

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

DIEGO DE SOUZA ROLDÃO

**ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERCEPÇÃO DOS ARMADORES
INTERNACIONAIS**

**CRICIÚMA
2016**

DIEGO DE SOUZA ROLDÃO

**ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERCEPÇÃO DOS ARMADORES
INTERNACIONAIS**

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof. Msc. Júlio Cesar Zilli

CRICIÚMA

2016

DIEGO DE SOUZA ROLDÃO

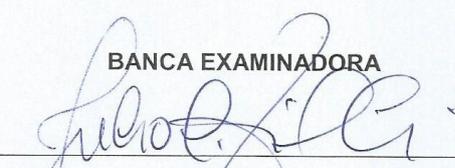
**ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE:
UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERCEPÇÃO DOS ARMADORES
INTERNACIONAIS**

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof. Msc. Júlio Cesar Zilli

Criciúma, 29 de novembro de 2016.

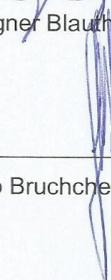
BANCA EXAMINADORA



Prof. Julio César Zilli – Mestre – UNESC - Orientador



Wagner Blauth- Mestre - UNESC



Sérgio Bruchchen – Mestre - UNESC

CRICIÚMA

2016

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, que sempre me apoiaram em todas as escolhas da minha vida, fazendo o possível e o impossível para que meus sonhos se tornem realidade. E ao meu orientador professor Me. Júlio César Zilli.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus. Sem Ele não conseguimos enfrentar as batalhas da vida, e Ele assim como minha família que me dá forças para seguir nos meus estudos e na minha carreira profissional.

Aos meus pais, Dirlei da Rosa Roldão e Andrea C. de Souza Roldão, que sempre me apoiaram e incentivaram a seguir o caminho dos estudos, nas minhas escolhas e por sempre acreditarem no meu potencial.

Ao meu orientador, Júlio Cesar Zilli, professor que acreditou no meu estudo e me deu o apoio necessário para que esse estudo virasse realidade. Além de ser um excelente profissional que sempre busca dar o seu melhor para formar bons profissionais assim como ele.

Agradeço à coordenação do curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior, por fornecer aos acadêmicos as melhores condições de estudo possíveis, nos incluindo em eventos direcionados à nossa área, como viagens, *workshops* e visitas de campo.

Por fim, gostaria de agradecer aos armadores internacionais, que foram essenciais para a realização do estudo, atendendo-me por telefone e respondendo ao questionário via *e-mail*, proporcionando com que esta pesquisa se tornasse viável.

RESUMO

ROLDÃO, Diego de Souza. **Estrutura portuária catarinense: Uma análise a partir da percepção dos armadores internacionais**. 2016. 78 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

No sistema portuário catarinense destacam-se os portos públicos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul e os terminais portuários de Navegantes e Itapoá, operando grandes armadores internacionais. Diante disso, o estudo objetivou Identificar os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense. Metodologicamente, caracterizou-se como uma pesquisa descritiva, quanto aos fins, e, bibliográfica e de campo, quanto aos meios de investigação. A população alvo foi delimitada por armadores internacionais operantes nos portos catarinenses. O estudo caracterizou-se por coleta de dados primários e técnica de coleta de dados quantitativa. O instrumento de coleta de dados foi um questionário aplicado via *e-mail*, enviado diretamente para os profissionais dos escritórios de exportação e importação, quando necessário foi feito contato telefônico. A análise dos dados foi essencialmente qualitativa. Verificou-se que os portos catarinenses precisam de reformas e novas obras para melhorar sua estrutura, aumentando a capacidade de cargas e dando qualidade no serviço de seus respectivos embarcadouros. Em contrapartida, os portos já iniciaram obras para reverter esta situação, melhorando o cais, bacia de evolução e canal de acesso. Temas relevantes que precisam ser aperfeiçoados referem-se ao auxílio do governo para novas obras e finalizar as existentes, bem como uma melhor relação dos órgãos intervenientes no processo de despacho e nacionalização das mercadorias e o aprimoramento da mão de obra.

Palavras-chave: Portos. Armadores. Importação. Exportação. Estrutura.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- Organização administrativa do serviço portuário brasileiro.....	20
Figura 2- Vista aérea do porto de Imbituba.....	35
Figura 3- Visão do canal de acesso ao porto de Itajaí.....	36
Figura 4- Vista aérea do porto de São Francisco do Sul.....	37
Figura 5- Vista aérea do Terminal Portuário de Navegantes.....	38
Figura 6- Vista aérea do Terminal Portuário de Itapoá.....	39
Figura 7- Custo adicional das fontes de burocracia no setor portuário.....	55

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Principais elementos na cadeia produtiva.	18
Quadro 2- Estrutura do sistema portuário.	19
Quadro 3- Serviço portuário.	20
Quadro 4- Órgãos intervenientes na logística nacional.	21
Quadro 5- Unidades do sistema portuário.	22
Quadro 6- Portos organizados delegados.	23
Quadro 7- Portos públicos administrados por Companhias Docas.	23
Quadro 8- Modelos de gestão portuária.	25
Quadro 9- Vantagens do modal marítimo.	27
Quadro 10- Desvantagens do modal marítimo.	28
Quadro 11- Agentes intervenientes do comércio exterior.	31
Quadro 12- Tipos de navios e suas características.	33
Quadro 13- Estrutura portuária catarinense.	34
Quadro 14- Principais fontes de títulos da pesquisa bibliográfica.	41
Quadro 15- Estruturação da população alvo.	42
Quadro 16- Síntese dos procedimentos metodológicos.	44
Quadro 17- Perfil dos Armadores Internacionais.	46
Quadro 18- Perfil quando a comercialização na exportação.	48
Quadro 19- Perfil quando a comercialização na importação.	50
Quadro 20- Desafios quanto a estrutura física.	51
Quadro 21- Desafios quanto a prestação de serviços.	52
Quadro 22- Principais custos no embarque/desembarque.	54
Quadro 23- Desafios em cada porto de Santa Catarina.	56

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agencia Nacional de Transporte Aquaviário
AP	Autoridade Portuária
BCTP	Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários
BOP	Bloco dos Operadores Portuários
BPP	Bloco do Poder Público
BUSP	Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários
CAP	Conselho da Autoridade Portuária
CONAPORTOS	Comissão Nacional das Autoridades nos Portos
IPR	Instalações Portuárias Rudimentares
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior
MT	Ministério de transportes
NVOCC	<i>Non Vessel Operating Common Carrier</i>
OGMO	Órgãos de Gestão de Mão-de-obra
OP	Operador Portuário
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PO	Portos Organizados
PORTOBRAS	Empresa Brasileira de Portos S.A.
PPPs	Parcerias Público-Privadas
PRODEC	Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense
REIDI	Regime Especial de Incentivo para o Desenvolvimento da Infraestrutura
RFB	Receita Federal Brasileira
SC	Santa Catarina
SEP	Secretária de Portos
TM	Tribunal Marítimo
TP	Trabalhadores Portuários
TPA	Trabalhadores Portuários Avulsos
TEU	<i>Twenty Equivalent Unit.</i>

TUP

Terminal de Uso Privado

UNESC

Universidade do Extremo Sul Catarinense

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	14
1.2 OBJETIVOS.....	15
1.2.1 Objetivo geral	15
1.2.2 Objetivos específicos	15
1.3 JUSTIFICATIVA.....	16
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	17
2.1 A LOGÍSTICA NO ÂMBITO DO COMÉRCIO EXTERIOR	17
2.2 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO	18
2.3 GESTÃO PORTUÁRIA.....	25
2.4 TRANSPORTE MARÍTIMO	27
2.4.1 Modalidades de navegação	28
2.4.2 Unimodalidade, intermodalidade e multimodalidade	29
2.4.3 Agentes intervenientes	31
2.4.4 Tipos de navios	32
2.5 SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE	33
2.5.1 Porto de Imbituba	35
2.5.2 Porto de Itajaí	36
2.5.3 São Francisco do Sul	37
2.5.4 Terminal Portuário de Navegantes	38
2.5.5 Terminal Portuário de Itapoá	39
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	40
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA	40
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO.....	41
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS.....	42
3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS.....	43
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	45
4.1 PERFIL DOS ARMADORES INTERNACIONAIS	45
4.2 COMERCIALIZAÇÃO NA EXPORTAÇÃO	47
4.3 COMERCIALIZAÇÃO NA IMPORTAÇÃO	49
4.4 DESAFIOS NA ESTRUTURA, SERVIÇOS E CUSTOS LOGÍSTICOS	51
4.5 DESAFIOS ESPECÍFICOS EM CADA PORTO CATARINENSE	56
5 CONCLUSÃO	59

REFERÊNCIAS.....	62
APÊNDICE.....	66

1 INTRODUÇÃO

Passados 200 anos de abertura dos portos, em um cenário de 5.864 km (9.198 km, se consideradas todas as reentrâncias geográficas), o modal marítimo do Brasil de pessoas e cargas chegou a um elevado grau de aumento e complicação, que se mostram no grande tamanho da infraestrutura alojada, na especificidade de princípios e costumes, na diversidade de atividades que demanda e no superior número de postos de serviços gerados, providos por mão-de-obra própria e especializada (PEREIRA, 2009).

No momento em que o país tem buscado assegurar a extensão de seu setor exportador, o tema modernização tem ganhado grande relevância. A modernização que tem sido requerida não abrange somente a inserção de novas tecnológicas e modernização de equipamentos, mas também a entrada de novas formas de gerenciar e administrar serviços portuários que possam ter como saldo um rendimento maior tentando diminuir ao máximo seus custos (KUROSAWA, 2003).

O setor portuário catarinense possui grande representatividade no cenário econômico do Estado, já que o comércio internacional está cada vez mais sendo procurado por empresas que desejam a melhoria de seus processos, agregando novas organizações e inserindo-se em novos mercados quando o mercado interno já não traz os resultados mais satisfatórios. Para isso, torna-se necessário que os portos possuam uma infraestrutura de qualidade, com o menor número de gargalos logísticos possíveis e com custos baixos para que as trocas internacionais sejam viáveis (BALLOU, 1993).

Em março de 2016, a balança comercial registrou um superávit de US\$ 828 milhões, resultado de exportações no valor de US\$ 3,330 bilhões e importações de 2,502 bilhões. No mês, as exportações somam US\$ 6,454 bilhões e as importações, US\$ 4,387 bilhões, com saldo positivo de US\$ 2,067 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 31,044 bilhões e as importações, US\$ 25,014, com saldo positivo de US\$ 6,030 bilhões (BRASIL, 2016).

Em Santa Catarina constituiu-se a possibilidade de Parcerias Público-Privadas (PPPs) aproximadamente um ano anterior da lei federal que antecipa a nova forma de concessão, em que o setor privado efetua a obra e após começar a explorá-la para readquirir o investimento. Foi criada a SC-Parcerias, organização de

economia mista que tem como alvo gerar investimentos em Santa Catarina, tanto pelo regime de PPPs quanto da concessão convencional de trabalhos públicos. O programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (PRODEC), que já prestava estímulos fiscais, foi reformulado para aprovar mais investimentos. As prioridades estabelecidas pela SC-Parcerias são a duplicação e a construção de novas rodovias, a atualização dos embarcadouros existentes e a acomodação de novos portos, o desenvolvimento dos sistemas de água e esgoto, e a ampliação de equipamentos destinados ao entretenimento, lazer e incremento do turismo (SANTA CATARINA, 2016)

Os embarcadouros catarinenses são de grande importância para o Estado de Santa Catarina que conta com os seguintes portos públicos: Porto de Itajaí, Imbituba e São Francisco do Sul. Assim como os públicos existem os embarcadouros privados representados pelo os portos de Navegantes e Itapoá. Que recebem os serviços diários dos armadores internacionais.

A partir desse contexto, este estudo tem por objetivo identificar os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense.

Com relação à estrutura da monografia, destaca-se que a mesma foi estruturada em cinco capítulos. A introdução, a situação problema, os objetivos geral e específicos, bem como a justificativa, compõe o primeiro capítulo.

No segundo capítulo, destaca-se a fundamentação teórica, com enfoque para assuntos relacionados com a logística no âmbito do comércio exterior e o sistema portuário brasileiro e catarinense.

Em seguida, no terceiro capítulo, são apresentados os procedimentos metodológicos que ampararam o desenvolvimento da pesquisa junto aos armadores internacionais operantes nos portos de Santa Catarina.

A apresentação e análise dos resultados compreende o quarto capítulo, seguido da conclusão. E, por fim, as referências bibliográficas e o apêndice como instrumento de coleta de dados.

1.1 SITUAÇÃO PROBRLEMA

Tendo por base o estudo dos portos catarinenses, foram encontrados problemas visíveis e obras de ampliação nos mesmos para um melhor atendimento

aos seus clientes. Por um lado sua estrutura tem deficiência em geral e por outro lado estão buscando melhorias que podem gerar oportunidades.

Visto o crescimento das exportações e importações oferecendo crescimento de cargas aos portos é preciso oferecer um bom serviço, assim esbarra nas ruins instalações portuárias oferecidas aos armadores internacionais. Mediante aos obstáculos encontrados, surge a necessidade de fazer uma análise por meio da percepção dos armadores internacionais buscando realmente mostrar as dificuldades dos mesmos e suas oportunidades que os portos podem oferecer.

Outros contratemplos encontrados foram as condições climáticas que podem atrapalhar muito as operações, por exemplo, o excesso de chuva pode fechar o canal e parar o porto por vários dias transferindo as atividades à outros terminais congestionando-os.

Apesar de suas deficiências os embarcadouros estão em constante crescimento buscando melhorar suas instalações como localização de difícil acesso, espaço minimizado para a atracação dos navios e falta de uma logística boa. Diante dessas condições surge o seguinte questionamento: **Quais os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Identificar os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar o perfil dos armadores internacionais operantes nos portos públicos e privados de Santa Catarina;
- b) Destacar o perfil da comercialização na exportação e importação;
- c) Identificar os desafios na estrutura, serviços e custos logísticos;

d) Compreender os desafios específicos em cada porto público e privado de Santa Catarina.

1.3 JUSTIFICATIVA

Compreendendo o universo logístico e da gestão portuária, o estudo teve por objetivo identificar os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense.

O estudo torna-se importante, uma vez que aborda o complexo portuário catarinense, funcionando como força motriz para o escoamento da produção destinada ao mercado internacional, bem como estrutura importante para a nacionalização de mercadorias oriundas de importação de diversos mercados globais.

A opção por este objetivo deve-se ao fato de o acadêmico trabalhar na área de logística internacional (agente de carga), e pretende seguir carreira em comércio exterior, visto também que busca mostrar uma visão diferente da estrutura portuária catarinense, bem como a toda sociedade acadêmica da Universidade do Extremo Sul Catarinense-UNESC inserida na área de comércio exterior e atividades correlatas.

Acredita-se que a pesquisa ocorre em um momento oportuno, uma vez que aborda um tema em crescimento (os portos catarinenses), juntamente com o grande volume nas exportações e importações, comprovado em dados com um bom *superávit*, conseqüentemente, um tempo favorável a logística internacional.

Estes elementos tornaram o estudo viável pelo conhecimento na área de logística internacional e o interesse de conhecer melhor a estrutura dos portos catarinenses com o auxílio dos armadores internacionais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

De acordo com Vianna (2001), a fundamentação teórica apresenta os principais estudos de pesquisadores, aproximando o leitor em um referencial teórico no universo do estudo.

Desta forma, este capítulo tem por objetivo contextualizar a logística internacional, apresentando conceitos da logística no âmbito do comércio exterior, o sistema portuário brasileiro, modelos de gestão portuária, aspectos relacionados com o transporte marítimo, unimodalidade, intermodalidade, multimodalidade, bem como o sistema portuário brasileiro e catarinense, com destaque para os portos públicos e principais terminais portuários.

2.1 A LOGÍSTICA NO ÂMBITO DO COMÉRCIO EXTERIOR

De acordo com Maluf (2000) comércio exterior é definido em relação a participação de dois blocos econômicos ou países, no qual estão inseridas as regulamentações e normatizações de cada nação para administrar seus negócios, assim divulgando novos métodos e diretrizes formais que ajudam as substituições futuras.

Inserindo-se no tema logística internacional. Observa-se inicialmente que estava vinculada à operações militares, precisava-se de um grupo de pessoas que cuidassem da movimentação no exato momento, equipamentos, munições e socorro médico nos conflitos antigamente. Em um segundo momento iniciou-se nas organizações que precisavam guardar matéria-prima para garantir uma futura perda e transportar seus produtos manufaturados para clientes ou outros depósitos (NOVAES, 2001).

O processo logístico tem utilização nas organizações e está em constante mudança devido a competitividade no mercado interno e externo, necessitando que muitas empresas procurem melhores ideais e estratégias para se tornar mais ágil e segura, fazendo que seus produtos e serviços cheguem aos clientes de forma rápida, com qualidade e no prazo que foi estipulado entre o vendedor e comprador (LUDOVICO, 2007).

Conforme Novaes (2001) a separação entre a organização e os mercados consumidores, apresentam uma cadeia no âmbito logístico, de acordo com o Quadro 1.

Quadro 1- Principais elementos na cadeia produtiva.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Valor de lugar	Conforme o transporte do produto da empresa até o estoque, à loja ou ao cliente final.
Valor de tempo	Preocupação em diminuir o depósito e custos, buscando a satisfação do cliente.
Valor de qualidade	A qualidade deve acontecer em todo momento por ser um forte ponto positivo.
Valor de informação	Recheiar o cliente de informações contando com a rapidez e agilidade para se prevenir de possíveis atrasos na entrega.

Fonte: Adaptado de Novaes (2001).

O aumento na produção global tornou os custos elevados, necessitando de ajustes nos serviços logísticos das organizações, que foram forçados a criar novas estratégias e acumular novas tecnologias no sistema logístico. Esta nova etapa mudou o rumo da logística com a chegada da globalização (LARRAÑAGA, 2003).

A logística se tornou globalizada e busca cada vez mais economia nos seus custos e tempo na entrega, bem como destinos diferentes, melhorando assim seu serviço. Em consequência, tende a ter uma elevação no limite de prazos, variedade constante dos produtos, organização nas entregas, facilidade na fabricação, longo prazo nas análises de inovações tecnológicas e criação de novas metodologias de custeio (LARRAÑAGA, 2003).

Com o mercado globalizado, conseqüentemente o volume das negociações de mercadorias aumentou rapidamente. O aumento favoreceu o mercado mundial, não só pelo fato das altas receitas na economia, mais também a qualidade e abatimento nas mercadorias devido a grande concorrência (LACERDA, 2006).

2.2 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

O decreto imperial de D João VI é a base do sistema portuária brasileiro, e por meio desse documento o país começou a interagir com o comércio

internacional. O Brasil aprovou a lei das concessões em 1869, que deixava o parcelamento privado das obras de expansão portuária. O modelo durou até 1930, quando o Estado começou a ser operador e financiador dos portos (NASSIF, 2011).

Na história, os embarcadouros foram ativos na cadeia global, fazendo economias mais ligadas, apoiando na movimentação das transações do comércio, dando grande apoio nas negociações ou comércios internacionais. Assim, considerado um fator estratégico para alavancar a economia local e global, pode-se dizer que o sistema portuário está focado para a área de importação e exportação, todo o sistema que envolve a entrada e saída de mercadorias de insumo e consumo (KUROSAWA, 2003).

A Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/1993) ajustou o sistema portuário brasileiro com o intuito de motivar a concorrência, assim, fazer com que o setor se atualize, diminuindo a burocracia, aumentando as movimentações de cargas e ainda baixando as taxas portuárias (VIANNA, 2009).

De acordo com Zilli (2015, p.6): “Verificou-se que com a implantação da Lei nº 8.630 em 1993, quebrou-se o monopólio estatal no setor portuário, centralizando a administração na Autoridade Portuária, adotando o modelo *Landlord Port* nos portos públicos e *Fully Privatized* nos TUP’s”.

Com a Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/1993), surgiu uma nova direção administrativa para o sistema portuário brasileiro. Os grandes objetivos da nova organização administrativa são: alavancar a operação dos embarcadouros e melhorar o arrendamento de suas áreas, trazendo ganhos para o governo; apoiar a concorrência entre os portos e terminais, criando um modo de reduzir gastos e incentivando a ter mais eficiência acabando com o poder dos trabalhadores dos embarcadouros (BRASIL, 1993).

Na questão de gerenciamento, instituíram-se os seguintes atores conforme o Quadro 2.

Quadro 2- Estrutura do sistema portuário.

(continua)

ESTRUTURA	CARACTERÍSTICA
Autoridade Portuária (AP):	Gerencia o porto organizado, alimenta suas instalações e cuida das outras entidades públicas e privadas que atuam nos embarcadouros.

Quadro 2- Estrutura do sistema portuário.

(conclusão)

ESTRUTURA	CARACTERÍSTICA
Conselho da Autoridade Portuária (CAP):	É um órgão consultivo elaborado por quatro divisões de atores atuantes no porto, que são o Bloco do Poder Público (BPP), o dos Operadores Portuários (BOP), Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários (BCTP) e o Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários (BUSP).

Fonte: Elaboração própria a partir de Feaduaneiros (2010).

Com relação à operação do serviço portuário, destacam-se o Operador Portuário e o Órgão Gestor de Mão de Obra, conforme o Quadro 3.

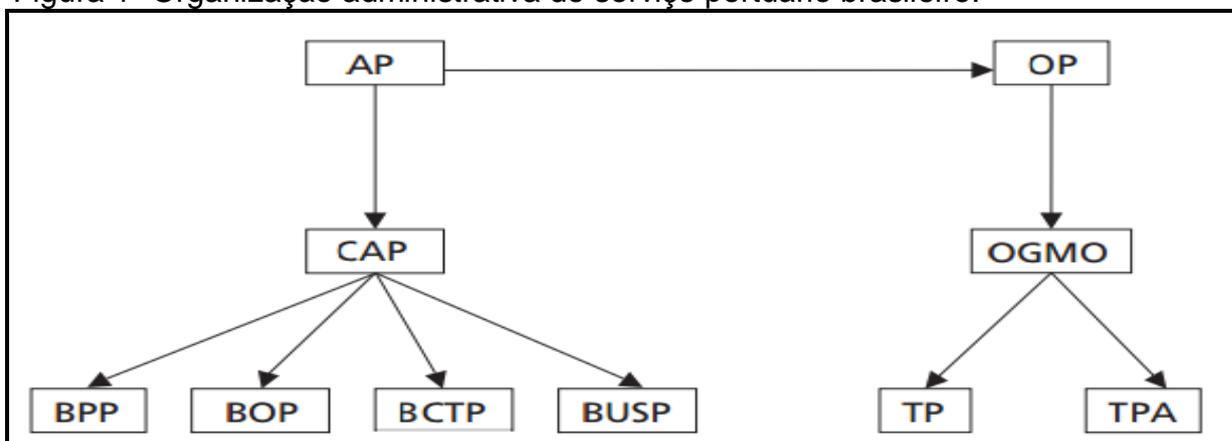
Quadro 3- Serviço portuário.

ESTRUTURA	CARACTERÍSTICA
Operador Portuário (OP):	Um órgão executivo de gerência, fiscalização, regulamentação, organização e promoção da função portuária. Depende da gestão de recursos humanos e prestadores de serviços, atividade comandada pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO).
Órgão Gestor de Mão de Obra	Administra a contratação, a escala e a alocação de trabalhadores portuários (TP) e de trabalhadores portuários avulsos (TPA).

Fonte: Elaboração própria a partir de Feaduaneiros (2010).

Há também as Companhias Docas, empresas públicas estaduais que, mediante delegação por parte do Ministério dos Transportes, assumem o papel de autoridade portuária nos portos sob sua jurisdição (FEADUANEIROS, 2010). O fluxograma (Figura 1) apresenta um resumo da organização administrativa e do seu serviço portuário brasileiro.

Figura 1- Organização administrativa do serviço portuário brasileiro.



Fonte: Elaboração própria a partir de Feaduaneiros (2010).

No Brasil, após a Lei nº 8.630 estar em vigor, iniciaram algumas alterações na estrutura institucional do setor portuário. Segundo Contiñas Lopez e Gama (2005) os embarcadouros estão ligados de forma direta aos órgãos intervenientes atuando como intercessores, já que, os trabalhos indicados pelo porto são influenciados por órgãos como o Governo Federal, do Estado e Município, assim como também pela autoridade portuária, entre outros que serão descritos no Quadro 4.

Quadro 4- Órgãos intervenientes na logística nacional.

ESTRUTURA	CARACTERÍSTICA
Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República (SEP)	Atua com a elaboração de políticas e diretrizes para desenvolver e promover o setor portuário bem como as instalações dos portos, e incentivar a execução e a avaliação dos programas e projetos e novas medidas que apoiem a melhoria da infraestrutura e superestrutura portuária (SEP, 2016).
Comissão Nacional das Autoridades nos portos (CONAPORTOS)	Possui a finalidade de associar as tarefas atribuídas pelos órgãos e entidades públicas nos portos e instalações portuárias (SEP, 2016).
Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ)	É responsável por regulamentar, supervisionar, controlar e programar ações de fiscalização das atividades de prestação de serviços de todo transporte aquaviário e da toda exploração da infraestrutura portuária e aquaviária (ANTAQ, 2016).
Ministério de Transportes (MT)	Possui como áreas de competência os assuntos relacionados à: A política nacional de transportes ferroviários, rodoviários e aquaviários; Marinha mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres, excetuados os outorgados às companhias docas; Participação na coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários (TRANSPORTES, 2014).
Receita Federal Brasileira (RFB)	Administração e execução dos serviços de gestão, fiscalização e controle aduaneiro; Interpretação, elaboração e aplicação propostas que busquem aperfeiçoar a legislação tributária e aduaneira da federação; Subsidio da formulação da política tributária e aduaneira (RFB, 2016).
Companhias (Cias) Docas	Empresas públicas estaduais que, através da Delegação concedida por parte do MT, assumem o papel da autoridade portuária nos portos que estão sob a jurisdição da mesma (IPEA, 2010).

Fonte: Elaboração própria a partir dos autores acima referenciados.

Depois de um longo tempo da promulgação da Lei 8.630/93 (Lei de Modernização dos Portos), o Brasil ainda sofre muitos problemas em seu sistema portuário. Mesmo com grandes processos técnico-administrativos apresentados pelo diploma legal em análise, pode se ver muitas deficiências, por questões ligadas aos obstáculos feitos pela burocracia, ou então pela fraqueza administrativa de seus órgãos gestores (LYRA JUNIOR, 2006).

Neste sentido, Zilli (2015, p.6) acrescenta que:

Visando o desenvolvimento de um novo marco regulatório, é implementada a nova Lei dos Portos nº 12.815 em 2013, centralizando na SEP/PR o planejamento e poder concedente, cabendo a ANTAQ as funções de regulação e fiscalização, e para a Autoridade Portuária, a administração local da instalação portuária.

A atual legislação sobre os portos brasileiros apresenta dois tipos de portos: Portos organizados (PO), e o Terminal de Uso Privado, tratado como (TUP) de acordo com a recente Lei dos Portos nº 12.815, de 05 de junho de 2013, demonstrada no Quadro 5.

Quadro 5- Unidades do sistema portuário.

PORTO ORGANIZADO (PO)	TERMINAL DE USO PRIVADO (TUP)
Art. 15.'Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.'(BRASIL, 2013).	IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;
Art. 17: "A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado" (BRASIL, 2013).	Art. 8:" Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público." (BRASIL, 2013)
Art. 22.'A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento. " (BRASIL, 2013).	Art. 8 § 2º: "A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que: i) a atividade portuária seja mantida; e ii) o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento." (BRASIL, 2013)

Fonte: Elaboração própria a partir da Lei dos Portos nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

É importante frisar que a Secretaria de Portos (SEP) usa como classificação de porto marítimo ou fluvial o tipo de navegação longo curso ou interior, e não por localização geográfica. Por exemplo, o Porto de Manaus é geograficamente fluvial/rio, entretanto na classificação da SEP é considerado marítimo por receber embarcações de linhas oceânicas (PORTOS DO BRASIL, 2016).

De acordo com a Secretaria dos Portos da Presidência da República – SEP (2016, p.1):

Existem 37 Portos Públicos organizados no país. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. A área destes portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013.

Destacam-se ainda nesta estrutura, 18 portos delegados a Estados e Municípios e também 19 portos administrados por 7 Companhias Docas, distribuídas no território aduaneiro brasileiro (SEP, 2016), de acordo com os Quadros 6 e 7.

Quadro 6- Portos organizados delegados.

PORTO	ESTADO	AUTORIDADE PORTUÁRIA	TIPO
Porto de SUAPE	PE	SDEC-PE	Marítimo
Porto de IMBITUBA	SC	SCPAR	Marítimo
Porto de SÃO FRANC. SUL	SC	APSF5	Marítimo
Porto de ITAQUI	MA	EMAP	Marítimo
Porto de CABEDELO	PB	DOCAS-PB	Marítimo
Porto do RECIFE	PE	PORTO DO RECIFE S.A.	Marítimo
Porto de SÃO SEBASTIÃO	SP	DERSA	Marítimo
Porto de ANTONINA	PR	APPA	Marítimo
Porto de PARANAGUÁ	PR	APPA	Marítimo
Porto de PELOTAS	RS	SPH	Marítimo
Porto de PORTO ALEGRE	RS	SPH	Marítimo
Porto de ESTRELA	RS	SPH	Fluvial
Porto de CACHOEIRA DO SUL	RS	SPH	Fluvial
Porto de RIO GRANDE	RS	SUPRG	Marítimo
Porto de PORTO VELHO	RO	SOPH-RO	Fluvial
Porto de ITAJAÍ	SC	ADHOC	Marítimo
Porto de MACAPÁ	AP	CDSA	Marítimo
Porto do FORNO	RJ	COMAP	Marítimo

Fonte: SEP (2016, p.1).

Quadro 7- Portos públicos administrados por Companhias Docas.

(continua)

PORTO	ESTADO	AUTORIDADE PORTUÁRIA
Porto de MANAUS	AM	CODOMAR
Porto de LAGUNA	SC	CODESP
Porto de SANTOS	SP	CODESP
Porto de ANGRA DOS REIS	RJ	CDRJ
Porto de ITAGUAÍ	RJ	CDRJ
Porto do RIO DE JANEIRO	RJ	CDRJ
Porto de NITERÓI	RJ	CDRJ
Porto de VITÓRIA	ES	CODESA
Porto de BARRA DO RIACHO	ES	CODESA
Porto de ILHÉUS	BA	CODEBA

Quadro 7 – Portos públicos administrados por Companhias Docas.

(conclusão)

PORTO	ESTADO	AUTORIDADE PORTUÁRIA
Porto de ARATU	BA	CODEBA
Porto de SALVADOR	BA	CODEBA
Porto de MACEIÓ	AL	CODERN
Porto de NATAL	RN	CODERN
Porto de AREIA BRANCA	RN	CODERN
Porto de FORTALEZA	CE	CDC
Porto de VILA DO CONDE	PA	CDP
Porto de BELÉM	PA	CDP
Porto de SANTARÉM	PA	CDP

Fonte: SEP (2016, p.1).

Uma das maiores barreiras na expansão do sistema portuário brasileiro está na falta de infraestrutura, que dificulta o crescimento do setor e causa um certo entrave no comércio global e de cabotagem no país. Para começar a mudar esta situação é necessário fazer investimentos em obras portuárias e de acesso que melhorem as condições existentes, consequentemente equipando também os portos (FEADUANEIROS, 2010).

Segundo a Secretaria dos Portos existe o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para fazer obras que buscam aumentar e modernizar o acesso aos portos. Essas construções foram previstas para todos os embarcadouros organizados, não somente melhoria para o acesso marítimo, mas também ampliações terrestres, dragagem, obras nos terminais de passageiros, a recuperação de cais, entre outras melhorias (BRASIL, 2014).

Para estimular e atrair os investimentos, o Governo Federal criou incentivos fiscais para o setor, entre os quais, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto, o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) e as Debêntures de Infraestrutura, além do Fundo da Marinha Mercante – FMM (BRASIL, 2014).

Com os diversos programas de incentivo, o ano de 2015 foi destaque para a movimentação de cargas, batendo o recorde nos portos brasileiros ultrapassando uma marca de 1 bilhão de toneladas. O número exato foi de 1,006 bilhão de toneladas no ano de 2015, com um crescimento de 3,9% comparado ao ano de 2014, que totalizou 968,87 milhões de toneladas (BRASIL, 2016).

Neste sentido, torna-se necessário uma administração competitiva para o sistema portuário brasileiro, adotando uma gestão portuária, em destaque na próxima seção.

2.3 GESTÃO PORTUÁRIA

Segundo Vianna (2009) existem quatro tipos de gestão portuária que são usadas para organizar as obrigações e direitos de cada setor (público e privado), no que se refere área portuária. O Quadro 8 apresenta os modelos e os tipos de infraestrutura, superestrutura e operação portuária.

Quadro 8- 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: Viana (2009).

O modelo *Public Service* é caracterizado pela administração pública, sem participação da iniciativa privada. Segundo o relatório “*Port Reform Toolkit*” do Banco Mundial (WORLD BANK, 2007) a liderança portuária apresenta uma grande grade de serviços para a operação do sistema portuário. O porto executa todos os ativos disponíveis (fixo e móvel), e as movimentações de carga ocorrem por meio da mão de obra direta da AP. Os *Services Ports* são direcionados pelo Ministério de Transportes e o presidente é um funcionário público indicado pelo ministro em operação. Assim, os investimentos e receitas das atividades concluídas são de encargo do Estado.

No Brasil, este modelo foi efetivo até meados de 1975 durante o período em vigor a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS). Alguns países no mundo possuem ainda esse modelo, com controle total do Estado, mas a expectativa é que tenha a transição para um modelo participativo da iniciativa privada. Este fato ocorre

pela necessidade de investimentos regulares nas instalações portuárias, com a participação de equipamentos mais atuais, a fim de incrementar a movimentação e possuir uma gestão mais competitiva (WORD BANK, 2007; VILLELA, 2013).

No modelo *Tool Port* sua infraestrutura e superestrutura são de autoridade portuária. As organizações privadas contribuem alugando ativos portuários por meio de concessões ou licenças (WORLD BANK, 2007). Neste modelo, é de responsabilidade da autoridade portuária expandir e manter a infraestrutura dos embarcadouros, assim como a superestrutura, incluindo os equipamentos de locomoção de carga, que são guindastes de cais e empilhadeiras (WORLD BANK, 2007).

Na movimentação das mercadorias quando estão a bordo dos navios, no avaral e no cais, é o trabalho feito por empresas privadas indicadas por agentes marítimos ou por diretores licenciados pela AP. Neste modelo, o principal problema é a dificuldade de encontrar o responsável pela movimentação de cargas (WORLD BANK, 2007).

Um fator positivo na modalidade *Tool Port* é que pode haver a troca de estratégia de portos inteiramente público (*Service Port*) para uma iniciativa privada, com gestões que possuem grande abertura ao investimento e participação (*Landlord* e *Fully Privatized Port*). O modelo *Tool Port* se torna atrativo para iniciativas privadas, já que para os investimentos iniciais os riscos são baixos. (VILLELA, 2013).

Na gestão *Landlord Port* o responsável por administrar a infraestrutura do embarcadouro é a autoridade portuária. As organizações privadas devem oferecer os outros serviços e possui a superestrutura portuária (WORLD BANK, 2007).

A modalidade *Landlord Port* é adotada pelo Brasil, uma vez que o governo, por meio da autoridade portuária, gerencia toda a parte de infraestrutura que são os berços, píeres e canal de acesso. Em contrapartida, a iniciativa privada se responsabiliza pelos investimentos em superestrutura como: armazéns, prédios e guindastes. Também fica responsável pela produção das operações portuárias por meio de arrendamentos (SEP, 2012).

O modelo *Landlord Port* tem como principal vantagem uma mistura de utilização de operações privadas com administração pública, que mostra uma competitividade na operação portuária, pelo fato de haver investimento em equipamentos necessários, também ter o controle do poder público no país, assim tendo um sistema misto com seus principais pontos positivos de cada modelo. Por

outro lado tem uma desvantagem por uma pressão grande da iniciativa privada para cobrar os investimentos públicos, gerando um excesso de capacidade, quando o investimento não era preciso (WORLD BANK, 2007; VILLELA, 2013).

Na modalidade *Fully Privatized* os portos são privados, sua administração, os seus serviços e equipamentos são coordenados por investidores privados (WORLD BANK, 2007).

Em se tratando do Brasil, os Terminais de Uso Privado (TUP) que se encontram fora da área portuária possuem fatores que caracterizam como modelo *Fully Privatized*, mas não podem ser chamados de Portos Organizados (PO), são chamados de terminais. Normalmente, os TUP's são maiores que alguns portos, capacidade de operação, mas possuem aspectos diferentes quando comparados aos PO. Mesmo assim, até o fim de 2012, os TUP eram regrados a movimentar cargas de terceiros, fator que não ocorre nos *Fully Privatized Ports* (VILLELA, 2013).

2.4 TRANSPORTE MARÍTIMO

O modal marítimo é importante para o processo logístico da exportação e importação das organizações, uma vez que por meio deste ocorre grande parte da movimentação de cargas dos países (DABBAH, 1998).

O transporte marítimo tem como grande característica a navegação através de mares ou oceanos, buscando a movimentação de cargas de um local para outro, por meio das vias marítimas. O modal corresponde a 90% das mercadorias transportadas no comércio internacional, caracterizando-se como o mais importante modal utilizado no comércio exterior (KEEDI, 2008).

O modal marítimo tem grandes vantagens em comparação aos demais modais. Silva e Porto (2003) apresenta algumas no quadro 9.

Quadro 9- Vantagens do modal marítimo.

(continua)

VANTAGENS	CARACTERÍSTICAS
Capacidade	Transportar grande volume de mercadorias ao mesmo tempo, possibilitando maior agilidade.
Competitividade	Tarifas de frete competitivas, relacionadas aos demais modais disponíveis;
Flexibilidade de Carga	Qualquer tipo de produto pode ser transportado para qualquer parte do mundo, independente do lugar e da distância.

Quadro 9 - Vantagens do modal marítimo.

(conclusão)

VANTAGENS	CARACTERÍSTICAS
Continuidade das Operações	Mesmo com condições climáticas e de tempo desfavoráveis, as operações marítimas têm a tendência de continuar sendo executadas, pois são facilmente realizadas quando as cargas estão conteinerizadas.

Fonte: Elaboração própria a partir de Silva e Porto (2003).

De acordo com Silva e Porto (2003), existem algumas desvantagens também em seu processo logístico, conforme no Quadro 10.

Quadro 10- Desvantagens do modal marítimo.

DESvantagens	CARACTERÍSTICAS
Acessibilidade	Pelo fato da grande maioria dos portos estarem distantes dos pontos de produção, exige-se a utilização de transbordo, ou seja, outro tipo de transporte para levar a carga até o porto, o que poderá ocasionar em riscos e avarias as mercadorias, além de retardar a entrega ao cliente final.
Custo de Embalagem	É necessário adequar as embalagens de acordo com a natureza da mercadoria, em virtude do seu manuseio, resultando assim, em custos mais elevados na aquisição de embalagens que proporcionem maior segurança ao produto
Velocidade	Apesar de ser o meio mais utilizado, também é o mais lento, fazendo-se necessário um prazo maior na entrega de produtos.
Frequência de Serviços	Não disponibiliza de amplas possibilidades de escolha de serviços, o que pode gerar custos de armazenagem das mercadorias em terminais localizados dentro do porto.
Congestionamento dos Portos	Um grande entrave enfrentado pelas empresas, pois com os constantes congestionamentos ocorridos, as cargas na maioria das vezes não são entregues nos prazos pré-definidos, comprometendo assim, os programas de tráfego e agregação de custos.

Fonte: Elaboração própria a partir de Silva e Porto (2003).

A partir deste contexto, apresenta-se a seguir as modalidades do transporte marítimo.

2.4.1 Modalidades de navegação

De acordo com Dabbah (1998), na navegação marítima a entrada e saída de mercadorias são conhecidas como longo curso e cabotagem, que ajudam na ligação entre os embarcadores nacionais e também nos portos internacionais, podendo enviar cargas para qualquer lugar do mundo que o cliente deseja.

Cabotagem e longo curso tem grande importância para o comércio exterior, pelas suas rotas, pode-se enviar mercadorias para qualquer região nacional, qualquer distância nos mais diversos Estados e países, deixando tudo mais perto para o cliente criando um mercado mais globalizado e competitivo. Facilitando a quebra de barreiras a todo o momento e assim, abrindo sempre novos mercados (SERAPIÃO JUNIOR; MAGNOLI, 2006).

Na modalidade longo curso, as rotas caracterizam-se pela repetição utilizadas pelos armadores, com escalas já definidas pelo porto de embarque às vezes com transbordo, enfim com o porto de destino que já são conhecidos e obedecidos por todos. Linhas irregulares são as rotas que estão de acordo com a carga a ser levada, podendo não ser de rota regular tendo um acordo entre o armador e a instituição o acerto do frete e o transporte. Os transportes de linhas irregulares são feitos muitas vezes por algum navio que esteja esperando no porto alguma carga, que terá mudança de acordo com a mercadoria e seu porto de destino (KEEDI, 2008).

Dabbah (1998) explica que a cabotagem, está na movimentação de cargas entre portos do território nacional, não ultrapassando portos de outros países. Levando os produtos nas mais diversas cidades do país, mas para que satisfaça o cliente é preciso que seja feito de forma correta e para acontecer necessita-se de uma estrutura portuária adequada para tais serviços.

Para que as mercadorias destinadas as exportações ou vindas das importações estejam da melhor forma possível, é preciso que todas as atividades portuárias estejam trabalhando em união, ajudando a ter um transporte marítimo mais eficaz, de qualidade e que os portos tenham uma estrutura adequada para as atividades que deseja fazer. Assim, o porto deve ser bem planejado para atender as necessidades da navegação e armazenagem dos produtos, para que todos tenham um ótimo trabalho e objetivos alcançados, tanto a organização quanto o cliente tornando uma parceria melhor e confiável na negociação (WERNECK, 2001).

2.4.2 Unimodalidade, intermodalidade e multimodalidade

A unimodalidade trabalha com a utilização de apenas um modal, para fazer o traslado da carga desde o embarque até o destino. É normal utilizar essa

modalidade em viagens de países fronteiriços, no mesmo continente ou entre continente vizinhos, ainda que passe por um terceiro país (KEEDI, 2008).

O transporte mais comum na unimodalidade é o terrestre, portanto, o rodoviário ou ferroviário. Uma vantagem desta modalidade é a facilidade que o cliente pelo fato de não precisar levar a mercadoria no porto se fosse marítimo, com o transporte rodoviário ou ferroviário o cliente não precisa levar ou buscar em certo local, o transporte busca e leva exatamente no local desejado (KEEDI, 2008).

A intermodalidade é de diferentes modalidades de transporte, com objetivos de mostrar rapidez, agilidade e qualidade no envio e recebimento de produtos de uma nação para outra, aliado ao baixo custo, conquistando novos clientes, mercados e mais segurança (ROCHA, 2001).

De acordo com Keedi (2004) a intermodalidade utiliza-se de um documento para cada modal, tendo a divisão de responsabilidade, separando os problemas para cada tipo de modal. Já na multimodalidade é criado apenas um documento para todos os transportes envolvidos no processo, desde o embarque da carga até o destino. No transbordo utiliza-se apenas um modal no processo do transporte sendo utilizado mais de uma vez.

Cabe mostrar que, a intermodalidade é uma operação normal para lugares onde não há disponibilidade de transporte por um mesmo modal. Assim, a execução desta operação é proveniente também do interesse logístico, quando o meio de transporte tem mais recursos que o modo unimodal, seja pelo tempo da viagem ou pelo custo (RODRIGUES, 2004).

A multimodalidade é uma modalidade usada pela logística, que tem um caráter sistêmico no seu percurso. Neste sistema de transporte, é necessário duas ou mais modalidades de modal, onde é feito um único contrato na viagem sem divisões no objetivo de levar a mercadoria do início ao fim (KEEDI, 2008).

A modalidade é realizada por meio de um Operador de Transporte Multimodal (OTM), no caso qualquer empresa que pretenda assumir a responsabilidade da carga total, desde a origem até o destino final. Este operador é chamado de agente que liga o embarcador e os modais de transporte (KEEDI, 2008).

Assim, se houver qualquer tipo de dano na carga a responsabilidade será do OTM, e deverá se explicar ao embarcador e recorrer aos embarcadores que

contratou. O dono tem contato único com um transportador e não com todos que fazem parte do processo (KEEDI, 2008).

O OTM tem uma grande vantagem e poder pelo fato de conseguir melhores condições aos clientes pelo fato de ter contratos e contatos com armadores, transportes, armazéns, entre outros operadores logísticos que são superiores a qualquer exportador ou importador pequeno. Tendo assim os melhores contratos e dividindo os ganhos com os mesmos (KEEDI, 2008).

Na modalidade multimodal é possível citar varias vantagens, enviando a mercadoria com mais segurança e com redução de custos, até na própria embalagem e na carga em geral. Uma vantagem importante é a redução nos fretes que podem haver o embarque com consolidação de cargas no mesmo veículo transportador, movimentando diversos tipos de produtos ao mesmo tempo (LOPEZ; GAMA, 2005).

2.4.3 Agentes intervenientes

No modal marítimo além das negociações entre o exportador e importador e o envio e recebimento de mercadorias, tem vários agentes que ajudam no processo do transporte, desde o início da carga na organização, a reserva do navio para a viagem e até o destino do produto no cliente (ROCHA, 2001).

São apresentados no Quadro 11 os principais agentes intervenientes no comércio exterior e sua relação com o transporte marítimo.

Quadro 11- Agentes intervenientes do comércio exterior.

(continua)

AGENTES INTERVENIENTES	CARACTERÍSTICAS
Armador	De acordo com Werneck (2001), um dos agentes que ajuda no transporte é o armador, pessoa jurídica autorizada para realizar o modal marítimo, trabalhando como o dono do navio ou também utilizar o serviço de terceiros. O armador que realiza o conhecimento de embarque, conforme a carga que esteja carregando.
Agência Marítima	Trabalha com o armador e o embarcador ou destinatário de carga, representa o armador em vários países, estados, cidades ou até mesmo em portos. Atua na ligação entre os armadores e empresas, tentando comercializar os espaços dos navios para o transporte de mercadorias (ROCHA, 2001).
Despachante Aduaneiro e Comissária de Despachos	É um representante do importador e exportador dentro do embarcadouro, perante as autoridades e demais órgãos competentes (DABBAH, 1998).

Quadro 11 - Agentes intervenientes do comércio exterior.

(conclusão)

AGENTES INTERVENIENTES	CARACTERÍSTICAS
<i>Cargo Broker</i>	O interveniente <i>Cargo Broker</i> faz as negociações em nome dos exportadores e importadores, trabalha como um prestador de serviços realiza as atividades de reserva de praça, afretamento de navio e desempenha a reserva do espaço do navio, buscando destinar as cargas para seus clientes. (KEEDI, 2004).
<i>Freight Forwarder</i>	<i>Freight Forwarder</i> de acordo com Gama e Lopez (2005) é um transitário de mercadorias que faz um serviço completo aos clientes. É uma organização de carga que fornece serviços gerais e que tem grandes conhecimentos na logística, fazendo as atividades desde do exportador até a empresa do cliente. Vende o espaços dos navios dos armadores auxiliando nos processos logísticos, levando a mercadoria no seu destino final. Caso no país da operação não tenha seus serviços, faz a contratação de outros transitários para levar os produtos conforme solicitado.
<i>Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)</i>	O NVOCC é uma organização de transportes, mas não é proprietária do navio, no caso um armador sem navio. Costuma ter acordos com armadores, assim, se dispõe a fazer a movimentação marítima em suas embarcações, através da compra dos espaços dos contêineres, no qual é realizada por meio de contratos de fretes (SILVA; PORTO, 2003).
Tribunal Marítimo	Conforme o Dabbah (1998), o Tribunal Marítimo (TM), um órgão junto ao Ministério da Marinha e trabalha no registro dos navios brasileiros que fazem a movimentação das cargas nas navegações de cabotagem, de um porto a outro, no mesmo país e também na navegação de longo curso, que de um embarcadouro nacional para outro de um país estrangeiro.

Fonte: Elaboração própria a partir de Dabbah (1998), Werneck (2001), Rocha (2001), Silva e Porto (2003), Keedi (2004), Gama e Lopez (2005).

Estes agentes intervenientes relacionando-se diretamente com uma diversidade de tipos de navios, apresentados na próxima seção.

2.4.4 Tipos de navios

O transporte do modal marítimo é o navio, que existem dos mais variados tipos, tamanhos e características. Dependendo da mercadoria sua estrutura é adaptada para tal carga. Podendo transportar grande volume de produtos como cargas sólidas, líquidas, e granéis, ou da maneira que os intervenientes optarem afim de atender suas necessidades (KEEDI, 2004).

O Quadro 12 apresenta os principais tipos de navios e as suas características.

Quadro 12- Tipos de navios e suas características.

TIPOS DE NAVIOS	CARACTERÍSTICAS
Carga Geral	Os navios cargueiros destinam-se ao transporte de carga geral, sendo também chamado de navios convencionais. As modernas técnicas de unitização de cargas, em particular o contêiner, têm levado grande parte das frotas de cargueiros à obsolescência, <i>Roll-On/Roll-Off</i> ou multipropósitos. Atualmente, o uso dos navios convencionais restringe-se aos serviços regulares apenas de alguns tráfegos, por exemplo, Brasil-África.
Porta-Contêineres	Navios Porta-Contêineres navios especializados para o transporte de contêineres, cujos porões são dispostos em células, com guias verticais para a estivagem de contêineres. Possuem alta velocidade de cruzeiro (normalmente de 20' a 25').
<i>Roll-on/Roll-off</i>	<i>Roll-On/Roll-off</i> são navios direcionados ao transporte de veículos, carretas e trailers. Utilizam o sistema de movimentação horizontal, dispoendo de rampas móveis, por onde a carga desloca-se rodando para embarque ou para descarga, com ou sem força motriz própria. Internamente, possuem rampas ou elevadores interligando os diversos níveis de conversas.
Multipropósitos	São navios projetados para oferecer flexibilidade em diversos tipos de serviços, tais como granéis, neogranéis ou contêineres, em função das demandas do tráfego. Normalmente os seus projetos contemplam tanto o sistema <i>Ro-Ro</i> como o sistema <i>Lo-Lo</i> , ou seja, tanto dispõem de rampas e elevadores como permitem a movimentação vertical das cargas.
Graneleiros	Navios graneleiros (Granel Seco) são de baixo custo operacional e velocidade reduzida, destinados apenas ao transporte de granéis sólidos. Seus porões apresentam formas abuladas e sem divisões. Uma vez que os mercados de granéis são extremamente voláteis, dependendo em grande parte de safras, políticas governamentais e outros fatores, geralmente não possuem linhas regulares, operando na forma de <i>tramp</i> .
Tanque	Navios Tanque (Granéis Líquidos) são projetados para transportar granéis líquidos, sobretudo derivados de petróleo. Possuem bombas e sistemas de aquecimento para carga e descarga.
<i>Ore-oil</i>	<i>Ore-Oil</i> navio de projeto especial, capaz de transportar tanto minérios como derivados de petróleo. Alguns possuem porões e tanques separados, outros têm tanques conversíveis para minério após as respectivas limpezas.

Fonte: Elaboração própria a partir de Rodrigues (2002).

Com destaque para o sistema portuário catarinense, a próxima seção apresenta as principais características dos portos públicos de Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul, bem como os terminais portuários de Navegantes e Itapoá.

2.5 SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE

O início das movimentações portuárias em Santa Catarina ocorreu por meio da definição, ocupação e povoamento no território, com a instalação dos trapiches que sustentavam as atrações das embarcações, feito para manter os grandes núcleos populacionais que foram surgindo e firmando-se no litoral de Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2002).

De acordo com Zilli (2015), existem atualmente em Santa Catarina quatro portos organizados (públicos) e nove terminais privados, totalizando 13 instalações, conforme descritas no Quadro 13

Quadro 13- Estrutura portuária catarinense.

REGIÃO	TIPO	LOCAL	CIDADE	ADMINISTRAÇÃO
Sul	PO	Imbituba	Imbituba	SCPAR Porto de Imbituba S.A
		Laguna	Laguna	Companhia Docas de São Paulo – CODESP
	TUP	Imbituba Terminal Portuário	Imbituba	Imbituba Empreendimentos e Participações S/A
Norte - Vale do Itajaí	PO	Itajaí	Itajaí	Superintendência do Porto de Itajaí
	TUP	Braskarne	Itajaí	Braskarne Com. E Armazéns Gerais Ltda
		Teporti	Itajaí	Terminais Portuários de Itajaí S/A
		Barra do Rio	Itajaí	Barra do Rio Terminal Portuário S/A
		Poly Terminais	Itajaí	Poly Terminais Portuários S/A
		Teporti	Itajaí	Terminais Portuários de Itajaí S/A
		Portonave	Navegantes	Portonave S/A
Norte	PO	São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	Administração do Porto de São Francisco do Sul – APSFS
	TUP	Itapoá	Itapoá	Itapoá Terminais Portuários S/A
		São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	Petrobrás Transportes S/A – TRANSPETRO

Fonte: Zilli (2015,p.56-57).

A estrutura portuária do Estado de Santa Catarina é representada principalmente pelos portos públicos de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, devidamente incorporados no Plano Nacional de Logística Portuário (PNLP), representando um esforço de planejamento integrado com os demais 37 portos públicos brasileiros, bem como os Terminais Portuários de Navegantes e Itapoá (ZILLI, 2015).

A seguir são apresentadas as principais características dos portos referenciados.

2.5.1 Porto de Imbituba

Criado pelos ingleses em 1880, o porto de Imbituba foi constituído para escoar os serviços de carvão das minas perto do rio Tubarão e transportado pela estrada de ferro Donna Thereza Christina. No começo do século XX as minas de carvão trocaram de dono junto com o porto, os novos proprietários eram a empresa Carioca Lage e Irmãos (SCPAR, 2016).

Localizado em uma enseada de mar aberto, seguro de ventos e ressacas, o embarcadouro de Imbituba é atualmente administrado pela SCPAR Porto de Imbituba S.A, com vinculação direta ao Estado de Santa Catarina. A Figura 2 apresenta uma visão aérea da atual estrutura do porto de Imbituba.

Figura 2- Vista aérea do porto de Imbituba.



Fonte: SCPAR (2016, p. 1).

Com constantes projetos de modernização, o porto garante qualidade às transações de exportadores e importadores. Atualmente movimenta granéis sólidos e líquidos, congelados, contêineres e carga geral, contando com três berços de atracação. O canal de acesso atinge calado de 17 metros. A bacia de evolução possui calado de 15.50. A área entre berços alcançam calado de 15.50 e berços 1,2 e 3 chegam a calados de 15,50 e 15,00 metros (SCPAR, 2016, p.1).

O embarcadouro de Imbituba tem pouca representatividade no comércio exterior brasileiro. Está colocado como 19º lugar no *ranking* dos portos brasileiros, com 13 unidades da federação utilizando este embarcadouro para suas movimentações internacionais é destaque nos setores de agroindústria, madeira, e indústria química (IPEA, 2016).

Segundo dados do Ipea (2016) dois produtos apareceram com destaque nos movimentos de exportações: (0207) carne de aves – frangos –, com US\$ 77,5 milhões, e (1701) açúcar, com US\$ 10,9 milhões. Quanto às importações, a análise mostra apenas o capítulo 31 – adubos e fertilizantes – como relevante, tendo sido importado, em 2003, US\$ 35,8 milhões (valores de 2003).

2.5.2 Porto de Itajaí

Informações históricas mencionam a importância do embarcadouro de Itajaí desde o século XIX, não somente a entrada dos colonizadores mais pelo comércio que cresceu, mobilizava a cidade e o comércio informal, tendo crescimento nas exportações e importações (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

A Figura 3 destaca o canal de acesso ao complexo portuário de Itajaí.

Figura 3- Visão do canal de acesso ao porto de Itajaí.



Fonte: Porto de Itajaí (2016 p.1).

Constituído pelo porto público de Itajaí e demais terminais portuários instalados nas margens direita e esquerda da foz do rio Itajaí, instalações de apoio logístico em operações nas cidades de Itajaí e Navegantes e completa infraestrutura para embarque e desembarques de cargas *dry* e *reefer*, o complexo portuário do Itajaí é hoje a principal opção para os exportadores e importadores que operam em Santa Catarina e um dos principais complexos do Brasil. Localização estratégica, moderna infraestrutura e mão de obra qualificada são os adjetivos que o identificam (PORTO DE ITAJAÍ, 2016, p.1).

O porto possui uma administração municipalizada (prefeitura municipal de Itajaí), por meio da Superintendência do Porto de Itajaí, criada em junho de 2000

para apoiar as condições operacionais e garantir uma boa infraestrutura terrestre bem também aquaviária para os terminais (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Dentre os principais setores de atividade do porto, destacam-se agroindústria e madeira, indústria mecânica, material de transporte; eletroeletrônico; indústria têxtil; plásticos e borrachas; e alimentos e bebidas. Trata-se do segundo porto brasileiro em termos de valor agregado médio de produtos movimentados, com 1.059,5 US\$/t (IPEA, 2016).

2.5.3 São Francisco do Sul

O embarcadouro de São Francisco do Sul é administrado pelo governo do Estado de Santa Catarina e sua renovação foi feita em 28 de novembro de 2013. Com uma administração autônoma, o porto funciona com agilidade e eficiência de um terminal privado, tanto que ele movimenta a metade das cargas portuárias do estado (APSFs, 2016).

A Figura 4 apresenta uma visão aérea da estrutura do porto de São Francisco do Sul.

Figura 4- Vista aérea do porto de São Francisco do Sul.



Fonte: APSFS (2016, p.1).

Está localizado na ilha de São Francisco do Sul, litoral norte de Santa Catarina, a 215 quilômetros da capital Florianópolis (APSFs, 2016, p.1).

Em termos de estrutura natural, o porto de São Francisco do Sul tem ótimos perfis. O canal de acesso 9,3 milhas de extensão, 150 metros de largura e 13 metros de calado. Com amplitude de maré de 2 metros, a bacia de

evolução é muito ampla. São 5 as áreas de fundeadouros oficiais (APSFS, 2016, p.1).

O porto de São Francisco do Sul cuja sua influência abrange dois Estados: Santa Catarina e Paraná, onde tem uma grande participação e é considerado um porto médio de representação no Estado catarinense. Com 19 federações utilizando para transações internacionais sua posição é oitavo no *ranking* dos portos brasileiros (IPEA, 2016)

A movimentação de produtos em São Francisco do Sul está concentrada na agroindústria e madeira (US\$ 1.162,2 milhões); indústria mecânica (US\$ 361 milhões); produtos minerais (US\$ 349,8 milhões); e outros (US\$ 287 milhões) (IPEA, 2016).

2.5.4 Terminal Portuário de Navegantes

A Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes é um terminal privado localizado na cidade de Navegantes, Estado de Santa Catarina. A empresa está localizada na margem esquerda do rio Itajaí-Açu, em Navegantes, no vale do Itajaí, em Santa Catarina e iniciou as operações em 21 de outubro de 2007 (PORTONAVE, 2016, p.1).

A Figura 5 apresenta a estrutura do TUP de Navegantes.

Figura 5- Vista aérea do Terminal Portuário de Navegantes.



Fonte: PORTONAVE (2016, p.1).

O terminal dispõe de 3 berços de atracação, cais com 900 metros, bacia de evolução de 400 metros, um canal em aprofundamento para 14 metros. O pátio tem 290 mil metros quadrados e capacidade de movimentação de 1 milhão de *TEUs* por ano e mais de 1.800 tomadas *reefers*. O terminal possui ainda uma área coberta de 2.000 metros quadrados para o fim específico de inspeções da Receita Federal (PORTONAVE, 2016).

2.5.5 Terminal Portuário de Itapoá

O Terminal Portuário de Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011, considerado um dos mais ágeis e eficientes da América Latina e um dos maiores e mais importantes do país na movimentação de carga containerizada (PORTO DE ITAPOÁ, 2016). A Figura 6 destaca uma visão aérea do TUP de Itapoá.

Figura 6- Vista aérea do Terminal Portuário de Itapoá.



Fonte: Porto de Itapoá (2016, p.1).

De administração privada, possui uma estrutura capaz de movimentar 500 mil *TEUs* por ano e já iniciou seu projeto de expansão que possibilitará a movimentação de 2 milhões de *TEUs* anualmente (PORTO DE ITAPOÁ, 2016).

Além de sua localização estratégica, o terminal integra a Baía da Babitonga, possuindo condições seguras e facilitadas para a atracação dos navios (PORTO DE ITAPOÁ, 2016).

O próximo capítulo destaca os procedimentos metodológicos que ampararam o desenvolvimento da pesquisa junto aos armadores internacionais.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método científico tenta descobrir a realidade dos fatos e os mesmos ao serem descobertos devem, por sua vez, mostrar o uso do método. Entretanto, o método é apenas um meio de acesso; somente a inteligência e a reflexão descobrem o que os fatos e os fenômenos realmente são (BERVIAN; CERVO, 2002).

Assim, o método científico é um grupo das atividades sistemáticas e racionais usadas em um grande conjunto, que buscam alcançar uma solução de forma bem mais segura e econômica, analisando possíveis erros e ajudando as decisões do cientista (LAKATOS; MARCONI, 2001).

Deste modo, este capítulo destaca o delineamento da pesquisa, a definição da área e ou população alvo, bem como o plano de coleta e análise dos dados da pesquisa.

3.1 DELIANEMENTO DA PESQUISA

Quando aos fins de investigação a pesquisa enquadrou-se como descritiva.

A pesquisa descritiva é uma análise de dados com características já conhecidas que compõem um processo ou fenômeno (SANTOS, 2004). No entanto procura descobrir com que frequência algo ocorre e sua relação com outros fenômenos, observando, registrando, analisando sem manipulá-los (KMETEUK FILHO, 2005).

Desta forma, a pesquisa foi caracterizada como descritiva, pois tem como objetivo analisar descritivamente a estrutura portuária catarinense a partir da visão dos armadores internacionais operantes nos portos de Santa Catarina.

Quanto aos meios de investigação, trata-se de uma pesquisa bibliográfica e de campo, por meio de um estudo multicaso.

A pesquisa bibliográfica está presente em quase todas as etapas de pesquisa e não costuma trazer fatos inéditos, porém mostra originalidade de determinados raciocínios podendo surgir outros a partir dele (SANTOS, 2004). Nesta fase é feito um levantamento de material já publicado como livros, revistas científicas

e jornais a respeito do assunto para esclarecer o assunto de pesquisa através de outros autores (VIANNA, 2001).

A utilização da pesquisa bibliográfica foi necessária para o maior conhecimento do tema abordado e suas relações com os objetivos do estudo, desta forma a pesquisador pode mostrar seu conhecimento e ter base para a elaboração do questionário.

Assim, o Quadro X apresenta os principais meios de coletas de dados utilizados para a pesquisa bibliográfica.

Quadro 14- Principais fontes bibliográficas.

TÍTULO	PRINCIPAIS AUTORES	FONTES DE PUBLICAÇÃO
Fundamentação Teórica	Vianna (2009); World Bank (2007); Keedi (2004); SEP (2016), Zilli (2015).	Tese, Dissertação, documentos em meios eletrônicos e livros.
Procedimentos Metodológicos	Santos (2004); Lakatos e Marconi (2001)	Exclusivamente em livros
Análise dos Dados da Pesquisa	Brasil (2016) e FIESC (2016)	Exclusivamente em meios eletrônicos.

Fonte: Elaboração própria (2016).

Pesquisa de campo é utilizada com o objetivo de buscar informações e conhecimentos que existe em um problema, para que se ache uma resposta, ou uma hipótese, que se tente comprovar, ou, ainda, de descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles (LAKATOS; MARCONI, 2001).

Com isso, a pesquisa de campo foi realizada por meio de um estudo multicaso, com a aplicação de um questionário em quatro armadores internacionais que possuem linhas regulares nos portos catarinenses.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO

A definição da população-alvo tende a delimitar pessoas, empresas ou fenômenos dos quais serão analisados por características como sexo, faixa etária, empresas e localização (LAKATOS; MARCONI, 2001). Segundo Vianna (2010) a pesquisa pode envolver toda uma organização, assim como apenas um departamento, mas se o projeto engloba uma população da qual se pretende extrair algum aspecto deverá cumprir-se um plano de amostragem.

Segundo o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima Syndarma (2016) existem 11 armadores operantes nos portos catarinenses atualmente. Definiu-se que o estudo seria relevante apenas com cinco armadores internacionais, pelo critério de acessibilidade e disponibilidade de informações e participação efetiva na pesquisa.

Abaixo uma síntese da estruturação da população-alvo de acordo com o objetivo geral deste estudo.

Quadro 15- Estruturação da população alvo.

OBJETIVO GERAL	PERÍODO	EXTENSÃO	UNIDADE DE AMOSTRAGEM	ELEMENTO
Identificar os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense.	Ano de 2016	Estado de Santa Catarina.	Portos Catarinenses no ano de 2016	Armadores Internacionais operantes em Santa Catarina.

Fonte: Elaborado pelo pesquisador (2016).

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

Os dados primários são dados no qual o pesquisador retira de forma direta do local onde acontecem os casos aos quais estão sendo estudados, já os secundários são os dados que já foram extraídos por outra pessoa, estes dados achados em forma bibliográfica, *on line*, em livros, CDs e outros (MARTINS, 2004).

A pesquisa foi realizada por meio de dados primários pelo fato de o pesquisador aplicar o questionário diretamente aos principais armadores internacionais operantes no Estado de Santa Catarina.

De acordo com Vianna (2001), as técnicas de coleta de dados para uma pesquisa científica podem ser quantitativas: quando da investigação do objeto de pesquisa por meio de análise numérica utilizando questionários e entrevistas estruturadas; ou qualitativa: quando os dados são descritivos como imagens e palavras, através da observação, entrevistas abertas, fotografias e documentos pessoais.

Para a técnica de coleta de dados utilizada para este estudo, a quantitativa, o questionário é um instrumento muito utilizado composto por várias

perguntas, onde as questões devem ser respondidas por escrito, sem a necessidade da presença do entrevistador (LAKATOS; MARCONI, 2001).

O instrumento de pesquisa utilizado foi um questionário, presente no Apêndice A, enviado via *e-mail* diretamente para os responsáveis pelo setor logístico de cada armador, composto pelas seguintes etapas: *i)* perfil dos armadores internacionais; *ii)* comercialização da exportação; *iii)* comercialização na importação; *iv)* desafios na estrutura, serviços e custos logísticos; e *v)* desafios específicos de cata porto catarinense. O questionário foi aplicado durante os meses de junho a agosto de 2016.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

Entre os principais elementos que compõem um procedimento de pesquisa estão os métodos de análise de dados, dos quais podem possuir abordagem quantitativa, qualitativa ou mista, caracterizadas pelo foco em questões fechadas, análise de dados numéricos ou dados não numéricos (CRESWELL, 2007).

O método de abordagem quantitativa tem por objetivo quantificar opiniões, dados, em forma de coleta de informações, utilizando a estatística seja ela em forma simples ou mais complexa para organizá-los evitando distorções nas análises garantindo resultados precisos (OLIVEIRA, 1999). Já no método de abordagem qualitativa não se faz necessário o uso de dados estatísticos como método fundamental para a análise de um problema. Isso por que este método não tem por objetivo numerar o medir os dados e informações coletadas (OLIVEIRA, 1999).

Neste sentido, este estudo optou pela abordagem essencialmente qualitativa, sem a aplicação de métodos estatísticos na análise dos dados.

Proporcionando uma visão sistematizada dos procedimentos metodológicos, o Quadro 16 apresenta um resumo de todos os enquadramentos aplicados a pesquisa.

Quadro 16- Síntese dos procedimentos metodológicos.

TIPO	ENQUADRAMENTO	
Delineamento da pesquisa	Quanto aos fins	Descritiva
	Quanto aos meios	Bibliográfica e Pesquisa de Campo (estudo multicaso)
Definição da área e ou população e amostra	População	11 Armadores Internacionais
	Amostra	04 Armadores Internacionais
Plano de coleta de dados	Origem	Primários
	Técnica	Quantitativa
	Instrumento	Questionário
Plano de análise de dados	Abordagem	Qualitativa

Fonte: Elaboração própria.

Desta forma, a seguir no capítulo 4 será apresentada a análise de dados da pesquisa.

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

No decorrer deste capítulo apresenta-se os resultados obtidos por meio dos dados disponibilizados pelos armadores internacionais com ênfase na estrutura portuária catarinense. O instrumento de apoio foi um questionário aplicado por *e-mail* e as vezes quando necessário por contato telefônico. O questionário foi respondido por profissionais que trabalham nos escritórios dos armadores, colaboradores que vivem o dia-a-dia nos portos que tem o contato direto com exportação e importação, fornecendo qualidade e efetividade das respostas quanto a estrutura dos portos.

De 5 questionários enviados, houve retorno de 4 respondidos com sucesso, sendo 4 armadores que se destacam no Estado catarinense, operando em sua maioria em todos os portos. A seguir mostrou-se uma análise detalhada de cada ponto do instrumento: perfil dos armadores; exportação; importação e desafios físicos nos embarcadouros de Santa Catarina, levando-se em consideração os objetivos específicos da pesquisa.

4.1 PERFIL DOS ARMADORES INTERNACIONAIS

O primeiro quadro da pesquisa apresenta o perfil dos armadores internacionais esses que foram escolhidos por sua relevância no estado e também pelo fato de ter contato direto por meio do meu serviço facilitando a comunicação para a aplicação dos questionários. Os respondentes foram a CMA, Hamburg Sud, Hapag, Maersk. Vale ressaltar que por motivos de não serem autorizados a encaminharem os dados da empresa não se obteve o instrumento respondido pela MSC, formando-se assim o Quadro 13 intitulado como o perfil dos armadores internacionais representado pelas 4 empresas que responderam o questionário.

No Quadro 17 temos os nomes dos armadores, com suas respectivas nacionalidades, destacou-se a predominância europeia das empresas respondentes, a Alemanha sendo país de origem da Hapag e Hamburg Sud, seguindo a CMA com a França e a Maersk com país de origem a Dinamarca. Com o tempo de operação nos portos entre 0 à 25 anos de todos armadores registrado na pesquisa, adquiriu-se uma média dos mesmos de 20 anos operando nos embarcadouros e terminais catarinenses.

Identificou-se no Quadro 17 uma movimentação em média de 215 navios mês dos armadores respondentes, observou-se o destaque dos armadores CMA e Hamburg Sud responsáveis por cerca de 80 % dos navios movimentados no mês, conclui-se que o tempo operando não afetou na quantidade de navios movimentados, temos a CMA com um menor tempo operando nos portos catarinenses em comparação aos outros armadores, porém com destaque em grande quantidade de navios movimentados mensalmente.

Quadro 17- Perfil dos Armadores Internacionais.

ARMADOR	PAÍS	TEMPO / ANO	FREQUÊNCIA MENSAL	TIPOLOGIA NAVIOS	TIPOLOGIA CONTAINERS	TIPOLOGIA NAVEGAÇÃO
CMA	França	10 a 15	Acima 100 navios	<i>Full container</i> (1º)	<i>Dry Box</i> (1º)	Exportação (1º)
					<i>Reefers</i> (2º)	Importação (2º)
					<i>Tank</i> (3º)	
					<i>Open Top/Flat Rack</i> (4º)	Cabotagem (3º)
HAPAG	Alemanha	15 a 20	10 a 15 Navios	<i>Full container</i> (1º)	<i>Reefers</i> (1º)	Importação (1º)
					<i>Dry Box</i> (2º)	
				Graneleiros (2º)	<i>Tank</i> (3º)	Exportação (2º)
				Carga Geral (3º)	<i>Open Top</i> (4º)	Cabotagem (3º)
			<i>Flat Rack</i> (5º)			
MAERSK	Dinamarca	20 a 25	20 a 25 Navios	<i>Full container</i> (1º)	<i>Reefers</i> (1º)	Exportação (1º)
					<i>Dry Box</i> (2º)	
				Químicos (2º)	<i>Open Top</i> (3º)	
				Tanque (3º)	<i>Flat Rack</i> (4º)	Importação (2º)
			<i>Tank</i> (5º)			
HAMBURG SUD	Alemanha	15 a 20	70 a 75 Navios	<i>Full Container</i> (1º)	<i>Reefers</i> (1º)	Exportação (1º)
				Carga Geral (2º)		
				Químicos (3º)	<i>Dry Box</i> (2º)	Cabotagem (2º)
				Graneleiros (4º)		
				Graneleiros (5º)	<i>Open Top</i> (3º)	
				Tanque (6º)	<i>Tank</i> (4º)	Importação (3º)
	<i>Roll-On Roll-Off</i> (7º)	<i>Flat Rack</i> (5º)				

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

Seguindo com os temas, agora tipologia dos navios apresentado detalhadamente no Quadro 17, o mais relevante é o navio *Full container* liderado por todos os armadores com maior abrangência pela CMA. É a realidade dos portos catarinenses o navio *Full Container* também conhecido como navio porta-contêiner,

são especializados para o transporte de contêineres, cujos porões são dispostos em células, com guias verticais para a estivagem de contêineres. Possuem alta velocidade de cruzeiro (normalmente de 20' a 25'), (RODRIGUES, 2002).

Conforme o Quadro 17 os tipos de containers mais usados nas exportações e importações catarinenses são os containers *reefers* e *dry box* por todos os armadores citados na pesquisa. Conforme Barreto (2006) *dry box* é o *container* mais usado no mundo, totalmente fechado e possui portas nos fundos. Já o *reefer* é totalmente fechado e com portas nos fundos, porém possui um sistema de refrigeração que pode ser ligado através de energia elétrica ou motor próprio. Muito utilizado para o transporte de cargas perecíveis por possuir controle de temperatura, podendo congelar ou apenas refrigerar os produtos movimentados.

Confirmando a informação do paragrafo, anterior, segundo o balanço de exportação de julho deste ano por FIESC (2016), os produtos mais exportados são carnes e miudezas, transportados para o exterior por meio do container *reefer* com uma temperatura especial para não estragar a mercadoria, transportando tranquilamente até o destino.

Ainda de acordo com os dados da FIESC (2016), referindo-se agora ao container *dry box*, em segundo lugar nas importações catarinenses estão máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, movimentados por containers *dry box* aprovando a informação dos armadores sobre a maior utilização de *dry box*.

Mesmo as exportações apresentando uma queda de 3,33 % em comparação a julho de 2015 para julho de 2016 segundo dados do Brasil (2016), as exportações são destaque entre os armadores pesquisados nos tipos de navegação. Com a alta do dólar conseqüentemente houve uma queda maior de 22,68% das importações em relação a julho de 2015, comprovando a segunda posição conforme a maioria dos armadores no quadro 13.

A seguir no Quadro 18 a pesquisa oportunizou verificar melhor quanto a comercialização na exportação de cada armador.

4.2 COMERCIALIZAÇÃO NA EXPORTAÇÃO

O Quadro 18 destaca o perfil quando a comercialização na exportação.

Quadro 18- Perfil quando a comercialização na exportação.

ARMADOR	DESTINO	TEUMÊS	PRODUTOS	UNITIZAÇÃO
CMA	Ásia (1º)	40.000 a 45.000	Sem Resposta	Granel (1º)
	Europa(2º)			Container (2º)
	Oriente Médio (3º)			Paletizada (3º)
	América do Norte (4º)			Geral(4º)
	América Central (5º)			
	África (6º)			
	América do Sul (7º)			
	Oceania (8º)			
HAPAG	Europa (1º)	15.000 a 20.000	Manufaturados (1º)	Container (1º)
	Ásia (2º)			
	América Central (3º)		Semimanufaturados (2º)	Granel (2º)
	América do Norte (4º)			
	América do Sul (5º)		Primários (3º)	
	Oriente Médio (6º)			
	África (7º)			
	Oceania (8º)			
MAERSK	Ásia (1º)	5.000 A 10.000	Primários (1º)	Container (1º)
	Europa (2º)			
	Oriente Médio (3º)		Semimanufaturados(2º)	Paletizada (2º)
	África (4º)			
	Oceania (5º)		Manufaturados (3º)	
HAMBURG SUD	América Central (1º)	15.000 a 20.000	Primários (1º)	Container (1º)
	Europa(2º)			Geral(2º)
	Ásia (3º)		Semimanufaturados(2º)	Paletizada (3º)
	América do Norte (4º)			
	Oriente Médio (5º)		Manufaturados (3º)	Granel (4º)
	África (6º)			
	América do Sul (7º)			
	Oceania (8º)			

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

As exportações catarinenses caíram 1,5% no mês de julho de 2016 em relação a junho, totalizando US\$ 658.228.265. Obtivemos uma participação de 4% nas exportações brasileiras, ocupando a oitava posição no ranking nacional. O Brasil

registrou queda de 2,4%, em suas exportações, neste mesmo período de comparação (FIESC, 2016).

Analisando os destinos das exportações catarinenses destacou-se os mercados asiático e europeu segundo a análise dos armadores, fidelizando esta informação, um país de extrema importância para o continente asiático a ser destacado nas exportações de Santa Catarina é a China que lidera as exportações e no mercado europeu temos os países baixos (Holanda) em 4º lugar nas exportações de Santa Catarina e o Reino Unido logo atrás em 7º lugar dando ênfase para a Europa segundo dados da balança comercial até julho deste ano (BRASIL, 2016).

O tema transporte de *TEU's* mês na exportação (Quadro 18) e movimentação mensal de navios (quadro 13) podem ser associados na quantidade de ambos, a CMA continua se destacando dos demais armadores na movimentação de *TEU's* conforme a liderança no tema movimentação de navios que atualmente é acima de 100 navios por mês. Seguindo apresentou-se a Hamburg e Hapag em média com a mesma quantidade e por último encontrou-se a Maersk tendo em média de 5.000 a 10.000 *TEU's* movimentados mensalmente.

Hapag e Maersk deram relevância aos produtos primários que são exportados em maior quantidade em comparação aos manufaturados e semimanufaturados, relevância confirmada com os produtos primários já citados e representado na liderança das exportações catarinense por frangos/aves (carnes e miudezas) atualmente de acordo com dados do Brasil (2016). Já analisando separadamente os produtos semimanufaturados e manufaturados, observou-se equilíbrio no grau de relevância entre os armadores internacionais.

Na questão da forma de acondicionamento dos produtos movimentados nos portos catarinenses na exportação já citado no parágrafo anterior a liderança para o tipo de unitização é do container, já as outras formas de acondicionamento que são paletizada, geral e granel ficaram com relevância menor em todos os armadores.

4.3 COMERCIALIZAÇÃO NA IMPORTAÇÃO

Com a pesquisa analisada quanto a exportação entramos na importação mostrando o impacto das importações na percepção dos armadores no estado catarinense, a seguir no quadro 19.

Quadro 19- Perfil quando a comercialização na importação.

ARMADOR	ORIGEM	TEU/MÊS	PRODUTOS	UNITIZAÇÃO
CMA	Ásia (1º)	20.000 a 25.000	Sem resposta	Sem resposta
	Europa (2º)			
	América do Norte (3º)			
	Oriente Médio (4º)			
	América do Sul (5º)			
	América Central (6º)			
	África (7º)			
	Oceania (8º)			
HAPAG	Ásia (1º)	15.000 a 20.000	Manufaturados (1º)	Container (1º)
	Europa(2º)		Semimanufaturados (2º)	Granel (2º)
	América Central (3º)			
	América do Norte (4º)		Primários (3º)	
	América do Sul (5º)			
	Oriente Médio (6º)			
	África (7º)			
	Oceania (8º)			
MAERSK	Ásia (1º)	0 A 5.000	Manufaturados (1º)	Container (1º)
	Europa (2º)		Semimanufaturados (2º)	Paletizada (2º)
	Oriente Médio (3º)			
	África (4º)		Primários (3º)	
	Oceania (5º)			

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

O cenário de importação comparado ao de exportação obteve-se diferença em dois temas que foram a quantidade de *TEU's* movimentados mensalmente e os produtos importados logicamente. Os destinos asiático e europeu continuaram liderando como mercado de origem das cargas reflexo de serem continentes fortes e conseqüentemente precisam equilibrar suas respectivas balanças comerciais sendo intenso tanto na importação quanto na exportação.

Um fator que ajudou a cair às importações foi a alta do dólar tendo uma queda e o mercado procurou exportar mais, comparando a movimentação de *TEU's* da importação para a exportação, analisou-se que há bem menos movimentação na

importação, comprovando a afirmação temos a CMA que movimenta 20.000 *TEU's* a mais na exportação, tendo queda também nos outros armadores, mas em menor quantidade.

Na liderança da importação de todos os armadores estão os produtos manufaturados, representados por plásticos e maquinas que são os produtos mais importados até julho deste ano segundo o Brasil (2016). Comprovando a real informação de que os principais produtos são os manufaturados logo atrás está os semimanufaturados e primários citados pelos armadores.

Sem mudanças a unitização continua com o acondicionamento de container liderado conforme analisado na exportação catarinense a importação segue o mesmo caminho, mudando a relevância nas outras formas de acondicionamento que são granel e *pallets*.

4.4 DESAFIOS NA ESTRUTURA, SERVIÇOS E CUSTOS LOGÍSTICOS

O Quadro 20 destaca os desafios quanto à estrutura física.

Quadro 20- Desafios quanto a estrutura física.

DESAFIOS QUANTO A ESTRUTURA FÍSICA PORTUÁRIA				
TEMAS	GRAU DE REVELÂNCIA (1º a 11º)			
	CMA	HAPAG	MAERSK	HAMBURG SUD
Profundidade do canal de acesso	3º	1º	1º	1º
Molhe	2º	10º	3º	1º
Gate	-	8º	11º	1º
Cais	-	3º	4º	1º
Bacia de Evolução	1º	2º	2º	1º
Equipamentos para movimentação das cargas	-	4º	5º	1º
Operação em dias de chuva - carga solta	-	-	10º	2º
Tecnologia portuária em sistemas	-	7º	7º	1º
Espaço em zona primária	-	5º	6º	1º
Espaço em zona secundária	-	6º	8º	1º
Triagem na entrada do porto	-	9º	9º	2º

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

Foram listados 11 temas de desafios nos portos catarinenses conforme o Quadro 20 mostra, havendo 3 com grande relevância por todos os armadores participantes da pesquisa, o principal que é a bacia de evolução, um local no espaço

aquático nas proximidades do cais, dotado de dimensão e profundidade adequadas, para manobrar as embarcações (ANTAQ, 2009).

O segundo e o terceiro tema mais citado na questão desafios quanto a estrutura física portuária de Santa Catarina são profundidade do canal de acesso:

Canal que liga o alto mar com as instalações portuárias, podendo ser natural ou artificial, dotado de profundidade e largura adequadas, com a devida sinalização, com o objetivo de dar acesso das embarcações ao porto (ANTAQ, 2009, p.1).

E cais do porto:

É uma parte contínua de um porto que tem contato direto com o mar onde se localizam os berços de atracação e que podem ser especializados (terminais) ou não (cais comercial), (ANTAQ, 2009, p.1).

Observou-se que realmente esses 3 desafios citados são os principais pelo fato de serem mencionados pelos 4 respondentes da pesquisa com uma grande relevância. Com os desafios físicos descobertos pelos armadores oportunizou-se uma melhor análise nos desafios quanto a prestação de serviços portuários, conforme o Quadro 21 apresenta.

Quadro 21- Desafios quanto a prestação de serviços.

DESAFIOS QUANTO A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS				
TEMAS	GRAU DE REVELÂNCIA (1º a 10º)			
	CMA	HAPAG	MAERSK	HAMBURG SUD
Trabalhadores portuários (estivadores, bloquistas, etc..)	-	1º	2º	1º
Práticos	-	2º	10º	1º
Receita Federal do Brasil	1º	3º	3º	1º
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	2º	4º	1º	1º
Marinha Mercante do Brasil	-	5º	5º	2º
Despachantes	-	6º	9º	3º
Transportadoras	-	7º	7º	2º
Terminais Retroportuários	-	8º	8º	2º
Movimentação das mercadorias para embarque/desembarque	-	10º	6º	2º
Organização das janelas de atracação junto ao porto de embarque	-	9º	4º	-

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

O principal desafio dos serviços portuários destacado pelos respondentes é o de trabalhadores portuários (estivadores, bloquistas, etc..), problema que vem sendo resolvido, segundo SEP (2014) o marco regulatório (Lei 12.815/2013) acarretou mudanças para a mão-de-obra do setor portuário. Trouxe a melhor formação do profissional do setor portuário e do trabalhador avulso. Ensinou-se os

modernos processos de movimentação de carga e operação de aparelhos e máquinas portuárias (artigo33).

Além disso, ampliou o escopo das ações da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP-PR):

Com vistas à capacitação do trabalhador portuário. Tais ações buscam maior eficiência, segurança, qualidade e produtividade no trabalho portuário, considerando suas peculiaridades, dificuldades e demandas (SEP, 2014, p.1).

Outra melhoria implantada foi o Pronatec Portuário:

Por meio de trabalho conjunto com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC), a SEP-PR pretende assegurar, para o ano de 2014, a matrícula de trabalhadores portuários nos cursos oferecidos pelo Programa Nacional de Acesso Ensino Técnico e Emprego (Pronatec), lançado no início de 2013 (SEP, 2014, p.1)

Porém mesmo com as melhorias citadas, o Quadro 21 nos mostra que os portos catarinenses pecam e precisam ainda muito dos serviços portuários de qualidade, segurança e responsabilidade. Precisando de bons serviços como capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações, bloco e operador portuário. Com bons profissionais nestes cargos iriam ajudar muito os portos catarinenses dando uma melhor qualidade para todos.

Outros dois temas relevantes encontrados na pesquisa do Quadro 21 são os dois órgãos Receita Federal do Brasil e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento importantíssimos para o desenvolvimento da estrutura portuária catarinense e do Brasil. A RFB que é:

Um órgão específico, singular, subordinado ao Ministério da Fazenda, exercendo funções essenciais para que o Estado possa cumprir seus objetivos. É responsável pela administração dos tributos de competência da União, inclusive os previdenciários, e aqueles incidentes sobre o comércio exterior, abrangendo parte significativa das contribuições sociais do País (BRASIL, 2016, p.1).

Mostrando a sua definição observou-se que a Receita Federal é de grande importância junto aos trabalhadores portuários quanto a prestação de serviços portuários. É preciso ter um bom funcionamento deste órgão para ajudar no comércio do Brasil, havendo um ótimo trabalho com os trabalhadores portuários e uma reforma na estrutura dos portos catarinenses. Com essas melhorias teremos um grande crescimento dos embarcadouros de Santa Catarina.

Outro tema importante principalmente para Santa Catarina que é forte na Agricultura é o MAPA:

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) é responsável pela gestão das políticas públicas de estímulo à agropecuária, pelo fomento do agronegócio e pela regulação e normatização de serviços vinculados ao setor (BRASIL, 2016,p.1).

Os armadores mencionaram o MAPA pelo extremo valor que tem sobre a Agricultura por ser um órgão que cuida de uma atividade que gera grande parte da economia catarinense e traz muita movimentação para os embarcadouros catarinenses, por isso é preciso apresentar uma excelente gestão e responsabilidade quanto a Agricultura, Pecuária e Abastecimento do estado afirmando assim a resposta dos armadores sobre a relevância deste órgão brasileiro.

Mesmo buscando sempre a excelência podemos muitas vezes não obter sucesso em certos serviços, assim consequentemente temos punições que nos fazem ter mais atenção, não é diferente na realização das tarefas dos portos catarinenses, assim o Quadro 22 nos mostra na percepção dos armadores internacionais os principais custos no embarque e desembarque dos embarcadouros de Santa Catarina.

Quadro 22- Principais custos no embarque/desembarque.

PRINCIPAIS CUSTOS NO EMBARQUE/DESEMBARQUE DE MERCADORIAS			
TEMAS	GRAU DE REVELÂNCIA (1º a 10º)		
	HAPAG	MAERSK	HAMBURG SUD
Congestionamento de navios "ao largo"	3º	7º	3º
Congestionamento de navios no porto	2º	8º	3º
Congestionamento de cargas para embarque	9º	9º	2º
Omissão de escola no porto	1º	4º	2º
Descumprimento dos <i>Deadlines</i> pelos <i>shippers</i> e <i>consignees</i>	8º	6º	-
<i>Overbooking</i>	6º	1º	-
Indisponibilidade de berços para atracação	4º	2º	2º
Excesso de tempo para navios realizarem a atracação	5º	3º	2º
<i>No-show</i>	7º	5º	-
Mão de obra quando vinculada a sindicatos	-	-	1º

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

Observou-se a não existência de nenhum destaque em comum com relação as respostas dos armadores no Quadro 22 que revela os principais custos são muitos relevantes não somente para o estado de Santa Catarina mas sim para todo o Brasil, influenciando na economia do país.

Conforme dados do CNI (2016), o abuso da burocracia dos embarcadouros brasileiros custa muito caro para o Brasil. O estudo das barreiras da burocracia: temos o setor portuário possuindo um gasto de R\$ 2,9 bilhões a 4,3 bilhões a mais com demora de cargas e custos administrativos. Com estes dados temos o tamanho da proporção e da importância destes custos no país, muitas vezes o que causam a lentidão na operação são o tempo gasto na documentação, a redundância de processos e a espera da posição dos órgãos anuentes. Temos também atraso em obras de infraestrutura portuária ainda deixando de gerar R\$ 6,3 bilhões aos caixas dos investidores segundo o estudo.

Englobando os custos do quadro 18 temos a seguir a Figura 7 que confirma o excesso de custos nas operações portuárias, causando uma grande despesa para o país.

Figura 7- Custo adicional das fontes de burocracia no setor portuário.

Custo adicional das fontes de burocracia no setor portuário				
Fonte de burocracia	Etapa	Custo da burocracia	Impacto financeiro	
 Demora na liberação da carga no porto	Armazenagem	Custo adicional com a cobrança de armazenagem no porto	R\$ 600 mi a R\$ 1,5 bi/ano	Economia potencial de R\$ 2,9 bi a R\$ 4,3 bi por ano
	Estoque	Custo financeiro sobre o valor da carga retida no porto	R\$ 1,9 bi/ano	
 Gestão da documentação necessária	Administrativo	Custo de mão-de-obra para a gestão do processo burocrático	R\$ 400 mi a R\$ 1 bi por ano	

Fonte: CNI (2016, p.1).

Verificou-se que para amenizar estes custos é precisa haver uma melhora na logística dos portos, juntamente com uma aceleração nas obras portuárias para diminuir estes custos buscando assim consequentemente um maior investimento melhorando a economia do país, pelo motivo de ser bilhões envolvidos nestes custos que prejudicam o país como um todo.

4.5 DESAFIOS ESPECÍFICOS EM CADA PORTO CATARINENSE

Com os desafios quanto a estrutura física, serviços e custos analisados dos embarcadouros, seguimos com a análise de cada porto em específico, conforme o quadro 23 demonstra.

Quadro 23- Desafios em cada porto de Santa Catarina.

ARMADOR	IMBITUBA	ITAJAÍ	ITAPOÁ	NAVEGANTES	SÃO FRANCISCO DO SUL
HAPAG	Dificuldade comercial em movimentar container nesse porto.	Calado, falta de investimento em mais equipamentos de infraestrutura e oneração dos custos devido necessidade de mão de obra avulsa.	Calado, restrições de manobra no canal de acesso.	Calado, eventuais congestionamentos, muitos serviços no quadro de janelas.	Mal estrutura para movimentar containers.
MAERSK	Frequência de navios, pouca carga.	Limitação calado, Bacia evolução.	Custos portuários, ausência retroárea reefer	Limitação calado, bacia operação.	Não Opera

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa (2016).

Neste caso tivemos o retorno de apenas 2 armadores internacionais na questão específica de cada porto que são os armadores Hapag e Maersk destacados no Quadro 23.

O armador Hapag Lloyd, enfatizou a dificuldade de movimentação de containers em dois porto catarinenses, o de Imbituba na parte comercial do transporte de containers e o de São Francisco do Sul com a má estrutura para a movimentação. Enquanto para os portos de Navegantes e Itapoá destacou dificuldades no calado, restrições de manobra e congestionamento. O porto com mais dificuldades encontradas segundo a Hapag seria o de Itajaí com os seguintes

temas: Calado, falta de investimento em mais equipamentos de infraestrutura e oneração dos custos devido necessidade de mão de obra avulsa.

Confirmando a análise da Hapag, o armador Maersk Line encontrou dificuldades em limitação do calado nos portos de Itajaí e navegantes, enfatizando também para os dois embarcadouros problemas na bacia de evolução. Citou o porto de Imbituba com pouca carga e frequência de navios, pelo fato de ser um porto novo em crescimento é possível identificar esta dificuldade dos armadores neste embarcadouro. Já no embarcadouro de Itapoá observou-se o destaque nos custos, que no quadro 18 o armador deu relevância para *overbooking*, indisponibilidade de berços para atracação e excesso de tempo para navios realizarem a atracação respectivamente.

Visando melhorar suas estruturas os portos já buscaram investimentos, o embarcadouro de Imbituba segundo SCPAR (2016), assinou contratos este ano para estar iniciando obras que irão melhorar sua estrutura física. Uma das obras será o armazém graneleiro com um investimento de R\$ 40 milhões contará com uma capacidade total de 80.000 toneladas sendo executado por duas empresas catarinenses demonstrando interesse com o desenvolvimento de Santa Catarina, em especial a região sul. Com o surgimento desta obra acredita-se que irá resolver os problemas citados pelos armadores que são pouca carga, aumentará a frequência de navios precisando apenas futuramente uma melhor logística comercial para movimentar os containers resolvendo o problema destacado pela Hapag.

Seguindo exemplo de Imbituba o embarcadouro de Itajaí está em obras e em busca de recursos para resolver os problemas pautados existentes, conforme notícias do Porto de Itajaí (2016), As obras para reestruturação do canal de acesso e instalação da nova bacia de evolução estão em plena execução, englobam o alargamento do canal e parte da nova bacia de evolução, com 480 metros de diâmetro, que vai possibilitar operações com navios de até 336 metros de comprimento, assim resolvendo a relevância da pela Maersk na questão da bacia da evolução. Na primeira etapa foram investidos R\$ 104 milhões e para dar continuidade no ano que vem autoridades do estado estão tentando resgatar esses recursos em Brasília.

A ida das autoridades dando destaque ao governador Raimundo Colombo trouxe recursos também para o terminal Portonave de Navegantes e o governador pediu investimentos para o porto de São Francisco do Sul para obras e assim

resolvendo seu problema mencionado pela Hapag que é a mal estrutura para movimentar containers (CATARINA, 2016). Já o terminal de Navegantes será beneficiado com a obra da bacia da evolução pois fica situado a beira do rio Itajaí que se situa também o porto de Itajaí resolvendo a relevância dada ao congestionamento e sobre a bacia da evolução citadas pelos respondentes Hapag e Maersk.

O porto de Itapoá busca melhorias também para sua estrutura, em maio deste ano o terminal recebeu o investimento de R\$ 488 milhões que será utilizado na ampliação do píer e pátio dedicado à movimentação e armazenagem de cargas, implantação de uma nova ponte de acesso, aumento do cais e da retroárea (ponto destacado como uma dificuldade pela Maerk Line no Quadro 23), expansão da área da instalação física sobre a água, além de obras em edificações (BRASIL, 2016).

De acordo com as respostas entende-se que as exportações e importações tiveram uma queda, com maior impacto nas importações. Um fator que contribuiu foi a alta do dólar neste ano favorecendo as exportações, os mercados que se destacaram foram o europeu e o asiático, com carnes e frangos na exportação e plásticos e maquinas na importação.

Por fim, entrando na questão da estrutura portuária identificou-se a dificuldade nos desafios de custo e serviços de cada armador, vários problemas a serem resolvidos na estrutura física dando destaque para a bacia de evolução, limitação do calado, movimentação de containers e restrições no canal de acesso.

Em compensação neste ano principalmente viu-se que está acontecendo obras para melhorar a estrutura em todos os embarcadouros privados e públicos, com destaque a vontade do governo em ir atrás de recursos para os portos, esperamos que em 2017 já tenhamos uma estrutura melhor que a atual ajudando ainda mais a desenvolver a economia catarinense, conseqüentemente aumentando as exportações e importações.

5 CONCLUSÃO

O Estado catarinense tem um número considerável de portos, comparado aos outros Estados brasileiros. Santa Catarina necessita do funcionamento desses embarcadouros para gerar sua economia que é forte na exportação e importação em relação ao país todo. Principalmente Itajaí considerada uma cidade portuária e ao seu lado encontra-se o terminal de Navegantes.

A participação de armadores internacionais no Estado de Santa Catarina trouxe a preocupação sobre a estrutura portuária catarinense. Com uma maior movimentação nesses portos, obteve-se um forte mercado internacional embarcando e desembarcando cargas da maioria dos lugares do mundo com isso é preciso ter uma boa estrutura para enfrentar esse crescimento.

Nos últimos anos, o governo está implementando recursos para obras que irão construir uma estrutura compatível com este crescimento. Em todos os embarcadouros tem-se certa deficiência em certos temas da estrutura portuária. Em contrapartida todos os portos já buscam reformas e novas obras com ou sem ajuda do Estado para ter uma melhor movimentação.

Desta forma, o trabalho procurou apresentar a estrutura portuária catarinense por meio de seus serviços, custos e desafios de cada porto do Estado de Santa Catarina com o auxílio dos armadores internacionais. O objetivo geral da pesquisa buscou identificar os desafios e oportunidades na visão dos armadores internacionais perante a estrutura portuária catarinense.

Verificou-se que o Estado catarinense possui 3 portos públicos representados pelos seguintes portos: Imbituba; Itajaí e São Francisco do Sul. Quanto aos portos privados os representantes são os terminais de: Itapoá e Navegantes.

Observou-se que os terminais de uso privado tiveram início de suas operações mais recente que os portos públicos instalados no Estado catarinense, dentro os portos públicos o destaque em movimentação de cargas no momento é o embarcadouro de São Francisco do Sul que opera no estado do Paraná também por estar localizado na divisa de Santa Catarina com o Estado paranaense.

Atualmente são 11 armadores internacionais operantes no Estado de Santa Catarina e oportunizou-se a realização da pesquisa com os seguintes armadores: CMA, Hapag, Maersk e Hamburg Sud. Armadores de nacionalidade

européia, com uma frequência mensal de 200 navios e com uma movimentação no mês de 145.000 *TEU*s em média na exportação e importação, com destaque para a exportação.

Verificou-se que os principais mercados de destino e origem das cargas do Estado catarinense se concentram no continente europeu e asiático. Cargas que são principalmente de países como Holanda e países baixos da parte europeia, e como grande destaque a China representando o mercado asiático nas importações e exportações.

Quanto a estrutura física observou-se que os armadores destacaram a bacia de evolução, profundidade do canal de acesso e cais do porto como principais dificuldades nos embarcadouros catarinenses. Em relação aos serviços portuários verificou-se uma grande relevância para os trabalhadores portuários um problema que vem sendo resolvido pelo governo por meio de cursos e treinamentos que irão capacitá-los e também com dificuldade em dois órgãos brasileiros o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e a Receita Federal do Brasil (RFB).

Em relação aos custos do sistema portuário catarinense, analisou-se que atualmente existe um grande gasto com demora de cargas e custos administrativos. Estes custos mostram o tamanho da importância para o país, muitas vezes o que causam a lentidão na operação são o tempo gasto na documentação, a redundância de processos e a espera da posição dos órgãos anuentes. Verificou-se também atraso em obras de infraestrutura portuária, deixando de gerar bilhões aos caixas dos investidores.

Oportunizou-se o interesse dos administradores dos terminais e do governo em qualificar seus profissionais fornecendo melhor qualidade para os seus clientes. Verificou-se também o grande número de obras nos portos de todo Estado para resolver problemas relevantes encontrados nos últimos anos, sabendo-se que esses embarcadouros são de extrema importância para gerar a economia catarinense.

Como proposta, sugere-se que as obras portuárias em andamento sejam cobradas pelo governo e finalizadas assim que possível pelo motivo de algumas ainda dependerem de recursos para serem concluídas, com isso melhorando a qualidade portuária catarinense atraindo mais cargas para o estado com isso impulsionando a economia. Outra sugestão se estende para alguns órgãos brasileiros que foram citados com alta relevância em relação aos seus serviços

prestados, que possuem dificuldades assim como a estrutura portuária então é necessário o melhor funcionamento desses órgãos para facilitar ainda mais a movimentação de cargas.

A pesquisa limitou-se exclusivamente nos portos de Santa Catarina, portanto, percebe-se a viabilidade de estudo em outros estados do país. Como proposta para estudos futuros a partir deste tema, recomenda-se uma pesquisa com outros estados do país ou até mesmo abrangendo o país todo, bem como uma análise da estrutura portuária de Santa Catarina diante da percepção dos armadores internacionais ou um porto específico que é relevante para o estado escolhido.

Conclui-se que o estudo é de bastante relevância para profissionais de comércio exterior, assim como para acadêmicos que buscam especialização e informações mais profundas a respeito da estrutura portuária catarinense. Com o tempo, espera-se futuramente que a estrutura dos portos de Santa Catarina estejam adequadas para suportar mais cargas e realizar serviço de qualidade, dada a falta qualidade e de profissionais capacitados em operar os portos.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/anuarios/portuario2009/termos.htm>>. Acesso em: 09 out. 2016.

_____. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. 2016. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal>> Acesso em: 08 mai 2016.

APSF. **Porto de São Francisco do Sul**. Disponível em <http://www.apsfs.sc.gov.br/?page_id=50>. Acesso em: 08 mai 2016.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**. São Paulo: Atlas, 1993.

BARRETO, prof. **Logística Transmodal**. 2006. Disponível em: www.pbarreto.com/arquivos/logistica.pdf. Acesso em: 10 mai 2016.

BERVIAN, Pedro Alcino; CERVO, Amado Luiz. **Metodologia Científica**. 5 ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002. 25 p.

BRASIL. **Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, e dá outras providências.

_____. **Lei n.º 12.815 de 05 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades.

_____. **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=567>> Acesso em: 19 mar 2016.

_____. **Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. 2016. Disponível em: <http://fiesc.com.br/sites/default/files/medias/balanca_julho_2016.pdf>. Acesso em: 07 out. 2016.

_____. **Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento**. 2016. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/ministerio>>. Acesso em: 07 out. 2016.

_____. **Receita Federal do Brasil**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/sobre/institucional>>. Acesso em: 09 out. 2016.

_____. **Secretária de Portos**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/acessos-portuarios>>. Acesso em: 24 set. 2016.

CATARINA, Santa. Governo de Santa Catarina. 2016. Disponível em: <<http://www.sc.gov.br/mais-sobre-transportes-e-estradas/22009-em-brasilia-governador-colombo-trata-de-investimentos-em-portos-e-aeroportos-catarinenses>>. Acesso em: 08 out. 2016.

CNI. **Confederação Nacional da Indústria**. 2016. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/imprensa/2016/09/1,95973/burocracia-no-setor-portuario-custa-ate-r-4-3-bilhoes-por-ano-para-o-brasil.html>>. Acesso em: 09 out. 2016.

CRESWELL, John W. **Projeto de Pesquisa: Métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2 Porto Alegre: Artmed, 2007. 248 p.

DABBAH, Steven. **A solução para sua empresa: exportação**. 1.ed. São Paulo: Érica, 1998. 160 p.

FEADUANEIROS. Federação Nacional dos Despachos Aduaneiros. 2010. Disponível em: <[http://www.feaduaneiros.org.br/site.FNDA/downloads/Comunicado do IPEA nº 48.pdf](http://www.feaduaneiros.org.br/site.FNDA/downloads/Comunicado%20do%20IPEA%20n%2048.pdf)>. Acesso em: 24 set. 2016.

FIESC. **A Força da Indústria Catarinense**. 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/Diego/Downloads/balanca_marco.pdf>. Acesso em: 07 out. 2016.

GAMA, Marilza; LOPEZ, José Manoel Cartiñas. **Comércio Exterior Competitivo**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005. 463 p.

GOULART FILHO. **Sistema portuário catarinense: A construção dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba**. 2002. Pesquisa financiada pelo CNPq e pela Fapesc. Disponível em: <<http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/E3-03.pdf>> Acesso em: 02 mai 2016.

IPEA. **Instituto de Pesquisa econômica Aplicada**. Disponível em <<http://www.ipea.gov.br/portal/>> Acesso em: 01 mai 2016.

_____. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1164.pdf>. Acesso em: 04 set. 2016.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 171 p.

_____. Samir **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008. 284 p.

KMETEUK FILHO, Osmir. **Pesquisa e análise estatística**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 2005. 197p.

KUROSAWA, Rosane Santana da Silva. **Análise de Sistemas de Informação aplicados à Gestão Portuária**. 2003. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia Naval e Sistemas Oceânicos, São Paulo, 2003.

LACERDA, Antônio correia de. **O Brasil e a globalização**. Disponível em: <<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI1148944-EI7095,00.html>> Acesso em: 30 abr 2016.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 4 ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2001. 288 p.

LARRAÑAGA, Félix Alfredo. **A gestão logística global**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 252 p.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2007. 387 p.

LYRA JUNIOR, Richard Paes. **Reflexões acerca de um novo modelo de gestão portuária no Brasil**. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, IX, n. 35, dez 2006. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1515>. Acesso em: 01 mai 2016.

MALUF, Sâmia Nagib. **Administrando o comércio exterior do Brasil**. 1.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARTINS, Rosilda Baron. **Metodologia científica**. 22 ed. Curitiba: Juruá, 2004. 278p.

NASSIF. **Gestão portuária brasileira**, disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=3q3AXLwA4Gk>. Acesso em: 30 abr 2016.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Campus, 2001. 409 p.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica: Projetos de pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses**. São Paulo: Pioneira, 1999.

PEREIRA, Alexandre Martineli Pimentel. **200 anos de abertura dos portos**. 1. ed. São Paulo: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 2^o Região, 2009.

PORTO DE ITAJAÍ. Disponível em <<http://www.portoitajai.com.br/novo/>> Acesso em: 08 mai 2016.

PORTO DE ITAPOÁ. Disponível em <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/73>> Acesso em: 08 mai 2016.

PORTONAVE. **Porto de Navegantes**. Disponível em <<http://www.portonave.com.br/>>. Acesso em 08 mai 2016.

PORTOS DO BRASIL. **Secretária de portos**. Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>> Acesso em: 30 abr 2016.

RFB. **Receita Federal do Brasil**. Disponível em <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/>> Acesso em: 01 mai 2016.

ROCHA, Paulo César Alvez. **Logística e Aduana**. 1.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 170 p.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 2.ed. São Paulo: Edições aduaneiras LTDA, 2002. 88 p.

_____, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 3.ed. rev. e ampl São Paulo: Aduaneiras, 2004. 180 p.

SANTA CATARINA. **Oportunidades e Negócios**. Disponível em <<http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/parcerias-publico-privadas/>> Acesso em: 26 mar 2016.

SANTOS, Antonio Raimundo dos. **Metodologia científica: a construção do conhecimento**. 6. ed. rev. Rio de Janeiro: DP & A, 2004. 166 p.

SCPAR. **Porto de Imbituba**. Disponível em <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/quem-somos/>>. Acesso em 08 mai 2016.

_____. **Porto de Imbituba**. 2016. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/noticias.php?id=86>>. Acesso em: 08 out. 2016.

SEP. **Secretaria de Portos**. 2012. Disponível em <www.portosdobrasil.gov.br>. Acessado em 29 abr 2016.

_____. **Secretária de Portos**. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador/capacitacao-1>>. Acesso em: 08 out. 2016.

_____. **Secretaria de Portos**. 2016. Disponível em <www.portosdobrasil.gov.br>. Acessado em 30 abr 2016.

SERAPIÃO JR, Carlos; MAGNOLI, Demétrio. **Comércio Exterior e negócios internacionais: teoria e prática**. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2006. 377 p.

SILVA, Cláudio Ferreira da; PORTO, Marcos Maia. **Transportes, seguros e distribuição física internacional de mercadorias**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 162 p.

SYNDARMA. Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. 2016. Disponível em: <<http://www.syndarma.org.br/ultimas.php>>. Acesso em: 10 out. 2016.

TRANSPORTES. **Ministério de Transportes**. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/>> Acesso em: 01 mai 2016.

VIANNA, Ilca Oliveira de Almeida. **Metodologia do trabalho científico**: um enfoque didático da produção científica. São Paulo: EPU, 2001. 288 p.

_____, Edson de oliveira. **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.

VILLELA, Thaís Maria de Andrade. 2013. **Estrutura para exploração de portos com autoridades portuárias privadas**. Disponível em <http://www.enangrad.org.br/_assets/files/anais/2015/010720151011016d9425a2336e9e422d431a9e300fba40.pdf> Acesso em: 07 mai 2016.

WERNECK, Paulo. **Comércio exterior & despacho aduaneiro**. 3.ed. Curitiba: Juruá, 2001. 311 p

WORLD. **Bank Port Reform Toolkit, Port Regulation Module. Module 6.(2007)**. Traduzido por Alan Paulo de Costa. Disponível em: <http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/06_TOOLKIT_Module6.pdf>. Acesso em: 29 abr 2016.

ZILLI. **Porto de Imbituba: Precedente Histórico-Descritivo do Período de 2004 a 2014 e Perspectiva de demanda futura até 2030 na movimentação de Mercadorias**. Disponível em <http://www.apec.unesc.net/IX_EEC/sesoes_tematicas/%C3%81rea%20tem%C3%A1tica%2010%20-Temas%20Especiais/10%20PORTO%20DE%20IMBITUBA.pdf> Acesso em: 09 mai 2016.

APÊNDICE

**QUESTIONÁRIO DE PESQUISA
ESTRUTURA PORTUÁRIA CATARINENSE SOB A VISÃO DOS ARMADORES
INTERNACIONAIS**

PERFIL DOS ARMADORES INTERNACIONAIS

NACIONALIDADE PREDOMINANTE DO ARMADOR (marque com um X)

- Americana
- Chilena
- Chinesa
- Alemã
- Belga
- Dinamarquesa
- Francesa
- Japonesa
- Outra: Qual? _____

TEMPO DE OPERAÇÃO EM PORTOS CATARINENSES (marque com um X)

- Até 05 anos
- De 05 a 10 anos
- De 10 a 15 anos
- De 15 a 20 anos
- De 20 a 25 anos
- De 25 a 30 anos
- De 30 a 35 anos
- De 40 a 45 anos
- De 45 a 50 anos
- Acima de 50 anos

MODALIDADE DE NEVAGAÇÃO EM PORTOS CATARINENSES (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- Longo Curso – Exportação
- Longo Curso – Importação
- Cabotagem

FREQUÊNCIA MENSAL DE NAVIOS EM PORTOS CATARINENSES (marque com um X)

- Até 05 navios
- De 05 a 10 navios
- De 10 a 15 navios
- De 15 a 20 navios
- De 20 a 25 navios
- De 25 a 30 navios
- De 30 a 35 navios
- De 40 a 45 navios
- De 45 a 50 navios
- De 50 a 55 navios
- De 55 a 60 navios
- De 60 a 65 navios

- De 65 a 70 navios
- De 70 a 75 navios
- De 75 a 80 navios
- De 80 a 85 navios
- De 85 a 90 navios
- De 90 a 95 navios
- De 95 a 100 navios
- Acima de 100 navios

TIPOLOGIA DOS NAVIOS QUE OPERAM EM PORTOS CATARINENSES (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- Full container*
- Carga geral
- Roll-on Roll-off*
- Tanque
- Gaseiros
- Graneleiro,
- Químicos

TIPOLOGIA CONTAINERS MOVIMENTADOS EM PORTOS CATARINENSES (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- Dry box*
- Reefers*
- Open Top*
- Flat Rack*
- Tank*

PERFIL QUANDO A COMERCIALIZAÇÃO NA EXPORTAÇÃO

MERCADOS DE DESTINO DAS CARGAS EXPORTADAS PELOS PORTOS CATARINENSES (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- África
- Ásia
- América do Sul
- América do Norte
- América Central
- Europa
- Oceania
- Oriente Médio

VOLUME DE TEU'S MOVIMENTADOS NA EXPORTAÇÃO EM PORTOS CATARINENSES MENSALMENTE (marque com um X)

- De 0 a 5.000 *Teu's*
- De 5.000 a 10.000 *Teu's*
- De 10.000 a 15.000 *Teu's*
- De 15.000 a 20.000 *Teu's*
- De 20.000 a 25.000 *Teu's*
- De 25.000 a 30.000 *Teu's*
- De 30.000 a 35.000 *Teu's*

- De 35.000 a 40.000 *Teu's*
- De 40.000 a 45.000 *Teu's*
- De 45.000 a 50.000 *Teu's*
- De 50.000 a 55.000 *Teu's*
- De 55.000 a 60.000 *Teu's*
- De 60.000 a 65.000 *Teu's*
- De 65.000 a 70.000 *Teu's*
- De 70.000 a 75.000 *Teu's*
- De 75.000 a 80.000 *Teu's*
- De 80.000 a 85.000 *Teu's*
- De 85.000 a 90.000 *Teu's*
- De 90.000 a 95.000 *Teu's*
- De 95.000 a 100.000 *Teu's*
- Acima de 100.000 *Teu's*

CATEGORIA DE PRODUTOS MOVIMENTADOS EM PORTOS CATARINENSES NA EXPORTAÇÃO coloque 1 para a mais relevante, 2, 3.....assim por diante até a menos relevante)

- Primários
- Semimanufaturados
- Manufaturados

FORMA DE ACONDICIONAMENTO DOS PRODUTOS MOVIMENTADOS EM PORTOS CATARINENSES NA EXPORTAÇÃO coloque 1 para a mais relevante, 2, 3.....assim por diante até a menos relevante)

- Granel
- Container
- Paletizada (solta)
- Geral (sacarias)

PERFIL QUANDO A COMERCIALIZAÇÃO NA IMPORTAÇÃO

MERCADOS DE ORIGEM DAS CARGAS NACIONALIZADAS (IMPORTAÇÃO) PELOS PORTOS CATARINENSES (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- África
- Ásia
- América do Sul
- América do Norte
- América Central
- Europa
- Oceania
- Oriente Médio

VOLUME DE TEU'S MOVIMENTADOS NA IMPORTAÇÃO EM PORTOS CATARINENSES (marque com um X)

- De 0 a 5.000 *Teu's*
- De 5.000 a 10.000 *Teu's*
- De 10.000 a 15.000 *Teu's*
- De 15.000 a 20.000 *Teu's*

- De 20.000 a 25.000 *Teu's*
- De 25.000 a 30.000 *Teu's*
- De 30.000 a 35.000 *Teu's*
- De 35.000 a 40.000 *Teu's*
- De 40.000 a 45.000 *Teu's*
- De 45.000 a 50.000 *Teu's*
- De 50.000 a 55.000 *Teu's*
- De 55.000 a 60.000 *Teu's*
- De 60.000 a 65.000 *Teu's*
- De 65.000 a 70.000 *Teu's*
- De 70.000 a 75.000 *Teu's*
- De 75.000 a 80.000 *Teu's*
- De 80.000 a 85.000 *Teu's*
- De 85.000 a 90.000 *Teu's*
- De 90.000 a 95.000 *Teu's*
- De 95.000 a 100.000 *Teu's*
- Acima de 100.000 *Teu's*

CATEGORIA DE PRODUTOS MOVIMENTADOS EM PORTOS CATARINENSES NA IMPORTAÇÃO (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3.....assim por diante até a menos relevante)

- Primários
- Semimanufaturados
- Manufaturados

FORMA DE ACONDICIONAMENTO DOS PRODUTOS MOVIMENTADOS EM PORTOS CATARINENSES NA IMPORTAÇÃO (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3.....assim por diante até a menos relevante)

- Granel
- Container
- Paletizada (solta)
- Geral (sacarias)

DESAFIOS NA ESTRUTURA, SERVIÇOS E CUSTOS LOGÍSTICOS

DESAFIOS QUANTO A ESTRUTURA FÍSICA PORTUÁRIA (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- Profundidade do canal de acesso
- Molhe
- Gate*
- Cais
- Bacia de evolução
- Equipamentos para movimentação das cargas (*transtainers, portainers,, etc...*)
- Operação em dias de chuva – carga solta
- Tecnologia portuária em sistemas (*software e hardware*)
- Espaço em zona primária
- Espaço em zona secundária (armazenagem dos *containers*)
- Triagem na entrada no porto
- Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
- Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância

- () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância

DESAFIOS QUANTO A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- () Trabalhadores portuários (estivadores, bloquistas, etc...)
 () Práticos
 () Receita Federal do Brasil
 () Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
 () Marinha Mercante do Brasil
 () Despachantes
 () Transportadoras
 () Terminais Retroportuários
 () Movimentação das mercadorias para embarque/desembarque
 () Organização das janelas de atracação junto ao porto de embarque
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância

PRINCIPAIS CUSTOS NO EMBARQUE/DESEMBARQUE DE MERCADORIAS (coloque 1 para a mais relevante, 2, 3, 4, 5.....assim por diante até a menos relevante)

- () Congestionamento de navios “ao largo”
 () Congestionamento de navios no porto
 () Congestionamento de cargas para embarque
 () Omissão de escola no porto
 () Descumprimento dos *dead lines* pelos *shippers* e *consignees*
 () *Overbooking*
 () Indisponibilidade de berços para atracação
 () Excesso de tempo para navios realizarem a atracação
 () *No-show*
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância
 () Outro: qual? Coloque também a numeração quanto a relevância

DESAFIOS ESPECÍFICOS EM CADA PORTO CATARINENSE

Abordando especificamente cada porto catarinense, quais os principais desafios encontrados em:

Porto de Imbituba:

Porto de Itajaí:

Porto de São Francisco do Sul:

Terminal Portuário de Navegantes:

Terminal Portuário de Itapoá:

Sua participação foi de extrema importância!!!

Muito obrigado!!!

Prof. Msc. Julio Cesar Zilli e Acadêmico Diego Roldão

Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC