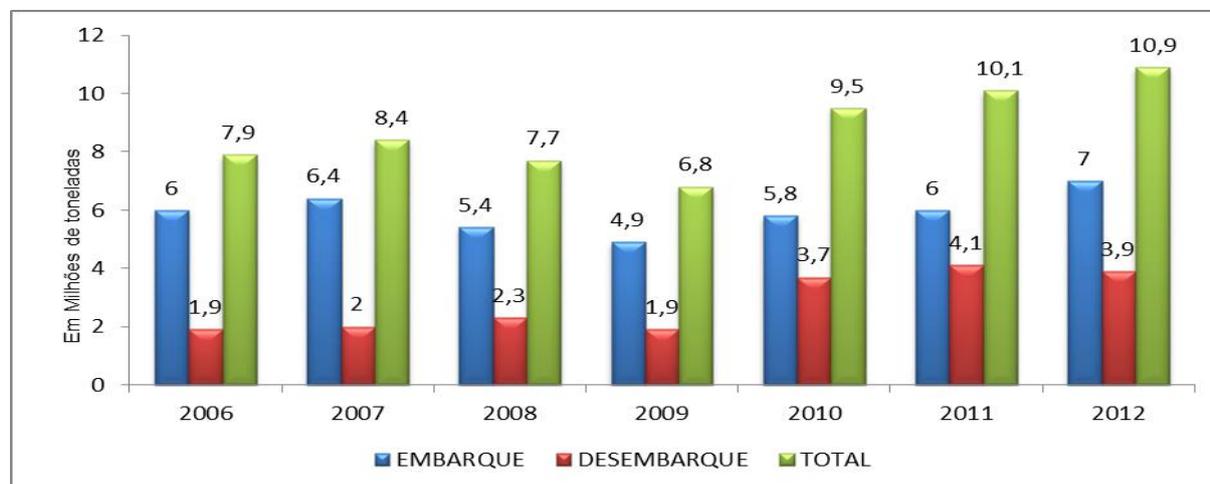


FIGURA 1 – Movimentação de embarque/desembarque. Fonte: Adaptado de ANTAQ (2013b).

Na Figura 1 pode ser observado o crescimento do volume de cargas movimentadas no porto de São Francisco do Sul, impulsionado principalmente pelo forte desempenho do porto nas exportações de grãos, que totalizaram 85,48% do total de produtos exportados pelo porto em 2012 (APSFS, 2013b). Os principais produtos exportados pelo porto são destacados na Tabela 2.

TABELA 2 – Produtos exportados pelo porto de São Francisco do Sul em 2012.

Produtos Exportados	Valor FOB	Peso líquido	Part. %
1 – Soja em grão e triturada	557.478.369	1.102.150.316	64,74
2 - Milho em grão	178.566.224	692.835.962	20,74
3 – Lamina de ferro/aço, galvanizada 4.75mm	69.525.825	60.790.983	8,07
4 - Outros grãos de soja, mesmo triturados	27.889.820	57.630.714	3,24
5 – Lamina de outras ligas de aços 600 mm, galvanizada	6.864.324	5.829.377	0,8

Fonte: Adaptado de APSFS (2013b).

Como pode ser observado na Tabela 2, o produto com maior expressão nas exportações do porto em 2012 foi a soja, mesmo com a queda, obteve uma representatividade de 64,74%. As exportações de milho também bateram recorde no porto, somando 692.835.962t representando um crescimento de 469%. Em 2012, o porto teve uma movimentação em exportações 20,83% maior que em 2011. Nas exportações, os principais países de destino foram China 61,73% e Argentina 9,39% (APSFS, 2013b)

Encontram-se elencados na Tabela 3, os cinco produtos mais importados através do porto em 2012.

TABELA 3 - Produtos importados pelo porto de São Francisco do Sul em 2012.

Produtos Importados	Valor FOB	Peso líquido	Part. %
1 - Carbonato dissodico anidro	54.123.723	271.935.000	9,67
2 – Lamina de ferro/aço, galvanizado 4.75mm	47.748.592	56.341.489	8,53
3 - Uréias com teor de nitrogênio>45% em peso	37.483.962	79.631.000	6,7
4 – Lamina ferro/aço, a frio, em rolos, 1mm<e<3mm	32.445.814	45.948.807	5,8
5 – Lamina ferro/aço, revestida ligas de alumínio/zinco	29.056.691	31.906.312	5,19

Fonte: Adaptado de APSFS (2013b).

Na Tabela 3, observam-se os produtos importados através do porto de São Francisco do Sul, onde pode-se perceber o desempenho em importação de produtos agrícolas e siderúrgicos. O forte desempenho ocorreu também nas importações, possuindo uma alta de 12,12%. As mercadorias importadas através do porto de São Francisco do Sul tiveram origem principalmente da China 36,15% e EUA 14,56% (APSFS, 2013b).

3 Metodologia

A partir das características do estudo, a pesquisa quanto aos fins de investigação foi caracterizada como descritiva (CRESWELL, 2007), pela busca de conhecimento e dados sobre algo no *habitat* natural do pesquisado. Neste sentido, descreveu-se o processo de gestão adotado pelo porto de São Francisco do Sul na movimentação de cargas contêinerizadas de importação.

Quanto aos meios de investigação, a pesquisa foi classificada como bibliográfica e de campo (CERVO; BERVIAN, 2002). A pesquisa caracterizou-se como bibliográfica, pela utilização livros, artigos, bem como informações no *site* do Ministério dos Transportes, focando na Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ) e Secretaria Especial dos Portos (SEP). A pesquisa de campo se aplica á pesquisa, tendo em vista que para o seu

desenvolvimento, efetuou-se uma visita *in loco* no porto de São Francisco do Sul e Autoridade Portuária, com o objetivo de identificar os processos utilizados nas movimentações de mercadorias contêinerizadas.

Quanto à técnica de coleta de dados utilizou-se a modalidade de pesquisa qualitativa (CERVO; BERVIAN, 2002), por meio de uma entrevista em profundidade (LAKATOS; MARCONI, 2008) efetuada no mês de junho de 2013 junto ao diretor logístico do porto em estudo. Durante a entrevista, utilizou-se um roteiro semiestruturado (CRESWELL, 2007), contemplando o processo de gestão administrativa, bem como a gestão operacional das cargas contêinerizadas na importação e os projetos e investimentos em infraestrutura programados para o porto.

4 Resultados e Discussão

A seguir destacam-se aspectos relacionados à gestão administrativa do porto de São Francisco do Sul, bem como a gestão operacional das cargas contêinerizadas na importação e os projetos e investimentos em infraestrutura programados para o porto.

4.1 A gestão do porto de São Francisco do Sul - SC

O porto de São Francisco do Sul encontra-se administrado pelo governo do estado de Santa Catarina por intermédio de uma autarquia estadual. Esta concessão foi prorrogada até setembro de 2013 e segundo o entrevistado: “[...] após este período o porto deve tornar-se uma empresa de economia mista ou empresa pública”.

Quando questionado sobre o fato do porto se espelhar em um modelo de gestão utilizado por algum porto nacional ou internacional, o entrevistado relata que o modelo adotado segue as normas da Lei de Modernização dos Portos (8630/93), ou seja, existem na estrutura portuária investimentos públicos e privados para aprimorar a operação no embarque de desembarque das mercadorias.

Com relação à administração e a nomeação dos cargos para a tomada de decisão, o governo do estado de Santa Catarina é quem efetuou a nomeação dos três diretores e um presidente. O entrevistado ressaltou que: “O governo do estado é o nosso padrão direto, [...] e prestamos contas ao governo federal através de reuniões mensais feitas em Brasília, onde o presidente do porto presta contas perante a presença do ministro da Secretaria Especial de Portos”.

O porto de São Francisco do Sul possui como os principais destinos das cargas importadas os estados de Santa Catarina e São Paulo. Recebendo navios *Panamax* e *Pós Panamax* de até 330 metros de comprimento e com capacidade de carregar até 80 mil toneladas, o porto recebe navios graneleiros, carga geral e porta contêineres (*full containers*).

Quanto às entradas e saídas de carga, o porto oferece todo o apoio necessário em níveis estruturais e de segurança, contando com um sistema de câmeras e quase 80 policiais, dentro dos parâmetros do *Internacional Ship and Porto Facility Security Code (ISPS CODE)*.

O entrevistado afirmou que em função da crise econômica mundial: “[...] o volume de cargas tem diminuído consideravelmente. Com isto, os armadores acabaram juntando-se em *joints* e este fato fez com que o porto perdesse alguns armadores fixos como HAMBURG SÜD e MSC”. Além desta diminuição, a abertura do porto de Itapoá foi outro agravante que contribuiu para esta diminuição de volume. Atualmente os armadores fixos que operam com o porto são: MOL, LOG-IN e NORSUL.

O porto de São Francisco do Sul conta com 14 operadores portuários que operam junto ao porto devidamente cadastrados, destacando-se a BUNGUE, ORION, CIDASC e o MASTER. Para o cadastro, o porto cobra o chamado calção no valor de 500 mil reais como forma de garantia. A Figura 2 apresenta uma vista total da estrutura física do porto de São Francisco do Sul.



FIGURA 2 – Berços de atracação do porto de São Francisco do Sul. Fonte: Master (2013).

Na Figura 2 observa-se toda a parte estrutural do porto, bem como a malha ferroviária que é seu principal diferencial. Sendo que o berço 201 encontra-se em obras de ampliação e com prazo estipulado para entrega em julho de 2013 (MASTER, 2013).

A operação portuária funciona 24 horas, porém a liberação das mercadorias ocorre no horário de expediente do porto, ou seja, entre 07:30h às 11:30h e 13:30h às 17:30h. O fluxo de navios no porto gira em torno de 60 navios por mês e conforme o entrevistado: “[...] nunca tivemos problemas sérios com atracação de navios, apenas o *line-up* que ocorre normalmente como todos os portos”, tempo de espera comum na maioria dos portos, sendo que no caso do porto de São Francisco do Sul em situação normal é de 14 dias, nos períodos de safra este tempo cai para 7 dias.

Para a carga e descarga dos diversos navios que operam no porto, o entrevistado relata a que depende muito do produto, conforme destaca-se na Tabela 4.

TABELA 4 - Tempo médio de atracação nos berços.

Navios	Tempo Médio
Carga geral	48 horas a 86 horas
Graneleiros	34 horas a 60 horas
Contêineres	4 horas

Fonte: Dados obtidos com a pesquisa (2013).

Observa-se na Tabela 4, que os navios de carga geral e graneleiros o tempo de atracação no porto possui uma grande variação se comparados com os navios *full containers* (contêineres – 4 horas) por conta do tipo do produto movimentado e forma de unitização. Quando de um atraso na operação do porto, o entrevistado relata que: “[...]”

acarretará em prejuízo financeiro, não apenas para o porto mais também para todos os envolvidos na cadeia logística da carga em questão”.

Quando questionado sobre a questão de movimentação de contêineres no porto, o entrevistado relata que houve queda no último ano em torno de 37%, sendo que:

No último ano caiu bastante, [...] nós já movimentamos 330 mil contêineres por ano, hoje nós devemos movimentar 130 mil. Nos comparativos nós movimentamos 57 mil no ano passado até maio, e agora estamos com 36 mil, ou seja, obtivemos uma queda na movimentação de contêineres equivalente a 37% de um ano para outro (DIRETOR LOGÍSTICO, 2013).

Porém, na movimentação geral do porto, que no ano de 2012 até maio foi de 4.237.000 milhões de toneladas, no mesmo período do ano de 2013 calculou 5.081.000 milhões de toneladas, acumulando um aumento de 20%. O porto movimenta anualmente aproximadamente 11.000.000 de toneladas, sendo que a principal mercadoria importada é fertilizante.

A área do porto destinada a armazenagem de contêineres possui uma capacidade de movimentar 500 mil *Teu's* por ano. O entrevistado ressalta que o porto opera com todos os tipos de mercadorias oriundas de importação, com destaque para as cargas contêinerizadas movimentadas nos berços 300 e 301 pertencentes ao Terminal Portuário Santa Catarina (TESC) e nos berços 102 e 103 pertencentes ao próprio porto. No caso de mercadorias tóxicas, o porto atualmente não armazena vez que: “[...] precisa de todo um cuidado especial para estas mercadorias, como demarcação de áreas, etc... mas o terminal da TESC opera, portanto nós recebemos e imediatamente enviamos para este terminal”.

Quanto à estrutura para estocagem de produtos em armazéns no porto, o entrevistado relata que:

O porto atualmente conta com quatro armazéns pertencentes à iniciativa privada, o que garante uma capacidade estática de armazenagem em torno de 500.000 mil toneladas. Todos interligados através de esteiras aos dois *chip roads* de carregamento com capacidade de 1.500 toneladas/cada, o que garante uma capacidade de carregamento de 3.000 toneladas/hora (DIRETOR LOGÍSTICO, 2013).

Para que o porto possa aumentar sua capacidade de escoamento, o entrevistado destaca que tornam-se necessários investimentos em logística: “Não adianta nos termos um canal marítimo bom com bom calado e boa infraestrutura, se a carga não tiver acesso ao porto. Nós precisamos urgentemente da duplicação da BR-280”.

Para o controle de entradas e saídas de mercadorias e acompanhamento do fluxo de mercadorias no porto, o porto conta com sistema integrado da SHIPIN que controla todas as mercadorias e fornece base para tomadas de decisões estratégicas.

No âmbito das parcerias, o porto de São Francisco do Sul possui parcerias com os portos de Itajaí-SC e Paranaguá-PR, que podem suprir necessidades em eventuais problemas para o escoamento de mercadorias.

Quanto ao fluxo de mercadorias de importação no porto de São Francisco do Sul, o entrevistado relata que: “[...] o porto recebe todas as informações sobre a carga que irá desembarcar, assim que chega ao porto, sabemos exatamente como operar cada mercadoria, na maioria das vezes estas mercadorias saem imediatamente”. Porém, em alguns casos, a mercadoria cai em canais de parametrização da Receita Federal onde exige-se uma verificação da mercadoria ou documentaria. Nestes casos, o porto solicita para o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) que seja retirado o contêiner e os funcionários do porto, caso

necessário, esvaziam e repõem as mercadorias no contêiner, sendo que o porto assume os custos financeiros da operação.

Os investimentos em estrutura para o recebimento de cargas contêinerizadas na importação, estão em fase de finalização com o novo berço 201, previsto para entrega em setembro de 2013. Ainda, o porto está em fase de elaboração de mais três projetos, dois berços de atracação para navios graneleiros e um berço para atracação de navios turísticos.

Existe também um projeto já encaminhado para a construção de um novo berço de atracação para granéis, conforme relata o entrevistado: “Existe o projeto do berço 401, que ficaria mais afastado do terminal. O projeto está pronto e aprovado, dependemos agora apenas da liberação dos recursos de Brasília”. Além dos investimentos em estrutura portuária, existe também o investimento em infraestrutura no escoamento destas mercadorias até o porto, que também encontram-se com o projeto aprovado para a duplicação da BR-208, que liga o porto a BR-101.

5 Considerações finais

No atual cenário mundial globalizado, em que empresas e países concorrem diretamente por mercados, uma logística competente e integrada tornou-se uma forma direta de competição. Desta forma, a logística afeta diretamente o preço final do produto, devido ao tempo que o produto demora em seu trânsito até o comprador final e pelo modal utilizado para fazer esta transição.

No universo da pesquisa, destacou-se um dos principais portos do Estado de Santa Catarina, onde se sobressai o porto de São Francisco do Sul, localizado no norte do Estado, possuindo uma constante movimentação de cargas oriundas de diversos mercados. Sendo assim, a pesquisa objetivou identificar a gestão portuária na movimentação de cargas contêinerizadas de importação no porto de São Francisco do Sul – SC.

A partir do objetivo geral, delimitaram-se os objetivos específicos, onde o primeiro procurou destacar a gestão administrativa do porto de São Francisco do Sul – SC. Observou-se que o porto atualmente encontra-se administrado pelo governo do Estado de Santa Catarina por intermédio de uma autarquia estadual, sendo que esta concessão foi prorrogada até setembro de 2013 e após este período o porto deve tornar-se uma empresa de economia mista ou empresa pública. Ainda sobre a parte de gestão administrativa, observou-se que o porto não possui autonomia perante o governo do Estado, tendo seus diretores e presidente nomeados pelo Estado para assumir suas funções no comando do porto.

No que se refere ao segundo objetivo, ou seja, identificar a gestão operacional de cargas contêinerizadas na importação, verificou-se que o porto não destina investimentos para este tipo de mercadoria, sendo inclusive impossibilitado de receber cargas perigosas por não possuir área específica e adaptada para recebê-las. O porto possui como principais destinos os estados de São Paulo e Santa Catarina. Ainda, conclui-se que o porto opera com um calado de 14 metros, com estrutura para receber navios de até 300 metros. Porém, esta estrutura não é adequada para receber navios de grande porte que atualmente operam no mercado internacional, sendo necessário investimentos para dragagem da baía e também na estrutura portuária.

A operação portuária para carga e descarga de navios pode ser considerada lenta, uma vez que o porto opera em sua maioria navios graneleiros e de carga geral, que acabam tomando mais tempo na operação de carga e descarga, fazendo seu *line-up* girar em torno de 14 dias em períodos normais.

No caso das estruturas portuárias para armazenagem de grãos, o porto de São Francisco do Sul - SC possui ótimos terminais graneleiros, que permitem a estocagem de aproximadamente 500.000 mil toneladas, sendo interligados a dois terminais de carga e descarga com capacidade para 3.000 toneladas/hora. Entretanto, a estrutura portuária para armazenagem e movimentação de contêineres, ainda sofre com a falta de espaço físico necessário para garantir uma armazenagem adequada para os contêineres de importação e exportação.

No último ano, o porto perdeu 37% do volume de cargas contêinerizadas que vinham para o porto normalmente. Muito disso por conta da crise europeia e principalmente por conta da construção de dois novos portos (Navegantes e Itapoá). Além da construção dos portos, o volume de cargas contêinerizadas de importação decaiu muito na região em função da crise europeia, fazendo com que os armadores se unissem em *joints* para facilitar e baratear o processo de envio de cargas nas exportações e importações. Com este processo, o porto também perdeu armadores fixos como HAMBURG SÜD e MSC, sendo que atualmente trabalham com os armadores MOL, LOG-IN e NORSUL.

Destacar os projetos e investimentos em estrutura, sendo o terceiro objetivo específico, verificou-se que o porto está investindo para a ampliação de suas estruturas, uma vez que encontra-se em fase de término da construção de um novo berço de atracação e existem projetos para a construção de mais três berços para navios de grande porte. Entretanto, o gargalo do porto de São Francisco do Sul – SC continua sendo a BR-280, ainda não duplicada. Para um bom funcionamento da logística entre empresas e o porto, torna-se de extrema necessidade obras como a duplicação e o anel ferroviário; obras estas que são esperadas desde 2009.

Sugere-se que a gestão do porto reavalie o processo logístico das cargas contêinerizadas, especialmente as de importação, de modo que utilize os recursos disponíveis para ampliar e melhorar o espaço e o processo que utiliza para cargas contêinerizadas. O porto esta perdendo cargas para portos relativamente novos no mercado, mas que oferecem melhores estruturas para movimentação e armazenagem de contêineres.

Com o estudo finalizado, abrem-se possibilidades de elaboração de novas pesquisas no porto de São Francisco do Sul - SC, como o estudo do impacto do modal ferroviário no desempenho logístico e operacional, analisar a forma de movimentação de grãos no complexo portuário e analisar a relação logística do terminal TESC com o porto.

Referências

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL. *Institucional*. Corredor de exportação. [2013a] Disponível em:< <http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=institucional&sub=corredor>>. Acesso em: 18 set. 2012.

_____. *Porto on-line*. Estatísticas. [2013b]. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=online&sub=estatistica>>. Acesso em: 15 mai. 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. *Boletim Portuário*: primeiro trimestre 2012. [2012a]. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portaol/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioPrimeiroTrimestre2012.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2013.

_____. *Portos 2012*. [2012b]. Disponível em:<<http://www.antaq.gov.br/portaol/pdf/Portos/2012/SaoFranciscoSul.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2013.

_____. *Anuário estatístico 2012*. [2012c]. Disponível em:<<http://www.antaq.gov.br/Portaol/Anuarios/Anuario2012/index.htm>>. Acesso em: 26 jul. 2013.

BUSSINGER, F.; BOTTER, L.C. *Gestão portuária brasileira*. Brazilianas.org. TV Brasil. Nov. 2011. Entrevista concedida a Luis Nassif. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=3q3AXLwA4Gk>>. Acesso em: 19 nov. 2012.

CERVO, A.L.; BERVIAN, P.A. *Metodologia científica*. São Paulo: 5 ed. Pearson, 2002.

CRESWELL, J.W. *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. São Paulo: 2 ed. Artmed, 2007.

GOLDBERG, D.J.K. *Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados*. 2009, 226 f. Dissertação (Mestre em engenharia naval e oceânica). Área da concentração: engenharia naval e oceânica – Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/.../3/.../Dissertacao_final.pdf> Acesso em: 17 set. 2012.

LAKATOS, E.M.; MARCONI, M.A. *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. 7 ed. rev. e ampl São Paulo: Atlas, 2008.

MASTER OPERAÇÕES LOGÍSTICAS. *O porto*. São Francisco do Sul. 2013. Disponível em: <<http://opmaster.com.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2013.

RODRIGUES, P.R.A. *Introdução aos sistemas de transporte e à logística internacional*. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

VIANNA, E.O. *Modelo de gestão e automação dos portos brasileiros*. 2009, 352 p. Tese (doutor em engenharia). Área de concentração: Engenharia de energia e automação elétrica. Universidade de São Paulo – São Paulo.

SECRETARIA ESPECIAL DOS PORTOS. *Institucional*. [2013a]. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-a-sep>>. Acesso em: 15 jun. 2013.

_____. *Sistema portuário nacional*. [2013b]. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 15 jun. 2013.

NORMAS DO EVENTO SUBMETIDO

1. Introdução

A padronização do formato a ser utilizado nos artigos é essencial para a correta edição dos anais do evento. Este documento descreve os aspectos da formatação do modelo de artigos, portanto serve como referência.

Utilizando os estilos pré-definidos que constam deste documento, ele facilitará o seu trabalho. Para isso observe as instruções e formate seu artigo de acordo com o padrão definido ou copie e cole os textos do original diretamente numa cópia deste documento. Na avaliação do seu artigo esta formatação será de fundamental importância.

Atenção, os artigos deverão ter no máximo 5 (cinco) autores, podendo haver participação como autor/co-autor em no máximo 7 (sete) artigos do total enviado para o evento (independente de quem enviar). Para a publicação serão aceitos somente 4 (quatro) desses artigos, com uma mesma participação como autor/co-autor, sendo automaticamente publicado os 4 (quatro) artigos de pontuação mais alta.

2. Formatação a ser utilizada

2.1 Considerações gerais

O corpo do artigo NÃO deve conter: Título, Title, Resumo, Abstract, Palavras-chave, Keyword e Nome(s) do(s) autor(es). Todos esses dados são obrigatórios, e devem ser preenchidos “somente” no site durante o envio dos artigos, NÃO devendo constar no arquivo que irá anexo. O “Cabeçalho” com todos esses dados e o “Rodapé” serão inseridos automaticamente pelo sistema na geração dos ANAIS.

O nome completo dos Autores, Instituição e e-mail são retirados do CADASTRO do site, portanto mantenha seu cadastro atualizado, pois esses dados serão utilizados no seu artigo no momento da geração do artigo final formatado, o qual será publicado nos ANAIS do evento. Não nos responsabilizamos por dados incorretos ou desatualizados após a geração dos ANAIS.

É necessário que todos os autores/co-autores tenham cadastro prévio em nosso sistema. Para o cadastro é essencial o CPF. O uso indevido/incorreto do CPF ao fazer o cadastro de um novo autor é de total responsabilidade do autor ou do responsável pela submissão do artigo. Não serão aceitos pedidos de alteração de CPF vinculado a qualquer artigo submetido.

O artigo deve conter, no máximo, 12 (doze) páginas (incluindo as referências bibliográficas) e o arquivo correspondente deverá ter tamanho máximo de 2048 Kb (2 mb) e estar no formato .DOC (“NÃO” será aceito o envio do formato .DOCX – Office 2007).

Deve-se utilizar tamanho A4 (210x297 mm) e as margens (superior, inferior, lateral esquerda e lateral direita) devem ter 2,5 cm. Solicitamos muita atenção com relação a esse aspecto, pois os artigos enviados com formato diferente prejudicam a composição final dos anais.

2.2 Detalhes do Envio

Na formatação do artigo deverá ser utilizada fonte tipo *Times New Roman*, tamanho 12

(doze), justificado, com espaçamento entre linhas “Simples”, com um espaçamento de 6 (seis) pontos abaixo, de acordo com o tópicos descritos a seguir:

a) Os dados: Nome(s) do(s) Autor(es), Título, Title, Resumo, Abstract, Palavras-Chave, Keyword, não deverão constar no corpo do artigo. Esses dados deverão ser obrigatoriamente cadastrados no site durante o envio dos artigos.

b) Título e Title: O “Title” deve ser correspondente ao Título, obrigatoriamente em Inglês, ambos limitados a 200 caracteres.

c) Resumo e Abstract: O resumo é elemento obrigatório constituído de uma seqüência de frases objetivas e não uma enumeração de tópicos, no mesmo idioma do trabalho, não ultrapassando **1400 caracteres (COM ESPAÇO)**. Deve apresentar o problema estudado, os métodos utilizados, os resultados mais importantes e as conclusões obtidas. O “Abstract” deve ser igual ao Resumo, porém na versão em Inglês.

d) Palavras-chave e Keyword: Recomendamos de 3 (três) a 5 (cinco) palavras-chave separadas por ponto-e-vírgula, e finalizadas por ponto, limitado a 250 caracteres. A “Keyword” deve ser idêntica as Palavras-chave, porém na versão em Inglês.

Ex: Palavras-chave: MODELO; FORMATAÇÃO; SIMPEP.

e) Títulos das seções: os títulos das seções do trabalho devem ser posicionados à esquerda, em negrito, numerados com algarismos arábicos (1, 2, 3, etc.). Deve-se utilizar texto com fonte *Times New Roman*, tamanho 12 (doze), em negrito. Não coloque ponto final nos títulos. O título da primeira seção deve ser posicionado com espaçamento em 24 (vinte e quatro pontos) acima e 6 (seis) pontos abaixo. As demais seções devem possuir um espaçamento de 6 (seis) pontos abaixo.

f) Corpo do texto: o corpo do texto deve iniciar logo abaixo dos títulos das seções. O corpo de texto utiliza fonte tipo *Times New Roman*, tamanho 12 (doze), justificado, com espaçamento entre linhas simples. O corpo do texto também deve utilizar um espaçamento de 6 (seis) pontos abaixo.

2.3 Formatação de figuras e tabelas

Todas as figuras e tabelas devem ter legendas e seguir a Associação Brasileira de Normas Técnicas (2001). Assim, no caso de figuras (quadros, gráficos, desenhos,...) as respectivas legendas devem ser posicionadas abaixo delas, justificadas à esquerda, com fonte *Times New Roman*, tamanho 10 (dez). Nas tabelas, as legendas devem ser posicionadas acima delas, devem estar centralizadas e também terem fonte *Times New Roman*, tamanho 10 (dez).

Deve ser mantido um espaçamento de 6 (seis) pontos entre o corpo do texto e as Figuras ou Tabelas. Entre as legendas e o corpo do texto também deve haver um espaçamento de 6 (seis) pontos.

Se houver uma fonte bibliográfica, esta deverá ser descrita na seqüência do título da figura, com fonte *Times New Roman*, tamanho 10 (dez). No caso de tabelas, as fontes citadas ou notas eventuais aparecem no rodapé após o fio de fechamento, também com fonte *Times New Roman*, tamanho 10 (dez). A Figura 1 e a Tabela 1 a seguir ilustram essas exigências. Deve ser utilizada fonte *Times New Roman*, tamanho 10 (dez), para letras e números nas tabelas.

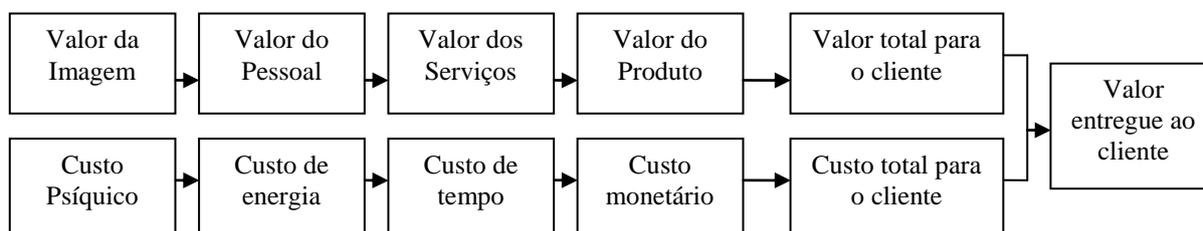


FIGURA 1 – Valor entregue ao cliente. Fonte: Kotler (2000).

TABELA 1 - Flutuações dos níveis de produção ao longo da cadeia de suprimentos.

Mês	Fornecedor		Montadora		Distribuidor		Varejista		Mercado
	Produção	Est. Inic. Est. final	Produção	Est. Inic. Est. final	Compra	Est. Inic. Est. final	Compra	Est. Inic. Est. final	Demanda
1	100	100 100	100	100 100	100	100 100	100	100 100	100
2	20	100 60	60	100 80	80	100 90	90	100 95	95
3	180	60 120	120	80 100	100	90 95	95	95 95	95
4	60	120 90	90	100 95	95	95 95	95	95 95	95
5	100	90 95	95	95 95	95	95 95	95	95 95	95
6	95	95 95	95	95 95	95	95 95	95	95 95	95

Fonte: Slack *et al.* (1999).

3. Considerações Finais

As citações devem ser feitas conforme a NBR 10520 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2000a). As referências bibliográficas devem estar relacionadas no final do texto seguindo o padrão ABNT, estabelecido pela norma NBR 6023 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2000b). Somente devem ser incluídas na seção relativa às referências as obras citadas no texto, elas devem estar em ordem alfabética e não devem ser numeradas. Deve-se utilizar fonte *Times New Roman*, tamanho 10 (dez), para as referências, com um espaçamento igual ao do corpo do texto. As referências apresentadas na seqüência deverão servir de exemplo de como formatar alguns tipos comuns de referências bibliográficas. Contudo, os artigos enviados devem mencionar em suas referências apenas os artigos citados no texto.

Referências

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 14724: Informação e Documentação - Trabalhos acadêmicos - Apresentação*. Rio de Janeiro: ABNT, 2001.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 10520: Informação e Documentação - Citações em Documentos - Apresentação*. Rio de Janeiro: ABNT, 2002a.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6023: Informação e Documentação - Referências - Elaboração*. Rio de Janeiro: ABNT, 2002b.
- BARBIERI, J.C. *Gestão ambiental empresarial*. São Paulo: Saraiva, 2004.
- FREDERICO, G.F. *Proposta de aplicação do Balanced Scorecard para o operador de transporte logístico*. 196 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Faculdade de Engenharia de Bauru, Universidade Estadual Paulista – UNESP, Bauru, 2008.
- KOTLER, P. *Administração de marketing: a edição do novo milênio*. 10. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2000.
- PIRES, S.R.I. *Integração do planejamento e controle da produção a uma estratégia de manufatura*. 223 f. Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1994.
- RICHARDS, D.J.; FROSCH, R.A. The industrial green game: overview as perspectives. In: RICHARDS, D.J. (org.). *The industrial green game: implications for environmental design and management*. Washington: National Academy Press, 1997.
- SANTOS, F. C. A. Integration of human resource management and competitive priorities of manufacturing strategy. *International Journal of Operations & Production Management*, n.5, p.612-628, 2000.
- SLACK, N.; CHAMBER, S.; HARDLAND, C.; HARRISON, A. e JOHNSTON, R. *Administração da Produção*. São Paulo: Atlas, 1999.