

COMPLEXO PORTUÁRIO DO RIO ITAJAÍ-AÇU: UM COMPARATIVO DE CUSTOS E PROCEDIMENTOS SOB A ÓTICA DO IMPORTADOR BRASILEIRO

Joana Stelzer¹

Patrícia Duarte Peixoto Morella²

Renata Cidral de Lima³

Everton das Neves Gonçalves⁴

RESUMO: O Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, localizado nas margens do Rio Itajaí-Açu, divide os municípios de Itajaí (SC) e Navegantes (SC) e vem demonstrando competitividade perante outros terminais. O artigo teve como objetivo geral traçar um comparativo apresentando custos, procedimentos operacionais e demais fatores relevantes identificados nos processos de importação entre estes terminais. Considerando aspectos legais e políticas gerais dos envolvidos, foi utilizado o método de pesquisa qualitativo e quantitativo, com levantamentos através de documentos, materiais bibliográficos e consultas a informações publicadas nos meios de comunicação. Os resultados apontaram que os terminais do complexo adotam políticas semelhantes entre si, firmando parcerias, entre outros. Contudo, também apresentam concorrência direta demonstradas em algumas ações comerciais e até mesmo sobre aspectos estruturais. O importador deve considerar diversas variáveis antes de definir o terminal do qual pretende destinar sua carga.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio Exterior; Importação; Terminais; Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu.

PORT COMPLEX OF RIO ITAJAI-ACU: A COMPARATIVE COSTS AND PROCEDURES UNDER THE PERSPECTIVE OF BRAZILIAN IMPORTER

ABSTRACT: The Port Complex of Rio Itajai-Acu, located on the shores of the Itajai-Acu River divides the cities of Itajaí (SC) and Navegantes (SC) has demonstrated competitiveness in view of other terminals. The aim of this article was delineate a comparative costs, operating procedures and other relevant factors identified in the import process between these terminals. Considering legal aspects and general policies of those involved, was used the method of qualitative and quantitative research surveys through documents, bibliographic materials and consultations to information published in the media. The results showed that the terminals of the port complex adopt similar policies together, establishing partnerships and others. However, they also have demonstrated direct competition in some stock trading and even structural issues. The importer must also consider a lot of variables before defining the terminal which intends to allocate the cargo.

KEYWORDS: Foreign Trade; Import; Terminals; Port Complex of Rio Itajai-Acu.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil busca sua melhor performance em face da economia mundial, concentrando esforços por meio de investidores externos, concedendo abertura de mercado a grandes corporações, firmando acordos internacionais, entre outras medidas e incentivos ao desempenho de seu comércio exterior, em um mercado de turbulências e desafios. Sob este ambiente incerto, não se pode afirmar que estas medidas estratégicas são sustentáveis, apenas pode-se considerá-las como alternativas viáveis de curto prazo ao desenvolvimento econômico do País.

O estado de Santa Catarina tem contribuído positivamente com a economia brasileira. As estatísticas de 2012 apontam Santa Catarina como o segundo estado do país com a maior participação da indústria no Produto Interno Bruto (PIB), sendo assim, alvo de grandes investidores, produtores industriais, mão de obra, prestadores de serviço, principalmente em comércio exterior com ênfase no ramo logístico e assessorias especializadas. (FAPESC, 2016).

As medidas políticas de apoios às indústrias nos quesitos treinamento, inovação, investimentos e, principalmente, incentivos fiscais para a produção, fortaleceram as importações na compra de insumos, máquinas e matéria-prima.

Embora evidente o crescimento das importações no estado, cabe ressaltar as dificuldades enfrentadas pelos envolvidos no processo, principalmente aos importadores, e a densidade em que estas barreiras afetam diretamente no planejamento orçamentário, repercutindo na produtividade industrial e comprometendo resultados do balanço econômico. (VIDAL, 2011).

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) divulga uma listagem com mais de trinta barreiras ao importador brasileiro, dentre as quais menciona impostos, gravames internos e adicionais como tarifas portuárias e marinha mercante, fatores que elevam o orçamento nas importações, somadas aos demais custos operacionais do processo relacionados a infraestrutura logística.

No âmbito portuário, a infraestrutura está constituída pelos portos e terminais dos municípios de Imbituba, Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul e a nova e última aquisição o terminal portuário de Itapoá. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgou, em fevereiro de 2013, o crescimento de 2,03% em 2012 na movimentação de cargas dos portos brasileiros em relação ao ano anterior (ANTAQ, 2016b).

Conforme pesquisa de Vidal (2011), divulgada na Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, mesmo que a viabilidade do transporte ferroviário dependa da natureza do produto transportado, ainda prevalece o modal rodoviário para a conexão entre indústria e portos no estado, e que a escassez de linhas de navegação contribuiu para queda da movimentação do Porto de Imbituba no sul do estado.

Entretanto, a mesma pesquisa mostrou, sob o aspecto logístico, que as indústrias situadas no Nordeste Catarinense e Vale do Itajaí obtêm melhores vantagens na conexão porto – fábrica ou vice e versa, do que as indústrias das regiões Sul e Serrana do estado. Neste âmbito considera-se que estas são abastecidas através dos portos do Complexo do Rio Itajaí-Açu e São Francisco do Sul.

O Anuário 2012 da ANTAQ (2016b) apresentou a seguinte movimentação total em TEU nos principais portos e terminais de uso privativo de Santa Catarina em 2012: Porto de Itajaí = 3.913.188, Portonave S/A = 5.920.601, Porto de São Francisco do Sul = 1.352.784 e Itapoá Terminais Portuários S/A = 3.131.798.

Ao norte do estado, o Porto de São Francisco do Sul é considerado o principal porto de carga a granel, administrado pelo governo estadual, conforme dados institucionais. Atualmente opera com cinco berços, que somados à área de iniciativa privada, conta aproximadamente com um quilômetro de cais, três armazéns internos atendendo granéis sólidos, líquidos, carga geral e carga containerizada. (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2016; ANTAQ, 2016b)

Já o Terminal Portuário de Itapoá, também localizado no Norte do estado, iniciou suas operações em 2011, através da Resolução nº 412 de 2005, uma iniciativa privada que contou com apoio do grupo Aliança Navegação e Logística da companhia armadora Hamburg Süd, objetivando movimentar cerca de 300 mil contêineres por ano. O porto ainda possui a finalidade hub port, permitindo assim redistribuição das mercadorias via cabotagem entre outros portos do Brasil e América do Sul. (PORTO ITAPOÁ, 2011; ANTAQ, 2016a).

Mesmo analisando a movimentação de cargas containerizadas nos portos do litoral norte do estado, apresentando crescimentos nos volumes, o Complexo Portuário do Itajaí-Açu ao centro do litoral, ainda soma a maior movimentação, conforme divulgação da ANTAQ (2016b) referente ao anuário estatístico aquaviário de 2012.

A pesquisa divulgada ressaltou a importância do Complexo Portuário do Itajaí-Açu quanto ao abastecimento às indústrias, melhoria da infra-estrutura logística e economia estadual.

Com a inauguração do Terminal Portuário de Uso Privativo Misto no município de Navegantes em 2007, estendeu-se a movimentação de comércio exterior na região do Vale do Itajaí, antes abastecida apenas pelo Porto de Itajaí. Surge, assim, o Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, um novo aliado portuário que pode oportunizar crescimento econômico à região, mas também há a preocupação com a concorrência. (MORITZ, 2014).

Desde a inauguração, ambos vêm traçando estratégias competitivas, buscando oferecer as melhores soluções ao mercado. Neste âmbito concorrente, os clientes tomadores dos serviços vêm exigindo maiores esforços e melhores opções de preços, principalmente nas importações, operação em que demanda mais serviços, ou seja, maior custo.

Assim, diante do cenário portuário catarinense e da relação estabelecida entre o Porto de Itajaí e o Terminal Portuário de Navegantes (Portonave), este trabalho tem como objetivo geral traçar um comparativo apresentando custos, procedimentos operacionais e demais fatores relevantes identificados nos processos de importação nestes dois recintos que compõem o Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu.

Os objetivos específicos como base para o propósito foram: a) descrever as características gerais, o histórico, as políticas administrativas, legais e comerciais do Porto de Itajaí e da Portonave; b) apresentar custos e principais operações de importação nos portos; c) realizar comparação por análise dos dados obtidos no decorrer desta pesquisa.

Quanto à realização da pesquisa adotou-se a metodologia qualitativa e quantitativa, por meios de coleta documentais, bibliográficos e consulta de dados publicados nas mais diversas mídias. Sendo assim, por fins exploratórios de análise e visando atender ao objetivo geral em traçar a comparação entre os terminais portuários do Complexo do Rio Itajaí-Açu, tem-se este artigo, organizado em seções, com foco nas operações de importação.

2. COMPLEXO PORTUÁRIO DO VALE DO RIO ITAJAÍ-AÇU

O acesso ao Complexo Portuário se estabelece pelas rodovias SC-470 e BR-101, que ligam os municípios de Itajaí e Navegantes ao oeste, norte e sul catarinense. Por via marítima, o acesso ocorre pelo rio Itajaí-Açu, por barra fixada em dois molhes, norte e sul, contendo a largura aproximada de 120 metros, ligando a bacia de evolução com 400 metros de diâmetro e 13 metros de profundidade e permitindo manobras de navios cargueiros com até 304 metros (ANTAQ, 2016a; REVISTA PORTUÁRIA, 2001).

Considerando a formação do Complexo somente em 2007 com a inauguração da Portonave S.A., próximo ao Porto de Itajaí, cabe apresentar um breve histórico com as

principais etapas, características e políticas gerais destes dois grandes empreendimentos, partindo do Porto de Itajaí com mais de um século de vivência até a sua privatização e chegada do terminal em Navegantes.

2.1 O PORTO DE ITAJAÍ

Ao final do século XIX o porto começou a obter maior expressão econômica, junto aos demais portos do estado. Antes disso, servia apenas como ponto de atracação de embarcações de imigrantes, com fins de exploração e povoamento, sendo que somente em 1905 iniciaram os projetos de obras para a construção do Porto (GOULARTI FILHO, 2016; COLLYER, 2007).

Logo na década de 1950, foi consagrado como porto madeireiro do Brasil, para mais tarde começar a exportar produtos de safra e manufaturados, devido ao fortalecimento das indústrias catarinenses, tais como: azulejos, motores e alimentos congelados (HOFFMANN E SILVA, 2001).

Segundo Goularti Filho (2016), em 1956, após tantas paralisações, revisões e retomadas de obras é que foram concluídos mais de 200 metros de cais no porto e também o terminal frigorífico para os pescados, onde atualmente atua o terminal Braskarne controlado pela Seara Alimentos.

Declarado como porto organizado apenas em 1966, com o decreto nº 58.780, período onde iniciou a crise de exportação de madeira, quando era administrado pela Junta Administrativa do Porto de Itajaí (JAPI).

De 1975 a 1990 foi administrado pelo grupo Portobras – Empresa de Portos do Brasil S.A criada pela Lei 6.222, conforme ANTAQ (2016a) – divisão do Ministério de Transporte na época. Com a extinção deste grupo e o surgimento de uma nova crise, os portos ficaram submetidos ao Departamento Nacional de Portos e Hidrovias. O departamento não enviava recursos nem mesmo suporte necessários, logo as dificuldades operacionais limitavam o nível do serviço. (COLLYER, 2007)

Em dezembro de 1990 a responsabilidade foi transferida para a Companhia Docas de São Paulo (CODESP), o que causou manifestação da população local, autoridades e empresários que, por virtude da criação da lei nº 8.630/93 sobre a modernização dos portos, aumentou a intenção de privatizar o porto de Itajaí. (HOFFMANN E SILVA, 2001; FREITAS, 2005)

Em julho de 1995 a administração do Porto passa para o município de Itajaí através da criação da Administradora Hidroviária Catarinense (AHDOC), concedendo-lhe poder de exploração da atividade. Já em 2000, com a lei municipal 3.513, a prefeitura estabelece o Porto como autarquia municipal constituindo a administração denominada por Superintendência do Porto de Itajaí (ANTAQ, 2016a; COLLYER, 2007).

Logo, em janeiro de 2002, parte do Porto foi concedida à iniciativa privada, através de licitação ao Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (TECONVI S/A) ficando este responsável pelas movimentações das unidades e demais operações portuárias. O grupo inicia com o Projeto TECONVI 2008 com previsões de obras para melhoria e aquisições de equipamentos modernos. Então, neste período, começam a alavancar as movimentações de carga geral no Porto de Itajaí. (GOULARTI FILHO, 2016).

O Decreto s/n de 16 de março de 2005, publicado no Diário Oficial da União em 17 de março de 2005, estabeleceu a nova área do porto organizado, do Porto de Itajaí-SC. (PORTO DE ITAJAÍ, 2016).

A dinamarquesa Maersk, responsável internacionalmente por uma das maiores frotas de navios em transporte internacional, em 2007, adquire 100% das ações do TECONVI S/A e passa a operar no Porto de Itajaí como APM Terminals Itajaí S/A (Arnold Peter Moller), com projetos de melhorias nas operações e investimento em equipamentos modernos para infraestrutura (APM TERMINALS, 2016).

Atualmente o porto é administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí e pelo grupo arrendatário APM Terminals Itajaí S/A, do qual é responsável por 100% da movimentação operacional. O Grupo também conta com outros terminais de uso privativo e recintos alfandegados de zonas secundárias: Terminal Portuário Braskarne, Trocadeiro Terminal Portuário, Poly Terminais Portuários S/A e Teporti Terminal Portuário de Itajaí S/A. (ANTAQ, 2016c; COLLYER, 2007).

O Quadro 1, que segue, apresenta dados técnicos do Porto de Itajaí, conforme ANTAQ e APM Terminals (2016).

QUADRO 1: DADOS TÉCNICOS DO PORTO DE ITAJAÍ 2012

PORTO DE ITAJAÍ / APM TERMINALS (DADOS TÉCNICOS)	
Localização	Margem direita do Rio Itajaí-Açu
Uso Público	Berços de atracação 3 e 4 (B3 e B4)
Uso Privativo	Berços de atracação 1 e 2 (B1 e B2)
Comprimento total de cais	1.035 metros
Profundidade do canal	11,3 metros
Calado homologado	10,5 metros
Área total	180.000 mil metros quadrados
Nº de tomadas (para contêineres refrigerados)	1.372
Nº de armazéns para carga geral	3
Nº de armazéns frigoríficos	1
Comprimento máximo permitido de navio	286 metros
Nº de guindastes	3 do tipo Mobile Harbor Crane (MHC)
Nº de empilhadeiras	14 do tipo Reach Stacker e 2 do tipo Empty Handler
Nº de portêineres	2 do tipo Post Panamax

Fonte: Elaborado pelos pesquisadores, com base em dados do Porto de Itajaí e APM Terminals (2016).

Com base nos dados do Departamento Comercial da APM Terminals, as principais linhas de navegação que operam no terminal são: Aliança, CCNI, CMA CGM, CSAV, Hamburg Süd, Hanjin Shipping, Hapag-Lloyd, Libra, Login, Maersk Line, Mercosul Line, Safmarine, UASC, Wan Hai e ZIM. Os principais produtos movimentados são: frangos, carnes, peixes, tripas suínas, alimentos em geral, fumo, produtos químicos, plásticos, borrachas, madeiras e derivados, cerâmicas, vidros, têxteis, tecidos, fios e linhas, mecânicos e eletrônicos.

A política de gestão visa qualidade aos clientes, capital humano e fornecedores; medidas de saúde e segurança do trabalho; práticas de proteção e controle ambiental e também a responsabilidade social (APM TERMINALS, 2016). Respeitando as repartições competentes e envolvidas com o porto, conforme previsto no artigo 3º da lei nº 8.630/93: “Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.” (COLLYER, 2007)

O Porto de Itajaí, contudo, também precisa ser visto inserido na realidade portuária brasileira. Nesse sentido, cumpre lembrar que, em 1995, o governo de Fernando Henrique Cardoso foi obrigado a adaptar a sua política externa aos seguintes acontecimentos: a) mudança no perfil da pauta de exportações e nos interesses internacionais da industrialização

do Brasil¹; e, b) distanciamento dos interesses dos outros membros em relação aos tradicionais interesses de países em desenvolvimento (MEZA, 2002). Paralelamente, o conjunto de mudanças introduzidas durante os primeiros quatro anos de vigência do Plano Real modificou os vínculos entre fatores econômicos internos e externos. Como consequência, foi reforçado o campo da diplomacia econômica brasileira, no qual a fronteira entre o desempenho interno e a busca de novas oportunidades externas tornava-se cada vez mais tênue.

Nesse sentido, foram aprofundados os vínculos com os parceiros sul-americanos, particularmente do Mercosul. Durante toda a década de 80, a América do Sul havia absorvido, em média, 11% das vendas externas brasileiras. Mas, em 1998, já absorvia cerca de 20% das exportações brasileiras (os outros 28% eram destinados à União Européia (UE), 25% para o *North American Free Trade Agreement* (NAFTA) e 12% para os mercados asiáticos).(CANUTO, 2016; FREITAS, 2005).

Contudo, o modelo 'globalista' adotado pelo Brasil começou a sentir reações adversas. A crise das bolsas de valores da Ásia, ao longo da segunda metade dos anos noventa, expôs a vulnerabilidade do país aos ciclos da economia internacional. Para países como o Brasil, esses cenários – agravados pelos fortes movimentos especulativos – ocasionaram volumosas perdas de reservas, gerando um automático desequilíbrio sobre as contas internas. As mudanças introduzidas na política cambial brasileira no início de 1999, após o impacto causado pela crise russa, foram o sinal mais claro sobre as consequências dessa dinâmica.

Em meio aos diversos conflitos que compunham o volátil quadro econômico, em 30 de novembro de 1999 realizou-se a Terceira Reunião Ministerial da OMC, denominada de Rodada do Milênio. Os problemas iniciais da Rodada referenciavam a dissonância existente

¹ Os produtos básicos (minério de ferro, farelo de soja, soja em grão, café em grão, fumo em folhas, carne de frango, açúcar demerara, carne bovina etc.), que constituíam 42% da pauta de exportações em 1980, responderam por apenas 25,4%, em 1998. Já os produtos manufaturados (automobilístico, suco de laranja, motores de pistão, bombas e compressores, pneumáticos, café solúvel, papel, motores e geradores, açúcar refinado, cigarros, móveis, produtos químicos, laminados planos de ferro e aço, têxteis e calçados etc.) passaram de 45% para 57,5% no mesmo período. Por seu turno, os semimanufaturados (celulose, produtos de ferro e aço, alumínio bruto, açúcar cristal, óleo de soja bruto, couros e peles, ferro gusa, ferro-liga, ouro para uso não monetário, ligas de alumínio etc.) cresceram de 12% em 1980 para 15,9% em 1998. Nas importações, o petróleo caiu do pico de US\$ 10,6 bilhões em 1981 para US\$ 2,6 bilhões em 1995. O total de combustíveis e lubrificantes importados foi de US\$ 4,1 bilhões em 1998, declinando em relação aos US\$ 5,8 bilhões do ano anterior, em decorrência parcialmente da queda em seus preços internacionais. Em 1998 as aquisições externas de automóveis foram do valor de US\$ 2,7 bilhões. A importação de bens de capital somou US\$ 16 bilhões em 1998, correspondentes a 27,9% da pauta, enquanto a aquisição externa de bens duráveis de consumo (exclusive automóveis) foi de US\$ 2,5 bilhões (4,4% da pauta). Matérias-primas e produtos intermediários constituem, por seu turno, o maior grupo de importações: US\$ 26,7 bilhões em 1998, ou seja, 46,4% da pauta de importações. CANUTO, Otavio. **Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br>>. Acesso em 2 fev. 2016.

em relação aos temas que seriam objeto de negociação. Além dos *unfinished business* (negociações pendentes), deveriam compor a agenda de negociações uma vasta gama de *special reviews* (revisões especiais) e de *regular reviews* (revisões regulares), aplicáveis às diversas áreas temáticas, com vista a conferir efetividade aos acordos assinados e a monitorar as políticas nacionais.

O desempenho do comércio exterior brasileiro, por sua vez, decorreu da globalização da infra-estrutura portuária (STELZER, 2014), no qual se inclui Itajaí, e dos processos de produção e pesquisa nacionais, da expansão da escala de atividades de distribuição para os níveis pressupostos pelos mercados regionalizados e, finalmente, da capacidade de acessar recursos, de longo prazo, a custos competitivos. Os resultados apareceriam com brevidade de tempo.

Com efeito, em 2003, a balança comercial brasileira terminou com um superávit recorde de US\$ 24,831 bilhões, isto é, um crescimento de 89% em relação ao ano anterior. As exportações somaram US\$ 73,084 bilhões, o que também representou o maior resultado da história (MARQUETTI, 2016). O ano de 2003 foi o ano com menor taxa de acumulação de capital nesse mesmo período. Portanto, tornou-se necessário que esse quadro fosse alterado, para que houvesse retomada do crescimento em curto prazo (MARQUETTI, 2016).

A política comercial do período trouxe medidas singelas quanto ao apoio às exportações, mas a incompleta reforma tributária surtiu efeitos discretos na balança comercial.

A razão dessa ligeira frustração está na esperada recuperação da atividade econômica no país que, na outra mão do comércio, também elevará as importações. O resultado será um superávit ainda expressivo [...]. Entre as medidas que deverão começar a repercutir favoravelmente nas exportações em 2004, a publicação relacionada às novas regras de cobrança não-cumulativa do PIS [...] e da Cofins [...]. Ambas iniciativas permitirão a dedução desses tributos recolhidos em etapas anteriores de produção nos débitos vencidos e a vencer da empresa com a Receita Federal. A nova lei da Cofins mantém ainda não-incidência da contribuição sobre as receitas de operações de exportação (MARIN, 2016)

Mesmo atendendo a uma histórica reivindicação do setor privado, essas medidas não desoneraram completamente as exportações da incidência em cascata de tributos federais (MARIN, 2016). Do ponto de vista das importações, era preciso fornecer condições de infra-estrutura (STELZER, 2014).

Em 2010, o Porto de Itajaí encerrou o ano com movimentação de 954,38 mil TEU's e, no que se refere ao número de escalas, houve registro 1,25 mil atracações, ante 1,02 mil

atracações em 2009 e mil atracações em 2008. Em 2016, o Porto segue atendendo as exigências internacionais para operações, a exemplo das normas internacionais de segurança previstas no Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Security -ISPS Code), bem como de outras entidades internacionais, a exemplo da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas), tendo recentemente recebido a Declaração de Cumprimento nº 13/2014, da Comissão Nacional de Segurança nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Comportos). Tais fatos atestam o excelente desempenho do Porto, que o coloca na segunda posição do ranking nacional, atrás apenas do Porto de Santos. (PORTO DE ITAJAÍ, 2016)

2.2 O TERMINAL PORTUÁRIO DE NAVEGANTES

Em 2007, o Grupo Portonave iniciou suas operações à margem esquerda da foz do rio Itajaí-Açu. Com intuito de compartilhar a mesma bacia de evolução do Porto de Itajaí, o projeto beneficiou-se também da dragagem da barra do canal de acesso, fazendo nascer o novo porto privado e capitalizado pela companhia armadora MSC (Mediterranean Shipping Company) que deixou de operar em Itajaí e passou a destinar suas linhas para Navegantes. (VIDAL, 2011; SILVA, 1999).

O empreendimento começou com a compra de terrenos que margeavam o Rio Itajaí-Açu pelo empresário Agostinho Leão em 1998 e, mais tarde, com o desenvolvimento do projeto pelos empreendedores, obteve-se a aprovação desejada para finalmente construir a Portonave (PORTONAVE, 2014).

Em dezembro de 2004 a Portonave recebeu a autorização do diretor geral da ANTAQ para a exploração do terminal de uso privativo misto, localizado na margem esquerda do rio Itajaí-Açu, na região denominada Ponta da Divinéia, no município de Navegantes (TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 096-ANTAQ, 2016c).

As obras no terminal iniciaram após o lançamento da pedra fundamental em outubro de 2005 e foram concluídas em agosto de 2007, quando atracou o primeiro navio, o MSC Uruguay (PORTONAVE, 2014)

Em 2008, o Porto de Itajaí enfrentou novos problemas com as estruturas abaladas pelas fortes enchentes, interferindo diretamente nos resultados econômicos e sociais do município. Os usuários, clientes e as próprias linhas de navegação tiveram que cancelar ou deslocar as cargas para outros portos dos municípios vizinhos: Navegantes, São Francisco, Imbituba e até Paranaguá, este no Estado do Paraná (VIEIRA, 2001).

Ponto este positivo para a Portonave, pois de certa forma compensou a inoperância no Porto de Itajaí que contava apenas com um berço de atracação, mantendo assim a competitividade do complexo em face dos outros portos do sul brasileiro, embora os esforços do porto privado não fossem suficientes, considerando fatores de vulnerabilidade, quanto à profundidade e calado do rio, que estavam comprometidos (REVISTA PORTUÁRIA, 2001).

Dentre as linhas de navegação que operam, as principais são: Aliança, CSAV, Hamburg Süd, Hapag-Lloyd, HMM, K Line, Libra, Maersk Line, MSC, Nyk Line, PIL e Safmarine. O terminal opera com um sistema de gestão integrado pelas normas que orientam a gestão da qualidade, a gestão ambiental e a gestão da segurança e saúde ocupacional. Atualmente, a Portonave pode receber grandes navios, pois dispõe de 3 berços de atracação, cais com 900 metros, Bacia de Evolução de 400 metros e um canal em aprofundamento para 14 metros. Além disso, para o fim específico de inspeções da Receita Federal, o Terminal possui área coberta de 2.000 m², pátio com 290 mil m² e capacidade de movimentação de 1 milhão de TEUs por ano e mais de 1.800 tomadas reefers. (PORTONAVE, 2016). O Quadro 2 apresenta dados técnicos e estruturais da Portonave.

QUADRO 2: DADOS TÉCNICOS DA PORTONAVE

PORTONAVE (DADOS TÉCNICOS)	
Localização	Margem esquerda do Rio Itajaí-Açu
Berços de atracação	3
Comprimento total de cais	900 metros
Profundidade do canal	11,3 metros
Calado homologado	10,5 metros
Área total	270.000 mil metros quadrados
Nº de tomadas (para contêineres refrigerados)	1.200
Nº de armazéns frigoríficos	1
Estacionamento para caminhões	150 vagas
Nº de guindastes	2 do tipo Mobile Harbor Crane (MHC)
Nº de empilhadeiras	3 (contêiner cheio) + 3 (contêiner vazio)
Nº de portêineres	6 do tipo Post Panamax
Nº de transtêineres	18

Fonte: Elaborado pelos pesquisadores, com base em dados da Portonave (2014).

Os principais produtos registrados na movimentação do terminal em 2012 foram: frangos, carnes, tabaco, madeira, móveis, maquinários, eletrônicos, ferro, aço, plásticos, borrachas e papel. (OTM EDITORA, 2016).

3. METODOLOGIA

Quanto ao tipo, essa pesquisa é considerada uma pesquisa científica aplicada, pois foram utilizados conhecimentos de custos e logística para solucionar problemas organizacionais. Segundo Zanella (2007, p.31), “a pesquisa aplicada tem um referencial teórico como base para analisar a realidade a ser estudada”. Nesse sentido, com base nos formulários de tabelas de preços divulgados até o início do segundo semestre de 2013 da APM Terminal Itajaí S.A. e da Portonave S.A. – Terminais Portuários de Navegantes, os conhecimentos em contabilidade serviram para aspectos comparativos.

O conhecimento em economia também foi fundamental para caracterização do espaço no qual as empresas estão inseridas. Com isso, foi possível perceber pontos fortes e fracos no ambiente mercadológico. Quanto aos objetivos do estudo, a pesquisa pode ser caracterizada em descritiva. Segundo Dias et al. (2012, p.59), “as pesquisas descritivas têm a função de descrever características do mercado, retratando alguns aspectos do ambiente das organizações”. Quanto à abordagem a pesquisa é qualitativa, pois em muitas situações houve necessidade de esclarecer diferenças conceituais para correta apreensão das diferenças; e, quantitativa, pois os dados coletados necessitaram de inferências de custos, embora não tenham sido utilizadas ferramentas estatísticas específicas.

Foram utilizados vários procedimentos na elaboração da pesquisa, dependendo do nível de exigência do tópico e a característica de cada ponto de desejável conhecimento, dentre às quais: a pesquisa bibliográfica e a análise documental.

A análise dos dados ocorreu a partir de texto descritivo e utilização de um quadro comparativo. Zikmund (2006) esclarece que a etapa da análise “é a aplicação da lógica para o entendimento dos dados que foram reunidos”. Essa etapa envolve muito conhecimento no que se está estudando e um direcionamento para o objetivo da pesquisa.

4. COMPARATIVO DE CUSTOS NA IMPORTAÇÃO: PORTO DE ITAJAÍ/APM TERMINALS VERSUS PORTONAVE

Uma vez feito o levantamento dos dados, o Quadro 3 apresenta as divergências das tarifas estabelecidas entre os terminais do Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, nos serviços operacionais em cargas de importação, com base nos formulários de tabelas de preços divulgados até o início do segundo semestre de 2013 da APM Terminal Itajaí S.A. e da Portonave S.A. – Terminais Portuários de Navegantes.

O Quadro 3 apresenta as principais tarifas praticadas ao importador de carga geral e contêiner refrigerado, em virtude da parametrização em canal verde pela Receita Federal para a liberação da carga. Além da cobrança de armazenagem demonstradas nas operações 1, 2 e 3 em decorrência do tempo em que a carga permanece no terminal, as tarifas grifadas na cor verde são as mais aplicadas. Sempre que há necessidade de posicionamento para realização de alguma inspeção na carga, se aplica a operação nº 5.

QUADRO 3: COMPARATIVO DAS TARIFAS DE IMPORTAÇÃO APM TERMINALS E PORTONAVE

nº operação		PORTONAVE	PORTO ITAJAÍ/APMT
1	ARMAZENAGEM 1º PERÍODO	até 7 dias	até 6 dias
	alíquota ad valorem (CIF) %	0,30	0,37
	Valor mínimo cntr/período	R\$ 230,00	R\$ 565,00
2	ARMAZENAGEM 2º PERÍODO	Do 8º ao 14º dia	Do 7º ao 20º dia
	Alíquota ad valorem (CIF) ao dia %	0,14	0,19
	Valor mínimo cobrado por contêiner por dia	R\$ 72,00	R\$ 90,00
3	ARMAZENAGEM 3º PERÍODO	Do 15º dia em diante	Do 21º dia em diante
	Alíquota ad valorem (CIF) ao dia %	0,24	0,25
	Valor mínimo cobrado por contêiner por dia	R\$ 110,00	R\$ 120,00

CUSTOS DE MOVIMENTAÇÃO:

4	Levante contêiner padrão	R\$ 90,00	R\$ 125,00
5	Posicionamento de contêiner para conferência e vistoria	R\$ 260,00	R\$ 475,00
6	Posicionamento para pesagem	R\$ 290,00	R\$ 475,00
7	Posicionamento para expurgo	R\$ 390,00	R\$ 490,00
8	Pesagem do contêiner		R\$ 45,00
9	Desunitização de contêiner (inspeção física) diurna	R\$ 1.650,00	R\$ 1.388,00
10	Desunitização de contêiner (inspeção física) noturna	R\$ 1.650,00	R\$ 1.909,00
11	Movimentação de mercadoria (abertura de lacre e novo lacre)	incluso na oper. nº 5	R\$ 60,00
12	Vistoria eletrônica (scanner)	R\$ 610,00	R\$ 700,00

CUSTOS CONTÊINERES REFRIGERADOS (contêiner/dia):

13	Monitoramento + fornec. energia	R\$ 110,00	R\$ 120,00
14	Posicionamento para vistoria	R\$ 320,00	(operação 5)
15	Inspeção física (quando houver)	R\$ 1.800,00	(operação 9 ou 10)
16	Alteração de set point	(não cobra)	R\$ 40,00

Fonte: Elaborado pelos pesquisadores (2014).

A APM Terminals costuma adicionar a tarifa de pesagem do contêiner (operação nº 8 do quadro) junto ao posicionamento para a realização deste serviço (operação nº 6), já na tabela da Portonave, o serviço de posicionamento para pesagem esta incluso desta tarifa.

A ANTAQ, no uso de suas competências, instrui os terminais portuários quanto à elaboração de propostas de reajustes das tarifas, considerando os critérios estabelecidos pela Portaria nº 118 de 17/05/2002 do Ministro do Estado da Fazenda, constituindo termos que envolvem diversos aspectos e demonstração das alterações dos custos operacionais, bem como a evolução de índices de preços. Estas propostas são analisadas junto às realizações de diversos estudos até que se conclua a edição da norma definitiva por parte da ANTAQ. (ANTAQ, 2016a)

O procedimento para o carregamento ou retirada das unidades de importação, após liberação do despacho pela Receita Federal, nos terminais do complexo, são realizados via sistema, permitindo o agendamento e o acompanhamento *on-line*. (APM TERMINALS, PORTONAVE, 2016).

Os terminais, denominados depositários ou recintos, executam as etapas do processo determinando requisitos aos despachantes, conforme as necessidades demandadas em prol da retirada do contêiner no menor tempo possível. No fluxograma da Figura 01, verificam-se as principais etapas exigidas aos despachantes, quanto à política de retirada do contêiner nos terminais do complexo, quando se tratar de canal verde. (APM TERMINALS, PORTONAVE, 2016).

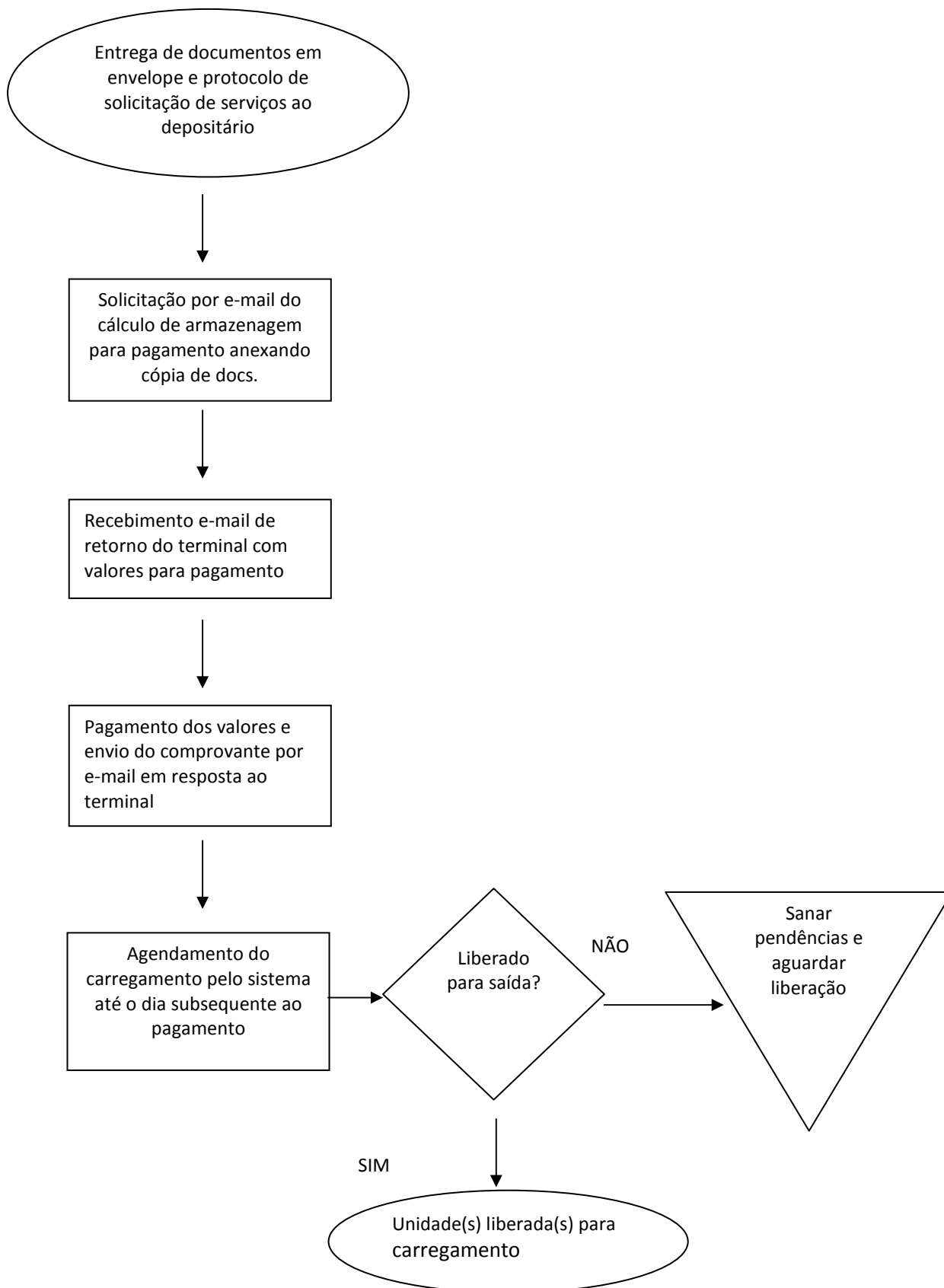


Figura 1: Fluxograma etapas do carregamento contêiner de importação
Fonte: Elaborado pelos pesquisadores, com base na documentação da APM Terminal e Portonave (2016).

Os terminais vêm buscando, por meio da padronização de formulários de procedimentos e requisições de serviços e do acompanhamento e programação realizados via sistema eletrônico, a comunicação no ambiente virtual, proporcionar maior transparência e agilidade ao processo, eliminando assim burocracias desnecessárias nos serviços prestados aos envolvidos.

Em observação ao fluxograma apresentado, a Portonave exige ao despachante, após o agendamento de carregamento, que envie e-mail solicitando a liberação financeira, anexando à mensagem os seguintes documentos: cópia do Comprovante de Importação (CI), Planilha de Solicitação de Faturamento de Importação devidamente preenchida e cópia do comprovante de pagamento (depósito identificado, de acordo com Portonave, 2014).

Verifica-se que, para dar início ao agendamento de carregamento das unidades de importação, os documentos devem ser entregues corretamente no departamento COMEX de ambos os terminais, caso contrário constituirá pendência no sistema, acarretando em demora e gerando maiores custos de armazenagem ao importador. (APM TERMINALS, PORTONAVE, 2016).

Embora os terminais do complexo manifestem interesses coletivos em desenvolver um polo competitivo da região do Vale do Itajaí, definindo algumas estratégias comerciais, como por exemplo, o atendimento em meio virtual com o mercado, adotando praticamente as mesmas exigências nas operações, ainda é possível identificar fatores de concorrência entre si, representada principalmente na estrutura de modernização em equipamentos como também nos preços praticados na tabela de serviços.

Sob este aspecto estrutural, a Portonave, terminal de iniciativa privada, apresenta maior competitividade bem como nos preços praticados a demanda de importação, porém, considerando o espaço físico, o acesso as rodovias e aos recintos de zona secundária, o Porto de Itajaí/APM Terminals ainda é considerado como preferencial na planilha de custos ao considerar o dispêndio com o transporte de carregamento, ou seja, a saída do contêiner do porto até o ponto de destino pelo modal rodoviário.

O importador no Brasil, vulnerável as operações burocráticas quanto às exigências dos intervenientes e órgãos anuentes², além de desembolsar todos os encargos para liberação de suas cargas, antes mesmo de determinar o terminal portuário de descarga, ainda deve considerar a disponibilidade das linhas de navegação e políticas de operações destes para um bom planejamento de importação.

² Órgãos competentes e agências da administração pública federal que estabelecem exigências específicas para mercadorias sujeitas ao controle especial. (artigo 572, do Decreto Nº 6.759). (BRASIL, 2016)

A APM Terminals, mesmo que responsável por toda movimentação portuária no Porto de Itajaí, ainda está enfrentando uma fase de negociações com as autoridades, considerando que uma parte da administração encontra-se subordinada aos os interesses da gestão municipal.

No entanto, considerando o histórico do Porto de Itajaí demarcado por fases críticas, com abalos econômicos, por falta de sincronismo entre a exploração da atividade portuária e a administração, por prejuízos causados pelas forças naturais, pode-se afirmar que o empreendimento encontra-se em fase de superação, que a iniciativa privada vem aperfeiçoando com excelência.

5. CONCLUSÃO

Este artigo buscou traçar um comparativo de custos e principais operações entre os terminais do Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu, sob a ótica do importador brasileiro, analisando as políticas gerais, históricos e bases legais.

Nesse sentido, foram levantadas as características gerais dos terminais que compõem o complexo, o Porto de Itajaí/APM Terminals e a Portonave, apresentando as principais etapas históricas, algumas políticas administrativas, aspectos legais da exploração da atividade e as principais ações comerciais especificamente com os envolvidos na demanda das operações de importação.

Considerando o processo de importação de carga geral ou refrigerada por TEU, também foram apresentadas as tarifas e as operações mais praticadas pelos terminais. Por intermédio dos dados obtidos, foram efetuadas as comparações dos custos e procedimentos adotados pelos terminais para com os envolvidos nos processos, apontando algumas semelhanças e diferenças entre estes.

De acordo com o anuário divulgado pela ANTAQ (2016b), referente à movimentação de TEU's em 2012, a Portonave obteve melhor alcance em comparação ao Porto de Itajaí/APM Terminals, porém o Porto de Itajaí ainda é considerado o melhor acesso às vias rodoviárias e recintos de zona secundária e por espaço físico, mesmo que uma pequena parte de sua administração esteja sob autarquia pública, a iniciativa privada continua investindo em modernização e qualidade.

Verificou-se ainda que os terminais do complexo apresentam determinadas semelhanças em algumas diretrizes, compartilham do mesmo canal de acesso marítimo bem

como da bacia de evolução e realizam parcerias, pois possuem interesses coletivos com foco na economia regional.

Ficou clara, porém, a existência de concorrência entre ambos, essencialmente nas tabelas de preço dos serviços, o que pode variar de acordo com o tempo de permanência da carga no terminal, algo que influencia diretamente no orçamento do importador, mas cabe ressaltar que este ainda deve sincronizar os custos nos trajetos por via rodoviária e a disponibilização das linhas de navegação (de transportes internacionais) antes mesmo de definir o terminal portuário de descarga do seu contêiner.

A Portonave, que nasceu da iniciativa privada e que se beneficiou das estruturas do canal de acesso ao Porto de Itajaí e também da atividade do comércio exterior na região no início de suas operações, terminal, considerado novo no mercado, tem sido pioneiro, principalmente na modernização de seus recursos estruturais e tem alcançado resultados positivos.

Com a realização da pesquisa, os objetivos foram alcançados e o assunto abordado poderá servir como apoio para estudos futuros, propondo assim abranger temas ligados a área de comércio exterior ou até economia de setores.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS). **Portos**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Default.asp>> Acesso em 29/01/2016a.

_____. **Anuário Estatístico Aquaviário 2012**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2012/index.htm>> Acesso em: 29/01/2016b.

_____. **Termo de Autorização nº 96, de 13 de dezembro de 2004**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/Termos/0000002953.pdf>> Acesso em: 29/01/2016c.

APM TERMINALS. Disponível em: <<http://www.apmterminals.com.br>> Acesso em: 29/01/2016.

BRASIL. **Decreto nº 6759**, de 5 de fevereiro de 2009. Presidência da República, Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm> Acesso em: 29/01/2016.

CANUTO, Otavio. **Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br>>. Acesso em: 02/02/2016.

COLLYER, Wesley Oliveira. **A Lei de Modernização dos Portos e o Conselho de Autoridade Portuária: Estudo de Caso de Itajaí**. Dissertação. Programa de Mestrado em Ciência Jurídica. Itajaí: UNIVALI, 2007.

DIAS; Sérgio Roberto et al. **Pesquisa de Mercado**. São Paulo: Saraiva, 2012.

FREITAS, Juarez. **CAP. Conselho de Autoridade Portuária**. Instrumento de Participação Democrática e de Desenvolvimento. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

FUNDAÇÃO DE AMPARO A PESQUISA E INOVAÇÃO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FAPESC). FIESC lança edição 2012 da publicação SC em dados. Disponível em:

<http://www.fapesc.sc.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1351:2208-fiesc-lanca-edicao-2012-da-publicacao-sc-em-dados&catid=8:noticias&Itemid=20> Acesso em: 29/01/2016.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Sistema Portuário Catarinense**: a construção dos postos de São Francisco do sul, Itajaí e Imbituba. Florianópolis, 2004. Disponível em: <<http://www.fee.tcche.br/sitefee/download/jornadas/2/e3-03.pdf>> Acesso em 29/01/2016.

HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí**: impacto da abertura de mercado e consequente municipalização. Itajaí: Editora da UNIVALI, 2001.

MARIN, D. C.. **Política de Lula ainda não contribui para balança comercial**. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/economia/noticias/htm>>. Acesso em 03 fev. 2016.

MARQUETTI, A. **A Economia Brasileira Retomará o Crescimento Sustentável no Governo Lula?** Departamento de Economia, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUC-RS. Disponível em: <<http://www.desempregozero.org.br/artigos>>. Acesso em: 1 fev. 2016.

MEZA, R. B. A política exterior do Brasil: 1990-2002. **Revista de Política Internacional**. Brasília: Unb, jul. 2002. vol. 45. nº1.

OTM EDITORA. **Movimentação no Portonave cresceu 13,7% em 2012**. Disponível em: <<http://otmeditora.com.br/noticias/index.php/noticias/ler/956/movimentacao-no-portonave-cresceu-137-em-2012.html>> Acesso em: 29/01/2016.

PORTO DE ITAJAÍ. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/institucional/historico.php>> Acesso em: 30/01/2016.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=institucional&sub=caracteristicas>> Acesso em: 29/01/2016.

REVISTA PORTUÁRIA. **Economia e Negócios**. Itajaí: Bittencourt, 2001.

SILVA, Gerardo; Giuseppe, COCCO.(org.). **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP & A, 1999.

STELZER, Joana (Org.). **Direito Internacional sob Novos Paradigmas**. 2.ed Florianópolis: Conceito Editorial, 2014.

VIDAL, Leandro Moraes. Análise da infra-estrutura logística das indústrias exportadoras de grande porte de Santa Catarina. **Revista Brasileira De Gestão E Desenvolvimento Regional**. São Paulo: 2011, v.7, p. 52 -75.

VIEIRA, Hélio Vieira. **Centro de Consolidação e Distribuição da Cabotagem**: uma Alternativa competitiva para o transporte integrado de carga geral no Brasil. Tese de Doutorado. Florianópolis: Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da UFSC, 2001.

ZIKMUND, William G. **Princípios da pesquisa de marketing**. 2.ed. São Paulo: Thomson, 2006.

NOTAS

¹ Doutora em Direito (UFSC). Mestre em Direito (UFSC). Professora Adjunto da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), lotada no Departamento de Ciências da Administração (CAD/CSE/UFSC). Credenciada no Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD/CCJ/UFSC). Sub-coordenadora do Curso de Administração Pública, modalidade a distância (PNAP). Endereço profissional: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Departamento de Ciências da Administração (CAD/CSE/UFSC), sala 128, bloco C Campus Reitor João David Ferreira Lima 88.040 - 900 - Florianópolis - Santa Catarina – Brasil. e-mail: joana.stelzer@ufsc.br

² Doutora em Educação (UNIVALI). Mestre em Engenharia de Produção (UFSC). Professora titular da Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Responsável pelo Apoio Pedagógico do Centro de Ciências Sociais Aplicadas (CECIESA - CTL/ UNIVALI). Coordenadora da Pós-Graduação (Especialização) em Gestão Aduaneira (UNIVALI). e-mail: patriciapeixoto@univali.br

³ Especialista em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior (UNIVALI). Gestora de Custos Aduaneiros na CACER Assessoria Aduaneira com atuação em custos dos processos de exportação e importação. Docente na área de Empreendedorismo, Marketing, Recursos Humanos, Departamento Pessoal e Finanças. Titular no projeto Futuro Empreendedor. E-mail: cidral@cacer.com.br

⁴ Doutor em Direito (UFMG). Mestre em Direito (UFSC). Professor Associado da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), lotado no Departamento de Ciências Jurídicas (DIR/CCJ/UFSC). Sub-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD/CCJ/UFSC). Líder do Grupo de Pesquisa CEJEGD (CNPq). e-mail: evertong@vetorial.net