



RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA

BUSINESS RELATIONS AND INVESTMENTS IN BRAZIL: CONSIDERATIONS ABOUT PORT OPERATIONS DURING AND POST-PANDEMIC

Gabriela Maia de Souza¹

e341279

<https://doi.org/10.47820/recima21.v3i4.1279>

PUBLICADO: 04/2022

RESUMO

Este artigo tem como objetivo geral pesquisar sobre as relações comerciais e investimentos nas operações portuárias durante e pós-pandemia no Brasil. Especificamente, buscou-se apresentar as relações comerciais e investimentos na infraestrutura portuária brasileira; analisar a situação do setor portuário em tempos de pandemia; e investigar os desafios para o setor portuário após a pandemia e seus investimentos. Referente à metodologia foi adotada uma abordagem qualitativa, descritiva e exploratória. Para tanto, foi realizado um estudo de revisão bibliográfica. Concluiu-se que a pandemia da Covid-19 tem causado danos nas cadeias de abastecimento desde março de 2020, proporcionando aprendizados sobre gestão de riscos para as empresas e sobre a importância do papel do Estado e o papel de peso do setor portuário ante à recuperação econômica pós-pandêmica. O transporte marítimo e os portos mostram-se decisivos na recuperação da economia global no período pós-pandêmico, mas só conseguirão esse desiderato se forem eficientes e, para isso, terão de continuar a investir em infraestrutura, transportes e tecnologia. A tendência é que o setor portuário brasileiro seja privatizado. As recentes licitações podem gerar investimentos superiores a 305 milhões de dólares, reforçando a capacidade operacional e a conectividade portuária. Faz-se mister ressaltar que, para isso, serão necessários investimentos em infraestruturas portuárias visando a recuperação da economia global pós-pandemia, uma balança comercial brasileira positiva e a projeção do Brasil como potência de destaque no setor portuário.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio Internacional. Operações Portuárias. Covid-19.

ABSTRACT

This article has the general objective of researching commercial relations and investments in port operations during and post-pandemic in Brazil. Specifically, we sought to present trade relations and investments in Brazilian port infrastructure; analyze the situation of the port sector in times of a pandemic; and investigate the challenges for the port sector after the pandemic and its investments. Regarding the methodology, a qualitative, descriptive and exploratory approach was adopted. Therefore, a bibliographic review study was carried out. It was concluded that the Covid-19 pandemic has been causing damage to supply chains since March 2020, providing learning about risk management for companies and about the importance of the role of the State and the important role of the port sector in the face of recovery. post-pandemic economy. Maritime transport and ports are decisive in the recovery of the global economy in the post-pandemic period, but they will only achieve this goal if they are efficient and, for that, they will have to continue investing in infrastructure, transport and technology. The tendency is for the Brazilian port sector to be privatized. Recent bids can generate investments of over 305 million dollars, strengthening operational capacity and port

¹ Advogada inscrita na OAB e no International Bar Association (IBA). Especialista em Direito Público, Internacional, Tributário, Digital, Penal e Processual Penal, Marítimo, Médico e Hospitalar. LLM em Direito dos Contratos e MBAs Executivos nas Áreas de Negócios Internacionais e Comércio Exterior, Controladoria e Finanças, Gerenciamento Executivo de Projetos, Petróleo e Gás, Gestão de Pessoas e Recursos Humanos, Marketing e Redes Sociais e Gestão Competitiva e Business Intelligence (BI). Pedagoga Especializada em Psicopedagogia, Neurociência e Comunicação em Ambientes Corporativos e Neuropsicopedagogia Institucional, Clínica e Hospitalar.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

connectivity. Positive Brazilian trade and the projection of Brazil as a prominent power in the port sector.

KEYWORDS: *International Trade. Port Operations. Covid-19.*

INTRODUÇÃO

Os efeitos do surto de coronavírus se estendem muito além da saúde e da ameaça à vida humana. As previsões se confirmaram e já há indícios de que o vírus tem um impacto significativo no comércio internacional e na indústria naval e portuária. A crise econômica e de saúde global desencadeada pela pandemia transformou radicalmente a paisagem do transporte marítimo e do comércio. Em um contexto de interrupções na cadeia de abastecimento, contrações da demanda e incerteza econômica causada pela pandemia, a economia global foi seriamente afetada por um duplo choque de oferta e de demanda.

O setor portuário é incumbido de grande parcela encarregado do aprovisionamento de mercadorias essenciais para a sociedade (COSTA, 2020). Nesta perspectiva, surgem as seguintes questões: quais os impactos da Covid-19 nas operações portuárias e como os portos deverão agir para se manterem estáveis no período pós-pandemia?

O presente trabalho tem como objetivo geral pesquisar sobre as relações comerciais e investimentos no Brasil, em específico nas operações portuárias durante e pós-pandemia. Especificamente este artigo buscou: apresentar a infraestrutura portuária no Brasil; analisar a situação do setor portuário em tempos de pandemia; e investigar os desafios para o setor portuário após a pandemia e seus investimentos.

Sendo assim, este estudo possui como justificativa a consciência de que o contágio global da Covid-19 está gerando mudanças em empresas, indústrias, portos e cadeias de abastecimento visando conter a pandemia, e as operações portuárias não são independentes. Por meio de bases teóricas, este estudo poderá contribuir para o enriquecimento do conhecimento dos possíveis leitores bem como para o fornecimento de referências bibliográficas para futuras pesquisas sobre o tema.

A metodologia deste trabalho está embasada em conceitos que atendem a pesquisa com seu tema principal. Desse modo, o estudo tem abordagem qualitativa, descritiva e exploratória e foi operacionalizado por meio de revisão bibliográfica.

Supõe-se que a indústria portuária é fundamental para economia, principalmente no atual contexto em que o país se encontra em meio a uma crise sanitária oriunda da Covid-19 e que para a mesma continuar crescendo no período pós-pandemia, serão necessários diversos investimentos no setor de infraestrutura (aumento dos portos, aumento do tamanho de navios, investimento na estrutura de transportes para um escoamento efetivo das cargas), estreitamento e manutenção das relações comerciais que apoiam esses investimentos no setor.



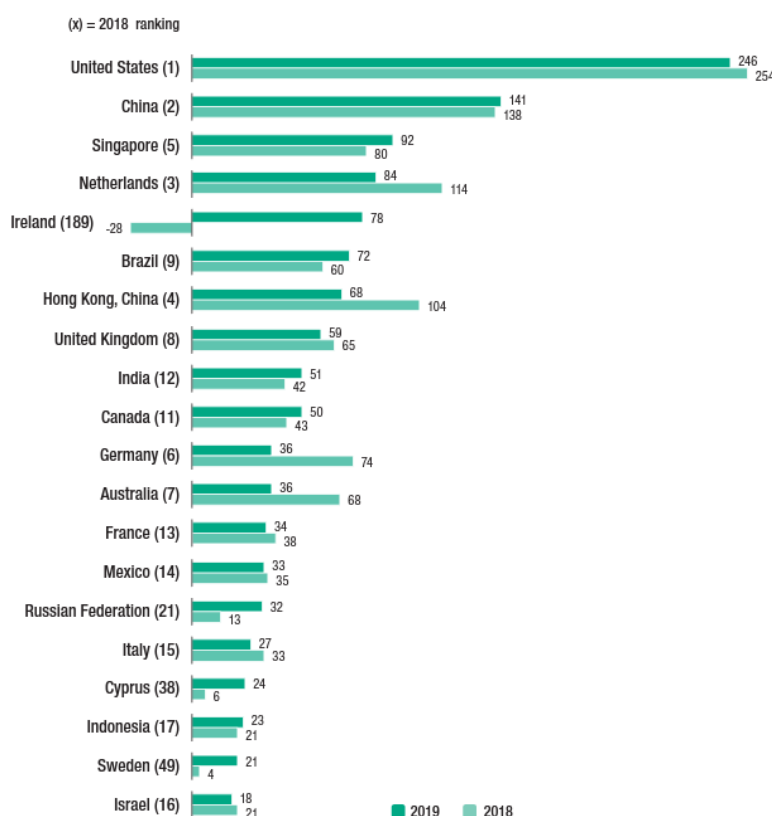
RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

1. RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL

O investimento estrangeiro direto no Brasil disparou entre 2009-2011, mas desde então tem desacelerado. No entanto, de acordo com o *World Investment Report 2020* publicado pela UNCTAD (2021), os ingressos de investimentos estrangeiros diretos (IED) aumentaram 20% entre 2018 e 2019, atingindo a marca de US\$ 72 bilhões (Gráfico 1). O estoque de IED manteve-se estável nos últimos dois anos, atingindo US\$ 640 bilhões ao final de 2019. Ressalte-se que em 2021 o Brasil era o nono maior receptor de IED no mundo (o sétimo no ano anterior) e o maior da América Latina. Os principais países que investem no Brasil são: Holanda, China, Estados Unidos, Alemanha, Espanha, Bahamas e Luxemburgo.

Gráfico 1 - Ingressos de investimentos estrangeiros diretos (IED) - 2018 e 2019



Fonte: UNCTAD (2021)

Os investimentos foram direcionados principalmente à extração de petróleo e gás, indústria automotiva, serviços financeiros, comércio, eletricidade e indústria química. Em 2019, os investidores foram atraídos principalmente pela extração de petróleo e gás, pelas indústrias de eletricidade e pelo fato de a situação econômica ter melhorado, juntamente com um ambicioso programa de privatizações, lançado em julho desse mesmo ano como parte dos esforços governamentais para



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

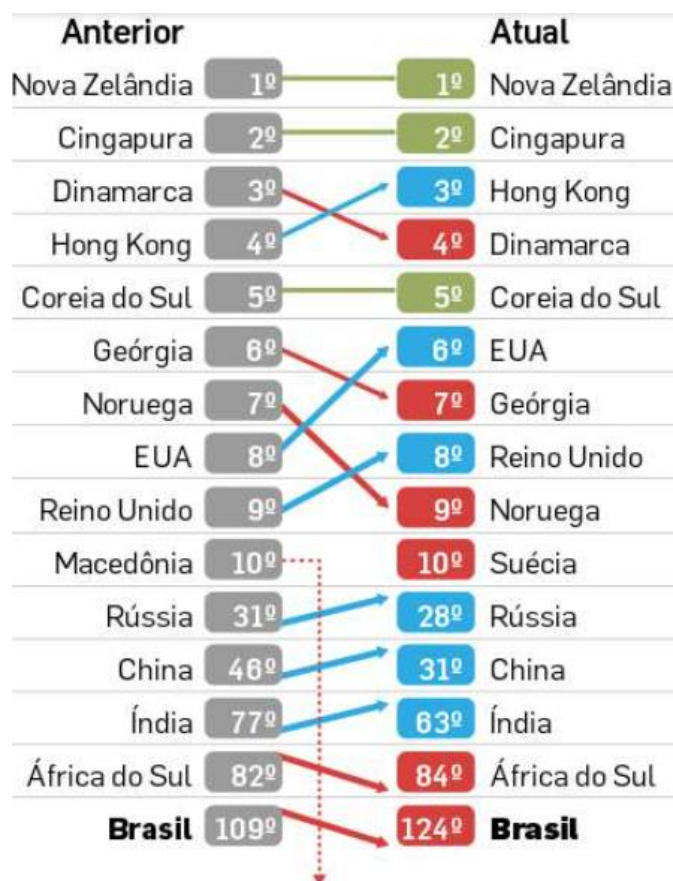
RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

reanimar a economia. Em 2020, o governo esperava atrair um número ainda maior de investidores (UNCTAD, 2021).

No entanto, à medida que a pandemia do coronavírus arrasta a economia de volta para a recessão, a volatilidade associada à crise piorou as condições econômicas e financeiras do país. De acordo com a UNCTAD (2021), os fluxos para o Brasil caíram para US\$ 18 bilhões, quase pela metade no primeiro semestre de 2020 porque o programa de privatizações lançado em 2019 estagnou. No entanto, os fluxos recuperaram ligeiramente no segundo semestre de 2020, com a retomada das vendas de ações e com a implementação de um novo plano de infraestrutura.

O Brasil ficou em 124º lugar entre os 190 países no relatório *Doing World Bank Business* 2020 (*ranking* que avalia a facilidade de 190 países fazer negócios), uma queda significativa em relação ao ano anterior, quando ocupava o 109º lugar (Figura 1). No entanto, o país é um dos maiores receptores de IED do mundo. O Brasil é um mercado atraente para investidores internacionais por diversos fatores: mercado interno de quase 210 milhões de habitantes, disponibilidade de matérias-primas facilmente exploráveis, economia diversificada e menos vulnerável a crises internacionais e posição geográfica estratégica que permite fácil acesso aos demais países sul-americanos.

Figura 1 – Posição do Brasil no ranking *Doing World Bank Business*



Fonte: Rodrigues (2019)



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

No entanto, investir no Brasil continua arriscado devido a alguns fatores negativos, incluindo tributação elevada e complexa, atrasos burocráticos e legislação trabalhista rígida. Como parte do esforço contínuo do país para fortalecer seu ambiente de negócios, o Brasil introduziu os certificados eletrônicos de origem que reduziram o tempo necessário para o cumprimento dos documentos de importação, facilitando e simplificando todo o processo. O país também fez várias concessões de infraestrutura que ajudaram a estimular os investimentos.

O governo do atual presidente Jair Messias Bolsonaro tem planos de melhorar ainda mais o clima de negócios no país, implementando reformas como a redução do número de dias necessários para a criação de uma empresa no Brasil, passando de 79,5 dias para a média regional de 30 dias. A flexibilização da regulamentação em certos setores e possíveis alterações no sistema tributário também devem ajudar. No entanto, devido à pandemia da Covid-19, o Brasil experimentou uma queda notável no IED em 2020, uma vez que o programa de privatizações e as concessões de infraestrutura ficaram suspensos por vários meses.

Os setores mais afetados foram: transportes (que teve queda na receita de mais de 85%); serviços financeiros (com queda de 70% na receita); extração de petróleo e gás (com queda de 65% no IED); e indústria automotiva (que também contraiu 65%). Ainda assim, alguns investimentos significativos foram realizados no país, inclusive no contexto da crise da Covid-19. Em janeiro de 2021, a *New Fortress Energy* (Estados Unidos) anunciou que compraria a *Hygo Energo Transition* e a *Golar LNG*, em um negócio combinado de US\$ 5 bilhões, sendo este o marco da entrada do grupo no setor de gás natural no Brasil, tornando-se também a empresa de gás para energia líder no Brasil (FORBES MONEY, 2021).

Além disso, como o Brasil abriu sua indústria de gás natural para investidores privados, outras grandes empresas de petróleo, incluindo a BP, PLC e *EIG Global Partners*, também estão avaliando investimentos multimilionários no país. Ao contrário, a Ford Moto anunciou em janeiro que iria fechar todas as suas fábricas e deixar de produzir automóveis no país, onde atua desde 1919, à medida que a pandemia aumentou a baixa capacidade industrial e desacelerou as vendas, gerando grandes prejuízos (FORBES MONEY, 2021).

Não obstante, é necessário ressaltar que os Estados Unidos da América (EUA) é um dos principais parceiros comerciais do Brasil. Em 2019, o EUA ficou em 2º lugar no *ranking* dos principais destinos das exportações brasileiras, perdendo apenas para a China.

Também, as relações entre o Brasil e a China tornaram-se mais próximas desde os anos 2000; as exportações brasileiras para a China chegaram perto de um bilhão de dólares em 2000, e em 2013 foram de 40 bilhões de dólares. Em 2000, a China era o 12º parceiro do Brasil nas exportações e o 11º nas importações; em 2009 foi o primeiro parceiro de exportação e o primeiro de importação em 2012. Já em 2014, as exportações do Brasil para a China representam 18% das exportações globais e as importações da China 16% (OECD/CAF/ECLAC, 2016).

A balança comercial entre os dois países teve saldo negativo em 2000 (137 milhões de



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

dólares), e posteriormente foi positivo, exceto em 2008, pois as vendas de matérias-primas do Brasil para a China avançaram. Em 2011, o saldo positivo foi de 2 bilhões de dólares e imediatamente diminuiu acentuadamente. O valor das exportações brasileiras para a China caiu, e por sua vez, as importações caíram também, embora menos do que suas exportações, para se situar em 3,27 bilhões de dólares em 2014 e 4,88 bilhões de dólares em 2015 (OECD/CAF/ECLAC, 2016).

As relações comerciais entre a China e o Brasil são caracterizadas por uma dupla assimetria: a China vende produtos manufaturados para o Brasil e compra matérias-primas. Essas assimetrias têm consequências nas negociações entre as duas nações.

A estrutura das exportações do Brasil para a China é dominada pela comercialização de matérias-primas e produtos intensivos em recursos naturais. No ano de 2000 essas exportações representavam 66,7 e 13,8%, respectivamente, e em 2011 83,7 e 10,3%. Ao contrário, a estrutura das exportações da China para o Brasil é dominada pela venda de produtos manufaturados. As vendas de produtos primários e de bens intensivos em recursos naturais não representaram mais de 8 e 13,6% respectivamente no ano de 2000, e 2,5 e 9,6%, respectivamente, em 2011, enquanto as exportações de manufaturados intensivos em pesquisa representaram 20,4% (SECEX / MDIC).

Avaliando-se os portos na China, por meio de uma análise multicritério e fazendo uso da metodologia DEA, destaca-se a importância de parcerias (*joint ventures*) com estrangeiros nos investimentos e de melhorias nas políticas governamentais na eficiência dos portos analisados (YUEN; ZHANG; CHEUNG, 2013b).

Este é, pois, o panorama geral das relações comerciais e dos investimentos no Brasil. Entende-se que a infraestrutura portuária contribui para que estes investimentos não sejam maiores. Sobre a infraestrutura dos portos no Brasil será dedicada a próxima seção.

1.1. Infraestrutura Portuária no Brasil

A malha portuária brasileira é composta por 37 portos públicos distribuídos entre as vias marítimas e fluviais. Nessa categoria, encontram-se 19 portos administrados pelo Governo Federal, no caso das Companhias Docas, e 18 portos concedidos a governos estaduais ou municipais. Por outro lado, existem também os Terminais de Uso Privado (TUP), portos administrados por pessoas jurídicas de direito privado com concessão de domínio público. Existem 144 TUPs registrados no Brasil (SANT'ANNA, 2015).

De acordo com o anuário produzido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em 2017 os portos privados brasileiros movimentaram 721,6 milhões de toneladas, enquanto os públicos registraram movimentação de 364,5 toneladas. Já nas hidrovias interiores (fluviais/hidroviárias), de acordo com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estas contam com 56.594 quilômetros de estradas navegáveis. É importante notar que a Secretaria Nacional de Portos do referido Ministério classifica os portos em marítimos ou fluviais em função do tipo de embarcações que recebem, e não por classificação geográfica. Por exemplo, o porto de



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

Manaus é geograficamente um porto fluvial, mas é classificado como marítimo porque recebe navios de linhas marítimas.

Em relação às hidrovias, o país conta atualmente com 27,5 mil km de hidrovias navegáveis, o que corresponde a 64% do potencial navegável total do país para o transporte de cargas e passageiros. Dentre os perfis de carga transportados na navegação interior, o granel é o predominante. Esse tipo de carga representou cerca de 58% do total transportado no período de 2010 a 2016. Em relação aos grupos de mercadorias, o ferro representa 20,3% do total transportado, seguido pela soja (16,3%), combustíveis e minerais (15%), enxofre, terra e pedras, gesso e cal (11,2%). A região amazônica concentra os maiores volumes de carga (ANTAQ, 2018).

De acordo com o Anuário 2010-2017 produzido pela ANTAQ, cerca de 65% da carga que passa pelas hidrovias chega ou parte dessa região. As principais hidrovias são: a) Hidrovia Araguaia-Tocantins: durante a inundação do rio Tocantins, o trecho navegável chega a 1.900km e no rio Araguaia chega a 1.100km; b) Hidrovia do São Francisco: é a conexão mais fácil entre a região Centro-Oeste e a Nordeste, totalmente navegáveis em 1.371 km. O trecho principal fica entre as cidades de Pirapora (Minas Gerais) e Juazeiro (Bahia); c) Hidrovia do Madeira: o rio Madeira é um dos principais afluentes do rio Amazonas; d) Hidrovia Tietê-Paraná: permite o transporte de grãos e outras mercadorias do Mato Grosso do Sul, Paraná e São Paulo. Conta com 1.250 km navegáveis divididos em 450 km no rio Tietê e 800 km no rio Paraná; e e) Hidrovia Taguari-Guaíba: é a principal hidrovia em termos de carga transportada. Possui terminais intermodais que facilitam o transbordo de cargas.

A situação do setor portuário brasileiro pode ser bastante melhorada. Há deficiências importantes que reduzem a eficiência e prejudicam a competitividade da economia brasileira. Apesar dos esforços para melhorar as condições dos portos nos últimos anos, ainda há muito a ser feito (SIMSON, 2014).

Segundo Bohrer e Obregón (2016), a maioria dos portos brasileiros não tem profundidade suficiente para receber grandes navios cargueiros. Então, seu trânsito acaba se concentrando em poucos portos, saturando suas instalações. São necessários investimentos em dragagem, melhoria de equipamentos, maquinários e também em segurança. Outro problema importante que afeta a produtividade dos portos brasileiros é a enorme burocracia documental necessária para embarque e desembarque de mercadorias, o que gera grandes filas no desembarço aduaneiro.

Não obstante as deficiências já existentes, a pandemia da Covid-19 majorou ainda mais as dificuldades enfrentadas pelos portos brasileiros. Essa questão será analisada a seguir.

2. O SETOR PORTUÁRIO EM TEMPOS DE PANDEMIA

O porto marítimo é um dos principais portos comerciais de um país. Estima-se que mais de 90% de todos os bens comercializados internacionalmente são transportados por via marítima (ASIA SHIPPING, 2021). Certamente ele é uma parte importante da economia mundial (BERGER; BERGER, 2006).



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

O fato é que, na década de 1970, segundo dados divulgados por autoridades portuárias internacionais, o volume transportado pela via marítima era de aproximadamente 2,6 bilhões de toneladas. Atualmente, esse número ultrapassa 12 trilhões de toneladas. Com o novo surto de Covid-19, portos de todo o mundo, reagindo à pandemia, implementaram medidas, desde janeiro de 2021, para prevenir e reduzir ao máximo a poluição, proteger seus funcionários e manter as operações (FRANZESE, 2021).

A boa notícia no Brasil é que as operações estão em pleno funcionamento, obedecendo a todas as medidas preventivas e sanitárias. Ademais, a movimentação mensal aumentou em portos importantes como os portos do Paraná e do Rio Grande do Sul. A maior movimentação mensal da história dos portos paranaenses foi alcançada em maio de 2020 em que o volume foi 44% maior em comparação com o mesmo mês de 2019. Com o crescimento do setor, acompanhado do desafio de antecipar e reduzir possíveis perdas, é natural aumentar a exposição ao risco (SOUZA, 2020).

Segundo Souza (2020), elevar a exposição ao risco é uma operação complexa e significativa. Uma das principais responsabilidades do comitê de risco das empresas é atender a todos os elementos relacionados a possíveis danos catastróficos que possam paralisar ou mesmo encerrar as atividades. No cenário atual, tudo se torna mais relevante. A gestão de riscos precisará ser intensificada, revisada e adaptada. Assim, redesenhar procedimentos, implementar novas regras e agilizar processos é essencial. E mesmo com os padrões adequados em vigor, ainda existem desafios significativos que deverão ser superados.

Para Franzese (2021), o acúmulo de mercadorias em trânsito em um porto ou armazém pode ultrapassar o limite de mercadorias armazenadas permitido pelo contrato de seguro, enquanto os estoques são interrompidos e aguardam seu próximo destino. Complementarmente, há os atrasos e/ou eventual suspensões das operações portuárias. É preciso prestar atenção aos termos e limites dos contratos de seguro. O momento exige conhecer as exposições adequadas e como geri-las, para que, em caso de perda significativa, qualquer tipo de impacto possa ser mitigado.

De acordo com Costa (2020), por um longo tempo os atores da rede portuária brasileira reclamaram aos governantes sobre o absentismo sem justificativa de seus exercícios no quadro de atividades fundamentais da Lei nº 7.783 promulgada no dia 28 de junho de 1989 (Lei Geral de Greve). O Governo Federal, identificando a relevância da rede portuária para a economia brasileira e, em tempos de pandemia da Covid-19, a fim de impedir o desaproveitamento de teias produtivas que afetam a população com um todo, decidiu integrar, em março de 2020, mediante o Decreto nº 10.282, as atividades portuárias no quadro de atividades fundamentais instaurado pela Lei Geral de Greve, impossibilitando que os interesses da rede fossem estagnados como consequência das ações de controle da pandemia.

Visando ainda assegurar em tempos de pandemia a conservação dos serviços portuários, o Governo Federal proferiu no dia 04 de abril de 2020, a Medida Provisória nº 945 que, dentre outras medidas, vetou, em seu artigo 2º, que fosse escalado o funcionário portuário avulso que: i) fizesse parte de grupos de risco para agravamento da Covid-19 [segundo o Ministério da Saúde (2020), o



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

público mais vulnerável são os idosos e portadores de doenças crônicas, como diabetes, pressão alta e doenças cardiovasculares]; ii) que tenha desenvolvido alguma manifestação de algum sintoma ou que tenha confirmada a contaminação pelo coronavírus; e iii) que seja gestante ou lactante.

É claro que tal decisão indica o aumento dos gastos para os agentes portuários, porque de acordo com o artigo 3º da Medida Provisória nº 945, vários funcionários precisaram ser afastados e substituídos e estes funcionários que foram afastados recebem ressarcimento de cinquenta por cento em cima da média mensal salarial que deve ser paga pelo agente portuário no decorrer do tempo do afastamento.

No esforço de alicerçar a saúde financeira dos portos, a Medida Provisória, no artigo 3º (parágrafos 4º e 5º) dispõe que na contingência de elevação dos gastos com o funcionário portuário independente afetar os contratos de arrendamentos já estabelecidos, será necessária a modificação dos contratos para que seja possível que a economia seja reequilibrada, viabilizando a concessão de dedução tarifária aos operadores que não sejam arrendatários.

Em corolário da conjuntura hodierna, a ANTAQ (2020) vem se posicionando em prol da chance pela possibilidade de flexibilização de normas no período pandêmico. Para a agência é necessário investigar com diligência cada situação, levando em conta as consequências da pandemia nas operações portuárias, sempre submetendo ao Ministério da Infraestrutura as ações dos operadores e superpondo os episódios de desequilíbrio contratual.

Não obstante exista uma divergência de convicções acerca de se a crise pandêmica da Covid-19 simboliza fato do príncipe¹ ou não, é claro que a condição atual de crise sanitária possui efeito imediato, impacto pontual e imponderável nos contratos, em virtude das restrições sanitárias, sociais e econômicas estabelecidas. Logo, é indiscutível que localizar-se-á perante de episódio de evento de força maior ou caso contingente que possuirá o mesmo impacto contratual que o fato do príncipe, estruturando via econômica extracontratual e extraordinária (COSTA, 2020).

O artigo 65 da Lei Federal nº 8.666/1993 (Lei de Licitações) é fundamental ao estabelecer repactuação visando assegurar a estabilidade econômico-financeira inicial do contrato quando:

[...] na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual (BRASIL, 1993, s. p.).

Contudo, embora seja identificada a relevância veemente de todas essas ações e condutas para a gestão do setor, é necessário estabelecer entendimento e realçar a temática que vem sendo deixada de lado pela Agência Reguladora e Poder Concedente, que é salientada pela Resolução ANTAQ nº 07 de 2016 por meio do artigo 46 que dispõe sobre os contratos de transição estabelecidos entre a gestão portuária e as empresas privadas para a utilização frágil de um setor ou instalação portuária no momento em que não foi concluído seu processo licitatório.

¹ “Por essência, o fato do príncipe é uma ação necessariamente imprevisível, formalmente regular, mas que indiretamente afeta o equilíbrio econômico de contratos celebrados entre o Estado e particulares. É uma intercorrência externa do contrato que dificulta ou impossibilita o seu cumprimento” (BROCCHI, 2020 s.p.).



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

Tais contratos não comprazem a probabilidade de reestabilidade econômico-financeira. Porém, é certo que os impactos da pandemia para tal dispositivo são iguais aos impactos sobre os contratos de arrendamento, sendo possível que haja consequências severas nos gastos do contrato e na saúde financeira das empresas arrendatárias em virtude do declínio de demanda, do não alcance do MME ou MMC e do aumento das despesas com afastamento e proteção de funcionários portuários (COSTA, 2020).

Nestas situações, segundo Costa (2020), em que o desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) para aferição da instabilidade e reestruturação do contrato não é plausível, ampara-se a permissão da dedução tarifária em valor correspondente ao incremento de gasto oriundo dos impactos da pandemia, como também a protelação ou interrupção do pagamento da outorga, tudo isso sempre mediante a conciliação entre a autoridade portuária e o operador.

É notória, mediante o que foi descrito até aqui, a demanda clara de flexibilização dos deveres para aqueles que gerenciam o segmento portuário no momento atual de pandemia – hoje com peculiaridade de essencialidade para a população –, justapondo-os às singularidades oriundas da pandemia da Covid-19 e sempre assegurando a estabilidade para a administração dos ofícios nos portos, atentando para os obstáculos oriundos da crise econômica e sanitária determinadas e para as tentativas dos agentes do setor com vistas à efetivação das normas da Medida Provisória nº 945/2020.

Franzese (2021) afirma que a modalidade de transporte marítimo, dentre os demais modais atuais, é o mais resistente no que concerne aos produtos, para o combate e controle de uma pandemia como a da Covid-19, o que consolida as operações portuárias como vital para o abastecimento mundial.

Para Franzese (2021), a pandemia da doença coronavírus destacou a interdependência global entre as nações e colocou em movimento novas tendências que irão remodelar o panorama do transporte marítimo. O setor está em uma conjuntura crítica, enfrentando não apenas preocupações imediatas decorrentes da pandemia, mas também outras considerações de longo prazo, que vão desde as transformações no *design* da cadeia de suprimentos e padrões de fornecimento até a globalização e as mudanças dela decorrentes: mudanças nos hábitos de consumo e gastos; interesse crescente no risco; análise e construção de resiliência; maior ênfase em uma sustentabilidade global; e agenda de baixo carbono.

O setor também está lidando com os efeitos colaterais do aumento do protecionismo comercial e das políticas isolacionistas. A pandemia destacou a importância do transporte marítimo como um setor chave para a continuidade dos suprimentos essenciais e do comércio mundial, tanto em tempos de crise, em fase de recuperação e quando a normalidade for restaurada. Muitas agências, como a UNCTAD (2021), emitiram recomendações e orientações enfatizando a necessidade de assegurar a continuidade das atividades no setor, protegendo os estivadores e marítimos da pandemia. Elas enfatizaram a necessidade de os navios cumprirem as exigências



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

internacionais, incluindo restrições sanitárias, e de os portos permanecerem abertos às operações de transporte marítimo e intermodal.

3. DESAFIOS PARA O SETOR PORTUÁRIO APÓS A PANDEMIA

O comércio internacional, o transporte marítimo e as operações portuárias têm desempenhado um papel determinante desde o início da pandemia. Entre outros aspectos, permitiram que bens e suprimentos médicos e essenciais continuassem sendo transportados até o destino. No entanto, a pandemia afetou esses setores tanto internacional quanto nacionalmente. A OMC prevê que o comércio de mercadorias crescerá 8,0% em 2021, após uma queda de 5,3% em 2020. As novas estimativas comparam-se às últimas projeções, de outubro, que apontavam para crescimento de 7,2% e queda de 9,2%, respectivamente. Para 2022, a organização projeta crescimento de 4,0%.

Nesse cenário, devem ser considerados os números da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) que detalham que em 2020 o valor das exportações regionais de bens caiu 13% e o das importações, 20%. No que se refere ao transporte marítimo e ao setor portuário, foram estabelecidas diversas medidas sanitárias a nível internacional com o objetivo de melhor controlar as entradas e chegadas de navios, bem como as operações portuárias. Isso causou, entre outros efeitos, que as companhias de navegação cancelassem viagens ou travessias, bem como problemas com embarque e desembarque de marítimos, escalas, movimentos de carga e cadeias de provisão fossem seriamente afetados, trazendo vários desafios que demandam enfrentamento.

De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), entre os principais estão os investimentos em planos de gestão de riscos e a preparação de respostas às emergências que afetam o transporte e a logística, bem como o tratamento dos riscos de segurança cibernética que podem surgir devido à digitalização, a exemplo da adoção de medidas de promoção da sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas. Um desafio que também deve ser enfrentado é tentar construir um futuro de igualdade de oportunidades no setor para atingir os objetivos de desenvolvimento sustentável (UNCTAD, 2021).

Segundo Mello (2020), a demanda por investimentos contínuos no segmento portuário é passível de ser atestada pela elevação da tonelagem das naus que fazem o transporte de toda a forma de produto em torno do mundo, fato oriundo não somente da constante propagação das permutas internacionais, como da procura de economia em proporção cerne desse aumento. Não só no Brasil, mas no mundo todo, a infraestrutura portuária demanda contínua adaptação para receber maiores navios, situação que parece incontornável. Em virtude disso, independentemente dos avanços substanciais efetivados nos terminais nas últimas décadas, devem ser realizados novos investimentos, visando a prevenção de gargalos, e, essencialmente almejando a recuperação do aumento dos investimentos no Brasil e no mundo.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

Segundo Moltzas (2021), o setor privado está disposto a realizar tais investimentos. No entanto, para que isso seja concretizado, é imprescindível que haja um cenário institucional estável, com diáfaneidade e presciência nas regras que normatizam o segmento. Tal cenário estável nem sempre tem sido a base nos últimos anos, e este é um enorme obstáculo de ordem legal. A intrínseca lentidão do Judiciário corrobora para elevar a insegurança institucional e a instabilidade, sendo também ela, majoritariamente, consequência desse esquema legal demasiadamente minucioso, de cunho claramente dirigista, que intensifica os pleitos. Colabora substancialmente para este cenário desvantajoso para os negócios e, nitidamente, para aumentar a quantidade de divergências administrativas e sobrepesar o Judiciário.

Independente dos ensejos de ordenância legal-institucional, os portos enfrentam os obstáculos externos de gênese estrutural que podem também desestimular investimentos no setor. Por mais contemporâneos e eficazes que os terminais brasileiros possam ser atualmente, em prol dos aportes substanciais em recursos desenvolvidos em ampliação, capacitação de pessoal, equipamentos e adoção de novos procedimentos, sua produtividade e eficiência ficam em parte comprometidas por causa das limitações de acessibilidade às suas instalações (MOLTZAS, 2021).

O Programa Nacional de Dragagens antevê um total de quase quatro bilhões de reais em investimentos em obras de acesso nos principais portos brasileiros até o ano de 2022. Mello (2020) afirma que é fundamental que este prazo seja mantido e que equívocos na contratação desses serviços anteriormente não venham a se repetir. Seria ideal que a iniciativa privada fosse envolvida nesse processo, correlativamente ao que acontece nas rodovias, atuando no controle de acesso, na gestão das vias navegáveis e na expansão de canais.

É fundamental também que haja o esforço por parte do Governo Federal no que diz respeito à concretização de relevantes projetos ferroviários e rodoviários, em prol da garantia de maior eficácia no sistema de circulação cargueira entre os terminais portuários e os centros produtores. Basta salientar que o Brasil possui, segundo Mello (2020), catorze mil obras estacionadas e grande parte dessas obras é do campo de infraestrutura e, certamente, a sua retomada, irá refletir de forma positiva no setor portuário.

4. INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS

As turbulências políticas que abalaram a América do Sul nos últimos tempos e que dispararam alarmes que podem alterar o clima de investimentos nos portos, juntamente com a Guerra Comercial entre Estados Unidos e China *versus* Estados Unidos e Irã, têm impacto evidente no comércio mundial. Porém, à primeira vista parece que não terão grandes consequências nos processos de investimento público e privado em infraestrutura e equipamentos portuários que estão em marcha.

Em 2021, o Governo Federal deu início a uma agenda de concessões de portos brasileiros à iniciativa privada com o objetivo de ampliar os investimentos e a capacidade de movimentação e armazenamento de cargas nesses locais.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

Segundo o Ministério da Infraestrutura, será a maior licitação portuária dos últimos 15 anos. O vencedor administrará os terminais pelo período de 25 anos. Sobre a concessão dos portos brasileiros à iniciativa privada, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni assim se posicionou:

Temos a perspectiva de ter um ano cheio, repleto de leilões. Um mínimo de 17 leilões de terminais portuários que devem gerar mais de R\$ 3,5 bilhões de investimentos. Gerando, com isso, uma ampliação da capacidade de nossos portos e uma redução dos custos logísticos no país (SINDETRAP, 2021, s. p.).

Com efeito, a região atravessa um momento em que os investimentos em projetos portuários, que embora sejam verdadeiros poderiam ser melhores, permitem que expectativas prudentes sejam alimentadas na perspectiva de olhar o copo “meio cheio” de forma a contribuir para a promoção do positivo, ambiente que tenta acalmar as águas tanto no setor público quanto no privado, vinculado à indústria portuária.

Entretanto, em virtude da grave crise sanitária atual em que o Brasil ultrapassa o assustador número de meio milhão de mortos em decorrência da Covid- 19 (GARCIA, 2021), o fato é que o empresariado nacional, especialmente o segmento agropecuário, espetacularmente conseguiu ampliar a produção, a ponto de fazer com que ela seja suficiente para suprir tanto o abastecimento interno como o externo, com evidente potencial de aumento, fato que posiciona o Brasil num estado favorável para o futuro (MELLO, 2020). Os portos só necessitam ter mais dinamismo em sua gestão para suprir os aprimoramentos demandados.

Dessa maneira, segundo Mello (2020), não houve interrupções causadas por indicações políticas. Com isso, os portos revelam-se atualmente em condições de suprir rapidamente as demandas que, certamente, virão quando o Brasil tiver superado os impactos da pandemia e iniciar uma nova etapa de reestruturação econômica. Percebe-se, então, a imprescindibilidade do aumento dos investimentos em infraestrutura portuária. O setor portuário também deve avançar na transformação digital que permita redução de tempo e custos.

O governo brasileiro vai leiloar 22 terminais portuários este ano e está preparando concessões para os principais portos, atraindo ainda mais participantes privados. O segmento provou ser o mais resistente durante a pandemia. Ele está intimamente ligado ao transporte de produtos agrícolas e de mineração e, durante a crise da saúde, esses segmentos eram muito resilientes. Isso gerou um grande apetite por parte de investidores, operadoras portuárias e fundos de investimento.

Em seminário *online* sobre oportunidades de negócios, autoridades do ministério de infraestrutura disseram aos investidores norte-americanos que os 22 terminais vão gerar investimentos de 3,5 bilhões de reais (US\$ 657 milhões). Segundo Piloni (2021), o governo planeja oferecer 57 terminais portuários em 2022, o que geraria investimentos de R\$ 23 bilhões.

As concessões mais esperadas são para os terminais de grãos líquidos STS08 e STS08A no porto de Santos, o mais movimentado da América do Sul, exigindo investimentos de R\$ 1,06 bilhão durante o período de contrato de 25 anos. O leilão foi agendado para o último trimestre de 2021. A operação dos dois terminais está nas mãos da Transpetro, subsidiária da Petrobras, mas a



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

estatal está em processo de desinvestimento de seus negócios secundários para estimular a concorrência.

Os investimentos deverão ser direcionados à modernização do terminal e ampliação da capacidade, além da construção de um píer com dois berços. Os terminais cobrem 443.000m². O setor portuário oferece ao governo a oportunidade de avançar em sua agenda de privatizações e concessões. O Ministério da Infraestrutura prevê lançar até o final do ano a licitação da autoridade portuária capixaba, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), e as concessões dos portos de Vitória e Barra do Riacho, administrados por esta última.

Até 2022, a pretensão é privatizar as administrações dos portos de Santos, São Sebastião e Itajaí. Segundo Fialho (2021), as autoridades portuárias atuam como gestoras da estrutura portuária, são elas as responsáveis pela gestão dos contratos de arrendamento, pela execução das dragagens e pela melhoria das instalações. O analista destacou que as empresas com grande experiência portuária, provavelmente *players* europeus, terão um interesse maior nestas concessões.

Os investimentos de R\$ 1.400 milhões (cerca de US\$ 267 milhões) serão realizados em terminais de uso privado (TUP) em oito estados brasileiros e com valores destinados à exploração de nove áreas. A previsão é a utilização de recursos para melhoria da infraestrutura e aquisição de novos equipamentos, entre outras melhorias.

Os terminais com contratos firmados pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Fluviais (ANTAQ), Eduardo Nery, estão localizados nas cidades de Aracruz (ES), Barcarena (PA), Itaguaí (RJ), Itaituba (PA), Jaguarão (RS), Manaus (AM), Maragogipe (BA), Santana (AP) e São Luís (MA). A cada ano, mais de 60 milhões de toneladas de cargas sólidas devem circular por esses TUPs.

No total, o investimento é de R \$ 1.433.545.349,00 durante a vigência dos contratos, os quais foram firmados com as empresas WSAM, Edlog & Zport, Imetame, Porto São Luiz, Rio Amazonas, Hidrovias do Brasil, PLA, Chibatão, Enseada, Porto Sudeste e Plataforma Logística do Amapá. Esses investimentos do setor privado reforçam o direito do Governo Federal de investir na simplificação de processos e garantir a segurança jurídica e o cumprimento dos contratos. Além disso, vão gerar empregos e tornar o Brasil mais competitivo (PILONI, 2021).

Nos EUA este cenário de privatização portuário é inimaginável. Ademais, um projeto dessa natureza seria considerado crime de lesa-pátria tendo em vista que neste país a cabotagem é entregue exclusivamente a empresas estadunidenses, ou seja, a frota 100% nacional. Então, um Projeto que viesse com a proposta de privatizar ou de abrir a cabotagem para estrangeiros, ou seja, permitir que sejam fretados navios no exterior com parte da tripulação de estrangeiro, seria impensável (OLIVEIRA, 2021).

Ressalte-se, ainda, que embora os portos americanos sejam uma pedra angular da economia dos EUA, a infraestrutura desatualizada e a pandemia da Covid-19 sobrecarregaram sua capacidade e comprometeram as cadeias de suprimentos globais. Em 2018, os portos dos EUA responderam por mais de 30 milhões de empregos e aproximadamente 26% do Produto Interno Bruto (PIB) do país. No



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

entanto, atualmente os portos enfrentam grandes desafios para modernizar a infraestrutura e manter as instalações essenciais sob a ameaça do aumento do nível do mar e outros desafios climáticos. Apenas quatro portos dos EUA estão entre os 50 portos mais movimentados do mundo e nenhum porto dos EUA está entre os 10 melhores do mundo (UNCTAD, 2020).

Ademais, são muitos os portos americanos que têm limitações de profundidade, o que restringe sua capacidade de receber navios maiores, navios pós-Panamax que são o futuro do transporte marítimo. Além disso, o aumento da carga proveniente destes navios de maior porte também pode sobrecarregar a infraestrutura dos portos americanos que já está desatualizada. Como resultado, mais tráfego de contêineres flui através de um número menor de portos dos EUA com capacidade *offshore* e *onshore* para lidar com os maiores navios e suas cargas. Em conjunto, a infraestrutura portuária e hidroviária subfinanciada dos EUA tem custos reais para sua economia e competitividade em âmbito global (UNCTAD, 2020).

Reconhecendo o papel crítico que os portos americanos desempenham na economia global, o Acordo Bipartidário de Infraestrutura do presidente Biden inclui US\$ 17 bilhões sem precedentes para melhorar a infraestrutura em portos costeiros, portos interiores e vias navegáveis e portos de entrada terrestre ao longo da fronteira. Esses recursos fornecerão assistência de curto prazo e farão investimentos de longo prazo para fortalecer a resiliência da cadeia de suprimentos. Ao longo do caminho, esses investimentos criarão empregos bem remunerados, o que poderá contribuir para que os EUA superem a China (THE WHITE HOUSE, 2021).

Atualmente, a administração Biden-Harris está anunciando um conjunto de medidas concretas para acelerar o investimento nos portos, hidrovias e redes de frete americanos. Essas metas e cronogramas mobilizarão as agências federais e estabelecerão as bases para a implementação bem-sucedida do histórico Acordo Bipartidário de Infraestrutura. Este plano de ação vem com a promessa de aumentar as flexibilidades federais para concessões portuárias; acelerar concessões de infraestrutura portuária; anunciar novos projetos de construção para navegação costeira, hidrovias e portos de entrada terrestre; e lançar a primeira rodada de concessões expandidas de infraestrutura portuária financiada pelo Acordo de Infraestrutura Bipartidária (THE WHITE HOUSE, 2021).

Seja no Brasil ou nos EUA fato é que os portos estão no centro dos ecossistemas do comércio marítimo – e no epicentro das economias locais e por esta razão, sempre foram considerados infraestrutura estratégicas, demandando intervenção e especialização a fim de que a gestão portuária se mostre de fato competitiva e eficaz.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Covid-19 impactou os setores econômicos em todo o mundo e o transporte marítimo não é exceção. O principal desafio era continuar com o serviço nas mesmas condições de sempre e evitar algum tipo de represamento de cargas, navios e atrasos que afetariam o fluxo do comércio exterior. Mesmo diante das adversidades, o Brasil, ao contrário da primeira economia mundial, EUA e os



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

demais portos Asiáticos, conseguiu tratar o fluxo de cargas durante todo o período além de ter as suas relações comerciais mantidas e garantido bons resultados na balança, além das expectativas previstas durante o ano de 2019.

Essa missão vital que, em tempos de coronavírus, foi vista em ascensão, deixou um enorme aprendizado em cada pessoa que representa uma peça-chave na sociedade portuária. A pandemia da Covid-19 tem causado estragos nas cadeias de abastecimento em âmbito global desde março de 2020, proporcionando grandes aprendizados não só sobre gestão de riscos para as empresas, mas também sobre a importância do papel do Estado e o papel de peso do setor portuário na recuperação econômica pós-pandêmica.

O Governo Federal tem atraído investimentos privados para reativar a economia brasileira, que em 2020 registrou queda de 4,1% no PIB. A tendência de privatização do setor portuário brasileiro continua. As medidas impostas pelo atual Presidente baseiam-se estrategicamente na introdução de capitais privados nas principais infraestruturas portuárias do país. As recentes licitações podem gerar investimentos privados superiores a 305 milhões de dólares, reforçando a capacidade operacional e a conectividade portuária.

Faz-se mister ressaltar que, para isso, serão necessários substanciais investimentos em tecnologia, além da restauração e manutenção das parcerias comerciais saudáveis entre os países. O investimento nas infraestruturas portuárias e de outros modais irão garantir um escoamento fluido das importações e exportações, a desburocratização e a transformação do papel do Estado, que deve tornar-se parceiro dos setores que utilizam esse serviço e atuar como interlocutor das necessárias mudanças.

Esses serão fatores imperativos para a recuperação da economia global após a pandemia visando a uma balança comercial brasileira positiva e a projeção do Brasil como potência de destaque no setor portuário.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTAQ. **Anuário Estatístico de Transportes 2010 – 2017**. Brasília: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTAQ. **O desempenho portuário nacional frente à pandemia da Covid-19**. Brasília: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTAQ. **Resolução normativa nº 7, de 31 de maio de 2016**. Brasília: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2016.

ASIA SHIPPING. **Transporte marítimo: benefícios, tipos de cargas, portos e tudo o que você precisa saber**. 2021. Disponível em: <https://www.asiashipping.co/blog/transporte-maritimo-beneficios-tipos-de-cargas-portos-e-tudo-o-que-voce-precisa-saber>. Acesso em: 5 abr. 2022.

BERGER, A.; BERGER, F. R. **Portos e terminais marítimos do Brasil**. Joinville: Bela Catarina, 2006.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

BOHRER, C. G.; OBREGÓN, M. F. Q. A precariedade da infraestrutura portuária pública brasileira sob o prisma da lei 12.815/2013 e seus reflexos na economia nacional. **Derecho y Cambio Social**, p. 1-39, out. 2016. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.derechocambiosocial.com%2Frevista046%2FA_PRECA_RIEDADE_DA_INFRAESTRUTURA_PORTUARIA.pdf&clen=476214&chunk=true. Acesso em: 13 fev. 2022.

BRASIL. Congresso Nacional. **Medida Provisória nº 945, de 2020**: Medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da covid-19 no setor portuário e cessão de pátios sob administração militar. Brasília: Congresso Nacional, 2020. Disponível em: <https://www.congressonacional.leq.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/141417>. Acesso em: 06 de jun. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993**. Brasília: Presidência da República, Casa Civil, 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm. Acesso em: 06 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da saúde. **Nota técnica – atenção a pessoas com doenças crônicas na APS diante da situação de pandemia de covid-19 (coronavírus)**. Brasília: Ministério da Saúde, Secretaria de atenção primária à saúde, 2020. Disponível em: <https://atencabasica.saude.rs.gov.br/upload/arquivos/2020-05/04091032-nt-atencao-as-pessoas-com-doencas-cronicas-na-aps.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2021.

BRASIL. **O que é o Programa de Parcerias de Investimentos?** Programa de Parcerias de Investimentos, 2021. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/sobre-o-programa>. Acesso em: 06 jun. 2021.

BROCCHI, G. G. A teoria do fato do príncipe. **Finocchio & Ustra**, 11 maio 2020. Disponível em: <https://www.fius.com.br/a-teoria-do-fato-do-principe/>. Acesso em: 06 jun. 2021.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE - CEPAL. **A América Latina e o Caribe terão crescimento positivo em 2021, mas não será suficiente para recuperar os níveis de atividade econômica pré-pandemia**. CEPAL - Nações Unidas, 2020. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/comunicados/america-latina-o-caribe-terao-crescimento-positivo-2021-mas-nao-sera-suficiente#:~:text=econ%C3%B4mica%20pr%C3%A9%2Dpandemia-,A%20A-m%C3%A9rica%20Latina%20e%20o%20Caribe%20ter%C3%A3o%20crescimento%20positivo%20em,3%2C7%25%20em%202021>. Acesso em: 09 de junho de 2021

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO - UNCTAD. Recuperação de comércio global após crise da Covid-19 atinge nível recorde. **ONU News: Perspectiva Global Reportagens Humanas**, 2021. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2021/05/1751042>. Acesso em: 07 jun. 2021.

COSTA, D. O setor portuário em tempos de pandemia. **DireitoNet**, 2020. Disponível em: <https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/11770/O-setor-portuario-em-tempos-de-pandemia>. Acesso em: 07 jun. 2021.

FIALHO, F. **Secretário Nacional de Portos participa de webinars sobre perspectivas para o setor em 2021**. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/secretario-nacional-de-portos-participa-de-webinars-sobre-perspectivas-para-o-setor-em-2021>. Acesso em: 06 de junho de 2021.

FORBES MONEY. New Fortress marca entrada em gás no Brasil com aquisições de US\$ 5 bilhões. **FORBES**, 14 jan. 2021. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbes-money/2021/01/new-fortress-marca-entrada-em-gas-no-brasil-com-aquisicoes-de-us5-bilhoes/>. Acesso em: 5 abr. 2022.

FRANZESE, E. A. R. O trabalho portuário em tempos de pandemia. **Revista do Tribunal do Trabalho da 2ª Região**, São Paulo, n. 25, p. 81-91, 2021.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PADEMIA
Gabriela Maia de Souza

GARCIA, R. Brasil ultrapassa 500 mil mortes por Covid-19. **Jornal O Globo**, 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/sociedade/saude/brasil-ultrapassa-500-mil-mortes-por-covid-19-25068606>. Acesso em: 20 jun. 2021.

LIMA, R. E. da S. **A importância do transporte marítimo em meio a uma crise pandêmica**: uma reflexão sobre o modal no contexto da pandemia do novo coronavírus (Covid-19). 2020. Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_-_rony_elias_-_importancia_do_transporte_maritimo_0.pdf. Acesso em: 09 jun. 2021.

MAGALHÃES, A. M.; ALÇADA, I. **O Ano da Peste Negra**. São Paulo: Editorial Caminho, 1998.

MELLO, N. As perspectivas dos portos e do transporte marítimo após pandemia. **Revista Portos e Navios** [online], Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opiniao/as-perspectivas-dos-portos-e-do-transporte-maritimo-apos-pandemia>. Acesso em: 06 jun. 2021.

MOLTZAS, R. **Desafios e estratégias do setor portuario para o crescimento do país**. São Paulo: FATEC, 2021. Disponível em: <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/3003/O%20Transporte%20de%20Cargas%20no%20Brasil%20e%20sua%20Import%C3%A2ncia%20para%20a%20Economia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 06 jun. 2021.

OLIVEIRA, M. de. **De olho na mídia**: “EUA do Mar” seria considerado crime de lesa-pátria. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Sindicatos da Marinha Mercante - Sindmar, 2021. Disponível em: <https://www.sindmar.org.br/de-olho-na-midia-eua-do-mar-seria-considerado-crime-de-lesa-patria/>. Acesso em: 11 fev. 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO - OMC. El comercio da muestras de reactivarse tras los efectos de la COVID-19, pero la recuperación sigue siendo incierta. **Comunicado de Imprensa**, n. 862, 2020. Disponível em: https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr862_s.htm. Acesso em: 06 jun. 2021.

PILONI, D. **Secretário Nacional de Portos participa de webinars sobre perspectivas para o setor em 2021**. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/secretario-nacional-de-portos-participa-de-webinars-sobre-perspectivas-para-o-setor-em-2021>. Acesso em: 06 jun. 2021.

RODRIGUES, Lorena. Brasil cai para a 124ª posição em ranking que avalia a facilidade para fazer negócios em 190 países. **Estadão**, 24 out. 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-cai-para-a-124-posicao-em-ranking-que-avalia-a-facilidade-para-fazer-negocios-em-190-paises,70003062043>. Acesso em: 6 abr. 2022.

SANT'ANNA, V. P. **Infraestrutura portuária no Brasil**: uma análise do impacto do tempo dos procedimentos portuários sobre as exportações brasileiras. 2015. Dissertação (Mestrado em Economia Aplicada), Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2015.

SIMSON, D. V. Investimentos portuários não estão parados. **Guia Marítimo**, São Paulo, ano 22, n. 532, 2014.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PIRACICABA E REGIÃO – SINDETRAP. **Governo fará arrendamento e desestatização de portos em 2021**. Piracicaba, SP: SINDETRAP, 2021. Disponível em: <https://www.sindetrap.com.br/Governo-fara-arrendamento-e-desestatizacao-de-portos-em-2021>. Acesso em: 12 fev. 2022.

SOUZA, M. A. Atividade portuária se mostra essencial. **Portonave Express**, ano 13, n. 118, 2020.



RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR ISSN 2675-6218

RELAÇÕES COMERCIAIS E INVESTIMENTOS NO BRASIL: CONSIDERAÇÕES SOBRE AS OPERAÇÕES
PORTUÁRIAS DURANTE E PÓS-PANDEMIA
Gabriela Maia de Souza

THE WHITE HOUSE. **Fact Sheet:** The Biden-Harris Action Plan for America's Ports and Waterways. Washington: The White House, 2021. Disponível em: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/11/09/fact-sheet-the-biden-harris-action-plan-for-americas-ports-and-waterways/>. Acesso em: 12 fev. 2022.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. **COVID-19 and maritime transport:** Impact and responses. Geneva: UNCTAD, 2020. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Functad.org%2Fsystem%20files%2Fofficial-document%2Fdtitlbinf2020d1_en.pdf&clen=2010317&chunk=true. Acesso em: 12 fev. 2022.