

---

## COMERCIALIZAÇÃO DE PRODUTOS AGROPECUÁRIOS E AGROINDUSTRIAIS: UM ESTUDO NO PORTO DE IMBITUBA - SC NO PERÍODO DE 2004 A 2014

**Julio Cesar Zilli**

Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC  
Mestrando no Programa de Pós Graduação em  
Desenvolvimento Socioeconômico - UNESC  
[zilli42@hotmail.com](mailto:zilli42@hotmail.com)

**Adriana Carvalho Pinto Vieira**

Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC  
Professora Doutora no Programa de Pós Graduação em  
Desenvolvimento Socioeconômico - UNESC  
[dricpvieira@gmail.com](mailto:dricpvieira@gmail.com)

### RESUMO

O presente estudo tem por objetivo descrever o perfil do Porto de Imbituba a partir da movimentação de mercadorias para a exportação e importação, com foco de análise nos produtos agropecuários e agroindustriais. O estudo se caracteriza como uma pesquisa descritiva, bibliográfica e documental. Os dados foram coletados do Sistema ALICEWeb, por meio de uma abordagem quantitativa, considerando o período de 2004 a 2014. Foi observado que no início do período analisado o Porto de Imbituba possuía um perfil voltado essencialmente para a comercialização de produtos agropecuários e agroindustriais, seja para a exportação ou importação. Atualmente, a balança comercial do porto é impactada na comercialização de produtos não agropecuário-agroindustriais, permanecendo deficitária e com preponderância para as importações.

**Palavras-chave:** Balança Comercial. Exportação. Importação. Porto de Imbituba.

### 1 INTRODUÇÃO

No Sul de Santa Catarina se destacam três microrregiões, representadas pela Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC); a Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC) e a Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL), e reúne ao todo 18 municípios: Armazém, Braço do Norte, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Imbituba, Jaguaruna, Laguna, Pedras Grandes, Pescaria Brava, Rio Fortuna, Sangão, Santa Rosa de Lina, São Ludgero, São Martinho, Treze de Maio, Capivari de Baixo e Tubarão. Estas regiões ocupam uma

---

área de 9.608 km<sup>2</sup>, com 45 municípios e uma população de aproximadamente 900 mil habitantes (AMESC, AMUREL, AMREC, 2015).

No âmbito da AMUREL, de acordo com a Agência Nacional do Transporte Aquaviário – ANTAG (2015) há três estruturas portuárias: os Portos Públicos de Imbituba (administrado pela SCPAR Porto de Imbituba S.A) e Laguna (administrado pela Companhia Docas de São Paulo – CODESP) e o Imbituba Terminal Portuário, um Terminal de Uso Privado administrado pela Imbituba Empreendimentos e Participações S/A.

O Porto de Imbituba, historicamente esteve ligado à movimentação de carvão e a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, interligando o porto com as minas de carvão. De acordo com Silva, Zilli e Dal Toé (2013, p.5): [...] com o desenvolvimento da região Sul de Santa Catarina, o Porto de Imbituba se estruturou para a armazenagem e movimentação do seu principal produto de embarque, ou seja, o carvão extraído de diversos municípios, como Criciúma, Tubarão, Siderópolis e Urussanga.

Durante décadas o Porto de Imbituba foi referência para o setor de mineração e carvão, movimentando nos anos 80, cerca de 4 milhões de toneladas anuais. Entretanto, com a redução das alíquotas de importação e a perda do subsídio do carvão, na década de 90, houve uma alteração no perfil, de essencialmente exportador de carvão, para um porto receptivo de outros tipos de mercadorias (CDIPOINT, 2015).

Após 70 anos administrado pela Companhia Docas de Imbituba, em 2012, o porto passou para uma gestão vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina via SCPAR Porto de Imbituba S.A. Este modelo de gestão foi desenhado especificamente para atender às necessidades da região de atuação do porto, bem como se posicionar competitivamente frente aos demais portos catarinenses e da região Sul do país (SILVA, ZILLI, DAL TOÉ, 2013).

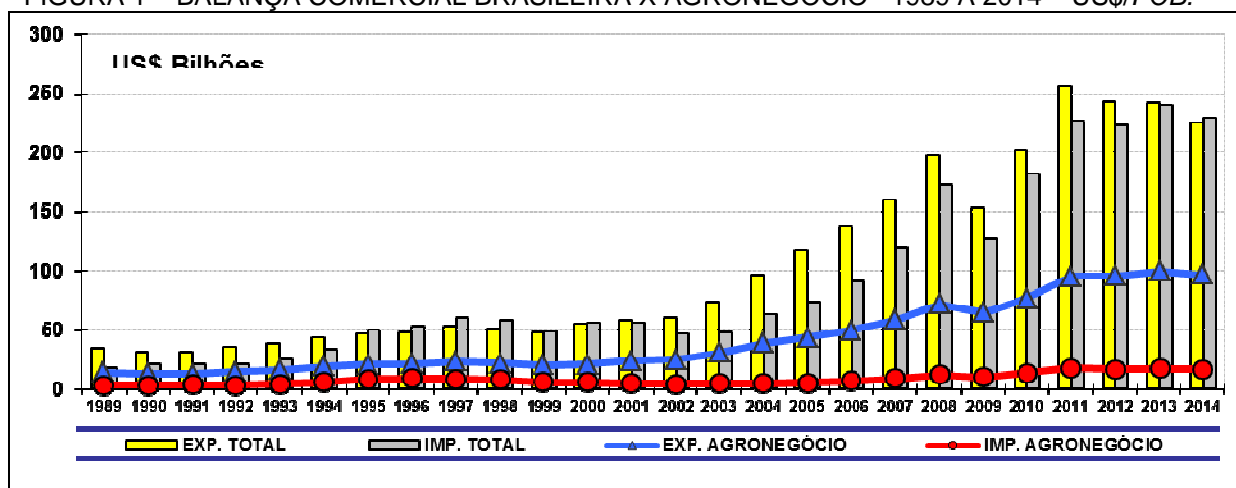
O agronegócio, devido a sua importância e com um crescimento ascendente nas últimas décadas na balança comercial tem como instrumento de desenvolvimento socioeconômico o comércio internacional. Tendo em vista ser um setor estratégico e importante para a economia brasileira, o presente artigo pela relevância do tema, tem como linha condutora o estudo da movimentação dos

produtos advindos da agropecuária e agroindústria. Sustenta o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA, 2015) que o Brasil, a partir de sua expertise tecnológica no agronegócio, passou a ser um dos líderes mundiais na exportação e produção de produtos agropecuários. Em relação a tal aspecto, o que se denota é que as exportações de *commodities* agrícolas tem bastante destaque na economia brasileira.

Na afirmação de Contini (2014), o agronegócio cria oportunidades de negócios, e isto se reflete na balança comercial, tendo em vista que o melhor desempenho das exportações é geralmente decorrente da movimentação do agronegócio. Este fato já foi percebido em 2007, quando o setor se destacou e posicionou o Brasil como líder mundial em exportações de carne vermelha, aves, açúcar, café e suco de laranja e segundo maior exportador de soja em grão, farelo e óleo, além de terceiro exportador de milho (WILKINSON, 2010; CONTINI, 2014).

Neste cenário, a balança comercial brasileira está representada abaixo pela Figura 1 e demonstra o comportamento do agronegócio no período de 26 anos (1989 a 2014).

FIGURA 1 – BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA X AGRONEGÓCIO– 1989 A 2014 – US\$/FOB.



Fonte: AgroStat Brasil a partir dos dados Secex/MDIC (MAPA, 2015).

No ano de 1990 a receita com o agronegócio brasileiro foi de US\$9 bilhões, em 2000 foi de US\$14 bilhões e em 2010, US\$63 bilhões. Em 2013, a receita foi 4% superior ao ano anterior, gerando um *superávit* da ordem de US\$83 bilhões, representando uma evolução em todo o período das receitas advindas deste setor.

---

O Sul exportou 32,65% do total e dentre os produtos que mais foram exportados, pode-se mencionar o fumo, gorduras vegetais, cereais, grãos, pescados, suínos e aves (BARROS, ADAMI, ZANDONÁ, 2013).

Neste contexto, o presente estudo tem por objetivo descrever o perfil do Porto de Imbituba a partir da movimentação de mercadorias para a exportação e importação, considerando a variável temporal de 2004 a 2014, para os produtos classificados como insumos para produção agropecuária/agroindústria, produtos primários, agroindustrializados e não agropecuários/agroindustriais.

Metodologicamente, quanto aos fins de investigação, o presente estudo se enquadra como uma pesquisa descritiva, pois de acordo com Cervo e Bervian (1983), este tipo de pesquisa favorece o pesquisador à observação, fazer registros, análises e correlações sem intervenção nos dados coletados. Neste sentido, procurou-se descrever o perfil do Porto de Imbituba a partir da movimentação de mercadorias para a exportação e importação, com enfoque para produtos agropecuários e agroindustriais.

Com relação aos meios de investigação, a pesquisa se classifica como bibliográfica e documental. Para Lakatos e Marconi (2001), a pesquisa bibliográfica direciona o pesquisador para um contato direto com a bibliografia já publicada e relacionada com o tema em estudo, a partir de livros, revistas, artigos e *sites* institucionais.

Para a fase documental, no que tange à coleta de dados, extraíram-se dados estatísticos do *site* oficial do Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via *Web* (ALICE-*Web*). Este sistema foi desenvolvido e é mantido pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior do Brasil (MDIC).

Os dados foram extraídos com a determinação do porto de embarque, detalhamento do filtro (capítulo SH 2 dígitos) e, em seguida foi adicionando os anos desejados para a pesquisa. Todos os dados foram gerados automaticamente pelo sistema e enviados ao *e-mail* do *login* cadastrado, para posteriormente efetuar a compilação e a estratificação dos produtos classificados como insumos para produção agropecuária/agroindústria, produtos primários, agroindustrializados e não agropecuários/agroindustriais.

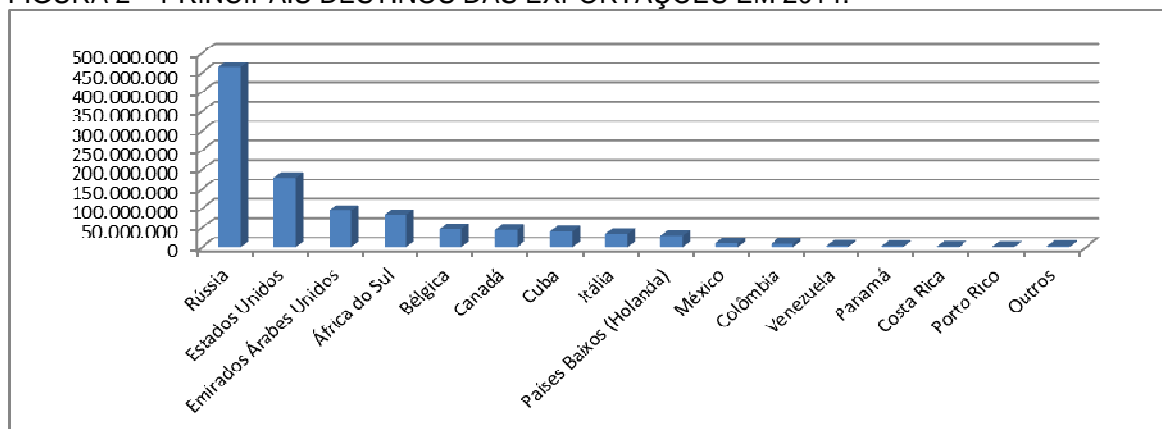
No que se refere à técnica de coleta e análise de dados, as medidas quantitativas, apresentam números em seu resultado e na maioria dos casos, são mais informativas (BARBETTA, 2010). Neste contexto, e utilizando dados da balança comercial do Porto de Imbituba, o estudo utiliza em sua maior parte números, valores, percentuais e dados estatísticos, apresentados em forma de tabelas para uma melhor visualização e análise do período pesquisado.

O artigo está estruturado em cinco seções. A primeira é a introdução contextualizando o tema a ser abordado na pesquisa. A segunda explana sobre a internacionalização do Porto de Imbituba onde se apresenta a movimentação de mercadorias destinadas ao comércio internacional. A terceira aborda a balança comercial do Estado de Santa Catarina e do Porto de Imbituba a sua representatividade no Estado de Santa Catarina, demonstrando o *mix* de produtos comercializados na exportação e importação. A quarta seção trata da projeção de demanda futura até 2030. E por fim, apresentam-se as considerações finais e as referências bibliográficas.

## 2 PORTO DE IMBITUBA - INTERNACIONALIZAÇÃO

O Porto de Imbituba é internacionalizado por meio da movimentação de mercadorias destinadas ou oriundas do mercado internacional. São os principais destinos das exportações em 2014: a Rússia, Estados Unidos da América (EUA), Emirados Árabes Unidos e África do Sul, conforme pode ser observado na Figura 2

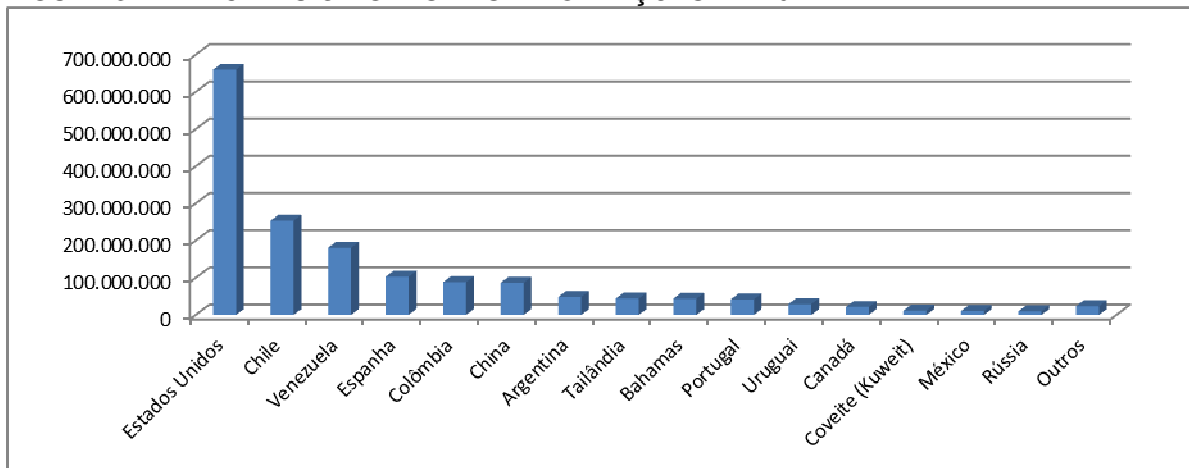
FIGURA 2 – PRINCIPAIS DESTINOS DAS EXPORTAÇÕES EM 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AliceWeb (2015).

Com relação às importações efetuadas em 2014 (Figura 3), os produtos são provenientes principalmente Estados Unidos, Chile, Venezuela e Espanha.

FIGURA 3 – PRINCIPAIS ORIGENS DAS IMPORTAÇÕES EM 2014.

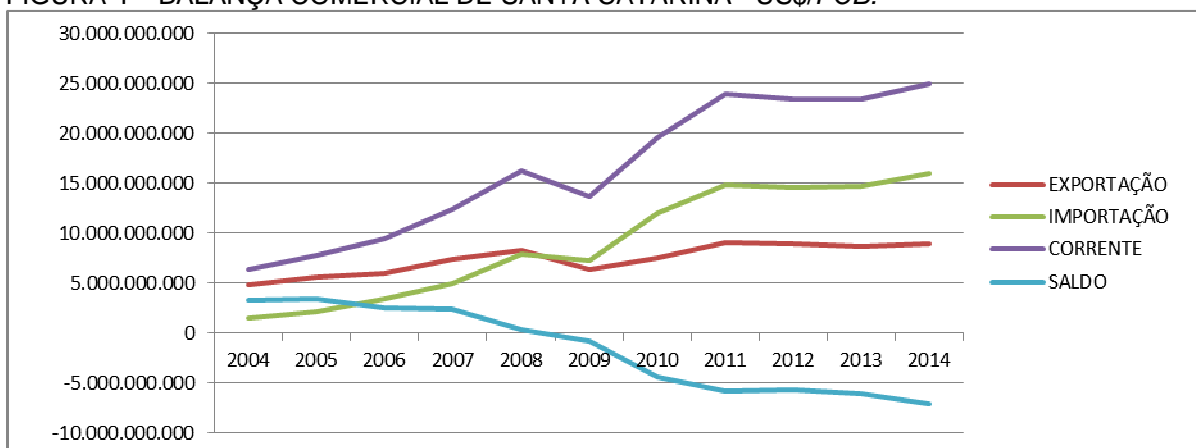


Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AliceWeb (2015).

### 3 BALANÇA COMERCIAL - SANTA CATARINA E PORTO DE IMBITUBA

A Figura 4 apresenta a balança comercial do Estado de Santa Catarina no período de 2004 a 2014 para os totais US\$/Free on Board (FOB) comercializados na exportação, importação, corrente de comércio, representatividade da prática exportadora e importadora, bem como o saldo comercial.

FIGURA 4 – BALANÇA COMERCIAL DE SANTA CATARINA - US\$/FOB.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

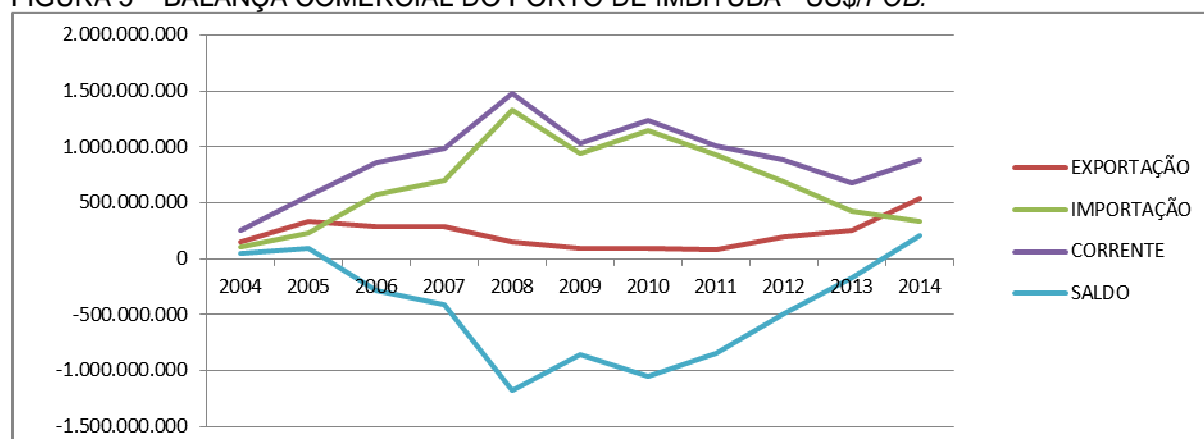
O Estado de Santa Catarina apresentou em 2004 uma balança comercial direcionada para a prática exportadora, atingindo 76,32% de representatividade. No

decorrer dos 10 anos analisados, o impacto das importações pode ser visualizado a partir de 2009. De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina - FIESC (2010):

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

Esta característica é contínua nos cinco anos subsequentes, fechando o ano de 2014 com o maior saldo comercial negativo e as importações representando 64,06% das transações comerciais catarinenses. A partir dos dados da balança comercial catarinense, a Figura 5 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba no período de 2004 a 2014, com destaque para a representatividade das exportações e importações.

FIGURA 5 – BALANÇA COMERCIAL DO PORTO DE IMBITUBA - US\$/FOB.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015)

Observa-se na Figura 5 que nos primeiros dois anos o perfil do Porto de Imbituba estava voltado para os embarques de produtos ao mercado internacional, uma vez que a exportação representava 58,51% do total comercializado. O impacto das importações na movimentação de cargas tem início no ano de 2006, com 66,31% de representatividade, aumentado a cada ano, e atingindo o seu ápice em 2010 com 92,76%. No período de oito anos (2004-2011), o porto apresenta um perfil

essencialmente importador e a partir de 2012 as exportações são retomadas e em ascensão, atingindo em 2014 o percentual de 61,97%, superando os anos de 2004 e 2005.

O saldo comercial apresenta uma sequência deficitária durante oito anos seguidos (2006-2013), fechando o ano de 2014 com um saldo positivo de US\$ 210.165.983. Em uma visão geral no período de 11 anos, pode ser verificado que o total das importações é impactante no Porto de Imbituba, com um percentual de 75,12% do total comercializado e que o saldo comercial também apresenta um *déficit* bastante significativo, acompanhando o perfil da balança comercial catarinense.

Destaca-se na Tabela 1 a representatividade do Porto de Imbituba na balança comercial catarinense, com ênfase para os volumes comercializados em US\$/FOB na exportação e importação.

TABELA 1 – REPRESENTATIVIDADE DO PORTO DE IMBITUBA EM SC.

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

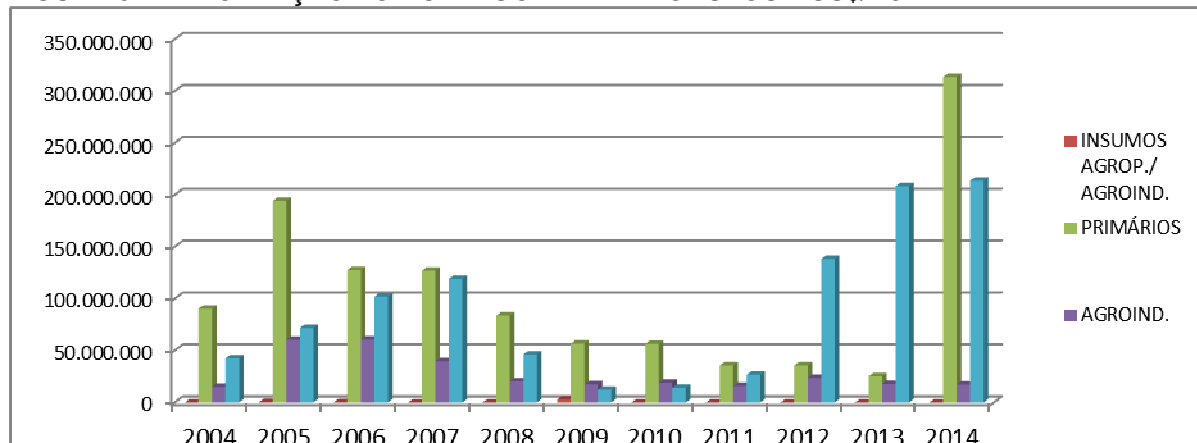
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015)

### 3.1 MIX DE PRODUTOS PARA EXPORTAÇÃO

Com enfoque no *mix* de produtos comercializados na exportação, para análise do presente estudo opta-se pela classificação de produtos para insumos agropecuários/ agroindustriais, primários, agroindustrializados e outras origens. A partir desta configuração, a Figura 6 apresenta a balança comercial do Porto de

Imbituba em US\$/FOB, destacando o percentual de participação de cada categoria de produtos.

FIGURA 6 – EXPORTAÇÃO POR CATEGORIA DE PRODUTOS – US\$/FOB.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

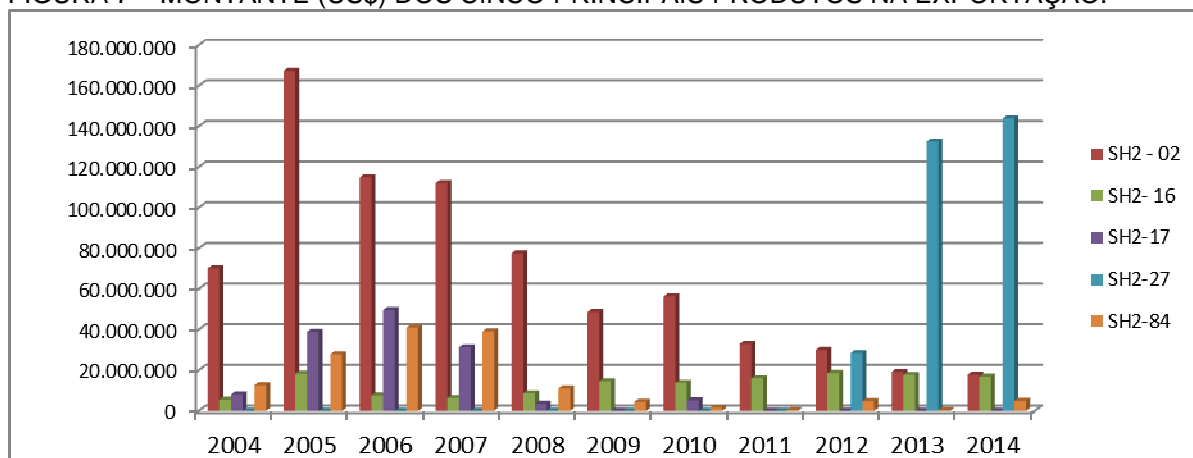
Na análise pode ser observado que a partir 2004 até 2011, a exportação de produtos primários e não agropecuário-agroindustriais (outros) se destacam, onde grande parte destes produtos é destinada ao mercado externo e enquadrada como produto primário. Entretanto, este perfil se altera em 2012, ocorrendo uma migração de produtos para a categoria dos não agropecuário-agroindustriais.

O perfil exportador do Porto de Imbituba, que até então esteve voltado ao agronegócio, em 2013 se volta para produtos semimanufaturados e manufaturados, com um percentual de 82,88%. Entretanto, o fechamento de 2014, apresenta uma nova configuração para o porto, com 57,60% para produtos primários e uma redução dos semimanufaturados e manufaturados, com um percentual de 39,25%.

Dentre os cinco principais produtos exportados, a partir da sua representatividade em US\$ em todo o período, se destacam conforme a Figura 7: *i)* Código SH2-02<sup>1</sup>: Carnes e miudezas, comestíveis; *ii)* Código SH2-16: Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos; *iii)* Código SH2-17: Açúcares e produtos de confeitaria; *iv)* Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação, Matérias betuminosas, Ceras Minerais; e *v)* Código SH2-84: Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes.

<sup>1</sup> Refere-se ao Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias – Capítulo II

FIGURA 7 – MONTANTE (US\$) DOS CINCO PRINCIPAIS PRODUTOS NA EXPORTAÇÃO.

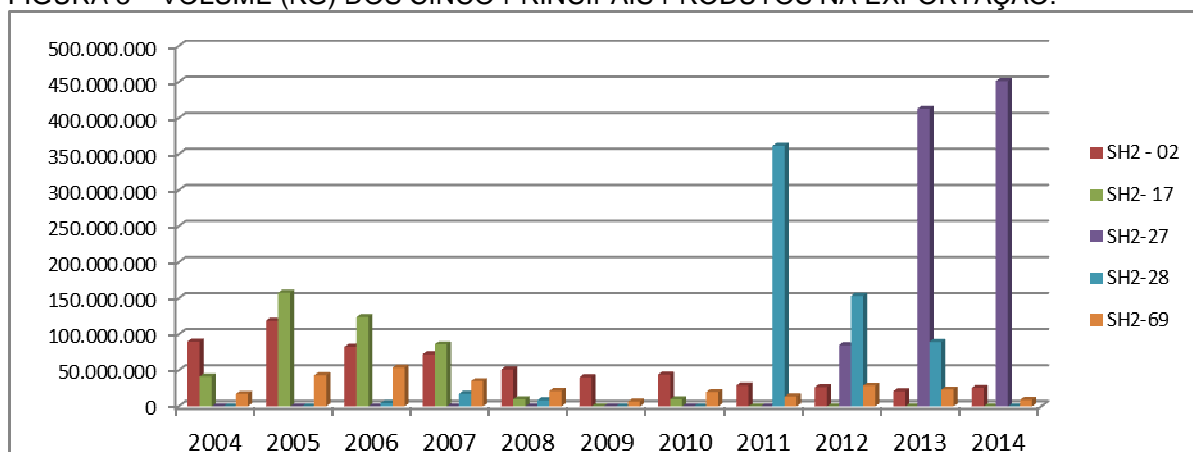


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

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

A Figura 8 apresenta os cinco principais produtos exportados, a partir da sua representatividade em KG em todo o período, se destacam: i) Código SH2-02: Carnes e miudezas, comestíveis; ii) Código SH2-17: Açúcares e produtos de confeitaria; iii) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação, Matérias betuminosas, Ceras Minerais; iv) Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos, Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; e v) Código SH2-69: Produtos cerâmicos.

FIGURA 8 – VOLUME (KG) DOS CINCO PRINCIPAIS PRODUTOS NA EXPORTAÇÃO.



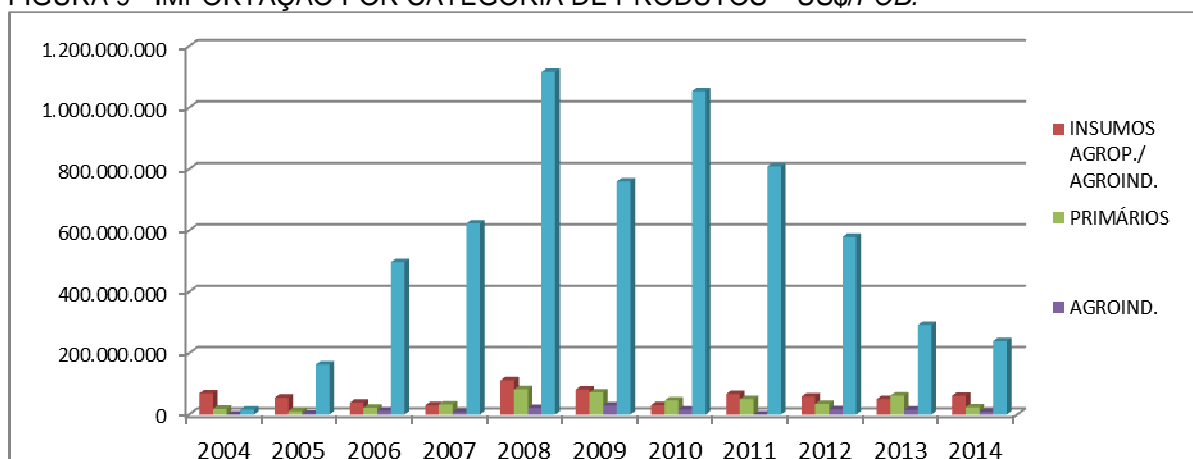
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Em termos de volume comercializado em KG, a categoria dos cinco principais produtos é destaque entre os anos de 2004 a 2007 com uma porcentagem acima de 70%. Em 2004 o destaque foi para as carnes e miudezas, comestíveis e em 2005 a 2007 foram os açúcares e produtos de confeitaria. No ano de 2010, 49,11% do volume comercializado foi de carnes e miudezas de frango. Entretanto, nos próximos anos ocorreram variações, como por exemplo, 2011 e 2012 representados pelos produtos químicos com 83,32% e 46,55% respectivamente. Em 2013, o destaque foi para os 68,28% dos combustíveis minerais e em 2014 com 43,30% dos açúcares e produtos de confeitaria. No período total, os cinco produtos juntos representam um percentual de 71,94% do volume total comercializado em KG.

### 3.2 MIX DE PRODUTOS NA IMPORTAÇÃO

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

FIGURA 9 - IMPORTAÇÃO POR CATEGORIA DE PRODUTOS – US\$/FOB.

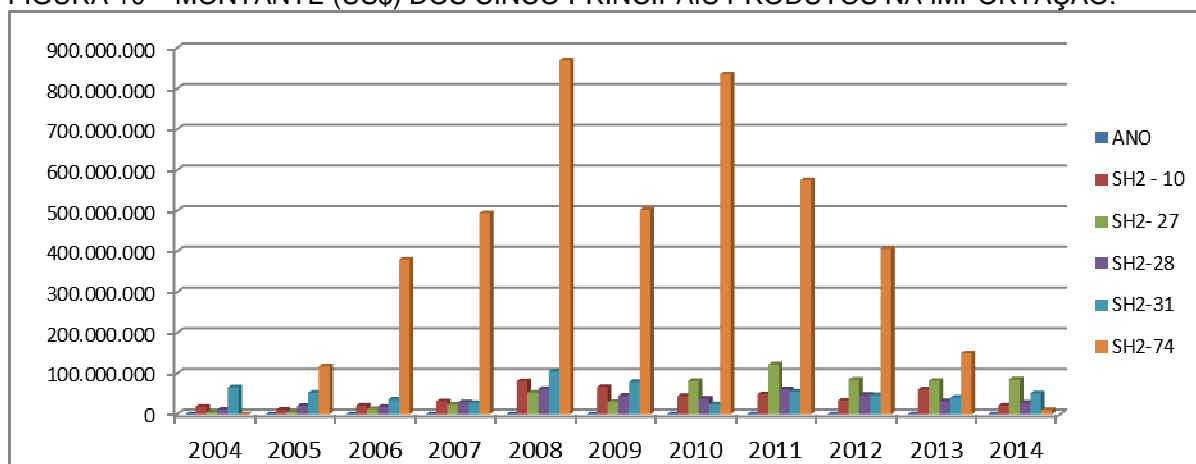


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

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

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

FIGURA 10 – MONTANTE (US\$) DOS CINCO PRINCIPAIS PRODUTOS NA IMPORTAÇÃO.

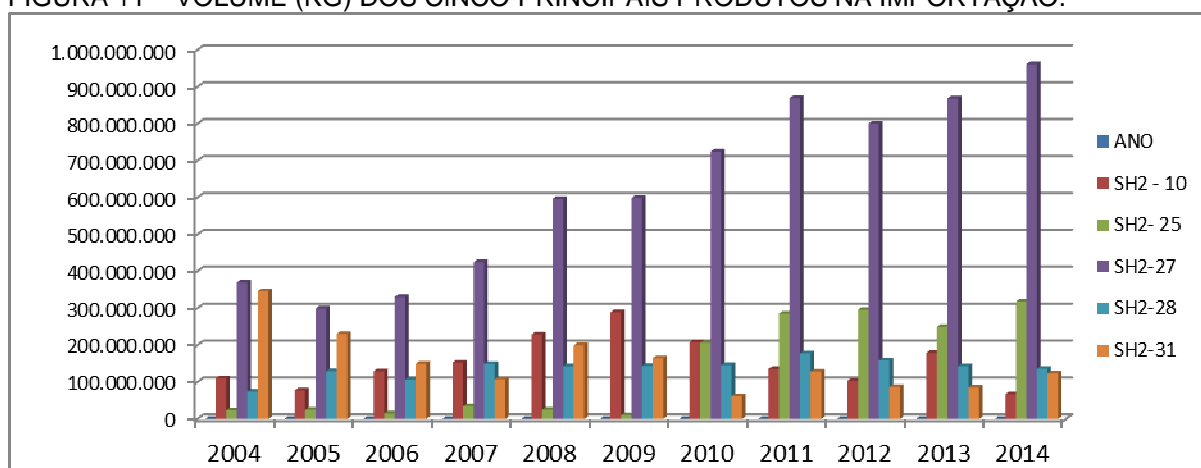


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

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

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

FIGURA 11 – VOLUME (KG) DOS CINCO PRINCIPAIS PRODUTOS NA IMPORTAÇÃO.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de ALICEWeb (2015).

Em relação a análise realizada há uma grande participação dos cereais, sal, combustíveis, produtos químicos e adubos, quando analisado o volume comercializado em KG. Estes produtos juntos representam 91,88% da movimentação em todo o período avaliado. Nesta análise, os combustíveis minerais é destaque com uma participação de 47,61%.

#### 4 PROJEÇÃO DE DEMANDA: 2015 A 2030

Com uma taxa média de 19% ao ano, pode ser observado na Tabela 2 e na Figura 12 e 13 um crescimento significativo da demanda de contêineres, representando em 2030 mais de 7 milhões de toneladas ou 54% da movimentação do porto de Imbituba. Em relação a tal aspecto, os produtos que se destacam são: o coque de petróleo, cevada, barrilha, fertilizantes e hulha com uma taxa média anual maior do que 5%. E os novos produtos comercializados pelo porto são: o cavaco de madeira. A movimentação de clínquer e óxido de ferro deverá cair a zero ao longo dos próximos cinco anos (SEP/PR, 2012).

TABELA 2 – MOVIMENTAÇÃO PROJETADA – 2015 A 2030 - KG.

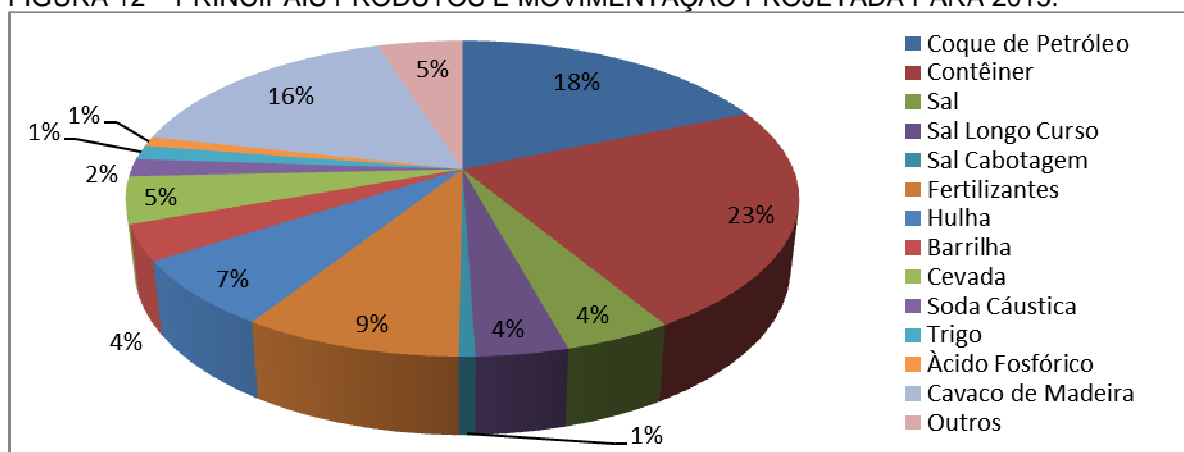
PRODUTOS	2011	2015	2020	2025	2030
Coque de Petróleo	757.102,00	806.297,00	1.297.984,00	1.705.932,00	2.050.635,00
Óxido de Ferro	361.927,00	-	-	-	-
Contêiner	199.640,00	986.643,00	4.565.456,00	6.218.885,00	7.023.169,00
Sal	179.769,00	189.727,00	233.364,00	244.829,00	253.890,00
Sal Longo Curso	152.790,00	161.253,00	198.342,00	208.086,00	215.788,00
Sal Cabotagem	26.979,00	28.473,00	35.022,00	36.743,00	38.103,00
Fertilizantes	128.374,00	383.797,00	453.453,00	453.950,00	453.953,00
Clínquer	127.413,00	-	-	-	-
Hulha	112.434,00	297.011,00	385.306,00	402.775,00	405.830,00
Barrilha	79.147,00	157.731,00	205.747,00	263.450,00	329.394,00
Cevada	78.699,00	206.436,00	276.060,00	353.957,00	435.681,00
Soda Cáustica	68.784,00	78.161,00	84.033,00	88.319,00	92.821,00
Trigo	56.750,00	62.924,00	70.300,00	75.260,00	78.510,00
Ácido Fosfórico	43.806,00	42.493,00	48.449,00	54.601,00	60.957,00
Cavaco Madeira	-	720.000,00	895.970,00	947.697,00	1.012.301,00
Outros	117.887,00	211.245,00	457.617,00	580.860,00	655.418,00
<b>TOTAL</b>	<b>2.493.512,00</b>	<b>4.334.206,00</b>	<b>9.209.123,00</b>	<b>11.637.369,00</b>	<b>13.108.480,00</b>

Fonte: SEP/PR (2012, p. 35).

Na projeção realizada pelo SEP/PR para os próximos 15 anos de movimentação das cargas, poderá haver uma redução do granel sólido, cujo percentual era de 80,1%, em 2011, e a uma projeção para 2030 prevê apenas 34,3% (SEP/PR, 2012).

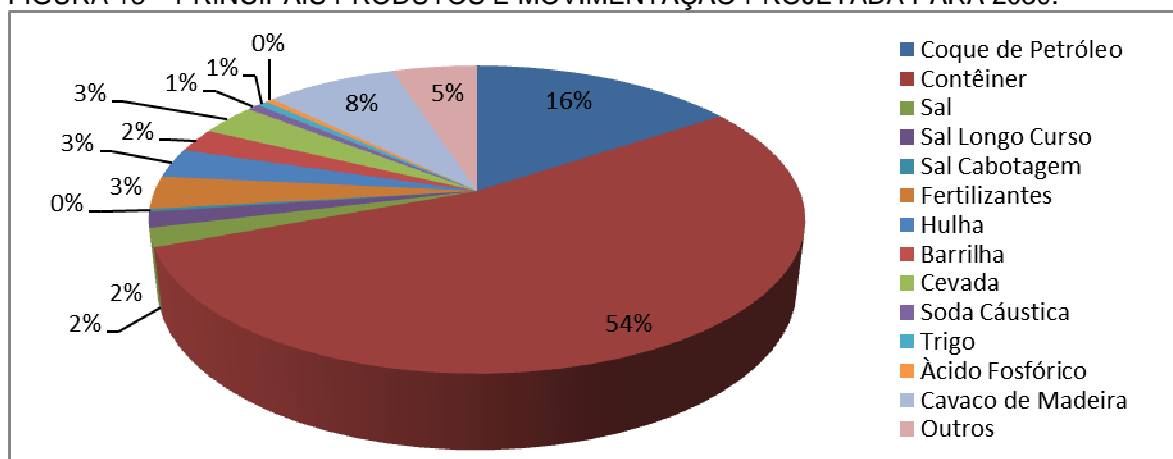
O destaque fica para as cargas containerizadas que em 2011 representavam um percentual de 8,6% (SEP/PR, 2012), e com a projeção poderá alcançar o percentual de 23% em 2015 e 59,3% em 2030 de acordo com as Figuras 25 e 26.

FIGURA 12 – PRINCIPAIS PRODUTOS E MOVIMENTAÇÃO PROJETADA PARA 2015.



Fonte: Elaboração própria a partir de SEP/PR (2012).

FIGURA 13 – PRINCIPAIS PRODUTOS E MOVIMENTAÇÃO PROJETADA PARA 2030.

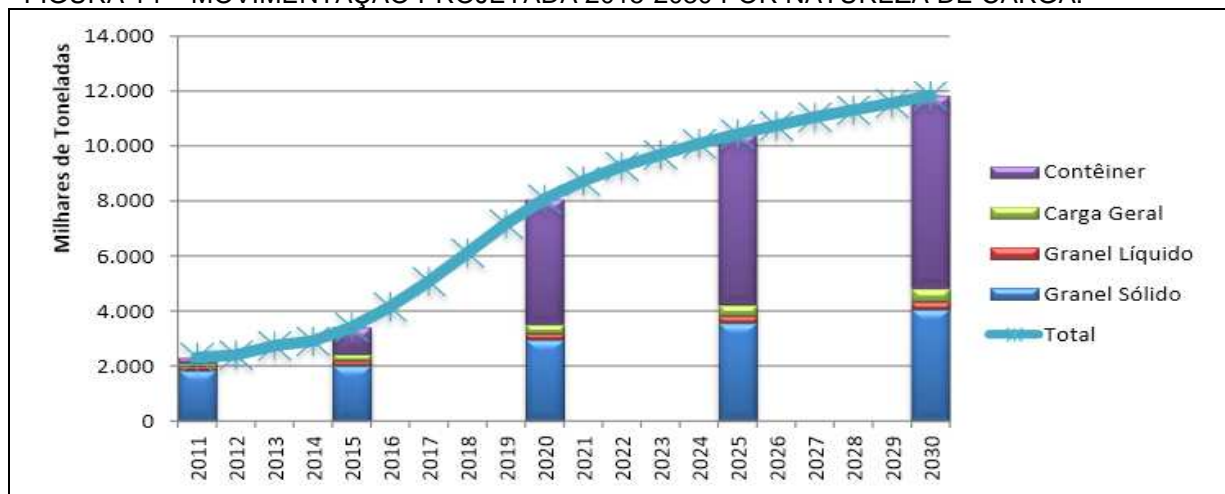


Fonte: Elaboração própria a partir de SEP/PR (2012).

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

A Figura 14 apresenta de forma sintetizada o crescimento projetado para as cargas containerizadas e a redução do granel sólido, líquido e carga geral entre os anos de 2015 a 2030.

FIGURA 14 – MOVIMENTAÇÃO PROJETADA 2015-2030 POR NATUREZA DE CARGA.



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

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

- i) a integração entre o transporte marítimo do porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina (FTC); ii) a profundidade natural do porto (maior calado de Santa Catarina) e facilidades operacionais, como bacia de evolução – ambas características favoráveis a Imbituba quando comparado aos complexos de Itajaí e São Francisco do Sul;. lii) a perspectiva da construção da Ferrovia Litorânea Sul, a qual ligará a FTC á malha férrea nacional controlada pela ALL.

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

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo procurou descrever o perfil do Porto de Imbituba na movimentação de cargas para exportação e importação, a partir dos dados da balança comercial divulgados via *ALICEWeb*, com destaque para os produtos enquadrados no setor agropecuário e agroindustrial no período de 2004 a 2014.

---

O que foi percebido pela análise é que o Porto de Imbituba direciona seu foco para as cargas oriundas do mercado internacional, uma vez que estas representam 78,75% do total comercializado, com um expressivo saldo deficitário na balança comercial.

Os insumos para produção agropecuária/agroindústria representava no início do período o percentual de 66,30% das importações. Este perfil é modificado com o passar dos anos, pois os produtos categorizados como não agropecuários/agroindústrias fecham o ano de 2013 com o percentual de 69,45%, com destaque para os cobs e suas obras que representam 35,70%.

Este direcionamento também ocorre para as exportações, pois até 2011 o porto estava direcionado para a movimentação de cargas agropecuárias e agroindustriais. Entretanto, nos últimos anos este perfil se modifica, com 82,88% em 2013 para produtos não agropecuários/agroindustriais, com ênfase para os combustíveis minerais, óleos minerais e produtos da sua destilação; matérias betuminosas e ceras minerais, representando o percentual de 52,72%.

Por fim, acredita-se que o presente estudo possa contribuir para a compreensão do perfil do Porto de Imbituba, a partir da análise de sua balança comercial, uma vez que foi realizado o estudo num período compreendido de 10 anos, com enfoque para a comercialização em US\$/FOB.

### **ABSTRACT**

The present study aims to describe the profile of the Port of Imbituba from the movement of goods for export and import, especially the agricultural and agribusiness products. The study is characterized as a descriptive research, bibliographical and documentary. Data were collected from the ALICEWeb system, using a quantitative approach, considering the period 2004-2014. It was observed that at the beginning of the period under review the Port of Imbituba had a primarily focused on the marketing of agricultural and agroindustrial products profile, either for export and import. Currently, the trade balance of the port is impacted in the marketing of non-agricultural / agribusiness products, remaining deficit and preponderance for imports.

**Keywords:** Trade Balance. Export. Import. Agrobusiness. Port of Imbituba.

## REFERÊNCIAS

- ANTAG. Agência Nacional do Transporte Aquaviário. **Classificação dos portos públicos, TUP e ETC.** Brasília. 2015. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao\\_PortosPublicos\\_TUPs\\_EstacosTransbordoCargas.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacosTransbordoCargas.pdf)>. Acesso em: 10 mar. 2015.
- AMESC. Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense. **A história da AMESC.** 2015. Disponível em: <<http://www.amesc.com.br/conteudo/?item=1426&fa=284&PHPSESSID=39csc06ndv8i5obp2ljk78mv3>> Acesso em: 09 mar. 2015.
- AMREC. Associação dos Municípios da Região Carbonífera. **Histórico.** 2015. Disponível em: <<http://www.amrec.com.br/conteudo/?item=789&fa=788&PHPSESSID=cbm9c1q7faa2v4pca47atij90>> Acesso em: 10 mar. 2015.
- AMUREL. Associação dos Municípios da Região de Laguna. **Institucional.** 2015. Disponível em: <<http://www.amurel.org.br/conteudo/?item=1720&fa=431&PHPSESSID=8a7v1pr1vpin1ae00cfj82q3u0>> Acesso em: 10 mar. 2015.
- BARBETTA, P.A. **Estatística aplicada às ciências sociais.** Florianópolis: Editora da UFSC, 2010.
- BARROS, G. S. de C.; ADAMI, A. C. de O.; ZANDONÁ, N. F. **Faturamento e volume exportado do agronegócio brasileiro são recordes em 2013.** Disponível em: <[http://www.cepea.esalq.usp.br/comunicacao/Cepea\\_ExportAgro\\_2013.doc](http://www.cepea.esalq.usp.br/comunicacao/Cepea_ExportAgro_2013.doc)>. Acesso em: 09 mar. 2015.
- BRASIL. Ministério da Agricultura. **Balança Comercial.** 2015. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/internacional/indicadores-e-estatisticas/balanca-comercial>>. Acesso em: 12 mar. 2015.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior. **AliceWEB.** 2015. Disponível em: <<http://www.aliceweb.desenvolvimento.gov.br>> Acesso em: 10 mar. 2015.
- CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica.** São Paulo: MAKRON Books do Brasil, 1983.
- CONTINI, E. Exportações na dinâmica do agronegócio brasileiro: oportunidades econômicas e responsabilidade mundial. IN: **O mundo rural o Brasil do século XXI: a formação de um novo padrão agrário e agrícola.** Antonio Marcio Buainain, Eliseu Alves, José Maria Ferreira da Silveira, Zander Navarro (editores técnicos). Brasília: EMBRAPA, 2014.p. 147-173

---

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. 2010. Disponível em:[http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site\\_topo/principal/noticias/show/page/216/tipoNoticia/2/id/8217/portald/1](http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/principal/noticias/show/page/216/tipoNoticia/2/id/8217/portald/1)>. Acesso em: 10 mar. 2015.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2001.

PORTO DE IMBITUBA. O Porto. **História**. 2015. Disponível em:<[www.cdiport.com.br/porto/porto.htm](http://www.cdiport.com.br/porto/porto.htm)>. Acesso em: 15 mar. 2015.

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

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

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

WILKINSON, J. Transformações e perspectivas dos agronegócios brasileiros. **Revista Brasileira de Zootecnia**. Viçosa, v. 1, p. 26 -34, 2010. Disponível em:<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-35982010001300004](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-35982010001300004)>. Acesso em: 08 jun. 2014