

# O SETOR PORTUÁRIO E MARÍTIMO BRASILEIRO E SUAS REESTRUTURAÇÕES RECENTES

Nelson Fernandes Felipe Junior

Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)

nelfelipejr@hotmail.com

**Resumo:** Este artigo tem como objetivo analisar o setor portuário e marítimo brasileiro e suas reestruturações recentes, com destaque ao transporte de cabotagem e longo curso, aos investimentos, às melhorias e aos pontos de estrangulamento existentes. Apesar dos avanços serem relativos, houve aumento no nível de competitividade e eficiência das operações portuárias, com incorporação de novas tecnologias (equipamentos, softwares etc.), mudanças normativas e tributárias, aprimoramento da logística e outros. A maior integração econômica e comercial do Brasil a partir da década de 1990 e as modernizações ocorridas produziram repercussões no setor portuário e marítimo nacional. Os portos e o transporte marítimo favorecem a circulação de mercadorias no território, as exportações, as importações e a economia nacional, com participação relevante no comércio exterior. Ademais, a atuação dos operadores logísticos e dos armadores são essenciais na formação de uma rede portuária hierarquizada mundial, que atua em diversas escalas. Com a pretensão de reduzir o custo de transporte, aprimorar as atividades realizadas e conquistar grandes mercados, as corporações adotam estratégias, como os joints e a constituição de alianças.

**Palavras-chave:** portos; transporte marítimo; reestruturação; modernização; pontos de estrangulamento.

## THE BRAZILIAN PORT AND MARITIME SECTOR AND ITS RECENT RESTRUCTURING

**Abstract:** This article aims to analyze the Brazilian port and maritime sector and its recent restructuring, with emphasis on cabotage and long-haul transport, investments, improvements and existing bottlenecks. Although the advances are relative, there was an increase in the level of competitiveness and efficiency of port operations, with the incorporation of new technologies (equipment, software, etc.), regulatory and tax changes, improvements in logistics and others. Brazil's greater economic and commercial integration from the 1990s onwards and the modernizations that occurred had repercussions on the national port and maritime sector. Ports and maritime transport favor the circulation of goods in the territory, exports, imports and the national economy, with a relevant participation in foreign trade. Furthermore, the work of logistics operators and shipowners is essential in the formation of a hierarchical global port network that operates on different scales. With the aim of reducing transportation costs, improving the activities carried out and conquering large markets, corporations adopt strategies such as joint ventures and the formation of alliances.

**Keywords:** ports; maritime transport; restructuring; modernizations; bottlenecks.

## INTRODUÇÃO

Historicamente, os portos são fatores-chave da ocupação demográfica e do território, das atividades econômicas e outros, atribuindo-lhes relevância geopolítica e geoeconômica. Os portos não são apenas pontos nodais para transbordo e movimentação de mercadorias, mas componentes da formação política e econômica dos diferentes países ao longo do tempo.

Fatores como a reestruturação econômica, as tecnologias ligadas à circulação e ao armazenamento, a grande capacidade dos navios cargueiros e a otimização da logística provocam repercussões na produção e no comércio. Grandes quantidades de cargas, atualmente, podem ser transportadas em menos tempo e com custos mais baixos, aparecendo sucessivamente no mercado (reabastecimento rápido do estoque), não sendo necessário, portanto, a armazenagem em larga escala na forma de capital-mercadoria latente. Com o aprimoramento da logística, a modernização dos portos e a expansão do transporte marítimo, o retorno do dinheiro aplicado ocorre em períodos mais curtos, de modo que parte da mercadoria se transforma continuamente em capital-dinheiro, enquanto a outra parte circula no espaço como capital-mercadoria em condições de ser comercializada (MARX, 2005).

O sistema de transportes – especialmente os portos e o modal aquaviário – é, ao mesmo tempo, um reflexo da economia regional e nacional e um impulsionador do desenvolvimento econômico, com participações do capital privado e do Estado. De acordo com Marx (2005), o transporte é subsidiário à produção e exerce função importante no processo de circulação do capital. Os meios e as vias de transportes, as infraestruturas, as normas/leis, as regulações, as tributações, a logística, entre outros, produzem implicações nos fluxos (cargas e pessoas), nos territórios e na economia. O transporte marítimo de longo curso (internacional) contribui significativamente com o comércio exterior do Brasil, representando grande parte das exportações e importações nacionais.

No Brasil, a retomada considerável do desenvolvimento econômico e social depende da capacidade do Estado recuperar seu papel de planejador e coordenador da política macroeconômica, valorizando investimentos em infraestruturas e serviços públicos. Ou seja, o caminho não é a política neoliberal, mas sim um projeto nacional de desenvolvimento que permita fomentar a distribuição de renda e arrefecer as desigualdades existentes. O caso da China evidencia a importância de conciliar o planejamento, os investimentos estatais e o estímulo às inversões privadas.

O setor portuário e marítimo é estratégico para atender parte das demandas internas e externas, bem como impulsionar a economia nacional. A construção naval também é valorosa para a economia e a geração de empregos, visto que é um dos segmentos industriais de maior efeito multiplicador – a construção de um grande navio cargueiro cria demanda em, aproximadamente, mil empresas.

Diante disso, o presente artigo tem como objetivo analisar o setor portuário e marítimo brasileiro e suas reestruturações recentes, principalmente considerando a cabotagem, o longo curso, os investimentos, os avanços e os gargalos existentes. A metodologia se pautou na revisão da literatura (bibliografia) referente à Geografia Econômica, com destaque ao transporte marítimo e portos; na obtenção de dados secundários e informações em *sites*, revistas e jornais que tratam do assunto proposto; e na produção de matrizes, diagramas e cartogramas que permitam uma melhor visualização dos dados estatísticos tabulados. O artigo está estruturado da seguinte forma: introdução; o transporte de cabotagem e longo curso no Brasil; as reestruturações e modernizações no setor portuário e marítimo no mundo e no Brasil: alguns apontamentos; considerações finais e referências.

## **O TRANSPORTE DE CABOTAGEM E LONGO CURSO NO BRASIL**

A partir de 2003, o incremento do comércio exterior brasileiro e a maior diversificação das parcerias comerciais (fluxos Sul-Sul) geraram importantes reflexos no transporte marítimo e no setor portuário nacional, com aumento da demanda por

inversões em infraestruturas, maior movimentação de cargas, contêineres e navios nos portos e terminais brasileiros, modernização (investimentos em instalações, equipamentos e *softwares*), mudanças normativas e tributárias, aprimoramento da logística e da gestão, entre outros. Os principais portos e terminais privados do Brasil (Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Rio Grande, Itapoá, Navegantes, Vitória, Ponta da Madeira, Suape, Pecém, Salvador, Itaqui, Manaus etc.) possuem linhas entre si (navegação de cabotagem) e destes com os mais importantes portos do mundo, como Xangai<sup>1</sup> (China), Singapura<sup>2</sup> e Roterdã (Países Baixos), pelo transporte de longo curso.

O transporte marítimo de cabotagem articula portos localizados em um mesmo país, todavia, este modal é subaproveitado no Brasil. Alavancar a cabotagem no país é importante para reduzir custos, diminuir os congestionamentos de caminhões nos acessos dos principais portos brasileiros, impulsionar os fluxos de mercadorias no território nacional e outros. Além disso, a expansão da cabotagem pode constituir demanda na indústria naval e nos armadores nacionais, favorecendo, assim, a geração de empregos e renda. O Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC) – durante os governos Lula da Silva e Dilma Rousseff – e o Programa de Incentivo à Navegação por Cabotagem (PL 4199/2020) – denominado BR do Mar – produziram alguns resultados.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2024), o transporte de cabotagem representa 30% de toda a navegação brasileira e os principais produtos transportados são: petróleo bruto (45,8%, 110 mi./t.), derivados de petróleo (14,8%, 35,5 mi./t.), cargas em contêineres (13%, 31,8 mi./t.), bauxita (9,6%, 23,1 mi./t.), minério de ferro (6,9%, 16,5 mi./t.), ferro e aço (2,6%, 6,1 mi./t.). Entre 2010 e 2019, a navegação de cabotagem no Brasil cresceu 31% no volume de cargas e aumentou em 200% a movimentação de contêineres. A cabotagem possui algumas vantagens, como o baixo

---

<sup>1</sup> Em 2022, o Porto de Xangai movimentou 47 milhões de TEU, superando a movimentação total dos portos dos Estados Unidos (Intermodal Digital, 2024).

<sup>2</sup> O Porto de Singapura, em 2022, movimentou 37 milhões de TEU. Ele possui localização estratégica e funciona como o maior centro de transbordo do mundo, beneficiando o transporte de mercadorias principalmente no Hemisfério Norte (Intermodal Digital, 2024).

custo da operação de transporte (principalmente quando os navios estão carregados na sua capacidade máxima), o aproveitamento do extenso litoral brasileiro (8.500 quilômetros de costa navegável), a eficiência ambiental (utiliza menos combustíveis fósseis e a emissão de carbono no meio ambiente é menor em comparação ao modal rodoviário), os reduzidos acidentes em comparação ao transporte por rodovias, entre outros.

No Brasil, os principais armadores que atuam na cabotagem são: Petrobras/Transpetro, Norsul, Elcano, Log-in e Mercosul Line. De acordo com a ANTAQ (2024), na cabotagem se ressaltam os seguintes portos: Santos, Vila Conde, Suape, Itaquí, Fortaleza, Pecém, Paranaguá, Rio Grande e Belém. Entretanto, as quantidades e o valor agregado movimentados não são expressivos, pois prevalecem os fluxos de importação e exportação no sistema portuário nacional. Em relação aos Terminais de Uso Privativo (TUP), sobressaem-se: Almirante Barroso (São Sebastião), Almirante Maximiliano Fonseca (Angra dos Reis), Madre de Deus e Transpetro (São Francisco do Sul).

Apesar das vantagens, existem alguns fatores que influenciam na subutilização da navegação por cabotagem no Brasil, quais sejam: a) a tributação do combustível: o combustível utilizado pelos navios cargueiros é o óleo *bunker*. Em viagens internacionais, a embarcação consegue obter isenção de impostos para a compra do combustível, mas para circular entre os estados brasileiros, é cobrado o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o combustível, que não recebe subsídios, como acontece com o óleo diesel, usado nos caminhões; b) a preferência dos operadores logísticos pelo longo curso: é mais vantajoso economicamente para os operadores de terminais a movimentação de cargas de exportação e, sobretudo de importação, pois o pagamento é por dia de permanência da mercadoria no terminal; c) limitações na multimodalidade/intermodalidade: como as conexões ferroviárias aos portos em grande medida apresentam gargalos (ou inexistem), muitas empresas escoam seus produtos pelo modal rodoviário; e d) os contratos já estabelecidos e o sistema "porta a porta" do caminhão: as empresas preferem manter seus contratos com as transportadoras rodoviárias, e o caminhão é mais flexível e permite a entrega do produto diretamente no destino final (supermercados, lojas etc.).

O transporte marítimo de longo curso é aquele realizado entre dois ou mais portos de diferentes países. O tráfego marítimo mundial é dividido por tipo de carga, ou seja, em graneis líquidos e gasosos, graneis sólidos e carga geral. Algumas poucas mercadorias representam 60% da tonelagem total transportada no comércio internacional, caso do petróleo e seus derivados, minérios, grãos, farelos e carvão (ANTAQ, 2024). O Porto de Santos se destaca na movimentação de grãos e farelos, bens industrializados e contêineres, sendo um ponto nodal que atende à demanda, sobretudo, do estado de São Paulo e do Centro-Oeste do país.

Há uma concentração econômica e dos fluxos marítimos no território nacional. Os complexos portuários do Sul e do Sudeste do país representam 85% das exportações de produtos industrializados, com reverberações no comércio exterior brasileiro (ANTAQ, 2024). Por outro lado, o crescimento dos fluxos de grãos nos portos do Arco Norte é expressivo. A movimentação aquaviária de soja e milho no Arco Norte superou a do restante do país. De acordo com os dados da ANTAQ (2024), a movimentação nos portos e terminais do Arco Norte foi de 100,8 milhões de toneladas em 2023, e 88,5 milhões de toneladas em 2022. A movimentação no restante do Brasil, em 2023, totalizou 100,2 milhões de toneladas e, no ano anterior, 73,4 milhões. O Arco Norte tornou-se uma alternativa relevante para o escoamento, maiormente, da produção de soja e milho do país. O Brasil, em 2023, foi responsável por 58% das exportações mundiais de soja e 27% das exportações de milho<sup>3</sup> (Ministério de Portos e Aeroportos, 2024).

---

<sup>3</sup> Em 2023, o Brasil liderou a produção e as exportações mundiais de soja e foi o principal exportador de milho. No mesmo ano, os cinco países que tiveram os maiores valores da produção agropecuária foram: 1º China (US\$ 1,14 trilhão), 2º Índia (US\$ 906 bilhões), 3º Estados Unidos (US\$ 829 bilhões), 4º Brasil (US\$ 573 bilhões) e 5º Rússia (US\$ 500 bilhões) (IPEA, 2024).

Tabela 1 – Transporte de cabotagem e longo curso no Brasil (2012 e 2019-2023).

<b>Anos</b>	<b>Cabotagem (milhões de ton.)</b>	<b>Longo curso (milhões de ton.)</b>	<b>Total (milhões de ton.)</b>
2012	138,1	670,5	808,6
2019	171,9	794,8	966,7
2020	143,8	801,2	945
2021	149,6	853,4	1.003
2022	153,8	849,6	1.003,4
2023	158,9	920,1	1.079

Fonte: ANTAQ, 2024.

Tabela 2 – Transporte de cabotagem e longo curso por perfil de carga (2023).

<b>Tipos de produtos</b>	<b>Cabotagem (%)</b>	<b>Longo curso (%)</b>
Granel líquido e gasoso	77,1	25
Granel sólido	11,8	60,8
Carga containerizada	8,1	9,6
Carga geral	3	4,6

Fonte: ANTAQ, 2024.

Houve amplificação dos fluxos de longo curso no período analisado, porém a cabotagem nos últimos anos não conseguiu retomar o patamar de 2019, como consequência especialmente da pandemia de Covid-19 e da recessão econômica brasileira, com impactos no consumo internamente (tabelas 1 e 2). O Porto de Suape é o principal na navegação de cabotagem e na movimentação de granéis líquidos entre os complexos portuários públicos do Brasil. Em 2023, os granéis líquidos representaram 65,5% da movimentação total do porto pernambucano (15,7 milhões de toneladas) (PORTO DE SUAPE, 2024).

Tabela 3 – Valores das exportações e importações do Brasil (2012 e 2019-2023).

<b>Anos</b>	<b>Exportação (bilhões de US\$)</b>	<b>Importação (bilhões de US\$)</b>	<b>Saldo comercial (bilhões de US\$)</b>
2012	242,5	223,1	19,4
2019	224	177,3	46,6
2020	209,9	158,9	50,9
2021	280,4	219,4	61
2022	335	272,7	61,8
2023	339,6	240,8	98,8

Fonte: ANTAQ, 2024.

O superávit comercial brasileiro é mantido, em grande medida, pelas exportações de grãos, petróleo e seus derivados e minérios. As vendas externas de produtos industriais de maior valor agregado e conteúdo tecnológico pelo Brasil têm uma participação menor, o que evidencia o seu nível inferior de desenvolvimento em comparação a outras economias (tabela 3). Um exemplo é a redução significativa da participação da indústria de transformação no PIB do país: ela representava 16,5% em 1947; 20,4% em 1967; 27,3% em 1987; 13,8% em 1997; 16,7% em 2007; 11% em 2017; e 15,3% em 2023 (CNI, 2024). As exportações do Brasil são concentradas nas commodities, com ressaltos ao comércio com a China, os Estados Unidos, a União Europeia e o Mercosul. Ainda que os produtos do agronegócio envolvam muitas pesquisas científicas, tecnologias, melhoramento de sementes, patentes etc., é importante o Brasil agregar mais valor e tecnologia às exportações, como estratégia para fomentar o efeito multiplicador interno.

Tabela 4 – Principais portos e terminais brasileiros na movimentação de cargas (2023).

<b>Portos e terminais</b>	<b>Total (milhões de toneladas)</b>
Ponta da Madeira	166,3
Santos	135,9
Tubarão	75,9
Angra dos Reis	63,6
Paranaguá	58,3
Açu	57,6
Almirante Barroso/São Sebastião	57,5
Itaguaí	55,7
Itaqui	36,3
Ilha de Guaíba	29,5

Fonte: ANTAQ, 2024.



Tabela 5 – Principais portos e terminais brasileiros na movimentação de contêineres (2023).

<b>Portos e terminais</b>	<b>Total (milhões de TEU*)</b>
Santos	3,3
Navegantes	1,2
Paranaguá	1,1
Itapoá	1,0

\* TEU (*Twenty-Foot Equivalent Unit*) é o termo utilizado para um contêiner de 20 pés.

Fonte: ANTAQ, 2024.

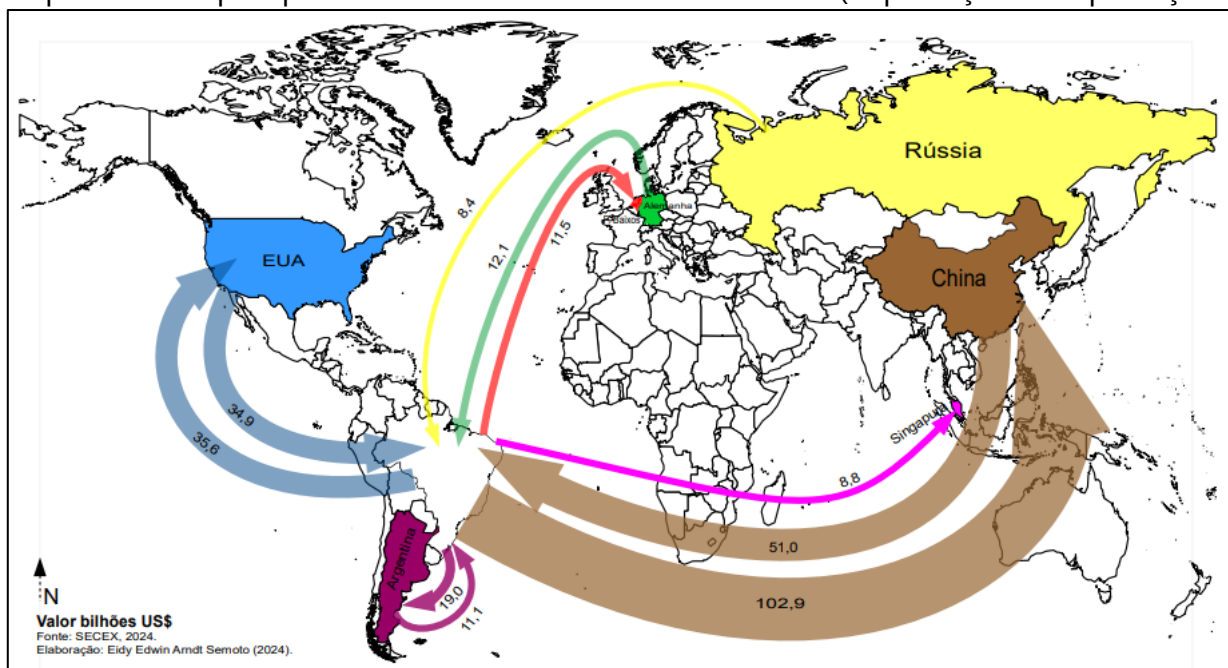
O Porto de Santos se destaca na movimentação de bens industriais e contêineres no Brasil, sendo seguido por outros portos e terminais do Sul do país (tabelas 4 e 5). As vantagens desses complexos portuários são infraestruturais, tecnológicas, organizacionais, logísticas, fiscais, proximidade com os principais mercados consumidores do país, concentração industrial, demográfica e da circulação, entre outros.

Há diferenciações no sistema portuário das unidades federativas brasileiras, quais sejam: em São Paulo, no Paraná, no Rio Grande do Sul, em Pernambuco e no Ceará os fluxos se concentram em um porto (Santos, Paranaguá, Rio Grande, Suape e Pecém), contudo, no Rio de Janeiro, no Espírito Santo, na Bahia e em Santa Catarina há uma maior desconcentração portuária (Rio de Janeiro, Itaguaí, Angra dos Reis, Vitória, Tubarão, Barra do Riacho, Praia Mole, Salvador, Aratu, São Francisco do Sul, Itapoá, Navegantes etc.).

Nos governos Lula da Silva e Dilma Rousseff houve a expansão das relações Sul-Sul, com destaque às parcerias comerciais estabelecidas com o BRICS, países da África (Egito, Angola e Moçambique), do Oriente-Médio (Irã), da Ásia (China, principalmente), do Leste Europeu (Polônia e Bulgária), da América Latina e Caribe (Peru, Venezuela, Cuba, Uruguai, Argentina, Colômbia, Paraguai etc.), além de valorizar o Mercosul (mapa 1). Essa estratégia provocou reflexos nos portos e nos fluxos marítimos e evidenciou dois aspectos substanciais, quais sejam: a) uma postura anti-imperialista (de antagonismo à hegemonia dos Estados Unidos, precipuamente no contexto latino-americano e caribenho); e b) permitiu amenizar os impactos negativos da crise econômica internacional no país, notadamente entre 2010 e 2014.

Em 2023, as exportações brasileiras foram de US\$ 339,6 bilhões e as importações US\$ 240,8 bilhões, totalizando uma corrente de comércio de US\$ 580,4 bilhões e um saldo comercial de US\$ 98,8 bilhões. Desse montante, US\$ 551,38 bilhões foram decorrentes dos fluxos marítimos, o que evidencia a importância do modal para a economia brasileira e, especialmente, para o comércio exterior (95% do total). Em relação às exportações em 2023, os principais produtos comercializados pelo Brasil foram: soja (20%), óleo bruto de petróleo (11%), minério de ferro (8,3%), farelo de soja e ração animal (3,7%) e açúcar (3,5%). Os principais países de destino das mercadorias brasileiras foram: China (30,3%), Estados Unidos (10,5%), Argentina (5,6%), Países Baixos (3,4%) e Singapura (2,6%) (INTERMODAL DIGITAL, 2024).

Mapa 1 – Principais parceiros comerciais do Brasil em 2023 (importações e exportações).



Fonte: elaborado pelo autor.

O planejamento e as inversões em infraestruturas de transportes foram retomados em 2003 e, sobretudo a partir de 2007, com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), como: obras para desafogar o tráfego, dragagem e derrocagem subaquáticas, ampliação e construção de cais, portos e aeroportos, duplicações de rodovias e outros, que

favoreceram a circulação no território, apesar das limitações. A logística corporativa permite arrefecer os custos de transporte e armazenamento, amplifica os sistemas de transportes (objetos e ações), eleva a eficiência na movimentação, garante maior segurança ao transporte e às cargas (com menores perdas e avarias), entre outros, sem haver a construção de grandes infraestruturas de circulação e armazenagem. Todavia, é a partir de uma qualificada logística de Estado que o desenvolvimento nacional pode ser propellido (Silveira, 2024).

O planejamento macroeconômico e os investimentos estratégicos devem fazer parte dos objetivos principais dos governos, visto que os programas/planos de desenvolvimento são importantes para impulsionar o efeito multiplicador, a demanda efetiva, a produção, a circulação e a geração de empregos e renda. O crescimento econômico do Brasil depende, em grande medida, da capacidade do Estado em exercer sua função de planejador e indutor, do aumento das inversões públicas e privadas em infraestruturas econômicas e sociais, do fomento do setor industrial, do carreamento de recursos ociosos às áreas antiociosas (estranguladas), da aplicação de um modelo adequado de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, entre outros.

Segundo os dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2024), o Brasil investiu em infraestrutura, entre 2003 e 2023, 2% do produto interno bruto (PIB) ao ano, em média, enquanto Rússia e Índia investiram 4% e 5% de seus PIBs, respectivamente. Se considerarmos apenas os investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil, incluindo os portos, a média foi de 0,8% do PIB, ao ano. Além das reduzidas inversões em infraestruturas no país, a relação porto-cidade apresenta problemas e desafios. As cidades portuárias brasileiras, de modo geral, precisam evoluir muito nessa interação, desenvolvendo métodos adequados e competentes de planejamento, gestão e avaliação. Isso é relevante para promover melhorias urbanísticas, sociais, econômicas e ambientais. Vários países europeus (Alemanha, França, Bélgica, Países Baixos, Espanha etc.), a China, a Coreia do Sul e outros avançaram na relação porto-cidade, com base em um eficiente planejamento integrado.

Como estratégia para os transportes no Brasil, é pertinente viabilizar o carreamento de recursos ociosos ao setor, bem como aplicar o modelo ideal de concessão de serviços públicos à iniciativa privada, ou seja, de acordo com a proposta de Ignácio Rangel (Projeto de Lei nº 2.569/89) e diferentemente da lei geral de concessões de serviços públicos (Lei nº 8.987/95) – Lei Fernando Henrique Cardoso. A transferência de recursos ociosos para os portos, a cabotagem e o longo curso deve ser estimulada a partir de uma estrutura legal e de um mecanismo de intermediação financeira, visando promover investimentos no setor (Rangel, 2005). Garantir reserva de mercado, aumentar os financiamentos e a demanda (a partir, por exemplo, da criação de empresas estatais e privadas de cabotagem), incentivos fiscais setoriais, mudanças normativas e outros, são ações que contribuem para alavancar a cabotagem no país.

Segundo Rangel (2005), como não ocorre um crescimento harmonioso da economia, a forma dominante de formação de capital deve ser a captação e a transferência do excedente econômico para um ou vários setores, e não predominantemente por meio do reinvestimento dos lucros de cada empresa (este último deve ter papel secundário). Nesse sentido, ressalta-se o aparelho nacional de intermediação financeira (bancos, sistema de poupança etc.) para fomentar o desenvolvimento da economia brasileira. Este aparelho formalizou-se no país a partir da interação entre o capital bancário e o capital industrial. Isso, conseqüentemente, deu origem ao capitalismo financeiro, a forma superior do capitalismo. Os grandes serviços de utilidade pública, componentes do polo de antiociosidade, devem ser apoiados pela intermediação financeira, com o intuito de estimular a transferência intersetorial de poupança ou do excedente econômico e, assim, criar condições para impulsionar os setores estrangulados da economia brasileira.

A experiência internacional, sobretudo dos países asiáticos, demonstra os resultados positivos provenientes das interações entre os investimentos em infraestruturas, a expansão industrial e o crescimento econômico. China, Coreia do Sul, Japão, Vietnã e outros executam programas de agregação de valor e tecnologia à produção e às exportações, possuem grandes incentivos governamentais (financiamentos, subsídios, taxa de juros baixa etc.),

exigências de desempenho impostas pelo Estado às empresas, entre outros. Na China, o planejamento macroeconômico, os elevados índices de poupança, investimento e crédito, o aumento da produtividade das indústrias e outros fatores, conduzem ao crescimento da economia (Belluzzo, 2017). Ademais, o setor portuário é estratégico no projeto de desenvolvimento econômico chinês, com destaque internacional na movimentação de cargas, contêineres e navios – em 2023, sete dos dez principais portos do mundo eram chineses, sendo liderado por Xangai (Intermodal Digital, 2024).

## **AS REESTRUTURAÇÕES E MODERNIZAÇÕES NO SETOR PORTUÁRIO E MARÍTIMO NO MUNDO E NO BRASIL: ALGUNS APONTAMENTOS**

O sistema portuário e marítimo no mundo, notadamente nas três últimas décadas, passou por mudanças estruturais, na gestão e nas operações, pois esse espaço de fluxos se caracteriza pela capacidade organizacional e tecnológica, pelas interações entre as telecomunicações e os transportes, pela otimização da logística e pelas adequações normativas e tributárias, visando atender as demandas corporativas, econômicas e sociais. As transformações tecnológicas, o aprimoramento da multimodalidade/intermodalidade, o uso de contêineres adaptados a cada tipo de carga, as estratégias logísticas etc., buscam propiciar transportes e armazenamentos mais eficazes e seguros (Souza, 2008; Silveira, 2011).

Há uma rede global hierarquizada de portos, articulada pelos operadores do transporte marítimo, e cuja qualidade de conexão dos pontos nodais está cada vez mais relacionada à capacidade das empresas transportadoras em oferecer os serviços de forma segura, regular e ágil. A participação mais intensa de vários países periféricos no mercado global e o aprofundamento da divisão internacional do trabalho provocaram o aumento das trocas e a consolidação do eixo marítimo do Oceano Pacífico, com proeminência da região Ásia-Pacífico. Para mais, surgiram novas estratégias de controle e competição no setor marítimo. Em 1970, dos vinte maiores portos em movimentação de contêineres, dezessete

eram estadunidenses e europeus; em 2014, dos vinte maiores portos, doze eram asiáticos, sendo seis chineses; e em 2024, dos dez principais portos<sup>4</sup> do mundo, sete são chineses. O crescimento dos armadores asiáticos também é expressivo, pois dos vinte maiores armadores do mundo, treze são da Ásia (Conexos, 2024).

A formação de alianças faz parte das estratégias dos grandes armadores. Elas já aconteciam, contudo, a partir da crise internacional de 2008, tornaram-se mais intensas e frequentes. Trata-se, acima de tudo, de uma estratégia que reduz custos, eleva a competitividade e assegura grandes mercados (constituição de monopólio e oligopólio). Formam-se redes de transportes globais que, a partir de tecnologias sofisticadas e técnicas de gestão de fluxos, articulam espaços produtivos, comerciais e de consumo no mundo (Souza, 2008).

No nível mais alto da hierarquia portuária (e das redes) estão os *hubs* globais localizados em pontos estratégicos nos corredores Leste-Oeste. Posteriormente, há os *hubs* regionais, nas rotas Norte-Sul, que, por sua vez, conectam-se aos portos menores sub-regionais e locais. Além da hierarquização portuária, há uma nítida diferenciação entre as rotas em termos de captação de fluxos, alocação da frota e concentração de operadores. As rotas Leste-Oeste são as preferenciais, portanto, onde estão os maiores fluxos, ligando as regiões do Hemisfério Norte (América do Norte, Europa e Ásia) de maior comércio. No entanto, as rotas Norte-Sul apresentam, em geral, fluxos inferiores de carga geral e contêineres e menores valores agregados dos produtos.

Novas linhas de transporte marítimo surgiram na última década no Brasil, especialmente entre o país e a China. Como reflexo disso, houve crescimento das atividades do armador Maersk em Pecém, Suape e Rio Grande; do Pacific International Lines (PIL) no Terminal de Navegantes (Portonave) e no Porto de Paranaguá; da Maersk, Mediterranean

---

<sup>4</sup> Em 2023, entre os dez principais portos do mundo em movimentação de cargas, apenas um era da Europa, e nenhum das Américas. São eles: 1º Porto de Xangai (China), 2º Porto de Singapura (Singapura), 3º Porto de Ningbo-Zhoushan (China), 4º Porto de Shenzhen (China), 5º Porto de Guangzhou (China), 6º Porto de Qingdao (China), 7º Porto de Busan (Coreia do Sul), 8º Porto de Tianjin (China), 9º Porto de Hong Kong (China) e 10º Porto de Roterdã (Países Baixos). O Porto de Santos ocupou a 46ª posição.

Shipping Company (MSC) e Cosco em Santos; da CMA/CGM em Itaquí; a utilização pela empresa Vale de novos supernavios para transporte de minérios nos terminais de Ponta da Madeira e Tubarão, entre outros (Ministério de Portos e Aeroportos, 2024).

Na América Latina e Caribe, essas mudanças são observadas como resultado da dinâmica econômica regional e internacional, dos investimentos setoriais, das mudanças no sistema normativo e tributário, do aprimoramento da logística e da presença dos grandes operadores portuários e marítimos. Com o objetivo de maximizarem a utilização de seus novos e grandes navios, os armadores criaram linhas de distribuição em países periféricos, como no Brasil, no México e no Panamá. Isso ficou mais evidente a partir dos anos 2000, com a retomada do crescimento econômico e da demanda em vários países, principalmente do BRICS. Assim, foi necessário readequar as operações, os portos, as tecnologias, as estratégias logísticas e outros. Os principais produtos exportados pelos países latino-americanos e caribenhos são as *commodities*, como petróleo, grãos e minérios. Os principais destinos são a Europa, os Estados Unidos e a China.

A presença no mercado internacional exige, muitas vezes, a cooperação multilateral, caso dos *joints* realizados pelos armadores. A experiência das empresas em realizar parcerias para reduzir custos revela que o sucesso da formação de uma aliança está baseado na identificação e seleção de parceiros, a partir de uma análise de competências e recursos, voltada a atender os interesses e as estratégias do capital privado. Outrossim, os operadores de terminais e as corporações em geral realizam terceirizações para empresas de credibilidade, como transporte, conserto e manutenção de embarcações e equipamentos, segurança e outros.

Avultam-se as estratégias entre o Estado e a iniciativa privada chinesa, tanto na construção naval como em operadores de terminais e armadores (participações acionárias, subsídios, financiamentos a juros baixos, acordos de eficiência, investimentos, padronização fiscal e normativa etc.). A recente fusão entre a Cosco e a China Shipping elucida a estratégia de criar um grupo ainda mais forte no setor marítimo internacional. Ademais, a profundidade de vários portos e terminais do mundo está acima de dezoito metros (Xangai, Roterdã,

Singapura, Ponta da Madeira etc.), para atender as demandas dos grandes armadores. Os portos são essenciais para o comércio internacional, pois representam 90% da movimentação global de cargas e 95% do comércio exterior brasileiro (Intermodal Digital, 2024).

Os principais armadores devem concentrar 90% do mercado global de cargas marítimas em 2026, segundo estimativas de especialistas do setor. Os dez principais armadores mundiais, que na década de 1990 representavam quase 50% do mercado internacional de transporte marítimo, alcançaram 87% em 2022 (MSC, Maersk, Hamburg Süd, Cosco, China Shipping, Evergreen, CMA/CGM e outros). Os grandes armadores estão incorporando às suas frotas navios de 20 mil TEU ou ainda maiores<sup>5</sup>, o que aumenta a competitividade e eleva a demanda nos portos de maior capacidade operacional (profundidade, equipamentos modernos, agilidade nos processos de embarque e desembarque etc.). Esse processo é reflexo de fusões, aquisições e formações de consórcios por parte dos grandes armadores mundiais e, como consequência, as empresas menores de navegação perdem participação no mercado, principalmente nas operações de longo curso.

---

<sup>5</sup> O maior navio graneleiro do mundo é o Vale Brasil, operado pela empresa Vale. Ela possui 67 navios graneleiros para escoar sua produção de minério de ferro para a Ásia, mormente para a China. O navio Vale Brasil possui 362 metros de comprimento (o equivalente a 20 carretas enfileiradas), capacidade de carregamento de 400 mil toneladas de minério de ferro por viagem, 65 metros de largura, 56 metros de altura e 7 porões. O HMM Algeciras é o maior navio porta-contêineres do mundo. Ele pertence ao armador HMM (Hyundai Merchant Marine) e tem 400 metros de comprimento, capacidade de carregamento de 24 mil TEU por viagem, 61 metros de largura e 16,5 metros de calado. O HMM Algeciras foi o primeiro da chamada "Classe Algeciras". A classe é formada por 12 navios, sendo que sete deles (HMM Algeciras, HMM Copenhagen, HMM Dublin, HMM Gdansk, HMM Hamburg, HMM Helsinki e HMM Le Havre) foram construídos no estaleiro Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, e cinco (HMM Oslo, HMM Rotterdam, HMM Southampton, HMM Stockholm e HMM St Petersburg) foram construídos pela também sul-coreana Samsung Heavy Industries. Todas as embarcações entraram em operação em 2020 (Intermodal Digital, 2024). Outras inovações relevantes são: 1) o navio E-Ship 1: cargueiro movido a energia eólica (que utiliza a força dos ventos), além de motores a diesel e eletricidade; e 2) a embarcação parcialmente movida por uma "pipa gigante": ela é controlada por computador e sua eficiência depende das condições climáticas, mas a vantagem do sistema informacional Skysails (alemão) é que se aproveitam todas as direções do vento. A "pipa" não dispensa os motores, mas faz parte da função de movimentação do navio. São inovações que contribuem para arrefecer o custo do transporte marítimo, bem como a emissão de poluentes (Portos rs, 2011; Ministério de Portos e Aeroportos, 2024).



Isso evidencia o oligopólio setorial constituído por armadores europeus e asiáticos (Fazcomex, 2024).

Na última década, as principais fusões e aquisições<sup>6</sup> no setor marítimo foram: a compra da Neptune Orient Lines pela CMA/CGM; a CSAV incorporada pela Hapag Lloyd; a CCNI comprada pela Hamburg Süd; a fusão da China Shipping e Cosco; a fusão da Hapag Lloyd com a UASC; a aquisição da Hamburg Süd pela Maersk; a fusão das três empresas japonesas (MOL, NYK e K Line); a falência da Hanjin; a formação de três grandes consórcios: 2M (Maersk e MSC), Ocean Alliance (CMA/CGM, COSCO, OOCL, Evergreen) e The Alliance (Hapag Lloyd, NYK, MOL, K Line e Yang Ming) (Fazcomex, 2024). Portanto, há uma significativa concentração de capital e domínio de mercado em âmbito mundial. Além disso, a entrada de meganavios nos tráfegos Leste-Oeste gera um efeito cascata, em que os armadores tendem a deslocar outros navios para as linhas Norte-Sul, mormente as que servem a África e a América Latina e Caribe (inclusive vários de grande capacidade, como 9,6 mil e 12 mil TEU)<sup>7</sup>. Essas ações dos armadores forçam adequações no planejamento, na logística, nas infraestruturas, nas tecnologias e outros.

No Brasil, a participação do Estado e do capital privado no setor portuário favoreceu a modernização setorial. Nos principais portos e terminais do país são utilizados: a) Ship Loaders: dutos com sistema de sucção que realizam o carregamento e o descarregamento dos navios graneleiros); b) STS (Ship to Shore Crane): portêineres (guindastes) que retiram os contêineres dos pátios e os conduzem aos navios e vice-versa; c) RTG (Rubber Tyres Gantry): transtêineres (guindastes) que movimentam os contêineres nos pátios dos terminais; d) MHC (Mobile Harbour Crane): guindastes para movimentar contêineres (menos modernos); e) Reach Stackers: veículos-empilhadeiras para movimentação de contêineres; f)

---

<sup>6</sup> As fusões e aquisições entre os armadores evidenciam a incorporação de firmas menores de navegação pelas maiores, principalmente a partir da segunda metade da década de 1990.

<sup>7</sup> Os navios porta-contêineres utilizados nas rotas marítimas entre o Brasil e o exterior estão cada vez maiores. Até o início da década de 2000, essas embarcações tinham capacidade para transportar 2,5 mil TEU, todavia, nos últimos anos, a Maersk e outros armadores colocaram em operação nas linhas que servem o Brasil navios entre 9,6 mil TEU e 12 mil TEU.

Terminal Tractors: caminhões para movimentação de contêineres nos terminais; g) Softwares (Cosmos, Navys etc.): realizam o controle das operações realizadas nos terminais e fornecem as informações em tempo real; h) Scanners: usados para fiscalização e controle das mercadorias contêinerizadas; i) Contêineres especializados para cada tipo de mercadoria (carga seca, líquidos, frigoríficos etc.); j) Navios Full Containers: embarcações especializadas no transporte de bens acondicionados; k) Navios graneleiros (granéis sólidos) e mistos (líquidos e sólidos) de grande capacidade; l) Supercargueiro "Ro-Ro" (*roll on, roll off*): navio para transporte de veículos;; m) Sistema ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code): garante maior segurança ao porto ou terminal (câmeras e controle de pessoas, veículos e cargas), entre outros.

A instalação do sistema Supervia Eletrônica de Dados (SED) e sua integração com o projeto Porto Sem Papel foi relevante para as atividades portuárias brasileiras, pois permitem confrontar as informações fornecidas pelos agentes marítimos (controle de cargas) e pelos operadores portuários (embarque e desembarque). Esses sistemas conseguem minimizar a sonegação fiscal e a adulteração do peso das cargas. Além disso, nos portos brasileiros há um conjunto de ações denominadas de Inteligência Logística Portuária. Entre as iniciativas está a implantação do Vessel Traffic Management Information System – VTMIS (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações). No centro dessas mudanças está a informatização das operações<sup>8</sup> e o envio de dados e informações entre os agentes atuantes nas operações portuárias e marítimas.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi importante para a economia brasileira, com reverberações no emprego, na renda e no consumo. Na logística e transportes, entre 2007 e 2018, foram investidos R\$ 257,6 bilhões, principalmente no modal rodoviário. Em relação ao PAC-portos, foram aplicados R\$ 4,2 bilhões, sobretudo em infraestruturas, dragagens e molhes. As obras e as melhorias relativas beneficiaram vários complexos portuários, como Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Rio Grande, Suape e outros

---

<sup>8</sup> A informatização das operações portuárias, assim como outras inovações, chegou tardiamente no Brasil e em outros países periféricos. Ela foi implementada, precipuamente, a partir dos anos 2000.

(Ministério de Portos e Aeroportos, 2024). Outrossim, a partir de 2003, a construção naval brasileira (indústria naval) apresentou um movimento de retomada dos investimentos, que refletiu na expansão da capacidade produtiva. Isso foi induzido pela política, pelos financiamentos e incentivos setoriais<sup>9</sup> e pelo crescimento das atividades petrolíferas *offshore*, que criaram demanda por embarcações e navios. Outros fatores relevantes foram as encomendas da Petrobras e da Transpetro nos estaleiros do país e a exigência de conteúdo nacional nas atividades de exploração e produção de petróleo.

Em 2023, o governo federal lançou o novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), com um plano de investimentos de R\$ 1,7 trilhão em recursos públicos e privados. Para o Eixo de Transporte Eficiente e Sustentável, estão previstos R\$ 349,1 bilhões. Neste segmento, caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos o acompanhamento de 363 ações e obras em três subeixos: portos (137), aeroportos (95) e hidrovias (131). Um dos destaques do novo PAC é a construção do túnel submerso para conectar Santos e Guarujá. A obra terá 1,7 quilômetro de extensão e deve receber R\$ 5 bilhões em investimentos por meio de parceria público-privada (PPP). As 137 obras previstas para o setor portuário totalizam R\$ 54,8 bilhões em novos investimentos. As ações incluem novos acessos terrestres aos portos, a construção e ampliação de cais e molhes, dragagens e derrocagens, sistemas tecnológicos de gestão portuária e novos arrendamentos de terminais (Ministério de Portos e Aeroportos, 2023).

No setor hidroviário, são previstas 131 ações, com investimento total de R\$ 4,1 bilhões, como: os derrocamentos de trechos dos rios Tocantins (no Pará) e Tietê (em São Paulo); a recuperação, manutenção e operação das eclusas de Tucuruí (no Pará), Sobradinho (na Bahia), Jupia e Três Irmãos (em São Paulo), Bom Retiro do Sul, Amarópolis e Anel de Dom Marco (no Rio Grande do Sul); e as obras de dragagem na Lagoa Mirim e nos rios Madeira, Paraguai, Parnaíba e São Francisco. Entre 2023 e 2025, os investimentos públicos

---

<sup>9</sup> Alguns exemplos são o Fundo da Marinha Mercante, a Taxa de Renovação da Marinha Mercante e o financiamento do BNDES. Em 2024, o Fundo da Marinha Mercante destinou R\$ 30 bilhões, com o objetivo de promover a retomada da indústria naval brasileira (Agência Gov, 2024).

em infraestrutura portuária totalizarão R\$ 2,5 bilhões e, para estimular as inversões privadas, foi criado o Programa Navegue Simples, que tem por objetivo recuperar, ampliar e desburocratizar investimentos e arrendamentos no setor portuário brasileiro (Ministério de Portos e Aeroportos, 2024).

Diversas estratégias e medidas foram adotadas nos portos brasileiros nos últimos cinco anos, como: a) Porto de Rio Grande: novos equipamentos e instalação do Vessel Traffic System – VTS (sistema de monitoramento em tempo real das embarcações), para aumentar a segurança das operações; b) Porto de São Francisco do Sul: dragagem de manutenção, compra e restauração de equipamentos portuários, melhoria da sinalização, câmeras de monitoramento e o Sistema de Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR), que permite captar e transmitir rapidamente informações e dados; c) Porto de Paranaguá: novos equipamentos e Terminal Tractors (caminhões especializados na movimentação de contêineres); d) Porto de Santos: dragagem, melhoria da sinalização náutica, instalação de programas de monitoramento da qualidade das águas, dos efluentes, de controle dos ruídos e vibrações, aprimoramento do sistema de controle preventivo de demandas e o Sistema Eletrônico de Informações (SEI); e) Porto de Suape: aquisição de equipamentos e tecnologias para monitoramento das embarcações; f) Porto do Pecém: novos equipamentos e utilização de embarcações autônomas, que coletam dados e fazem a transmissão das informações para os centros de controle, entre outros.

Apesar da relativa modernização do setor portuário e marítimo brasileiro, existem diversos pontos de estrangulamento, quais sejam: os congestionamentos nos portos e nas vias rodoviárias de conexão; a ineficácia ou inexistência das ligações ferroviárias; a utilização demasiada do modal rodoviário para o transporte de cargas (necessidade da multimodalidade/intermodalidade, com maior utilização dos modais ferroviário e hidroviário); a limitada modernização tecnológica em alguns portos e terminais; a reduzida profundidade para navegação e atracação de navios em muitos portos; a morosidade na liberação das cargas; a necessidade de maior atuação estatal no sentido de impor metas de investimentos ao capital privado; os problemas nas rodovias (sinalização e asfaltamento

inadequados, falta de duplicação, obras paralisadas etc.); os diferentes valores do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) cobrados pelos estados (muitas vezes os proprietários das cargas e os transportadores optam por rotas mais longas para reduzir os custos com o tributo e, assim, atrasam na chegada aos portos); a ineficiência das instituições que atuam no setor portuário e marítimo nacional; a insuficiência de recursos públicos e privados investidos; a necessidade de estimular o carreamento de recursos ociosos ao setor; a lentidão e a paralisação das obras de infraestruturas; a corrupção; a falta de um planejamento setorial de médio e longo prazos (logística de Estado), com investimentos expressivos, entre outros.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diferentes períodos caracterizaram o setor portuário e marítimo brasileiro desde o século XIX, quais sejam: 1) durante o Brasil Império (1822-1889) e a República Velha (1889-1930) foi dependente dos investimentos privados (sob concessão), principalmente estrangeiros; 2) pós-1930, caracterizado por um Estado que assume a função de conduzir as inversões nos portos e no transporte marítimo, além de alavancar a indústria naval; 3) na década de 1990 (Lei nº 8.630/93) houve diminuição dos investimentos públicos no setor e dependência das inversões privadas; 4) com o PAC-portos e suas obras a partir de 2007 (apesar das suas limitações), em que o Estado retomou os investimentos no setor, como dragagens, expansão de cais, berços e terminais, construção de molhes, avenidas perimetrais e outros; 5) a partir de 2016, com o *impeachment*/golpe, a política neoliberal e o corte dos investimentos públicos, tem-se novamente um momento de estrangulamento das inversões estatais em infraestruturas no Brasil; 6) o atual governo Lula da Silva, com o novo PAC e a retomada dos investimentos.

Os portos do Sul e do Sudeste do Brasil concentram os fluxos de carga geral e contêineres. O Porto de Santos se sobressai na movimentação de bens industriais e mercadorias acondicionadas (maior valor agregado e conteúdo tecnológico), sendo um

ponto nodal que atende a demanda, em especial, da Região Metropolitana de São Paulo, do interior do estado e do Centro-Oeste do país. Entrementes, sua área de influência extrapola os limites do território nacional, pois é responsável por parte das exportações e importações de outros países, caso do Paraguai e da Bolívia (hinterlândia supranacional).

O sistema portuário brasileiro não é homogêneo. O estado de Santa Catarina possui diversos portos e terminais privados que “dividem” relativamente a demanda (desconcentração portuária), com destaque aos complexos especializados na movimentação de cargas containerizadas (Navegantes, Itapoá etc.). Similarmente, podem ser citados os estados da Bahia, do Rio de Janeiro e do Espírito Santo (portos de Salvador, Aratu, Rio de Janeiro, Itaguaí, Angra dos Reis, Vitória, Tubarão etc.). Contudo, nos estados de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Pernambuco e Ceará, verifica-se um processo diferente, pois existe uma concentração dos fluxos em um porto (Santos, Paranaguá, Rio Grande, Suape e Pecém).

Outro aspecto relevante é a concorrência interportos. Os portos organizados e os terminais privados disputam, cada vez com maior intensidade, sua atuação no mercado, aproveitando os benefícios adquiridos com o Estado, a modernização, a especialização de cargas, o aprimoramento das estratégias logísticas e competitivas, as mudanças fiscais e normativas, a melhoria da infraestrutura terrestre e aquaviária, a profundidade dos canais de navegação e das áreas de atracação dos navios, a automação das operações (carga e descarga, manuseio das mercadorias etc.), a informatização (sistemas de controle e informação), a precarização das relações de trabalho (trabalho temporário e trabalhador avulso<sup>10</sup>), as terceirizações, entre outros.

---

<sup>10</sup> O trabalho avulso é aquele realizado sem vínculo empregatício direto com a empresa tomadora do serviço. O trabalhador avulso não possui carteira assinada e presta serviços de forma eventual, a diferentes empresas, conforme a demanda. O trabalhador portuário avulso atua nos portos, prestando serviços de carga e descarga de navios, movimentação de mercadorias e outras atividades relacionadas à operação portuária. A Lei nº 12.815/13 (Nova Lei dos Portos) rege a exploração pela União (direta ou indiretamente) dos portos e instalações portuárias, além das atividades desempenhadas pelos operadores portuários (incluindo o trabalho portuário). Os terminais privados também devem se submeter a essa lei (ANTAQ, 2024).

A recuperação da economia brasileira, notadamente entre 2003 e 2013, resultou no aumento da movimentação de cargas nos portos e terminais e no incremento dos fluxos marítimos. Consecutivamente, elevou-se a necessidade de aperfeiçoamento da logística privada para mitigação dos prejuízos decorrentes dos gargalos infraestruturais e atendimento de parte da demanda interna e externa. Além disso, a amplificação dos fluxos Sul-Sul – decorrentes das parcerias e das relações comerciais estabelecidas entre o Brasil e diversos países (BRICS, América Latina e Caribe, Mercosul, África, Sudeste Asiático, Oriente Médio etc.) – provocou reverberações nos portos, no transporte marítimo e na economia nacional.

A transferência de recursos ociosos às áreas antiociosas (subinvestidas), caso dos transportes, é uma estratégia importante para fomentar o desenvolvimento econômico brasileiro. Um adequado aparelho nacional de intermediação financeira e um eficiente arcabouço legal/normativo são basilares para induzir o carreamento de recursos ociosos às infraestruturas econômicas e sociais no Brasil. Isso contribui com o efeito multiplicador interno, a demanda efetiva e a geração de empregos e renda (Rangel, 2005).

As concessões de serviços públicos à iniciativa privada, quando realizadas de acordo com os interesses nacionais, podem favorecer os investimentos privados em infraestruturas. Devem ser transferidos à iniciativa privada os serviços que se encontram estrangulados, e isso deve ocorrer sob a tutela de um Estado com capacidade de estabelecer as metas de investimentos, definir as obras a serem realizadas e o tempo de execução delas, os limites tarifários e outros. Assim, tem-se um poder público que atua, ao mesmo tempo, como poder concedente e credor hipotecário, sob pena de tomar os bens hipotecados caso a empresa concessionária descumpra os acordos estabelecidos em contrato (Rangel, 2005).

Há uma modernização relativa no setor portuário brasileiro. Apesar das limitações, houve melhoria no nível de competitividade e eficiência das operações portuárias, com incorporação de novas tecnologias (equipamentos, *softwares* etc.), mudanças normativas e tributárias, aprimoramento da logística e outros. As transformações no sistema portuário e marítimo brasileiro, juntamente à maior integração comercial e econômica do país,

fomentaram as importações e as exportações. Modernos terminais, como o da Santos Brasil, Embraport e Brasil Terminal Portuário (BTP) (em Santos), Portonave e Itapoá (em Santa Catarina), Wilson, Sons (em Rio Grande), Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) (em Paranaguá) e outros, são fundamentais para a economia nacional.

O desenvolvimento do setor portuário e marítimo brasileiro depende de vários fatores, quais sejam: a presença do Estado atuando como planejador e indutor; a existência de um qualificado planejamento setorial de médio ou longo prazo (logística de Estado), resultando em investimentos expressivos; as inversões públicas e privadas; a modernização tecnológica; as adequadas concessões de serviços públicos à iniciativa privada; a transferência de recursos ociosos ao setor (antiocioso); os financiamentos públicos e privados; a reserva de mercado para a cabotagem e o longo curso e a redução dos afretamentos de navios estrangeiros; a indústria naval brasileira; a melhoria das infraestruturas; a multimodalidade/intermodalidade, entre outros.

Além disso, sobressaem-se as estratégias e as ações adotadas pelos grandes armadores mundiais, com o objetivo de reduzir custos e aumentar a competitividade, como as fusões, as aquisições e a formação de consórcios entre as corporações, os *joint*s, a construção e a utilização de grandes navios e outros. Por conseguinte, as empresas menores de navegação perdem cada vez mais participação no mercado, especialmente nos fluxos de longo curso, e esse contexto revela a concentração e a centralização de capital no setor portuário e marítimo global, com proeminência dos armadores da Europa e da Ásia.



## REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Dados estatísticos. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/estatistica>. Acesso em: fevereiro/2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). Dados estatísticos. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior>. Acesso em: fevereiro/2025.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Informações sobre o novo PAC. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2023/08/novo-pac-projeta-r-69-1-bilhoes-para-os-setores-de-portos-aeroportos-e-hidroviias>. Acesso em: dezembro/2024.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Nordeste recebe R\$ 605 milhões em investimentos do PAC para desenvolvimento portuário. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2024/07/nordeste-recebe-r-605-milhoes-em-investimentos-do-pac-para-desenvolvimento-portuario>. Acesso em: fevereiro/2025.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Novo PAC projeta R\$ 69,1 bilhões para os setores de portos, aeroportos e hidrovias. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2023/08/novo-pac-projeta-r-69-1-bilhoes-para-os-setores-de-portos-aeroportos-e-hidroviias>. Acesso em: fevereiro/2025.

BELLUZZO, L. G.; GALÍPOLO, G. *Manda quem pode, obedece quem tem prejuízo*. São Paulo: Contracorrente, 2017.

CONEXOS. Informações e dados sobre transportes. 2024. Disponível em: <https://conexos.com.br/saiba-quais-sao-os-10-maiores-portos-do-mundo/>. Acesso em: dezembro/2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). Informações e dados estatísticos. 2024. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/estatisticas/>. Acesso em: dezembro/2024.

FAZCOMEX. Informações e dados sobre comércio exterior. 2024. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/maior-navio-cargueiro-do-mundo/>. Acesso em: fevereiro/2025.

FELIPE JUNIOR, N. F. *Circulação, transportes e logística no setor portuário e marítimo brasileiro*. Vila Velha: Above, 2014.

GOULARTI FILHO, A. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. In: *Economia e Sociedade*, 16, 3 (31), 2007, p. 455-489.

GOULARTI FILHO, A.; GÓMEZ, T; MATEO, J. A. (Org.). *Transportes e serviços: Argentina, Brasil e México*. Criciúma: Ediunesc; Entre Ríos: Eduner, 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Comércio exterior do agronegócio em 2023. 2024. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2024/01/comercio-exterior-do-agronegocio-em-2023/>. Acesso em: fevereiro/2025.

INTERMODAL DIGITAL. Dados e informações sobre a intermodalidade. 2024. Disponível em: <https://digital.intermodal.com.br/artigos/portos-mundiais-conheca-os-10-maiores-e-suas-curiosidades/>. Acesso em: dezembro/2024.

KEYNES, J. M. *A teoria geral do emprego, do juro e da moeda*. São Paulo: Atlas, 1982.

LAXE, F. G. Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. In: *Revista de Economía Mundial*. Huelva, 2005.

LIMA, E. T.; VELASCO, L. O. M. de. As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos. In: *Revista do BNDES*. Brasília, 2000.

MARX, K. *O capital: crítica da economia política* (livros 1 e 2). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

NEU, M. F. R. *Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI*. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2009.

OLIVEIRA, C. T. *Modernização dos portos*. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

PERNAMBUCO. Complexo Industrial Portuário de Suape. Dados estatísticos. 2024. Disponível em: <https://www.suape.pe.gov.br/pt/>. Acesso em: fevereiro/2025.

PORTOS E NAVIOS. Informações e dados sobre portos, transporte marítimo e indústria naval. 2024. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/secretaria-autoriza-estudos-para-arrendamento-de-portos>. Acesso em: fevereiro/2025.

RANGEL, I. *Obras reunidas* (volumes 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RIO GRANDE DO SUL. Portos RS. Informações sobre portos e transporte marítimo. 2011. Disponível em: [https://www.portosrs.com.br/site/imprensa\\_e\\_midia/noticia/56](https://www.portosrs.com.br/site/imprensa_e_midia/noticia/56). Acesso em: fevereiro/2025.

SÁNCHEZ, R. J. *Tendencias del transporte marítimo internacional hacia una estrategia logística*. CEPAL/ONU. México, 2008.

SILVEIRA, M. R. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. In: *Entre Lugar*, v. 11, n. 21. UFGD, 2020, p. 45-74.

SILVEIRA, M. R. (Org.) *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R. Sistemas de transportes, logística e competitividade como elementos do ambiente territorial. In: GOULARTI FILHO, A.; GÓMEZ, T; MATEO, J. A. (Org.). *Transportes e serviços: Argentina, Brasil e México*. Criciúma: Ediunesc; Entre Ríos: Eduner, 2024.

SOUZA, E. M. R. Alianças, América Latina e sistema marítimo portuário mundial. In: *Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL)*. Montevideu, 2008.

BRASIL. Agência Gov. Setor aquaviário movimenta mais de 1,3 bi de toneladas em 2023 e registra recorde histórico. 2024. Disponível em:  
<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202402/setor-aquaviario-movimenta-mais-de-1-3-bi-de-toneladas-em-2023-e-registra-recorde-historico-1#:~:text=Movimenta%C3%A7%C3%A3o%20do%20Arco%20Norte%20supera%20o%20res%20tante%20do%20Brasil&text=De%20acordo%20com%20os%20dados,de%20toneladas%20no%20ano%20anterior>. Acesso em: fevereiro/2025.

BRASIL. Agência Gov. Setor naval terá mais R\$ 10,5 bilhões para financiar construção e modernização de embarcações. 2024. Disponível em:  
<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202412/setor-naval-tera-mais-r-10-5-bilhoes-para-financiar-construcao-e-modernizacao-de-embarcacoes>. Acesso em: fevereiro/2025.