

PORTO DE IMBITUBA: PRECEDENTE HISTÓRICO-DESCRITIVO DO PERÍODO DE 2004 A 2014 E PERSPECTIVA DE DEMANDA FUTURA ATÉ 2030 NA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS

Julio César Zilli, UNESC, zilli42@hotmail.com
Adriana Carvalho Pinto Vieira, UNESC, dricpvieira@gmail.com

Área temática: Temas especiais

Resumo

O Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) da Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) proporciona ao cenário portuário nacional uma nova dinâmica de ações e investimento, por meio Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), Plano Nacional de Outorgas (PNO) e dos Planos Mestres. Com a elaboração dos Planos Mestres dos portos públicos, a SEP/PR procura institucionalizar o planejamento logístico brasileiro direcionando-se para uma política nacional de desenvolvimento portuário. Neste sentido, o presente estudo tem por objetivo analisar o perfil do Porto de Imbituba no período de 2004 a 2014, bem como identificar a projeção de demanda futura para a movimentação de mercadorias para os próximos 15 anos. O estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva, quanto aos fins de investigação e bibliográfica e documental, quanto aos meios de investigação. Os dados foram coletados do Sistema de Informações de Comércio Exterior via *Web* (ALICEWeb) e do Plano Mestre do Porto de Imbituba elaborado pela SEP/PR e Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio de uma abordagem quantitativa. Observou-se que a prática importadora é impactante no Porto de Imbituba, seguindo o perfil deficitário da balança comercial do Estado de Santa Catarina. As regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste representam a atual área de influência do porto, com destaque para a movimentação de produtos primários e manufaturados e semimanufaturados. Dentre os novos produtos, destaca-se a inclusão do cavaco de madeira, e a exclusão da movimentação do clínquer e óxido de ferro. A carga containerizada deverá ser o grande enfoque para os próximos anos, representando 54% da movimentação em 2030.

Palavras-chave: Exportação. Importação. Porto de Imbituba.

1 INTRODUÇÃO

A dinâmica econômica atual exige que um planejamento integrado seja elaborado afim de todos os setores da economia sejam beneficiados por meio de um plano nacional de desenvolvimento. No contexto brasileiro, com destaque especial para o setor portuário, torna-se importante um plano nacional que promova a integração entre os modais marítimo, terrestre, aéreo, uma vez que “[...] a produtividade é um dos determinantes dos custos logísticos incidentes no comércio nacional e internacional” (SEP/PR, 2012, p.45).

Inserindo-se neste cenário, a estrutura portuária do Estado de Santa Catarina, representada pelos portos públicos de Itajaí, São Francisco do Sul, Laguna e Imbituba, estão incorporados no Plano Nacional de Logística Portuário (PNLP), representando um esforço de planejamento integrado com os demais 37 portos públicos brasileiros.

Neste sentido, o presente estudo tem por objetivo analisar o perfil do Porto de Imbituba no período de 2004 a 2014, bem como identificar a projeção de demanda futura para a movimentação de mercadorias para os próximos 15 anos a partir da publicação do Plano Mestre da Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR). Esta publicação é fruto de uma cooperação técnica de apoio a SEP/PR no planejamento do setor portuário brasileiro e na implantação dos projetos de inteligência logística portuária, elaborada pela Universidade Federal do Estado de Santa Catarina (UFSC), por meio de seu Laboratório de Transporte e Logística (LABTRANS).

Inicialmente o trabalho apresenta os planos da SEP/PR para o desenvolvimento portuário do Brasil em diversas regiões, com destaque para o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), Plano Nacional de Outorgas (PLO) e o Plano Mestre para os 37 portos públicos.

Em seguida, destaca-se uma contextualização sobre o Porto de Imbituba, os procedimentos metodológicos que ampararam o desenvolvimento da pesquisa, bem como a apresentação e discussão dos resultados, com destaque para os objetivos específicos do estudo: i) Apresentar a balança comercial do Estado de Santa Catarina e Porto de Imbituba; ii) Identificar a área de influência geográfica do Porto de Imbituba; iii) Destacar o *mix* de produtos comercializados na exportação e importação; e iv) Apresentar a movimentação projetada para os próximos 15 anos. Por fim, apresentam-se as considerações finais e referências.

2 PLANEJAMENTO PORTUÁRIO NACIONAL

Com a abertura da economia brasileira perante o mercado internacional, o governo brasileiro implementou a Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993) permitindo uma nova configuração para o desenvolvimento portuário no Brasil, principalmente pela parceria de investimentos públicos e privados nas estruturas portuárias. Nesta configuração, ficava sob responsabilidade da Autoridade Portuária, o planejamento de sua estrutura, sem uma interação com uma programa nacional de investimentos (SEP/PR, 2015).

Com a publicação da nova Lei dos Portos (Lei 12.815 de 05 de junho de 2013), frente às necessidades de tornar os portos brasileiros “[...] rentáveis, competitivos, autossustentáveis, menos dependentes de fundos externos e mais autônomos” coube a Secretaria dos Portos da Presidência da República – SEP/PR: “[...] a missão de elaborar o planejamento setorial em

conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano” (SEP/PR, 2015).

Dentre as primeiras iniciativas da SEP/PR destaca-se a criação do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), apoiando a tomada de decisão, bem como a “[...] busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas” (SEP/PR, 2015).

Durante a primeira fase do PNLp foram desenvolvidos os *Master Plans* (Planos Mestres) dos portos públicos objetivando: “[...] (i) analisar as melhorias operacionais necessárias; (ii) identificar as necessidades de investimentos no porto, tanto em superestrutura quanto em infraestrutura; e (iii) analisar a concorrência do porto frente ao setor portuário” (SEP/PR, 2015).

O Quadro 1 destaca a programação de desenvolvimento e atualização dos Planos Mestres da SEP/PR para 37 portos públicos.

Quadro 1 – Situação atual dos Planos Mestres.

PLANEJAMENTO PORTUÁRIO	NR. PORTOS	SITUAÇÃO
Santarém, Vila do Conde, Paranaguá, Rio Grande, Rio de Janeiro e Itaguaí.	6	Planos Mestres elaborados (Fase 1) e atualizados (Fase 2)
Itaqui, Suape, Vitória, Itajaí, Santos, Fortaleza, Pecém, Salvador e Aratu.	9	Planos Mestres elaborados (Fase 1) – a serem atualizados
Imbituba, Ilhéus, Manaus, Belém, Antonina, Santana, Porto Alegre, Pelotas, Cabedelo, São Francisco do Sul e Forno.	11	Planos Mestres elaborados (Fase 2)
Porto Velho, Laguna, Estrela, Recife, Barra do Riacho, Niterói, Angra dos Reis, Natal, Areia Branca, Maceió e São Sebastião.	11	Planos Mestres a elaborar

Fonte: Adaptado de SEP/PR (2015).

No dia 08 de janeiro de 2014 foi publicada no Diário da Oficial da União a Portaria nº. 3 da SEP/PR que institucionalizou os principais instrumentos que formam o planejamento do setor portuário brasileiro, com destaque para o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e Plano Geral de Outorgas (PGO). O Quadro 2 apresenta as principais características de cada plano.

Quadro 2 – Planos vinculados ao planejamento portuário brasileiro.

PLANEJAMENTO PORTUÁRIO	CARACTERÍSTICAS
Plano Nacional de Logística Portuária – PNL	Visa identificar vocações dos diversos portos, conforme o conjunto de suas respectivas áreas de influência, definindo cenários de curto, médio e longo prazo com alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão, garantindo a eficiente alocação de recursos a partir da priorização de investimentos, evitando a superposição de esforços e considerando as disposições do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT.
Plano Mestre	Voltado à unidade portuária, considerando as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária - PNL, que visa direcionar as ações, melhorias e investimentos de curto, médio e longo prazo no porto e em seus acessos.
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ	Planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNL e respectivo Plano Mestre.
Plano Geral de Outorgas – PGO	Consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente, das Administrações Portuárias e da iniciativa privada.

Fonte: SEP/PR (2015).

Para o setor, a Portaria da SEP significa a formalização do resgate do planejamento portuário nacional, que passa a ser instrumento indicativo para atração de investimentos, identificação de oportunidades, participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades, com o meio ambiente, da integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e para racionalização da utilização de recursos públicos (SEP/PR, 2015).

Uma revisão no PNL está sendo efetuada desde maio de 2014 com expectativa da SEP/PR apresentar a revisão em abril de 2015 garantindo “[...] o entendimento da situação atual do setor e do prognóstico da demanda, capacidade e malha logística, serão revisados também as escolhas estratégicas, objetivos, indicadores e metas, fundamentando, ao final, o portfólio de projetos e investimentos proposto pelo PNL 2015” (SEP/PR, 2015).

2.1 PORTO DE IMBITUBA

No contexto portuário do Sul catarinense e no âmbito da Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL), de acordo com a Agência Nacional do Transporte Aquaviário – ANTAG (2015), destacam-se três estruturas portuárias, os Portos Públicos de Imbituba (administrado pela SCPAR Porto de Imbituba S.A) e Laguna (administrado pela Companhia Docas de São Paulo – CODESP) e o Imbituba Terminal Portuário, um Terminal de Uso Privado administrado pela Imbituba Empreendimentos e Participações S/A.

O Porto de Imbituba está localizado no Sul de Santa Catarina, na cidade de Imbituba, em uma enseada aberta, a cerca de 90 km de Florianópolis, Conectado a BRL-101, com pista de acesso ao norte do Estado totalmente duplicada, permite acesso a todas as regiões do Brasil e países do MERCOSUL (PORTO DE IMBITUBA, 2015a).

Com maior destaque na região e presente no PNL, o Porto de Imbituba, historicamente esteve ligado à movimentação de carvão e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, interligando o porto com as minas de carvão. De acordo com Silva, Zilli e Dal Toé (2013, p.5):” [...] com o desenvolvimento da região Sul de Santa Catarina, o Porto de Imbituba estruturou-se para a armazenagem e movimentação do seu principal produto de embarque, ou seja, o carvão extraído de diversos municípios, como Criciúma, Tubarão, Siderópolis e Urussanga”.

Neste sentido, torna-se importante compreender a formação da estrutura carbonífera do Sul de Santa Catarina, com participação das minas, ferrovia, Porto de Imbituba e Laguna, Lavador de Capivari, Indústria Termo Elétrica Jorge Lacerda e Indústria Carboquímica Catarinense (ICC). Este complexo passou por um processo de formação, expansão, finalizando com um desmonte na década de 1990, conforme apresenta o Quadro 3.

Quadro 3 – Síntese da formação, expansão e desmonte da estrutura carbonífera em SC.

Minas	Ferrovia	Porto	1884-1946			
Minas	Ferrovia	Lavador Capivari	Porto	1946-1965		
Minas	Ferrovia	Lavador Capivari	Termoelétrica	Porto	1965-1978	
Minas	Ferrovia	Lavador Capivari	Termoelétrica	Carboquímica	Porto	1978-1990/94

Fonte: Elaborado a partir de Goularti Filho e Moraes (2009).

No período de 1884 a 1946 destaca-se o início das operações da Ferrovia Dona Tereza Cristina no transporte do carvão por meio do Porto de Laguna (exportando carvão) e Imbituba, formando assim o triângulo minas/ferrovia/portos. Na segunda fase (1946-1965) é incorporado o Lavador de Capivari, com o objetivo de beneficiar o carvão destinado às siderúrgicas. Neste período o Porto de Imbituba torna-se o único porto carvoeiro do Brasil, com o abandono das atividades em 1946 no Porto de Laguna (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Em 1965, na terceira fase de expansão, iniciam-se as operações da Termoelétrica Jorge Lacerda, fornecendo energia elétrica para grande parte de Santa Catarina. Além da metalurgia, também se aproveitava o carvão-vapor (energético), porém com desperdício de 75% da produção (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Na quarta-fase (1978-1990/94), com o complexo praticamente montado e com o carvão aproveitado em sua totalidade, entrou em operação em 1979 a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) que aproveitava o rejeito piritoso do carvão, transformava em ácido sulfúrico, adicionado ao ácido fosfórico, era destinado à indústria de fertilizantes (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

E por último de após 1994 (minas-ferrovia-termoelétrica): com a política neoliberal, toda a parte estatal do complexo foi desativado. A CSN fechou as unidades de extração (minas) e beneficiamento (lavador), a Petrobrás desativou a ICC e o porto parou de exportar o carvão metalúrgico. Além disto, a termoelétrica foi privatizada, e a ferrovia foi concedida à iniciativa privada. O desmonte foi parcial, porque ainda as minas continuam em operação fornecendo carvão para a termoelétrica, transportado pela ferrovia (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009, p. 264).

Neste complexo ficou faltando uma das unidades fundamentais, a siderurgia, para melhor aproveitamento do carvão. Vale destacar também outros projetos não desenvolvidos, como por exemplo: usinas de gaseificação em Criciúma, Blumenau e Joinville, e a Indústria de Fosfatados Catarinense (IFC) em Anitápolis (GOULARTI FILHO, MORAES, 2009).

Focalizando especificamente na história do Porto de Imbituba, a mesma pode ser sintetizada em cinco períodos, desde a sua concepção até a atual situação, conforme é apresentado no Quadro 4.

Quadro 4 – Síntese histórica do Porto de Imbituba.

PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
1880 a 1919	Em conjunto com a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) foi desenvolvido o Porto de Imbituba, objetivando o escoamento da produção de carvão. Porém, com as dificuldades na falta de molhe na enseada aberta do porto para a atracação dos navios, os ingleses abandonaram o projeto em 1919, deixando o porto abandonado.
1919 a 1942	O empresário carioca Henrique Lage assume a administração do porto. É criada a Companhia Docas de Imbituba em 1922, retomando a movimentação do carvão e outras mercadorias como madeira e alimentos. “Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas” (GOULARTI FILHO, 2010, p.257).
1942 a 1990	[...] em 1942, sob a tutela do governo, as obras do novo porto foram inauguradas e Imbituba disputou com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro”. Nesse período, o Porto de Imbituba se ajustou ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.
1990 a 2012	Marcado pela reestruturação do seu complexo portuário, uma vez que com o declínio das exportações de carvão e o fechamento da ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), o porto que até então era direcionado para a movimentação de carvão, viu-se sem uma diversificação de mercadorias em seu portfólio (GOULARTI FILHO, 2010). Em 2008, a Santos Brasil vence a licitação de arrendamento e controle da movimentação de contêineres no Porto de Imbituba (SANTOS BRASIL, 2014).

Continua...

...Continuação.

2012 a 2014	Após 70 anos administrado pela Companhia Docas de Imbituba, o porto passou para uma gestão vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina via SCPAR Porto de Imbituba S.A em 2012. Este modelo de gestão foi desenhado especificamente para atender as necessidades do raio de atuação do Porto de Imbituba, bem como se posicionar competitivamente frente aos demais portos catarinenses e da região Sul do país.
-------------	---

Fonte: Goularti Filho (2010), Silva, Zilli e Dal Toé (2013) e Santos Brasil (2015).

Com características estruturais distintas dos demais portos catarinenses, o Porto de Imbituba destaca-se principalmente pela disponibilidade de área terrestre de 1.550.000m², área aquática de 750.000m², bacia de evolução com 300m de extensão e 12m de profundidade e enseada aberta abrigada por um molhe de 850m. O porto movimentava principalmente açúcar, arroz, barrilha, bobinas de aço, cargas de projeto, contêineres, coque, clínquer, fertilizantes, grãos agrícolas, hulha betuminosa, produtos congelados e sal. A capacidade atual é de 7,5 milhões de toneladas e 450 mil TEU's¹. (PORTO DE IMBITUBA, 2015b).

De acordo com o Plano Mestre (2012), o Porto de Imbituba possui pontos positivos e também desafios a serem superados no ambiente interno e externo, conforme destaca o Quadro 5.

Quadro 5 – Matriz *Swot* .

AMBIENTE INTERNO/EXTERNO	POSITIVO	NEGATIVO
Ambiente interno	Canal de acesso, local de armazenagem, situação financeira equilibrada e portfólio de mercadorias diversificado.	Baixa capacidade de investimentos, operação intraporto, acesso terrestre, desestímulo da concorrência nas áreas de arrendamento.
Ambiente externo	Perspectivas de crescimento de demanda de contêineres, cavaco de madeiro e coque, localização, boa disponibilidade de acessos (BR 101 – acesso norte duplicado).	Unificação do ICMS para importação, ausência de ligação ferroviária ativa, perspectiva de baixo crescimento da economia mundial.

Fonte: Adaptado de SEP/PR (2012, p.33).

A escolha em estudar a movimentação de mercadorias no Porto de Imbituba (PI), bem como a projeção de movimentação projetada para os próximos 15 anos de acordo com o Plano Mestre da SEP/PR se justifica pela importância que representa o PI para o desenvolvimento socioeconômico do Sul de Santa Catarina principalmente para as regiões da AMUREL, AMREC² e AMESC³ e também pela necessidade em desenvolver estudos voltados para a cadeia de distribuição via estruturas portuárias nas regiões mencionadas.

¹ *Twenty Feet Equivalent Unit* – unidade equivalente a *container* de 20'.

² Associação dos Municípios da Região Carbonífera – AMREC.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Quanto aos fins de investigação, o presente estudo se enquadra como uma pesquisa descritiva, pois de acordo com Cervo, Bervian e Silva (2007), este tipo de pesquisa favorece a observação e interpretação dos dados, sem manipulá-los. Neste sentido, procurou-se descrever o perfil do Porto de Imbituba a partir da balança comercial, sua área de influência, o *mix* de produtos comercializados, bem como uma projeção de demanda futura para os próximos 15 anos.

Com relação aos meios de investigação, a pesquisa classifica-se como bibliográfica e documental. Para Gil (2002), a pesquisa bibliográfica trata da contribuição de diversos autores relacionados ao um tema específico de pesquisa, enquanto a pesquisa documental se refere a materiais que ainda não sofreram um tratamento analítico. Para a fase documental, no que tange a coleta de dados, extraíram-se dados estatísticos do *site* oficial do Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via *Web* (ALICE-*Web*) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e também do Plano Mestre do Porto de Imbituba elaborado pela Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) e pela Universidade Federal do Estado de Santa Catarina (UFSC) no ano de 2012.

Inicialmente no sistema ALICE-*Web*, foi delimitada a balança comercial de Santa Catarina e em seguida a balança comercial do Porto de Imbituba, a fim de efetuar a análise comparativa de representatividade durante os anos de 2004 a 2014. Para a identificação dos produtos comercializados em US\$/*FOB* e em KG, delimitou-se o Porto de Imbituba com detalhamento do filtro (capítulo Sistema Harmonizado (SH)-2 dígitos) e em seguida adicionando os anos desejados para a pesquisa. Todos os dados foram gerados automaticamente pelo sistema e enviados ao *e-mail* do *login* cadastrado, para então efetuar a compilação e a estratificação dos produtos classificados como insumos para produção agropecuária/agroindústria, produtos primários, agroindustrializados e não agropecuários/agroindustriais.

No que se refere à técnica de coleta e análise de dados, as medidas quantitativas, apresentam números em seu resultado e na maioria dos casos, são mais informativas (BARBETTA, 2010). Neste contexto, e utilizando dados da balança comercial do Porto de Imbituba, o estudo utiliza em sua maioria dos números, valores, percentuais e dados

³ Associação do Municípios do Extremo Sul Catarinense – AMESC.

estatísticos, apresentados em forma de tabelas para uma melhor visualização e análise do período pesquisado.

4 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A seguir são apresentados os dados coletados no Sistema de Análise de Informações de Comércio Exterior via *Web* (ALICE*Web*) e do Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012). Estes foram selecionados a partir de cinco categorias: i) Balança Comercial – Santa Catarina e Porto de Imbituba; ii) Porto de Imbituba - Área de Influência; iii) Porto de Imbituba – *Mix* de Produtos Comercializados na Exportação; iv) *Mix* de Produtos Comercializados na Importação e v) *Mix* de Produtos – Movimentação Projetada: 2015 a 2030.

4.1 BALANÇA COMERCIAL - SANTA CATARINA E PORTO DE IMBITUBA

A Tabela 1 apresenta a balança comercial do Estado de Santa Catarina no período de 2004 a 2014 para os totais US\$/*Free on Board* (*FOB*) comercializados na exportação, importação, corrente de comércio, representatividade da prática exportadora e importadora, bem como o saldo comercial em cada ano e no período total.

Tabela 1 – Balança comercial de Santa Catarina – US\$/*FOB*.

PERÍODO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	CORRENTE	% EXP	% IMP	SALDO
2004	4.862.607.905	1.508.949.736	6.371.557.641	76,32	23,68	3.353.658.169
2005	5.594.238.525	2.188.539.874	7.782.778.399	71,88	28,12	3.405.698.651
2006	5.982.111.911	3.468.767.697	9.450.879.608	63,30	36,70	2.513.344.214
2007	7.381.839.477	5.000.221.348	12.382.060.825	59,62	40,38	2.381.618.129
2008	8.331.092.069	7.940.723.855	16.271.815.924	51,20	48,80	390.368.214
2009	6.427.660.746	7.288.150.960	13.715.811.706	46,86	53,14	-860.490.214
2010	7.582.026.804	11.978.105.711	19.560.132.515	38,76	61,24	-4.396.078.907
2011	9.051.047.137	14.840.975.072	23.892.022.209	37,88	62,12	-5.789.927.935
2012	8.920.676.007	14.551.953.002	23.472.629.009	38,00	62,00	-5.631.276.995
2013	8.688.847.508	14.779.464.296	23.468.311.804	37,02	62,98	-6.090.616.788
2014	8.987.359.285	16.019.844.043	25.007.203.328	35,94	64,06	-7.032.484.758
TOTAL	81.809.507.374	99.565.695.594	181.375.202.968	45,11	54,89	-17.756.188.220

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICE*Web* (2015).

O Estado de Santa Catarina apresentou em 2004 uma balança comercial direcionada para a prática exportadora, atingindo 76,32% de representatividade. Com o decorrer dos dez

anos analisados, o impacto das importações pode ser visualizado a partir de 2009. De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina - FIESC (2010):

Santa Catarina registrou em 2009 o primeiro saldo negativo em sua balança comercial desde 1989, quando o Ministério do Desenvolvimento (MDIC) passou a divulgar os dados estaduais da balança comercial. Os dados divulgados [...] mostram também que no ano de 2009 foi observada a primeira queda nas vendas externas do estado desde 1999, com retração de 22,7%, em linha com o desempenho nacional, que também foi negativo em 22,7%.

Esta característica é contínua nos cinco anos subsequentes, fechando o ano de 2014 com o maior saldo comercial negativo e as importações representando 64,06% das transações comerciais catarinenses.

A partir dos dados da balança comercial catarinense, a Tabela 2 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba no período de 2004 a 2014, com destaque para a representatividade das exportações e importações.

Tabela 2 – Balança comercial do Porto de Imbituba – US\$/FOB

PERÍODO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	CORRENTE	% EXP	% IMP	SALDO
2004	147.627.126	104.702.004	252.329.130	58,51	41,49	42.925.122
2005	327.074.905	232.912.888	559.987.793	58,41	41,59	94.162.017
2006	290.247.360	571.228.058	861.475.418	33,69	66,31	-280.980.698
2007	285.318.048	694.465.768	979.783.816	29,12	70,88	-409.147.720
2008	150.211.650	1.331.556.132	1.481.767.782	10,14	89,86	-1.181.344.482
2009	88.842.300	943.386.039	1.032.228.339	8,61	91,39	-854.543.739
2010	89.473.010	1.146.950.515	1.236.423.525	7,24	92,76	-1.057.477.505
2011	78.299.040	926.452.385	1.004.751.425	7,79	92,21	-848.153.345
2012	197.244.660	689.029.071	886.273.731	22,26	77,74	-491.784.411
2013	251.368.277	420.649.589	672.017.866	37,40	62,60	-169.281.312
2014	544.093.741	333.927.758	878.021.499	61,97	38,03	210.165.983
TOTAL	2.449.800.117	7.395.260.207	9.845.060.324	24,88	75,12	-4.945.460.090

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Observa-se na Tabela 2 que nos primeiros dois anos o perfil do Porto de Imbituba estava voltado para os embarques de produtos ao mercado internacional, uma vez que a exportação representava 58,51% do total comercializado. O impacto das importações na movimentação de cargas inicia-se no ano de 2006, com 66,31% de representatividade, elevando-se a cada ano, e atingindo o seu ápice em 2010 com 92,76%.

No período de oito anos (2004-2011), observa-se um perfil essencialmente importador e que a partir de 2012 as exportações são retomadas com maior ênfase, atingindo em 2014 uma representatividade de 61,97%, superando os anos de 2004 e 2005. O saldo comercial se

apresenta em uma sequencia deficitária durante oito anos seguidos (2006-2013), fechando o ano de 2014 com um saldo positivo de US\$ 210.165.983.

Em uma visão geral no período de 11 anos, verifica-se que o total das importações é impactante no Porto de Imbituba, representando 75,12% do total comercializado e que o saldo comercial também apresenta um *déficit* bastante significativo, seguindo o perfil da balança comercial catarinense.

Destaca-se na Tabela 3 a representatividade do Porto de Imbituba na balança comercial catarinense, com ênfase para os volumes comercializados em US\$/FOB na exportação e importação.

Tabela 3 – Representatividade do Porto de Imbituba na balança comercial de SC – US\$/FOB.

PERÍODO	EXPORTAÇÃO SC	EXPORTAÇÃO IMBITUBA	% PARTICIPAÇÃO IMBITUBA	IMPORTAÇÃO SC	IMPORTAÇÃO IMBITUBA	% PARTICIPAÇÃO IMBITUBA
2004	4.862.607.905	147.627.126	3,04	1.508.949.736	104.702.004	6,94
2005	5.594.238.525	327.074.905	5,85	2.188.539.874	232.912.888	10,64
2006	5.982.111.911	290.247.360	4,85	3.468.767.697	571.228.058	16,47
2007	7.381.839.477	285.318.048	3,87	5.000.221.348	694.465.768	13,89
2008	8.331.092.069	150.211.650	1,80	7.940.723.855	1.331.556.132	16,77
2009	6.427.660.746	88.842.300	1,38	7.288.150.960	943.386.039	12,94
2010	7.582.026.804	89.473.010	1,18	11.978.105.711	1.146.950.515	9,58
2011	9.051.047.137	78.299.040	0,87	14.840.975.072	926.452.385	6,24
2012	8.920.676.007	197.244.660	2,21	14.551.953.002	689.029.071	4,73
2013	8.688.847.508	251.368.277	2,89	14.779.464.296	420.649.589	2,85
2014	8.987.359.285	544.093.741	6,05	16.019.844.043	333.927.758	2,08
TOTAL	81.809.507.374	2.449.800.117	2,99	99.565.695.594	7.395.260.207	7,43

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Em média a participação do Porto de Imbituba corresponde a 2,99% na exportação e 7,43% na importação perante a comercialização US\$/FOB. Na série histórica de 2004 a 2012 a importação é predominante, porém a partir de 2013, com a gestão do Porto de Imbituba vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina e sob controle da SC Participações Porto de Imbituba S/A as exportações obtiveram o melhor resultado nos 11 anos analisados, ou seja, uma representatividade de 6,05%.

4.2 PORTO DE IMBITUBA - ÁREA DE INFLUÊNCIA

De acordo com o Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012, p.233) elaborado pela Secretaria dos Portos da Presidência da República e pela Universidade Federal do Estado de Santa Catarina – UFSC:

[...] a Região Sul brasileira (Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná) constitui a área de influência do Porto de Imbituba. Santa Catarina, Estado onde o porto está localizado possui a mais alta renda per capita de região e, embora seja essencialmente baseado no setor de serviços, é também fortemente marcada pelo setor industrial, responsável por 33% do produto estadual.

O Plano Mestre apontava que os Estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul representavam 95,52% da movimentação para exportação no Porto de Imbituba em 2011. Entretanto, a Tabela 4 apresenta uma nova configuração para a movimentação e participação dos Estados, com destaque para Mato Grosso e São Paulo, representando 71,28% da movimentação. A participação de Santa Catarina recuou de 87,57% em 2011, para 12,88% em 2014.

Tabela 4 – Exportações dos Estados por meio do Porto de Imbituba em 2014.

ESTADOS	EXPORTAÇÃO KG	%
Mato Grosso	377.263.139	36,19
São Paulo	365.824.055	35,09
Santa Catarina	134.245.888	12,88
Paraná	118.359.883	11,35
Rio Grande do Sul	23.003.114	2,21
Outros	23.714.357	2,27

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

No âmbito das importações, os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul representavam em 2011, 95,86% da movimentação. Igualmente na exportação, a participação de Santa Catarina recuou de 92,85% em 2011 para 69,88% em 2014. O Estado de São Paulo que representava 1,51% em 2011 finalizou o ano de 2014 com 16,67% de participação.

Tabela 5 – Importações dos Estados por meio do Porto de Imbituba em 2014.

ESTADOS	IMPORTAÇÃO KG	%
Santa Catarina	1.157.903.377	69,88
São Paulo	276.284.331	16,67
Minas Gerais	110.140.651	6,65
Rio Grande do Sul	45.239.949	2,73
Mato Grosso	42.280.000	2,55
Outros	25.249.252	1,52

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Os dados demonstram que o Porto de Imbituba recebe os maiores volumes de cargas oriundas das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, aumentando a sua área de influência perante os Estados brasileiros.

4.3 PORTO DE IMBITUBA - MIX DE PRODUTOS NA EXPORTAÇÃO

Com enfoque no *mix* de produtos comercializados na exportação optou-se pela classificação de produtos para insumos agropecuários/agroindustriais, primários, agroindustrializados e outras origens.

A Tabela 6 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba em US\$/*FOB*, destacando o percentual de participação de cada categoria de produtos.

Tabela 6 – Balança comercial - exportação por categoria de produtos – US\$/*FOB*.

ANO	INSUMOS AGROP./ AGROIND.	%	PRIMÁRIOS	%	AGROIND.	%	OUTROS	%	TOTAL
2004	1.650	-	90.228.445	61,12	14.985.716	10,15	42.411.315	28,73	147.627.126
2005	571.710	0,17	194.188.686	59,37	60.435.472	18,48	71.879.037	21,98	327.074.905
2006	210.082	0,07	127.534.246	43,94	60.694.945	20,91	101.808.087	35,08	290.247.360
2007	-	-	126.797.634	44,44	39.509.372	13,85	119.011.042	41,71	285.318.048
2008	-	-	83.686.180	55,71	20.320.974	13,53	46.204.496	30,76	150.211.650
2009	2.851.304	3,21	56.586.836	63,69	17.335.220	19,51	12.068.940	13,58	88.842.300
2010	-	-	56.409.748	63,05	18.959.181	21,19	14.104.081	15,76	89.473.010
2011	-	-	35.634.220	45,51	16.013.162	20,45	26.651.658	34,04	78.299.040
2012	-	-	35.504.122	18,00	23.548.078	11,94	138.192.460	70,06	197.244.660
2013	3.840	-	25.141.709	10,00	17.882.211	7,11	208.340.517	82,88	251.368.277
2014	8.650	0,00	313.381.839	57,60	17.137.597	3,15	213.565.655	39,25	544.093.741
TOTAL	3.647.236	0,15	1.145.093.665	46,74	306.821.928	12,52	994.237.288	40,58	2.449.800.117

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

A exportação de produtos primários e agro industrializados (outros) são destaques a partir 2004 até 2011, onde grande parte dos produtos são destinados ao mercado externo é enquadrada como produto primário. Entretanto, este perfil é alterado em 2012, ocorrendo uma migração de produtos para a categoria dos não agropecuário-agroindustriais. O perfil exportador do Porto de Imbituba, que até então era fortemente vinculado ao agronegócio, destina-se agora para produtos semimanufaturados e manufaturados, representando 82,88% em 2013. Entretanto, o fechamento de 2014, apresenta uma nova configuração para o porto, com 57,60% para produtos primários e uma redução dos semimanufaturados e manufaturados, representando 39,25%.

Dentre os cinco principais produtos exportados, a partir da sua representatividade em US\$ em todo o período, se destacam: i) Código SH2-02⁴: Carnes e miudezas, comestíveis; ii) Código SH2-16: Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos; iii) Código SH2-17: Açúcares e produtos de confeitaria; iv) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação, Matérias betuminosas, Ceras Minerais; e v) Código SH2-84: Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes.

A Tabela 7 apresenta os valores comercializados em US\$ e também o percentual de participação de cada produto.

Tabela 7 – Montante (US\$) dos cinco principais produtos na exportação e % de participação.

ANO	SH2 - 02	% PART	SH2- 16	% PART	SH2-17	% PART	SH2-27	% PART	SH2-84	% PART	% TOTAL	TOTAL GERAL KG EXPORTAÇÃO
2004	70.093.823	9,39	5.535.159	3,85	8.063.262	5,91	5	0,00	12.601.534	8,54	27,69	147.627.126
2005	167.283.449	22,41	18.261.720	12,70	38.859.683	28,47	-	-	27.794.021	18,84	82,42	327.074.905
2006	114.925.323	15,39	7.580.074	5,27	49.594.798	36,33	3.634	0,00	40.940.070	27,75	84,75	290.247.360
2007	112.098.657	15,01	6.302.141	4,38	31.254.459	22,90	7.488	0,00	39.026.086	26,46	68,75	285.318.048
2008	77.531.352	10,38	8.611.371	5,99	3.475.641	2,55	34.340	0,01	10.981.255	7,44	26,38	150.211.650
2009	48.670.885	6,52	14.565.432	10,13	-	-	-	-	4.421.670	3,00	19,65	88.842.300
2010	56.308.126	7,54	13.740.012	9,56	5.219.169	3,82	-	-	1.498.578	1,02	21,94	89.473.010
2011	32.892.726	4,41	16.013.162	11,14	-	-	-	-	349.974	0,24	15,78	78.299.040
2012	29.890.316	4,00	18.596.133	12,94	-	-	28.402.961	9,32	4.680.344	3,17	29,43	197.244.660
2013	19.168.889	2,57	17.715.545	12,32	-	-	132.513.717	43,47	315.689	0,21	58,57	251.368.277
2014	17.766.286	2,38	16.844.121	11,72	41.077	0,03	143.888.872	47,20	4.906.507	3,33	64,65	544.093.741
TOTAL	746.629.832	30,48	143.764.870	5,87	136.508.089	5,57	304.851.017	12,44	147.515.728	6,02	60,38	2.449.800.117

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Entre os anos de 2005 e 2006 a totalidade dos cinco produtos elencados representava percentual acima de 80%, demonstrando a sua importância no período. Entretanto, nos anos subsequentes, 2007 a 2011, percebe-se uma perda significativa de sua representatividade no porto. Em 2012 e 2014, impulsionado pelos combustíveis minerais e derivados, a representatividade total dos cinco principais produtos eleva-se novamente para 64,65%. No período de 11 anos, a representatividade total é de 60,38%.

Para os cinco principais produtos exportados, a partir da sua representatividade em KG em todo o período, se destacam: i) Código SH2-02: Carnes e miudezas, comestíveis; ii) Código SH2-17: Açúcares e produtos de confeitaria; iii) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação, Matérias betuminosas, Ceras Minerais;

⁴ Refere-se ao Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias – Capítulo II

iv) Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos, Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; e Código SH2-69: Produtos cerâmicos.

A Tabela 8 apresenta o volume comercializado em KG e também o percentual de participação de cada produto.

Tabela 8 – Volume (KG) dos cinco principais produtos na exportação e % de participação.

ANO	SH2-02	%	SH2-17	%	SH2-27	%	SH2-28	%	SH2-69	%	% TOTAL	EXPORTAÇÃO TOTAL KG
2004	90.084.393	43,56	41.585.786	20,11	1	0,00	-	-	17.398.904	8,41	72,08	206.819.135
2005	118.961.631	26,65	157.872.875	35,37	-	-	-	-	43.324.351	9,71	71,73	446.344.011
2006	82.756.251	24,79	124.090.030	37,17	2.620	0,00	4.839.405	1,45	54.007.579	16,18	79,58	333.865.003
2007	72.600.048	25,72	86.208.050	30,55	11.658	0,00	17.682.730	6,27	35.090.291	12,43	74,97	282.231.347
2008	51.472.645	36,27	10.152.000	7,15	18.180	0,01	8.635.220	6,08	21.663.158	15,26	64,78	141.923.875
2009	40.729.623	37,46	-	-	-	-	300	0,00	6.863.031	6,31	43,78	108.717.274
2010	44.218.495	49,11	9.950.000	11,05	-	-	-	-	19.975.001	22,18	82,34	90.043.053
2011	29.293.002	6,74	-	-	-	-	361.926.924	83,32	13.978.496	3,22	93,29	434.359.092
2012	26.779.813	8,11	-	-	85.067.602	25,77	153.642.086	46,55	28.945.565	8,77	89,20	330.084.225
2013	21.017.740	3,47	-	-	413.080.474	68,28	89.668.434	14,82	23.532.027	3,89	90,46	604.992.336
2014	25.757.311	2,47	22.208	0,00	451.318.020	43,30	44.016	0,00	8.989.272	0,86	46,64	1.042.410.436
TOTAL	603.670.952	15,01	429.880.949	10,69	949.498.555	23,61	636.439.115	15,82	273.767.675	6,81	71,94	4.021.789.787

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Em termos de volume comercializado em KG, a categoria dos cinco principais produtos é destaque entre os anos de 2004 a 2007 com uma representatividade acima de 70%. Em 2004 o destaque foi para as carnes e miudezas, comestíveis e em 2005 a 2007 foram os açúcares e produtos de confeitaria.

No ano de 2010, 49,11% do volume comercializado foi de carnes e miudezas de frango. Entretanto, nos próximos anos ocorreram variações, como por exemplo, 2011 e 2012 representados pelos produtos químicos com 83,32% e 46,55% respectivamente. Em 2013 o destaque foi para os 68,28% dos combustíveis minerais e em 2014 com 43,30% dos açúcares e produtos de confeitaria. No período total, os cinco produtos representam 71,94% do volume comercializado em KG.

4.4 PORTO DE IMBITUBA - MIX DE PRODUTOS NA IMPORTAÇÃO

Com enfoque na importação, a Tabela 9 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba em US\$/FOB, destacando o percentual de participação de cada categoria de produtos.

Tabela 9 – Balança comercial - importação por categoria de produtos – US\$/FOB.

ANO	INSUMOS AGROP./ AGROIND.	%	PRIMÁRIOS	%	AGROIND.	%	OUTROS	%	TOTAL
2004	69.420.016	66,30	18.725.776	17,88	-	-	16.556.212	15,81	104.702.004
2005	55.288.011	23,74	11.471.883	4,93	2.928.537	1,26	163.224.457	70,08	232.912.888
2006	38.920.786	6,81	22.437.353	3,93	12.608.640	2,21	497.261.279	87,05	571.228.058
2007	30.229.704	4,35	33.211.231	4,78	7.988.445	1,15	623.036.388	89,71	694.465.768
2008	111.760.230	8,39	82.437.634	6,19	21.535.591	1,62	1.115.822.677	83,80	1.331.556.132
2009	81.568.838	8,65	72.257.548	7,66	30.098.925	3,19	759.460.728	80,50	943.386.039
2010	30.636.103	2,67	46.051.162	4,02	16.461.379	1,44	1.053.801.871	91,88	1.146.950.515
2011	67.382.423	7,27	50.435.148	5,44	295.825	0,03	808.338.989	87,25	926.452.385
2012	58.841.010	8,54	34.624.310	5,03	16.792.800	2,44	578.770.951	84,00	689.029.071
2013	50.767.336	12,07	62.067.968	14,76	15.659.546	3,72	292.154.739	69,45	420.649.589
2014	61.463.294	18,41	23.855.786	7,14	8.893.527	2,66	239.715.131	71,79	333.927.738
TOTAL	656.277.751	8,87	457.575.799	6,19	133.263.215	1,80	6.148.143.422	83,14	7.395.260.187

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

No ano de 2004 a parcela de produtos categorizados como insumos para produção agropecuária/agroindústria representa 66,30% das importações efetuadas pelo Porto de Imbituba. Entretanto, no ano seguinte, observa-se um redirecionamento para as operações do porto, utilizando grande parte da sua estrutura logística para a movimentação na importação de produtos semimanufaturados e manufaturados, chegando a 91,88% em 2010 e fechando o ano de 2014 com 71,79%.

Dentre os cinco principais produtos importados, a partir da sua representatividade em US\$ em todo o período, se destacam de acordo com a Tabela 10: i) Código SH2-10: Cereais; ii) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação; Matérias betuminosas; Ceras Minerais; iii) Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos; Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; iv) Código SH2-31: Adubos ou fertilizantes; e iv) Código SH2-74: Cobre e suas obras.

A Tabela 10 apresenta o montante comercializado em US\$ e também o percentual de participação de cada produto.

Tabela 10 – Montante (US\$) dos cinco principais produtos na importação e % de participação.

ANO	SH2-10	% PART	SH2-27	% PART	SH2-28	% PART	SH2-31	% PART	SH2-74	% PART	% TOTAL	TOTAL GERAL KG IMPORTAÇÃO
2004	18.725.776	4,21	4.894.678	0,83	11.661.534	2,92	66.656.527	11,28	-	-	19,24	104.702.004
2005	11.292.039	2,54	6.580.618	1,11	21.239.192	5,32	52.983.738	8,97	118.529.295	2,73	20,66	232.912.888
2006	21.418.931	4,82	13.219.757	2,23	18.437.097	4,62	36.488.515	6,17	380.635.052	8,76	26,60	571.228.058
2007	32.197.224	7,25	23.730.209	4,01	29.760.545	7,45	28.129.082	4,76	494.177.318	11,37	34,84	694.465.768
2008	81.617.322	18,37	53.554.165	9,05	62.458.453	15,64	105.504.342	17,85	869.899.204	20,02	80,93	1.331.556.132
2009	67.591.104	15,21	30.602.718	5,17	45.933.717	11,50	79.750.821	13,49	502.872.405	11,57	56,95	943.386.039
2010	45.064.186	10,14	82.234.899	13,89	38.736.360	9,70	24.869.253	4,21	835.848.605	19,24	57,18	1.146.950.515
2011	49.604.014	11,16	123.227.472	20,82	61.957.317	15,51	56.085.131	9,49	575.408.632	13,24	70,22	926.452.385
2012	33.754.278	7,60	85.346.924	14,42	48.297.096	12,09	47.522.513	8,04	406.661.977	9,36	51,51	689.029.071
2013	61.467.349	13,83	82.571.970	13,95	32.523.719	8,14	41.473.858	7,02	150.163.922	3,46	46,40	420.649.589
2014	21.617.281	4,86	86.046.765	14,53	28.403.458	7,11	51.512.977	8,72	10.510.825	0,24	35,47	333.927.758
TOTAL	444.349.504	6,01	592.010.175	8,01	399.408.488	5,40	590.976.757	7,99	4.344.707.235	58,75	86,16	7.395.260.207

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Os cereais, combustíveis, produtos químicos, adubos e cobres possuem uma representatividade expressiva de 86,16% em todo o período analisado. No decorrer do período, estes produtos tiveram um crescimento bastante acentuado nos primeiros cinco anos (2004 a 2008) chegando a representar 80,93%. Entretanto, nos últimos anos vem apresentando um decréscimo, finalizando o ano de 2014 com 35,47% de participação em montante US\$/FOB. Cobre e suas obras é destaque, fechando o período com uma participação de 58,75%.

Dentre os cinco principais produtos importados, a partir da sua representatividade em KG em todo o período, se destacam de acordo com a Tabela 11: i) Código SH2-10: Cereais; ii) Código SH2-25: Sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento; iii) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação; Matérias betuminosas; Ceras Minerais; IV) Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos; Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; e v) Código SH2-31: Adubos ou fertilizantes.

A Tabela 11 apresenta o volume comercializado em KG e também o percentual de participação de cada produto.

Tabela 11 – Volume (KG) dos cinco principais produtos na importação e % de participação.

ANO	SH2- 10	%	SH2- 25	%	SH2-27	%	SH2-28	%	SH2-31	%	% TOTAL	IMPORTAÇÃO TOTAL KG
2004	110.177.000	11,92	23.518.000	0,03	369.884.752	40,03	74.150.093	8,02	346.326.375	37,48	97,48	924.056.220
2005	77.574.760	9,52	25.051.000	0,03	299.978.913	36,83	129.725.894	15,93	230.747.839	28,33	90,63	814.571.624
2006	129.313.000	14,74	15.440.000	0,02	330.905.640	37,71	107.159.718	12,21	149.858.253	17,08	81,75	877.504.562
2007	152.867.972	15,53	34.750.000	0,04	425.388.527	43,23	149.116.587	15,15	107.602.175	10,93	84,89	984.056.286
2008	229.036.201	16,48	25.176.000	0,02	596.653.954	42,93	142.847.147	10,28	199.854.839	14,38	84,09	1.389.679.284
2009	289.354.950	20,50	10.326.410	0,01	599.434.539	42,46	144.200.612	10,21	164.936.640	11,68	84,87	1.411.657.778
2010	207.687.518	13,56	206.432.163	0,13	724.640.976	47,31	146.335.592	9,55	61.784.010	4,03	74,59	1.531.732.220
2011	135.625.001	8,08	285.530.000	0,17	869.851.851	51,83	178.009.118	10,61	128.373.556	7,65	78,34	1.678.226.852
2012	103.460.000	6,74	296.043.520	0,19	800.804.398	52,18	158.708.528	10,34	86.718.943	5,65	75,10	1.534.841.081
2013	179.120.435	11,34	249.855.610	0,16	869.008.313	55,00	143.119.192	9,06	85.287.197	5,40	80,95	1.579.976.312
2014	67.016.898	4,04	318.474.359	0,19	961.606.172	58,03	136.309.883	8,23	123.816.591	7,47	77,96	1.657.097.560
TOTAL	1.681.233.735	11,69	149.059.706.200	10,36	6.848.158.035	47,61	1.509.682.364	10,50	1.685.306.418	11,72	91,88	14.383.399.779

Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

A Tabela 9 destaca uma grande participação dos cereais, sal, combustíveis, produtos químicos e adubos, quando analisado o volume comercializado em KG. Estes produtos juntos representam 91,88% da movimentação em todo o período analisado. Combustíveis minerais é destaque com uma participação de 47,61%.

4.5 MIX DE PRODUTOS – MOVIMENTAÇÃO PROJETADA: 2015 A 2030

Com relação ao *mix* de produtos comercializados, a Tabela 12 apresenta os volumes projetados de 2015 a 2030 para os principais produtos.

Tabela 12 – Movimentação projetada para o Porto Imbituba- 2015 a 2030 – em KG.

PRODUTOS	2011	2015	2020	2025	2030
Coque de Petróleo	757.102,00	806.297,00	1.297.984,00	1.705.932,00	2.050.635,00
Óxido de Ferro	361.927,00	-	-	-	-
Contêiner	199.640,00	986.643,00	4.565.456,00	6.218.885,00	7.023.169,00
Sal	179.769,00	189.727,00	233.364,00	244.829,00	253.890,00
Sal Longo Curso	152.790,00	161.253,00	198.342,00	208.086,00	215.788,00
Sal Cabotagem	26.979,00	28.473,00	35.022,00	36.743,00	38.103,00
Fertilizantes	128.374,00	383.797,00	453.453,00	453.950,00	453.953,00
Clínquer	127.413,00	-	-	-	-
Hulha	112.434,00	297.011,00	385.306,00	402.775,00	405.830,00
Barrilha	79.147,00	157.731,00	205.747,00	263.450,00	329.394,00
Cevada	78.699,00	206.436,00	276.060,00	353.957,00	435.681,00
Soda Cáustica	68.784,00	78.161,00	84.033,00	88.319,00	92.821,00

Continua...

...Continuação.

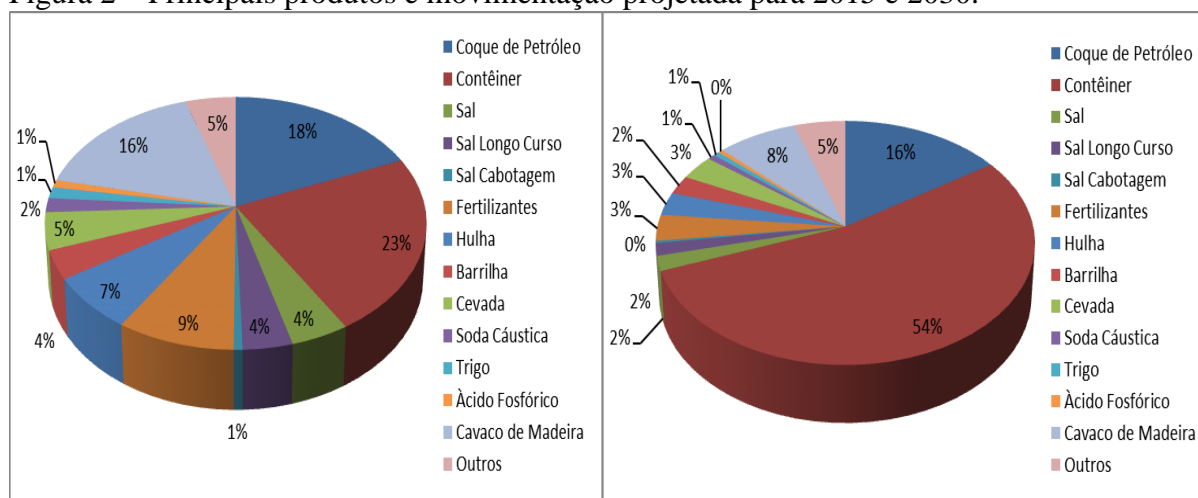
Trigo	56.750,00	62.924,00	70.300,00	75.260,00	78.510,00
Ácido Fosfórico	43.806,00	42.493,00	48.449,00	54.601,00	60.957,00
Cavaco de Madeira	-	720.000,00	895.970,00	947.697,00	1.012.301,00
Outros	117.887,00	211.245,00	457.617,00	580.860,00	655.418,00
TOTAL	2.493.512,00	4.334.206,00	9.209.123,00	11.637.369,00	13.108.480,00

Fonte: SEP/PR (2012).

Com uma taxa média de 19% ao ano, se observa na Tabela 12 e na Figura 2 um crescimento significativo da demanda de contêineres, representando em 2030 mais de 7 milhões de toneladas ou 54% da movimentação do porto de Imbituba. Além disso, se destacam também o coque de petróleo, cevada, barrilha, fertilizantes e hulha com uma taxa média anual maior do que 5%.

Dentre os novos produtos comercializados pelo porto, destaca-se o cavaco de madeira. A movimentação de clínquer e óxido de ferro deverão cair a zero ao longo dos próximos cinco anos (SEP/PR, 2012).

Figura 2 – Principais produtos e movimentação projetada para 2015 e 2030.



Fonte: Adaptado de SEP/PR (2012).

Dentre a natureza das cargas movimentadas, se destaque na projeção para os próximos 15 anos uma redução do granel sólido, cuja representatividade em 2011 era de 80,1%, chegando a uma projeção para 2030 de 34,3%. O destaque fica para as cargas containerizadas que em 2011 representavam 8,6%, e com a projeção alcançará 59,3% de acordo com a Figura 3.

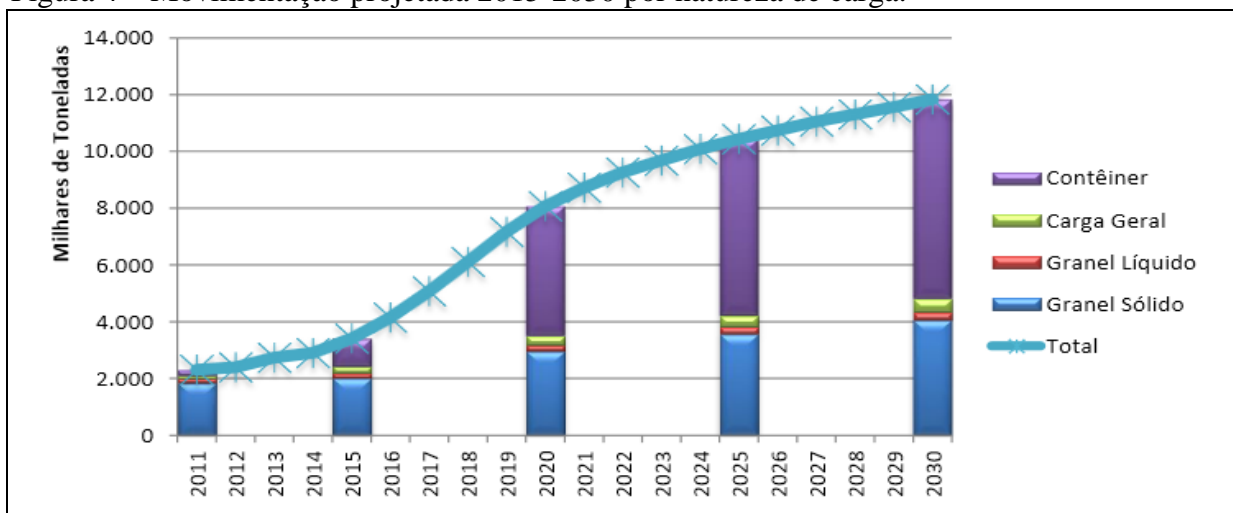
Figura 3 – Participação por natureza das cargas - 2011 (Observada) e 2030 (Projetada).

Natureza de Carga	2011	2015	2020	2025	2030
Granel Sólido	80.1%	59.0%	36.8%	34.3%	34.3%
Granel Líquido	6.5%	4.9%	2.6%	2.3%	2.3%
Carga Geral	4.8%	7.3%	4.1%	3.9%	4.1%
Contêiner	8.6%	28.8%	56.5%	59.6%	59.3%

Fonte: SEP/PR (2012, p. 247).

A Figura 4 apresenta de forma sintetizada o crescimento projetado para as cargas containerizadas e a redução do granel sólido, líquido e carga geral entre os anos de 2015 a 2030.

Figura 4 – Movimentação projetada 2015-2030 por natureza de carga.



Fonte: SEP/PR (2012, p. 34).

Desde março de 2008 a movimentação de contêineres no Porto de Imbituba está sob controle da empresa Santos Brasil, detentora de terminais de contêineres: “[...] Tecon Santos, no Guarujá (SP), Tecon Imbituba, em Imbituba (SC), e Tecon Vila do Conde, em Barcarena (PA), além de um terminal de exportação de veículos (TEV) no Porto de Santos e unidades de logística portuária integrada em Santos (SP), Guarujá (SP), São Bernardo do Campo (SP), São Paulo (SP) e Imbituba (SC)” (SANTOS BRASIL, 20015). Com o processo licitatório de arrendamento, a empresa vem investindo em infraestrutura e equipamentos no Porto de Imbituba.

De acordo com a SEP/PR (2012, p.239) alguns pontos se destacam para a rápida expansão da movimentação de contêineres:

- i) a integração entre o transporte marítimo do porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina (FTC);
- ii) a profundidade natural do porto (maior calado de Santa Catarina) e facilidades operacionais, como bacia de evolução – ambas características favoráveis a Imbituba quando

comparado aos complexos de Itajaí e São Francisco do Sul; Iii) a perspectiva da construção da Ferrovia Litorânea Sul, a qual ligará a FTC à malha férrea nacional controlada pela ALL.

Vale ressaltar que as projeções de crescimento no Porto de Imbituba estão em conformidade com o estudo de demanda do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), considerando “[...] também o carregamento de contêineres para os demais portos da região” (SEP/PR, 2012, p.240).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No contexto nacional do planejamento portuário, por meio do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), encontra-se o Porto de Imbituba, já contemplado pela elaboração do Plano Mestre que direciona as atividades de movimentação de mercadorias, bem como os projetos de investimentos em infraestrutura e gestão.

Neste sentido, o presente estudo procurou analisar o perfil do Porto de Imbituba na movimentação de mercadorias, a partir dos dados da balança comercial divulgados via *ALICEWeb*, no período de 2004 a 2014 e também identificar a projeção de demanda futura de mercadorias até 2030, de acordo com o Plano Mestre da SEP/PR.

Dentre os principais resultados, destacam-se:

- a) Importações são destaques no Porto de Imbituba, representando 75,12% do total comercializado, com expressivo saldo deficitário, seguindo o perfil da balança comercial catarinense;
- b) No contexto catarinense, a representatividade do porto corresponde a 2,99% na exportação e 7,43% na importação perante a comercialização US\$/FOB;
- c) Nova configuração para a atual área de influência: os Estados do Mato Grosso e São Paulo representam 71,28%, com expressiva queda de Santa Catarina e na importação se destacam os Estados de Santa Catarina e São Paulo.
- iv) Os produtos categorizados como primários e semimanufaturados e manufaturados são expressivos na exportação, principalmente os combustíveis minerais (US\$/FOB) e em KG destacam-se atualmente os combustíveis minerais e os açúcares e produtos para confeitaria.
- v) Na importação, com relação ao valor comercializado em US\$/FOB tem-se com ênfase a categoria dos produtos semimanufaturados e manufaturados, destacando-se os cobs e suas obras. Quando ao KG, se destacam os combustíveis minerais.

vi) Projeção de crescimento para os contêineres, que representaram em 2030, 54% da movimentação do porto, com a inclusão de novos produtos, como o cavaco de madeira.

Os resultados apontam para uma nova fase do Porto de Imbituba, por meio de um direcionamento pautado em um planejamento portuário nacional, procurando concretizar os investimentos em infraestrutura na área primária e secundária, aumentar a sua área de influência e, principalmente, focalizar a movimentação via cargas containerizadas, o que é uma realidade presente na atual estrutura portuária mundial.

REFERÊNCIAS

ANTAG. Agência Nacional do Transporte Aquaviário. **Classificação dos portos públicos, TUP e ETC**. Brasília. 2015. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacoesTransbordoCargas.pdf>. Acesso em: 07 jan. 2015.

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

BRASIL. Secretaria de Comércio Exterior. SECEX. **AliceWEB**. 2015. Disponível em: <<http://www.aliceweb.desenvolvimento.gov.br>> Acesso em: 10 jan. 2015.

_____. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. SEP/PR. **Plano Mestre Porto de Imbituba**. 2012. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-imituba.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2015.

_____. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. SEP/PR. **Planejamento Portuário Nacional**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Disponível em: 15 fev. 2015.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. da. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2007. 162 p.

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. 2010. Disponível em: <http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/principal/noticias/show/page/216/tipoNoticia/2/id/8217/portalId/1>. Acesso em: 10 jan. 2015.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002. 175 p.

GOULARTI FILHO, A. O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense. **Revista de História Regional**. Ponta Grossa, PR, v. 15, n. 2, p. 235-263, inverno 2010. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2379>>. Acesso em: 5 jan. 2015.

_____.; MORAES, F. F. Formação, expansão e desmonte parcial do

complexo carbonífero catarinense. **História & Perspectiva**. Uberlândia, jan. jun. 2009. Disponível em:<
<http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/viewFile/19214/10351>
>. Acesso em: 10 jan. 2015.

PORTO DE IMBITUBA. **Localização**. 2015a. Disponível em<<http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/?id=8>>. Acesso em: 10 jan. 2015

_____. **Infraestrutura**. 2015b. Disponível em:
<<http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/?id=7>>. Acesso em: 10 jan. 2015

SANTOS BRASIL. **A empresa**. 2015. Disponível em:< <http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/santos-brasil/a-empresa>>. Acesso em: 10 jan. 2015

SILVA, A.; ZILLI, J. C., DAL TOÉ, R. A. D. T. **Gestão Portuária: um estudo da competitividade do Porto de Imbituba perante o modelo apresentado pelo Banco Mundial (Port Reform Toolkit – Module 6 – Port Regulations) de 2007**. 2º Simpósio de Integração Científica e Tecnológica do Sul Catarinense – SICT-Sul. 2013. Disponível em:<<https://periodicos.ifsc.edu.br/index.php/rtc/article/view/1065/808>>. Acesso em: 10 jan. 2015.