

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

TALITA ACORDI MIGUEL

**ESTUDO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DO PORTO DE ITAJAÍ NO
PERÍODO DE 2010 - 2015**

**CRICIÚMA
2016**

TALITA ACORDI MIGUEL

**ESTUDO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DO PORTO DE ITAJAÍ NO
PERÍODO DE 2010 - 2015**

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 (a): Prof.^(a) Maria Helena Souza

**CRICIÚMA
2016**

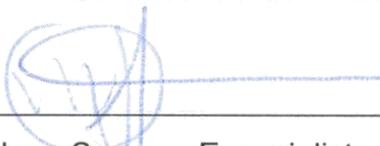
TALITA ACORDI MIGUEL

**ESTUDO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DO PORTO DE ITAJAÍ NO
PERÍODO DE 2010 - 2015**

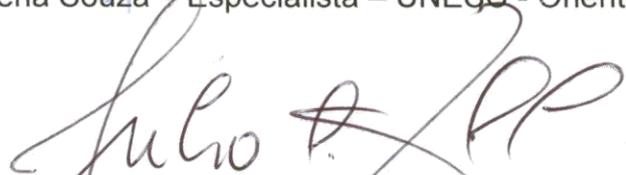
Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Criciúma, 23 de Junho de 2016.

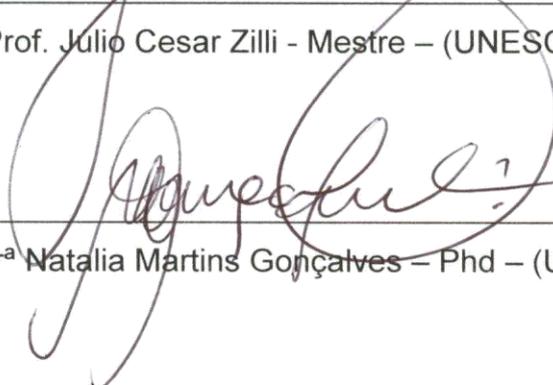
BANCA EXAMINADORA



Prof. Maria Helena Souza – Especialista – UNESC - Orientadora



Prof. Julio Cesar Zilli - Mestre – (UNESC)



Prof. Drª Natalia Martins Gonçalves – Phd – (UNESC)

**CRICIÚMA
2016**

DEDICATÓRIA

Aos meus amados pais, que sempre estiveram presentes me dando forças e apoio para a tomada de qualquer decisão em minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus primeiramente, por me abençoar e por ter me dado forças para vencer as dificuldades e continuar na caminhada rumo à realização de mais um sonho.

Aos meus pais, Vanilde Acordi Miguel e Carlos João Miguel, pela dedicação, amor, carinho e paciência para comigo que mesmo em meio às dificuldades e limitações estiveram ao meu lado me dando apoio e o suporte necessário para que eu conseguisse atingir meus objetivos acadêmicos e profissionais.

Á minha orientadora Maria Helena Souza dos santos pela calma, dedicação e contribuição de seus conhecimentos para a concretização dessa pesquisa.

Agradeço aos meus irmãos e também namorado pela total compreensão e principalmente paciência durante a jornada de quatro anos de faculdade.

Um abraço aos meus amigos e colegas universitários, em especial Diogo Pereira Moraes pelo compartilhamento de suas ideias, e apoio, no qual nos deixou um legado que apesar das dificuldades a perseverança e dedicação fazem toda a diferença em nossas vidas.

“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.”

(Arthur Schopenhauer)

RESUMO

MIGUEL, Talita Acordi. **Estudo da movimentação portuária do Porto de Itajaí no período de 2010 – 2015**. 2016. 77. páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Os Portos marítimos são considerados de grande importância para a economia nacional, pois a partir deles é possível transportar milhares de toneladas de uma só vez em longas distâncias. Diante disso a presente pesquisa teve como objetivo estudar as movimentações portuárias que ocorreram no porto de Itajaí no período de 2010 – 2015. Referente à metodologia aplicada, a pesquisa foi caracterizada descritiva quando aos fins de investigação e bibliográfica, documental e estudo de Casos quanto aos meios de investigação. Nesse trabalho a coleta de dados foi essencialmente secundária, sendo que os instrumentos utilizados foram artigos, dados estatísticos, anuários, banco de dados disponibilizados por *websites* governamentais, e site do próprio porto de Itajaí, a partir desses foram feitas análises qualitativas. Apurou-se que o porto de Itajaí durante cinco anos teve grande participação no comércio exterior catarinense, porém em contraponto houve grandes quedas nas movimentações portuárias, devido ao grande volume de chuva que caiu na região o que fez com que vários navios deixassem de atracar no porto, ocasionando prejuízos para os armadores, apesar dos contratemplos o Porto de Itajaí vem buscando alternativas para alavancar os seus principais pontos que o consolidam como referência.

Palavras-chave: Comércio Exterior. Santa Catarina. Porto de Itajaí. Movimentações de Cargas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Evolução das Exportações Mundiais - 1950 a 2013 (em US\$ bilhões FOB)	19
.....	
Figura 2 - Balança Comercial Brasileira - 1950 a 2013 (em US\$ bilhões FOB)	21
Figura 3 - Tipos de paletes.....	31
Figura 4 - Tipos de <i>Containers</i>	32
Figura 5 - Tipos de Navios	34
Figura 6 - Sistema Portuário Nacional.....	35
Figura 7 - Sistema Portuário de Santa Catarina.....	36
Figura 8 – Porto de São Francisco do Sul.....	37
Figura 9 - Porto de Itapoá	38
Figura 10 - Porto de Imbituba.....	38
Figura 11 - Porto de Navegantes	39
Figura 12 – Construção do Porto de Itajaí.....	40
Figura 13 - Enchente no Porto de Itajaí.....	41
Figura 14 - Porto de Itajaí.....	42
Figura 15 - Evolução da Balança comercial Catarinense 2000 - 2015 (em bilhões US\$ FOB).....	49
Figura 16 - Principais Produtos Importados no período 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB).....	50
Figura 17 - Principais Produtos Exportados no período 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB).....	51
Figura 18 - Modais utilizados Por Santa Catarina 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB)	52
.....	
Figura 19 - Principais Movimentadores de cargas em Santa Catarina 2010 - 2015 (em toneladas)	53
Figura 20 - Desempenho portuário por tipo de carga 2010 - 2015 (em toneladas)...	54
Figura 21 - Evolução das Exportações e Importações em toneladas 2010 - 2015....	57
Figura 22- Principais Mercadorias Importadas pelo Porto de Itajaí 2010 – 2015 (em bilhões US\$ FOB)	58
Figura 23 - Principais Mercadorias Exportadas pelo Porto de Itajaí 2010 – 2015 (em bilhões US\$ FOB)	59

Figura 24 - Movimentação de cargas em contêineres período de 2010 - 2015 (em TEU's)	60
Figura 25 - Contêineres Exportação/Importação movimentados pelo Porto de Itajaí no período de 2010 - 2015 (em unidades)	61
Figura 26 - Comparativo do número de navios operados pelo Porto de Itajaí 2010 - 2015 (em unidade)	62
Figura 27 - Tipos de Navios operados pelo Porto de Itajaí 2010 - 2015 (em unidades)	63
Figura 28 - Distribuição de Navio por local de Atracação 2010 - 2015 (Em unidade)	64
Figura 29 - Equipamentos Disponíveis no Porto de Itajaí	65
Figura 30 - Acessos ao Porto de Itajaí	66

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fontes de títulos de pesquisa bibliográfica	45
Quadro 2 - Plano de coleta de dados	46

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Indicadores de Desempenho Operacional de Santa Catarina 2010 - 2015 (em toneladas)	53
Tabela 2 - Participação do Porto de Itajaí no comércio exterior de Santa Catarina 2010 - 2015 (em US\$ FOB).....	55
Tabela 3 - Desempenho Portuário 2010 - 2015	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

OMC	Organização Mundial do Comércio
UNCTAD	Conferencia das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento
MDIC	Ministério do Desenvolvimento da Indústria e do Comércio Exterior
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
CAMEX	Câmara de Comércio Exterior
APEX	Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos
RFB	Receita Federal Brasileira
DEPLAN	Departamento de Planejamento
DECOM	Departamento de Defesa Comercial
DEINTER	Departamento Internacional
MF	Ministério da Fazenda
SRF	Secretaria da Receita Federa
BACEN	Banco Central do Brasil
CBN	Comitê Brasileiro de Nomenclatura
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
GMC	Grupo Mercado Comum
TUP	Terminais de Uso Privado
MTONS	Milhões de Toneladas
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
ABTP	Associação Brasileira dos Terminais Portuários
ABTTC	Associação Brasileira dos Terminais Retro portuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	16
1.2 OBJETIVOS	16
1.2.1 Objetivo Geral	16
1.2.2 Objetivos específicos	17
1.3 JUSTIFICATIVA	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
2.1 GLOBALIZAÇÃO E O COMÉRCIO INTERNACIONAL	18
2.1.1 Teorias do comércio Internacional	21
2.1.1.1 Exportação	24
2.1.1.2 Importação	26
2.2 O TRANSPORTE E A LOGÍSTICA	27
2.2.1 Modais de Transporte	27
2.2.1.1 Transporte rodoviário	27
2.2.1.2 Transporte Ferroviário	28
2.2.1.3 Transporte Dutoviário	28
2.2.1.4 Transporte Aéreo	28
2.2.1.5 Transporte Fluvial/ Lacustre	29
2.2.1.6 Transporte Marítimo	29
2.2.2 Tipos de Cargas	29
2.2.2.1 Paletes	30
2.2.2.2 <i>Big bags</i>	31
2.2.2.3 Container	31
2.2.3 Tipos de Navios	33
2.3 PORTOS	34
2.3.1 Sistema Portuário Brasileiro	35
2.3.2 Portos e Terminais de santa Catarina	36
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	43
3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA	43
3.2 DEFINIÇÕES DA ÁREA OU POPULAÇÃO – ALVO	44
3.3 PLANOS DE COLETA DOS DADOS	45
3.4 PLANOS DE ANÁLISE DOS DADOS	46

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	48
4.1 COMÉRCIO EXTERIOR CATARINENSE	48
4.2 PARTICIPAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NO COMÉRCIO EXTERIOR CATARINENSE	55
4.3 MOVIMENTAÇÃO PORTUARIA NO PORTO DE ITAJAÍ	56
4.4 O PORTO DE ITAJAÍ E SEUS ELEMENTOS QUE O CONSOLIDAM COMO REFERÊNCIA	65
5 CONCLUSÃO	68
REFERÊNCIAS	71

1 INTRODUÇÃO

O Sistema Portuário Brasileiro surgiu no início da colonização do país, onde o transporte aquaviário era usado somente para a negociação de mercadorias entre a colônia e Portugal. Em 28 de janeiro de 1808, o Rei D. João VI, estabeleceu a abertura dos portos brasileiro às nações amigas. Somente em 1846 quarenta anos após, foi fundada a Companhia de Estabelecimento de Ponta da Areia, no Porto de Niterói pelo Visconde Mauá, na qual deu origem aos navios que realizavam a cabotagem brasileira e que possuía linhas regulares para a América do Norte e Europa. A partir de então houve um incremento no comércio exterior brasileiro e já no início da década de 90, foi liberado a construção e exploração de portos no Brasil (PORTOS DO BRASIL, 2016).

Desde a abertura comercial Brasileira em 1808, os portos marítimos são visto como de grande importância para a logística de transportes do Brasil, esse destaque se dá pelo posicionamento do país, e por apresentar um extenso litoral navegável, nessa perspectiva tornando-o, como um instrumento fundamental para a movimentação de pessoas e principalmente, de cargas, tal colaboração desempenhada pelo setor portuário, evidencia os portos brasileiros, fiéis contribuintes para a economia nacional (PEIXOTO, 1977).

No início do XX os portos Catarinenses começaram a participar da economia nacional que até então sua importância se dava apenas para a economia local. O sistema portuário catarinense era subdividido em “Laguna e Imbituba exportavam carvão, Florianópolis exportava farinha, Itajaí exportava alimentos e madeira e São Francisco do Sul exportava erva-mate e madeira” (GOULART FILHO, 2008. p. 25).

Hoje Santa Catarina aloca cinco estruturas portuárias bem equipadas, sendo elas, a unidade de Itapoá, São Francisco do Sul, Navegantes, Imbituba, e Itajaí. Dentro do cenário portuário Catarinense, destaca-se o Porto de Itajaí, localizado ao norte de Santa Catarina à margem direita do Rio Itajaí-Açú, a 3,2 Km da barra. É considerado um dos mais estruturados do Brasil, dispondo hoje de cais acostável de 1.035 metros com 4 berços de atracação, uma bacia de evolução de 750 metros de extensão, 400 metros de largura e profundidade de 11 metros, além de modernos equipamentos que auxiliam na movimentação das cargas.

A estrutura portuária de Itajaí movimenta 2.200 contêineres diariamente e representa uma participação de 54% no comércio Exterior Catarinense. Neste sentido, o estudo teve como objetivo, identificar as características das movimentações portuárias que ocorreram nos últimos cinco anos no Porto de Itajaí.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Nota-se que os meios de transportes, inevitavelmente influenciam no desenvolvimento de um país, suas vantagens e desvantagens refletem diretamente na sua economia. O Brasil dispõe de um Sistema Portuário composto por trinta e sete portos públicos e mais de quarenta terminais privado. O setor portuário se torna ainda mais marcante, para o desenvolvimento nacional, quando se sabe que o transporte marítimo é o modal mais utilizado nas operações de comércio exterior no mundo (SOARES, 2009).

Dentro do cenário portuário Brasileiro, sem dúvida os portos catarinenses influenciam diretamente no crescimento regional, e nacional. Com cinco estruturas portuárias, consideradas as melhores do país, Santa Catarina se tornou uma das regiões mais importantes para a economia nacional (ROCHA, 2005).

A respeito das estruturas portuárias que se alocam em Santa Catarina, o Porto de Itajaí foi destaque no cenário nacional e internacional por ser considerado o maior porto de cargas refrigeradas do Brasil. Itajaí é visto também como fundamental para a economia do país e do Estado de Santa Catarina. Pois 70% do total de cargas importadas e exportadas do estado passaram pelo porto (SILVA, 2014).

Dado a total especialização de Itajaí em contêineres, é importante avaliar as características das cargas movimentadas nesta natureza de transporte. Dando ênfase nas atividades e movimentações referentes aos anos de 2010 á 2015. Portanto o trabalho busca responder a seguinte questão: **quais são as características das movimentações portuárias que ocorreram nos últimos cinco anos no Porto de Itajaí?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Estudar as movimentações portuárias que ocorreram nos últimos cinco anos no Porto de Itajaí e sua participação na economia catarinense.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar o Porto de Itajaí e seus principais elementos que o consolidam como referência;
- b) Identificar os itens que compõem as movimentações portuárias no período 2010 – 2015;
- c) Discorrer sobre a economia catarinense e seu comércio exterior;
- d) Relacionar o desempenho do Porto de Itajaí com o comércio exterior catarinense.

1.3 JUSTIFICATIVA

A importância do tema se confirma, pois o Porto de Itajaí é um dos portos mais bem estruturados do país, mas devido a alguns fatores econômicos, estruturais e até ambiental o conceito que ele vinha desempenhando caiu consideravelmente, fazendo com que muitas empresas, migrassem para outros portos e terminais da região em busca de serviços mais especializados e preços mais baixos.

Essa pesquisa se faz de grande relevância visto que, a estrutura portuária de Itajaí se destaca por ter o maior terminal de cargas refrigeradas de Santa Catarina, porém de 2010 até os dias atuais tem demonstrado uma queda significativa em relação à movimentação de cargas. Despertando assim uma ambição de conhecimento pelo assunto abordado, visto que o Porto de Itajaí foi durante muitos anos o principal contribuinte da economia nacional.

Se tornando realmente oportuna, pois foi a partir dela que a pesquisadora pode aprofundar o seu conhecimento sobre as principais movimentações de cargas no porto de Itajaí, a participação do porto em questão na economia catarinense e principalmente obter respostas perante as questões como qual foi o real motivo da queda das movimentações portuárias.

Por tanto o trabalho se tornou viável, pois as informações foram de fáceis acessos, disponibilizadas pelos principais órgãos governamentais, no qual não necessitou nenhum custo de desenvolvimento da pesquisa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Pretendendo discorrer pelos fundamentos da economia internacional que em sua teoria é aplicado às mesmas táticas que outras áreas da economia, porém, compreende assuntos interligados ao comércio e ao investimento internacional, que ocorre entre os países. Por tanto nesse capítulo, apresenta-se a fundamentação teórica, na qual, o conteúdo da pesquisa baseia-se em: Globalização e o Comércio Internacional, Teorias do Comércio Internacional, Importação, Exportação, O Transporte e a Logística, Sistema Portuário Brasileiro e por fim os Portos e Terminais de Santa Catarina.

2.1 GLOBALIZAÇÃO E O COMÉRCIO INTERNACIONAL

A partir do século XX houve um incremento tecnológico e por decorrência desse fato resultou em uma sequência de mudança cultural, econômica, social e política, no qual todo o planeta sentiu o efeito do fenômeno, que foi denominado globalização (ROCHA, 2001).

O processo da globalização ocorreu de maneira acelerada e ágil. Porém nos dias atuais é considerado um fenômeno de grande magnitude, pois apresenta aspectos visíveis e que influenciam diretamente os países, as organizações e principalmente a economia mundial (AMADO; MOLLO, 2004).

A história da globalização divide-se em três grandes momentos, o primeiro é caracterizado pelo rompimento das barreiras econômicas entre as nações, a expansão das rotas marítimas, e a colonização dos continentes. Em sequência sobreveio à revolução industrial e as duas grandes e violentas guerras mundiais. O último momento é marcado pelo rápido desenvolvimento econômico, os amplos aperfeiçoamentos das tecnologias e a preocupação com o meio ambiente, fatores que são característicos da atualidade (ROCHA, 2001).

A globalização além de ser responsável pelos grandes feitos da história foi incumbida pela formação dos blocos econômicos, tendo como propósito a motivação e a ampliação do livre comércio entre as nações. Esse intercâmbio feito através dos parceiros comerciais é influenciado pela troca de bens e serviços (KEEDI, 2004).

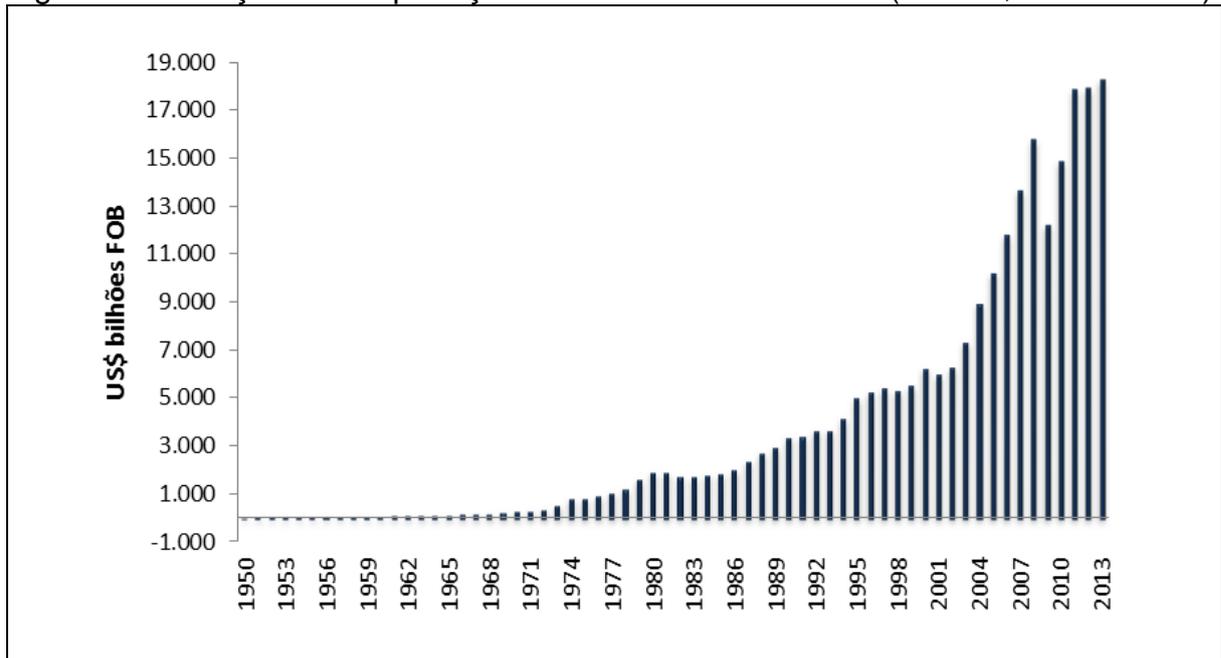
Visto que a globalização tornou-se um fator determinante para o crescimento do comércio internacional e conseqüentemente sem ela os países

estariam limitados aos próprios bens e serviços produzidos internamente (LOPEZ; GAMA, 2005).

Entre, os principais traços deixados pela globalização e que influenciaram na economia mundial, destaca-se o incremento no comércio internacional instigado pelo aumento das movimentações dos bens, serviços e capitais entre os países do mundo (HIRST, 1998).

Para Behrends (2002), comércio internacional simboliza as trocas de bens ou serviços, no qual tem como principal missão encaminhar os produtos até os consumidores, de diferentes nacionalidades, desse modo, por meio da Figura 1 observa-se o crescimento constante das exportações mundiais ocorrido nas interações comerciais entre as nações, fato que pode ser explicado pelos reflexos gerados pela globalização sobre as economias.

Figura 1 - Evolução das Exportações Mundiais - 1950 a 2013 (em US\$ bilhões FOB)



Fonte: MDIC (2016).

O comércio internacional se tornou indispensável, a partir do momento em que foi constatado que nenhum país é autossuficiente o bastante para produzir todos os bens e serviços necessários para a sua população. Mesmo que esteja apto a fornecer alguns tipos de mercadorias, não consegue atingir um nível de eficiência semelhante a outros países (SILVA, 2001).

Segundo Maia (2003), existe dois pontos cruciais que justificam a existência do comércio internacional:

a) A desigualdade de recursos e bens. Tendo como exemplo, as jazidas de minérios, que em alguns lugares apresentam-se escassas, já em outros a sua presença é abundante, isso ocorre, devido à disponibilidade de recursos naturais.

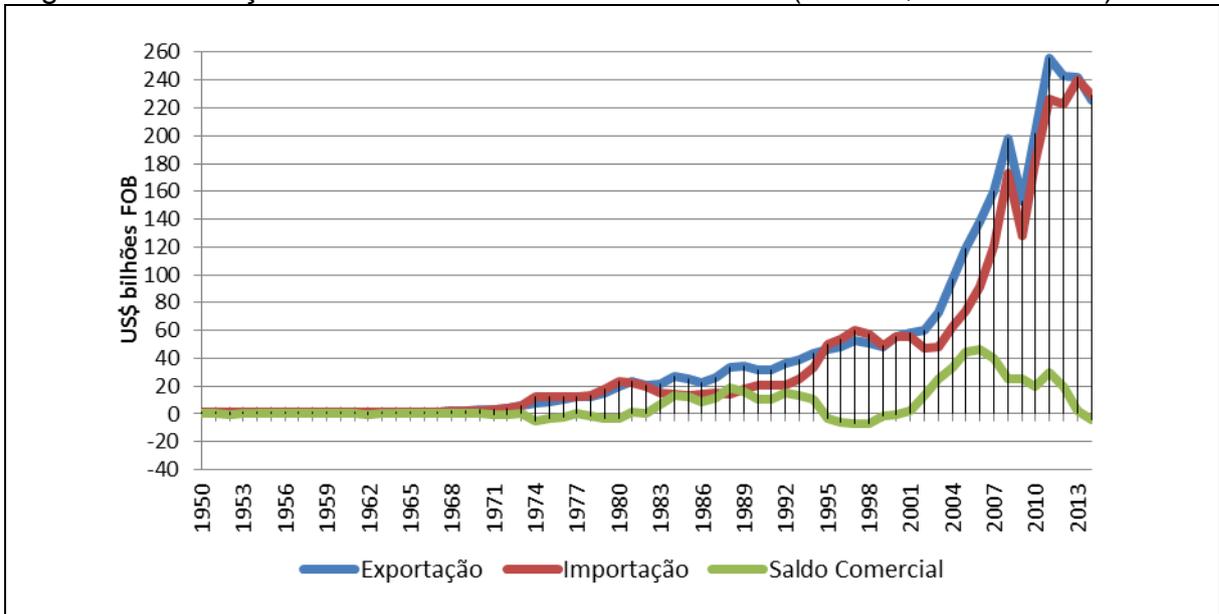
b) Preços competitivos. Torna-se mais vantajoso buscar produtos em outros países, em virtude da disponibilização de preços altamente competitivos, devido à capacidade de produção, fato que geralmente não é encontrado no mercado doméstico.

Os principais motivos que levam um país ou uma empresa a introduzir-se no mercado externo são as diminuições dos custos, redução de impostos, aperfeiçoamento da qualidade e tecnologia, capacidade de mercado, e as buscas de novas oportunidades. “Mercados alternativos são uma forma de manter o equilíbrio de uma empresa, que assim fica livre das ocorrências e eventos de um único mercado (KEEDI, 2011, p. 22)

Os primeiros relatos das trocas internacionais brasileiras foram registrados somente com a vinda da corte portuguesa para o Brasil no século XIX. Porém o comércio exterior foi implementado no Brasil somente a partir de 1822 com a proclamação da independência (VAZQUEZ, 2002).

Já na década de 1990 com implantação do Plano Real e a crise que os países vinham sofrendo na época a balança comercial brasileira se mostrou deficitária, a partir do ano de 2001 o Brasil retoma os *superávits* e o comércio exterior brasileiro parece ter encontrado um novo caminho para o crescimento e desde então, vem apresentando excelentes resultados, onde a evolução da participação do comércio exterior brasileiro no comércio mundial são demonstrados pela Figura 2 (VAZQUEZ, 2002).

Figura 2 - Balança Comercial Brasileira - 1950 a 2013 (em US\$ bilhões FOB)



Fonte: MDIC (2016).

Apesar dos relatos, o termo comércio internacional não é bem compreendido, e para entendermos a sua existência, seus fundamentos básicos, e os benefícios resultantes das trocas internacionais, torna-se primordial o conhecimento sobre as suas teorias que com o tempo foram se desenvolvendo e se complementando para que, houve-se uma transparência em sua compreensão (GONÇALVES, 1998).

2.1.1 Teorias do comércio Internacional

Até a metade do século XVIII, o conhecimento sobre comércio exterior formava-se exclusivamente dos fundamentos da escola mercantilista, que viam o comércio internacional como um jogo de ganhos, pois o mesmo disponibilizava chance de adquirir um saldo positivo na balança comercial, onde o superávit deveria ser atingido a qualquer custo (GONÇALVES, 1998).

Gonçalves (1998) menciona que o mercantilismo é definido por apresentar os seguintes argumentos:

A riqueza da sociedade cresce com o crescimento do estoque de meios de pagamento; Dinheiro é uma dádiva da natureza, e não um bem produzido pelo estado; Dinheiro é igual a capital, isto é, é um fator de produção; O

aumento da produção e comércio doméstico depende além do estoque de meio de pagamentos, da unificação econômica e liberdade de comércio no interior das fronteiras nacionais [...] (GONÇALVES, 1998, p.9).

Todavia, Adam Smith, foi contra ao conceito mercantilista e elaborou a teoria das vantagens absolutas. Na qual tinha como base a especialização dos países na geração dos bens que lhe oferece vantagem absoluta. Todo bem produzido e que por ventura viessem a ultrapassar a demanda de consumo interno deveria ser exportado e a receita arrecadada com as vendas seria utilizada para importar outros bens fabricados por outros países (CAMPOS, 1990).

Para o pensador o argumento mercantilista favorecia o comodismo, a moleza e a tendência de enganar o povo, bem como, apresentava taxas de lucro excessivas em virtude das regalias cedidas pelo Estado, incentivando o monopólio (GONÇALVES, 1998).

Segundo Campos (1990) Smith ressaltava que com o comércio exterior os países lucrariam mais, pois as trocas de bens e serviços permitem desfrutar de custos inferiores ao mercado interno. Dessa forma, supõe que o resultado das trocas é realmente vantajoso, pois permite que a produção interna aumente, nações cresçam economicamente, e conseqüentemente os países consigam suprir todas as necessidades da população.

Apesar de seus fundamentos serem de grande importância para o comércio internacional a teoria das vantagens absolutas recebeu críticas relacionadas aos preços, que segundo Smith deveria ser determinado de acordo com a quantidade de horas que foram utilizadas ao longo do processo de produção, porém os críticos diziam que o preço de uma mercadoria é resultante de três elementos no qual denomina-se: natureza (matéria-prima), trabalho (mão de obra) e capital (investimentos) (MAIA, 2003).

Outro ponto diferido sobre a teoria de Smith foi que o pensador evidenciava que um país deveria obter vantagem absoluta em relação a algum bem produzido internamente. Para os críticos essa teoria era irrelevante, pois como ficariam as nações na hipótese de não haver vantagem absoluta sobre nenhum produto? (MAIA, 2003).

Com o intuito de tentar responder algumas questões que até então não haviam sido respondidas pela teoria das vantagens absolutas, David Ricardo aprimorou a ideia de Adam Smith, e formulou a teoria das vantagens comparativas,

porém direcionou sua tese para o papel do trabalho como a principal fonte de riqueza. Para Ricardo, não era o surgimento das vantagens absolutas que iria guiar e definir quais são as probabilidades de se beneficiar com o comércio exterior, mas sim a vantagem comparativa (CAMPOS, 1990).

David Ricardo constatou que a proposta das vantagens absolutas de Adam Smith, não era totalmente irrelevante e poderia ser aplicada para padronizar o comércio interno de um país que demonstre ter flexibilidade na produção de bens, mas não seria indicada para o comércio internacional (OLIVEIRA, 2007).

Utilizou o, valor, preço, renda, lucros, salários, indústria, impostos, bancos, moeda e seus aspectos, como principais pontos para a elaboração de sua fundamentação e inaugurou sua tese dizendo: “É a quantidade comparativa de mercadoria que a mão de obra produz que determina seu valor relativo presente ou passado” (CAMPOS, 1990, p. 91).

O pensador empenhou-se em provar que mesmo quando uma nação fosse considerada impreterivelmente ineficiente para produzir todos os bens e serviços, ainda assim, deveria manter-se competindo com seus produtos que mais se caracterizava ou aqueles que conseguisse produzir e exportar de forma eficiente. Com base neste fundamento a teoria “*Ricardiana*” é descrita como o modelo das vantagens comparativas ou relativas (GONÇALVES, 1998).

David Ricardo constatou que os ganhos do comércio não decorriam apenas das trocas de bens e serviços produzidos a menores custos, mas também do uso mais eficiente e amplo das competências produtivas disponíveis nos países. Para tal fim, cada país necessitaria aperfeiçoar os produtos em que mais dispõe de competência, independentemente se existir países que possuam vantagem na produção desses mesmos bens (OLIVEIRA, 2007).

Com base nesse requisito um país mesmo sem vantagens absolutas sobre os bens produzidos, poderia extrair lucros e também possibilitar que outros países, se especializem de acordo com as vantagens comparativas (SARQUIS, 2011).

O pensamento de Ricardo primordial, pois o seu conceito sobre as vantagens comparativas do comércio internacional, abriu portas para novas opiniões e deu entrada para o surgimento da teoria neoclássica, na qual foi formulada por dois grandes economistas suecos, *Eli Heckscher* e *Bertil Ohlin* (GONÇALVES, 1998).

Enquanto, o modelo de David Ricardo, discorria pelo diferencial que cada país possuía em relação aos seus concorrentes, a teoria neoclássica focava nas diferenças dos fatores produtivos e à proporção que era utilizada para a produção de diversos tipos de produtos no ambiente doméstico (GONÇALVES, 1998)

Assim, se um determinado país é abundante em mão de obra (caso dos países subdesenvolvidos), deveria ele se especializar naqueles produtos intensivos em mão de obra (têxtil, calçados e agricultura, por exemplo), enquanto o país, cujo fator abundante fosse o capital, deveria se especializar naquelas indústrias intensivas em capital e tecnologia (Silva, 2001, p.36).

Essa teoria pretende especificar os padrões de comércio apenas pelos atributos de fatores. Diante disso, seria calculado o custo de produção de cada produto, e o preço seria analisado de acordo com as características de cada país, independentemente se o mesmo tivesse acesso as mercadorias similares (GONÇALVES, 1998).

Apesar, de supostamente serem óbvias, essas teorias tem sido reprovadas pelos críticos, nas quais mencionam que os países devem tomar cuidado ao utilizar tais fundamentos como referencia, pois ao segui-las os países subdesenvolvidos estarão destinados a exportar mercadorias primárias e que necessitam de um trabalho intensivo, como produtos agrícolas e os bens industrializados, e se obrigarem a importarem manufaturados e produtos de alta tecnologia (SILVA, 2001).

Portanto, ficou claro, através da apresentação das características mais significativas alegadas pelos grandes pensadores e economistas, que as trocas de mercadoria vêm se fortalecendo e atravessando fronteiras, caracterizando o comercio internacional como uma via de duas mãos, isso porque, as vendas remetem as exportações e as compras às importações (MAIA, 2013)

2.1.1.1 Exportação

A exportação é sobre tudo a saída de bens, produtos ou serviços do território nacional para outro país. No entanto a exportação pode ser efetuada de forma direta ou indireta, tudo provém do interesse, da possibilidade, e principalmente da capacidade de produção (KEEDI, 2011).

O processo de exportação direta ocorre quando a própria empresa ou o próprio fabricante do bem faz a exportação, ou seja, quando não é utilizado nenhum

tipo de intermediário na operação. Porém se for necessário ele poderá optar por contratar agentes e representantes, apenas para servir como elo no processo. Sendo assim, toda a documentação saíra em seu nome e o mesmo aparecerá como o real exportador (WERNECK, 2008).

A exportação indireta geralmente ocorre quando uma empresa tem a intenção de se inserir no mercado externo, e que por ventura não tem um suporte próprio para realizar tal procedimento. Então, torna - se necessário à contratação de uma empresa exportadora, uma *trading company* ou até mesmo um consórcio de exportação (LUDOVICO, 2007).

Nesse processo, o vendedor fica responsável por todas as operações, desde a emissão de documentos até o contrato de câmbio, nas quais o nome do produtor ou fabricante fica oculto, apresentando-se somente nas embalagens ou se for solicitado em alguma documentação (KEEDI, 2011).

A exportação de mercadoria, bens ou serviços também poderá ser realizada de modo definitivo ou temporário. No modo definitivo, a mercadoria é inserida no ativo do país importador, a partir de então é reconhecida como mercadoria nacional. No entanto, se houver a intenção de exportá-la, como qualquer outro bem de produção nacional deverá obrigatoriamente passar por todo processo de exportação (KEEDI, 2011)

O regime de exportação temporária é o que permite a saída, do País, com suspensão do pagamento do imposto de exportação, de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionada à reimportação em prazo determinado, no mesmo estado em que foi exportada (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 92, caput, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 1º) (BRASIL. Decreto Nº 6.759, 2009. Art. 431).

Essa modalidade geralmente é utilizada em participações de feiras, exposições, competições e outros eventos que comprovem a razão do seu envio ao exterior, e que posteriormente tem a necessidade de retornar ao seu país de origem (KEEDI, 2011).

Portanto, os processos de exportação em geral, devem ser analisados e planejados de acordo com os aspectos administrativos e operacionais, em razão de que, esses métodos são complexos e suas atividades dependem de bons profissionais e que possuam conhecimento sobre as normas, leis e versatilidade dessa operação (LUDOVICO, 2007).

A empresa que utiliza um plano de exportação tem vantagens perante os seus concorrentes interna, e a partir do momento em que se está inserida no

mercado externo, seu leque de clientes aumenta, em decorrência disso tem o reconhecimento da marca, o risco de crise de mercado reduzido, aumento da produção e geração de empregos (LUDOVICO, 2007).

Segundo Keedi (2011, p. 25), “todos esses fatores implicam em um aumento da competitividade da empresa e do país, podendo coloca-los em posição de destaque no mercado internacional”.

2.1.1.2 Importação

Denomina-se importação o procedimento de entrada de determinados produtos, bens ou serviços oriundos do exterior, podendo ser por tempo definitivo tanto quanto temporário (WERNECK, 2008).

As importações geralmente acontecem, quando um país não tem suporte, condições ou até mesmo quando a produção interna não está conseguindo suprir as necessidades da população, eventualmente torna - se necessário buscar tais mercadorias produzidas por outras nações (WERNECK, 2008).

Semelhante à exportação, a importação de mercadorias, bens e serviços pode ser realizada de maneira direta ou indireta. Na importação direta, significa que o comprador não usou nem um tipo de agente interveniente no processo, ou seja, fez a compra diretamente com o fabricante da mercadoria. No entanto, se for necessário ou mesmo por opção, o comprador poderá contratar agentes ou representantes que atuam no comércio externo para auxiliá-lo e servir de elo no procedimento (KEEDI, 2011).

A importação indireta é caracterizada quando o importador compra mercadoria de algum agente ou vendedor, lembrando que nesse procedimento o fabricante da mercadoria não aparece nas documentações, pois o vendedor fica responsável por toda a emissão dos documentos (KEEDI, 2011).

Quando um país ou uma organização tomam a decisão de importar algum bem significa que estão tentando suprimir a escassez de alguma mercadoria no mercado interno. Porém, esse meio traz alguns resultados favoráveis, pois os produtos importados apresentam tecnologias de ponta, o que pode melhorar a produção, dar mais qualidade e conseqüentemente causar a diminuição dos custos. Com esses fatores certamente terá uma vantagem significativa em relação a seus concorrentes internos (KEEDI, 2011).

É por intermédio das importações que os países têm tentado suprir as demandas do comércio interno, também é por meio dela que surgem novos caminhos para a exportação, como dizia Maia (2013) “o comércio é uma via de duas mãos,” dessa maneira, quando se está comprando também está abrindo espaço para as vendas (WERNECK, 2007).

Mas para a que as trocas de mercadorias representadas pelas exportações e importações, sejam efetuadas de maneira eficiente, uma empresa, estado ou país necessariamente deve possuir um setor de logística e transporte competente (KEEDI, 2011).

2.2 O TRANSPORTE E A LOGÍSTICA

O transporte de carga compõe a circulação de mercadorias, do local de origem para o local de destino, podendo ser nacional ou internacional, é considerado também uma das atividades mais importantes da logística, em razão de que não existe venda e compra de mercadorias sem a utilização dele (KEEDI, 2011).

Para que todo o processo de transporte ocorra perfeitamente deve-se tomar a decisão adequada em relação aos modais disponíveis e viáveis, pois é a partir deles que as metas propostas poderão ser alcançadas, por isso a logística de transporte deve ser planejada de acordo com os custos e prazo de entrega de mercadorias (KEEDI; MENDONÇA; 2000).

2.2.1 Modais de Transporte

O sistema de transporte atual é composto pelas modalidades terrestres subdividindo – se em (rodoviário, ferroviário e dutoviário), aéreo, aquaviário (fluvial, lacustre e marítimo) no qual cada um possui sua especialidade, vantagens e desvantagens (WERNECK, 2008).

2.2.1.1 Transporte rodoviário

É realizado por meio de caminhões, carretas, cegonhas e plataformas. É visto como o mais flexível, pois pode transportar qualquer tipo de produto e seu prazo de entrega torna-se mais rápida em razão de que as mercadorias são

entregues porta a porta. Esse tipo de modal é apropriado para o transporte de mercadorias de pequeno porte em distancias curtas e médias. Apesar de ser o modal mais utilizado no transporte interno do Brasil a grande desvantagem desse modal é o seu alto custo de serviço (VIEIRA, 2003).

2.2.1.2 Transporte Ferroviário

Esse tipo de transporte é praticado por meio de estradas de ferro, onde os veículos transitam em vias com superfície de rolamento alinhadas por um par de trilhos delineados especificamente para ele. Assim como o rodoviário ele pode transportar qualquer tipo de mercadoria, também efetuar o transporte entre continentes. Esse modal é apontado como um transporte lento e barato, pois apresenta um nível de serviço inferior em comparação á outros modais (KEEDI, 2008).

2.2.1.3 Transporte Dutoviário

Esse modal é indicado para o transporte de produto líquido, gasoso e até alguns tipos de minérios. É feito por meio de tubulações fazendo uso da pressão mecânica ou da força de gravidade, subdividindo – se em três categorias os oleodutos, gasodutos e minerodutos (FARO, 2012).

Os oleodutos destinam-se ao transporte de petróleo e seus derivados, os gasodutos são compostos por sistemas de tubulação desenvolvidos especificamente para o transporte de gás natural. Já os minerodutos são construídos para o transporte de minérios, utilizando- se da pressão de jatos d'água, combinada com a força da gravidade para o escoamento dos produtos a partir das áreas extrativistas ate os locais de interesse, sejam estes usinas de beneficiamento ou mesmo portos ou terminais ferroviários (FARO, 2012. p.55).

O transporte dutoviário não é tão familiar, pois foi reconhecido recentemente como um modal de transporte (FARO, 2012).

2.2.1.4 Transporte Aéreo

O transporte aéreo é efetuado com aeronaves, pode ser realizado no transporte doméstico, nacional e cabotagem, como também continental e intercontinental, no qual envolve outros países. Esse modal apresenta-se ideal para

produtos que necessitam de muita rapidez na entrega como mercadorias perecíveis (KEEDI, 2008).

A principal vantagem do transporte aéreo é a velocidade, principalmente para longas distâncias. O seu nível de serviço é considerado um dos mais elevados, pois oferece confiabilidade e agilidade, em consequência disso o custo desse modal é alto (ROCHA, 2001).

2.2.1.5 Transporte Fluvial/ Lacustre

A navegação fluvial ou lacustre é realizada por balsas, barcaças e chatas, através de lagos e rios. O transporte fluvial pode ser praticado em transporte interno de país ou continente, geralmente utilizado para a interligação do interior, á exemplo dos outros modais transporta qualquer tipo de carga, pois utiliza navios de todos os tamanhos desde que as vias os comportem. Porém o modal lacustre é bastante restrito, pois á pouco lagos que podem ser navegados (FARO, 2012).

2.2.1.6 Transporte Marítimo

O transporte marítimo é efetuado por navios através dos oceanos e mares, podendo ser utilizado no transporte interno por meio de cabotagens em curto prazo e também transporte internacional interligando um ou mais países no qual denomina-se transporte a longo prazo (KEEDI, 2008).

Esse modal transporta todos os tipos de mercadoria, mas por ser um dos transportes mais lentos em relação à entrega de mercadoria esse modal tem um custo de serviço baixo. A navegação marítima possibilita transportar milhares de toneladas de uma só vez em longas distancias. O transporte marítimo representa 95% das cargas brasileiras destinadas á exportação e importação (KEEDI, 2008).

2.2.2 Tipos de Cargas

O transporte Internacional de cargas deve ter uma logística bem definida em virtude da urgência do comprador em receber a mercadoria (LUDOVICO, 2013).

Grande parte das mercadorias é transportada com proteção de embalagens, cuja finalidade é proteger o “bem” contra possíveis riscos de avaria e roubo,

assim como existem outras que dispensam esse tratamento por apresentar características diversas (LUDOVICO, 2013. p. 209).

As cargas transportadas podem ser classificadas em: a granel, individualmente ou unitizada (KEEDI, 2008).

a) A granel: são as mercadorias que não são utilizadas embalagens, ou seja, são embarcadas diretamente no navio, como os produtos agrícolas, petróleo, gases, etc.;

b) Individual: se trata das cargas em geral que normalmente são embaladas como as caixas de papelão, que serão embarcadas de acordo com o volume ou unidade de mercadoria, onde nos *decks* e porões são acomodadas e empilhadas;

c) Unitizada: esse tipo de carga se dá quando há o agrupamento de um ou mais unidades de carga geral ou a granel, onde são embarcadas em navios porta *containers* ou até mesmo o convencional.

Esse procedimento pode ser efetuado com qualquer tipo de carga como os *pallets*, *big bags* e *containers* (KEEDI, 2008).

2.2.2.1 Paletes

Os paletes são utilizados para acomodar cargas e principalmente para facilitar a movimentação das mercadorias. “Consistem em simples estrados fixados sobre vigas, de modo a permitir a entrada dos garfos das empilhadeiras” (WERNECK, 2008).

Existem vários tipos e modelos de paletes como os de madeira, descartáveis ou de uso repetido, metal, plástico, e em forma de caixote, nos quais possuem diversos tamanhos. Quando há a necessidade de uso dos paletes deve-se levar em consideração o tipo de mercadoria, peso de mercadoria e o tamanho das embalagens, pois toda a mercadoria deve ser contida sobre a área do palete de modo que sua movimentação seja segura (WERNECK, 2008).

Figura 3 - Tipos de paletes



Fonte: Adaptado de Ludovico (2012. p.78).

A vantagem da paletização é que pode ser armazenado um número maior de mercadoria por área, os riscos de acidentes são reduzidos, diminui-se o tempo e custo de movimentação, e o carregamento se torna mais rápido etc. (LUDOVICO, 2013).

2.2.2.2 *Big bags*

Os *big bags* são grandes embalagens com alças, feita de polipropileno, que podem embalar qualquer tipo de carga, no entanto são utilizados principalmente para produtos a granel ou embalado em sacos, pois conseguem proteger de matérias cortantes e pontiagudas, são muito flexíveis e de fácil adaptação, podem ser empilhados, armazenados em pátios abertos, e transportados em todos os modais sem necessidade de sofrer adaptações, além disso, são reutilizáveis e dobráveis (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

2.2.2.3 Container

O *container* é um equipamento marítimo usado para o transporte de cargas unitizadas, é primordialmente uma caixa de metal retangular, na qual possui portas, travas e lacres, de modo que protejam a carga em seu interior. É considerado uma ferramenta de veículo transportador, onde sua principal

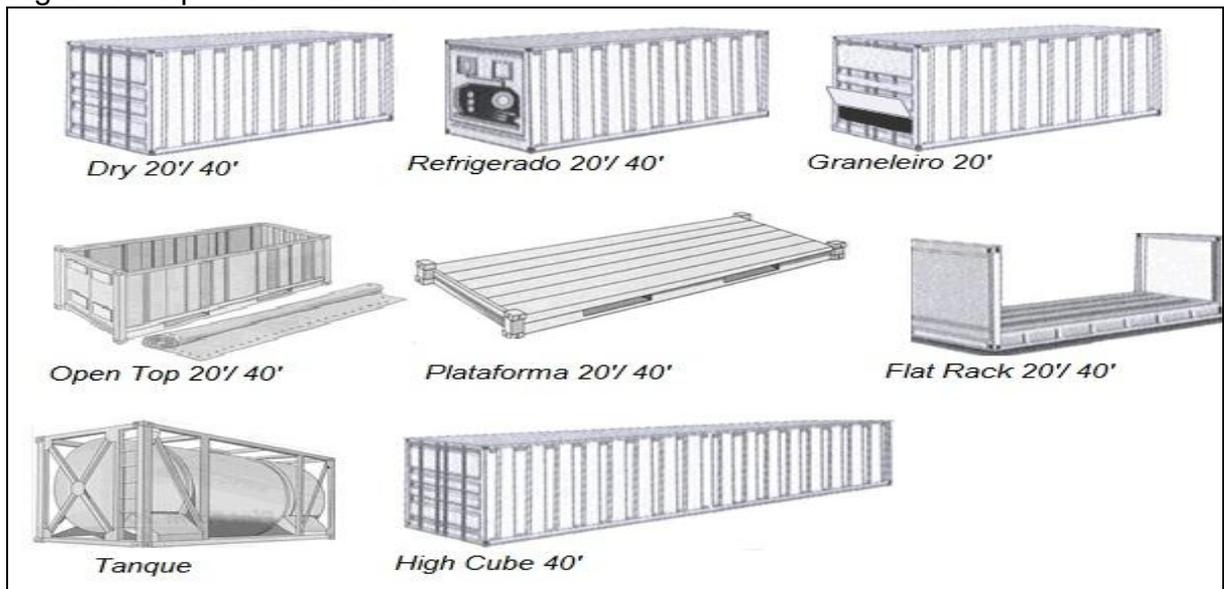
característica é a grande resistência e facilidade de transporte de mercadorias, podendo ser usados por mais de um modal (FARO, 2012).

Embora tenham diversas medidas padronizadas as unidades normalmente utilizadas são as de 20' e 40', respectivamente com 6,09 e 12,19 metros de comprimento (KEEDI, 2008. pg. 62).

Os *containers* podem acomodar diversos tipos, tamanhos e pesos de cargas, nos quais são adaptados de acordo com as mercadorias. Os totalmente fechados são chamados de *dry container*, *dry box* ou *dry van*, possuem portas apenas na parte de trás e geralmente são utilizados para cargas secas. Os fechados especiais são chamados de *Bulk Container*, *ventilated* e *reefer*, apresentam equipamentos de refrigeração, aberturas nas laterais, escotilhas no teto, etc. Esses *containers* são adequados para mercadorias perecíveis ou que necessitam de mais ventilação (VIEIRA, 2003)

Há também os abertos nos quais apresentam falta de alguma de suas partes, seja ela o teto, paredes ou contendo somente o piso. Os *containers* que não contém teto são chamados de *open top*, os *open sides* já não possuem uma parede lateral os *flat rack* são os *container* plataforma que não possuem teto e nem paredes laterais somente o piso. Além desses possui o *tank* que geralmente são utilizados para o transporte de líquidos (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Figura 4 - Tipos de *Containers*



Fonte: Adaptado de TCEX (2016).

O *container* é um dos equipamentos mais fundamentais do transporte, pois possui facilidade de armazenagem, movimentação e transporte de cargas

intermodais e multimodais. O uso dos contêineres no transporte internacional vem se intensificando e possibilitando a economia em relação aos custos operacionais de transporte (LUDOVICO, 2013).

2.2.3 Tipos de Navios

Os navios são embarcações adequadas para navegar em rios, lagos e mares, suas estruturas foram desenvolvidas para percorrer longas distâncias. Porém com a diversidade de cargas transportadas tanto nacionais quanto internacionais, houve a necessidade de construir novos navios para poder atender toda a demanda e conseqüentemente ao longo do tempo foram surgindo navios dos mais variados tamanhos e finalidades (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Entre os modelos já criados Vieira (2003) destacam os mais utilizados:

- a) Navio de Carga Geral (*General Cargo Ship*): são utilizados para o transporte de cargas secas, geralmente são embaladas e transportadas individualmente (*breakbulk*) ou através de *paletts* (unitizadas).
- b) Navio Frigorífico (*Reefer Vessel*): esse tipo de navio é usado para transportar mercadorias que necessitam de controle de temperatura como sucos, verduras, frutas, laticínios, etc.
- c) Graneleiros (*Bulk Carrier*): frequentemente empregado para o transporte de cargas sólidas a granel como o milho, soja, minérios, açúcar, fertilizantes, etc.
- d) Navio Tanque (*Tanker*): navio especificamente construído para o transporte de cargas líquidas a granel como petroquímicos, óleos minerais e petróleo refinado.
- e) *Roll-On Roll-Off* (Ro-Ro): projetado para transportar veículos automotores como automóveis, moto nivelados, caminhões tratores, etc.
- f) Navio Porta-Container (*Full Container Ship*): esse navio transporta todos os tipos de contêineres como *dry*, plataforma, *reefer*, *tanks*, etc.
- g) Navio Multicargas (*Multi-Purpose Ship*): considerado um dos navios mais versáteis, pois pode transportar diversos tipos de cargas como cargas frigoríficas, cargas em geral, veículos em geral e contêineres, etc.

h) Navios Porta-barcaças ou chatas (*LASH – Lighter Aboard Ship*): são utilizados para transportar barcaças ou chatas. Esse tipo de navio pode transportar qualquer tipo de carga onde são acomodadas nas barcaças.

Figura 5 - Tipos de Navios



Fonte: Adaptado de ABTTC (2016).

Todos os navios são propulsados por motores de alta potencia que podem locomover - se com milhares de toneladas de cargas a bordo, isso se dá devido às novas estruturas que estão operando apenas com os equipamentos portuários, deixando livre todo o seu espaço (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Os navios mais velozes podem atingir uma velocidade 26 *Knots*. “Knots é equivalente a uma milha marítima, que por sua vez mede 1.853 metros” (KEEDI; MENDONÇA, 2000. Pg.80).

2.3 PORTOS

Os portos são definidos como um espaço de terra e água onde são extremamente munidos de equipamentos com a função de atender as demandas da navegação. Os portos permitem a recepção dos navios para que efetuem sua carga e descarga, além disso, possuem locais de armazenamento de mercadorias e fazem todo a permuta entre os modais marítimo-terrestre ou vice-versa (VIEIRA, 2003).

Além dos serviços portuários tradicionais, relacionadas com a transferência modal das mercadorias, os portos poderão também prestar os seguintes

serviços adicionais: Serviços industriais (relacionados com a carga, com o navio ou com veículos terrestres) e serviços ambientais; serviços administrativos e comerciais; serviços de logística e distribuição (armazenagem; conexões modais eficientes; serviços de informação e EDI- *Electronic Data Interchange*; atividade de valor agregado etc.) (VIEIRA, 2003. p. 21).

Todas as atividades efetuadas pelos portos devem estar sob poder de uma autoridade portuária, administração do porto, autoridade aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima no qual são desempenhadas de forma integrada e harmônica (ANTAQ, 2016).

Segundo Silva e Porto (2003) os portos correspondem por grande parte das trocas internacionais realizadas pelo país.

2.3.1 Sistema Portuário Brasileiro

O sistema portuário brasileiro é formado por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 são delegados, atribuído ou estão sobre à administração dos governos estaduais e municipais, 42 terminais de uso privado e três complexos portuários que operam gestão da iniciativa privada. Existem ainda os portos fluviais e lacustres que são geridos pelo Ministério dos Transportes (Secretaria Especial de Portos, 2015).

Figura 6 - Sistema Portuário Nacional



Fonte: Secretaria Especial de Portos (2015).

O Brasil dispõe de uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, na qual desfruta de um setor portuário que movimentava cerca de 700 milhões de toneladas por ano, mobilizando diversos tipos de produto. O setor portuário Brasileiro corresponde, por mais de 90% das exportações, pois o modal aquaviário é considerado um dos transportes de cargas mais barato do Brasil (Secretaria Especial de Portos, 2015).

2.3.2 Portos e Terminais de Santa Catarina

Com sua economia diversificada e uma localização favorável, Santa Catarina é denominada uma das melhores economias em questão de importações e exportações brasileiras, pois seus produtos diferenciados estão conquistando cada vez mais o mercado mundial. O estado também possui uma forte estrutura portuária nas quais são de grande importância para a economia nacional e além do mais é por essas estruturas que escoam grande parte da produção: porto de São Francisco do Sul, Itapoá, Imbituba, Navegantes e Itajaí. O porto de Laguna atua voltado à pesca (FIESC, 2014).

Figura 7 - Sistema Portuário de Santa Catarina



Fonte: Multimar Santa Catarina (2016).

O Porto de São Francisco do Sul está localizado na Ilha de São Francisco do Sul, litoral norte de Santa Catarina, a 215 quilômetros da capital, Florianópolis.

Suas obras foram iniciadas no início de 1945, porém somente em julho de 1955 teve sua inauguração oficial, com 550 metros de cais acostável e dois armazéns de 4.000 m² cada (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2015).

Hoje o porto dispõe de um canal de acesso 9,3 milhas de extensão, 150 metros de largura e 13 metros de calado, tem cais acostável com 780 metros de comprimento e 43 pés de profundidade máxima. O Porto de São Francisco do Sul tem sua administração pelo governo do estado de Santa Catarina (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2016).

Figura 8 – Porto de São Francisco do Sul



Fonte: Porto de São Francisco do Sul (2016).

O porto de Itapoá está estrategicamente localizado entre os Estados do Paraná e Santa Catarina. Em setembro de 1993 o grupo Battistella lança um projeto para o desenvolvimento de um terminal portuário privado, a cidade de Itapoá foi escolhida por possuir condições naturais de profundidade na margem norte da Baía da Babitonga. Porém somente em Junho de 2007 iniciaram as obras do Terminal, tres anos após em junho de 2011 chega o primeiro navio no porto (PORTO DE ITAPOÁ, 2016).

Hoje Itapoá conta com um pátio de 150 mil metros quadrados, sendo mais de 2.000m² de armazenagem seca e uma câmara fria para carga refrigerada, 2 berços de atracação cada um contendo 630 mt de comprimento, 43 mt de largura e 16 mt de profundidade. O porto de Itapoá é de administração privada. (PORTO DE ITAPOÁ, 2016).

Figura 9 - Porto de Itapoá



Fonte: Porto de Itapoá (2015).

O Porto de Imbituba está localizado no litoral Sul de Santa Catarina, a cerca de 90 km da capital Florianópolis. A implantação das instalações portuárias de Imbituba teve início somente no decorrer do ano de 1919. Possui uma área de 1.550.000 m², 3 berços de atracação, cada berço com 330 metros, somando um total de 660 mt de cais acostável, as cotas dos cais de atracação possuem 6,5 m de altura acima do nível do mar. É administrado pela empresa de capital aberto Companhia Docas de Imbituba (PORTO DE IMBITUBA, 2016).

Figura 10 - Porto de Imbituba



Fonte: Porto de Imbituba (2016).

O porto de Navegantes é um terminal privado localizado na cidade de Navegantes, estado de Santa Catarina na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, no Vale do Itajaí. Em 26 de outubro de 2005 iniciaram as obras, porém somente no dia 21 de outubro de 2007 com a chegada do primeiro navio no cais que suas atividades foram iniciadas oficialmente. A empresa Portonave dispõe de um pátio de 290 mil m², 3 berços de atracação e cais com 900 metros, Bacia de Evolução de 400 metros e um canal em aprofundamento para 14 metros (PORTO DE NAVEGANTES, 2015).

Figura 11 - Porto de Navegantes



Fonte: Porto de Navegantes (2016).

O Porto de Itajaí está localizado no município de Itajaí, à margem direita do Rio Itajaí-Açu, a 3,2 Km da barra, no Estado de Santa Catarina. Ainda no século XIX já apresentava um forte movimento, não somente pela chegada dos colonizadores, mas também pela grande movimentação fluvial que ocorria na região devido ao comércio informal (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Em 1905 foi decretada a lei das modernizações dos portos, porém somente em 1914 foi iniciada a sua primeira obra, composta por 700 metros do molhe sul e logo após norte. Já em 1938 com a construção do trecho de cais, com 233 de comprimento e estrutura em concreto armado, e do primeiro Armazém. No entanto a mesma foi finalizada apenas em 1956 com a complementação do segundo trecho de 270 metros, e a construção de um armazém frigorífico (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 12 – Construção do Porto de Itajaí



Fonte: Adaptado de Porto de Itajaí (2016).

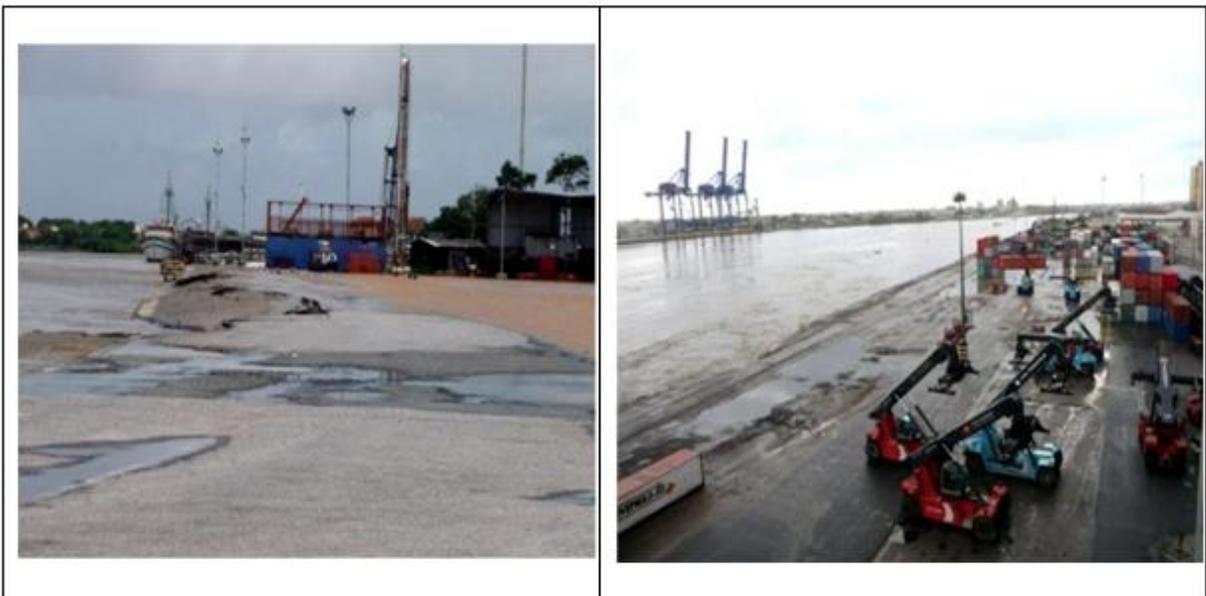
Em 28 de junho de 1966 o Porto de Itajaí passa a ser considerado um porto organizado, ou seja, a partir de então sua principal função era atender as necessidades das navegações movimentações, armazenagem e transportes de mercadorias, no qual suas operações ficaram sob jurisdição de uma autoridade portuária. Todas as atividades realizadas no porto são organizadas e exercidas pela Administração do Porto, autoridades aduaneiras, marítimas, sanitárias e saúde e polícia marítima (ANTAQ, 2016).

Em 1976 o Porto de Itajaí passou a ser administrado pela Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS. Porém em 1990 a PORTOBRÁS foi abolida e o gerenciamento do porto passou a ser responsabilidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP na qual seguiu ate 1º de junho de 1995, partir de então o Ministério dos Transportes decidiu delegar sua administração á Administradora Hidroviária Docas Catarinense. Dois anos após, em dezembro de 1997, o Porto de Itajaí foi concedido ao município de Itajaí pelo prazo de 25 anos, passando a ser denominado de Superintendência do Porto de Itajaí autarquia

municipal da Prefeitura Municipal de Itajaí em 6 de junho de 2000 (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Entretanto não foram somente os contratemplos das administrações que afetaram o Porto de Itajaí, houve duas enchentes drásticas que acabaram influenciando nas movimentações do porto, em 1983 as águas do Rio Itajaí-Açu derrubou parte do cais no qual foi totalmente reconstruído pelo exercito. Em 2008 novamente as águas atingiram e grande parte do cais foi destruído, onde seu concerto foi realizado através do governo federal, porém sua obra foi entregue somente em 2010 (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 13 - Enchente no Porto de Itajaí 2008



Fonte: Adaptado de Porto de Itajaí (2015).

Atualmente a sua autoridade portuária é delegada ao município pelo convênio 08/97 [entre município e União] e exercida pela Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia municipal criada em junho de 2000 para assegurar as condições operacionais e garantir a infraestrutura terrestre e aquaviária para os terminais que compõem o complexo (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 14 - Porto de Itajaí



Fonte: Porto de Itajaí (2015).

A estrutura Portuária de Itajaí atua com uma rede completa de apoio logístico, instituída pelos terminais portuários e retroportuários, portos secos, empresas de apoio logístico e outras prestadoras de serviço que garantem excelentes condições operacionais. O mesmo desfruta de Instalações com capacidade estática total para armazenagem de cargas congeladas para 160 mil toneladas com 170 mil posições paletes, capacidade total de armazenagem de contêineres cheios e vazios para 135 mil TEU's, ocupando área de 2,78 milhões de metros quadrados onde 7,8 mil tomadas para contêineres *reefer* e uma área total de 212,8 mil metros quadrados para armazenagem coberta divididos em 22 armazéns (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa significa, sobretudo “busca”, em latim “investigação”, pesquisa é ir a alguma direção, é a “razão de todas as formas lógicas”, sem a pesquisa não é possível gerar o conhecimento lógico (BEBBER, 1997, p. 13).

A pesquisa é atribuída como um conjunto de ações focadas em esclarecer dúvidas ou problemas, práticos e teóricos e por meio dos processos científicos procura soluções e respostas. Segundo Cervo (2007, p. 61) “uma vez que uma solução poderá ocorrer somente quando algum problema levantado tenha sido trabalhado com instrumentos científicos e procedimentos adequados” (CERVO; SILVA, 2007).

O método científico é representado pela escolha dos processos sistemáticos por intermédio dos atributos de um determinado assunto em estudo, e a utilização do mesmo pode ser sustentado por dois métodos distintos: a finalidade da pesquisa e a categoria do propósito em que se realiza o estudo (FACHIN, 2001).

Os procedimentos metodológicos são fundamentais para a pesquisa, pois agregam fases e passos que devem ser executados para solucionar problemas e responder de que forma, com que, onde, e quando será realizada a pesquisa (LAKATOS; MARCONI, 1995).

Desse modo, o presente capítulo apresenta os procedimentos metodológicos, utilizados no delineamento dessa pesquisa, descrição da população e amostra, plano de coleta de dados e por fim, o diagnóstico dos dados obtidos.

3.1 DELINEAMENTOS DA PESQUISA

O delineamento da pesquisa proporciona um ajuste sistemático do processo que propõe alcançar respostas e soluções. Esse método refere-se à análise das etapas de uma pesquisa em seu aspecto mais amplo, que abrange tanto a previsão de análise quanto a diagramação e a averiguação de coleta de dados (GIL, 2002).

O presente trabalho quanto aos fins de investigação é caracterizado como pesquisa descritiva, uma vez que buscou conhecimento e dados rentes ao porto de Itajaí. Desse modo, a pesquisadora descreveu os itens que compõem as movimentações portuárias do porto de Itajaí no período de cinco anos, percorreu

pela economia catarinense e seu comércio exterior e apresentou o Porto de Itajaí e seus principais elementos que o consolidam como referência.

Quanto aos meios de investigação a pesquisa é Bibliográfica, Documental e estudo de Casos. Segundo Rauen (2002 p. 55) “a pesquisa bibliográfica opera, a partir de material já elaborado, que constitui o acervo bibliográfico da humanidade”, essa pesquisa é ponderada como uma forma para a aquisição de informações, com o estudo de artigos, documentos, livros e outros tipos de conteúdo (MATTAR NETO, 2003).

A pesquisa se caracterizou bibliográfica, pois a partir da utilização de livros, anuários, artigos, teses, jornais, dados estatísticos, no qual teve como base Ministérios do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ), Superintendência do Porto de Itajaí, PORTAL BRASIL, e Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

As fontes documentais “[...] é a fonte de coleta de dados e está restrita a documentos, escritos ou não”, gráficos ou audiovisuais (LAKATOS; MARCONI, 2001. p. 174).

Foi aplicado o estudo de casos, onde é explorado as principais movimentações de cargas no porto de Itajaí, suas características e os principais pontos que o consolidam como referenciam, o mesmo exigiu uma vasta investigação efetuado de forma secundária.

3.2 DEFINIÇÕES DA ÁREA OU POPULAÇÃO – ALVO

Uma população ou universo são representados por componente de seres animados ou inanimados que possuem propriedades semelhantes entre si. A população tem como função analisar pessoas, componentes ou coisas que dispõe de alguma particularidade em comum como as pessoas que habitam a mesma região, animais da mesma raça ou plantas de uma mesma espécie (MARCONI; LAKATOS, 2001).

Barbetta (2010) destaca que população é o conjunto de princípios para os quais pretendemos que as finalizações da pesquisa sejam válidas. Em virtude de que esse trabalho é caracterizado como uma pesquisa bibliográfica e documental baseada em dados secundários, não se aplicou definição de área ou população

alvo. Desse modo, o Quadro abaixo relata as principais bibliografias utilizadas no desenvolvimento dessa pesquisa.

Quadro 1 - Fontes de títulos de pesquisa bibliográfica

Assunto	Autores	Fonte de publicação
Comércio Internacional	CAMPOS, Antônio (1990)	Livro - Comércio internacional e importação
Metodologia científica	GIL, Antônio Carlos (2007)	Livro - Métodos e técnicas de pesquisa
Transporte e a Logística	KEEDI, Samir (2011)	Livro - Abc do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas
Economia e o comércio exterior catarinense	FIESC, Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (2014)	Anuário- Santa Catarina em dados
Indicadores de desempenho portuário	ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviário (2016)	Desempenho Portuário
Movimentações portuárias	PORTO DE ITAJAÌ (2016)	Histórico de Movimentações

Fonte: Dados elaborados pelo autor (2016).

3.3 PLANOS DE COLETA DOS DADOS

A coleta de dados é a fase da pesquisa onde começa a utilização de instrumentos elaborados e das técnicas selecionadas, a fim de se efetuar a coleta de dados previstos (LAKATOS; MARCONI, 2001). Essa etapa ocorre logo após a escolha do tema, posteriormente apresentar a predefinição dos objetivos e então sobrevém à coleta dos dados, vale ressaltar que quanto mais à pesquisa for programada, mais benefício trará, pois evitará os desperdícios de tempo, desse modo facilitando a fase seguinte (CERVO; BERVIAN, 1983).

Quanto à técnica de coleta de dados, foi utilizada na pesquisa a modalidade qualitativa, por meio de uma análise de dados de fontes secundárias, sendo que dados secundários são todos os dados já publicados que se encontram a disposição do pesquisador que é definida quando os dados são relatados por meio de imagens, através de observações e documentos (MATTAR, 2008).

Essa etapa do estudo é realizada com o propósito de recolher informações introdutórias sobre o assunto de interesse. Torna-se primordial a execução do método de análise em todos os resultados alcançados, pois se a pesquisa não apresentar uma metodologia apropriada e uma compreensão

adequada, a seleção do delineamento da pesquisa e a utilização da coleta de dados tornam-se superficiais (PINHEIRO, 2010).

Desse modo, a pesquisadora coletou todos os dados a partir de artigos, dados estatísticos, anuários e banco de dados disponibilizados por websites governamentais, a partir destes o estudo foi elaborado visando identificar quais eram as características das movimentações portuárias efetuadas pelo porto de Itajaí no período estabelecido.

Quadro 2 - Plano de coleta de dados

Objetivos específicos	Documentos	Localização
Discorrer sobre a economia catarinense e seu comércio exterior;	Documentos e dados estatísticos de Órgãos governamentais.	Arquivos e anuários disponibilizados por <i>websites</i> da FIESC, MDIC, IBGE, ALICEWEB e ANTAQ.
Apresentar o Porto de Itajaí e seus principais elementos que o consolidam como referência;	Documentos e dados de <i>websites</i> da estrutura portuária de Itajaí	Arquivos de <i>website</i> do Porto de Itajaí.
Identificar os itens que compõem as movimentações portuárias no período 2010 – 2015;	Documentos e dados estatísticos da movimentação portuária de Itajaí	Arquivos estatísticos de desempenho portuário de Itajaí disponibilizado pelo <i>website</i> do porto e ANTAQ.
Relacionar o desempenho do Porto de Itajaí com a economia de Santa Catarina.	Documentos, planilhas, relatórios e dados estatísticos de órgãos governamentais.	Arquivo em sites da ANTAQ, ALICEWEB, ABTP, PORTAL BRASIL, PORTO DE ITAJAÍ.

Fonte: Dados elaborados pelo autor (2016).

3.4 PLANOS DE ANÁLISE DOS DADOS

Uma vez que manuseados os dados e obtido os resultados, o próximo passo é analisar e interpretar os mesmos. A análise dos dados pretende salientar as ligações existentes entre os fatos estudados e outros fatores. Nessa etapa o pesquisador penetra nas particularidades dos dados derivados do trabalho estatístico, com a finalidade de encontrar respostas as suas questões, e busca também determinar os vínculos necessários entre os dados alcançados e as hipóteses formuladas (LAKATOS; MARCONI, 2001).

Segundo Gil (2007) a definição da pesquisa qualitativa depende muito do tamanho da amostra, a natureza dos e dados os instrumentos de pesquisa. E quantitativa

Nesta perspectiva os dados obtidos foram aplicados à abordagem qualitativa, onde no capítulo quatro apresenta dados comparativos apurando as principais características das movimentações de cargas no porto em questão e explicativos, pois no mesmo momento relaciona o desempenho do Porto de Itajaí e seus principais elementos que o consolidam como referência.

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

No presente capítulo, apresentam-se os resultados obtidos através de uma pesquisa documental, no qual, o intuito do pesquisador foi coletar dados para um estudo das principais características e movimentações de cargas que ocorreram durante cinco anos no porto de Itajaí. Não menos importante, destacar a economia catarinense e a importância que a estrutura portuária de Itajaí desempenha para a economia do Estado. Os dados foram colhidos a partir do próprio site do Porto de Itajaí e *websites* governamentais tais como SEBRAE, FIESC, MDIC/ ALICEWEB, ANTAQ.

4.1 COMÉRCIO EXTERIOR CATARINENSE

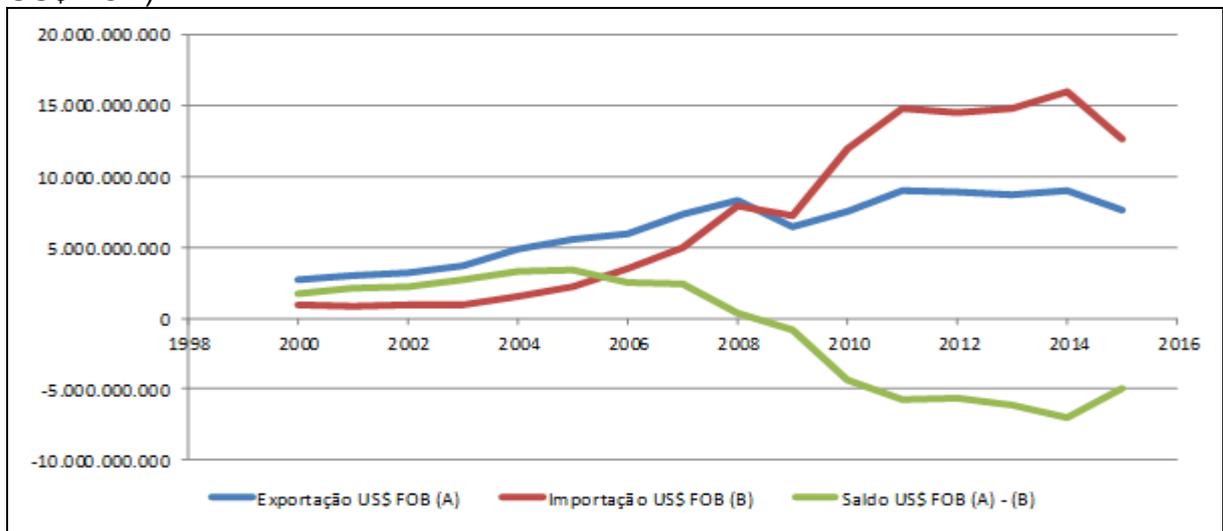
Santa Catarina apresenta uma diversidade geográfica formada por praias de areias brancas, matas tropicais e serras com temperaturas negativas. O Estado dispõe uma agricultura potente, baseada em minifúndios rurais, além de possuir um parque industrial ativo, conceituado o quarto maior do país. As indústrias de grande porte e milhares de pequenas empresas faz com que Santa Catarina seja considerada a oitava maior economia brasileira pelo tamanho de seu Produto Interno Bruto (SEBRAE, 2013).

A economia do Estado coopera de modo efetivo para a geração de riqueza do Brasil, pois em cada região há um polo de destaque. Sendo que no Sul destaca-se o setor cerâmico, carvão, vestuário e descartáveis plásticos; alimentar e móveis no Oeste; têxtil, vestuário, naval e cristal no Vale do Itajaí; metalurgia, máquinas, equipamentos na região norte, já na região Serrana o setor madeireiro tem grande ênfase e tecnológico na Capital (FIESC, 2014).

Nos últimos anos a economia do Estado vem passando por modificações provocadas por diversos fatores, como a abertura de mercado, internacionalização da base produtiva, decisões de investimentos empresariais etc. Em virtude desses fatores Santa Catarina se transformou o maior produtor de suínos e pescados do país e o terceiro de frangos. Também é destaque na indústria têxtil e do vestuário sendo considerado segundo maior polo do país nesse segmento e na indústria naval. A indústria aeronáutica e automotiva vem se desenvolvendo (FIESC, 2014).

As primeiras movimentações de comércio exterior foram registradas a partir de 1810 exportando café, farinha de mandioca, algodão, feijão, milho, trigo etc. Suas importações eram diversificadas, porém os produtos que mais se destacavam eram os tecidos de lã, linho e seda, a farinha de trigo, algodão, e artigos de ferro. Desde então o Estado veio mostrando grandes evoluções em sua economia, que com o passar dos anos foi se aperfeiçoando e com ela diversificando a escala de resultados positivos e negativos referente às exportações e as importações como revela a figura abaixo (CUNHA, 1810).

Figura 15 - Evolução da Balança comercial Catarinense 2000 - 2015 (em bilhões US\$ FOB)



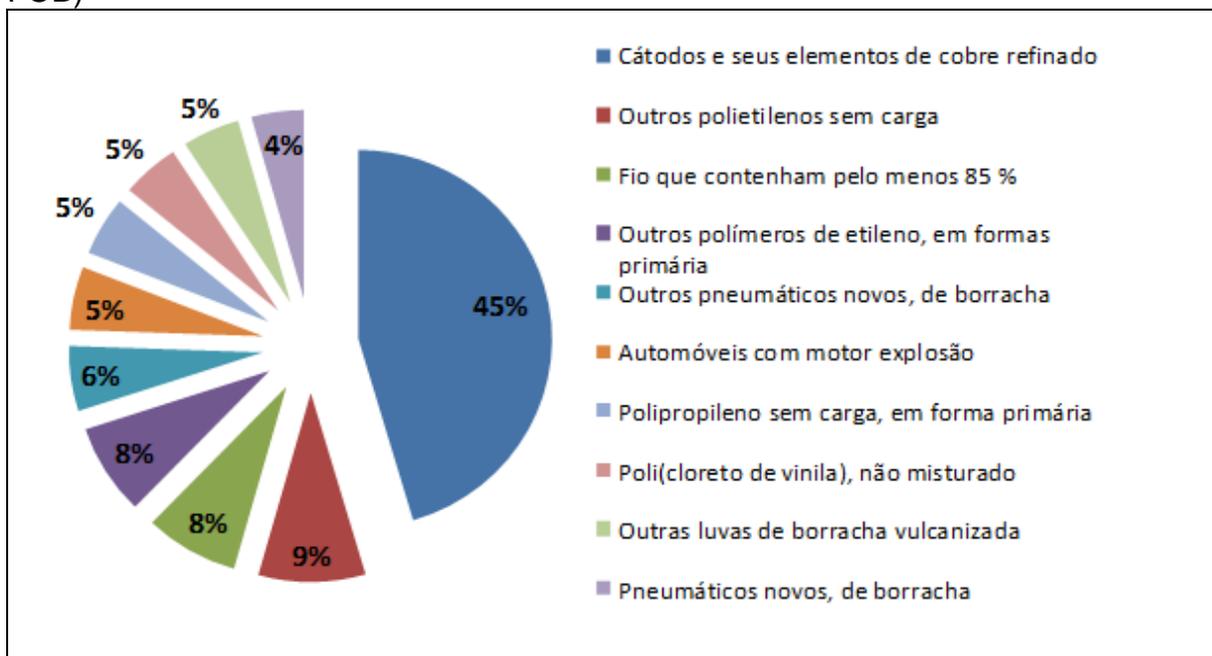
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

Santa Catarina por 20 anos apresentou resultados positivos, porém em 2009 foi registrado o primeiro déficit desde 1989, segundo os dados divulgados pela FIESC (2010) os principais causadores dessa queda nas exportações do estado foram a queda na demanda externa resultante da crise econômica global, a desvalorização do dólar e principalmente o estímulo fiscal à importação de mercadorias.

Quando um Estado está inserido no mercado externo significa que o mesmo possui vantagens em relação aos seus concorrentes, sendo que através da internacionalização pode-se atingir uma posição de destaque no mercado internacional (KEEDI, 2011). Desde que Santa Catarina iniciou suas atividades no mercado externo a quantidade de produtos importados aumentou consideravelmente. Nos últimos cinco anos segundo o MDIC (2016), foram

importados por Santa Catarina US\$ 85 bilhões FOB de mercadorias. A Figura abaixo mostra as principais mercadorias importadas pelo Estado de Santa Catarina.

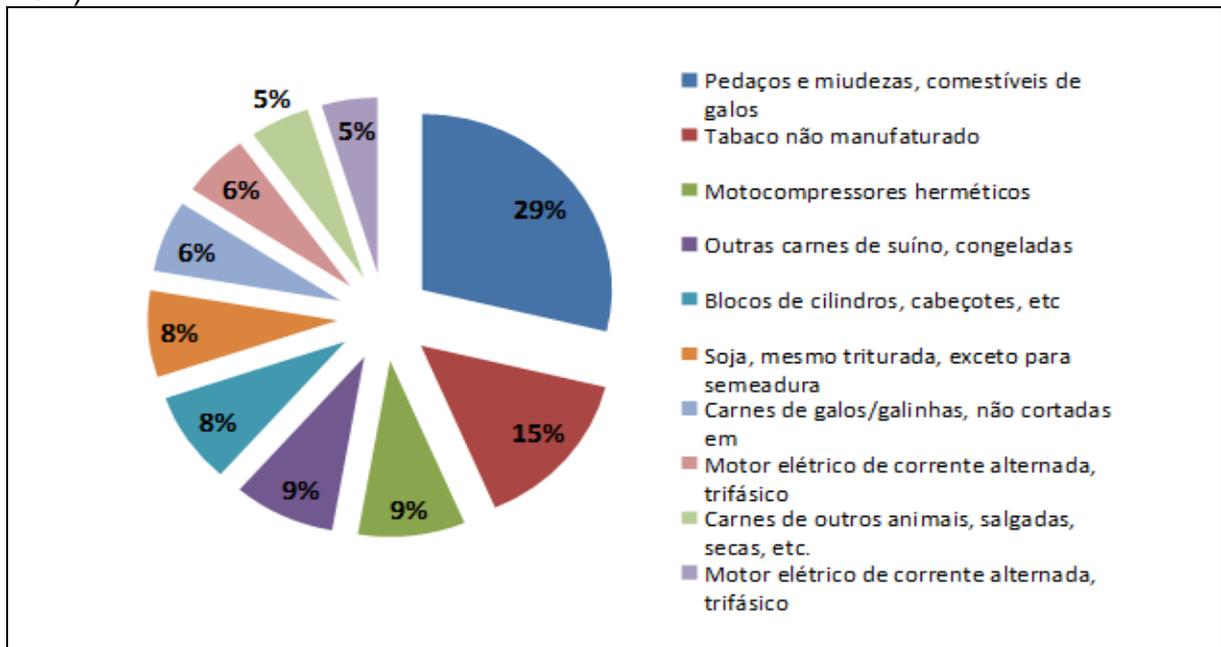
Figura 16 - Principais Produtos Importados no período 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB)



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

A indústria catarinense tem uma colocação de destaque no cenário nacional pois possui um parque industrial bastante vasto. Um exemplo específico é o segmento da metalurgia que durante cinco anos se destacou na pauta de importação de Cátodos e seus elementos de cobre refinado representando 45% do total das importações do Estado, com 9% outros polietilenos sem cargas, e outros polímeros de etileno em forma primária. Os principais parceiros comerciais nas importações de Santa Catarina foram China 29,88%, Chile 8,83%, Argentina 8,01%, Estados Unidos 6,86% e Alemanha 5,33% (MDIC, 2016).

Figura 17 - Principais Produtos Exportados no período 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB)



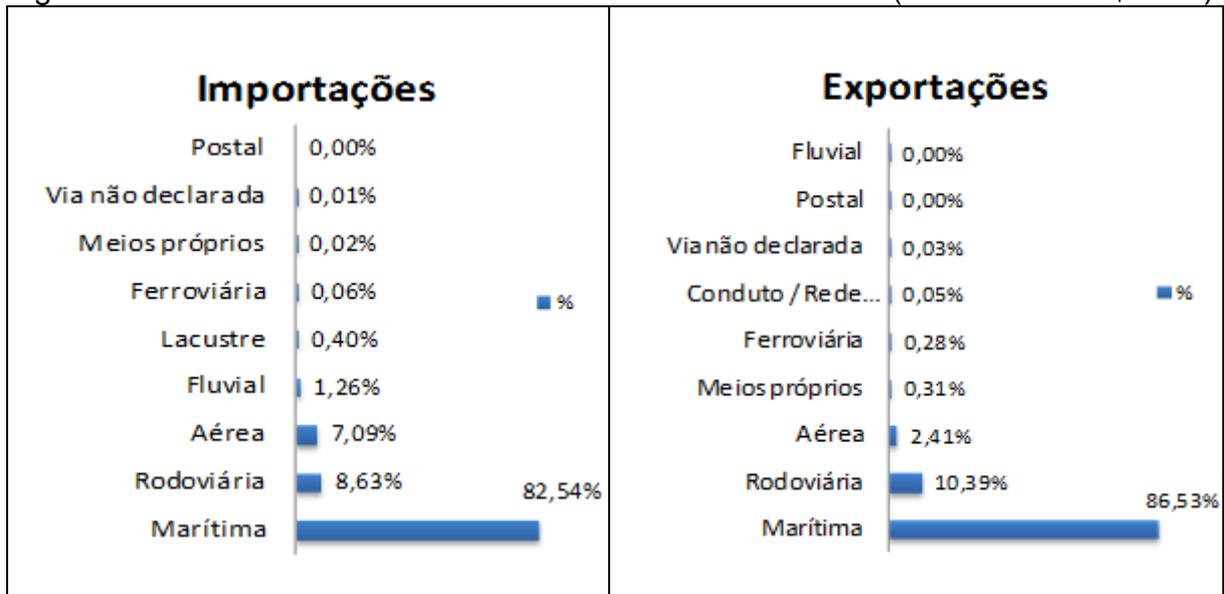
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

As exportações registraram um montante de US\$ 51 bilhões FOB, onde os produtos gerados pelo Estado são exportados para 190 países, e por ser o terceiro maior produtor de carne de frango, suíno e outros animais, 49% do total das exportações foram pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas cortadas e não cortadas, outras carnes de suíno congeladas e carnes de outros animais, salgadas e secas. As exportações de motocompressores, bloco de cilindros e motores elétricos representaram 28% das exportações. E além do ramo alimentício e metalúrgico Santa Catarina tem um grande potencial na agricultura, sendo que 23% foram exportações de tabaco não manufaturado e soja (MDIC, 2016).

Santa Catarina possui diversos parceiros comerciais, porém os que foram destinos das exportações Catarinenses foram os Estados Unidos 12,07%, China 7,20%, Argentina 6,39%, Países Baixos (Holanda) 6,10% e Japão 6,08% (MDIC, 2016).

Para que as mercadorias importadas e exportadas cheguem a seus destinos deve-se optar pelo modal mais adequado, levando em conta o tempo de transporte e os custos (KEEDI; MENDONÇA; 2000). A Figura 18 mostra os modais mais utilizados pelo estado durante cinco anos.

Figura 18 - Modais utilizados Por Santa Catarina 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB)



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

Para Rocha (2001) o modal rodoviário é um dos mais utilizados no transporte nacional, porém em relação às negociações internacionais se torna inviável, pois possui um custo muito elevado, mesmo assim esse modal representou um percentual de 8,63% das exportações e 10,39% das importações Catarinenses como mostra a Figura anterior.

O modal aéreo representa 7,09% de participação nas importações, já as exportações demonstram um percentual de apenas 2,41%, isso ocorre devido ao alto custo que esse modal possui. Com isso constata-se que o transporte marítimo é um dos modais mais utilizados pelo estado representando 80% das movimentações de cargas, pois consegue transportar todos os tipos de mercadorias e possui um custo de transporte baixo (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

No quesito tipo de cargas transportadas pelo Estado podem ser classificadas em: a granel representadas pelos produtos agrícolas, petróleo, gases, etc., individualmente que se trata das mercadorias em geral que podem ser embalada em caixas de papelão ou unitizada, no qual são as mercadorias que podem ser colocadas em paletes, *big bags* ou *containers* (KEEDI, 2008). A Tabela 1 exhibe os Indicadores de Desempenho Operacional em toneladas de Santa Catarina por grupo de mercadoria.

Tabela 1 - Indicadores de Desempenho Operacional de Santa Catarina 2010 - 2015 (em toneladas)

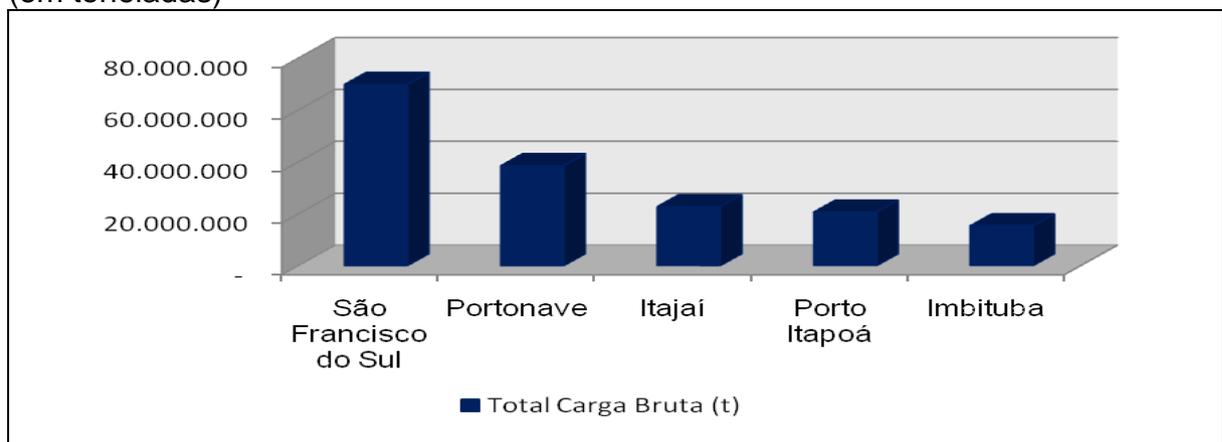
Ano	Somatório Carga Geral Solta (t)	Somatório Granel Sólido (t)	Somatório Granel Líquido (t)	Somatório da Carga Bruta (t)
2010	3.268.512	6.528.436	9.306.379	28.385.745
2011	2.670.589	7.237.342	10.316.103	33.142.705
2012	2.908.803	8.561.013	10.538.450	36.589.767
2013	3.588.075	11.425.041	10.461.879	43.861.643
2014	4.005.214	11.429.513	10.625.572	44.842.503
2015	2.912.241	12.502.243	10.343.754	43.669.196
TOT.	19.353.434	57.683.588	61.592.137	230.491.559

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da ANTAQ (2016).

A Tabela a cima demonstra que Santa Catarina durante cinco anos movimentou um total de 230.491.559 toneladas de carga bruta. O ano de 2015 teve um aumento 8.58 % em relação aos anos anteriores nas movimentações de cargas a Granel sólido, no mesmo ano carga Granel Líquida caíram 2.72% e carga geral solta movimentaram cerca de 30% a menos uma queda brusca, em consequência das quedas gerais de importação e exportação de Santa Catarina (ANTAQ, 2016).

Para poder fazer as movimentações de cargas granel, contêiner e cargas soltas existem no estado de Santa Catarina cinco estruturas portuárias que participam especificamente nas movimentações do Estado, e para identificar o maior movimentador de cargas segue a Figura a abaixo com seus respectivos resultados.

Figura 19 - Principais Movimentadores de cargas em Santa Catarina 2010 - 2015 (em toneladas)



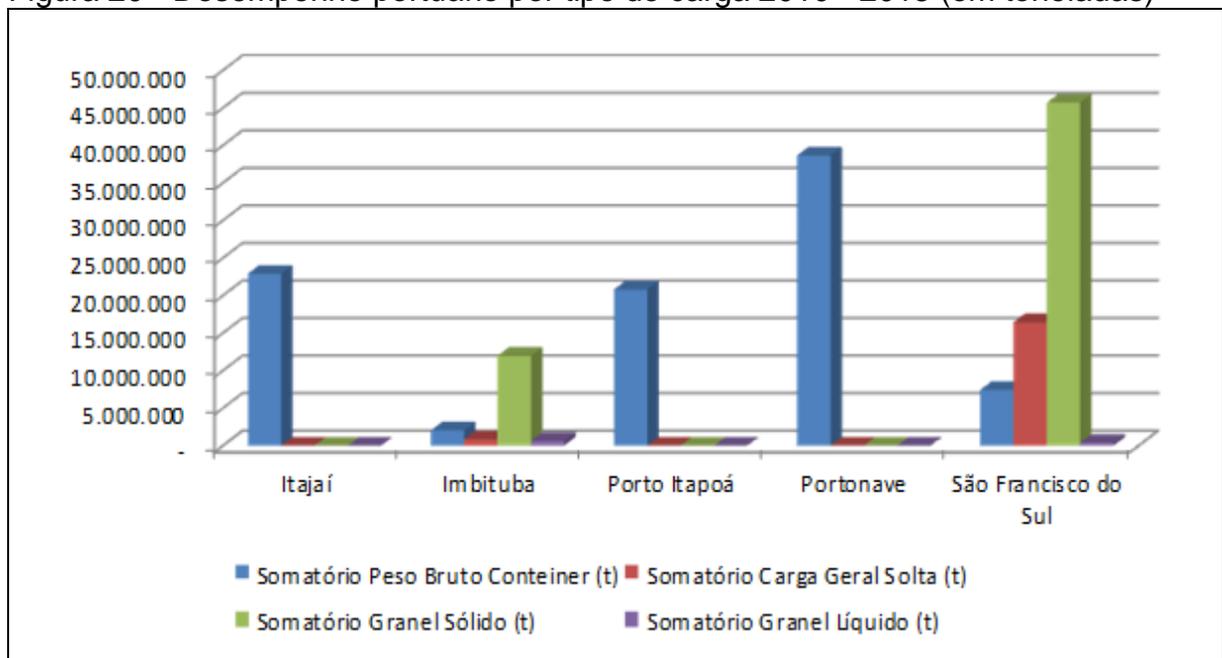
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

A partir de então é possível verificar que São Francisco Do Sul veio liderando o ranking, devido à sua especialidade em cargas a granel sólidas que são

caracterizadas pelo trigo, fertilizantes, soja, carvão, etc., movimentando durante o período 69.969.138 de toneladas. Portonave vem em seguida com uma movimentação geral de 38.668.047 toneladas movimentadas, pois assim como Itajaí e Itapoá tem sua especialidade na movimentação de contêineres, Itajaí aparece em terceiro com 22.916.246 de toneladas, logo Itapoá com 20.800.392 toneladas e por fim Imbituba com 15.505.652 toneladas, onde é especialista na movimentação de granel sólida (ANTAQ, 2016).

A Figura 20 mostra o desempenho de cada estrutura portuária de Santa Catarina, de acordo com o tipo de carga.

Figura 20 - Desempenho portuário por tipo de carga 2010 - 2015 (em toneladas)



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da ANTAQ (2016).

Em movimentação de contêineres os melhores resultados durante esse cinco anos foi Portonave no qual movimentou 38.667.607 toneladas de mercadorias containerizadas, logo Itajaí com 22.897.845 toneladas e Porto de Itapoá 20.800.392 toneladas, os outros não apresentaram uma quantia tão considerável devido a especialização de todos os porto, como por exemplo, São Francisco do Sul teve o maior destaque em carga geral solta, somando 16.447.231 toneladas e 45.702.722 toneladas de granel sólido, Imbituba aparece logo em seguida com 11.962.355 toneladas movimentadas de granel solido, já o restante do grupo já não apresentam grandes participações nessas duas categorias (ANTAQ, 2016).

Com a crise econômica em 2015 os portos do estado seguem com suas atividades consideradas equilibradas, Imbituba e Itapoá tiveram aumento em suas movimentações, Navegantes e São Francisco do sul sentiram uma leve queda, porém Itajaí não conseguiu seguir a mesma linha e teve uma queda brusca de 17% em suas movimentações.

4.2 PARTICIPAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ NO COMÉRCIO EXTERIOR CATARINENSE

Os portos são os principais executores do intercambio de mercadorias praticado pelo Estado (SILVA; PORTO, 2003). E dentre as atividades relacionadas ao comércio exterior de Santa Catarina durante cinco anos, o porto de Itajaí foi responsável pelo desembarque de 53% das mercadorias importadas do Estado, e correspondeu no mesmo período a 56% das exportações do estado de Santa Catarina. Vale ressaltar que esses números foram somente das movimentações do porto referente às cargas de Santa Catarina. Com isso a Tabela abaixo demonstra a participação do porto de Itajaí frente às importações e exportações de mercadorias de Santa Catarina.

Tabela 2 - Participação do Porto de Itajaí no comércio exterior de Santa Catarina 2010 - 2015 (em US\$ FOB)

Ano	Importação Santa Catarina US\$ FOB	Importação Porto de Itajaí US\$ FOB	%	Exportação Santa Catarina US\$ FOB	Exportação Porto de Itajaí US\$ FOB	%
2010	11.978.105.711	6.355.748.916	53%	7.582.026.804	4.679.493.812	62%
2011	14.840.975.072	7.979.942.913	54%	9.051.045.337	5.340.375.936	59%
2012	14.551.953.002	8.281.656.090	57%	8.920.676.007	4.961.776.283	56%
2013	14.779.464.296	8.216.394.381	56%	8.688.846.408	4.768.545.876	55%
2014	16.018.726.888	8.146.079.752	51%	8.987.359.285	4.786.417.983	53%
2015	12.613.140.656	6.279.230.972	50%	7.644.022.628	3.977.993.607	52%
TOTAL	84.782.365.625	45.259.053.024	53%	50.873.976.469	28.514.603.497	56%

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

Werneck (2008) menciona que a importação é à entrada de produtos, bens ou serviços provenientes do exterior. Neste sentido Santa Catarina movimentou durante cinco anos um total de US\$ 85 bilhões FOB de mercadorias importadas, desse total foram desembarcadas US\$ 45 bilhões FOB de mercadorias no Porto de Itajaí, no qual representou uma participação de 53% nas importações do estado catarinense. Os principais produtos em destaque foram o setor metalúrgico em que correspondeu à 50% dos produtos desembarcados no porto de Itajaí referente às importações. A origem das mercadorias desembarcadas no porto de Itajaí foram China, Estados Unidos, Alemanha, Índia e Coréia do Sul.

Para Keedi (2011), exportação é caracterizada como a saída de mercadorias, bens ou serviço do território nacional para outro país, nesta perspectiva as exportações de Santa Catarina somaram um montante de US\$ 51 bilhões FOB, onde foram embarcada pelo Porto de Itajaí US\$ 29 bilhões FOB demonstrando assim um porcentual de participação de 56% nas exportações efetuadas pelo Estado. Sendo que as principais mercadorias com destino à exportação de Santa Catarina que utilizaram o porto como elo nas embarcações foi o setor de carnes de frango, suínos e outros animais no qual responderam por 57% dos embarques no Porto de Itajaí. Os destinos das mercadorias exportadas por Santa Catarina e que foram embarcadas no Porto de Itajaí foram Estados Unidos, Rússia, Países Baixos (Holanda), Japão e Arábia Saudita.

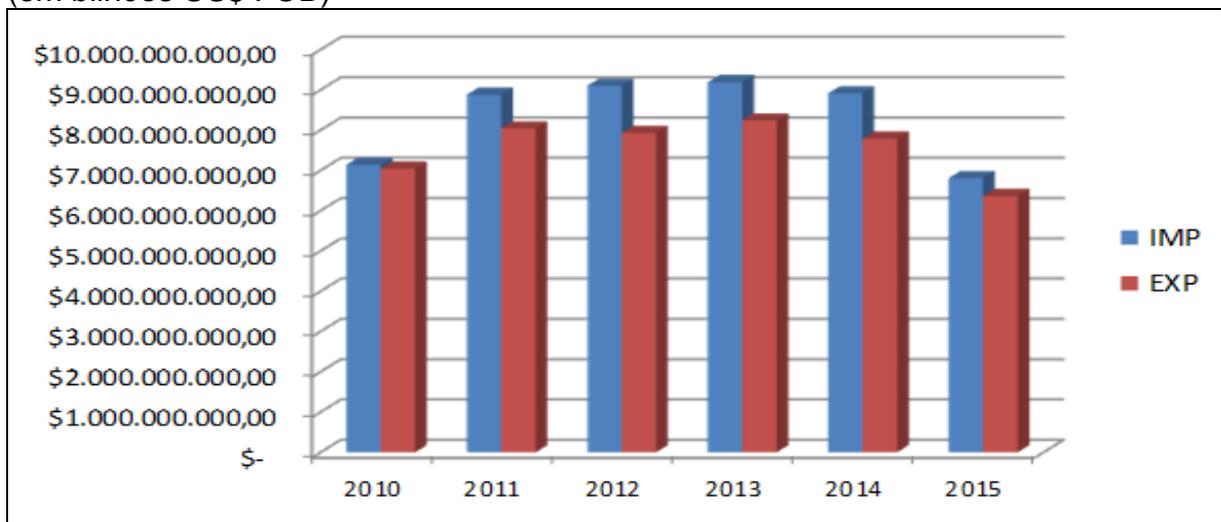
A partir de então constata-se que o porto de Itajaí veio desempenhado grandes participações no comércio exterior Catarinense, mas vale ressaltar que mesmo o porto sendo de grande influência na economia do estado suas movimentações durante os anos descaíram consideravelmente e para contornar essas quedas as autoridades portuárias vem buscando meios alternativos para driblar a crise. Uma das opções identificadas foi à possibilidade do porto de operar cargas a granel. Porém a estrutura portuária não está preparada para receber esse tipo de carga, mas medidas emergenciais precisam ser tomadas para evitar que um porto tão importante para a economia do Estado quebre.

4.3 MOVIMENTAÇÃO PORTUARIA NO PORTO DE ITAJAÍ

Com o passar dos anos a evolução das movimentações de cargas movimentadas pelo Porto de Itajaí referente às movimentações gerais, ou seja,

considerando o critério de exportação e importação vindas de todas as regiões do país que optaram pelo porto para efetuar as atividades, sofreram resultados positivos e negativos, porém no período de cinco anos considerando toda a movimentação, seja ela carga a granel, em containers ou container vazio, o porto de Itajaí movimentou 48% de cargas destinadas à exportação e 52% de cargas importadas, devido a esses resultados o Porto de Itajaí é caracterizado um porto importador como mostra a figura a baixo (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 21 - Evolução das Exportações e Importações em toneladas 2010 - 2015 (em bilhões US\$ FOB)

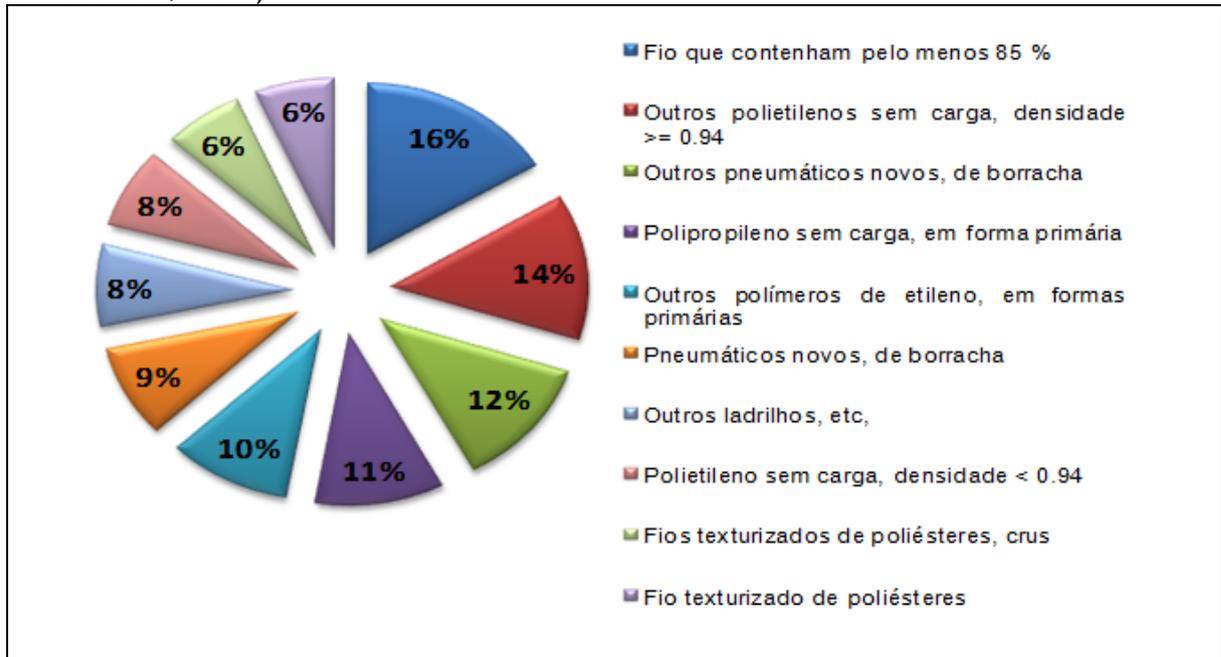


Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

O ano em que houve mais movimentações considerando os dois sentidos foi 2013, porém os anos seguintes expressaram resultados negativos, dando maior ênfase para 2015, pois apresentou uma queda brusca de 30,93% nas movimentações de cargas destinadas às importações e 22,26% nas exportações. Isso ocorreu em razão ao volume de chuva, sendo que em dois dias choveu 170 milímetros, fazendo com que a profundidade da foz do rio Itajaí-Açu caiu de 13 metros para 10 metros e por consequência disso o acesso ao porto ficou fechado por treze dias o que atrapalhou toda a atividade operacional gerando um prejuízo de US\$ 40 mil por dia (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

No período de cinco anos o Porto de Itajaí movimentou um total de US\$ 51 bilhões FOB de cargas em geral destinadas à importação, onde as principais mercadorias estão destacadas na Figura 22 (MDIC, 2016).

Figura 22- Principais Mercadorias Importadas pelo Porto de Itajaí 2010 – 2015 (em bilhões US\$ FOB)

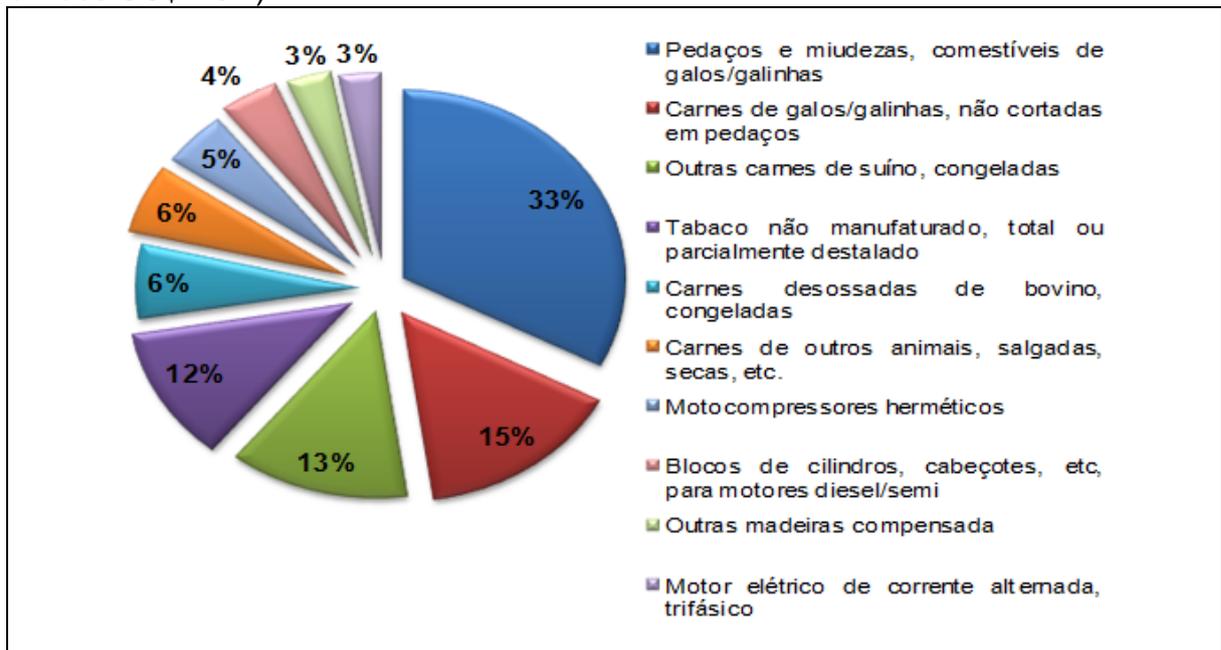


Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

Mesmo com a queda de 30,93% nas importações movimentadas pelo porto o setor têxtil e confecção mantiveram-se no auge das importações, pois são grandes influencias para a economia do Estado, por esse motivo 16% das importações no período de cinco anos foram Fios que contenham pelo menos 85%, em peso, de fibras artificiais descontínuas, simples, somando um montante de US\$ 1 bilhão FOB, essas fibras são geralmente utilizadas na tecelagem. As mercadorias importadas através do porto de Itajaí tiveram origem de China 38,77%, Estados Unidos 8,17%, Alemanha 5,95%, e Índia 4,86% (MDIC, 2016).

Já as exportações efetuadas pelo porto de Itajaí somaram um montante de US\$ 46 Bilhões FOB, as principais mercadorias exportadas estão evidenciadas na Figura 23 (MDIC, 2016).

Figura 23 - Principais Mercadorias Exportadas pelo Porto de Itajaí 2010 – 2015 (em bilhões US\$ FOB)



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do MDIC/ Aliceweb (2016).

Santa Catarina é considerado o maior Estado exportador de carne de frango, em virtude disso o que obteve mais destaque nas principais movimentações de cargas no porto de Itajaí destinadas à exportação foram carnes de galos/galinhas, suínos e outros animais representando 73% do total das movimentações. Motocompressores e motores elétricos somaram 12% assim como a exportação de tabaco, os 3% restantes foram representados por madeiras compensadas. Os principais destinos das exportações de Itajaí durante o período foram Estados Unidos 10,63%, Rússia 9,72%, Países Baixos (Holanda) 7,30%, e Japão 5,92% (MDIC, 2016).

Em relação ao desempenho portuário a Tabela abaixo apresenta as principais movimentações no Porto de Itajaí.

Tabela 3 - Desempenho Portuário 2010 - 2015

(continua)

Ano	Quantidade de Atracações	Quantidade de Contêiner (u)	Quantidade TEU	Somatório Peso Bruto Contêiner (t)	Somatório Carga Geral Solta (t)	Somatório Granel Sólido (t)	Somatório Granel Líquido (t)
2010	458	223219	384950	3626871	2271	0	3067
2011	434	258262	438752	4353794	0	0	0
2012	300	229440	385195	3913188	0	0	0

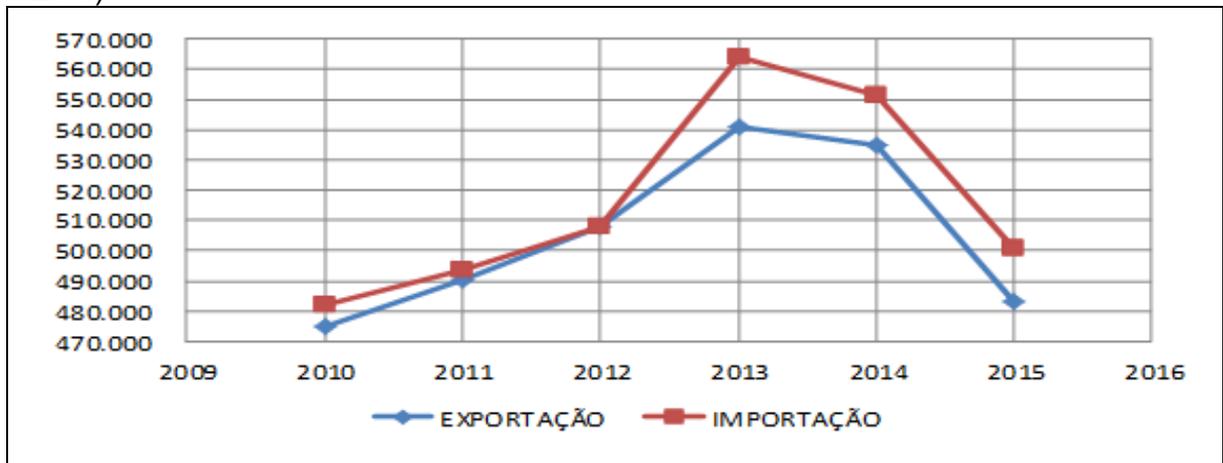
Tabela 3 - Desempenho Portuário 2010 - 2015

							(conclusão)	
2013	303	239297	402264	4109108	3890	0	0	
2014	322	221658	371358	3811558	1777	0	0	
2015	278	179564	323565	3083326	7396	0	0	

Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do Porto de Itajaí (2016).

De modo respectivo ao longo dos anos Itajaí só demonstrou declínio nas movimentações gerais. Como o Porto de Itajaí tem suas especializações voltadas para as cargas containerizadas, no qual movimenta 2.200 contêineres diariamente. Segundo Keedi (2008) O container é considerado um equipamento utilizado para o transporte de cargas unitizadas. A vantagem dos contêineres é que eles podem acondicionar diversos tipos, tamanhos e pesos de cargas. Sendo que no período de cinco anos o complexo de Itajaí movimentou 6.132.227 TEU's no qual é a medida utilizada para computar o volume de contêineres. A Figura 24 representa as movimentações em contêineres, durante o período estudado (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 24 - Movimentação de cargas em contêineres período de 2010 - 2015 (em TEU's)



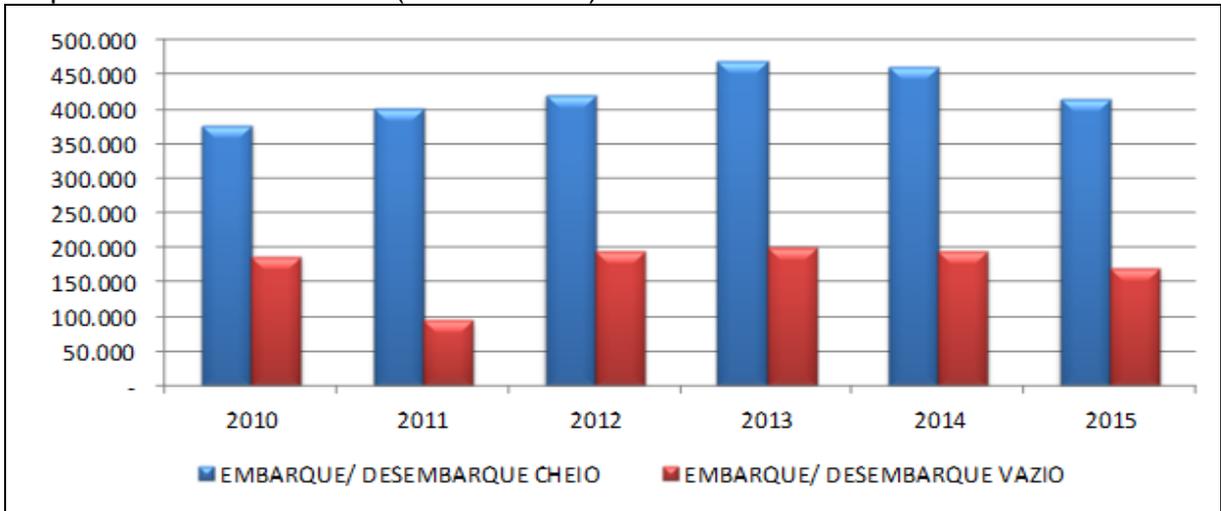
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do Porto de Itajaí (2016).

Considerando os dados da Figura acima é notável que durante os cinco anos houve resultados positivos em relação à movimentação de contêineres no Porto de Itajaí, no entanto 2015 não atingiu as expectativas esperadas, sofrendo uma queda de 9,46% em relação à 2014 (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Assim como os contêineres cheios os contêineres vazios também devem ser transportados devido à necessidade de utiliza-los em novos carregamentos.

Considerando os dois critérios o porto de Itajaí movimentou 5.331.944 unidades de contêineres no período de cinco anos como mostra a Figura a baixo (ANTAQ, 2016).

Figura 25 - Contêineres Exportação/Importação movimentados pelo Porto de Itajaí no período de 2010 - 2015 (em unidades)



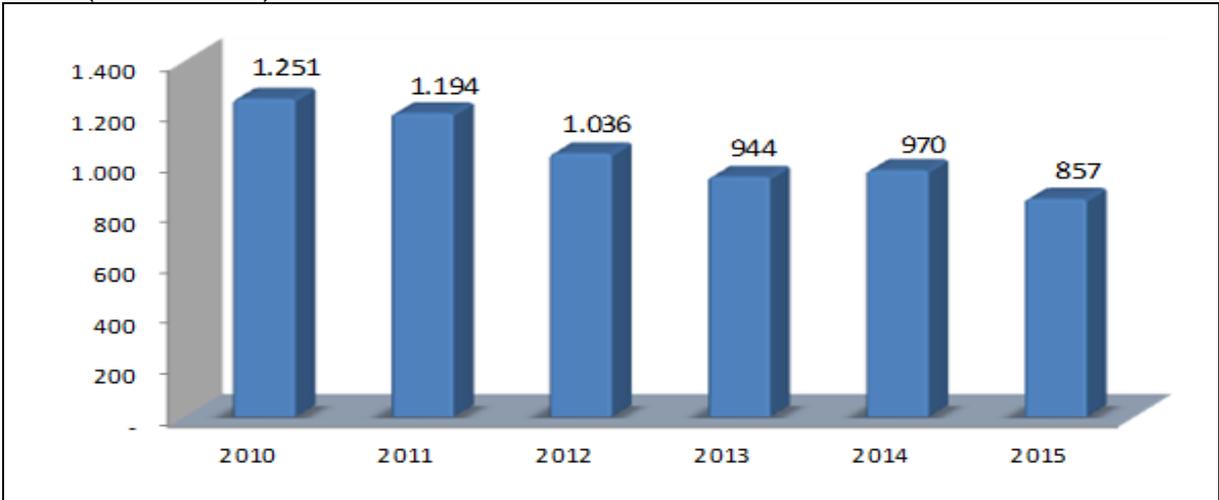
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do Porto de Itajaí (2016).

Os contêineres cheios representaram 71% das movimentações de cargas, já os contêineres vazios nesse mesmo período corresponderam 29% das movimentações executadas pelo porto de Itajaí. Durante os cinco anos Itajaí movimentou 1.251.389 unidades de contêineres cheios e apenas 483.704 unidades de contêineres vazios destinados à exportação e importou 1.299.495 unidades cheios e 562.263 unidades de contêineres vazios.

Vale ressaltar que esse resultado se deu devido à prioridade de transporte dos contêineres cheios, não descartando a importância dos vazios, pois tem a função de fazer novos abastecimentos principalmente no mercado externo, apresentando poucas evidências de sua utilização no mercado interno.

Todas as movimentações de cargas seja ela a granel, líquida ou em contêineres cheio ou vazio, destinadas as importações, exportação, por via marítima necessitam de um navio transportador. Com base nisso a figura a baixo, faz uma comparação anual dos navios que foram operados pelo critério de desatracação no Porto de Itajaí no período de cinco anos.

Figura 26 - Comparativo do número de navios operados pelo Porto de Itajaí 2010 - 2015 (em unidade)



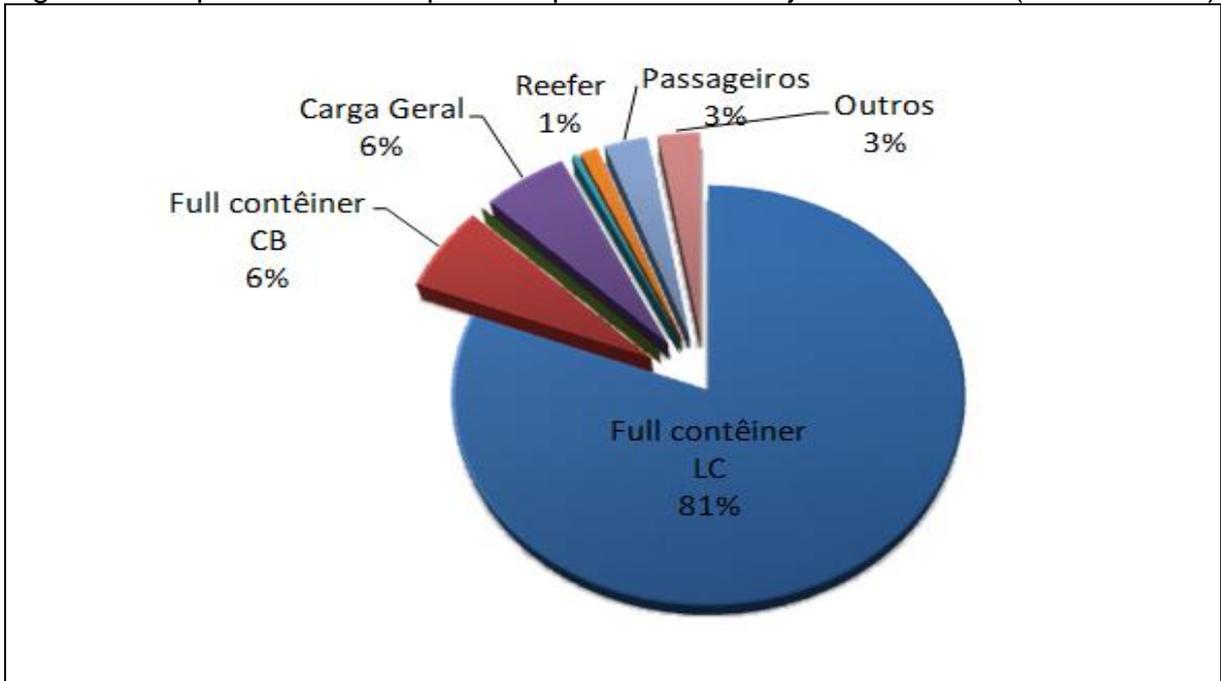
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do Porto de Itajaí (2016).

Como demonstrados nas análises anteriores houve realmente uma queda considerável nas movimentações de cargas em geral no Porto de Itajaí, em consequência disso evidentemente diminuiu os números de navios operados anualmente. Principalmente o ano de 2015 que demonstra uma queda brusca de 13,19% em relação aos navios operados em 2014, sendo que isso ocorreu devido às suspensões das manobras no rio Itajaí-Açu, que afetaram não somente as atividades do porto de Itajaí, mas também o terminal portuário de Navegantes. Desse modo cada navio que ficou parado aguardando a liberação para atracar gerou um prejuízo para os armadores de aproximadamente 50 mil dólares (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

A ANTAQ autorizou em junho de 2015 o aumento das taxas de atracação no porto de Itajaí e Navegantes deixando 21% mais caras, segundo a mesma esse reajuste se deu devido à perda de receita ocasionada pela redução do número de atracações resultantes do uso de navios maiores no complexo. Depois desse reajuste as movimentações de containers cheios custam em média R\$ 73,57 e contêiner vazios R\$ 32,70, esse aumento foi necessário, pois as contas do complexo portuário estavam negativas e para reduzir ainda mais os custos a autoridade portuária decidiu suspender por dois meses a dragagem que faziam manutenção do canal (PORTOS E NAVIOS, 2015).

A Figura abaixo evidencia a participação dos tipos de navios que foram operados pelo critério de desatracação no período de cinco anos.

Figura 27 - Tipos de Navios operados pelo Porto de Itajaí 2010 - 2015 (em unidades)



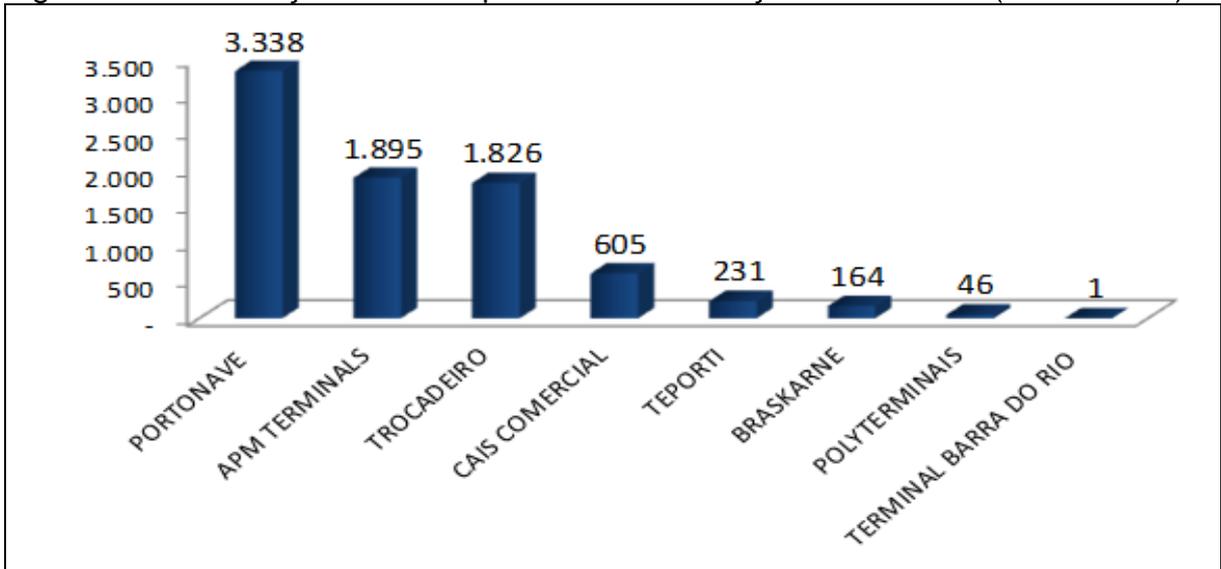
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do Porto de Itajaí (2016).

Dada a sua especialização de cargas em contêineres, o principal navio que foi operado pelo porto no critério de desatracação foi o *Full Container LC*, representando 81% das operações, *Full Container CB* e *Cargas Gerais* juntos corresponderam a 12%, os que transportam passageiros relataram somente um percentual de 3%, os navios *Reffer* foram os menos operados no complexo de Itajaí durante esses cinco anos, vale ressaltar que 2015 também afetou as movimentações de navios não somente no porto de Itajaí como também em todo o complexo (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

O complexo do Itajaí-Açu é composto pelo Porto Público e APM Terminals, o Complexo ainda conta com a Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes, Terminal Portuário Braskarne, Trocadeiro Terminal Portuário, Poly Terminal S/A e Teporti Terminal Portuário Itajaí, no qual são instalações designadas às movimentações de cargas no transporte portuário S/A (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Cada qual, na Figura a baixo demonstram seus desempenhos de navios operados por local, no critério de desatracação.

Figura 28 - Distribuição de Navio por local de Atracação 2010 - 2015 (Em unidade)



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do Porto de Itajaí (2016).

Em relação há outros anos a APM Terminals demonstrou uma queda de 40% em suas movimentações em virtude da saída da mais importante linha asiática do terminal, que migrou para o porto de Navegantes, tendo como principal justificativa os custos mais baixos de atracação. Portonave vem desempenhando anualmente uma evolução em suas movimentações de cargas, com isso aumenta significativamente a movimentação de navios que atracam em sua instalação. Durante o período de cinco anos no critério de desatracação houve a movimentação total de 8.106 navios no rio Itajaí-Açu.

A saída da ASAS da APM *Terminals* e o aumento do nível de água no rio Itajaí-Açu, foram os fatores que influenciaram para as grandes quedas das movimentações no Porto de Itajaí, que com esse imprevisto vem buscando novos meios como a possibilidade de operar cargas a granel. O complexo do Itajaí-Açu tem capacidade de operar apenas navios de até 306 metros de comprimento e a partir da conclusão das obras da bacia de evolução do complexo portuário, os terminais poderão operar navios de até 335 metros de comprimentos. A obra terá um custo de aproximadamente R\$ 104 milhões, e tem um prazo de 18 meses para efetuarem a entrega (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

4.4 O PORTO DE ITAJAÍ E SEUS ELEMENTOS QUE O CONSOLIDAM COMO REFERÊNCIA

O porto de Itajaí dispõe hoje de cais acostável de 1.035 metros, 4 berços de atracação, uma bacia de evolução de 750 metros de extensão, 400 metros de largura e profundidade de 11 metros. O canal interno do Complexo tem o comprimento 3,2 mil metros, largura entre 120 metros e 150 metros e profundidade de 11 metros. O canal externo tem a extensão de 3,97 mil metros, largura de 120 metros e profundidade de 12 metros. Possui 1 armazém para carga geral totalizando 4.800 m², pátios asfaltados e alfandegados totalizando 80.000m² e retro porto asfaltado de 26.000m² (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Além disso, o Porto de Itajaí conta com 2 *portêineres* no qual tem a capacidade de levantar até dois contêineres cheios de 20 pés ao mesmo tempo, 3 unidades de *Mobile Harbor Crane* (guindaste) com capacidade de até 100 toneladas (propriedade do TECONVI), 2 *Reach Stacker* pertencentes ao Porto e 15 dos operadores portuários, com capacidade para 40 toneladas e 2 Balanças rodoviária na qual possui a capacidade para 60 toneladas (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 29 - Equipamentos Disponíveis no Porto de Itajaí



Fonte: Adaptado de Porto de Itajaí (2016).

O acesso ao Porto pode ser feito por meio de rodovias SC-470/BR-470, que ligam Itajaí ao Oeste catarinense, pela BR-101 a 10 quilômetros do porto, e a SC-486, atingindo Brusque, e estabelecendo ligação com a malha rodoviária do Estado e por via marítima pela barra, na embocadura do rio Itajaí-Açu, na qual é fixada por dois molhes, norte e sul, e contém a largura mínima de 120 metros e profundidade de 13 metros (SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Figura 30 - Acessos ao Porto de Itajaí



Fonte: Adaptado do Porto de Itajaí (2016)

O Porto de Itajaí recebe navios de até 306 metros com capacidade máxima para 8 mil TEU's (containers de 20 pés) sendo que o mesmo não suporta os mais modernos navios com até 335 metros de comprimento e capacidade para até 9.600 TEU's. Em 2013 vendo a necessidade de adaptação do canal de acesso, a *APM Terminals* e Portonave com o apoio técnico da delegacia da capitania dos portos de Itajaí e da praticagem, iniciaram um estudo de uma possível reestruturação do canal de acesso para garantir a competitividade do complexo em nível nacional e mundial. Com isso os custos dos fretes serão mais baixos, pois permitirá que navios maiores atraiam no porto e os armadores poderão transportar mais containers de uma só vez (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

Além de toda a infraestrutura e logística acessível o porto de Itajaí disponibiliza serviço através de *websites* onde é possível fazer programação de navios, acompanhar os quadros de horários, tarifas que são cobradas pelo serviço, faturas, câmeras públicas online 24 horas, qualquer pessoa pode acessá-las. Proporciona também aos seus usuários o abastecimento de óleo e água por meio de caminhões tanques (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

E por fim, dado que o Porto de Itajaí é constituído por instalações de apoio logístico e por uma completa infraestrutura para embarque e desembarques de cargas *dry* e *reefer*, sua localização estratégica e por dispor de uma mão de obra qualificada, o Complexo Portuário é hoje a principal opção para os exportadores e importadores que operam em Santa Catarina e um dos principais complexos do Brasil. Em virtude desses elementos que os tornaram os principais adjetivos que o identificam como referencia (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

4 CONCLUSÃO

Juntamente com o comércio internacional a logística é considerada de grande importância. Para os países, estados e empresas que pretendem participar dos fluxos internacionais, necessariamente precisam dispor de uma logística competente e integrada. Portanto para que todo o processo de transporte ocorra perfeitamente deve-se levar em consideração os modais disponíveis, o custo e principalmente o tempo que o mesmo leva para chegar ao seu destino final, pois qualquer decisão relacionada a ele afetará integralmente o preço dos produtos.

Esse estudo destacou as instalações portuárias do estado de Santa Catarina nos quais são responsáveis por 80% das atividades relacionadas ao comércio exterior catarinense, ponderando o Porto de Itajaí, onde está localizado no litoral centro norte do estado no município de Itajaí, à margem direita do Rio Itajaí-Açú, caracterizado um porto importador e tem suas especialidades voltadas para cargas em geral. Desse modo a pesquisa teve como objetivo geral Identificar os itens que compõem as movimentações portuárias no período 2010 – 2015.

Verificando os objetivos específicos onde o primeiro apresentou os principais elementos que consolidam o Porto de Itajaí como referência. Observou-se que o Itajaí atua com um suporte logístico completo, no qual é formado por terminais portuários, retroportuários, portos secos, e outras empresas prestadoras de serviços que juntos garantem que as atividades operacionais sejam eficientes. Com o intuito de melhorar ainda mais as condições logística estão sendo estudadas, as limitações e as possíveis soluções que poderão melhorar a atuação do porto referente às movimentações no complexo.

Com isso o segundo objetivo buscou identificar os itens que compõem as movimentações portuárias do porto de Itajaí no período 2010 – 2015, constatou-se que o mesmo é considerado um dos maiores movimentadores de cargas refrigeradas do Brasil, sendo que sua pauta de exportações teve como destaque carnes de frango, suíno e outros animais, o setor metal mecânico esteve durante cinco anos no topo das importações movimentadas pelo porto. Vale ressaltar que durante o tempo designado pela pesquisa 6.252 navios desatracaram no porto devido a sua especialização de cargas em contêineres, o principal navio foi o *Full Container LC*, representando 81% das operações.

O terceiro objetivo foi discorrer sobre a economia catarinense e seu comércio exterior, onde a partir dele pode-se identificar a evolução da balança comercial do estado, e a caracterização de Santa Catarina como um dos maiores produtores de suínos e pescados e o terceiro de frangos, sendo o principal influente nas exportações catarinense, as importações teve destaque à indústria têxtil isso se dá devido a sua reputação de segundo maior polo vestuário.

Os portos de Santa Catarina contribuem significativamente para a sua economia, dentre eles Itajaí é considerado o terceiro no ranking de maiores movimentadores de cargas do estado, com isso o quarto e último objetivo analisou a participação do porto de Itajaí no comercio exterior catarinense. No que se refere às exportações Itajaí foi responsável pelo desembarque de 53% das mercadorias importadas, e correspondeu no mesmo período a 56% das exportações do estado de Santa Catarina. Identificando assim a sua real contribuição para a economia do estado.

Analisou-se que apesar de sua importância Itajaí vem sofrendo quedas bruscas em suas atividades, o principal motivo identificado foi o grande volume de chuva que caiu na região, destruindo parte do cais. O porto depende de marés para que haja a atracação dos navios, dependendo dela muitas vezes são obrigados a aguardarem ate a liberação de sua entrada no canal. Esse motivo vem ocasionando transtornos aos armadores e aos clientes, pois muitas vezes perdem cargas e contratos. Para dificultar as condições do porto umas das linhas asiáticas mais importantes migrou para o porto de navegantes, caindo consideravelmente suas movimentações. .

A partir de então sugere-se que o terminais alocados no porto de Itajaí busquem alternativas para melhorar o seu processo logístico, pois o porto está perdendo cargas para outras estruturas da região. Em questão do canal de acesso muitas providencias estão sendo tomadas, porém o porto de Itajaí juntamente com Navegantes deveriam cobrar mais das suas autoridades portuárias para que a obra seja agilizada, evitando assim que as suas movimentações continuem em declínio.

O estudo limitou-se especificamente na estrutura portuária de Itajaí, percebendo a possibilidade de novas pesquisas perante todo o complexo portuário do rio Itajaí- Açú. Como propostas futuras sugere-se um estudo completo sobre as movimentações no complexo de Itajaí, bem como a importância da obra de evolução

do canal de acesso do rio Itajaí - Açú e os reais prejuízos ocasionados pela enchente no porto de Itajaí.

Concluiu-se que a pesquisa é de grande magnitude para os acadêmicos de comércio exterior interessados nos indicadores do porto de Itajaí como também de conhecimento geral perante um dos portos que por muito tempo foi destaque nas movimentações do estado.

REFERÊNCIAS

ABTP. Associação Brasileira dos Terminais Portuários. **Anuário Estatístico**. Rio de Janeiro: ABTP, 2014. Disponível em: <<http://www.abtp.com.br/downloads/relatorio-anual-2014.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2015.

_____. **Manual do Conselho de Autoridade Portuária**. Rio de Janeiro: ABTP, 2014. Disponível em: <<http://www.abtp.org.br/downloads/manual-do-cap-2014-nova-lei-v7.pdf>>. Acesso em: 25 out. 2015.

ABTTC. Associação Brasileira dos Terminais Retro Portuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres. **Informações úteis: dados técnicos**. Santos: ABTTC, 2008. Disponível em: <<http://www.abttc.org.br/dados-tecnicos.asp>>. Acesso em: 17 mar. 2016.

ANDRADE, M. M. de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2005.

AMADO, A. M.; MOLLO, M. de L. R. **Ortodoxia e heterodoxia na discussão sobre integração regional: a origem do pensamento da CEPAL e seus desenvolvimentos posteriores**. São Paulo, V. 34, N. 1, P. 129-156, 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?scrip1t=sci_arttext&pid=S0101-41612004000100005&lang=pt>. Acesso em: 10 out. 2015.

APPOLINÁRIO, F. **Metodologia das ciências: filosofia e prática da pesquisa**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2006.

BARBETTA, P. A. **Estatística aplicada às ciências sociais**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2010.

BARROS, A. J. S.; LEHFELD, N. A. S. **Fundamentos de metodologia: um guia para a iniciação científica**. 2 ed. São Paulo: Makron Books, 2000.

BASU, S. C. **An empirical framework for transforming global organizations through business process reengineering**. Tese de Doutorado, University of Memphis, 2000.

BAUMGARTEN, M. Z. **Municipalização de sítios portuários: um estudo de caso no porto de itajaí-sc**. 2009. 94 f. Dissertação, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

BEBBER, G; MARTINELLO, D. **Metodologia científica: Orientações para projetos, (pesquisa bibliográfica e de Campo) – Relatórios - Monografias**. 2ª. Ed. Caçador (SC): Universidade do Contestado – UNC, 1997. 104 P.

BEHRENDTS, F. L. **Comércio Exterior**. 7ª. Ed. rev. e ampliada. Porto Alegre: Síntese, 2002.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ). **Indicadores de desempenho portuário**. Brasília: ANTAQ, 2003.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ). **Desempenho Portuário**: Consulta de indicadores. Brasília: ANTAQ, 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario/Index.asp>>. Acesso em: 05 abr. 2016.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ). **Perguntas Frequentes**. Brasília: ANTAQ, 2016. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/PerguntasFrequentes.asp>>. Acesso em: 08 mar. 2016.

BRASIL. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 5 fev. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 20 out. 2015.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – AliceWeb**. 2016. Secretaria de Comércio Exterior. Disponível em: < <http://aliceweb.mdic.gov.br/> >. Acesso em: 10 mar. 2016.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Balança Comercial: - Janeiro- Dezembro de 2015**. 2016. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/component/content/article?layout=edit&id=1185>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

BRASIL. Secretaria Especial de Portos (SEP). **Sistema Portuário Nacional**. Brasília: Secretaria Especial de Portos, 2015. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/007-sistemaportuarionacional.pdf>>. Acesso em: 26 out. 2015.

BRASIL. Secretaria Especial de Portos (SEP). **Pesquisas e estudos para a logística portuária e desenvolvimento de instrumentos de apoio ao planejamento portuário (Plano Mestre)**. Florianópolis, Divisão de Publicação, 2012.

CALDAS, S. T. **Portos do Brasil: A história passa pelo mar**. São Paulo: Horizonte, 2008.

CAMPOS, A. **Comércio internacional e importação**. São Paulo: Aduaneiras, 1990.

CERVO, A. L.; SILVA, R. da. **Metodologia científica**. 6ª. Ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

_____.BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 4ª. Ed. São Paulo: Makron Books, 1996.

_____. **Metodologia científica para uso dos estudantes universitários** . 3ª. Ed. São Paulo: McGraw-Hill, 1983.

CUNHA, I. J. **Evolução econômico-industrial de Santa Catarina**. Santa Catarina: FCC Edições, 1982.

DOWBOR, L. **A nova economia internacional: uma perspectiva brasileira**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2012.

FACHIN, O. **Fundamentos de metodologia**. 3ª. Ed. São Paulo: Atlas, 2001.
GABRIEL Martha. Marketing na era Digital. Conceitos, Plataformas E Estratégias. Novatec. 2010. Disponível em:
<<http://www.novateceditora.com.br/livros/marketingradigital/capitulo9788575222577.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2015.

FARO, R; FARO, F. **Curso de comércio exterior: Visão e experiência Brasileira**. 3ª. Ed. São Paulo: Atlas, 2012.

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Santa Catarina em dados**. Florianópolis: FIESC, 2014. Disponível em:
<http://fiesc.com.br/sites/default/files/medias/25_set_sc_dados_2014_em_baixa_para_site.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2016.

_____. Notícias Online. **Santa Catarina fecha 2015 com queda de 15% nas exportações**. Florianópolis: FIESC, 2016. Disponível em:
<<http://fiesc.com.br/noticia/santa-catarina-fecha-2015-com-queda-de-15-nas-exportacoes>>. Acesso em: 14 de abr. 2016.

FONSÊCA. M. B. **Abertura Comercial e Integração Regional: impactos da ALCA sobre as exportações agrícolas Brasileira numa abordagem de equilíbrio parcial**. 2004. 198 f. Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, Recife, 2004.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2007.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, R. **A economia Internacional: uma perspectiva brasileira**. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

GOULARTI FILHO, A. As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinense. **Revista de Economia**, v. 34, n. 1 (ano 32), p. 25-49, jan./abr. 2008.

HIRST, P. **Globalização em questão: a economia internacional e as possibilidades de governabilidade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

KEEDI, S. **Abc do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. 4ª. ed. São Paulo: aduaneiras, 2011.

_____. **Transporte, Unitização e Seguros Internacionais de carga:** prática e exercício. 4ª. Ed. São paulo: aduaneiras, 2008.

KOCHE, J. C. **Fundamentos de metodologia científica:** teoria da ciência da pesquisa. 19 ed. Porto Alegre: Ed. Vozes, 2011. 180 p.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. de A. **Fundamento de metodologia científica**\Eva Maria Lakatos, Marina de Andrade Marconi. – 4. Ed.rev. e ampl. – São Paulo: Atlas 2001.

LANZANA, A. E. T. **Gestão de negócios internacionais.** São paulo: saraiva, 2006.

LIMA, T. C. S. de; MIOTO, Regina C. T. **Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico:** A Pesquisa Bibliográfica. Florianópolis, Rev. Katál. v. 10 n. esp. p. 37-45, 2007. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-49802007000300004&lng=en&tlng=pt.10.1590/S1414-4980200700030000>. Acessado em: 20 out. 2015.

LOPEZ, J. M. C; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior Competitivo.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

LUDOVICO, N. **Logística Internacional:** Um enfoque em comércio exterior. rev. Atual. São Paulo: Saraiva. 2007.

_____. **Comércio Exterior:** Competitivo. 2ª. ed. São Paulo: Lex Editora S.A., 2005.

_____. **Logística Internacional:** Um enfoque em comércio exterior. 3ª. ed. São Paulo: Saraiva. 2013.

MAIA, J. de M. **Economia internacional e comércio exterior.** 8. ed. São Paulo : Atlas, 2003.

MALUF, S. N. **Administrando o Comércio Exterior do Brasil.** São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARCONI, M. de A; LAKATOS, Eva Maria . **Técnicas de pesquisa:** Planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados. 4ª. ed.- São Paulo: Atlas, 2001.

MÁTTAR NETO, J. A. **Metodologia científica na era da informática.** São Paulo: Saraiva 2003. 261 p.

MULTIMAR, Santa Catarina. Portos em SC. **Sistema Portuário em Santa Catarina.** Florianópolis, 2016. Disponível em: <<http://www.multimar.com.br/Sistema-Portuario-em-SC>>. Acesso em: 07 jun. 2016.

NEU, M. F. **Os portos do sul do Brasil:** da formação ao século XXI. 2009. 228 f. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

NOBREGA, C. A. W. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): **a atualidade portuária no brasil**. Bahia: ANTAQ, 2003.

OLIVEIRA, I. T. M. **Livre Comércio Versus Protecionismo**. Uma análise das principais teorias do comércio internacional. 2007. 18 f. Artigo publicado na Revista Acadêmica Multidisciplinar. Universidade Federal de Maringá Paraná, 2007. Disponível em: <<http://www.urutagua.uem.br/011/11oliveira.htm>>. Acesso em: 15 out. 2015.

PEIXOTO, J. B. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Editora Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1977.

PINHEIRO, J. M. dos S. Da iniciação científica ao TCC: uma Abordagem para os cursos de tecnologia. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2010.161 p.

PORTAL BRASIL. Infraestrutura: **Portos brasileiros movimentam 969 mi de toneladas em 2014**. PORTAL BRASIL, 2015. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2015/02/portos-brasileiros-movimentam-969-mi-de-toneladas-em-2014>>. Acesso em: 19 out. 2015.

PORTO DE IMBITUBA. **Conheça o Porto**. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/>>. Acesso em: 30 dez. 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. **Estatísticas**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas>>. Acesso em: 05 abr. 2016.

_____. **Histórico**. Disponível em: <<http://www2.portoitajai.com.br/novo/c/historia>> Acesso em: 01 set. 2015.

_____. **Fotos da construção do porto de Itajaí**. Disponível em <http://www3.portoitajai.com.br/institucional/fotos_porto.php>. Acesso em: 08 mar. 2016.

_____. **Foto**. Estrutura física. Disponível em: <http://www4.portoitajai.com.br/institucional/estrutura_fisica.php>. Acesso em: 09 mar. 2016.

_____. **Complexo portuário do Itajaí é apresentado em evento do governo do estado**. Disponível em: <<http://www5.portoitajai.com.br/novo/noticia/896>>. Acesso em: 23 ago. 2016.

_____. **Informações Operacionais**. Disponível em: <<http://www6.portoitajai.com.br/novo/l/informacoes-operacionais>>. Acesso em: 29 mar. 2016.

PORTO DE ITAPOÁ. **Infraestrutura**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/68>>. Acesso em: 30 dez. 2015.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL. **Institucional**. Disponível em: <http://www.apsfs.sc.gov.br/?page_id=46>. Acesso em: 30 dez. 2015.

PORTOS E NAVIOS. **Porto de Itajaí reajusta tarifas para enfrentar queda na arrecadação**. Rio de Janeiro: PORTOS E NAVIOS, 2015. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/31593-porto-de-itajai-reajusta-tarifas-para-enfrentar-queda-na-arrecadacao>> Acesso em: 12 mai. 2016.

PORTOS PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Sistema Portuário Nacional**. Brasília: PORTOS PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 29 ago. 2015.

_____. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/base-juridica-da-estrutura-organizacional/historico>>. Acesso em: 22 abr. 2016.

PORTONAVE. **Histórico**. Disponível em <<http://portonave.com.br/>>. Acesso em: 30 dez. 2015.

RAUEN, F. J. **Roteiros de investigação científica**. Tubarão: Editora Unisul, 2002. 268 p.

ROCHA, I. O. **Dinamismo Industrial e Exportador de Santa Catarina**. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2005.

ROCHA, P. C. A. **Logística e aduana**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

RODRIGUES, P. C. da S. F. N. **Fusões e Aquisições Internacionais e Investimentos de Raiz: Determinantes Macroeconômicos e Efeitos sobre o Crescimento**. 2009. 296 f. Tese (de Doutorado em Ciências Empresariais) - Universidade do Porto – U.Porto. Portugal 2009. Disponível em: <<https://repositorioaberto.up.pt/bitstream/10216/20599/2/TESEPAULARODRIGUES.pdf>>. Acesso em: 19 nov.2015.

SANTA CATARINA. **Oportunidades & Negócios**. A força da Indústria. Disponível em: <<http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/polos-economicos/>>. Acesso em: 14 abr. 2016.

SARQUIS, J. B. **Comércio Internacional e Crescimento econômico no Brasil**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2011.

SEBRAE. Serviço de apoio às Micros e Pequenas Empresa de Santa Catarina. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Santa Catarina em dados**. Florianópolis: SEBRAE, 2013. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/Relatorio%20Estadual.pdf>>. Acesso em: 17 mar. 2016.

SILVA, C. F. Da. **Transporte, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias**. 2ª. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SILVA, S. N. da. **Porto de Itajaí: O impacto da abertura de mercado e consequente municipalização.** Itajaí: Ed. Univali, 2001.

SILVA, M. F. da. **Relações econômicas internacionais.** São Paulo: Aduaneiras, 1999.

SOARES, C. R. **Os portos de Paranaguá (pr) e Itajaí (sc): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio - ambientais das regiões de entorno.** 2009. 204 f. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

TAVARES, P. F. dos S. D. **Análise da competitividade do porto de Itajaí.** 2005. 186 f. Dissertação (Mestrado em Administração, na área de Gestão Estratégica das Organizações) - Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC, Florianópolis, 2005.

TCEX. **Logística Internacional LTDA.** Medida de Containers Marítimos. Disponível em: <<http://www.desembarcoaduaneiro.com.br/ferramentas-uteis/medidas-de-containers-maritimos/>>. Acesso em: 17 mar. 2016.

VAZQUEZ, José Lopes. **Manual de exportação.** São Paulo: atlas, 2002.

VIANNA, I. O. de A. **Metodologia do Trabalho Científico: um enfoque didático da produção científica.** 1. Ed. São Paulo: E.P.U, 2001. 288 p.

VIEIRA, A. Importação. **Práticas, Rotinas e Procedimentos.** 5ª. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2012.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte Internacional de Cargas.** 2ª. Ed. São Paulo. Aduaneiras, 2013.

WENZEL, K; SPAUTZ, D. Com a valorização do dólar, quatro dos cinco portos de SC registram queda na movimentação. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 17 jun. 2015. Economia

WERNECK, P. de L. **Comércio exterior & Despacho Aduaneiro.** 4ª. Ed. 1ª. Reimp. Curitiba: Juruá, 2008.

WILLIAMSON, J. **A economia aberta e a economia mundial: um texto de economia internacional.** Rio de Janeiro: Campus, 1988.