



Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul

**BANCO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL  
AGÊNCIA DE FLORIANÓPOLIS - SANTA CATARINA**

**GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO**

**Sondagem do potencial de geração de cargas para a  
navegação de longo curso e da capacidade de movimentação  
atual e projetada dos terminais portuários catarinenses  
em operação e em vias de implantação**



## Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul

### Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul – BRDE

- DIRETOR-PRESIDENTE: ➤ CARLOS FREDERICO MARES DE SOUZA FILHO
- VICE-PRESIDENTE E DIRETOR ADMINISTRATIVO: ➤ GEOVAH JOSÉ DE FREITAS AMARANTE
- DIRETOR FINANCEIRO: ➤ PAULO CESAR FIATES FURIATI
- DIRETOR DE OPERAÇÕES: ➤ LÉLIO MIGUEL ANTUNES DE SOUZA
- DIRETOR DE ACOMPANHAMENTO E RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS: ➤ SILVERINO DA SILVA
- DIRETOR DE PLANEJAMENTO: ➤ VERCIDINO ALBARELLO
- SUPERINTENDENTE AGFLO ➤ DÁRIO BUZZI

#### **Elaboração:**

Francisco Melo de Aquino, MSc – Economista - GEPLA

#### **Coordenação:**

Dr. Nelson Casarotto Filho – Gerente de Planejamento

#### **Apoio Técnico:**

Camila Santos Silva – Estagiária

José Ricardo Coelho - Estagiário

Rosana França, Esp. – Revisão Gramatical

#### **Colaboração:**

Felipe Castro do Couto – Analista de Projetos – BRDE.

B213c Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul.  
Agência de Florianópolis. Gerência de Planejamento.  
Sondagem do potencial de geração de cargas para a navegação de longo curso e da capacidade de movimentação atual e projetada dos terminais portuários catarinenses em operação e em vias de implantação.  
Florianópolis: BRDE, 2006.  
77 p.

Título. 2. Portos marítimos de Santa Catarina: situação atual e planejada. 3. Rastreamento das exportações e importações catarinenses por via de transporte e portos.  
I. Aquino, Francisco Melo de.

CDU 000.000(00)



## **AGRADECIMENTOS**

A Administração do Porto de São Francisco do Sul, representada pelo Sr. Gilberto de Freitas - Diretor de Operações.

A Portonave S.A. – Terminais Portuários de Navegantes, representada pelo Sr. Gabriel Ribeiro Vieira – Diretor Superintendente Operacional.

A Superintendência do Porto de Itajaí, representada pelo Sr. Leônidas Gomes Ferreira - Gerente de Negócios.

A Companhia Docas de Imbituba, representada pelo Sr. Márcio José Nunes - Assessor Comercial.

Ao Tecon Santa Catarina, da Itapoá Terminais Portuários S.A., representado pelo Sr. Cássio de Toledo Piza Júnior.

A Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – Fiesc, representada pelo Sr. Egídio A. Martorano – Coordenador da Unidade de Competitividade Industrial (Compi).

A Secretaria de Estado da Infra-estrutura, representada pelo Sr. Silvio dos Santos – Gerente de Transportes Hidroviários e Marítimos.



## SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS .....	II
SUMÁRIO .....	III
LISTA DE TABELAS .....	V
LISTA DE GRÁFICOS.....	VI
INTRODUÇÃO .....	2
1 PANORAMA DA PRODUÇÃO CATARINENSE DE BENS.....	4
1.1 EVOLUÇÃO DO PRODUTO INTERNO BRUTO .....	4
1.1.1 Estimativas do PIB para os anos 2004 e 2005.....	5
1.2 PRODUÇÃO INDUSTRIAL DO ESTADO .....	5
1.2.1 Os principais complexos industriais e respectivas participações no VTI .....	5
1.2.2 Desempenho recente da competitividade da indústria .....	5
1.2.3 Participação da indústria de transformação no valor adicionado bruto.....	6
1.2.3.1 Destino das vendas da indústria de transformação catarinense.....	7
1.3 DESTAQUES DO SETOR PRIMÁRIO .....	7
1.3.1 Evolução do valor adicionado bruto do setor primário.....	8
2 EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR DE SANTA CATARINA .....	9
2.1 COMPORTAMENTO HISTÓRICO DAS EXPORTAÇÕES E RESPECTIVA PARTICIPAÇÃO NO PIB.....	9
2.2 EVOLUÇÃO RECENTE DO NÚMERO DE EMPRESAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS .....	10
2.2.1 Número de empresas e respectivo valor exportado por porte .....	10
2.2.2 Número de empresas exportadoras e importadoras por faixa de valor .....	10
2.3 CORRENTE DE COMÉRCIO .....	11
2.3.1 Do Estado .....	11
2.3.2 Dos principais municípios pelo critério de domicílio fiscal .....	12
2.4 EXPORTAÇÕES .....	14
2.4.1 Por fator agregado.....	14
2.4.2 Por capítulo da Nomenclatura Comum do Mercosul .....	14
2.4.3 Por principais empresas.....	15
2.4.4 Por tipo de produção e produtos do agronegócio.....	17
2.4.5 Por blocos econômicos .....	19
2.5 IMPORTAÇÕES .....	19
2.5.1 Por origem .....	19
2.5.2 Por capítulo da Nomenclatura Comum do Mercosul .....	20
3 RASTREAMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DE SC .....	22
3.1 EMBARQUES .....	22
3.1.1 De mercadorias catarinenses.....	22
3.1.1.1 Por via de transporte.....	22
3.1.1.2 Por porto .....	23
3.1.2 De mercadorias provenientes de outros estados .....	24
3.1.2.1 Embarques em portos catarinenses.....	24
3.1.2.2 Principais mercadorias embarcadas.....	25
3.2 DESEMBARQUES.....	30
3.2.1 De mercadorias catarinenses.....	30
3.2.1.1 Por via de transporte.....	30



3.2.1.2 Por porto .....	30
3.2.2 De mercadorias importadas por outros estados .....	32
3.3 SÍNTESE DA MOVIMENTAÇÃO LÍQUIDA DE MERCADORIAS NOS PORTOS CATARINENSES.....	35
3.4 PROJEÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO LÍQUIDA DE MERCADORIAS NOS PORTOS CATARINENSES .....	35
<b>4 PORTOS MARÍTIMOS DE SANTA CATARINA: SITUAÇÃO ATUAL E PLANEJADA .....</b>	<b>37</b>
4.1 PORTOS EM OPERAÇÃO .....	37
4.1.1 Porto de São Francisco do Sul.....	37
4.1.1.1 Caracterização .....	37
4.1.1.2 Projetos de reforma e de ampliação das instalações portuárias.....	38
4.1.1.3 Instalações de acostagem e respectivas taxas de utilização .....	39
4.1.1.4 Movimentação de cargas .....	40
4.1.1.5 Capacidade de movimentação potencial das instalações projetadas .....	42
4.1.1.6 Projeções da movimentação de cargas.....	42
4.1.2 Porto de Itajaí .....	44
4.1.2.1 Caracterização .....	44
4.1.2.2 Projetos de melhorias e de ampliação das instalações portuárias.....	44
4.1.2.3 Instalações de acostagem e respectivas taxas de utilização .....	45
4.1.2.4 Movimentação de cargas .....	46
4.1.2.5 Capacidade de movimentação potencial das instalações atuais e projetadas.....	48
4.1.2.6 Projeções da movimentação de cargas.....	49
4.1.3 Porto de Imbituba.....	50
4.1.3.1 Caracterização .....	50
4.1.3.2 Principais iniciativas e projetos para a revitalização do porto .....	51
4.1.3.3 Instalações de acostagem e respectivas taxas de utilização .....	52
4.1.3.4 Movimentação de cargas .....	53
4.1.3.5 Capacidade de movimentação potencial das instalações projetadas .....	55
4.2 NOVOS TERMINAIS MARÍTIMOS .....	55
4.2.1 Em vias de implantação .....	55
4.2.1.1 Porto de Navegantes .....	55
4.2.1.2 Tecon Santa Catarina .....	57
4.2.1.3 Teporti.....	58
4.2.1.4 Trocadeiro.....	58
4.2.2 Em projeto .....	59
4.2.2.1 Porto de Laranjeira.....	59
<b>CONCLUSÕES .....</b>	<b>60</b>
SOBRE A PRODUÇÃO DE BENS .....	60
EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR .....	60
RASTREAMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NOS PORTOS CATARINENSES .....	62
PORTOS MARÍTIMOS DE SANTA CATARINA: SITUAÇÃO ATUAL E PLANEJADA.....	63
SÍNTESE .....	67
<b>RECOMENDAÇÕES.....</b>	<b>69</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>70</b>



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Evolução do PIB e da participação das atividades econômicas no VAB pb catarinense .....	4
Tabela 2 – Participação dos segmentos de atividade na indústria de transformação catarinense e sobre igual setor nacional, com base no VTI de 2003 .....	6
Tabela 3 – Destino das vendas da indústria de transformação catarinense, em 2004 .....	7
Tabela 4 – Evolução do VAB e do VBP por atividade econômica do setor primário catarinense .....	8
Tabela 5 – Comportamento histórico das exportações catarinense e respectiva participação no PIB .....	9
Tabela 6 – Número de empresas exportadoras catarinenses por porte e respectivo valor exportado.....	10
Tabela 7 – Número de empresas exportadoras catarinenses por faixa de valor.....	11
Tabela 8 – Número de empresas importadoras catarinenses por faixa de valor.....	11
Tabela 9 – Comportamento da corrente de comércio e da abertura econômica de Santa Catarina.....	12
Tabela 10 – Corrente de comércio por domicílio fiscal dos principais municípios catarinenses .....	13
Tabela 11 – Exportações catarinenses por grau de elaboração dos produtos (US\$ milhão FOB) .....	14
Tabela 12 – Exportações catarinenses por capítulo da NCM em 2003 e 2004 .....	15
Tabela 13 – Evolução recente dos dez produtos mais exportados por Santa Catarina .....	15
Tabela 14 – Ranking das 40 maiores empresas exportadoras de Santa Catarina, em 2005.....	16
Tabela 15 – Exportações do agronegócio catarinense por tipo de produção e total .....	17
Tabela 16 – Exportações do agronegócio por principais produtos da produção animal e derivados.....	18
Tabela 17 – Exportações do agronegócio por principais produtos da produção vegetal e derivados.....	18
Tabela 18 – Exportações do agronegócio por produtos da indústria da madeira, papel e papelão .....	19
Tabela 19 – Exportações catarinenses por blocos econômicos .....	19
Tabela 20 – Os dez principais países de quem Santa Catarina importou no biênio 2004 - 2005 .....	20
Tabela 21 – Importações catarinenses por principais capítulos da NCM .....	20
Tabela 22 – Evolução recente dos dez produtos mais importados por Santa Catarina .....	21
Tabela 23 – Evolução recente das exportações catarinenses por via de transporte.....	22
Tabela 24 – Distribuição das exportações catarinenses por porto de embarque .....	23
Tabela 25 – Embarque de mercadorias provenientes de outros estados em portos catarinenses .....	24
Tabela 26 – Dez principais mercadorias paranaenses exportadas por portos catarinenses, em 2005.....	25
Tabela 27 – Dez principais mercadorias riograndenses exportadas por porto de SC, em 2005.....	26
Tabela 28 – Dez principais mercadorias mato-grossenses exportadas por portos de SC, em 2005 .....	27
Tabela 29 – Principais mercadorias sul mato-grossenses exportadas por portos de SC, em 2005.....	28
Tabela 30 – Principais mercadorias paulistas exportadas por portos catarinenses, em 2005 .....	29
Tabela 31 - Evolução recente das importações catarinenses por via de transporte.....	30
Tabela 32 – Distribuição das importações catarinenses por porto de desembarque .....	31
Tabela 33 – Principais mercadorias importadas por SC, em 2005, desembarcadas por outros portos .....	32
Tabela 34 – Importações de outros estados brasileiros por portos catarinenses .....	33
Tabela 35 – Dez principais mercadorias paranaenses importadas por portos catarinenses, em 2005.....	34
Tabela 36 – Síntese da movimentação líquida de mercadorias nos portos catarinenses .....	35
Tabela 37 – Histórico da movimentação líquida de mercadorias nos portos catarinenses .....	36
Tabela 38 – Recursos pleiteados no Orçamento da União de 2006 para o Porto de São F. do Sul.....	39
Tabela 39 – Taxa de utilização anual dos berço de atracação do Porto de São Francisco do Sul .....	40
Tabela 40 – Histórico da movimentação de cargas por natureza e total no Porto de São F. do Sul (t) .....	40
Tabela 41 – Movimentação recente de cargas por sentido e natureza no Porto de São F. do Sul (t) .....	41
Tabela 42 – Capacidade de movimentação das instalações projetadas do Porto de São F. do Sul.....	42
Tabela 43 – Projeção da movimentação de cargas por natureza e total no Porto de São F. do Sul (t).....	43
Tabela 44 – Movimentação de cargas por natureza e total no porto e nos terminais de Itajaí (t) .....	46
Tabela 45 – Movimentação de cargas por sentido e natureza no porto e nos terminais de Itajaí (t) .....	47
Tabela 46 – Projeção da movimentação de cargas por natureza e total no porto organiz. de Itajaí (t).....	49
Tabela 47 – Navios atracados e tempo de atracação nos berços do Porto de Imbituba, em 2005.....	53
Tabela 48 – Evolução histórica da movimentação de cargas no Porto de Imbituba (t) .....	53
Tabela 49 – Movimentação recente de cargas por sentido e natureza no Porto de Imbituba (t) .....	54
Tabela 50 – Instalações de acostagem e guindastes previstos no projeto da Portonave .....	56
Tabela 51 – Instalações de acostagem e guindastes previstos no projeto do Tecon Santa Catarina.....	57



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução do PIB e da participação das atividades econômicas no VAB pb catarinense.....	4
Gráfico 2 – Evolução das exportações catarinenses e respectiva participação no PIB.....	9
Gráfico 3 – Comportamento da corrente de comércio e da abertura econômica de Santa Catarina .....	12
Gráfico 4 – Evolução das exportações do agronegócio catarinense por tipo de produção e total .....	17



## INTRODUÇÃO

A ameaça de “apagão logístico”, acontecida em 2004, num contexto econômico bastante favorável à produção e à exportação de bens, evidenciou as deficiências dos portos catarinenses e, ao mesmo tempo, motivou o empreendimento de projetos de ampliação da capacidade de movimentação de cargas e de implantação de terminais marítimos no Estado, sob o regime da Lei nº 8.630/93, que estabelece os princípios básicos para a promoção da competitividade no setor portuário.

Naquele ano, destacavam-se como principais deficiências dos portos catarinenses o baixo calado dos canais de acesso e das bacias de evolução, as limitações de espaço para a expansão de retro-áreas, a falta de adequadas vias de acessos rodoviários, a insuficiência de instalações de acostagem, além de outros problemas de logística e de natureza burocrática que resultaram em longos atrasos e, conseqüentemente, em expressivas perdas, inclusive, com *demourage*, que é a diária paga pelo tempo que o navio permanece parado no porto.

A constatação de que os portos catarinenses estavam operando no limite da capacidade, associada a expectativa de maior inserção da economia brasileira e do Estado no mercado internacional induziram a iniciativa privada a empreender vários projetos de implantação de terminais de uso privativo misto, principalmente fora dos portos organizados, todos orientados para o segmento de carga geral, que envolve os bens finais de maior valor agregado.

Em reação à construção dos terminais marítimos de Navegantes e de Itapoá, que prometem ser altamente eficientes na operacionalização de cargas unitizadas, as administrações portuárias do Estado, vêm implementando ações no sentido de expandirem a capacidade de movimentação de cargas em seus terminais, acirrando a competição, especialmente, no segmento de cargas containerizadas.

Diante das perspectivas de expansão da capacidade de movimentação de carga geral unitizada nos eixos São Francisco do Sul–Itapoá e Itajaí–Navegantes, no curto e no médio prazos; do elevado potencial de ampliação das instalações e das opções de linhas marítimas no Porto de Imbituba, dada a possibilidade de operar com navios de grande porte, da proximidade de importantes portos dos Estados vizinhos e da Região Sudeste, também com perspectivas de expansão ou de otimização de suas atividades, das atuais restrições de acesso, principalmente ferroviário, aos portos catarinenses; e, considerando-se que a demanda por serviços portuários é, em grande parte, determinada pelo grau de atividade econômica e desenvolvimento do comércio internacional das regiões próximas ao empreendimento portuário, questiona-se se o volume de movimentação de cargas geradas no Estado é suficiente para garantir, pelo menos em parte, a auto-sustentabilidade de novos terminais marítimos no litoral catarinense.

Objetivando sondar o potencial de geração de cargas para a navegação de longo curso e a capacidade de movimentação atual e projetada dos terminais portuários catarinenses em operação e em vias de implantação, elaborou-se o presente estudo, cujos objetivos específicos são:

- 1) proporcionar um breve panorama da produção catarinense de bens com ênfase na indústria de transformação e na sua participação no valor adicionado bruto e nas exportações do Estado;



- 2) verificar o comportamento histórico das exportações catarinenses e respectiva participação no PIB, bem como a evolução recente do número de empresas exportadoras e importadoras, da corrente de comércio e da abertura econômica do Estado;
- 3) analisar o histórico das exportações catarinenses por grau de elaboração dos produtos e a evolução recente por principais capítulos, por produtos mais exportados, por tipo de produção e produtos do agronegócio e por blocos econômicos;
- 4) verificar a evolução recente das importações catarinenses, por origem, por principais capítulo da Nomenclatura Comum do Mercosul e por produtos mais importados;
- 5) rastrear as exportações e importações do Estado, por via de transportes e por portos, os embarques e desembarques de mercadorias de outros Estados em portos catarinenses e mensurar o volume de movimentação de cargas geradas internamente;
- 6) identificar os projetos de reformas e de ampliação dos terminais portuários em operação no Estado, bem como as atuais instalações de acostagem e respectivas taxas de ocupação;
- 7) quantificar a movimentação de cargas nos portos catarinenses por tipo de navegação, por sentido, por natureza e por principais mercadorias exportadas e importadas;
- 8) sondar a capacidade de movimentação potencial de cargas das instalações projetadas dos terminais portuários em operação e cotejá-las com as projeções das movimentações históricas de cargas; e,
- 9) identificar os projetos de implantação de novos terminais portuários no litoral do Estado e estimar a movimentação potencial de cargas das respectivas instalações de acostagem;

O presente estudo foi elaborado com base em informações obtidas de representantes das administrações portuárias de Santa Catarina e em pesquisas nos bancos de dados: do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC); da Secretaria de Estado da Agricultura e Desenvolvimento Rural (Epagri)/Cepa – Centro de Estudos de Safras e Mercados; e, nos *sítes*: da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), da Secretaria de Estado do Planejamento de Santa Catarina (SPG), dos Portos de São Francisco do Sul, de Itajaí e de Imbituba.

Além da introdução, o texto está estruturado nos seguintes tópicos principais:

- 1) Panorama da produção catarinense de bens: evolução do produto interno bruto, produção industrial do Estado e destaques do setor primário.
- 2) Evolução do comércio exterior de Santa Catarina: comportamento histórico das exportações e respectiva participação no PIB, evolução recente do número de empresas exportadoras e importadoras, corrente de comércio, exportações e importações.
- 3) Rastreamento da movimentação de mercadorias nos portos de SC: embarques e desembarques de mercadorias catarinenses e de outros Estados, por via de transporte e porto.
- 4) Portos marítimos de Santa Catarina: situação atual e planejada: portos em operação e terminais marítimos em vias de implantação.

Conclusões e recomendações.

## 1 PANORAMA DA PRODUÇÃO CATARINENSE DE BENS

### 1.1 Evolução do Produto Interno Bruto

De acordo com a última publicação das contas regionais do (IBGE), o Produto Interno Bruto (PIB) de Santa Catarina ocupava, em 2003, a 7ª posição no *ranking* dos PIBs estaduais e participava com 4% do PIB nacional.

Conforme a Tabela 1, no período 1996–2003, a participação do PIB catarinense na formação do PIB nacional a preços de mercado correntes não passou de 4%, embora a taxa anual de crescimento econômico do Estado, em termos reais, tenha sido superior a verificada no Brasil, em praticamente toda a série. Nesse período, a participação das atividades econômicas, no valor adicionado bruto a preços básicos (VAB pb)<sup>1</sup> variou significativamente, refletindo o dinamismo econômico do Estado.

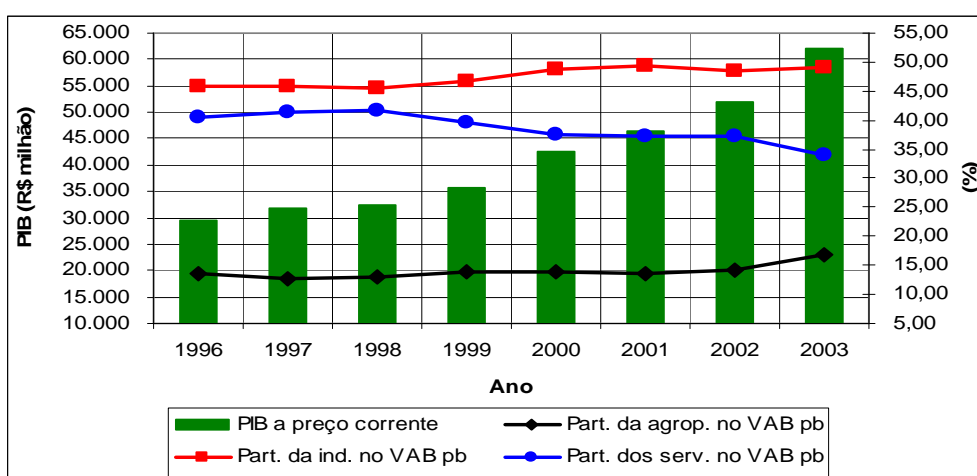
Tabela 1 – Evolução do PIB e da participação das atividades econômicas no VAB pb catarinense

Ano	PIB a preços correntes (R\$ milhão)	Part. % no PIB do Brasil	Variação real do PIB (%)	Participação das atividades econômicas no VAB pb (%)		
				Agropec.	Indústria	Serviços
1996	29.454	3,78	4,11	13,65	45,71	40,64
1997	31.875	3,66	5,25	12,84	45,90	41,26
1998	32.434	3,55	0,58	12,85	45,40	41,75
1999	35.682	3,66	3,83	13,88	46,60	39,52
2000	42.428	3,85	4,62	13,77	48,70	37,53
2001	46.535	3,88	4,97	13,50	49,30	37,20
2002	51.828	3,85	1,50	14,30	48,50	37,20
2003	62.214	4,00	2,08	16,90	49,10	34,00

Fonte: IBGE, SPG e Epagri/CEPA.

O Gráfico 1 evidencia a expressiva participação da indústria no VAB de Santa Catarina, especialmente quando comparada a do Brasil (42,2%, em 2003), refletindo a vocação do Estado para a produção de mercadorias com maior valor agregado.

Gráfico 1 – Evolução do PIB e da participação das atividades econômicas no VAB pb catarinense



<sup>1</sup> O valor adicionado a preços básicos é a diferença entre valor bruto da Produção, medido a preços do produtor e o consumo intermediário, mensurado a preços de mercado.



Ainda conforme o Gráfico 1, a participação da indústria<sup>2</sup> apresentou sensível tendência de crescimento no período, sustentada, basicamente, pela indústria de transformação. O gráfico também evidencia aumento da participação da agropecuária<sup>3</sup> no valor adicionado bruto catarinense. Em compensação, a participação dos serviços vem reduzindo desde 1998.

#### 1.1.1 Estimativas do PIB para os anos 2004 e 2005

No período 1996–2003, o valor do PIB catarinense, em reais, mais que duplicou, porém, como proporção do PIB nacional atingiu, no máximo, 4%. Supondo-se que, de acordo com as estimativas otimistas da SPG, esse percentual tenha evoluído para 4,41%, em 2004 e 4,49%, em 2005, em termos proporcionais, o PIB estadual de 2004 seria de R\$ 77,873 bilhões (4,19% de R\$ 1.766,621 bilhões) e o de 2005, de R\$ 86,938 bilhões (4,49% de R\$ 1.937,598 bilhões), sendo este equivalente a US\$ 35,728 bilhões, pelo câmbio médio de 2005 (2,4333).

### 1.2 Produção industrial do Estado

#### 1.2.1 Os principais complexos industriais e respectivas participações no VTI

De acordo com a Fiesc (2005), os complexos industriais que mais se destacam na formação do valor da transformação industrial (VTI<sup>4</sup>) do Estado, são os seguintes:

- complexo agro-industrial (alimentos e bebidas), situado nas Regiões Oeste e Meio-Oeste, participando com 26,6% do VTI;
- complexo eletro-metal-mecânico, situado na Região Nordeste, participando com 21,6% do VTI;
- complexo florestal (mobiliário, madeira, papel e celulose), situado no Planalto Serrano e no Planalto Norte, participando com 15,7% do VTI;
- complexo têxtil (inclusive vestuário, calçados e artefatos de tecido), situado no Vale do Itajaí, participando com 15% do VTI;
- complexo mineral (indústria extrativa mineral e de produtos minerais não-metálicos), situado na Região Sul, participando com 5% do VTI.

#### 1.2.2 Desempenho recente da competitividade da indústria

Também de acordo com a Fiesc (2005), Santa Catarina manteve a sexta posição no ranking de competitividade em 2004, registrando um índice de 141,2<sup>5</sup>, ficando atrás de São Paulo (177,8), Minas Gerais (162,4), Rio de Janeiro (161,3), Paraná (157,8) e Rio Grande do Sul (157,1).

<sup>2</sup> Indústria: indústria extrativa mineral, indústria de transformação, indústria da construção e serviços industriais de utilidade pública (eletricidade, gás e água).

<sup>3</sup> Agropecuária: lavouras, produção animal e derivados, extração vegetal e indústria rural.

<sup>4</sup> Valor da Transformação Industrial (VTI): diferença entre o valor bruto da produção (VBP) e o custo das operações industriais.

<sup>5</sup> A base de comparação é a média brasileira que é de 100%. O índice de competitividade foi elaborado, em 2004, pela Consultoria Simonsen Associados em parceria com a revista Amanhã. É construído com base em indicadores como produção agrícola, saldo comercial, transferência de recursos federais, intenções de investimentos anunciados pelas empresas para cada Estado, entre outros. (FIESC, 2005).

### 1.2.3 Participação da indústria de transformação no valor adicionado bruto

Segundo o Noticenter (2005), Santa Catarina é o estado brasileiro, excluído o Amazonas<sup>6</sup>, onde a indústria de transformação tem maior participação na formação do valor adicionado bruto estadual, apesar de ter reduzido de 38,5%, em 2003, para 37,6%, em 2005. De acordo com a Fiesc (2005), a indústria de transformação catarinense também se destaca como a quarta do país em quantidade de empresas<sup>7</sup>.

A participação da indústria de transformação no valor adicionado bruto de Santa Catarina também é bastante expressiva quando comparada a do Brasil (27,8%, em 2003).

Conforme a Tabela 2, os segmentos de atividade com maior participação na indústria de transformação de Santa Catarina, considerando-se o VTI de 2003, são: fabricação de produtos alimentícios e bebidas e fabricação de máquinas e equipamentos.

**Tabela 2 – Participação dos segmentos de atividade na indústria de transformação catarinense e sobre igual setor nacional, com base no VTI de 2003**

Gêneros	% sobre a ind. de SC	% sobre igual setor do BR
Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	26,65	7,47
Fabricação de máquinas e equipamentos	11,12	8,79
Fabricação de produtos têxteis	7,34	14,90
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	7,22	23,89
Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	7,03	7,30
Fabricação de produtos de madeira	5,42	15,17
Fabricação de produtos de plástico	5,15	10,78
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	4,83	10,39
Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	4,64	5,71
Fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias	3,59	2,21
Fabricação de artigos do mobiliário	3,26	13,83
Fabricação de produtos de metal (exclusive máquinas e equipamentos)	2,89	4,27
Fabricação de produtos químicos	2,62	1,08
Metalurgia básica	1,34	0,87
Fabricação de produtos do fumo	1,26	7,39
Edição, impressão e reprodução de gravações	1,18	1,82
Fabricação de artigos de borracha	0,89	2,40
Fabricação de instrumentos médicos, de precisão, ópticos e de relojoaria	0,88	5,21
Fabricação de produtos diversos	0,81	5,51
Preparação e fabricação de artefatos de couro, calçados e artigos de viagem	0,76	1,58
Fabricação de material eletrônico e aparelho e equipamento de comunicação	0,51	1,25
Fabricação de outros equipamentos de transporte	0,40	1,02
Outros	0,21	-
<b>Total indústria de transformação</b>	<b>100</b>	<b>4,85</b>

Fonte: IBGE – PIA 2003 – Citado pela Fiesc.

<sup>6</sup> Os dados relativos ao Amazonas não foram computados devido a existência da Zona Franca de Manaus, que torna artificial seu PIB industrial, por causa dos incentivos fiscais.

<sup>7</sup> De acordo com o IBGE, em 2003, havia em Santa Catarina 38.874 empresas na indústria de transformação, o equivalente a 14,4% do número de empresas do Estado (269.428 estabelecimentos). Para se ter uma idéia, naquele ano, havia no Brasil 481.441 empresas na indústria de transformação, o equivalente a 9,3% do número de empresas do País (5.185.573 estabelecimentos).

Na fabricação de produtos alimentícios e bebidas, o abate e preparação de produtos de carne e de pescado participam com 14,4%. Na fabricação de máquinas e equipamentos, os motores, as bombas, os compressores, os equipamentos de transmissão e os eletrodomésticos contribuem com 7,41%.

### 1.2.3.1 Destino das vendas da indústria de transformação catarinense

Conforme a Tabela 3, da média anual de vendas realizadas pela indústria de transformação catarinense, em 2004, 30% destinaram-se ao exterior. Das vendas internas, apenas 16% foram realizadas no Estado. A referida tabela também evidencia os gêneros de produtos com maior inserção no mercado externo, a saber: mobiliário (82%), madeira (75%), couros, peles e produtos similares (65%), produtos alimentares (50%), material de transporte (36%), metalurgia (32%) e material elétrico e de comunicação (31%).

**Tabela 3 – Destino das vendas da indústria de transformação catarinense, em 2004**

Gêneros	% das vendas (média anual)		
	Para SC	Demais estados	Para o exterior
Produtos de minerais não-metálicos	15	61	23
<i>Cerâmicas</i>	10	65	25
<i>Cristais</i>	12	84	4
Metalúrgica	5	63	32
Mecânica	14	74	11
Material elétrico e de comunicação	11	58	31
Material de transporte	9	54	36
Madeira	9	17	75
Mobiliário	5	13	82
Papel e papelão	23	49	28
Couros, peles e produtos similares	3	32	65
Química	21	72	7
Produtos de matérias plásticas	17	76	7
Têxtil	9	69	21
Vestuário, calçados e tecidos	14	80	5
Produtos alimentares	18	32	50
Bebidas	54	44	2
Editorial e gráfica	36	62	2
Outros	6	67	28
<b>Média da indústria de transformação*</b>	<b>16</b>	<b>54</b>	<b>30</b>

Fonte: Fiesc.

\* Média dos valores acima, exceto os sub-itens.

Segundo a Fiesc (2005), da indústria de transformação partem cerca de 70% das exportações de Santa Catarina.

### 1.3 Destaques do setor primário

Na pecuária, Santa Catarina se destaca como o maior produtor nacional de suínos e segundo maior produtor nacional de frangos, depois do Paraná.

Segundo o IBGE, na produção agrícola catarinense, destacaram-se, na safra 2003/2004, as lavouras de:



- milho (3,2 milhões de t, 7,8% da produção nacional);
- arroz (1 milhão de t, 7,6% da produção nacional);
- banana (655 mil t, 10,1% da produção nacional);
- soja (641 mil t, 1,3% da produção nacional);
- maçã (583 mil t, 59,6% da produção nacional);

### 1.3.1 Evolução do valor adicionado bruto do setor primário

A Tabela 4 mostra a evolução do valor adicionado bruto (VAB) do setor primário catarinense, o qual é resultado da diferença entre o valor bruto da produção (VBP) e o consumo intermediário.

**Tabela 4 – Evolução do VAB e do VBP por atividade econômica do setor primário catarinense**

Ano	Valor bruto da produção por grupo de atividade econômica (R\$ milhão)						Consumo intermediário (R\$ milhão)	Valor adicionado bruto (R\$ milhão)
	Pecuária	Lavouras, horticultura, floricultura	Silvicultura	Indústria rural	Outros (exc. pesca e aquicultura)	Total VBP		
2000	3.284	2.248	377	342	59	6.311	2.025	4.286
2001	3.991	2.273	523	398	59	7.244	2.476	4.768
2002	4.451	2.926	697	424	55	8.554	2.831	5.723
2003	5.577	4.530	914	514	73	11.607	3.564	8.043
2004*	6.328	4.858	1.241	553	73	13.052	4.027	9.025

Fonte: Epagri/Cepa.

\* Estimativas.

## 2 EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR DE SANTA CATARINA

### 2.1 Comportamento histórico das exportações e respectiva participação no PIB

Conforme a Tabela 5, no período 1995–2005, as exportações catarinenses cresceram, em média, 7,7% a.a., enquanto as do Brasil evoluíram a taxa média anual de 9,8%. Entre 2001 e 2005, período em que o dólar manteve-se valorizado, o incremento anual médio das exportações do Estado (16,5%) também foi menor do que o verificado em nível nacional (19,4%).

Tabela 5 – Comportamento histórico das exportações catarinense e respectiva participação no PIB

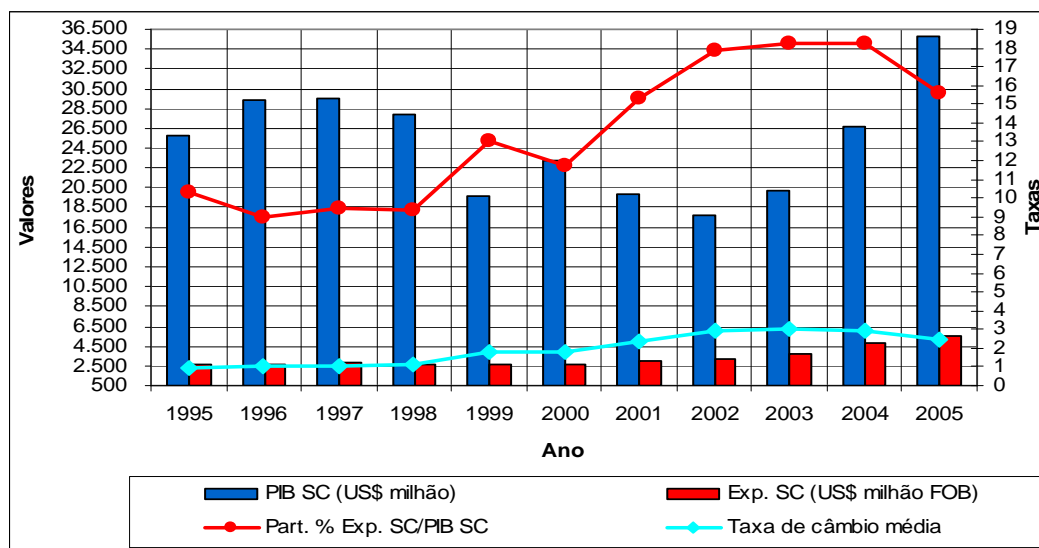
Ano	PIB (US\$ milhão)		Exportações (US\$ milhão FOB)		Participação %		Taxa de câmbio média
	BR (a)	SC (b)	BR (c)	SC (d)	(c/a)	(d/b)	
1995	705.449	25.735	46.506	2.652	6,59	10,31	0,9160
1996	775.475	29.325	47.747	2.637	6,16	8,99	1,0044
1997	807.814	29.571	52.994	2.806	6,56	9,49	1,0779
1998	787.889	27.953	51.140	2.605	6,49	9,32	1,1603
1999	536.554	19.659	48.011	2.567	8,95	13,06	1,8150
2000	602.207	23.201	55.086	2.712	9,15	11,69	1,8287
2001	509.797	19.790	58.223	3.028	11,42	15,30	2,3514
2002	459.379	17.688	60.361	3.157	13,14	17,85	2,9301
2003	506.784	20.261	73.084	3.696	14,42	18,24	3,0707
2004	603.107	26.585*	96.475	4.854	15,97	18,26	2,9292
2005	796.284	35.728*	118.309	5.584	14,86	15,63	2,4333

Fonte: IBGE, MDIC/Secex – Elaboração: BRDE.

\* Estimativas.

A evolução das exportações catarinenses e da respectiva participação no PIB é mais bem visualizada no Gráfico 2, o qual também ilustra a evolução da taxa de câmbio média.

Gráfico 2 – Evolução das exportações catarinenses e respectiva participação no PIB



Conforme ilustra o Gráfico 2, a participação das exportações catarinenses no respectivo PIB, apresentou acentuada tendência de crescimento no período 1998-2003,



mantendo-se superior a do Brasil (constante na Tabela 5), ao longo de todo o período. Porém, com base nas estimativas do PIB relativas ao biênio 2004-2005, a participação das exportações reduziu significativamente, atingindo 15,6% do PIB do Estado, em 2005.

## 2.2 Evolução recente do número de empresas exportadoras e importadoras

### 2.2.1 Número de empresas e respectivo valor exportado por porte

De acordo com as informações da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), sintetizadas na Tabela 6, em Santa Catarina situavam-se, em 2004, cerca de 10% das empresas exportadoras do País, as quais participavam com 5% das exportações nacionais.

**Tabela 6 – Número de empresas exportadoras catarinenses por porte e respectivo valor exportado**

Ano	Porte das empresas	Número de empresas	Valor exportado (US\$ milhão FOB)	Participação % SC/BR		Ordem
				Nº empresa	Valor	
2003	Micro	450	21,68	9,83	9,84	003
	Pequena	623	149,19	12,71	9,84	004
	Média	538	440,19	9,52	7,53	004
	Grande	371	3.084,59	8,82	4,72	006
	Pessoas físicas	8	0,14	1,74	0,13	008
	<b>Total</b>		<b>1.990</b>	<b>3.695,79</b>	<b>10,05</b>	<b>5,06</b>
2004	Micro	493	28,7	9,95	9,5	003
	Pequena	726	222,56	12,45	9,88	004
	Média	553	618,5	10,53	7,92	004
	Grande	368	3.983,15	8,73	4,64	006
	Pessoas físicas	6	0,6	0,93	0,26	008
	<b>Total</b>		<b>2.146</b>	<b>4.853,51</b>	<b>10,27</b>	<b>5,03</b>

Fonte: MDIC/Secex – Elaboração: BRDE.

Ainda conforme a Tabela 6, em média, 82,8% do valor das exportações catarinenses são provenientes das grandes empresas, o que indica elevada concentração, porém inferior a média de 89,3% verificada em nível nacional no período 2003-2004. As pequenas e médias empresas participam, em média, com 16,6% do valor exportado pelo Estado, superior aos 10,3% de participação das empresas do mesmo porte no valor exportado pelo Brasil.

Na classificação das exportações por porte de empresa e por unidade da federação de produção, Santa Catarina é o terceiro Estado em valor exportado por microempresas, depois de São Paulo e do Rio Grande do Sul, conforme classificação constante na última coluna da Tabela 6. Entretanto, as microempresas participam com apenas 0,6% do valor exportado pelo Estado.

### 2.2.2 Número de empresas exportadoras e importadoras por faixa de valor

Na contagem do número de empresas exportadoras e importadoras por faixa de valor desconsideram-se as firmas que realizam comércio exterior, via *tradings*, o que explica a diferença entre os totais de empresas, relativos a 2003 e 2004, constantes na Tabela 6 e na Tabela 7.

**Tabela 7 – Número de empresas exportadoras catarinenses por faixa de valor**

Ano	Número de empresas por faixa de valor exportado				Total de emp. exportadoras
	Faixas de valores (US\$ milhão FOB)				
	Até 1	> 1 <= 10	> 10 <= 50	> 50	
2001	1.173	225	37	12	1.447
2002	1.158	237	40	13	1.448
2003	1.159	276	46	11	1.492
2004	1.218	319	62	14	1.613
2005	1.089	339	66	19	1.513

Fonte: MDIC/Secex – Elaboração: BRDE.

Conforme a Tabela 7, apenas 85 empresas catarinenses exportaram mais de US\$ 10 milhões, em 2005. Observa-se, ainda, significativo aumento do número de empresas que exportaram mais de US\$ 1 milhão, no período 2001-2005.

A redução recente do número de empresas que exportam até US\$ 1 milhão é consequência da sobrevalorização cambial, que atinge mais intensamente os exportadores de pequeno porte.

Quanto às importadoras, constata-se, na Tabela 8, que apenas 45 empresas importaram mais US\$ 10 milhões, em 2005.

Também se verifica, na Tabela 8, o recente incremento do número de empresas importadoras, em reação à sobrevalorização do real.

**Tabela 8 – Número de empresas importadoras catarinenses por faixa de valor**

Ano	Número de empresas por faixa de valor importado				Total de emp. Importadoras
	Faixas de valores (US\$ milhão FOB)				
	Até 1	> 1 <= 10	> 10 <= 50	> 50	
2001	1.397	158	12	-	1.567
2002	1.255	133	17	1	1.406
2003	1.128	140	17	1	1.286
2004	1.149	169	22	3	1.343
2005	1.185	213	41	4	1.443

Fonte: MDIC/Secex – Elaboração: BRDE.

## 2.3 Corrente de comércio

### 2.3.1 Do Estado

Corrente de comércio é o total das transações comerciais de determinada unidade da federação com o exterior. Ou seja, é o resultado da soma das exportações com as importações.

A Tabela 9 mostra o comportamento da corrente de comércio e da abertura econômica (valor da corrente de comércio dividido pelo PIB em dólar) de Santa Catarina e do Brasil.

Ressalte-se que, entre 2003 e 2004, o valor da corrente de comércio de Santa Catarina sofreu significativo incremento, o qual se justifica, principalmente, pelo aumento do valor das exportações, motivado pela melhora no nível de preços dos produtos agroindustriais, no mercado externo.

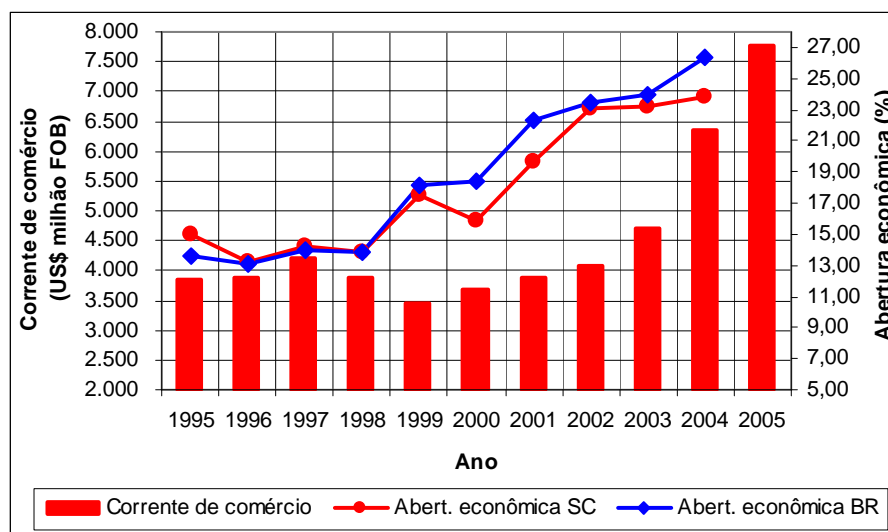
Tabela 9 – Comportamento da corrente de comércio e da abertura econômica de Santa Catarina

Ano	Exportação		Importação		Corrente de comércio		Abertura econômica SC (%)	Abertura econômica BR (%)
	Valor (US\$ milhão FOB)	kg (milhão)	Valor (US\$ milhão FOB)	kg (milhão)	Valor (US\$ milhão FOB)	kg (milhão)		
1995	2.652	2.995	1.199	1.892	3.851	4.888	14,96	13,65
1996	2.637	2.623	1.249	1.644	3.886	4.267	13,25	13,04
1997	2.806	2.445	1.408	2.575	4.214	5.021	14,25	13,96
1998	2.605	2.575	1.271	1.503	3.876	4.077	13,87	13,82
1999	2.567	2.733	883	1.056	3.451	3.789	17,55	18,13
2000	2.712	2.707	957	1.614	3.669	4.322	15,81	18,41
2001	3.028	3.051	860	1.408	3.889	4.459	19,65	22,32
2002	3.157	3.426	931	1.858	4.089	5.284	23,11	23,42
2003	3.696	4.151	994	2.214	4.690	6.365	23,15	23,95
2004	4.854	4.526	1.509	2.121	6.362	6.647	23,87	26,37
2005	5.584	4.701	2.188	2.583	7.772	7.284	-	-

Fonte: MDIC/Secex – Elaboração: BRDE.

A evolução da corrente de comércio e do comportamento da abertura econômica catarinense são mais bem visualizados no Gráfico 3.

Gráfico 3 – Comportamento da corrente de comércio e da abertura econômica de Santa Catarina



Conforme ilustra o Gráfico 3, houve significativo incremento na corrente de comércio do Estado, a partir do ano 2000. Também observa-se que a taxa de abertura econômica do Estado vem se mantendo próxima a do Brasil.

### 2.3.2 Dos principais municípios pelo critério de domicílio fiscal

Os valores que constituem a corrente de comércio dos municípios pelo critério de domicílio fiscal<sup>8</sup> são diferentes dos constantes na Tabela 9, obtidos pelo critério de

<sup>8</sup> Informa o valor exportado pelas empresas sediadas no município, independente da origem da mercadoria exportada e do porto pelo qual foi embarcada.



Estado produtor<sup>9</sup>, pois, por aquele critério, são incluídas mercadorias provenientes de outras unidades da federação.

Conforme a Tabela 10, pelo critério de domicílio fiscal, a corrente de comércio catarinense atingiu US\$ 8,6 bilhões, em 2005, sendo que 82,6% desse valor (US\$ 7,1 bilhões) foram gerados em 20 dos 179 municípios do Estado que praticaram comércio exterior naquele ano.

**Tabela 10 – Corrente de comércio por domicílio fiscal dos principais municípios catarinenses**

Ordem	Município	Valores em US\$ milhão FOB, pelo critério de domicílio fiscal						Var. % cor. com. 05/04	
		2004			2005				
		Export.	Import.	Cor. com.	Export.	Import.	Cor. com.		
Classificação com base no valor da corrente de comércio de 2005	1	Itajaí	1.423,74	431,31	1.855,05	2.088,59	779,68	2.868,27	54,62
	2	Joinville	924,56	180,88	1.105,44	983,78	265,65	1.249,44	13,03
	3	Blumenau	332,18	63,01	395,19	395,96	92,37	488,33	23,57
	4	Jaraguá do Sul	281,54	84,43	365,97	351,18	101,45	452,63	23,68
	5	São Bento do Sul	259,88	25,27	285,15	261,13	25,27	286,40	0,44
	6	São Francisco do Sul	363,39	17,62	381,01	184,69	41,16	225,84	(40,73)
	7	São José	33,16	111,91	145,08	44,43	136,58	181,01	24,77
	8	Rio do Sul	80,59	2,70	83,29	165,57	2,18	167,75	101,41
	9	Caçador	139,61	10,88	150,49	147,70	14,22	161,92	7,59
	10	Florianópolis	23,41	66,45	89,86	26,73	124,69	151,42	68,50
	11	Brusque	91,27	34,87	126,13	100,68	40,92	141,60	12,27
	12	Criciúma	62,45	41,45	103,90	76,35	40,48	116,83	12,45
	13	Lages	86,25	5,70	91,94	90,23	13,74	103,97	13,08
	14	Rio Negrinho	91,81	1,59	93,40	95,91	1,61	97,52	4,41
	15	Otacílio Costa	75,81	2,98	78,79	81,74	1,25	82,99	5,33
	16	Imbituba	4,27	59,10	63,37	2,57	74,05	76,62	20,91
	17	Cocal do Sul	63,86	0,23	64,09	76,52	0,06	76,58	19,48
	18	Xaxim	31,81	1,21	33,02	69,43	6,46	75,89	129,85
	19	Tijucas	53,63	3,66	57,29	66,68	4,89	71,56	24,92
	20	Mafra	34,95	9,74	44,68	41,41	27,43	68,84	54,05
<b>Subtotal</b>		<b>4.458,17</b>	<b>1.155,00</b>	<b>5.613,16</b>	<b>5.351,27</b>	<b>1.794,14</b>	<b>7.145,41</b>	<b>27,30</b>	
Demais municípios		1.093,74	343,85	1.437,60	1.119,52	385,38	1.504,90	4,68	
<b>Santa Catarina</b>		<b>5.551,91</b>	<b>1.498,85</b>	<b>7.050,76</b>	<b>6.470,79</b>	<b>2.179,52</b>	<b>8.650,31</b>	<b>22,69</b>	

Fonte: MDIC/Secex. – Elaboração: BRDE.

Ainda de acordo com a Tabela 10, os municípios cujas exportações têm maior representação na corrente de comércio de 2005 são, em ordem decrescente de valor: Itajaí, Joinville, Blumenau, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, São Francisco do Sul, Rio do Sul, Caçador, Brusque e Rio Negrinho, distribuídos pelo Vale do Itajaí, Nordeste, Planalto Norte, Meio Oeste e Litoral Norte do Estado. Juntos, esses dez municípios exportaram, em 2005, US\$ 4,7 bilhões, o equivalente a 73,8% das exportações do Estado.

Quanto às importações, em ordem decrescente de valor, destacaram-se, em 2005: Itajaí, Joinville, São José, Florianópolis, Jaraguá do Sul, Blumenau, Imbituba, São

<sup>9</sup> “Estado produtor (Unidade da Federação exportadora) - Para efeito de divulgação estatística de exportação, é a Unidade da Federação onde foram cultivados os produtos agrícolas, extraídos os minerais ou fabricados os bens manufaturados, total ou parcialmente. Neste último caso, o estado produtor é aquele no qual foi completada a última fase do processo de fabricação para que o produto adote sua forma final (conceito de origem)”. (MDIC).



Francisco do Sul, Brusque e Criciúma, os quais importaram US\$ 1,7 bilhão ou 77,8% do valor importado pelo Estado.

## 2.4 Exportações

Pelo critério de Estado produtor, Santa Catarina exportou, em 2005, US\$ 5,5 bilhões, o equivalente a 4,7% das exportações brasileiras (US\$ 118.3 bilhões), classificando-se na oitava posição<sup>10</sup> do ranking dos Estados exportadores do País.

Em relação a 2004, as exportações catarinenses aumentaram 15% e as do Brasil, 22,6%. O incremento das exportações catarinenses, em 2005, foi motivado pelo desempenho da agroindústria, principalmente pelos bons preços internacionais das carnes de frango e de suíno, as quais constituem o principal item da pauta de exportações.

### 2.4.1 Por fator agregado

De acordo com a Tabela 11, em 2004, os produtos industrializados corresponderam a 70,4% das exportações totais do Estado. Ressalte-se que os manufaturados têm expressiva participação nas exportações catarinenses de produtos industrializados, especialmente quando comparada a do Brasil (79,8%, em 2004).

**Tabela 11 – Exportações catarinenses por grau de elaboração dos produtos (US\$ milhão FOB)**

Ano	Básicos		Industrializados		Semi-manufat.		Manufaturados		Op. espec.		Total (f)
	Valor (a)	Part. % (a/f)	Valor (b)	Part. % (b/f)	Valor (c)	Part. % (c/b)	Valor (d)	Part. % (d/b)	Valor (e)	Part. % (e/f)	
1995	787,5	29,69	1.863,9	70,28	158,0	8,48	1.705,9	91,52	0,6	0,02	2.652,0
1996	913,6	34,64	1.722,9	65,33	117,9	6,85	1.604,9	93,15	0,8	0,03	2.637,3
1997	886,7	31,63	1.916,0	68,35	140,9	7,36	1.775,0	92,64	0,5	0,02	2.803,2
1998	771,5	29,61	1.833,2	70,37	142,0	7,75	1.691,2	92,25	0,5	0,02	2.605,3
1999	682,5	26,58	1.883,9	73,38	153,7	8,16	1.730,3	91,84	0,9	0,04	2.567,4
2000	694,7	25,62	2.016,4	74,36	133,8	6,64	1.882,6	93,36	0,6	0,02	2.711,7
2001	1.002,3	33,10	2.025,4	66,88	151,8	7,49	1.873,6	92,51	0,7	0,02	3.028,4
2002	970,0	30,73	2.186,2	69,25	156,1	7,14	2.030,2	92,86	0,8	0,03	3.157,1
2003	1.052,3	28,47	2.642,5	71,50	214,2	8,11	2.428,3	91,89	1,0	0,03	3.695,8
2004	1.462,6	29,61	3.389,6	70,36	166,1	4,90	3.223,5	95,10	1,3	0,03	4.853,5

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Fiesc.

Ainda com base nos dados da Tabela 11, verifica-se que, no período 1995–2004 as exportações catarinenses de produtos manufaturados cresceram, em média, 7,3% a.a., pouco acima do incremento médio das exportações totais do Estado (6,9% a.a.).

### 2.4.2 Por capítulo da Nomenclatura Comum do Mercosul

Conforme a Tabela 12 e a Tabela 13, as carnes constituem o principal grupo de produtos exportados de Santa Catarina. Na Tabela 12, também se destacam grupos de produtos das cadeias de eletrometalmecânica, de base florestal, cerâmica e têxtil, todas com significativa participação nas exportações do Estado.

<sup>10</sup> De 1996 a 2001, Santa Catarina manteve-se na 5ª posição do ranking dos principais Estados exportadores do Brasil, depois de SP, MG, RS e PR, participando com 5,5% das exportações do País, no início do período. Em 2002 o Estado perdeu uma posição e, logo depois, mais duas, caindo para a 8ª, em 2005.



**Tabela 12 – Exportações catarinenses por capítulo da NCM em 2003 e 2004**

Discriminação	Valor (US\$ milhão FOB)				Var. % 04/03
	2003	% s/total	2004	% s/total	
Carnes e miudezas, comestíveis	817,7	22,13	1.186,4	24,44	45,09
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc. mecânicos*	606,5	16,41	765,1	15,76	26,16
Madeira, carvão vegetal e obras de madeira	401,1	10,85	569,5	11,73	42,00
Móveis, mobiliário médico cirúrgico, colchões, etc.	340,0	9,20	441,1	9,09	29,75
Máquinas, aparelhos e material elétrico, suas partes	215,3	5,82	301,1	6,20	39,87
Produtos cerâmicos	159,4	4,31	200,8	4,14	25,93
Artefatos têxteis confeccionado, sortidos, etc.	175,0	4,74	189,2	3,90	8,09
Papel e cartão, obras de pasta de celulose, de papel, etc.	137,8	3,73	164,1	3,38	19,09
Fumo (tabaco) e seus sucedâneos manufaturados	88,2	2,39	133,4	2,75	51,22
Veículos, automóveis, tratores, etc. suas partes	56,4	1,53	105,3	2,17	86,72
Vestuário e seus acessórios, de malha	84,5	2,29	102,5	2,11	21,25
Preparativos de carne, de peixe ou de crustáceo, etc.	62,4	1,69	96,7	1,99	55,10
Obras de ferro fundido, ferro ou aço	37,0	1,00	65,0	1,34	75,60
Frutas, cascas de cítricos e de melões	33,5	0,91	52,5	1,08	56,92
Gorduras, óleos e ceras animais ou vegetais, etc.	122,2	3,31	51,7	1,07	(57,67)
Plásticos e suas obras	22,7	0,62	29,8	0,61	31,04
Ferro fundido, ferro e aço	6,3	0,17	26,7	0,55	326,40
<b>Subtotal</b>	<b>3.365,9</b>	<b>91,07</b>	<b>4.480,9</b>	<b>92,32</b>	<b>33,13</b>
Outros	329,9	8,93	372,6	7,68	12,94
<b>Total das exportações catarinenses</b>	<b>3.695,8</b>	<b>100</b>	<b>4.853,5</b>	<b>100</b>	<b>31,33</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Fiesc.

\* Inclui motocompressores, blocos de cilindros, etc.

A Tabela 13 mostra a evolução recente dos dez produtos mais exportados pelo Estado, entre os quais, pelo menos, três se destacam pelo maior teor de valor agregado.

**Tabela 13 – Evolução recente dos dez produtos mais exportados por Santa Catarina**

Produtos	Exportações (US\$ milhão FOB)				Var. % 05/04
	2004	Part. %	2005	Part. %	
Frango (carnes e miudezas)	778,9	16,05	950,7	17,03	22,06
Suíno (carnes, carcaças e miudezas)	328,9	6,78	490,8	8,79	49,25
Móveis de madeira	376,4	7,75	378,0	6,77	0,44
Motocompressor hermético	284,7	5,87	308,6	5,53	8,39
Motores e geradores elétricos	209,6	4,32	250,8	4,49	19,69
Ladrilhos, cerâmicas, vidrados e esmaltados ou não	185,4	3,82	211,2	3,78	13,96
Fumo	128,9	2,65	209,1	3,74	62,25
Blocos de cilindros, cabeçotes, etc. p/ motores diesel	120,5	2,48	170,0	3,04	41,08
Roupas de toucador/cozinha, de tecido atolhado	163,6	3,37	166,8	2,99	1,93
Portas, respectivos caixilhos, alizares e soleiras	133,1	2,74	151,4	2,71	13,75
<b>Subtotal</b>	<b>2.709,9</b>	<b>55,83</b>	<b>3.287,5</b>	<b>58,87</b>	<b>21,31</b>
Outros	2.143,6	44,17	2.296,6	41,13	7,14
<b>Total das exportações catarinenses</b>	<b>4.853,5</b>	<b>100</b>	<b>5.584,1</b>	<b>100</b>	<b>15,05</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pelo Anuário Brasileiro de Comércio Exterior (Abcex).

#### 2.4.3 Por principais empresas

A Tabela 14 mostra o *ranking*, por valores de 2005, das 40 maiores empresas exportadoras de Santa Catarina e as respectivas variações em relação a 2004.

Juntas, essas empresas participaram com 68,4% das exportações do Estado, em 2005, sendo que as maiores contribuições foram das com classificação geral (CG) entre 1 e 10 (47,8%) e das classificadas entre 11 e 20 (10,3%).

**Tabela 14 – Ranking das 40 maiores empresas exportadoras de Santa Catarina, em 2005**

CG	Empresa	Setor	Exportação (US\$ milhão FOB)	Var. % 05/04
1	Perdigão Agroindustrial	Alimentos	430,7	38,36
2	Seara Alimentos	Alimentos	407,7	19,51
3	Sadia	Alimentos	372,5	18,57
4	Embraco	Máquinas e equipamentos	339,9	7,39
5	Weg Exportadora	Máquinas e equipamentos	306,0	25,51
6	Tupy Fundições	Metalurgia	247,4	26,32
7	Souza Cruz	Fumo e cigarros	160,9	24,02
8	Coopercentral	Cooperativas	155,6	62,54
9	Frigorífico Riosulense	Alimentos	145,7	39,18
10	Klabin	Celulose e papel	103,5	6,50
11	Multibrás	Eletroeletrônicos	98,7	-44,72
12	Diplomata	Alimentos	68,0	120,74
13	Max. Gaidzinski - Eliane	Cerâmica	64,0	18,32
14	Portobelo	Cerâmica	62,2	21,33
15	Busscar Ônibus	Montadora de ônibus	55,5	82,12
16	Agroavícola Vêneto	Alimentos	54,9	35,60
17	Coteminas	Têxtil e confecções	45,5	17,55
18	Cecrisa	Cerâmica	44,9	5,12
19	Karsten	Têxtil e confecções	41,3	-16,74
20	Universal Leaf Tabacos	Fumo e cigarros	40,3	-
21	Comp. e Laminados Lavrasul	Madeira	37,6	0,95
22	Döhler	Têxtil e confecções	35,8	-8,7
23	Teka	Têxtil e confecções	34,9	37,38
24	Intercontinental	Móveis	33,9	3,12
25	Schulz	Máquinas e equipamentos	32,9	54,2
26	Masisa Madeiras	Madeira	32,1	3,83
27	Indústrias Artefama	Móveis	31,2	15,04
28	Macedo Koerich	Alimentos	30,5	59,08
29	Zen S/A	Autopeças	30,4	23,18
30	Buettner	Têxtil e confecções	30,3	-4,81
31	Cia. Hering	Têxtil e confecções	30,2	12,39
32	Bunge Alimentos	Alimentos	29,9	-47,9
33	Kimbely-Clark Brasil	Celulose e papel	29,0	10,74
34	Frame	Madeira	27,8	66,55
35	Incasa	Química	23,0	26,41
36	Móveis Rudnick	Móveis	21,9	-7,69
37	Celulose Irani	Celulose e papel	21,5	1,62
38	Ind. Compens. Guararapes	Madeira	20,1	62,49
39	Medecal	Madeira	19,8	-13,99
40	Battistella Ind. e Com.	Madeira	19,6	-17,65
<b>Soma</b>			<b>3.817,7</b>	-

Fonte: MDIC/Secex – Citado pelo Anuário Brasileiro de Comércio Exterior (Abcex).

Quanto à participação dos setores no valor total exportado pelas referidas empresas, naquele ano, destacaram-se: alimentos (40,3%), máquinas e equipamentos (17,8%), metalurgia (6,5%), têxtil e confecções (5,7%), fumo e cigarros (5,3%), cerâmica (4,5%), madeira (4,1%) e celulose e papel (4%).

#### 2.4.4 Por tipo de produção e produtos do agronegócio

Com base nos dados da Tabela 15, verifica-se que a participação do agronegócio no valor exportado por Santa Catarina, em 2005, foi de 60,9%, sendo que a produção animal e derivados contribuiu com 33,3%, a indústria da madeira, papel e papelão, com 20,7% e a produção vegetal e derivados, com 6,9%.

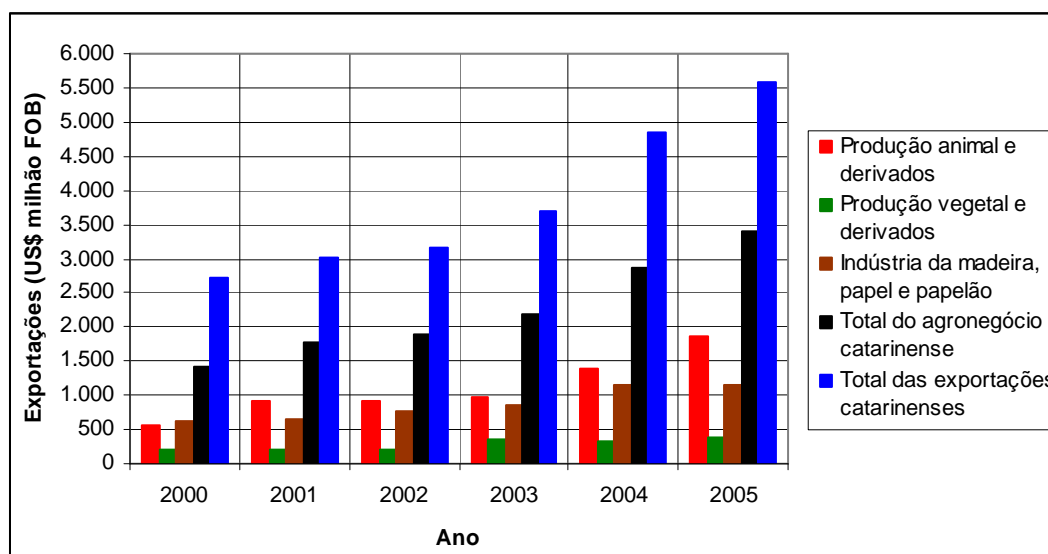
**Tabela 15 – Exportações do agronegócio catarinense por tipo de produção e total**

Ano	Exportações: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)									
	Animal e derivados		Vegetal e derivados		Ind. da madeira, papel e papelão		Total do agronegócio		Total geral das exportações	
	Peso	Valor	Peso	Valor	Peso	Valor	Peso	Valor	Peso	Valor
2000	547,6	575,6	460,9	214,2	859,6	617,5	1.868,0	1.407,3	2.707,4	2.711,7
2001	769,0	923,9	458,1	193,5	960,9	649,0	2.188,0	1.766,4	3.051,3	3.028,4
2002	933,1	906,2	458,9	204,6	1.078,9	782,2	2.471,0	1.893,0	3.426,4	3.157,1
2003	907,2	967,0	908,6	351,0	1.163,5	859,0	2.979,3	2.177,1	4.151,4	3.695,8
2004	1.089,2	1.388,4	600,7	326,5	1.306,7	1.142,6	2.996,6	2.857,5	4.525,6	4.853,5
2005	1.266,6	1.862,1	582,4	384,4	1.282,1	1.157,7	3.131,1	3.404,1	4.700,7	5.584,1

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Epagri/Cepa.

Os dados relativos aos valores exportados por tipo de produção, constantes na Tabela 15, são mais bem visualizados no Gráfico 4.

**Gráfico 4 – Evolução das exportações do agronegócio catarinense por tipo de produção e total**



Conforme mostra a Tabela 16, o valor das exportações da produção animal e derivados cresceu, em média, 26,4% a.a. no período 2000–2005. A soma dos valores relativos às carnes de frangos e de suínos equivale a 84,2% do total das exportações da produção animal e derivados.

**Tabela 16 – Exportações do agronegócio por principais produtos da produção animal e derivados**

Discriminação	Exportações: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)							Cresc. médio	
	2000		(...)	2004		2005		2000 - 2005 (%)	
	Peso	Valor	(...)	Peso	Valor	Peso	Valor	Peso	Valor
Carnes de frangos	397,4	366,4	(...)	718,2	844,6	792,8	1.063,0	14,81	23,74
Carne suína	75,1	99,9	(...)	233,2	339,3	282,6	504,7	30,37	38,25
Outras carnes	7,8	12,5	(...)	58,3	88,5	102,6	158,2	67,45	66,16
Outras carnes de aves	40,3	69,8	(...)	42,6	67,5	49,0	75,0	3,94	1,45
Pescados e crustáceos	9,9	20,7	(...)	13,3	28,1	12,0	32,2	3,93	9,27
Carne bovina	0,7	0,7	(...)	4,5	6,5	9,7	16,6	69,24	87,69
Mel natural	0,2	0,3	(...)	4,2	8,5	2,3	2,9	56,11	62,03
Outros produtos origem animal	16,2	5,4	(...)	14,8	5,3	15,7	9,6	(0,70)	12,20
<b>Total da prod. animal e deriv.</b>	<b>547,6</b>	<b>575,6</b>	<b>(...)</b>	<b>1.089,2</b>	<b>1.388,4</b>	<b>1.266,6</b>	<b>1.862,1</b>	<b>18,26</b>	<b>26,47</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Epagri/Cepa.

Quanto aos produtos da produção vegetal e derivados, o incremento médio do valor exportado no período 2000–2005 foi de 12,4% a.a. A soma dos valores relativos a fumo, soja (inclusive óleo) e maçã correspondeu a 80,6% do total das exportações da produção vegetal e derivados. Ver Tabela 17.

**Tabela 17 – Exportações do agronegócio por principais produtos da produção vegetal e derivados**

Discriminação	Exportações: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)							Cresc. médio	
	2000		(...)	2004		2005		2000 - 2005 (%)	
	Peso	Valor	(...)	Peso	Valor	Peso	Valor	Peso	Valor
Fumo	37,9	88,7	(...)	57,8	133,4	76,3	213,4	15,04	19,19
Soja - óleo	69,1	23,0	(...)	86,3	49,8	71,0	34,8	0,54	8,65
Soja - em grão, p/semeadura etc	1,9	0,5	(...)	79,6	25,1	132,9	32,5	32,83	126,76
Maçã	37,4	18,9	(...)	80,9	40,1	61,0	29,2	10,27	9,14
Sucos de frutas	15,5	15,4	(...)	23,2	15,0	25,8	19,7	10,69	5,01
Banana	32,1	4,3	(...)	118,1	14,0	135,5	12,1	33,39	23,10
Soja - farelos e farinhas	186,9	31,8	(...)	57,9	10,5	30,6	6,2	(30,38)	(27,90)
Açúcar, cacau e prod. confeitaria	29,4	8,6	(...)	9,1	13,7	6,6	5,9	(25,73)	(7,12)
Frutas em cons. e doces	5,9	4,1	(...)	4,1	7,1	3,3	2,0	(11,31)	(12,98)
Outras frutas frescas/secas	1,1	0,7	(...)	1,5	2,5	1,4	2,0	4,55	25,43
Milho	0,4	0,6	(...)	46,7	1,9	7,6	1,3	77,55	15,85
Plantas ornamentais	0,6	0,6	(...)	0,7	6,2	0,9	1,2	6,71	13,62
Produtos hortícolas	2,7	0,5	(...)	0,7	0,8	0,4	1,1	(32,61)	20,10
Erva mate	3,1	2,6	(...)	2,2	1,6	1,7	1,1	(10,87)	(16,05)
Gomas e resinas	0,1	0,7	(...)	0,2	1,0	0,2	1,1	8,52	9,61
Bebidas ferment. e destiladas	25,7	6,2	(...)	1,3	1,1	1,1	0,7	(46,60)	(34,70)
Fécula de mandioca	1,0	0,4	(...)	3,2	0,7	1,7	0,7	10,12	12,12
Arroz	1,9	0,6	(...)	0,8	1,6	0,9	0,3	(14,42)	(13,25)
Outros prod. veg.e da agropec.	8,031	6,098	(...)	26,489	0,3	23,587	18,978	24,05	25,49
<b>Total da prod. vegetal e deriv.</b>	<b>460,9</b>	<b>214,2</b>	<b>(...)</b>	<b>600,7</b>	<b>326,5</b>	<b>582,4</b>	<b>384,4</b>	<b>4,79</b>	<b>12,41</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Epagri/Cepa.

De acordo com a Tabela 18, os valores exportados dos produtos da indústria da madeira, papel e papelão cresceram, em média, 13,4% no período 2000–2005.



**Tabela 18 – Exportações do agronegócio por produtos da indústria da madeira, papel e papelão**

Discriminação	Exportações: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)							Cresc. médio 2000 - 2005 (%)	
	2000		(...)	2004		2005		Peso	Valor
	Peso	Valor	(...)	Peso	Valor	Peso	Valor		
Madeira e obras de madeira	514,6	298,9	(...)	707,3	569,5	715,8	566,4	6,82	13,63
Móveis de madeira	123,3	214,4	(...)	230,4	408,9	209,9	414,9	11,23	14,12
Papel e papelão	221,7	104,2	(...)	369,0	164,2	356,4	176,4	9,96	11,10
<b>Total ind. mad., papel e pap.</b>	<b>859,6</b>	<b>617,5</b>	<b>(...)</b>	<b>1.306,7</b>	<b>1.142,6</b>	<b>1.282,1</b>	<b>1.157,7</b>	<b>8,33</b>	<b>13,39</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Epagri/Cepa.

#### 2.4.5 Por blocos econômicos

Conforme a Tabela 19, as exportações catarinenses se destinam, principalmente, para países do Nafta, da União Européia e do Mercosul. Ainda conforme a Tabela 19, nos últimos três anos vem diminuindo a participação do Nafta, da União Européia e dos Tigres Asiáticos na exportações catarinenses. Em compensação, a proporção das exportações do Estado com destino ao Mercosul aumentou de 6,7%, em 2003, para 7,7%, em 2005. Também nesse período, a proporção das exportações destinadas a países não pertencentes a esses blocos econômicos evoluiu de 30,9% para 36,6%. No biênio 2004–2005, as exportações para os referidos blocos econômicos aumentaram 7,7%, ante 28,7% no biênio anterior. Já as exportações para outros países aumentaram 30,3% entre 2004 e 2005 ante 37,3% no biênio anterior.

**Tabela 19 – Exportações catarinenses por blocos econômicos**

Discriminação	2003		2004		2005		Variação (%)	
	US\$ milhão FOB	Part. % s/total	US\$ milhão FOB	Part. % s/total	US\$ milhão FOB	Part. % s/total	04/03	05/04
Nafta	1.169,3	31,64	1.504,5	31,00	1.627,5	29,1	28,66	8,18
União Européia	991,3	26,82	1.264,3	26,05	1.320,6	23,6	27,55	4,45
Mercosul	257,4	6,96	364,8	7,52	432,6	7,7	41,74	18,59
Tigres Asiáticos	135,3	3,66	151,7	3,12	159,5	2,9	12,11	5,16
<b>Total dos blocos econômicos</b>	<b>2.553,2</b>	<b>69,09</b>	<b>3.285,2</b>	<b>67,69</b>	<b>3.540,2</b>	<b>63,4</b>	<b>28,67</b>	<b>7,76</b>
Demais países	1.142,5	30,91	1.568,3	32,31	2.043,9	36,6	37,26	30,33
<b>Exportações totais de SC</b>	<b>3.695,8</b>	<b>100</b>	<b>4.853,5</b>	<b>100</b>	<b>5.584,1</b>	<b>100</b>	<b>31,33</b>	<b>15,05</b>

Fonte: MDIC/Secex – Elaboração: BRDE.

## 2.5 Importações

As importações catarinenses vêm apresentando significativo incremento nos últimos anos, passando de US\$ 993,7 milhões FOB, em 2003, para quase US\$ 2,2 bilhões FOB, em 2005. Nesse período, a participação das importações do Estado sobre as do Brasil evoluiu de 2,1% para 3%.

No biênio 2004 - 2005, o valor das importações catarinenses aumentou 45% ante 51,8% no biênio anterior. Para se ter uma idéia, entre 2004 e 2005, as importações brasileiras aumentaram 17% ante 30% no biênio anterior.

### 2.5.1 Por origem

Cerca de 70% das importações catarinenses são provenientes de países do Mercosul, da União Européia, do Nafta e, em menor proporção, dos Tigres Asiáticos.



De acordo com a Tabela 20, a participação das importações de mercadorias provenientes de países do Mercosul foi de 30,3%, em 2005. No período 2000-2005, as importações provenientes do Mercosul cresceram, em média, 20,1% a.a., passando de US\$ 264,7 milhões para US\$ 662,2 milhões.

Ainda de acordo com a Tabela 20, o país que apresentou maior incremento nos embarques para Santa Catarina, nos últimos dois anos, foi a China, cujo percentual de participação sobre o total importado pelo Estado mais que duplicou nesse período.

**Tabela 20 – Os dez principais países de quem Santa Catarina importou no biênio 2004 - 2005**

País	Valor (US\$ milhão FOB)				Var. 05/04 (%)
	2004	% s/total	2005	% s/total	
Argentina	330,8	21,92	470,0	21,48	42,09
Chile	154,1	10,22	215,4	9,84	39,74
Estados Unidos	140,7	9,32	183,4	8,38	30,40
China	53,3	3,53	172,7	7,89	223,90
Alemanha	111,4	7,38	138,9	6,35	24,67
Uruguai	61,8	4,10	108,1	4,94	74,74
Paraguai	84,5	5,60	84,0	3,84	(0,55)
Itália	70,6	4,68	76,7	3,51	8,68
Peru	22,0	1,46	63,7	2,91	189,54
Coréia do Sul	20,9	1,38	41,7	1,91	99,95
<b>Subtotal</b>	<b>1.050,2</b>	<b>69,60</b>	<b>1.554,8</b>	<b>71,04</b>	<b>48,05</b>
Outros	458,7	30,40	633,7	28,96	38,15
<b>Total das importações de SC</b>	<b>1.508,9</b>	<b>100</b>	<b>2.188,5</b>	<b>100</b>	<b>45,04</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Fiesc.

## 2.5.2 Por capítulo da Nomenclatura Comum do Mercosul

A Tabela 21 mostra as importações catarinenses por capítulos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

**Tabela 21 – Importações catarinenses por principais capítulos da NCM**

Discriminação	Valor (US\$ milhão FOB)				Var. 04/03 (%)
	2003	% s/total	2004	% s/total	
Plásticos e suas obras	195,3	19,65	298,8	19,80	52,99
Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, etc.	158,2	15,92	248,9	16,49	57,29
Cobre e suas obras	1,5	0,15	113,6	7,53	-
Máquinas, aparelhos e material elétrico, suas partes	75,2	7,56	105,5	6,99	40,36
Adubos ou fertilizantes	35,6	3,58	76,1	5,04	113,66
Borracha e suas obras	20,3	2,05	49,6	3,29	144,16
Cereais	99,7	10,03	49,6	3,28	(50,27)
Produtos químicos orgânicos	35,1	3,53	49,5	3,28	40,86
Prod. da indústria de moagem, malte, amido, etc.	13,3	1,34	46,9	3,11	251,91
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares	52,2	5,25	44,0	2,92	(15,60)
Produtos químicos inorgânicos	26,4	2,65	36,0	2,39	36,57
Filamentos sintéticos ou artificiais	21,8	2,19	35,9	2,38	64,76
<b>Subtotal</b>	<b>734,6</b>	<b>73,92</b>	<b>1.154,5</b>	<b>76,51</b>	<b>57,16</b>
Outros	259,1	26,08	354,4	23,49	36,79
<b>Total das importações de SC</b>	<b>993,7</b>	<b>100</b>	<b>1.508,9</b>	<b>100</b>	<b>51,85</b>

Fonte: MDIC/Secex Citado pela Fiesc.



A Tabela 22, a seguir, mostra a evolução recente dos dez produtos mais importados por Santa Catarina, os quais representam cerca de um terço do total das importações do Estado.

**Tabela 22 – Evolução recente dos dez produtos mais importados por Santa Catarina**

Produtos	Importações (US\$ milhão FOB)				Var. % 05/04
	2004	Part. %	2005	Part. %	
Catodos de cobre refinado/seus elementos	111,0	7,36	191,5	8,75	72,48
Polímeros de etileno	105,4	6,99	118,0	5,39	11,97
Polietilenos sem carga	80,2	5,31	113,6	5,19	41,62
Malte não torrado	44,4	2,95	54,8	2,50	23,34
Garrações, garrafas, frascos, artigos semelh.	23,1	1,53	54,8	2,50	137,45
Farinhas e "PELLETS", da extração do óleo de soja	29,1	1,93	31,8	1,45	9,11
Aparelhos videofônicos de gravação/reprodução	0,8	0,06	30,9	1,41	-
Uréia com teor de nitrogênio	16,0	1,06	29,4	1,34	84,14
Nitrato de sódio potássico	31,3	2,07	28,0	1,28	(10,35)
Grãos de soja, mesmo triturados	27,7	1,84	25,8	1,18	(7,13)
<b>Subtotal</b>	<b>469,0</b>	<b>31,08</b>	<b>678,5</b>	<b>31,00</b>	<b>44,66</b>
Outros	1.039,9	68,92	1.510,0	69,00	45,21
<b>Total das importações de SC</b>	<b>1.508,90</b>	<b>100</b>	<b>2.188,49</b>	<b>100</b>	<b>45,04</b>

Fonte: MDIC/Secex – Citado pela Fiesc.

### 3 RASTREAMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NOS PORTOS DE SC

#### 3.1 Embarques

##### 3.1.1 De mercadorias catarinenses

##### 3.1.1.1 Por via de transporte

Conforme a Tabela 23, dos 4,7 milhões de toneladas de mercadorias exportadas por Santa Catarina, em 2005, 88,2% (4,1 milhões de toneladas) foram transportadas por via marítima, 11,2%, por via rodoviária e, 0,6%, por outras vias. Em termos de valor, 88,9% foram transportadas por via marítima, 8,4%, por via rodoviária, 2,3%, por via aérea e 0,4%, por outras vias.

No período 2000–2005, a participação da via marítima nas exportações catarinenses aumentou de 82,3% para 88,2%, em tonelagem e, de 81,3% para 88,9%, em valor FOB. No mesmo período, a participação da via rodoviária reduziu de 15,8% para 11,2%, em tonelagem e, de 14,8% para 8,4%, em valor FOB. Já a participação da via aérea, em valor FOB, não passou de 3%, no referido período, apesar dos problemas de logística portuária ocorridos em 2004. Aliás, o transporte aéreo é uma alternativa restrita aos casos de bens perecíveis ou de bens de baixíssimo peso e de elevado valor agregado (alta densidade de valor por massa).

**Tabela 23 – Evolução recente das exportações catarinenses por via de transporte**

Via de transporte	Exportações: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)									
	2000			(...)	2004			2005		
	Peso	Valor	Part.%	(...)	Peso	Valor	Part.%	Peso	Valor	Part.%
Marítima	2.227,9	2.205,4	81,33	(...)	3.957,2	4.298,1	88,56	4.147,7	4.967,3	88,95
Rodoviária	428,2	402,3	14,84	(...)	527,5	395,4	8,15	525,6	470,9	8,43
Aérea	7,2	75,1	2,77	(...)	15,9	142,1	2,93	8,6	128,3	2,30
Ferrovária	9,9	5,0	0,18	(...)	14,0	11,8	0,24	9,4	10,3	0,18
Meios próprios <sup>11</sup>	34,0	23,8	0,88	(...)	10,5	5,6	0,12	9,5	7,3	0,13
Outros*	0,3	0,1	0,01	(...)	0,5	0,4	0,01	0,0	0,0	0,00
<b>Total</b>	<b>2.707,4</b>	<b>2.711,7</b>	<b>100</b>	<b>(...)</b>	<b>4.525,6</b>	<b>4.853,5</b>	<b>100</b>	<b>4.700,8</b>	<b>5.584,1</b>	<b>100</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

\* Linha de transmissão, fluvial e postal.

A Tabela 23 também mostra que no período 2000–2005, a tonelagem transportada por via marítima aumentou 86,2%, enquanto a tonelagem total exportada pelo Estado aumentou 73,6%. Em valor FOB, no mesmo período, as exportações via marítima cresceram 125,2% e as exportações totais, 105,9%.

<sup>11</sup> A classificação meios próprios, segundo Lopez e Gama (2005), se aplica aos casos em que não há contratação de serviço perante um transportador internacional, alcançando, desse modo: as mercadorias chamadas de “autodeslocáveis”, a exemplo de navios, aviões e plataformas marítimas que não adentram em outros veículos; as mercadorias fornecidas para uso e consumo a bordo de embarcações e aeronaves de transporte internacional; bens conduzidos por portadores; e mercadorias transportadas por veículo que pertença ao próprio exportador ou importador brasileiro.

## 3.1.1.2 Por porto

Conforme a Tabela 24, em 2005, Santa Catarina exportou, pelo critério de estado produtor, US\$ 4,9 bilhões via marítima, dos quais, 84,5% correspondentes a mercadorias embarcadas nos portos catarinenses e 15,5%, em outros portos.

Ainda conforme a Tabela 24, o percentual correspondente à participação, em valor, das mercadorias catarinenses embarcadas fora do Estado aumentou de 11,8%, em 2000, para 15,5%, em 2005, destacando-se, neste ano, as participações dos portos de Paranaguá (7,7%), Santos (5,2%) e Antonina (1,9%).

A Tabela 24 também mostra que, no período 2000–2005, o valor dos embarques de mercadorias catarinenses pelos portos locais cresceu, em média, 16,6% a.a., enquanto que, por outros portos, o crescimento médio anual foi de 24%. Em termos totais, o incremento médio do valor das mercadorias catarinenses exportadas via marítima, no referido período, foi de 17,6% a.a.

Entre os portos locais, o que apresentou menor taxa de incremento médio no valor de mercadorias catarinenses embarcadas foi São Francisco do Sul (4,5% a.a.).

**Tabela 24 – Distribuição das exportações catarinenses por porto de embarque**

Porto	Exportações por porto: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)							Part. % s/total		Cresc. % a.a
	Unid.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2005	
São F. do Sul (SC)	Peso	998,52	993,40	1.056,92	1.508,38	1.363,09	1.146,09	44,82	27,63	2,79
	Valor	1.020,83	1.002,30	1.141,05	1.310,36	1.511,33	1.274,98	46,29	25,67	4,55
Itajaí (SC)	Peso	874,87	1.081,95	1.353,40	1.552,56	1.771,30	2.106,85	39,27	50,80	19,22
	Valor	923,44	1.226,69	1.380,01	1.630,13	2.087,31	2.823,83	41,87	56,85	25,05
Imbituba (SC)	Peso	0,02	6,17	10,34	1,96	45,38	119,55	0,00	2,88	109,80*
	Valor	0,03	1,63	3,19	1,29	42,44	101,16	0,00	2,04	180,75*
<b>Subtotal 1</b>	<b>Peso</b>	<b>1.873,41</b>	<b>2.081,52</b>	<b>2.420,66</b>	<b>3.062,90</b>	<b>3.179,77</b>	<b>3.372,49</b>	<b>84,09</b>	<b>81,31</b>	<b>12,48</b>
	<b>Valor</b>	<b>1.944,30</b>	<b>2.230,62</b>	<b>2.524,25</b>	<b>2.941,79</b>	<b>3.641,08</b>	<b>4.199,97</b>	<b>88,16</b>	<b>84,55</b>	<b>16,65</b>
Paranaguá (PR)	Peso	324,40	479,18	448,24	457,02	464,30	450,19	14,56	10,85	6,77
	Valor	228,54	296,11	233,61	231,62	351,40	382,60	10,36	7,70	10,86
Santos (SP)	Peso	7,04	10,13	13,79	40,49	156,05	198,44	0,32	4,78	95,00
	Valor	10,46	16,34	18,36	54,66	166,68	256,54	0,47	5,16	89,63
Antonina (PR)	Peso	14,51	21,46	99,56	105,22	122,63	104,65	0,65	2,52	48,47
	Valor	6,95	11,57	61,37	76,74	99,42	94,52	0,32	1,90	68,54
Rio Grande (RS)	Peso	5,87	6,55	3,90	2,45	27,18	8,82	0,26	0,21	8,51
	Valor	13,48	13,74	9,41	7,87	31,99	14,11	0,61	0,28	0,92
Rio de Janeiro (RJ)	Peso	1,12	0,39	0,50	1,13	1,07	1,31	0,05	0,03	3,21
	Valor	0,82	0,75	0,68	1,20	2,11	4,08	0,04	0,08	38,00
Vitória (ES)	Peso	0,19	0,03	0,38	0,53	0,47	0,34	0,01	0,01	12,37
	Valor	0,15	0,01	0,21	0,65	0,12	0,11	0,01	0,00	(5,53)
Belém (PA)	Peso	0,10	0,05	0,05	0,05	0,13	0,08	0,00	0,00	(5,23)
	Valor	0,09	0,11	0,03	0,05	0,16	0,05	0,00	0,00	(8,89)
Outros	Peso	1,22	0,26	0,33	0,16	5,64	11,37	0,05	0,27	56,32
	Valor	0,60	0,21	0,28	0,37	5,14	15,30	0,03	0,31	91,06
<b>Subtotal 2</b>	<b>Peso</b>	<b>354,45</b>	<b>518,05</b>	<b>566,76</b>	<b>607,04</b>	<b>777,48</b>	<b>775,21</b>	<b>15,91</b>	<b>18,69</b>	<b>16,94</b>
	<b>Valor</b>	<b>261,08</b>	<b>338,83</b>	<b>323,96</b>	<b>373,17</b>	<b>657,01</b>	<b>767,32</b>	<b>11,84</b>	<b>15,45</b>	<b>24,06</b>
<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>2.227,86</b>	<b>2.599,57</b>	<b>2.987,42</b>	<b>3.669,94</b>	<b>3.957,25</b>	<b>4.147,70</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>13,24</b>
	<b>Valor</b>	<b>2.205,38</b>	<b>2.569,45</b>	<b>2.848,21</b>	<b>3.314,96</b>	<b>4.298,09</b>	<b>4.967,29</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>17,63</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE. \*Calculados com base no período 2001–2005.



### 3.1.2 De mercadorias provenientes de outros estados

#### 3.1.2.1 Embarques em portos catarinenses

De acordo com a Tabela 25, em 2005, os portos catarinenses embarcaram mercadorias provenientes de outros Estados no valor de US\$ 3,7 bilhões, dos quais 54,6% foram exportados por Itajaí, 39,4%, por São Francisco do Sul e 6%, por Imbituba.

Ainda de acordo com a Tabela 25, do valor total das exportações de mercadorias de outros Estados, embarcadas nos portos catarinenses, em 2005, 93,2% originaram-se em 5 Estados: Paraná (43,4%), Mato Grosso (19,8%), Rio Grande do Sul (16,4%), São Paulo (7,7%) e Mato Grosso do Sul (6%).

Entre 2004 e 2005 as exportações de outros Estados por portos catarinenses aumentaram 24,4% ante 30,7% no biênio anterior.

Aliás, em 2005, as relações percentuais dos valores das mercadorias embarcadas desses Estados por Santa Catarina, sobre as respectivas exportações totais<sup>12</sup>, foram as seguintes: Paraná (16,4%), Mato Grosso (18,1%), Rio Grande do Sul (6%), Mato Grosso do Sul (19,7%) e São Paulo (0,8%).

**Tabela 25 – Embarque de mercadorias provenientes de outros Estados em portos catarinenses**

Estado exportador	Unid.	Porto de embarque: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)								Var. % 05/04
		Imbituba		Itajaí		São F. do Sul		Total		
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
Paraná	Peso	30,28	51,99	887,36	949,58	1.863,99	2.058,49	2.781,63	3.060,05	10,01
	Valor	18,64	46,75	750,49	883,77	760,27	712,23	1.529,39	1.642,75	7,41
Mato Grosso	Peso	0,41	14,84	80,41	88,31	1.256,19	2.398,19	1.337,01	2.501,34	87,08
	Valor	0,28	17,79	68,57	106,68	382,99	626,79	451,84	751,25	66,27
Rio G. do Sul	Peso	76,61	62,67	317,27	357,17	52,28	33,55	446,16	453,38	1,62
	Valor	66,62	69,38	375,86	506,71	58,66	46,66	501,14	622,75	24,27
São Paulo	Peso	48,15	183,41	269,95	267,19	50,78	47,32	368,88	497,91	34,98
	Valor	13,36	68,87	197,35	185,56	36,65	36,10	247,36	290,53	17,45
Mato G. do Sul	Peso	0,63	6,14	95,66	129,31	62,82	73,84	159,11	209,28	31,53
	Valor	0,58	10,15	113,83	168,68	37,30	47,08	151,71	225,90	48,90
Goiás	Peso	3,21	2,31	81,10	112,67	7,96	5,13	92,27	120,10	30,17
	Valor	3,83	4,47	95,99	140,76	7,59	2,77	107,40	148,01	37,81
Minas Gerais	Peso	1,77	4,32	31,18	53,07	5,45	15,60	38,41	72,98	90,03
	Valor	1,23	5,65	25,92	64,43	4,62	5,95	31,77	76,03	139,32
Rondônia	Peso	0,02	0,60	14,61	8,77	8,89	8,71	23,51	18,09	(23,09)
	Valor	0,02	0,80	9,23	5,94	5,31	6,70	14,57	13,44	(7,74)
Rio de Janeiro	Peso	0,21	0,12	0,44	0,38	1,62	1,13	2,27	1,63	(28,26)
	Valor	0,48	1,83	0,56	0,73	0,94	0,93	1,97	3,48	76,23
Outros estados	Peso	0,14	0,39	9,25	8,24	2,51	17,20	11,90	25,84	117,09
	Valor	0,14	0,19	11,09	9,45	1,45	9,32	12,67	18,97	49,67
<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>161,43</b>	<b>326,78</b>	<b>1.787,22</b>	<b>1.974,68</b>	<b>3.312,50</b>	<b>4.659,16</b>	<b>5.261,16</b>	<b>6.960,62</b>	<b>32,30</b>
	<b>Valor</b>	<b>105,18</b>	<b>225,88</b>	<b>1.648,87</b>	<b>2.072,71</b>	<b>1.295,77</b>	<b>1.494,52</b>	<b>3.049,83</b>	<b>3.793,11</b>	<b>24,37</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

<sup>12</sup> Exportações FOB, em 2005: Paraná (US\$ 10.022,67 milhões), Rio Grande do Sul (US\$ 10.453,68 milhões), Mato Grosso (US\$ 4.151,61 milhões), Mato Grosso do Sul (US\$ 1.149,02 milhões) e São Paulo (US\$ 38.007,69 milhões).

## 3.1.2.2 Principais mercadorias embarcadas

A Tabela 26 mostra as principais mercadorias de procedência paranaense, exportadas por portos catarinenses, em 2005, por ordem decrescente de valor. Naquele ano foram embarcados 363 itens por São F. do Sul, 673 por Itajaí e 45 por Imbituba.

**Tabela 26 – Dez principais mercadorias paranaenses exportadas por portos catarinenses, em 2005**

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
São F. do Sul	Outros grãos de soja, mesmo triturados	163,59	9,96
	Bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja	131,76	8,02
	Madeira de coníferas, perfilada	74,28	4,52
	Óleo de soja, em bruto, mesmo degomado	52,56	3,20
	Outras madeiras compensadas, com folhas de espessura <= 6mm	50,13	3,05
	Portas, respectivos caixilhos, alizares e soleiras, de madeira	30,62	1,86
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	17,55	1,07
	Milho em grão, exceto para semeadura	16,05	0,98
	Madeira de coníferas, serrada/cortada em folhas etc. espessura > 6mm	13,87	0,84
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	12,64	0,77
	<b>Subtotal</b>	<b>563,05</b>	<b>34,27</b>
	Outras mercadorias	149,18	9,08
	<b>Total</b>	<b>712,23</b>	<b>43,36</b>
Itajaí	Outras madeiras compensadas, com folhas de espessura <= 6mm	144,90	8,82
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	121,02	7,37
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	114,34	6,96
	Outros motores de explosão, para veículos, cap. 87, sup. 1000cm <sup>3</sup>	84,28	5,13
	Outras carnes de suíno, congeladas	50,76	3,09
	Carnes de peruas/perus, em pedaços e miudezas, congeladas	36,81	2,24
	Outras madeiras compensadas, folheadas ou estratificadas	34,40	2,09
	Outros móveis de madeira	17,89	1,09
	Carcaças e meias-carcaças de suíno, congeladas	16,52	1,01
	Preparações alimentícias e conservas, de peru	16,30	0,99
	<b>Subtotal</b>	<b>637,23</b>	<b>38,79</b>
	Outras mercadorias	246,54	15,01
	<b>Total</b>	<b>883,77</b>	<b>53,80</b>
Imbituba	Carnes desossadas de bovino, congeladas	9,12	0,56
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	8,87	0,54
	Outros motores de explosão, para veículos, cap. 87, sup. 1000cm <sup>3</sup>	4,31	0,26
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	4,20	0,26
	Outras madeiras compensadas, com folhas de espessura <= 6mm	3,13	0,19
	Painéis de fibras de madeira, não trabalhado mec 0.5 < d <= 0.8g/cm <sup>3</sup>	2,52	0,15
	Madeira de coníferas, serrada/cortada em fls. etc. esp. > 6mm	2,19	0,13
	Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera	1,90	0,12
	Outras carnes de suíno, congeladas	1,82	0,11
	Preparações alimentícias e conservas, de peru	1,27	0,08
	<b>Subtotal</b>	<b>39,33</b>	<b>2,39</b>
	Outras mercadorias	7,42	0,45
<b>Total</b>	<b>46,75</b>	<b>2,85</b>	
<b>Total geral</b>	<b>1.642,75</b>	<b>100</b>	

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

A Tabela 27 mostra as principais mercadorias provenientes do Rio Grande do Sul, exportadas por portos catarinenses, em 2005, por ordem decrescente de valor. Naquele ano foram embarcados 328 itens por São F. do Sul, 576 por Itajaí e 258 por Imbituba.

**Tabela 27 – Dez principais mercadorias riograndenses exportadas por porto de SC, em 2005**

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
São F. do Sul	Fumo não manufaturado total/parc. destal. fls. secas, etc. virginia	7,50	1,20
	Madeira de coníferas, serrada/cortada em fls. etc. esp. > 6mm	5,90	0,95
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	2,97	0,48
	Fumo não manufaturado total/parc. destal. fls. secas, tipo "burley"	2,66	0,43
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	2,41	0,39
	Outras carnes de suíno, congeladas	2,40	0,39
	Portas respectivos caixilhos, alizares e soleiras, de madeira	2,25	0,36
	Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas preparações alimentícias	2,14	0,34
	Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera	2,06	0,33
	Carroçarias para veículos automóveis transp. >= 10 pessoas ou p/carga	2,01	0,32
	<b>Subtotal</b>	<b>32,29</b>	<b>5,19</b>
	Outras mercadorias	14,37	2,31
	<b>Total</b>	<b>46,66</b>	<b>7,49</b>
Itajaí	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	240,49	38,62
	Outras carnes de suíno, congeladas	80,32	12,90
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	49,60	7,96
	Preparações alimentícias e conservas, de galos, galinhas	23,24	3,73
	Carroçarias para veículo automóveis transp. >= 10 pessoas ou p/carga	20,24	3,25
	Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas preparações alimentícias	14,66	2,35
	Carcaças e meias-carcaças de suíno, congeladas	10,50	1,69
	Madeira de coníferas, serrada/cortada em fls. etc. esp. > 6mm	10,00	1,61
	Outros moveis de madeira	3,62	0,58
	Outros calçados de couro natural	3,47	0,56
	<b>Subtotal</b>	<b>456,14</b>	<b>73,25</b>
	Outras mercadorias	50,57	8,12
	<b>Total</b>	<b>506,71</b>	<b>81,37</b>
Imbituba	Outras carnes de suíno, congeladas	19,08	3,06
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	15,95	2,56
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	5,97	0,96
	Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas preparações alimentares	4,03	0,65
	Carnes de peruas/perus, em pedaços e miudezas, congeladas	3,34	0,54
	Carnes desossadas de bovino, congeladas	2,01	0,32
	Carroçarias para veículo automóveis transp. >=10 pessoas ou p/carga	1,98	0,32
	Carcaças e meias-carcaças de suíno, congeladas	1,77	0,28
	Outros painéis de madeira em bruto/simpl. polido	1,72	0,28
	Veículos automóveis para transp. >=10 pessoas, c/motor diesel	1,55	0,25
	<b>Subtotal</b>	<b>57,40</b>	<b>9,22</b>
	Outras mercadorias	11,99	1,92
	<b>Total</b>	<b>69,39</b>	<b>11,14</b>
<b>Total geral</b>	<b>622,75</b>	<b>100</b>	

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

A Tabela 28 mostra as principais mercadorias provenientes do Mato Grosso, exportadas por portos catarinenses, em 2005, por ordem decrescente de valor. Naquele ano foram embarcados 30 itens por São Francisco do Sul, 29 por Itajaí e 12 por Imbituba.

**Tabela 28 – Dez principais mercadorias mato-grossenses exportadas por portos de SC, em 2005**

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
São F. do Sul	Outros grãos de soja, mesmo triturados	405,24	53,94
	Óleo de soja, em bruto, mesmo degomado	125,25	16,67
	Bagaços e outros resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	63,68	8,48
	Milho em grão, exceto para semeadura	5,88	0,78
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	5,56	0,74
	Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera	4,15	0,55
	Outras madeiras serradas/cortadas em folhas, etc. esp. > 6mm	4,01	0,53
	Madeira de não-coníferas, perfilada	3,58	0,48
	Outras sementes de algodão, mesmo trituradas	1,67	0,22
	Outros couros bovinos, incl. bufalos, n/div. umid. pena flor	1,26	0,17
	<b>Subtotal</b>	<b>620,28</b>	<b>82,57</b>
	Outras mercadorias	6,51	0,87
	<b>Total</b>	<b>626,79</b>	<b>83,43</b>
Itajaí	Carnes desossadas de bovino, congeladas	27,28	3,63
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	16,65	2,22
	Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera	14,33	1,91
	Preparações alimentícias e conservas, de bovinos	13,21	1,76
	Preparações alimentícias e conservas, de galos, galinhas	7,23	0,96
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	7,02	0,93
	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	5,57	0,74
	Madeira de ipê, serrada/cortada em folhas, etc. esp. > 6mm	2,94	0,39
	Outras madeiras serradas/cortadas em folhas, etc. esp. > 6mm	2,63	0,35
	Madeira de não-coníferas, perfilada	2,48	0,33
	<b>Subtotal</b>	<b>99,34</b>	<b>13,22</b>
	Outras mercadorias	7,34	0,98
	<b>Total</b>	<b>106,68</b>	<b>14,20</b>
Imbituba	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	9,54	1,27
	Carnes desossadas de bovino, congeladas	6,17	0,82
	Preparações alimentícias e conservas, de galos, galinhas	0,65	0,09
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	0,42	0,06
	Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera	0,33	0,04
	Outras madeiras serradas/cortadas em folhas, etc. esp. > 6mm	0,29	0,04
	Madeira de cedro, serrada/cortada em folhas, etc. esp. > 6mm	0,17	0,02
	Madeira de não-coníferas, perfilada	0,05	0,01
	Outras madeiras tropicais, serradas/cort. fls. etc. esp. > 6mm	0,05	0,01
	Folhas p/folhead. etc. de outras madeiras	0,05	0,01
	<b>Subtotal</b>	<b>17,73</b>	<b>2,36</b>
	Outras mercadorias	0,05	0,01
<b>Total</b>	<b>17,78</b>	<b>2,37</b>	
<b>Total geral</b>	<b>751,25</b>	<b>100</b>	

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.



A Tabela 29 mostra as principais mercadorias provenientes do Mato Grosso do Sul, exportadas por portos catarinenses, em 2005, por ordem decrescente de valor. Naquele ano foram embarcados 19 itens por São Francisco do Sul, 31 por Itajaí e 7 por Imbituba.

**Tabela 29 – Principais mercadorias sul mato-grossenses exportadas por portos de SC, em 2005**

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
São F. do Sul	Óleo de soja, em bruto, mesmo de gomado	22,74	10,07
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	13,48	5,97
	Outras carnes de suíno, congeladas	3,83	1,70
	Outros grãos de soja, mesmo triturados	2,06	0,91
	Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera	1,82	0,81
	Carnes desossadas de bovino, congeladas	1,14	0,50
	Moveis de madeira p/quartos de dormir	0,60	0,27
	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	0,36	0,16
	Outras miudezas comestíveis de suíno, congeladas	0,25	0,11
	Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas preparações alimentares	0,21	0,09
	<b>Subtotal</b>	<b>46,49</b>	<b>20,58</b>
	Outras mercadorias	0,59	0,26
	<b>Total</b>	<b>47,08</b>	<b>20,84</b>
	Itajaí	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	65,82
Carnes desossadas de bovino, congeladas		31,04	13,74
Outras carnes de suíno, congeladas		22,83	10,11
Carcaças e meias-carcaças de suíno, congeladas		10,64	4,71
Madeira de coníferas, serrada/cortada em fls. etc. esp. > 6mm		10,21	4,52
Preparações alimentícias e conservas, de galos, galinhas		9,79	4,33
Madeira compensada c/fls. <= 6mm, face de madeira não-conífera		6,74	2,98
Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados		3,51	1,55
Enchidos de carne, miudezas, sangue, suas preparações alimentares		2,43	1,07
Pernas, pás e pedaços não desossados de suíno, congelados		1,47	0,65
<b>Subtotal</b>		<b>164,47</b>	<b>72,80</b>
Outras mercadorias		4,21	1,86
<b>Total</b>		<b>168,68</b>	<b>74,67</b>
Imbituba	Carnes desossadas de bovino, congeladas	8,71	3,85
	Outras carnes de suíno, congeladas	0,63	0,28
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	0,33	0,15
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	0,16	0,07
	Outras madeiras compensadas, com folhas de espessura <= 6mm	0,14	0,06
	Madeira de coníferas, serrada/cortada em fls. etc. esp. > 6mm	0,12	0,05
	Pernas, pás e pedaços não desossados de suíno, congelados	0,06	0,03
	<b>Subtotal</b>	<b>10,15</b>	<b>4,49</b>
Outras mercadorias	-	-	
<b>Total</b>	<b>10,15</b>	<b>4,49</b>	
<b>Total geral</b>	<b>225,90</b>	<b>100</b>	

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

A Tabela 30 mostra as principais mercadorias provenientes de São Paulo, exportadas por portos catarinenses, em 2005, por ordem decrescente de valor. Naquele ano foram embarcados 197 itens por São Francisco do Sul, 310 por Itajaí e 20 por Imbituba.



**Tabela 30 – Principais mercadorias paulistas exportadas por portos catarinenses, em 2005**

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
São F. do Sul	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	6,51	2,24
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	5,72	1,97
	Outras obras de couro natural ou reconstituído	5,47	1,88
	Carnes desossadas de bovino, congeladas	5,08	1,75
	Ligas de alumínio em forma bruta	2,76	0,95
	Superfosfato, teor de pentóxido de fósforo (p2o5) <= 22%	1,51	0,52
	Outras chapas e tiras, de ligas alumínio, esp. > 0.2mm	1,22	0,42
	Outras madeiras serradas/cortadas em folhas, etc. esp. > 6mm	0,74	0,26
	Chassis com motor para veículos automoveis transp. pessoas >= 10	0,70	0,24
	Painéis de fibras de madeira, não trabalhados mecan. d. > 0.8g/cm3	0,57	0,19
	<b>Subtotal</b>	<b>30,30</b>	<b>10,43</b>
	Outras mercadorias	5,81	2,00
	<b>Total</b>	<b>36,11</b>	<b>12,43</b>
Itajaí	Carnes desossadas de bovino, congeladas	61,93	21,32
	Outros açúcares de cana, beterraba, sacarose quim. pura, sol.	40,08	13,80
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	29,82	10,26
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	19,70	6,78
	Outras carnes de suíno, congeladas	7,78	2,68
	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	4,06	1,40
	Madeira de coníferas, serrada/cortada em fls. etc. esp. > 6mm	2,19	0,75
	Outras madeiras serradas/cortadas em folhas, etc. esp. > 6mm	1,66	0,57
	Outros couros/peles, int. bovinos, preparas. etc.	1,62	0,56
	Painéis de madeira, para soalhos	1,32	0,45
	<b>Subtotal</b>	<b>170,16</b>	<b>58,57</b>
	Outras mercadorias	15,40	5,30
	<b>Total</b>	<b>185,56</b>	<b>63,87</b>
Imbituba	Outros açúcares de cana, beterraba, sacarose quim. pura, sol.	38,83	13,37
	Carnes desossadas de bovino, congeladas	24,72	8,51
	Carnes de galos/galinhas, não cortadas em pedaços, congelados	1,29	0,44
	Painéis de fibras de madeira, não trabalhados mecan. d. > 0.8g/cm3	1,02	0,35
	Painéis de fibras de madeira, não trabalhados mec. 0.5 < d. <= 0.8g/cm3	0,73	0,25
	Chassis com motor para veículos automóveis transp. pessoas >= 10	0,43	0,15
	Pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados	0,43	0,15
	Outros painéis de fibras de madeira, densidade > 0.8g/cm3	0,36	0,12
	Outros painéis de madeira em bruto/simpl. polido	0,22	0,07
	Outras partes de laminadores de metais	0,22	0,07
	<b>Subtotal</b>	<b>68,25</b>	<b>23,49</b>
	Outras mercadorias	0,63	0,22
	<b>Total</b>	<b>68,88</b>	<b>23,71</b>
<b>Total geral</b>	<b>290,53</b>	<b>100</b>	

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

### 3.2 Desembarques

#### 3.2.1 De mercadorias catarinenses

##### 3.2.1.1 Por via de transporte

Conforme a Tabela 31, dos 2,5 milhões de toneladas de mercadorias importadas por Santa Catarina, em 2005, 58,4% (1,5 milhão de toneladas) foram transportados por via marítima, 36,3%, por via rodoviária e, 5,3%, por outras vias, principalmente ferroviária. Em termos de valor, 71% foram transportados por via marítima, 18,9%, por via rodoviária, 6,8%, por via aérea e 3,3%, por outras vias.

No período 2000–2005, a participação da via marítima nas importações catarinenses reduziu de 75,7% para 58,4%, em tonelagem, sendo que, em valor FOB aumentou de 67,3% para 70,9%. No mesmo período, a participação da via rodoviária aumentou de 23,8% para 36,3%, em tonelagem, sendo que, em valor FOB reduziu de 19,5% para 18,9%. Já a participação da via aérea, em valor FOB, reduziu de 13% para 6,8%, no referido período.

**Tabela 31 - Evolução recente das importações catarinenses por via de transporte**

Via de transporte	Importações: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)									
	2000			(...)	2004			2005		
	Peso	Valor	Part.%	(...)	Peso	Valor	Part.%	Peso	Valor	Part.%
Marítima	1.221,7	644,2	67,30	(...)	1.310,8	1.089,6	72,21	1.508,7	1.553,2	70,97
Rodoviária	384,6	186,6	19,49	(...)	745,0	272,5	18,06	938,1	414,0	18,92
Aérea	2,3	124,5	13,01	(...)	2,1	120,1	7,96	2,3	150,2	6,86
Ferrovária	5,9	1,8	0,19	(...)	63,1	26,5	1,76	134,3	70,8	3,23
Outros*	0,0	0,1	0,01	(...)	0,0	0,1	0,01	0,1	0,4	0,02
<b>Total</b>	<b>1.614,5</b>	<b>957,1</b>	<b>100</b>	<b>(...)</b>	<b>2.121,0</b>	<b>1.508,9</b>	<b>100</b>	<b>2.583,5</b>	<b>2.188,5</b>	<b>100</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

\* Meios próprios e postal.

A Tabela 31 também mostra que no período 2000–2005, enquanto a tonelagem total importada pelo Estado cresceu 60%, a transportada por via marítima cresceu apenas 23,4%, o que se justifica pelo elevado incremento na tonelagem importada por via rodoviária e ferroviária, provenientes dos países vizinhos. Em valor FOB, no mesmo período, as importações totais aumentaram 128,7% e, as via marítima, 141%.

Assim, além das importações serem pouco representativas na corrente de comércio do Estado, as transportadas via marítima são proporcionalmente menores.

##### 3.2.1.2 Por porto

Conforme a Tabela 32, em 2005, Santa Catarina importou US\$ 1,5 bilhão, via marítima, dos quais, 91,8% correspondentes a mercadorias desembarcadas nos portos catarinenses e 8,2%, em outros portos.

No período 2000–2005, o valor dos desembarques de mercadorias catarinenses pelos portos locais cresceu, em média, 19,4% a.a., enquanto que, por outros portos, o crescimento médio anual foi de 18,1%. Em termos totais, o incremento do valor das mercadorias catarinenses importadas via marítima, no referido período, foi de 19,3% a.a.



Ainda conforme a Tabela 32, o percentual correspondente à participação, em valor, das mercadorias catarinenses desembarcadas em outros portos manteve-se praticamente constante, passando de 8,6%, em 2000, para 8,2%, em 2005, sendo que neste ano, o Porto de Paranaguá participou com 3,5%, Santos, com 2,9%) e Rio Grande, com 1,1%.

**Tabela 32 – Distribuição das importações catarinenses por porto de desembarque**

Porto	Importações por porto: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)							Part. % s/total		Cresc. % a.a
	Unid.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000	2005	
São F. do Sul (SC)	Peso	504,68	372,28	345,17	396,06	337,90	363,62	41,31	24,10	(6,35)
	Valor	164,43	144,21	180,92	167,62	221,35	263,67	25,53	16,98	9,90
Itajaí (SC)	Peso	269,58	774,07	275,57	282,38	340,72	429,60	22,07	28,47	9,77
	Valor	394,46	358,67	361,13	370,52	659,15	949,35	61,23	61,12	19,20
Imbituba (SC)	Peso	309,70	127,20	169,00	187,42	398,81	475,53	25,35	31,52	8,95
	Valor	29,97	17,03	23,21	34,28	70,74	212,85	4,65	13,70	48,00
<b>Subtotal 1</b>	<b>Peso</b>	<b>1.083,96</b>	<b>1.273,55</b>	<b>789,74</b>	<b>865,86</b>	<b>1.077,44</b>	<b>1.268,75</b>	<b>88,73</b>	<b>84,09</b>	<b>3,20</b>
	<b>Valor</b>	<b>588,87</b>	<b>519,91</b>	<b>565,26</b>	<b>572,42</b>	<b>951,24</b>	<b>1.425,87</b>	<b>91,41</b>	<b>91,80</b>	<b>19,35</b>
Paranaguá (PR)	Peso	76,50	72,81	141,87	118,39	141,76	169,79	6,26	11,25	17,29
	Valor	26,63	24,25	33,31	26,65	54,33	54,20	4,13	3,49	15,27
Santos (SP)	Peso	5,61	4,77	5,97	7,14	27,23	16,19	0,46	1,07	23,64
	Valor	16,74	21,93	11,91	17,59	51,28	44,29	2,60	2,85	21,48
Rio Grande (RS)	Peso	39,74	21,95	25,24	20,61	31,70	22,62	3,25	1,50	(10,66)
	Valor	8,89	10,44	9,62	7,84	17,27	17,62	1,38	1,13	14,67
Rio de Janeiro (RJ)	Peso	0,30	3,58	2,66	10,47	22,86	16,86	0,02	1,12	123,13
	Valor	0,59	7,88	5,15	2,78	6,50	2,31	0,09	0,15	31,54
Antonina (PR)	Peso	0,50	9,33	-	7,98	2,21	4,59	0,04	0,30	55,81
	Valor	0,07	1,61	-	1,22	0,48	1,13	0,01	0,07	74,82
Outros	Peso	15,07	2,38	0,75	1,80	7,60	9,92	1,23	0,66	(8,02)
	Valor	2,40	1,39	3,91	2,17	8,53	8,90	0,37	0,57	30,28
<b>Subtotal 2</b>	<b>Peso</b>	<b>137,72</b>	<b>114,81</b>	<b>176,49</b>	<b>166,39</b>	<b>233,36</b>	<b>239,97</b>	<b>11,27</b>	<b>15,91</b>	<b>11,75</b>
	<b>Valor</b>	<b>55,33</b>	<b>67,50</b>	<b>63,90</b>	<b>58,25</b>	<b>138,38</b>	<b>127,34</b>	<b>8,59</b>	<b>8,20</b>	<b>18,14</b>
<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>1.221,68</b>	<b>1.388,36</b>	<b>966,23</b>	<b>1.032,25</b>	<b>1.310,79</b>	<b>1.508,72</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>4,31</b>
	<b>Valor</b>	<b>644,19</b>	<b>587,41</b>	<b>629,16</b>	<b>630,67</b>	<b>1.089,62</b>	<b>1.553,21</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>19,25</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

A Tabela 33, a seguir, mostra as principais mercadorias importadas por Santa Catarina, em 2005, desembarcadas por portos selecionados de outros Estados da Federação.

Ainda conforme a Tabela 33, do valor total das importações catarinenses realizadas por outros Estados, em 2005, 42,6% foram desembarcadas por Paranaguá, 34,8%, por Santos, 13,8%, por Rio Grande, 1,8%, pelo Rio de Janeiro, 0,9%, por Antonina e 6,1, por outros portos.

Tabela 33 – Principais mercadorias importadas por SC, em 2005, desembarcadas por outros portos

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
Paranaguá	Outros cloretos de potássio	9,68	7,60
	Uréia com teor de nitrogênio >45% em peso	9,03	7,09
	Outros adubos/fertiliz. miner. quim. c/nitrogênio e fósforo	5,61	4,40
	Diidrogeno-ortofosfato de amônio, incl. mist. hidrogen. etc.	4,48	3,52
	Outras maqs. ferram. p/forjar/estampar metais, martelos, etc.	2,56	2,01
	<b>Subtotal</b>	<b>31,36</b>	<b>24,62</b>
	Outras mercadorias	22,84	17,93
	<b>Total</b>	<b>54,20</b>	<b>42,56</b>
Santos	Outros tornos horiz. p/trab. metais, c/cmdo. numer.	2,15	1,69
	Maquinas e aparelhos p/fabricação/acabamento de feltros	1,06	0,83
	Maquinas p/enfestar ou cortar tecidos, automaticas	1,00	0,79
	Tecido e feltro, util. em maqs. p/fabr. de papel, p. >= 650g/m2	0,98	0,77
	Maquinas de vaziar (moldar) sob pressão	0,81	0,63
	<b>Subtotal</b>	<b>6,00</b>	<b>4,71</b>
	Outras mercadorias	38,29	30,07
	<b>Total</b>	<b>44,29</b>	<b>34,78</b>
Rio Grande	Catodos de cobre refinado/seus elementos, em forma bruta	5,08	3,99
	Acido 2-hidroxi-4-(metiltio)butanoico e seu sal calcico	3,10	2,43
	Trigo (exc. trigo duro ou p/semeadura), e trigo c/centeio	1,83	1,43
	Chapas, etc.polim. propileno, biax. orient. metaliz. s/suport	1,18	0,92
	Outros polietilenos s/carga, d. >= 0.94, em formas primarias	0,93	0,73
	<b>Subtotal</b>	<b>12,11</b>	<b>9,51</b>
	Outras mercadorias	5,51	4,33
	<b>Total</b>	<b>17,62</b>	<b>13,84</b>
Rio de Janeiro	Pneus usados de borracha	1,42	1,11
	Partes de maquinas e aparelhos p/avicultura	0,15	0,11
	Balsas infláveis	0,12	0,09
	Pneus novos para automóveis de passageiros	0,12	0,09
	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	0,10	0,08
	<b>Subtotal</b>	<b>1,90</b>	<b>1,49</b>
	Outras mercadorias	0,41	0,32
	<b>Total</b>	<b>2,31</b>	<b>1,81</b>
Antonina	Uréia com teor de nitrogênio > 45% em peso	0,60	0,47
	Diidrogeno-ortofosfato de amônio, incl. mist. hidrogen. etc.	0,54	0,42
	<b>Sub total</b>	<b>1,13</b>	<b>0,89</b>
	Outras mercadorias	-	-
	<b>Total</b>	<b>1,13</b>	<b>0,89</b>
<b>Outros portos</b>		<b>7,79</b>	<b>6,12</b>
<b>Total geral</b>		<b>127,34</b>	<b>100</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

### 3.2.2 De mercadorias importadas por outros Estados

Conforme a Tabela 34, em 2005, nos portos catarinenses desembarcaram mercadorias importadas por outros Estados brasileiros no valor US\$ 771,7 milhões, dos quais 80,4%, por São Francisco do Sul, 17,1%, por Itajaí e 2,5% por Imbituba.



Ainda conforme a Tabela 34, do valor total das importações de mercadorias de outros Estados, desembarcadas nos portos catarinenses, em 2005, 96,7% pertenciam a cinco Estados: Paraná (84,6%), São Paulo (6,4%), Rio Grande do Sul (3,2%), Mato Grosso do Sul (1,5%) e Minas Gerais (1,2%).

Em 2005, as relações percentuais dos valores das mercadorias desembarcadas desses Estados por portos catarinenses, sobre as respectivas importações totais<sup>13</sup>, foram as seguintes: Paraná (14,4%), São Paulo (0,2%), Rio Grande do Sul (0,4%), Mato Grosso do Sul (1,1%) e Minas Gerais (0,2%).

**Tabela 34 – Importações de outros Estados brasileiros por portos catarinenses**

Estado	Unid.	Porto de desembarque: peso (kg milhão) e valor (US\$ milhão FOB)								Var. % 05/04
		Imbituba		Itajaí		São F. do Sul		Totais		
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
Paraná	Peso	416,52	290,39	18,69	18,26	1.441,17	1.532,02	1.876,37	1.840,66	(1,90)
	Valor	19,48	8,45	39,86	49,92	396,99	592,77	456,33	651,15	42,69
São Paulo	Peso	34,20	20,65	31,62	31,18	25,21	10,18	91,03	62,02	(31,88)
	Valor	6,81	5,15	32,85	32,80	13,45	11,36	53,10	49,31	(7,14)
Rio G. do Sul	Peso	28,34	6,21	8,83	7,09	0,45	0,49	37,62	13,79	(63,34)
	Valor	5,43	1,44	15,36	19,68	1,11	3,93	21,90	25,05	14,34
Mato G. do Sul	Peso	3,00	1,72	2,38	4,28	0,35	0,00	5,72	6,00	4,85
	Valor	0,03	2,42	4,23	9,32	3,44	0,08	7,70	11,81	53,46
Minas Gerais	Peso	3,78	4,66	2,62	2,80	6,08	0,33	12,47	7,79	(37,53)
	Valor	1,04	1,74	5,88	7,03	2,16	0,45	9,08	9,23	1,61
Espírito Santo	Peso	0,25	0,27	1,42	1,70	2,42	2,42	4,09	4,39	7,30
	Valor	0,08	0,12	2,20	1,26	4,83	4,83	7,11	6,21	(12,72)
Mato Grosso	Peso	36,57	14,55	0,21	0,11	74,36	42,56	111,13	57,22	(48,51)
	Valor	0,51	0,44	0,43	0,65	13,25	4,32	14,19	5,41	(61,86)
Goiás	Peso	1,05	0,30	2,01	2,72	0,12	3,59	3,18	6,61	107,80
	Valor	0,14	0,05	2,87	3,62	0,35	0,55	3,37	4,22	25,32
Outros estados	Peso	1,55	0,16	3,21	2,06	2,19	1,41	6,96	3,63	(47,84)
	Valor	0,43	0,06	6,91	7,42	1,88	1,86	9,23	9,34	1,19
<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>525,25</b>	<b>338,91</b>	<b>70,99</b>	<b>70,20</b>	<b>1.552,34</b>	<b>1.593,01</b>	<b>2.148,58</b>	<b>2.002,12</b>	<b>(6,82)</b>
	<b>Valor</b>	<b>33,96</b>	<b>19,87</b>	<b>110,58</b>	<b>131,71</b>	<b>437,47</b>	<b>620,14</b>	<b>582,01</b>	<b>771,72</b>	<b>32,60</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

Dada a relevância da relação percentual das importações do Paraná por portos catarinenses, listam-se na Tabela 35 as principais mercadorias paranaenses importadas, via Santa Catarina.

<sup>13</sup> Valores FOB, em 2005: Paraná (US\$ 4.525,36 milhões), São Paulo (US\$ 30.490,92 milhões), Rio Grande do Sul (US\$ 6.692,17 milhões), Mato Grosso do Sul (US\$ 1.080,04 milhões) e Minas Gerais (US\$ 3.935,88 milhões),

Tabela 35 – Dez principais mercadorias paranaenses importadas por portos catarinenses, em 2005

Porto	Discriminação das mercadorias	Valor (US\$ milhão FOB)	Part. % s/tot. geral
São F. do Sul	Óleos brutos de petróleo	574,31	88,20
	Outros cloretos de potássio	4,89	0,75
	Trigo (exc. trigo duro ou p/semadura), e trigo c/centeio	4,67	0,72
	Outras luvas de borracha vulcanizada, não endurecida	0,91	0,14
	Outros sobretudos, etc. de fibras sint./art. uso masculino	0,73	0,11
	Folhas p/folhead. etc. de outras madeiras	0,68	0,10
	Outros compressores de ar	0,57	0,09
	Outros mantos, etc. de fibras sintet/artif. uso feminino	0,55	0,08
	Luvas p/cirurgia, de borracha vulcanizada, não endurecida	0,49	0,08
	Hidrogênio-ortofosfato de diamônio, teor arsênio >= 6mg/kg	0,46	0,07
	<b>Subtotal</b>	<b>588,27</b>	<b>90,34</b>
	Outras mercadorias	4,50	0,69
<b>Total</b>	<b>592,77</b>	<b>91,03</b>	
Itajaí	Outros motores de explosão, p/veic. cap. 87, sup. 1000cm <sup>3</sup>	4,26	0,65
	Outras preparações para alimentação de animais	3,48	0,54
	Outras partes e acess. de carroçarias p/veic. automóveis	1,56	0,24
	Lisina	1,34	0,21
	Outros motocompressores herméticos p/equipam. frigoríficos	1,10	0,17
	Outras partes e acess. p/tratores e veículos automóveis	1,09	0,17
	Outros polímeros de etileno, em formas primárias	1,06	0,16
	Pneus novos para motocicletas	1,00	0,15
	Atrazina	0,98	0,15
	Halquinol, misturas de éteres dimetilicos de ácidos, etc	0,92	0,14
	<b>Subtotal</b>	<b>16,79</b>	<b>2,58</b>
	Outras mercadorias	33,14	5,09
<b>Total</b>	<b>49,92</b>	<b>7,67</b>	
Imbituba	Coque de petróleo não calcinado	6,29	0,97
	Outros boratos naturais, ácido bórico, natural, h <sub>3</sub> bo <sub>3</sub> <= 85%	0,40	0,06
	Nitrato de potássio, com teor em peso <= 98% de kno <sub>3</sub>	0,34	0,05
	Outras partes e acess. de carroçarias p/veic. automóveis	0,28	0,04
	Outros nitratos de sódio	0,28	0,04
	Partes de máquinas e aparelhos de ar condicionado	0,10	0,02
	Motores diesel/semidiesel, p/veic. cap. 87, 1500 < cm <sup>3</sup> <= 2500	0,10	0,01
	Outros adubos/fertiliz. miner. quim. c/nitrogênio e potássio	0,09	0,01
	Outras partes e acess. p/tratores e veículos automóveis	0,09	0,01
	Sulfato de potássio, teor de óxido de potássio (k <sub>2</sub> o) <= 52%	0,04	0,01
	<b>Subtotal</b>	<b>8,00</b>	<b>1,23</b>
	Outras mercadorias	0,45	0,07
<b>Total</b>	<b>8,45</b>	<b>1,30</b>	
<b>Total geral</b>	<b>651,15</b>	<b>100</b>	

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.

### 3.3 Síntese da movimentação líquida de mercadorias nos portos catarinenses

Conforme a Tabela 36, em 2005, os portos catarinenses movimentaram 13,6 milhões de toneladas de mercadorias, em termos de peso líquido, sendo 76% referentes aos embarques e 24% relativos aos desembarques.

Do total embarcado nos portos locais, naquele ano (10,3 milhões de t), 32,6% se referiam as exportações catarinenses e 67,4%, a exportações de outros Estados. Da tonelage total embarcada, o Porto de São Francisco do Sul participou com 56,2%, Itajaí, com 39,5% e Imbituba, com 4,3%.

Dos 3,3 milhões de toneladas de mercadorias desembarcadas nos portos locais, 38,8% correspondiam as importações catarinenses e 61,2%, as importações de outros Estados. Da tonelage total desembarcada, São Francisco do Sul participou com 59,8%, Itajaí, com 15,3% e Imbituba, com 24,9%.

No biênio 2004–2005, a tonelage movimentada, em termos líquido, nos portos catarinenses, aumentou 16,6%, motivado basicamente pelo incremento de 22,4% nos embarques.

Tabela 36 – Síntese da movimentação líquida de mercadorias nos portos catarinenses

Descrição	Unid.	Porto de embarque e desembarque: peso (t) e valor (US\$ mil FOB)								
		Imbituba		Itajaí		São F. do Sul		Totais		
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
Embarques	Mercadorias catarinenses	Peso	45.379	119.551	1.771.300	2.106.849	1.363.091	1.146.088	3.179.771	3.372.488
		Valor	42.442	101.162	2.087.308	2.823.826	1.511.334	1.274.982	3.641.084	4.199.970
	Mercadorias de out. est.	Peso	161.433	326.776	1.787.224	1.974.680	3.312.505	4.659.160	5.261.162	6.960.616
		Valor	105.176	225.885	1.648.874	2.072.709	1.295.774	1.494.522	3.049.825	3.793.116
Total	Peso	<b>206.812</b>	<b>446.327</b>	<b>3.558.525</b>	<b>4.081.529</b>	<b>4.675.596</b>	<b>5.805.248</b>	<b>8.440.933</b>	<b>10.333.104</b>	
	Valor	147.619	327.046	3.736.182	4.896.535	2.807.109	2.769.504	6.690.909	7.993.086	
Desembarques	Mercadorias catarinenses	Peso	398.808	475.529	340.724	429.601	337.902	363.621	1.077.435	1.268.751
		Valor	70.738	212.846	659.149	949.350	221.349	263.668	951.236	1.425.865
	Mercadorias de out. est.	Peso	525.248	338.908	70.965	70.210	1.551.478	1.593.003	2.147.691	2.002.121
		Valor	33.964	19.869	110.547	131.781	436.453	620.074	580.964	771.724
Total	Peso	<b>924.056</b>	<b>814.437</b>	<b>411.689</b>	<b>499.811</b>	<b>1.889.381</b>	<b>1.956.624</b>	<b>3.225.126</b>	<b>3.270.872</b>	
	Valor	104.702	232.715	769.696	1.081.131	657.802	883.742	1.532.200	2.197.589	
Movimentação	Peso	<b>1.130.869</b>	<b>1.260.764</b>	<b>3.970.214</b>	<b>4.581.340*</b>	<b>6.564.977</b>	<b>7.761.871</b>	<b>11.666.059</b>	<b>13.603.976</b>	
	Valor	252.321	559.762	4.505.878	5.977.667	3.464.911	3.653.246	8.223.109	10.190.675	

Síntese obtida a partir das tabelas 24, 25, 32 e 34.

\* Peso conflitante com o constante na Tabela 45.

### 3.4 Projeção da movimentação líquida de mercadorias nos portos catarinenses

Conforme a Tabela 37, a movimentação geral de mercadorias nos portos catarinenses evoluiu, nos últimos nove anos, a taxas anuais média de 7,8% e de 10,2%, em termos de peso líquido e de valor, respectivamente.

Dos 13,6 milhões de toneladas movimentadas em 2005, o Porto de Imbituba participou com 9,3%, Itajaí, com 33,7% e São Francisco do Sul, com 57%.

Projetando-se a tonelage movimentada pelos portos catarinenses, em 2005, constante na Tabela 37, pela taxa de crescimento anual média verificada no período 1996–2005 (7,8%), obtém-se, para 2010, uma movimentação total líquida de mercadorias de cerca de 20 milhões de toneladas.

Tabela 37 – Histórico da movimentação líquida de mercadorias nos portos catarinenses

Porto	Especificações		Unid.	Movimentação anual: peso (t) e valor (US\$ mil FOB)				Cresc. % a.a.
				1996	1999	2002	2005	
Imbituba	Embarque	Mercadorias Catarinenses	Peso	5.064	33	10.344	119.551	42,09
			Valor	4.160	61	3.187	101.162	42,56
		Mercadorias de outros estados	Peso	153.515	224.883	189.033	326.776	8,76
			Valor	102.339	87.139	100.243	225.885	9,20
		<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>158.579</b>	<b>224.916</b>	<b>199.377</b>	<b>446.327</b>	<b>12,18</b>
			<b>Valor</b>	<b>106.499</b>	<b>87.201</b>	<b>103.430</b>	<b>327.046</b>	<b>13,28</b>
	Desembarque	Mercadorias Catarinenses	Peso	79.782	173.634	169.000	475.529	21,94
			Valor	23.385	20.211	23.214	212.846	27,81
		Mercadorias de outros estados	Peso	73.322	574.304	486.218	338.908	18,54
			Valor	35.505	48.042	34.277	19.869	(6,25)
		<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>153.104</b>	<b>747.938</b>	<b>655.217</b>	<b>814.437</b>	<b>20,41</b>
			<b>Valor</b>	<b>58.890</b>	<b>68.253</b>	<b>57.491</b>	<b>232.715</b>	<b>16,50</b>
<b>Movimentação do porto de Imbituba</b>			<b>Peso</b>	<b>311.682</b>	<b>972.854</b>	<b>854.594</b>	<b>1.260.764</b>	<b>16,80</b>
			<b>Valor</b>	<b>165.389</b>	<b>155.454</b>	<b>160.921</b>	<b>559.762</b>	<b>14,51</b>
Itajaí	Embarque	Mercadorias Catarinenses	Peso	596.139	469.990	1.353.404	2.106.849	15,06
			Valor	820.315	829.058	1.380.014	2.823.826	14,72
		Mercadorias de outros estados	Peso	312.950	446.070	1.170.991	1.974.680	22,71
			Valor	349.501	361.588	1.131.423	2.072.709	21,87
		<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>909.089</b>	<b>916.060</b>	<b>2.524.395</b>	<b>4.081.529</b>	<b>18,16</b>
			<b>Valor</b>	<b>1.169.816</b>	<b>1.190.647</b>	<b>2.511.438</b>	<b>4.896.535</b>	<b>17,24</b>
	Desembarque	Mercadorias Catarinenses	Peso	161.238	203.079	275.568	429.601	11,50
			Valor	316.830	393.232	361.127	949.350	12,97
		Mercadorias de outros estados	Peso	169.652	109.105	83.115	70.210	(9,34)
			Valor	183.317	202.123	131.385	131.781	(3,60)
		<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>330.890</b>	<b>312.184</b>	<b>358.684</b>	<b>499.811</b>	<b>4,69</b>
			<b>Valor</b>	<b>500.147</b>	<b>595.355</b>	<b>492.512</b>	<b>1.081.131</b>	<b>8,94</b>
<b>Movimentação do porto de Itajaí</b>			<b>Peso</b>	<b>1.239.979</b>	<b>1.228.243</b>	<b>2.883.078</b>	<b>4.581.340</b>	<b>15,63</b>
			<b>Valor</b>	<b>1.669.963</b>	<b>1.786.001</b>	<b>3.003.949</b>	<b>5.977.667</b>	<b>15,22</b>
São F. do Sul	Embarque	Mercadorias Catarinenses	Peso	1.394.708	1.163.057	1.056.916	1.146.088	(2,16)
			Valor	1.023.645	1.025.513	1.141.053	1.274.982	2,47
		Mercadorias de outros estados	Peso	956.555	1.970.042	2.719.826	4.659.160	19,23
			Valor	624.113	638.493	926.475	1.494.522	10,19
		<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>2.351.263</b>	<b>3.133.099</b>	<b>3.776.742</b>	<b>5.805.248</b>	<b>10,56</b>
			<b>Valor</b>	<b>1.647.758</b>	<b>1.664.006</b>	<b>2.067.528</b>	<b>2.769.504</b>	<b>5,94</b>
	Desembarque	Mercadorias Catarinenses	Peso	322.539	258.094	345.172	363.621	1,34
			Valor	236.671	138.495	180.921	263.668	1,21
		Mercadorias de outros estados	Peso	2.720.266	3.162.907	1.904.437	1.593.003	(5,77)
			Valor	526.663	424.420	379.878	620.074	1,83
		<b>Total</b>	<b>Peso</b>	<b>3.042.806</b>	<b>3.421.001</b>	<b>2.249.610</b>	<b>1.956.624</b>	<b>(4,79)</b>
			<b>Valor</b>	<b>763.334</b>	<b>562.915</b>	<b>560.799</b>	<b>883.742</b>	<b>1,64</b>
<b>Movimentação do porto de São F. do Sul</b>			<b>Peso</b>	<b>5.394.069</b>	<b>6.554.100</b>	<b>6.026.352</b>	<b>7.761.871</b>	<b>4,13</b>
			<b>Valor</b>	<b>2.411.092</b>	<b>2.226.921</b>	<b>2.628.327</b>	<b>3.653.246</b>	<b>4,73</b>
<b>Movimentação total líquida de mercadorias</b>			<b>Peso</b>	<b>6.945.731</b>	<b>8.755.197</b>	<b>9.764.024</b>	<b>13.603.976</b>	<b>7,76</b>
			<b>Valor</b>	<b>4.246.444</b>	<b>4.168.376</b>	<b>5.793.197</b>	<b>10.190.675</b>	<b>10,22</b>

Fonte: MDIC/Secex/Sistema Alice – Elaboração: BRDE.



## 4 PORTOS MARITIMOS DE SANTA CATARINA: situação atual e planejada

### 4.1 Portos em operação

#### 4.1.1 Porto de São Francisco do Sul

##### 4.1.1.1 Caracterização

O Porto de São Francisco do Sul, gerenciado pela autarquia estadual Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), situa-se no litoral norte catarinense, na parte leste da Baía da Babitonga, em amplo estuário de águas abrigadas, o que o torna o maior porto natural do sul do Brasil.

Com canal de acesso de 9,3km, profundidade de 13m, considerando-se os investimentos em andamento e largura mínima de 100m, possibilita a manobra de embarcações com comprimento total (LOA) de até 260m, boca de 40m e calado de 12m (diurno) e 11m (noturno). É acessado pela rodovia federal BR-280 que intercepta a BR-101, a 34km do porto, e a BR-116, em Mafra (SC) e; via ferroviária, por meio das composições ferroviárias operadas pela América Latina Logística (ALL).

Sua área de influência econômica abrange toda a Região Sul e os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Atualmente, São Francisco do Sul se destaca como o maior porto catarinense em tonelagem movimentada e principal graneleiro do Estado, com predominância de graneis sólidos<sup>14</sup>, principalmente embarques de grãos agrícolas, em grande parte, provenientes de outros Estados do Brasil.

Na movimentação de contêineres, classifica-se como o segundo maior do Estado, com perspectivas de ampliação da participação nesse segmento, em consequência dos investimentos em curso ou em vias de implementação, visando, inclusive, a atracação de porta-contêineres de maior porte e da entrada em operação do Terminal Santa Catarina (TESC), antigo Babitonga, alfandegado desde o final de 2003. Aliás, recentemente, a empresa espanhola Dragados Serviços Portuários e Logística tornou-se sócia do TESC. Como resultado dessa nova parceria serão realizados investimentos na ampliação do terminal, iniciando brevemente a construção de um segundo berço de atracação com 250m de extensão e 14m de calado.

A ampliação do espaço para a iniciativa privada, dentro do programa de arrendamento de áreas e instalações portuárias, vem motivando o aumento do número de terminais privados<sup>15</sup> no Porto de São Francisco do Sul e, conseqüentemente, proporcionando uma nova dinâmica às atividades do Porto, a qual se reflete nos recentes projetos da iniciativa pública e privada.

<sup>14</sup> Segundo a APSFS, a capacidade estática de armazenagem instalada no porto, atualmente, é de 408.250 toneladas.

<sup>15</sup> Os principais terminais privados em operação no Porto de São Francisco do Sul, atualmente, são: Bunge Alimentos, Cargo Link, Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (Cidasc), Redex Multilog, Porto Seco Rocha Top, Terlogs Terminal Marítimo e Terminal Santa Catarina (Tesc). De acordo com a APSFS, a capacidade de armazenagem de contêineres dos terminais privados do Porto de São Francisco do Sul é de 23.613 TEU (*Twenty-feet Equivalente Unit*) - unidade internacional equivalente a um contêiner de 20 pés, com 2,44m de base, 2,59m de altura e 6,06m de comprimento. Um contêiner de 40 pés corresponde a dois TEU.



#### 4.1.1.2 Projetos de reforma e de ampliação das instalações portuárias

Para atender, com maior eficiência, a crescente movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul, há, em andamento ou em vias de implementação, uma série de projetos da APSFS e da iniciativa privada.

Entre os projetos da APSFS, financiados, inclusive com recursos do Agenda Portos<sup>16</sup>, destacam-se:

- a recuperação e reforço dos berços 102 e 103, incluindo dragagem para conferir aos berços calado de 13m. Em fase de conclusão;
- a recuperação do sistema elétrico do porto. Também em fase de conclusão;
- a instalação sanitária, concluída, com licitação para aquisição de equipamentos, em andamento;
- o derrocamento da laje da cruz, o que permitirá o acesso de navios de maior porte. Licitação concluída, em fase de assinatura do contrato;
- a construção do centro operacional do porto, o qual permitirá a centralização das instalações da Receita Federal (RF), do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (MAPA), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e do setor operacional do porto. Edital de licitação a ser lançado; e,
- a construção de viaduto na interseção da BR-280 com a avenida de acesso ao porto, com vistas a eliminar conflito existente entre a circulação de caminhões e de trens na interseção do km 0 da BR-280 e a avenida de acesso ao porto. Em fase de apreciação pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (Denit).

Por parte da iniciativa privada, segundo informações da APSFS, destacam-se os seguintes projetos:

- implantação de berço (401) para a importação de fertilizantes e trigo, já aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e licença ambiental prévia também aprovada pela Fundação do Meio Ambiente (Fatma). Prazo de implantação estimado em 18 meses;
- implantação de berço (402) para a exportação de grãos. Estudo de viabilidade técnico-econômica em fase de conclusão. Prazo de execução também estimado em 18 meses; e,
- implantação de berço (401A), para produtos siderúrgicos, destinado a receber barcaças oceânicas utilizadas no transporte de bobinas de aço, provenientes do Porto de Vitória (ES). Projeto básico em conclusão e estudos ambientais em andamento.

Há também a reforma do corredor de exportação, com vista a integrar as correias de transporte de materiais da Bunge Alimentos, Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (Cidasc), Terlogs Terminal Marítimo, entre outros, o que proporcionará amplo incremento na capacidade de embarque do berço 101. Tam-

<sup>16</sup> Agenda Portos é um plano emergencial de investimentos em infra-estrutura, inclusive portuária, do Governo Federal. No âmbito do Agenda Portos foram detectados problemas operacionais em 10 portos brasileiros, inclusive nos de São Francisco do Sul e de Itajaí, os quais passaram a receber recursos da União para algumas obras de reparações.



bém está prevista a alocação de novos equipamentos de cais<sup>17</sup> (guindaste *mobile harbor crane* MHC) e de movimentação de pátio (empilhadeiras *reach stackers*)

Ainda segundo a APSFS, para 2006, estão sendo pleiteados novos recursos do Orçamento da União para execução de novas intervenções no Porto de São Francisco do Sul, conforme mostra a Tabela 38.

**Tabela 38 – Recursos pleiteados no Orçamento da União de 2006 para o Porto de São F. do Sul**

Item	Intervenção	Valor (R\$)
1	Recuperação e modernização do sistema elétrico do porto (complementação)	4.000.000
2	Derrocamento junto ao canal de acesso ao porto (complementação)	10.000.000
3	Dragagem do canal de acesso (aprofundamento para 14m e alargamento para 130m) e bacia de evolução (aprofundamento para 14m)	30.000.000
4	Realinhamento do berço 201 dos atuais 150m para cerca de 260m	25.000.000
5	Recuperação estrutural do berço 101	15.000.000
6	Implantação do anel rodoferroviário do porto para integração com o Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul e BR-280	20.000.000
7	Reassentamento da comunidade do bairro Bela Vista para liberação de área do porto ocupada ilegalmente	5.000.000
8	Recuperação do pavimento da área primária do porto	5.000.000
9	Estudos, levantamentos e projetos para aproveitamento da hidrovia Joinville - São Francisco	2.000.000
<b>Total</b>		<b>116.000.000</b>

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul.

#### 4.1.1.3 Instalações de acostagem e respectivas taxas de utilização

No Porto de São Francisco do Sul há, atualmente, 981m de cais distribuídos em cinco berços, discriminados a seguir:

- Berço 101, com 226m de extensão e 13m de profundidade, destinado às operações com granéis sólidos (grãos e farelos) e granéis líquidos (óleos vegetais).
- Berço 102/103, com 390m de extensão e 10m de profundidade, exclusivo para a movimentação de contêineres.
- Berço 201, com 150m de extensão e 8m de profundidade, utilizado atualmente para a movimentação de carga geral<sup>18</sup>.
- Berço 301, com 225m de extensão e 10m de profundidade, múltiplo uso, utilizado principalmente para a movimentação de contêiner, de bobinas de aço e de carga geral solta.

Conforme mostra a Tabela 39, a seguir, as taxas de utilização dos principais berços do Porto de São Francisco do Sul (101, 102 e 301) atingiram níveis muito superiores ao tecnicamente recomendado (cerca de 60%<sup>19</sup>), no biênio 2004–2005, indicando a

<sup>17</sup> Os principais equipamentos de cais utilizados, atualmente, são: 2 guindastes MHC, cada um com capacidade nominal de 25 movimentos por hora; 2 *shiploaders* para a movimentação de graneis sólidos; e bombas para embarque de óleos vegetais conectadas a dutos que ligam as instalações da Cidasc ao berço 101. O porto não está ligado a sistema de duto de transporte.

<sup>18</sup> Carga geral são todas as mercadorias, exceto os granéis, transportáveis em contêineres, *pallets*, caixas, sacos, frigorificadas ou não.

<sup>19</sup> De acordo com técnicos do setor, quando a taxa de utilização do berço supera 60% de sua capacidade, surgem congestionamentos, prolongando os tempos de espera dos navios por atracação, podendo resultar em cancelamento de linhas.

necessidade de redimensionamento das instalações de acostagem e/ou dos equipamentos de apoio as operações de cais e de pátio.

**Tabela 39 – Taxa de utilização anual dos berço de atracação do Porto de São Francisco do Sul**

Berços	Especificações	Ano 2004	Ano 2005
101	Número de navios	101	156
	% de utilização	93,42	91,98
102	Número de navios	336	377
	% de utilização	87,98	89,55
103	Número de navios	76	20
	% de utilização	35,56	10,52
201	Número de navios	56	41
	% de utilização	59,31	42,7
301	Número de navios	98	176
	% de utilização	89,17	76,92
<b>Total de navios atracados</b>		<b>667</b>	<b>770</b>
<b>Média de utilização dos berços</b>		<b>73,08</b>	<b>61,75</b>

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul.

Em 2005, o menor tempo médio de atracação por navio no Porto de São Francisco do Sul, cerca de 1 dia, ocorreu no berço 102, devido ao ganho de produtividade obtido na movimentação de contêineres. Já, no berço 201, o tempo médio de atracação se aproximou dos 4 dias, por causa de sua utilização para a movimentação de carga geral solta, a qual exige operações de manuseio distinto e, conseqüentemente, mais tempo de manipulação, de carregamento e descarregamento.

#### 4.1.1.4 Movimentação de cargas

Das 7.968.330 toneladas<sup>20</sup> movimentadas no Porto de São Francisco do Sul, em 2005, incluindo longo curso e cabotagem e contêineres vazios, os embarques corresponderam a 80,1% (6.382.217t) e os desembarques, a 19,9% (1.586.113t), sendo que da tonelagem total embarcada, 6.085.723 toneladas (95,4%) se referiam à navegação de longo curso.

Considerando-se as movimentações (embarque e desembarque) por natureza de carga e total, constantes na Tabela 40, verifica-se que os granéis sólidos participaram com 51,3%, a carga geral, com 42,5% e os granéis líquidos, com 6,2%.

**Tabela 40 – Histórico da movimentação de cargas por natureza e total no Porto de São F. do Sul (t)**

Ano	Carga geral			Granel sólido	Granel líquido	Movimentação total
	Containerizada	Não contein.	Total			
2000	1.648.906	287.720	1.936.626	2.569.698	112.486	4.618.810
2001	1.547.694	345.676	1.893.370	2.365.371	449.610	4.708.351
2002	2.359.483	240.308	2.599.791	2.452.904	350.539	5.403.234
2003	2.494.067	276.327	2.770.394	2.839.159	388.956	5.998.509
2004	2.695.648	889.283	3.584.931	3.048.945	343.390	6.977.266
2005	2.550.105	841.345	3.391.450	4.084.222	492.658	7.968.330

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul.

<sup>20</sup> Ressalte-se que no total da movimentação do Porto de São Francisco do Sul não foi considerada a movimentação relativa ao terminal privativo da Petrobras.

De acordo com os dados constantes na Tabela 40, entre 2000 e 2005 houve expressivo crescimento na movimentação de cargas de todas as naturezas, no Porto de São Francisco do Sul. Nesse período, o crescimento anual médio da movimentação total de cargas foi de 11,5%, induzido, basicamente, por incremento médio de 11,9% a.a. na movimentação de carga geral, sendo 9,1% a.a. na containerizada e 23,9% a.a. na não containerizada, e de 9,7% a.a. na de granéis sólidos.

Conforme mostra a Tabela 41, da tonelagem total de longo curso exportada por São Francisco do Sul, em 2005 (6.085.723t), 61,6% se referiam a granel sólido, 30,3%, a carga geral e 8,1, a granel líquido. Na classificação granel sólido destacaram-se os embarques de soja em grão (2.526.785t), de farelo de soja (1.012.087t) e de milho em grão (175.614t). Na classificação carga geral, os principais embarques foram de Madeira (550.755t), azulejos (252.314t), frango congelado (187.133t), peças para veículos (147.061t), móveis (130.983t) e motocompressores (106.098t), os quais representam 74,5% do total de embarques de carga geral em navegação de longo curso.

Quanto aos desembarques da navegação de longo curso, destacaram-se, em 2005, as importações de trigo (138.860t), de fertilizantes (87.124t), de cevada (73.944t), de resina sintética de PVC (8.761t) e de polipropileno (5.982t).

**Tabela 41 – Movimentação recente de cargas por sentido e natureza no Porto de São F. do Sul (t)**

Discriminação	2004	2005	Part. % s/movim. total		Var. % 05/04	
			2004	2005		
Longo curso	<b>Embarque</b>	<b>5.156.685</b>	<b>6.085.723</b>	<b>73,91</b>	<b>76,37</b>	<b>18,02</b>
	Carga geral	2.254.596	1.845.436	32,31	23,16	(18,15)
	Granel sólido	2.558.699	3.747.629	36,67	47,03	46,47
	Granel líquido	343.390	492.658	4,92	6,18	43,47
	<b>Desembarque</b>	<b>893.209</b>	<b>685.148</b>	<b>12,80</b>	<b>8,60</b>	<b>(23,29)</b>
	Carga geral	402.963	348.555	5,78	4,37	(13,50)
	Granel sólido	490.246	330.993	7,03	4,15	(32,48)
	Granel líquido	-	5.600	-	0,07	-
<b>Movimentação</b>	<b>6.049.894</b>	<b>6.770.871</b>	<b>86,71</b>	<b>84,97</b>	<b>11,92</b>	
Cabotagem	<b>Embarque</b>	<b>161.444</b>	<b>296.494</b>	<b>2,31</b>	<b>3,72</b>	<b>83,65</b>
	Carga geral	161.444	296.494	2,31	3,72	83,65
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	-	-	-	-	-
	<b>Desembarque</b>	<b>765.928</b>	<b>900.965</b>	<b>10,98</b>	<b>11,31</b>	<b>17,63</b>
	Carga geral	765.928	900.965	10,98	11,31	17,63
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	-	-	-	-	-
<b>Movimentação</b>	<b>927.372</b>	<b>1.197.459</b>	<b>13,29</b>	<b>15,03</b>	<b>29,12</b>	
Movimentação total	Geral	3.584.931	3.391.450	51,38	42,56	(5,40)
	Containerizada	2.695.648	2.550.105	38,63	32,00	(5,40)
	Contêineres cheios	2.438.006	2.281.522	34,94	28,63	(6,42)
	Contêineres vazios	257.642	268.583	3,69	3,37	4,25
	Outras cargas	889.283	841.345	12,75	10,56	(5,39)
	Granel sólido	3.048.945	4.078.622	43,70	51,19	33,77
	Granel líquido	343.390	498.258	4,92	6,25	45,10
	<b>Movimentação total</b>	<b>6.977.266</b>	<b>7.968.330</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>14,20</b>

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul. – Classificação: BRDE

#### 4.1.1.5 Capacidade de movimentação potencial das instalações projetadas

Com a implementação da recuperação e reforço dos berços, das novas instalações de acostagem, anteriormente citadas e, com a alocação dos equipamentos de cais e de pátio previstos na Tabela 42, a capacidade de movimentação anual de cargas, em toneladas, do Porto de São Francisco do Sul, mais que dobrará em relação aos 8 milhões de toneladas movimentadas, em 2005.

**Tabela 42 – Capacidade de movimentação das instalações projetadas do Porto de São F. do Sul**

Berço	Destinação	Equipamentos	Capacidade Anual
101	Embarque de granéis	2 shiploaders de 1500t/h	6,5 milhões de toneladas
102/103	Contêineres	3 MHC	240.000 boxes ou 390.000TEU
201	Múltiplo uso	Sem equipamentos	500 mil toneladas
301	Contêineres	2 MHC	200.000 boxes ou 320.000TEU
301-A	Múltiplo uso	Sem equipamentos	500 mil toneladas
401	Descarga de granéis	1 descarregador del. 200t/h	2,6 milhões de toneladas
401-A	Descarga de barcaças oceânicas	2 empilhadeiras roll on - roll of	1,5 milhões de toneladas

Fonte: Administração do Porto de São Francisco do Sul.

Com base nos dados constantes na Tabela 42, verifica-se que a capacidade potencial estimada de movimentação de graneis, considerando 200 dias de operação por ano, é de 9,1 milhões de toneladas/ano, praticamente o dobro do movimento de cargas dessa natureza registrado em 2005.

No caso da movimentação de contêineres, a capacidade potencial, considerando 290 dias de operação por ano, é de 710.000 TEU/ano, mais que o dobro dos 290.440 TEU registrados em 2005. Supondo-se que dos 710 mil TEU, 55% contenham cargas que corresponda, em média, a 14 toneladas<sup>21</sup>, obtém-se uma capacidade potencial de cerca de 5,4 milhões de toneladas/ano, sem considerar a construção do segundo berço do Terminal Santa Catarina.

Quanto as outras cargas, considerando, em média, cerca de 240 dias de operação por ano, o potencial de movimentação é de 2,5 milhões de toneladas.

Somando-se as tonelagens relativas as cargas de todas as naturezas, obtém-se uma capacidade potencial total de movimentação de 17,0 milhões de toneladas/ano, mais que o dobro da movimentação total registrada no Porto de São Francisco do Sul, em 2005 (7.968.330t).

#### 4.1.1.6 Projeções da movimentação de cargas

Os cálculos das projeções da movimentação de cargas por natureza e total do Porto de São Francisco do Sul, para o período 2006–2010, foram realizados com base nas taxas médias de crescimento verificadas entre 2000 e 2005, considerando-se os seguintes ajustes:

<sup>21</sup> Para se ter uma idéia, segundo Alfredini (2005), um contêiner de 20 pés, equivalente a 1 TEU, pesando aproximadamente 2 toneladas, quando vazio, suporta carga máxima de cerca de 18 toneladas de mercadorias. Já o de 40 pés, equivalente a 2 TEU, pesando cerca de 3,5 toneladas, suporta carga máxima de aproximadamente 27 toneladas. Nessa sondagem da capacidade de movimentação potencial de cargas, em toneladas, adota-se, para os contêineres cheios, a média de 14t/TEU.

- a taxa anual de crescimento médio da carga geral containerizada (9,1%) foi ajustada para 15%, pois a tendência é haver maior incremento na movimentação de cargas dessa natureza<sup>22</sup>, principalmente no Porto de São Francisco do Sul, já que há projetos de ampliação da capacidade de movimentação de contêineres, em andamento, bem como ampliação e aprofundamento do canal de acesso (130m x 14m), derrocamento junto à bacia de evolução e uniformização dos calados dos berços para 13m, possibilitando a recepção de navios superiores a 270m. Em compensação, ajustou-se a taxa média anual de crescimento da carga geral não containerizada de 23,9% para 18%. Aliás, essa redução só não foi maior por causa do projeto de implantação do berço 401A para a movimentação de produtos siderúrgicos em navegação de cabotagem, principalmente desembarque de bobinas de aço;
- quanto a movimentação de granel sólido, resolveu-se ajustar a taxa de crescimento médio anual de 9,7% para 10%, apesar do projeto de implantação do berço 402 para a exportação de grãos. Além da tonelagem de grãos produzida em Santa Catarina ser baixa, o Porto de São Francisco do Sul enfrenta fortes concorrentes nesse segmento em sua área de influência econômica; e,
- no caso dos granéis líquidos, calculou-se a taxa média de crescimento anual com base no período 2001–2005, resultando em 2,3%, a qual foi ajustada para 4%.

A Tabela 43 mostra as projeções de movimentação por natureza de carga e total calculadas com base nas referidas taxas ajustadas. Nesse caso, a movimentação total projetada evoluiria a uma taxa média de 12,3% a.a.

**Tabela 43 – Projeção da movimentação de cargas por natureza e total no Porto de São F. do Sul (t)**

Ano	Carga geral		Granel sólido	Granel líquido	Movimentação total projetada
	Containerizada	Não container.			
2005	2.550.105	841.345	4.084.222	492.658	7.968.330
2006	2.932.621	992.787	4.492.644	512.364	8.930.416
2007	3.372.514	1.171.489	4.941.909	532.859	10.018.770
2008	3.878.391	1.382.357	5.436.099	554.173	11.251.020
2009	4.460.150	1.631.181	5.979.709	576.340	12.647.380
2010	5.129.172	1.924.794	6.577.680	599.394	14.231.040

Considerando-se que a capacidade de movimentação total projetada (14,2 milhões de t) é inferior a capacidade potencial planejada para os próximos três anos (17 milhões de t/ano), conclui-se que os investimentos previstos para o Porto de São Francisco do Sul são suficientes para atender a movimentação total projetada, pelo menos, até 2010.

<sup>22</sup> Os contêineres facilitam muito o transporte de carga geral. Não é por acaso que a proporção de carga containerizada tem crescido continuamente em praticamente todos os portos brasileiros. No caso de Santa Catarina a tendência é que a movimentação de cargas dessa natureza cresça ainda mais, uma vez que a economia do Estado é predominantemente industrial, com vocação para maior agregação de valor a seus produtos, o que, por si só, justifica o inevitável incremento no uso de contêineres. Além disso, a containerização é uma excelente alternativa para o porto atender a crescente demanda por movimentação de cargas e, ao mesmo tempo, atingir a eficiência necessária para se manter competitivo. Ressalte-se, ainda, que as Estações Aduaneiras Interiores (EADIs) ou portos secos favorecem, em muito, a prática de containerização das mercadorias.



## 4.1.2 Porto de Itajaí

### 4.1.2.1 Caracterização

O Porto de Itajaí, gerenciado pela autarquia municipal Superintendência do Porto de Itajaí, situa-se no litoral norte catarinense à margem direita do Rio Itajaí-Açú, a 3,2km de sua foz, onde também se encontra o Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi), arrendatário de grande parte da área e das instalações do porto organizado.

A montante do Rio Itajaí-Açú encontra-se o terminal de uso privativo misto Braskarne Comércio e Armazéns Gerais Ltda<sup>23</sup>, especializado em cargas frigorificadas, e o Terminal Dow Brasil Nordeste<sup>24</sup>, antigo Dow Química do Nordeste, movimentando basicamente soda cáustica em navegação de cabotagem, ambos com instalações próprias.

Com canal de acesso de 3,2km, profundidade de 10m (com contrato de dragagem permanente) e largura de 100m, o Porto de Itajaí possibilita, por enquanto, manobra de navios com calado de até 9,9m, com comprimento total máximo de 250m, em operações diurnas e de até 210m em operações noturnas. A bacia de evolução constitui-se de 750m de extensão, 330m de largura e calado de 10m (em ampliação).

O acesso terrestre ao porto é exclusivamente rodoviário, via trechos de 5km a 10km que o interliga a BR-101, a qual está conectada a BR-470, que intercepta a BR-116, na região central do Estado.

Sua área de influência econômica abrange a Região Sul e os Estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Se destaca como o maior porto catarinense em valor de cargas movimentadas e principal contêiner do Estado, sendo que o TECONVI responde por quase 90% das cargas contêinerizadas movimentadas pelo Porto de Itajaí.

### 4.1.2.2 Projetos de melhorias e de ampliação das instalações portuárias

Além das obras de construção do armazém de 1.500m<sup>2</sup> para unitização e desunitização de cargas, da nova área de segregação, do cabeço de amarração para navios, concluídas entre Novembro de 2004 e Setembro de 2005 e da implantação do Sistema de Segurança Portuária – ISPS Code<sup>25</sup>, recentemente concluída, encontram-se em andamento ou em vias de implementação outros projetos no Porto de Itajaí.

<sup>23</sup> O terminal Braskarne atua no apoio às atividades de logísticas, armazenagem e operação portuária da Seara Alimentos e de outros exportadores do segmento de mercadorias frigorificadas. Dispõe de câmaras frigorificadas e de vários equipamentos de apoio à movimentação de cargas, porém não possui guindaste de faixa de cais.

<sup>24</sup> O terminal Dow Brasil, situado a cerca de 6 milhas do Porto de Itajaí, embora tenha a possibilidade de prestar serviços para terceiros, dedica-se atualmente a Dow Brasil Nordeste. Há a intenção de atrair arrendatários que atuem em outros segmentos de cargas, mas os projetos nesse sentido são desestimulados por causa da pequena profundidade do canal, cerca de 6m, exigindo elevados gastos com dragagem de adequação. Com esse calado só trafega navios antigos de no máximo 120m de comprimento, os quais estão se tornando cada vez mais raros.

<sup>25</sup> “*International Ship and Port Facility Security Code* (Código Internacional de Segurança e Proteção de Embarcações e Instalações Portuárias) é um conjunto de medidas que visa intensificar o controle de cargas, veículos e pessoas na ‘interface cais-navio’, como medida preventiva de proteção em função do aumento do risco de atentados terroristas” (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2006).



Entre os projetos financiados com recursos da União (Denit e Agenda Portos) e com contrapartida da Prefeitura Municipal de Itajaí, destacam-se:

- a recuperação dos molhes da barra do porto e dragagem de adequação e de melhorias de acesso marítimo e da bacia de evolução, com aumento de calado previsto para 11m. Obras em andamento;
- a construção do Complexo Administrativo Portuário- Centro Integrado de Atendimento, com conclusão prevista para Outubro de 2006; e,
- a construção da via expressa portuária com extensão de 5,25km, a qual proporcionará acesso rápido a BR-101, com início das obras previsto para Junho de 2006.

No terminal privado TECONVI, além da aquisição do *scanner* para vistoria de contêineres, em Outubro de 2005, da entrada recente em operação do guindaste MHC 200<sup>26</sup>, considerado mais moderno do que os outros dois em funcionamento desde 2005, e da aquisição de mais cinco empilhadeiras *reach stake*<sup>27</sup>, para agilizar as operações de pátio e, conseqüentemente, o atendimento dos navios, também encontra-se em fase de conclusão a construção da sede administrativa com 4.478m<sup>2</sup>, incluindo quatro *gates* (portões) com balança para também agilizar as operações de recepção e de expedição de cargas.

A administração do TECONVI também pretende construir mais um berço de atracação de cerca de 260m, um prolongamento do cais atual e adquirir dois portêineres<sup>28</sup> para conseguir a maior redução possível do tempo de permanência dos navios no porto.

Também encontra-se em processo de negociação a compra de terrenos com vistas a ampliar a área física do porto, dos atuais 47.000m<sup>2</sup> para 81.000m<sup>2</sup>.

Para 2007, estão sendo pleiteados recursos para a complementação da reforma dos molhes, de estacas do cais, recuperação de pátio, dragagem, entre outras.

#### 4.1.2.3 Instalações de acostagem e respectivas taxas de utilização

As instalações de acostagem do Porto de Itajaí são praticamente contínuas, constituindo um cais de 740m de extensão, com perspectiva de ampliação para 1.000m, por enquanto dividido em quatro berços, todos com calado de 9,5m, cujas destinações são definidas a seguir.

- B1, arrendado para o TECONVI, destinado a movimentação de contêineres;
- B2, utilizado para movimentação de carga geral/reefer, de acordo com a disponibilidade de espaço, já que boa parte deste berço é normalmente ocupada pelos navios de maior porte que atracam no B1;
- B3, também utilizado para a movimentação de carga geral, com preferência para armadores com serviço regular (*liner*), recentemente passou a ser usado pelo porto organizado para a movimentação de contêineres; e

<sup>26</sup> O guindaste MHC Pós-Panamax é capaz de movimentar cerca de 30 contêineres por hora.

<sup>27</sup> As empilhadeiras *reach stacker* tem capacidade de 40 toneladas. Atualmente encontram-se em operação 18 dessas empilhadeiras no Porto de Itajaí.

<sup>28</sup> Guindastes que se movimentam sobre trilhos ou pneus entre o cais e o navio, os quais dependendo das condições de operação, pátio, navio etc., podem atingir entre 30 e 40 movimentos/hora. Em Santa Catarina ainda não há guindaste deste tipo em operação.



- B4, também utilizado pelo TECONVI, é prioritário para movimentação de contêineres e, quando disponível, também atraca navios dos demais operadores portuários.

Esses berços são utilizados pelo TECONVI, cuja participação no desempenho operacional do porto organizado é de 94%, pela Estinave Operador Portuário e Logística Ltda. (3%) e pela metalúrgica Marcon (3%), que operam basicamente com carga geral.

Em 2005, a taxa de ocupação média dos referidos berços, sem o B2<sup>29</sup>, atingiu 97%, muito acima da recomendada (cerca de 60%), registrando 866 atracções, ante 871 no ano anterior. Incluindo o berço 2, a taxa de ocupação média em 2005 foi de 72% (B1 = 94%, B2 = 10%, B3 = 87% e B4 = 97%).

Há, ainda, o cais da Braskarne, utilizado para a movimentação de mercadorias frigorificadas e de carga geral (madeiras, bobinas, veículos etc), com 150m de extensão e calado de 8,5m.

Também encontra-se em operação o *pier* da Dow Brasil, utilizado para a movimentação de soda cáustica, com 30m de extensão e calado de 5,5m, cuja capacidade operacional está limitada ao extremo pela falta de dragagem do canal. Nesses terminais, principalmente no da Braskarne, foram registradas 118 atracções em 2005, ante 86 no ano anterior.

Dos 984 navios que atracaram em Itajaí, em 2005, 80,7% eram *full container*, 9,1%, carga geral, 5%, *reefer*, 1,7% graneleiro e 3,5% eram embarcações da marinha, rebocadores e outros.

#### 4.1.2.4 Movimentação de cargas

Das 6.544.872 toneladas movimentadas no porto e nos terminais localizados em Itajaí, em 2005, incluindo longo curso, cabotagem e contêineres vazios, os embarques corresponderam 77,9% (5.100.800t) e os desembarques, a 22,1% (1.444.072t), sendo que da tonelagem total embarcada, 5.018.612 toneladas (98,4%) se referiam à navegação de longo curso.

Considerando-se as movimentações (embarque e desembarque) por natureza de carga, constantes na Tabela 44, verifica-se que a containerização atingiu 92,3% das 6.135.558 toneladas de mercadorias movimentadas no Porto de Itajaí, em 2005. Desse total as cargas soltas participaram apenas com 7,5%.

**Tabela 44 – Movimentação de cargas por natureza e total no porto e nos terminais de Itajaí (t)**

Ano	Porto organizado (Cais Público + TECONVI)					Braskarne e Dow		Movimentação total	
	Carga Geral			Granel Sólido	Granel Líquido	Total porto organizado	Carga geral		Granel Líquido
	Contein.	Não cont.	Subtotal						
2000	1.698.353	228.606	1.926.959	120.122	16.920	2.064.001	184.236	83.589	2.331.826
2001	2.285.670	352.386	2.638.056	40.013	26.894	2.704.963	193.999	76.132	2.975.094
2002	3.068.838	439.804	3.508.642	59.516	34.575	3.602.733	273.854	82.835	3.959.422
2003	4.055.527	232.141	4.287.668	48.930	14.569	4.351.167	233.551	73.418	4.658.136
2004	4.922.495	436.450	5.358.945	-	21.190	5.380.135	267.980	65.828	5.713.943
2005	5.660.952	459.743	6.120.695	-	14.863	6.135.558	349.678*	59.636	6.544.872

Fonte: Administração do Porto de Itajaí – Elaboração: BRDE.

\* Desse total, 65.670 toneladas se referem a carga containerizada.

<sup>29</sup> O berço 2 é utilizado juntamente com o berço 1 para permitir a atracção de navios de maior porte.

De acordo com os dados da Tabela 44, entre 2000 e 2005 o crescimento anual médio da movimentação de cargas do porto organizado (cais público + TECONVI) foi de 24,3%, induzido por incremento médio de 26% a.a. na movimentação de carga geral, sendo 27,2% a.a. na containerizada e 15% a.a. na não containerizada.

A despeito do expressivo incremento médio verificado na tonelage movimentada de cargas containerizadas, no período 2000–2005, observa-se que os aumentos vêm diminuindo sistematicamente, passando de 34,6% em 2001, para 32,2% em 2003 e 15% em 2005, um indicativo de que o potencial de crescimento da capacidade instalada do porto de Itajaí está se esgotando, exigindo, portanto, o redimensionamento das instalações e/ou dos equipamentos em operação.

Conforme mostra a Tabela 45, da tonelage total de longo curso exportada pelo porto e pelos terminais de Itajaí, em 2005, 99,8% se referiam à carga geral e 0,2%, a granel líquido. Na classificação carga geral destacaram-se, em 2005, os embarques de frango congelado (1.838.854t), de madeira e derivados (1.262.239t), de azulejos (421.645t), de máquinas, motores e acessórios (262.560t), de carne congelada (166.718t), de açúcar (133.801t), de tabacos (80.891t), de maçã (77.822t), de papel (56.012t), realizados no porto organizado (cais público + TECONVI), os quais representam 85,9% do total de embarques de carga geral em navegação de longo curso.

**Tabela 45 – Movimentação de cargas por sentido e natureza no porto e nos terminais de Itajaí (t)**

Discriminação	2004	2005	Part. % s/movim. Total		Var. % 05/04	
			2004	2005		
Longo curso	<b>Embarque</b>	<b>4.374.682</b>	<b>5.018.612</b>	<b>76,56</b>	<b>76,68</b>	<b>14,72</b>
	Carga geral	4.358.374	5.007.966	76,28	76,52	14,90
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	16.308	10.646	0,29	0,16	(34,72)
	<b>Desembarque</b>	<b>1.087.767</b>	<b>1.294.656</b>	<b>19,04</b>	<b>19,78</b>	<b>19,02</b>
	Carga geral	1.085.774	1.292.675	19,00	19,75	19,06
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	1.993	1.981	0,03	0,03	(0,60)
<b>Movimentação</b>	<b>5.462.449</b>	<b>6.313.268</b>	<b>95,60</b>	<b>96,46</b>	<b>15,58</b>	
Cabotagem	<b>Embarque</b>	<b>100.286</b>	<b>82.188</b>	<b>1,76</b>	<b>1,26</b>	<b>(18,05)</b>
	Carga geral	97.397	79.952	1,70	1,22	(17,91)
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	2.889	2.236	0,05	0,03	(22,60)
	<b>Desembarque</b>	<b>151.208</b>	<b>149.416</b>	<b>2,65</b>	<b>2,28</b>	<b>(1,19)</b>
	Carga geral	85.380	89.780	1,49	1,37	5,15
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	65.828	59.636	1,15	0,91	(9,41)
<b>Movimentação</b>	<b>251.494</b>	<b>231.604</b>	<b>4,40</b>	<b>3,54</b>	<b>(7,91)</b>	
Movimentação total	Carga geral	5.626.925	6.470.373	98,48	98,86	14,99
	Containerizada	4.922.495	5.726.622*	86,15	87,50	16,34
	Contêineres cheios	4.395.789	5.126.413	76,93	78,33	16,62
	Contêineres vazios	526.706	600.209	9,22	9,17	13,96
	Outras cargas	704.430	743.751	12,33	11,36	5,58
	Granel líquido	87.018	74.499	1,52	1,14	(14,39)
	<b>Movimentação total</b>	<b>5.713.943</b>	<b>6.544.872</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>14,54</b>

Fonte: Administração do Porto de Itajaí – Elaboração: BRDE.

\*Resultado de 5.660.952t do porto organizado somado aos 65.670t do terminal Braskarne.



Quanto aos desembarques realizados no porto organizado destacaram-se, em 2005, as importações de máquinas, motores e acessórios (42.900t).

No terminal da Braskarne foram movimentadas, em 2005, 349.678 toneladas de carga geral, 30,5% a mais do que a registrada no ano anterior (267.980t). No terminal da Dow Brasil, no mesmo ano, foram movimentadas 59.636 toneladas de granel líquido, ante 65.828 toneladas no ano anterior. As movimentações de ambos os terminais em 2005 totalizaram 409.314 toneladas.

#### 4.1.2.5 Capacidade de movimentação potencial das instalações atuais e projetadas

Considerando-se as obras de adequação e de melhorias de acesso marítimo; a construção de novos *gates* (portões) que agilizarão as operações de recepção e de expedição de cargas; a aquisição do terceiro guindaste MHC-200 e de novos equipamentos de apoio as operações de pátio é de se esperar que o potencial de movimentação de contêineres do Porto de Itajaí aumente em, pelo menos, 131,2 mil boxes/ano ou 164 mil TEU/ano<sup>30</sup>, sem considerar possíveis movimentações de cargas com guindastes do próprio navio.

Supondo-se que seja realizado o prolongamento do cais para 1.000m e o novo berço de atracação seja adaptado para operar com os dois portêineres planejados, a capacidade de movimentação potencial de contêineres seria acrescida, em termos líquido, em no mínimo, 367,5 mil boxes/ano ou 459,3 mil TEU/ano<sup>31</sup>.

Somando-se essas estimativas obtém-se um incremento de movimentação potencial de 623,3 mil TEU/ano, 96,2% dos 647.796TEU movimentados pelo porto organizado (cais público + TECONVI) e pelo terminal da Braskarne, em 2005, dos quais 361.022TEU, correspondentes a contêineres cheios.

Supondo-se que 55% dos 623,3 mil TEU correspondam a contêineres cheios contendo, cada um, 16 toneladas de mercadorias<sup>32</sup>, obtém-se movimentação potencial de, pelo menos, 5,4 milhões de toneladas/ano de mercadorias, 95,8% das 5.726.622t movimentadas, em 2005, das quais, 5.126.413t relativas a contêineres cheios, conforme mostra a Tabela 45, constante na página anterior.

Quanto ao terminal da Braskarne, resolveu-se não estimar capacidade de movimentação potencial de cargas, já que além de operar com guindastes dos próprios navios que atende, obteve-se a informação de que não há, por enquanto, projeto de refor-

<sup>30</sup> Essa estimativa foi realizada com base nas suposições de que a movimentação de contêineres será otimizada em ritmo capaz de compensar os problemas decorrentes das elevadas taxas de ocupação dos berços e, de que o novo guindaste tenha condições de movimentar, no mínimo, 25 contêineres por hora, operando 21 horas por dia, durante 250 dias por ano, resultando no incremento da capacidade de movimentação potencial de, pelo menos, 131,2 mil boxes/ano. Supondo-se que 25% dos boxes sejam de 40 pés e, convertendo-se para unidade padrão, obtém-se 164 mil TEU.

<sup>31</sup> Essa estimativa foi realizada com base nos seguintes parâmetros: utilização de dois portêineres por berço, cada um movimentando, em média, 35 contêineres/hora, operando 21 horas por dia, durante 250 dias por ano, resultando no incremento da capacidade de movimentação de 367,5 mil boxes/ano. Supondo-se que 25% dos boxes sejam de 40 pés e, convertendo-se para unidade padrão, obtém-se 459,3 mil TEU.

<sup>32</sup> Para se ter uma idéia, a tonelagem média por contêiner cheio movimentada no TECONVI, em 2005, foi de 24,8 (4.414.257t/177.620 contêineres cheios).

ma ou de ampliação do terminal. O potencial atual de movimentação de carga é de cerca de 400.000 toneladas/ano.

Em síntese, considerando-se que o porto organizado (cais público + TECONVI) e o terminal da Braskarne movimentaram quase 6,5 milhões de toneladas, em 2005, com a conclusão das obras planejadas, inclusive de ampliação do cais, a capacidade de movimentação potencial das instalações de acostagem de Itajaí atingiria 11,9 milhões de toneladas por ano.

#### 4.1.2.6 Projeções da movimentação de cargas

Os cálculos das projeções da movimentação de cargas por natureza e total do porto organizado de Itajaí, para o período 2006–2010, foram realizados com base nas taxas médias de crescimento verificadas no período 2000–2005, considerando-se os seguintes ajustes:

- a taxa anual de crescimento médio da carga geral containerizada (27,2%) foi ajustada para 25%, em 2006, levando-se em conta a acentuada tendência de queda verificada nos 4 anos anteriores e a expectativa de crescimento na movimentação de cargas, em decorrência dos projetos realizados ou em vias de implantação, no porto organizado. Para os anos seguintes, considerando-se a entrada em operação do Porto de Navegantes, em Agosto de 2007, supõe-se que a movimentação de cargas crescerá a taxas anuais menores, reduzindo de 20%, em 2007, para 15%, em 2008 e 10%, a partir de 2009;
- com relação a evolução anual da movimentação de carga geral solta (15%), manteve-se em 15%, em 2006, mas, supõe-se que reduzirá para 10%, em 2007 e, para 5% a partir de 2008, em virtude da tendência a containerização desse tipo de carga e da própria necessidade de otimização dos recursos, com vistas a compensar as limitações para a expansão do cais e da retroárea do porto; e,
- quanto a movimentação de granel líquido, resolveu-se ajustar a taxa de crescimento médio anual de (-2,6%) para 1%, apesar de, pelos mesmos motivos apresentados anteriormente, a tendência é que esse tipo de carga também seja reduzida a cada ano, caso não seja muito rentável.

A Tabela 46 mostra as projeções de movimentação por natureza de carga e total calculadas com base nas referidas taxas ajustadas. Nesse caso, a movimentação total projetada do porto organizado evoluiria a uma taxa média de 15,3% a.a.

**Tabela 46 – Projeção da movimentação de cargas por natureza e total no porto organiz. de Itajaí (t)**

Ano	Carga Geral			Granel Sólido	Granel Líquido	Total porto organizado
	Containerizada	Não cont.	Subtotal			
2005	5.660.952	459.743	6.120.695	-	14.863	6.135.558
2006	7.076.190	528.704	7.604.894	-	15.012	7.619.906
2007	8.491.428	581.575	9.073.003	-	15.162	9.088.165
2008	9.765.142	610.654	10.375.796	-	15.313	10.391.109
2009	10.741.656	641.186	11.382.843	-	15.466	11.398.309
2010	11.815.822	673.246	12.489.068	-	15.621	12.504.689

Caso a tonelagem total de cargas movimentadas no porto organizado de Itajaí evolua conforme a projeção constante na Tabela 46, serão necessários investimentos



adicionais aos previstos anteriormente, antes de 2010, para mantê-lo competitivo pelos próximos anos.

#### 4.1.3 Porto de Imbituba

##### 4.1.3.1 Caracterização

O Porto de Imbituba, único no Brasil administrado exclusivamente pela iniciativa privada, é uma concessão da Companhia Docas de Imbituba, localizado no litoral sul catarinense e construído em uma enseada aberta ao mar, sendo abrigado por um molhe de 845m de comprimento. É acessado por dois trechos rodoviários pavimentados de cerca de 6km cada um, que o interliga a BR 101 e, pela ferrovia Tereza Cristina, a qual se estende por alguns municípios do Sul do Estado, entre os quais se destacam Tubarão e Criciúma.

Imbituba dispõe de uma área portuária terrestre de 1.550.000m<sup>2</sup>, mas, atualmente, ocupa menos de um quarto dessa área. As instalações de atracação constitui-se de quatro berços múltiplo uso, todos com calado de 9,5m e ampla retro-área para apoio às operações. O calado oficial atual do porto é de 9,63m, mas está prevista dragagem de aprofundamento do canal e junto aos berços 1 e 2 para 12m, habilitando-os a atracar os navios panamax<sup>33</sup> de maior porte.

Com profundos canais de acesso ao porto e possibilidade para calado de até 16m junto aos berços, Imbituba têm potencial para a navegação de porta-contêiner pós-panamax<sup>34</sup> e de graneleiros *capsize*<sup>35</sup>. Além disso é o único porto da Região Sul que dispõe de ampla área para expansão. Entretanto, a despeito desse grande potencial, ainda é muito pouco utilizado, principalmente, por causa das restrições na oferta de linhas marítimas e nas opções de serviços portuários.

Parte das instalações do Porto de Imbituba está arrendada para o Terminal de Petcoke<sup>36</sup>, da Cimento Rio Branco S.A., do Grupo Votorantin e para o Terminal de Carga Frigorificada, do Grupo Doux (Frangosul).

<sup>33</sup> Panamax é um termo que designa os navios que, devido às suas dimensões, alcançaram o tamanho limite para passar nas eclusas do Canal do Panamá (comprimento de 305m, largura de 33,5m e profundidade de 26m). (WIKIPÉDIA). O porte em tonelada-porte bruto (tpb) e as dimensões típicas dos porta-contêineres Panamax, segundo Alfredini, 2005, variam entre 10.000tpb (130m de comprimento e 7,3m de calado) e 60.000tpb (290m de comprimento e 13,2m de calado).

<sup>34</sup> Os porta contêineres Pós-Panamax são o mais largo possível, para um maior aproveitamento de custo. Segundo Alfredini, 2005, o porte bruto desses navios e as respectivas dimensões típicas variam entre 55.000tpb (261m de comprimento, 38,3m de boca e 12,8m de calado) e 70.000tpb (280m de comprimento, 42,8m de boca e 13,8m de calado).

<sup>35</sup> De acordo com Alfredini, 2005, o porte bruto e as dimensões típicas dos graneleiros variam entre 10.000tpb (130m de comprimento, 18m de boca e 7,5m de calado) e 400.000tpb (375m de comprimento, 62,5m de boca e 24m de calado). *Capesize* são navios com capacidade a partir de 100.000tpb, que realizam viagens pelo Cabo da Boa Esperança.

<sup>36</sup> Atualmente o Terminal de Petcoke dispõe de pátio mecanizado para a movimentação de coque, com capacidade de descarga de 1.500t/h e de estocagem de 130.000t, operando com o auxílio de um *shiploader* e guindastes MHC e *Takraff*.



#### 4.1.3.2 Principais iniciativas e projetos para a revitalização do porto

Nos últimos dois anos, a administração do Porto de Imbituba vem procurando diversificar cargas e atrair investimentos privados para aumentar sua capacidade de movimentação.

Em junho de 2004, reativou a movimentação de contêineres, inicialmente com dois navios mensais para carga dessa natureza. Para se ter uma idéia, entre Maio e Julho de 2005 atracaram, em Imbituba, 19 navios porta-contêineres.

Em Junho de 2005, firmou contrato de operação de contêineres com a Libra Terminais, válido até 2012, o qual prevê a realização de obras de infra-estrutura de pátio, de reforma dos berços de atracação 1 e 2 e a utilização de dois guindastes MHC. A retro-área com 40.000m<sup>2</sup> para contêineres, inclusive frigorificados, está praticamente pronta. Por enquanto a Libra está operando contêineres, no Porto de Imbituba, com guindastes do próprio navio, cuja capacidade de movimentação é de cerca 8 unidades por hora. Mas há previsão de entrar em operação, no início do segundo semestre de 2006, pelo menos um dos guindastes MHC. O terminal de contêineres da Libra (Tecon) prevê capacidade para movimentar 150.000 contêineres/ano.

No início de 2006, a Companhia Docas de Imbituba e a Union Armazéns e Operações Portuárias, assinaram, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), um contrato de arrendamento, por 25 anos, de parte da infra-estrutura do Porto de Imbituba, para a movimentação de carga geral, em suas diversas modalidades. O projeto do terminal de carga geral da Union prevê a preparação de pátio de 25.000m<sup>2</sup>, a aquisição de equipamentos para manuseio de carga dessa natureza e a ampliação da capacidade de armazenagem de cargas, dos atuais 3.000m<sup>2</sup> para cerca de 9.000m<sup>2</sup>. As principais mercadorias movimentadas por esse terminal são: açúcar, madeira, cargas frigorificadas solta, bobinas de aço e pisos. A previsão é de que, em 2007, cerca de 240.000t de carga geral circulem no novo terminal.

Há projetos em fase de estudo de viabilidade para a implantação de novos terminais, a saber:

- o de fertilizantes, com capacidade de movimentação estimada de 1.000.000t/ano;
- o de grãos agrícolas, com capacidade de movimentação estimada de 1.500.000t/ano;
- o de granéis líquidos, com capacidade de movimentação estimada de 400.000t/ano; e
- o de barrilha<sup>37</sup>, com capacidade estimada de movimentação de 225.000t/ano.

Também está previsto o prolongamento do berço 2 em 162m, que somado ao comprimento do berço 1, resultaria num cais contínuo de 470m de extensão.

Há, portanto, indicativos de que parte da iniciativa privada acredita no potencial do Porto de Imbituba. Aliás, há pelo menos duas razões para isso: a constatação de que os principais portos catarinenses estão operando próximo ao limite da capacidade e a expectativa de incremento na demanda por serviços portuários com a duplicação do trecho sul da BR-101.

<sup>37</sup> Barrilha (carbonato de sódio) é um produto químico básico para muitas indústrias, sendo essencial na produção de vidros e detergentes.

Outra demonstração recente de crença no potencial do Porto de Imbituba é a entrada em operação, em meados de Fevereiro de 2006, do Criciúma Terminal Intermodal<sup>38</sup>, desenvolvendo, entre outros, serviços de recepção de cargas, de armazenagem, de separação de lotes, de estufagem de contêineres e de transporte ferroviário até o referido porto. Aliás, em fevereiro, a Ferrovia Tereza Cristina realizou o primeiro transporte de contêineres carregado com destino ao Porto de Imbituba. (WEBTRANSPO, 2006).

A expectativa é de que grande parte das exportações das indústrias do Sul de Santa Catarina sejam escoadas<sup>39</sup> pelo terminal intermodal de Criciúma. De acordo com a Webtranspo (2006), a previsão inicial é que saiam do terminal cerca de 3 mil toneladas de revestimentos cerâmicos, por mês.

A participação da Ferrovia Tereza Cristina no transporte de cargas favorece a atração dos exportadores da Região Sul do Estado para o Porto de Imbituba, entretanto, faz-se necessário investimentos na melhoria das condições operacionais do porto, para também atrair novos armadores e, conseqüentemente, ampliar as opções de serviços portuários.

#### 4.1.3.3 Instalações de acostagem e respectivas taxas de utilização

Desconsiderando-se o terminal Roll-On/Roll-Off, com 24m de comprimento, a pelo menos um ano sem movimentação, há atualmente, em Imbituba, 553m de cais distribuídos em três berços múltiplo uso, ainda subutilizados:

- berço 1, com 140m de comprimento, preferido para movimentação de granéis líquidos, podendo ser utilizado para movimento de carga geral, congelados e contêineres;
- berço 2, com 168m de comprimento contíguo ao berço 1, preferido para o embarque de congelados, podendo ser utilizado para movimentação de carga geral, granel líquido e contêineres;
- berço 3, com 245m de comprimento, preferido para granéis sólidos, utilizado também para movimentação de contêineres.

Todos esses berços, estão sendo subutilizados, conforme revelam seus percentuais de ocupação operacional. Para se ter uma idéia, de um total de 8.760 horas anuais disponível por berço, em 2005, foram operacionalizadas 2.964 horas no berço 1, 2.368 horas no berço 2 e 3.447 horas no berço 3, o que corresponde a uma taxa de operacionalização anual de 33,8%, 27% e 39,3%, respectivamente.

A subutilização dos berços do Porto de Imbituba também pode ser verificada pela evolução dos tempos de atracação, ao longo do ano de 2005, constantes na Tabela 47, a qual também mostra a evolução da quantidade de navios atracados. Ressalte-se,

<sup>38</sup> O Criciúma Terminal Intermodal, inicialmente com 1.700m<sup>2</sup> de área construída, é um empreendimento da Transferro Operadora Multimodal (pertencente a Ferrovia Tereza Cristina) e da Transervice. A princípio a área não será alfandegada. Entretanto se propõe agilizar as operações de embarque dos produtos nos navios e reduzir custo de armazenagem e de transporte.

<sup>39</sup> De acordo com notícia veiculada em 20/03/06 no Diário de Criciúma (SC), o Setor Cerâmico, com forte atuação no Sul do Estado, aguarda a revitalização do Porto de Imbituba para impulsionar ainda mais seus negócios. Atualmente, segundo o referido jornal, são escoados por Imbituba cerca de 20% dos 2.500.000m<sup>2</sup> exportados mensalmente pelas empresas de cerâmica. Com a existência de uma linha para o Leste dos Estados Unidos, é provável que toda a exportação de cerâmica do Sul do Estado seja realizada por Imbituba.

que essas oscilações, em parte, são causadas por variações na tonelage movimentada de alguns graneis sólidos sujeitos a efeitos sazonais.

**Tabela 47 – Navios atracados e tempo de atracação nos berços do Porto de Imbituba, em 2005**

Mês	Horas disponíveis por berço	Qtde de navios atracados			Tempo de atracação por berço					
		Cabot.	Longo curso	Total	Berço 1		Berço 2		Berço 3	
					Horas atracadas	Ocup. (%)	Horas atracadas	Ocup. (%)	Horas atracadas	Ocup. (%)
Jan	744	2	11	13	443,6	59,62	252,1	33,88	504,2	67,76
Fev	672	1	10	11	545,0	81,10	84,2	12,52	477,2	71,01
Mar	744	3	10	13	111,1	14,93	122,5	16,47	432,2	58,09
Abr	720	2	11	13	521,1	72,38	519,3	72,12	471,3	65,46
Mai	744	2	12	14	381,1	51,22	461,4	62,01	422,4	56,77
Jun	720	1	17	18	398,1	55,28	266,2	36,97	309,3	42,95
Jul	744	1	20	21	550,5	73,99	505,3	67,91	539,2	72,47
Ago	744	2	20	22	699,5	94,02	382,0	51,34	720,3	96,81
Set	720	2	22	24	680,4	94,50	527,3	73,24	547,4	76,02
Out	744	1	20	21	291,6	39,19	731,5	98,32	421,1	56,59
Nov	720	1	18	19	89,3	12,40	254,0	35,28	323,2	44,89
Dez	744	1	17	18	199,3	26,79	224,2	30,13	224,2	30,13
<b>Ano</b>	<b>8.760</b>	<b>19</b>	<b>188</b>	<b>207</b>	<b>4.910,3</b>	<b>56,05</b>	<b>4.329,7</b>	<b>49,43</b>	<b>5.391,7</b>	<b>61,55</b>

Fonte: Companhia Docas de Imbituba.

Também ressalte-se, que ao longo do tempo que os navios permaneceram atracados, podem ter ocorrido paralizações devido a troca de turnos, a chuvas ou, ainda, devido quebra de equipamentos. Entretanto, grande parte do tempo de atracação registrado no Porto de Imbituba se deve a perda de produtividade causada, principalmente, por limitações nos equipamentos de movimentação de cargas e pelo múltiplo uso dos berços, especialmente quando envolve carga geral solta.

#### 4.1.3.4 Movimentação de cargas

O Porto de Imbituba é predominante importador, principalmente de coque de petróleo e de fertilizantes. Mas, conforme mostra a Tabela 48, a participação da tonelage embarcada vem aumentando nos últimos anos, passando de 13,9%, em 2003, para 32,7%, em 2005, quando cresceu 118,9%, em relação a 2004. Em compensação, entre 2004 e 2005 houve redução de 12,7% na tonelage desembarcada devido a queda nas importações de fertilizantes, em consequência da seca ocorrida na Região Sul.

**Tabela 48 – Evolução histórica da movimentação de cargas no Porto de Imbituba (t)**

Ano	Embarques	Var. %	Desembarques.	Var. %	Movimentação total	Var. %
2000	106.406	-	1.049.641	-	1.156.047	-
2001	121.103	13,81	927.919	(11,60)	1.049.022	(9,26)
2002	208.390	72,08	759.614	(18,14)	968.005	(7,72)
2003	162.570	(21,99)	1.010.177	32,99	1.172.747	21,15
2004	219.944	35,29	1.134.662	12,32	1.354.606	15,51
2005	481.370	118,86	989.942	(12,75)	1.471.312	8,62

Fonte: Companhia Docas de Imbituba.

Ainda conforme a Tabela 48, no período 2000–2005, a tonelagem total movimentada (embarques + desembarques), incluindo navegação de longo curso e cabotagem, no Porto de Imbituba evoluiu a taxa média anual de 4,9%.

De acordo com a Tabela 49, dos 1,471 milhão de toneladas movimentadas, em 2005, pelo Porto de Imbituba, 1,294 milhão (cerca de 88%) correspondiam a navegação de longo curso, dos quais 37,2% relativos a exportação e 62,8% a importação.

Da tonelagem total de longo curso exportada por Imbituba, em 2005 (481.121t), 96,9% referiam-se a carga geral e 3,1% a granel sólido. Na classificação carga geral destacaram-se, como carga solta, os embarques de açúcar (158.361t), de congelados (95.695t) e de madeira (58.333t) e, na classificação unitizada, os embarques de contêineres, inclusive vazios, totalizando 137.479t. Quanto aos granéis sólidos, foram embarcados 8.500t de pirita e 6.592t de bauxita.

Na tonelagem total de longo curso desembarcada, em 2005, os granéis sólidos participaram com 82,6%, carga geral com 12% e granel líquido com 5,4%. Na classificação granel sólido, destacaram-se as importações de coque de petróleo (299.979t), de fertilizantes (225.508t), de trigo (72.358t) e de barrilha (57.255t). Quanto a carga geral, desembarcaram fertilizantes (15.857t), sulfato de sódio (12.897t), barrilha (11.728t) e cargas containerizadas (56.850t). O único granel líquido desembarcado foi ácido fosfórico (44.093t).

Tabela 49 – Movimentação recente de cargas por sentido e natureza no Porto de Imbituba (t)

Discriminação	2004	2005	Part. % s/Carga total		Var. % 04/05	
			2004	2005		
Longo curso	<b>Embarque</b>	<b>219.944</b>	<b>481.121</b>	<b>16,24</b>	<b>32,70</b>	<b>118,75</b>
	Carga geral	219.944	466.029	16,24	31,67	111,89
	Granel sólido	-	15.092	-	1,03	-
	Granel líquido	-	-	-	-	-
	<b>Desembarque</b>	<b>923.590</b>	<b>813.042</b>	<b>68,18</b>	<b>55,26</b>	<b>(11,97)</b>
	Carga geral	37.818	97.332	2,79	6,62	157,37
	Granel sólido	872.559	671.616	64,41	45,65	(23,03)
	Granel líquido	13.213	44.093	0,98	3,00	233,71
<b>Movimentação</b>	<b>1.143.534</b>	<b>1.294.162</b>	<b>84,42</b>	<b>87,96</b>	<b>13,17</b>	
Cabotagem	<b>Embarque</b>	-	<b>250</b>	-	<b>0,02</b>	-
	Carga geral	-	250	-	0,02	-
	Granel sólido	-	-	-	-	-
	Granel líquido	-	-	-	-	-
	<b>Desembarque</b>	<b>211.072</b>	<b>176.900</b>	<b>15,58</b>	<b>12,02</b>	<b>(16,19)</b>
	Carga geral	-	-	-	-	-
	Granel sólido	126.548	100.896	9,34	6,86	(20,27)
	Granel líquido	84.524	76.004	6,24	5,17	(10,08)
<b>Movimentação</b>	<b>211.072</b>	<b>177.150</b>	<b>15,58</b>	<b>12,04</b>	<b>(16,07)</b>	
Movimentação total	Geral	257.762	563.611	19,03	38,31	118,66
	Containerizada	46.259	194.578	3,41	13,22	320,62
	Outras cargas	211.503	369.033	15,61	25,08	74,48
	Granel sólido	999.106	787.604	73,76	53,53	(21,17)
	Granel líquido	97.738	120.098	7,22	8,16	22,88
	<b>Movimentação total</b>	<b>1.354.606</b>	<b>1.471.312</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>8,62</b>

Fonte: Companhia Docas de Imbituba.



Conforme a Tabela 49, da tonelagem total movimentada, em 2005, 38,3% se enquadraram na classificação de carga geral, 53,5% na de granel sólido e 8,2% na de granel líquido. Do total de carga geral, as containerizadas participaram com 17,9% e as outras cargas, inclusive frigorificadas, com 82,1%.

#### 4.1.3.5 Capacidade de movimentação potencial das instalações projetadas

Supondo-se que a Libra realize as reformas previstas nos berços de atracação 1 e 2 e que passe a operar com os dois guindastes MHC, o potencial de movimentação de contêineres, seria de, pelo menos, 262,5 mil boxes/ano ou 288,7 mil TEU/ano<sup>40</sup> ou, ainda, 2,2 milhões toneladas/ano se, também supor-se, que 55% dos 288,7 mil TEU correspondam a contêineres cheios contendo, cada um, 14 toneladas de mercadorias.

Somando-se esse montante às estimativas de movimentação de cargas planejadas relativas aos projetos dos terminais de carga geral da Union (240.000t/ano), de fertilizantes (1.000.000t/ano), de grãos agrícolas (1.500.000t/ano), de granéis líquidos (400.000t/ano) e de barrilha (225.000t/ano), obtém-se movimentação potencial de, no mínimo, 5,5 milhões de toneladas/ano, se os devidos investimentos forem realizados, já que não se considera a tonelagem movimentada atualmente.

Supondo-se que a partir de 2006 a movimentação total do Porto de Imbituba evoluísse a uma taxa média de 24,6% a.a., atingiria, em 2010, 4,419 milhões de toneladas, em termos bruto.

## 4.2 Novos terminais marítimos

### 4.2.1 Em vias de implantação

Há atualmente, autorizados pela Antaq, quatro projetos de implantação de terminais marítimos em Santa Catarina, visando atuar no segmento de carga geral, entre os quais, destacam-se, pelo expressivo potencial de movimentação de cargas, o da Portonave S.A. - Terminais Portuários de Navegantes, em construção no município de Navegantes, e o da Itapoá Terminais Portuários S.A., com previsão de início das obras ainda neste ano. Os demais projetos de implantação de terminais de uso privativo misto são Teporti – Terminal Portuário de Itajaí Ltda. e Trocadeiro Portos e Logística Ltda. Há ainda, termo de autorização da Antaq para Itajahy Multiporto Privado Ltda., ao qual não se faz referência por falta de informação.

#### 4.2.1.1 Porto de Navegantes

Em Navegantes, mais precisamente na Ponta da Divinéia, na margem esquerda do Rio Itajaí Açú, em frente do Porto de Itajaí, encontra-se em construção o terminal da Portonave S.A., com entrada em operação prevista para 1º de agosto de 2007.

Para a consecução do projeto foi constituída a Sociedade de Propósito Específico Portonave, cujos integrantes são as empresas paranaenses Ivaí Engenharia e

<sup>40</sup> Estimativa realizada com base nos seguintes parâmetros: dois guindastes com capacidade de 25 movimentos/hora, cada, operando 21 horas por dia, durante 220 dias por ano (taxa de ocupação dos berços de 60%), resultando no incremento da capacidade de movimentação potencial de, pelo menos, 231 mil boxes/ano. Supondo-se que 25% dos boxes sejam de 40 pés e, convertendo-se para unidade padrão, obtém-se 288,7 mil TEU, desconsiderando-se possíveis movimentações com guindastes de bordo.

Marisgaudium, a paulista Triunfo Participações e o fundo de investimentos europeu Backmoon Investment.

Trata-se de um empreendimento totalmente privado que conta com financiamento internacional de US\$ 110 milhões, na modalidade de *project finance*, recentemente concedido pela General Electric Capital Corporation e com a parceria do Governo do Estado no fornecimento de energia elétrica e de infra-estrutura rodoviária de acesso do terminal a BR-470.

O porto atuará no segmento de cargas containerizadas, inclusive *reefers* (cargas frigorificadas). Segundo seu representante, não há, no momento, a intenção de operacionalizar cargas soltas como rotina, porém, dependendo da demanda poderá também atuar nesse segmento.

Estrategicamente, o Porto de Navegantes visa diferenciar-se pela agilidade nas operações de movimentação de cargas, utilizando aparelho de raios-X (*scanner*) para fiscalização de mercadorias e modernos equipamentos de faixa de cais (4 portêineres) e de apoio as operações de pátio (8 transtêineres<sup>41</sup>).

Na primeira etapa do projeto está prevista, entre outras edificações, a construção de 900m de cais dividido em 4 berços de atracação, com 12m de calado, conforme mostra a Tabela 50, habilitando-se a operar com embarcações de até 290m de comprimento (LOA). Também serão construídos 10 *gates* de entrada e saída e retro-área de aproximadamente 275.000m<sup>2</sup>, com possibilidade de expansão de 110.000m<sup>2</sup>, na segunda etapa e, de 125.000m<sup>2</sup>, na terceira etapa, além da instalação, inicialmente, de 960 *plugs* (tomadas) para contêineres.

**Tabela 50 – Instalações de acostagem e guindastes previstos no projeto da Portonave**

Especificações	Primeira etapa	Segunda etapa	Terceira etapa	Projeto completa
Comprimento de cais (m)	909	909	909	909
Número de berços (um)	4	-	-	4
Profundidade dos berços e dos canais (m)	12	12	12	12
Número de portêineres (un)	4	2	1	7
Número de MHCs (un)	2	-	-	2

Fonte: Portonave.

Ainda na primeira etapa serão realizadas as dragagens do canal de acesso ao porto com calado de 12m e da bacia de evolução com 591m de extensão e 400m de largura entre cais de Itajaí/Navegantes. Aliás, está em elaboração a norma que definirá a prioridade de atracação dos diversos usuários do canal de acesso, pertencente ao poder público, atualmente utilizado pelo Porto de Itajaí, pela Braskarne, pela Dow Brasil, pela Capitania dos Portos e Praticagem<sup>42</sup>.

Quanto a operacionalização do Porto de Navegantes, a expectativa é de que no primeiro ano de operação sejam movimentados 250.000TEU e, no terceiro ano, cerca de 600.000TEU.

<sup>41</sup> Guindastes sobre trilhos ou rodas utilizados para empilhamento e transferência de contêineres de um ponto a outro.

<sup>42</sup> Segundo Rosa (2005), a praticagem são operações requeridas para um navio entrar e sair de um porto com segurança. Envolve a presença no comando do navio de perito com conhecimento da região marítima do porto.



Supondo-se que todas as obras previstas para a primeira etapa do projeto do Porto de Navegantes sejam realizadas e, que os equipamentos de movimentação de cargas previstos operem 21 horas por dia, durante 220 dias por ano (taxa de ocupação dos berços de 60%) e, considerando-se produtividade de 170 contêineres por hora (4 portêineres x 30 movimentos por hora + 2 MHC x 25 movimentos por hora) obtém-se capacidade de movimentação potencial de 785,4 mil boxes/ano. Se considerar-se que 25% desse montante sejam contêineres de 40 pés, tem-se em unidade padrão, 981,7 mil TEU. Supondo-se, ainda, que 55% dos 981,7 mil TEU contenham 14t/TEU de carga, a capacidade de movimentação potencial seria 7,5 milhões de toneladas/ano.

#### 4.2.1.2 Tecon Santa Catarina

O Tecon Santa Catarina, controlado pela Portinvest Participações S.A., pertencente ao Grupo Batistella, será construído em Itapoá, na entrada da Baía da Babitonga, bem próximo ao Porto de São Francisco do Sul, em parceria com a Aliança Navegação e Logística e com apoio financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Projetado para ser um dos mais modernos terminais de contêineres da região Sul, visando, inclusive, se tornar pólo de cabotagem para cargas oriundas da Argentina, do Uruguai e de outros estados brasileiros. Será totalmente privado, porém, prever a participação do governo do Estado no fornecimento de água e energia e na construção da rodovia SC-415, trecho de cerca de 32km, que o interligará a BR-101.

O projeto, já autorizado pela Antaq e licenciado pelo Ibama, tem início de implantação previsto para o segundo semestre de 2006 e término até o final de 2007. A implantação será realizada em duas etapas, conforme mostra a Tabela 51, sendo que na primeira está prevista a construção de 630m de cais dividido em 2 berços de atracação, com calado de 16m, na parte externa, permitindo a atracação de embarcações com capacidade em torno de 8 mil TEU<sup>43</sup> e, na segunda etapa, o alargamento do *pier* para a implementação de um terceiro berço, na parte interna, com calado de 12m.

**Tabela 51 – Instalações de acostagem e guindastes previstos no projeto do Tecon Santa Catarina**

Especificações	Primeira etapa	Segunda etapa	Projeto completa
Comprimento de cais (m)	630	250	880
Número de berços (un)	2	1	3
Profundidade (m)	16	12	16
Número de portêineres (un)	2	2	4
Número de MHCs (un)	2	0	2

Fonte: Itapoá Terminais Portuários.

O terminal terá, inicialmente, retro-área de 100.000m<sup>2</sup>, mas, segundo seu representante, dispõe de ampla área para expansão. Só para o pátio de contêineres estão reservados cerca de 200.000m<sup>2</sup>.

Quanto a operacionalização do Tecon Santa Catarina, a expectativa é de que, ao final da primeira etapa das obras, consigam movimentar 450 mil TEU/ano. O projeto completo prevê a movimentação anual de 550 mil TEU/ano.

<sup>43</sup> Segundo agentes do setor, os maiores navios em operação na costa brasileira possuem capacidade de, no máximo, 6 mil TEU, sendo que, a capacidade de atracação dos portos catarinenses, antes das recentes reformas e aprofundamento de canais e de bacias de evolução, estava limitada a 2,5 mil TEU.

Supondo-se que todas as obras previstas para a primeira etapa do projeto do Tecon Santa Catarina sejam realizadas e, que os equipamentos de movimentação de cargas previstos operem 21 horas por dia, durante 220 dias por ano (taxa de ocupação dos berços de 60%) e, considerando-se produtividade de 110 contêineres por hora (2 portêineres x 30 movimentos por hora + 2 MHC x 25 movimentos por hora) obtém-se capacidade de movimentação potencial de 508,2 mil contêineres/ano. Se considerar-se que 25% desse montante sejam contêineres de 40 pés, tem-se em unidade padrão, 635,2 mil TEU. Supondo-se, ainda, que 55% dos 635,2 mil TEU contenham 14t/TEU de carga, a capacidade de movimentação potencial seria de 4,9 milhões de toneladas/ano.

#### 4.2.1.3 TEPORTI

O TEPORTI – Terminal Portuário de Itajaí Ltda., será construído às margens do Rio Itajaí Açú, próximo ao terminal da Dow Brasil, visando a movimentação e a armazenagem de carga geral solta.

O projeto prevê cais de 292m de comprimento, dividido em dois berços e 40.200m<sup>2</sup> de pátio, mas por enquanto o cais terá comprimento de 150m, o qual, depois da realização de dragagem de adequação da bacia de evolução e junto ao berço, deverá ser habilitado a operar com embarcações de até 6,5m de calado, permitindo, segundo a classificação de Alfredini, 2005, atender navios com capacidade de cerca de 5 mil toneladas porte bruto (tpb)<sup>44</sup>.

Devido, principalmente, as restrições de calado, o terminal movimentará, a princípio, apenas carga geral solta ou fracionada (*break-bulk*), utilizando guindastes de bordo dos navios. Nesse caso, estima-se que a capacidade de movimentação potencial do berço será de, no máximo, 450 mil toneladas/ano.

#### 4.2.1.4 Trocadeiro

O Trocadeiro Portos e Logística Ltda., controlado pelo Grupo Dalçóquio, está sendo construído a montante do Rio Itajaí Açú, distante, aproximadamente, 8km de sua foz, acima do Porto de Itajaí, com a inauguração da primeira etapa do projeto prevista para o final de 2006.

Segundo a Revista Portuária<sup>45</sup>, o projeto do Terminal Trocadeiro será implantado em três etapas, sendo que na primeira, serão construídos área de estocagem de 14.000m<sup>2</sup> e cais de 150m de comprimento, dispendo de retro-área de 19.500m<sup>2</sup>, visando movimentar carga geral, inclusive contêineres e congelados, utilizando guindastes de bordo dos navios. A expectativa é que no primeiro ano de operação o terminal consiga movimentar, incluindo navegação de cabotagem, cerca de 30 mil toneladas/mês, atingindo 50 mil toneladas/mês no quarto ano.

A segunda etapa, prevê a construção de mais um berço de atracação, totalizando 305m de cais e, aumento da área de estocagem para 20.900m<sup>2</sup>. Ainda de acordo com a Revista portuária, ao final da terceira etapa o cais do Terminal Trocadeiro atingirá

<sup>44</sup> De acordo com Alfredini, 2005, as dimensões típicas de um navio de carga geral com capacidade de 2.500tpb são: 85m de comprimento (LOA), boca de 13m e calado de 5m. O mesmo tipo de embarcação com capacidade de 5.000tpb possui as seguintes dimensões: 105m de comprimento, 15,8m de boca e 6,4m de calado.

<sup>45</sup> Revista Portuária, edição nº 75.Itajaí: 2006.



600m de comprimento, dividido em três berços de atracação e a área de estocagem será expandida para 148.000m<sup>2</sup>.

Apesar da intenção de manter a profundidade do canal de acesso em 31 pés (9,5m), não se tem informações sobre o plano de dragagem da bacia de evolução e junto ao berço. Extra-oficialmente sabe-se que um levantamento batimétrico do Rio Itajaí Açu, realizado em Setembro de 2005, afere que o referido terminal é capaz de operar embarcações com até 6,5m de calado.

Tendo em vista a restrição de calado e a indisponibilidade de guindaste de faixa de cais, estima-se que a capacidade de movimentação potencial do Terminal Troca-deiro, no final da primeira etapa, será de, no máximo, 500 mil toneladas/ano.

#### 4.2.2 Em projeto

##### 4.2.2.1 Porto de Laranjeira

Encontra-se em fase de projeto o Porto de Laranjeira, controlado pela empresa paulista Campina Participações S.A., a ser construído no município de São Francisco do Sul, mais precisamente, na Ponta das Laranjeiras a cerca de 6km à montante do atual porto, numa área total de 413.828,93m<sup>2</sup>.

De acordo com as especificações do projeto, a área é acessada por via rodoviária e encontra-se a aproximadamente 3km da ferrovia. O acesso marítimo, apesar de apresentar boa profundidade, exigirá dragagem de aprofundamento principalmente na bacia de evolução e junto aos berços de atracação.

O referido projeto prevê a construção de 1.230m de cais acostável, dividido em 7 berços de atracação especializados para cada tipo de carga a saber:

- dolphins (berços com profundidade estimada de 10m) destinados a atracação simultânea de duas barcaças oceânicas, alocadas para o transporte de bobinas de chapa de aço;
- berço com profundidade estimada de 10m para movimentação de produtos congelados, a ser provido de equipamento específico para carga paletizada;
- berços para atracação de navios porta-contêineres, sendo 1 berço, com profundidade de 12m, para navios de até 3 mil TEU, operando com guindaste MHC e 1 berço, com profundidade de 13m, para navios de até 4 mil TEU, operando com dois portêineres; e,
- píeres, com profundidade prevista de 13m, equipados com shiploader e descarregadores (sugadores), para receber navios graneleiros classe panamax.

O projeto também prevê a construção de pátios para cargas pesadas, para contêineres e instalações para armazenagem de produtos congelados, graneis sólidos e líquidos, estacionamento, ferroviário, rodoviário e marítimo.



## CONCLUSÕES

A sondagem do potencial de geração de cargas para a navegação de longo curso e da capacidade de movimentação atual e projetada dos terminais portuários catarinenses em operação e em vias de implantação, aponta para as conclusões elencadas a seguir, as quais serão apresentadas em tópicos, para melhor compreensão dos elementos determinantes para a resposta a questão objeto dessa pesquisa.

### **Sobre a produção de bens**

Nos últimos dez anos, o PIB catarinense a preços correntes, considerando-se as estimativas recentes, aumentou 195%, porém, como proporção do PIB nacional manteve-se abaixo de 4,5%, embora a taxa de crescimento econômico, em termos reais, tenha sido superior a verificada no Brasil, em praticamente toda a série.

Apesar da vocação do Estado para agregar valor a sua produção, em decorrência da expressiva participação da indústria de transformação no seu valor adicionado bruto (37,6%, em 2005), mais de dois terços das vendas dessa indústria são realizadas no mercado interno. A média anual das parcelas de vendas da indústria de transformação catarinense para o exterior não passou de 30%, em 2004 (27%, em 2005), mesmo depois de três anos consecutivos de elevadas taxas de câmbio média e de mercado internacional favorável.

Os gêneros de produtos da indústria de transformação catarinense com maior inserção no mercado externo, em 2004, classificados com base nos percentuais anuais de vendas, foram: mobiliário (82%), madeira (75%), couros, peles e produtos similares (65%), produtos alimentares (50%), principalmente carnes, material de transporte (36%), metalurgia (32%) e material elétrico e de comunicação (31%), sendo que os quatro primeiros têm se revelado muito vulneráveis à desvalorização do dólar e/ou a medidas sanitárias.

### **Evolução do comércio exterior**

No período em que o dólar manteve-se bastante valorizado (2001–2005), o incremento anual médio das exportações do Estado (16,5%) foi menor do que o verificado em nível nacional (19,4%). Porém, a participação das exportações catarinenses no respectivo PIB, manteve-se superior a do Brasil, ao longo de todo o período, evoluindo de 11,7%, em 2000, para 18,3%, em 2004 e, 15,6%, em 2005, sendo que nos últimos dois anos os cálculos basearam-se em estimativas otimistas do PIB.

Verificou-se, com base em dados de 2003 e 2004, que, em média, 82,8% do valor das exportações catarinenses são provenientes das grandes empresas, 16,3%, das pequenas e médias e, apenas 0,6%, das micro. Nesse período, o total de empresas exportadoras catarinenses aumentou 7,8%, atingindo em 2004, 2.146 unidades, o equivalente a 10,3% das empresas exportadoras do país.

A quantidade de empresas catarinenses com exportação anual superior a US\$ 1 milhão aumentou 7,3%, passando de 395, em 2004, para 425, em 2005, sendo que neste ano, apenas 66 empresas exportaram entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões e 19, mais de US\$ 50 milhões. No mesmo período, o número de empresas que exportaram abaixo de US\$ 1 milhão por ano diminuiu 10,6%, de 1.218 para 1.089, em conse-



qüência da sobrevalorização cambial que atinge mais intensamente os exportadores de pequeno porte.

Quanto as empresas importadoras, a quantidade das que importaram mais de US\$ 1 milhão, por ano, aumentou 33%, passando de 194, em 2004, para 258, em 2005, sendo que neste ano, apenas 41 empresas importaram entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões e 4, mais de US\$ 50 milhões. No mesmo período, o número de empresas que importaram menos de US\$ 1 milhão por ano aumentou apenas 3,1%, de 1.149 para 1.185 unidades.

No período 1995–2005, o valor da corrente de comércio catarinense cresceu a uma taxa média de 7,3% a.a. Porém, entre 2003 e 2004, o crescimento foi de 35,6%, em decorrência, principalmente, do aumento do valor das exportações, motivado pela melhora no nível de preços dos produtos agroindustriais, no mercado externo, atingindo, no final desse período, abertura econômica de 23,8%, embora um pouco abaixo da verificada em nível nacional (26,3%).

Em 2005, a corrente de comércio do Estado atingiu US\$ 7,7 bilhões (FOB), pelo critério de estado produtor e US\$ 8,6 bilhões (FOB), pelo critério de domicílio fiscal, sendo que 82,6% desse valor foram gerados em 20 dos 179 municípios que praticaram comércio exterior naquele ano. Em termos de peso líquido, a corrente de comércio, pelo critério de estado produtor, somou 7,3 milhões de toneladas, em 2005.

Ainda pelo critério de estado produtor, Santa Catarina exportou, em 2005, US\$ 5,584 bilhões, o equivalente a 4,7% das exportações brasileiras, classificando-se na 8ª posição do *ranking* dos Estados exportadores do país, depois de sucessivas quedas no referido *ranking*, a partir de 2001, quando ocupava a 5ª posição.

Em relação a 2004, as exportações catarinenses aumentaram 15%, motivado pelo desempenho da agroindústria, principalmente pelos bons preços internacionais das carnes de frango e de suíno, as quais constituem o principal item da pauta de exportações do Estado. No mesmo período, as exportações brasileiras aumentaram 22,6%.

A análise por fator agregado revela que entre 1995–2004, a participação dos produtos industrializados nas exportações do Estado girou em torno de 70%, sendo que nesse período, os embarques dos manufaturados evoluiu a uma taxa anual média de 7,3%, pouco acima do incremento médio das exportações totais do Estado (6,9% a.a.).

Dentre os produtos industrializados com maior participação no valor das exportações de Santa Catarina, destacaram-se, em 2005: carnes e miudezas de frango (17%), carnes, carcaças e miudezas de suíno (8,9%), móveis de madeira (6,8%), moto-compressores herméticos (5,5%), motores e geradores elétricos (4,5%), ladrilhos, cerâmicas, vidrados e esmaltados (3,9%) e fumo (3,7%). Juntos, esses produtos representaram 50,3% do valor das exportações do Estado, em 2005.

Verificou-se também que dos US\$ 5,584 bilhões exportados por Santa Catarina, em 2005, 68,4% (US\$ 3,817 bilhões) originaram-se em 40 empresas exportadoras, principalmente de produtos do agronegócio, sendo que as 10 maiores responderam por 47,8% deste valor, um indicativo de elevada concentração.

A participação do agronegócio no valor exportado por Santa Catarina, em 2005, foi de 60,9% (US\$ 3,404 bilhões), sendo que a produção animal e derivados contribuiu com 33,3%, a indústria da madeira, papel e papelão, com 20,7% e a produção vegetal e derivados, com 6,9%.



Quanto ao destino das exportações, constatou-se que nos últimos três anos vem diminuindo a participação do Nafta, da União Européia e dos Tigres Asiáticos no valor exportado por Santa Catarina. Em compensação, a proporção das exportações do Estado, com destino ao Mercosul, aumentou de 6,7%, em 2003, para 7,7%, em 2005. Também, nesse período, a proporção das exportações destinadas a países não pertencentes a esses blocos econômicos, evoluiu de 30,9% para 36,6%.

Sobre as importações catarinenses, cerca de 70% são provenientes de países do Mercosul, da União Européia, do Nafta e, em menor proporção, dos Tigres Asiáticos. Embora as importações do Estado venham crescendo em ritmo superior as do Brasil, nos últimos dois anos, representam apenas 3% das importações do país. Em 2005, as importações de Santa Catarina somaram US\$ 2,188 bilhões, sendo que as mercadorias provenientes do Mercosul representaram 30,3% desse valor. Aliás, as importações provenientes do Mercosul cresceram, em média, 20,1% a.a., entre 2000 e 2005, passando de US\$ 264,7 milhões para US\$ 662,2 milhões.

### **Rastreamento da movimentação de mercadorias nos portos catarinenses**

Constatou-se que dos 4,7 milhões de toneladas líquidas exportadas por Santa Catarina, em 2005, 88,2% (4,147 milhões de toneladas) foram transportadas por via marítima, 11,2%, por via rodoviária e 0,6%, por outras vias. No período 2000–2005, a participação da via marítima nas exportações catarinenses aumentou de 82,3% para 88,2%, em tonelagem e, de 81,3% para 88,9%, em valor FOB.

Dos 4,147 milhões de toneladas líquidas exportadas por Santa Catarina, via marítima, em 2005, 81,3% (3,372 milhões de toneladas) foram embarcadas por portos do Estado e 18,7% (775 mil toneladas) por outros portos do Brasil, principalmente por Paranaguá, Santos e Antonina. No período 2000 – 2005, a tonelagem líquida embarcada pelos portos locais cresceu, em média, 12,5% a.a., enquanto que, por outros portos, o crescimento médio anual foi de 16,9%. Em termos totais, o incremento médio anual da tonelagem líquida exportada via marítima por Santa Catarina, no período 2000–2005, foi de 13,2%.

Em 2005, as exportações de mercadorias provenientes de outros Estados, por portos catarinenses, somaram 6,960 milhões de toneladas líquidas, das quais, 66,9% foram embarcadas por São Francisco do Sul, 28,4%, por Itajaí e 4,7%, por Imbituba. Desse montante, cuja maior parte refere-se a grãos agrícolas, 96,6% originaram-se em 5 Estados: Paraná (44%), Mato Grosso (35,9%), São Paulo (7,2%), Rio Grande do Sul (6,5%) e Mato Grosso do Sul (3%).

Em termos monetários, entre 2004 e 2005, as exportações de outros Estados por portos catarinenses aumentaram 24,4% ante 30,7% no biênio anterior. Em 2005, foram embarcadas por portos catarinenses, em termos de valor: 19,7% das exportações totais sul mato-grossenses (US\$ 1,149 bilhão); 18,1% das mato-grossenses (US\$ 4,151 bilhões); 16,4% das paranaenses (US\$ 10,022 bilhões); 6% das riograndenses (US\$ 10,453 bilhões); e, 0,8% das paulistas (US\$ 38,007 bilhões).

No que se refere aos desembarques, dos 2,583 milhões de toneladas líquidas de mercadorias importadas por Santa Catarina, em 2005, 58,4% (1,508 milhão de toneladas) foram transportadas por via marítima, 36,3%, por via rodoviária e 5,3%, por outras vias, principalmente ferroviária. No período 2000–2005, a participação da via marítima nas importações catarinenses reduziu de 75,7% para 58,4%, em tonelagem, porém,



em valor FOB, aumentou de 67,3% para 70,9%. No mesmo período, enquanto a tonelage total importada pelo Estado cresceu 60%, a transportada por via marítima cresceu apenas 23,4%, em decorrência, principalmente, do incremento na tonelage importada por via rodoviária proveniente dos países vizinhos.

Do 1,508 milhão de toneladas líquidas importadas por Santa Catarina, via marítima, em 2005, 84,1% (1,268 milhão de toneladas) foram desembarcadas por portos do Estado e 15,9% (239 mil toneladas) por outros portos do Brasil, principalmente por Paranaguá, Santos, Rio Grande e Rio de Janeiro.

Em 2005, as importações de mercadorias de outros Estados por portos catarinenses somaram 2,002 milhões de toneladas líquidas, das quais, 79,6% foram desembarcadas por São Francisco do Sul, 3,5%, por Itajaí e 16,9%, por Imbituba. Desse montante, 91,9% originaram-se no Paraná, 3,1%, em São Paulo, 2,9%, no Mato Grosso e 2,1% nos demais estados.

Em síntese, os três portos catarinenses movimentaram, em 2005, 13,604 milhões de toneladas líquidas de mercadorias, sendo 76% referentes aos embarques (10,333 milhões de toneladas), das quais apenas 32,6% (3,372 milhões de toneladas) de exportações catarinenses, e 24% relativos aos desembarques (3,270 milhões de toneladas), das quais apenas 38,8% (1,268 milhão de toneladas) de importações do próprio Estado.

Da tonelage total movimentada pelos portos catarinenses, em 2005 (13,604 milhões de toneladas líquidas), o Porto de São Francisco do Sul participou com 57%, Itajaí, com 33,7% e Imbituba, com 9,3%. Em termos monetários, a movimentação dos portos catarinenses somou US\$ 10,190 bilhões, em 2005, sendo que o Porto de São Francisco do Sul participou com 35,8%, Itajaí, com 58,7% e Imbituba, com 5,5%.

No biênio 2004–2005, a tonelage líquida movimentada pelos portos Catarinenses aumentou 16,6%, motivado principalmente pelo incremento de 22,4% nos embarques. Em termos monetários, o incremento foi de 23,9%, no referido biênio. No período 1996–2005, a movimentação total de mercadorias nos portos catarinenses evoluiu a taxas anuais média de 7,8% e de 10,2%, em termos de peso líquido e de valor, respectivamente, sendo que no caso das mercadorias catarinenses a taxa de incremento da tonelage movimentada foi de 6,8% a.a.

Projetando-se a tonelage movimentada pelos portos catarinenses, em 2005 (13,604 milhões de toneladas) pela taxa de crescimento anual média verificada no período 1996–2005 (7,8%), obtém-se, para 2010, movimentação total líquida de mercadorias de, no máximo, 20 milhões de toneladas.

### **Portos marítimos de Santa Catarina: situação atual e planejada**

Com relação aos portos catarinenses em operação, constatou-se que há em andamento ou em vias de implementação uma série de projetos, tanto das administrações dos portos públicos quanto dos terminais privativos.

No Porto de São Francisco do Sul, além da construção do centro operacional do porto, das instalações sanitárias e da recuperação do sistema elétrico e da reforma do corredor de exportação, destacam-se os projetos de reforço e de realinhamento de berços de atracação; de ampliação e aprofundamento do canal de acesso (130m x 14m); de dragagem para conferir aos berços calado de 13m; de implantação do anel



rodoferroviário do porto; de construção de 4 novos berços, sendo 1 para movimentação de contêineres (Tesc), 1 para importação de fertilizantes e trigo, 1 para exportação de grãos e 1 para produtos siderúrgicos.

Atualmente o Porto de São Francisco do Sul dispõe de 981m de cais distribuídos em 5 berços, com calados variando entre 8m e 13m, sendo 1 destinado a operações com granéis, 2 exclusivo para a movimentação de contêineres, 1 múltiplo uso, também utilizado para movimentação de contêineres, e 1 para carga geral. As taxas de ocupação dos principais berços do Porto de São Francisco do Sul variaram entre 75% e 92%, em 2005, mantendo-se muito acima da recomendada (cerca de 60%).

Por esses berços foram movimentadas 7,968 milhões de toneladas de mercadorias, em 2005, incluindo longo curso e cabotagem e contêineres vazios, sendo que os embarques corresponderam a 80,1% (6,382 milhões de toneladas) e os desembarques, a 19,9% (1,586 milhão de toneladas). Da tonelagem total embarcada, 95,4% (6,085 milhões de toneladas) se referiam à navegação de longo curso, das quais os granéis sólidos participaram com 61,6%, a carga geral, incluindo a containerizada, com 30,3% e os granéis líquidos, com 8,1%.

Em 2005, os embarques de soja em grão, de farelo de soja e de milho em grão, representaram 99,1% da tonelagem total de granel sólido embarcada pelo Porto de São Francisco do Sul, em navegação de longo curso. Na classificação carga geral, os embarques de madeiras, de azulejos, de frango congelado, de peças para veículos, de móveis e de motocompressores representaram 74,5% do total de embarques de carga geral em navegação de longo curso. Quanto aos desembarques da navegação de longo curso destacaram-se, em 2005, as importações de trigo, de fertilizantes, de cevada, de resina sintética de PVC e de polipropileno.

Com a implementação da recuperação e reforço dos berços, das dragagens, das novas instalações de acostagem e com a alocação dos equipamentos de faixa de cais e de pátio previstos, estima-se que a capacidade de movimentação anual de cargas, em toneladas, do Porto de São Francisco do Sul, mais que dobrará em relação aos 8 milhões de toneladas movimentadas, em 2005, podendo atingir 17 milhões de toneladas, desconsiderando-se a construção do segundo berço do Terminal Santa Catarina.

Projetando-se a movimentação de cargas por natureza e total do referido porto, para 2010, com base nas taxas médias de crescimento verificadas no período 2000–2005, devidamente ajustadas, verificou-se que os investimentos previstos para o Porto de São Francisco do Sul são suficientes para atender a movimentação total projetada de 14,2 milhões de toneladas, para 2010.

No Porto de Itajaí, além da construção de armazém para unitização e desunitização de cargas e da nova área de segregação, da implantação do sistema de segurança portuária ISPS Code, da aquisição do *scanner* para vistoria de contêineres, do terceiro guindaste MHC e de mais cinco empilhadeiras destacam-se: a construção da sede administrativa do TECONVI, incluindo quatro *gates* com balança; a recuperação dos molhes da barra do porto; a dragagem de adequação e de melhorias de acesso marítimo e da bacia de evolução, com aumento de calado previsto para 11m; os projetos de construção da via expressa portuária; do prolongamento do cais atual para 1.000m; da aquisição de dois portêineres e de ampliação da área física do porto dos atuais 47.000m<sup>2</sup> para 81.000m<sup>2</sup>.



Atualmente o Porto de Itajaí dispõe de 740m de cais distribuídos em 4 berços, todos com calado de 9,5m, sendo 3 destinados a movimentação de contêineres e 1 para carga geral. Há ainda o cais da Braskarne, com 150m de extensão e calado de 8,5m e o pier da Dow Brasil, com 30m de extensão e calado de 5,5m. As taxas de ocupação dos principais berços do Porto de Itajaí variaram entre 72% e 97%, em 2005.

Por esses berços foram movimentadas 6,544 milhões de toneladas de mercadorias, em 2005, incluindo longo curso e cabotagem e contêineres vazios, sendo que os embarques corresponderam a 77,9% (5,100 milhões de toneladas) e os desembarques, a 22,1% (1,444 milhão de toneladas). Da tonelagem total embarcada, 98,4% (5,018 milhões de toneladas) se referiam à navegação de longo curso, das quais 99,8% relativas a carga geral, incluindo a containerizada, e 0,2%, granel líquido.

Em 2005, os embarques de frango congelado, de madeiras e derivados, de azelejos, de máquinas, motores e acessórios, de carne congelada, de açúcar, de tabacos, de maçã e de papel representaram 85,9% do total de embarques de carga geral em navegação de longo curso. Quanto aos desembarques da navegação de longo curso destacaram-se, em 2005, as importações de máquinas, motores e acessórios.

Com a conclusão das obras em andamento, a ampliação do cais para 1.000m e a alocação dos dois portêineres planejados, estima-se que a capacidade de movimentação anual de cargas, em toneladas, do porto organizado de Itajaí, praticamente dobrará em relação aos 6,1 milhões de toneladas movimentadas, em 2005, podendo atingir 11,9 milhões de toneladas por ano.

Projetando-se a movimentação de cargas por natureza e total do referido porto, para 2010, com base nas taxas médias de crescimento do período 2000–2005, devidamente ajustadas, verificou-se que, caso a tonelagem total de cargas evolua a taxa média de 15,3% a.a., atingindo 12,5 milhões de toneladas, em 2010, serão necessários investimentos adicionais aos previstos, antes de 2010, para mantê-lo competitivo pelos próximos anos.

No Porto de Imbituba, além das obras relativas ao contrato de operações de contêineres com a Libra Terminais, envolvendo infra-estrutura de pátio, de reforma dos berços de atracação 1 e 2 e a alocação de dois guindastes MHC; do projeto do terminal de carga geral da Union, o qual prevê a preparação de pátio, a aquisição de equipamentos de movimentação de cargas e a ampliação da capacidade de armazenagem, há também projetos, em fase de estudo de viabilidade, para a implantação de novos terminais para movimentação de fertilizantes, de grãos agrícolas, de granéis líquidos e de barrilha. Também está previsto o prolongamento do berço 2 em 162m.

Atualmente o Porto de Imbituba dispõe de 553m de cais distribuídos em 3 berços múltiplo uso, todos com calado de 9,5m e ampla área de apoio as operações, subutilizados, sendo 1 preferido para a movimentação de granéis líquidos, 1 para o embarque de congelados e 1 preferido para a movimentação de granéis sólidos, utilizado também para a movimentação de contêineres com guindastes de bordo dos navio que atende.

Por esses berços foram movimentadas 1,471 milhão de toneladas de mercadorias, em 2005, incluindo longo curso e cabotagem e contêineres vazios, sendo que os embarques corresponderam a 32,7% (481,3 mil toneladas) e os desembarques, a 67,3% (989,9 mil toneladas). Da tonelagem total embarcada, 99,9% (481,1 mil toneladas) se referiam à navegação de longo curso, das quais 96,9% relativas a carga geral, incluindo a containerizada, e 3,1%, granel líquido.



Em 2005, os embarques de pirita e de bauxita, representaram 100% da tonela-gem total de granel sólido embarcada pelo Porto de Imbituba, em navegação de longo curso. Os embarques de açúcar, de congelados e de madeira representaram 67% do total de embarques de carga geral em navegação de longo curso. Quanto aos desembarques da navegação de longo curso destacaram-se, em 2005, as importações de coque de petróleo, de fertilizantes, de trigo, de barrilha e de sulfato de sódio.

Caso os projetos previstos para o Porto de Imbituba sejam implementados, a capacidade de movimentação potencial de cargas seria, de no mínimo, 5,5 milhões de toneladas por ano, já que não se considera a tonelage movimentada atualmente. Supondo-se que a partir de 2006 a movimentação total do Porto de Imbituba evoluísse a uma taxa média de 24,6% a.a., atingiria, em 2010, 4,419 milhões de toneladas, em termos bruto.

Sobre os novos terminais marítimos, encontra-se em implantação o Porto de Navegantes, com entrada em operação prevista para 1º de agosto de 2007, o qual atuará no segmento de cargas containerizadas, inclusive *reefers*, sendo que na primeira etapa do projeto está previsto, entre outras edificações, a construção de 900m de cais dividido em 4 berços de atracação, com 12m de calado, e a alocação de 4 portêineres e 2 guindastes MHC, o que proporcionará capacidade de movimentação potencial de, pelo menos, 7,5 milhões de toneladas/ano. Quanto a operacionalização, a expectativa é que no terceiro ano (2010) o porto atinja movimentação equivalente a 600 mil TEU/ano ou 4,6 milhões de toneladas, se considerar-se que 55% deste montante correspondam a contêineres cheios contendo, em média, 14t/TEU.

Está previsto para o segundo semestre de 2006, o início da implantação do projeto do TECON Santa Catarina, que também atuará no segmento de cargas containerizadas, sendo que na primeira etapa, entre outras edificações, prevê a construção de 630m de cais dividido em 2 berços com calado de 16m, e a alocação de 2 portêineres e 2 guindastes MHC, proporcionando capacidade de movimentação potencial de, pelo menos, 4,9 milhões de toneladas/ano. Quanto a operacionalização, a expectativa é que no final da primeira fase, entre 2007 e 2008, o terminal consiga movimentar 450 mil TEU/ano ou 3,4 milhões de toneladas, se considerar-se que 55% deste montante correspondam a contêineres cheios contendo, em média, 14t/TEU.

Também encontram-se em vias de implantação os projetos dos terminais TEPORTI e Trocadeiro. O TEPORTI, que visa a movimentação e a armazenagem de carga geral solta, prevê, a princípio, entre outras edificações, a construção de 150m de cais, o qual, depois da realização de dragagem de adequação deverá habilitar-se a operar com embarcações de até 6,5m de calado, utilizando guindastes de bordo, o que proporcionará a movimentação potencial de, no máximo, 450 mil toneladas/ano.

O projeto do Trocadeiro, com inauguração da primeira etapa prevista para o final de 2006, prevê nessa etapa, entre outras edificações, a construção de 150m de cais, o qual, depois da dragagem de adequação deverá habilitar-se a operar com embarcações de até 6,5m de calado, utilizando guindastes de bordo, o que proporcionará a movimentação potencial de, no máximo, 500 mil toneladas/ano. A expectativa é que no primeiro ano de operação o terminal consiga movimentar, incluindo navegação de cabotagem, 360 mil toneladas.

Há, ainda, o projeto do Porto de Laranjeira, que prevê, entre outras edificações, a construção de 1.230m de cais acostável, dividido em 7 berços de atracação especiali-

zados para movimentação de bobinas de chapa de aço, de produtos congelados, de cargas containerizadas, operando com portêineres e guindaste MHC e, de granéis, operando com *shiploader* e sugadores.

### **Síntese**

Considerando-se que dos 13,6 milhões de toneladas líquidas de mercadorias movimentadas pelos portos de Santa Catarina, em 2005, apenas 34,1% se originaram no próprio Estado e, dado que nos últimos 9 anos essa movimentação evoluiu a taxa de 6,8% a.a., constata-se que o potencial de geração de cargas da economia catarinense para a navegação de longo curso, além de pequeno, cresce em ritmo moderado e inferior ao da movimentação total líquida dos referidos portos verificada no mesmo período (7,8% a.a.).

Supondo-se que as projeções de movimentação de cargas relativas aos portos de São Francisco do Sul (14,2 milhões de t/ano), de Itajaí (12,5 milhões de t/ano) e as estimativas referentes ao Porto de Imbituba (4,4 milhões de t/ano), ao Porto de Navegantes (4,6 milhões de t/ano), ao TECON Santa Catarina (3,4 milhões de t/ano), ao TEPORTI (300 mil t/ano) e ao Trocadeiro (360 mil t/ano) se realizem, ter-se-ia, em 2010, movimentação anual nos portos catarinenses de 39,8 milhões de toneladas brutas (incluindo cabotagem e contêineres vazios), 2,5 vezes maior que a movimentação verificada em 2005 (15,9 milhões de toneladas).

Supondo-se, ainda, que antes de 2010 sejam totalmente implantados os projetos relativos aos portos de São Francisco do Sul, de Itajaí e de Imbituba e, que também sejam executadas as primeiras etapas dos projetos do Porto de Navegantes, do TECON Santa Catarina, do TEPORTI e do Trocadeiro, ter-se-ia, em 2010, capacidade potencial de movimentação de cargas de, pelo menos, 47,8 milhões de toneladas/ano, já que se trata de estimativa realizada em bases conservadoras.

Visto que essa estimativa desconsidera a capacidade potencial de movimentação de cargas do Porto de Laranjeira e das demais etapas dos projetos dos terminais marítimos em construção ou em vias de implantação e, mesmo assim, a capacidade potencial estimada (47,8 milhões de toneladas) excede a movimentação total projetada para 2010 (39,8 milhões de toneladas), em 8 milhões de toneladas, constata-se que os projetos identificados anteriormente, se devidamente implantados, são suficientes para atender a demanda por serviços portuários, no médio e no longo prazo.

A corrente de comércio (exportações + Importações) de Santa Catarina (7,3 milhões de t) como proporção da tonelagem líquida movimentada pelos portos catarinenses, em 2005 (13,6 milhões de t), representou apenas 53,5%, evidenciando uma baixa capacidade de geração de cargas comparada, por exemplo, a do Paraná, em que a corrente de comércio (C.C.) responde por 90,2% da tonelagem movimentada pelos portos de Paranaguá e de Antonina, a de São Paulo, em que a C.C. representa 97,9% da movimentação do Porto de Santos e a do Rio Grande do Sul, em que a C.C. corresponde a 113,9% da movimentação dos portos de Rio Grande, de Porto Alegre e de Pelotas.

Em virtude da baixa corrente de comércio do Estado (7,3 milhões de toneladas, em 2005) e de sua moderada evolução (4,1% a.a. no período 1995 – 2005), constata-se também que a movimentação de cargas de navegação de longo curso originadas internamente (4,6 milhões de toneladas líquidas, em 2005) é suficiente para atender apenas 34,1% da movimentação anual líquida dos portos catarinenses em operação (13,6 mi-



lhões de toneladas, em 2005). Em valor, as cargas de navegação de longo curso originadas internamente, representaram, em 2005, 55,2% do valor total movimentado (US\$ 10,2 bilhões).

Além da tonelagem de cargas exportadas por Santa Catarina pelos portos locais (3,4 milhões, em 2005) ser proporcionalmente baixa em relação aos embarques totais dos portos do Estado (10,3 milhões de toneladas, em 2005), nos embarques de carga geral em navegação de longo curso, os gêneros de mercadorias: madeira e derivados, azulejos e carnes participaram com 60,8% dos embarques de carga geral do Porto de São Francisco do Sul e com 73,7% dos embarques de carga geral do Porto de Itajaí, sendo que no Porto de Imbituba também houve predominância desses gêneros de produtos nos embarques de carga geral.

Portanto, pelo menos por enquanto, a auto-sustentabilidade dos portos catarinenses em operação e dos que aqui estão se instalando ou pretendem se instalar, depende, em grande parte, de cargas oriundas de outros estados da federação e/ou de países vizinhos.

Finalmente, a despeito da expectativa de que os portos que enfrentam restrições na capacidade de expansão de suas atividades reduzam sua participação na movimentação de carga geral solta, não se deve ignorar a possibilidade desses portos passarem a unitizar boa parte das cargas avulsas, já que, a tendência é aumentar a contêinerização, inclusive de mercadorias dessa natureza, reduzindo a parcela de mercado dos terminais marítimos que não se adaptarem a essa realidade.

Assim, na análise de projetos de terminais marítimos, principalmente daqueles de pequeno porte, deve-se observar alguns aspectos de planejamento portuário, recomendados a seguir.

## RECOMENDAÇÕES

Com a promulgação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, dispendo sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados<sup>46</sup> e das instalações portuárias (Lei dos Portos), estabeleceram-se os princípios básicos para a promoção da competitividade nesse importante setor da economia nacional, o que associado a expectativa de maior inserção dos produtos brasileiros nos mercados internacionais vem motivando a implantação de projetos de terminais de uso privativo misto, no litoral catarinense, acirrando ainda mais a competição.

Assim, na análise de viabilidade de projetos portuários, deve-se considerar entre outros aspectos:

- 1) a evolução dos navios que ancorarão nas instalações projetadas, para um melhor planejamento do papel do terminal no futuro, em caso de necessidade de expansão e de adaptação as condições tecnológicas e operacionais vigentes;
- 2) a existência de contrato de dragagem, inclusive de manutenção, pois por se tratar de atividade de elevado custo, poderá comprometer a continuidade do projeto, se não for devidamente considerada em sua análise econômico-financeira;
- 3) o aumento da competição entre os portos, que cada vez mais são motivados a investir na superestrutura<sup>47</sup>, na implementação de tecnologia da informação e comunicação e na qualificação do trabalhador portuário;
- 4) o potencial de melhoria da capacidade operacional, no médio e no longo prazo, e de ampliação da diversificação de cargas e da área de abrangência do terminal, avaliando, inclusive, os riscos de rompimento de contratos com principais parceiros, armadores ou clientes;
- 5) a proporção de cargas próprias que serão movimentadas anualmente e respectivo impacto na receita operacional planejada e projetada;

Finalmente, recomenda-se a leitura das normas de planejamento portuário – obras de acostagem (NBR 13209 de outubro de 1994) e aspectos náuticos (NBR 13246 de fevereiro de 2005), editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, disponíveis na biblioteca do BRDE.

---

<sup>46</sup> “Porto organizado: construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedidos ou explorados pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária”. (Art. 1º, § 1º, inciso I da Lei nº 8.630/93).

<sup>47</sup> A superestrutura portuária compreende os equipamentos para movimentação e armazenagem de mercadorias, tais como guindastes, esteiras e armazéns (LACERDA, 2005).



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALFREDINI, Paolo. **Obras e gestão de portos e costas**: a técnica aliada ao enfoque logístico e ambiental. São Paulo: Edgard Blücher, 2005.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. FIESC. Unidade de Acompanhamento Econômico Industrial. **Santa Catarina em dados**. Florianópolis, v.15, 2005.

FUNDAÇÃO UNIVERSITÁRIA JOSÉ BONIFÁCIO. Projetos estruturantes da infra-estrutura logística de Santa Catarina. Rio de Janeiro, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Contas regionais do Brasil 2003**. Rio de Janeiro, 2005.

LACERDA, Sander Magalhães. **Investimentos nos portos brasileiros**: oportunidades da concessão da infra-estrutura portuária. Bndes Setorial: Rio de Janeiro, v. 22, p. 297 – 315, 2005.

LOPES, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 2. ed. São Paulo: lex editora, 2005.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTEIOR. MDIC. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/secex/depPlaDesComExterior/indEstatisticas/aliWeb\\_conDefVriaveis.php](http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/secex/depPlaDesComExterior/indEstatisticas/aliWeb_conDefVriaveis.php)>. Acesso em: 28 mar. 2006.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Projetos e programas**. Disponível em: [http://wwwtransportes.gov.br/ProPro/AgPortos/ISPS\\_Code.htm](http://wwwtransportes.gov.br/ProPro/AgPortos/ISPS_Code.htm). Acesso em: 22 jun. 2006.

NOTICENTER. **Conjuntura**. Santa Catarina continua sendo o estado onde a indústria tem o maior peso na formação do PIB, mesmo com pequena queda. Disponível em: <<http://www.noticenter.com.br>>. Acesso em: 04 abr. 2006.

ROSA, Fabiano Duarte da. **Mudanças na indústria portuária**: diagnóstico do caso catarinense. Florianópolis: Monografia. Departamento de Ciências Econômicas – Universidade Federal de Santa Catarina, 2005.

WEBTRANSPO. **Ferrovário Notícia do Setor**: Ferrovia Tereza Cristina realiza transporte de contêineres carregado. Disponível em: <http://www.webtranspo.com.br/ferrovuario>. Acesso em: 13 jun. 2006.

