



## **Comércio Exterior Brasileiro e os Desafios da Interdependência Complexa<sup>1</sup>** *Brazilian Foreign Trade and the Challenges of Complex Interdependence*

**Silvana Schimanski**

Doutora em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília (UNB), na modalidade Doutorado Sanduíche com o Instituto de Altos Estudos Internacionais de Genebra (IHEID). Docente e Pesquisadora do Curso de Relações Internacionais da Universidade Federal de Pelotas (UFPEl).

51

---

<sup>1</sup> Recebido para Publicação 01/06/2023. Aprovado para Publicação em 30/07/2023..  
DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.10363534>





## Resumo

O objetivo geral deste trabalho é apresentar o perfil do comércio exterior brasileiro e seus principais desafios em um contexto de interdependência global. A globalização econômica aprofundou a interdependência entre os países consolidando as cadeias produtivas internacionais e tem evidenciado vulnerabilidades em setores estratégicos, como é o caso dos serviços relacionados ao transporte marítimo internacional. O ensaio foi elaborado a partir da abordagem qualitativa, com base em fontes secundárias e tem finalidade analítico-descritiva. O caso brasileiro sugere a vulnerabilidade do país, não apenas em razão da dependência de empresas estrangeiras para o transporte do seu comércio exterior, mas também, relativa aos serviços portuários concedidos a grupos internacionais nos principais terminais do país.

**Palavras-chave:** Interdependência, Comércio Internacional, Liberalismo.

## Abstract

The general objective of this paper is to present the profile of Brazilian foreign trade and its main challenges in a context of global interdependence. The economic globalization has deepened the interdependence between countries, consolidating international production chains and highlighting vulnerabilities in strategic sectors, such as services related to international maritime transport. The essay was prepared using a qualitative approach, based on secondary sources, and has an analytical-descriptive purpose. The Brazilian case suggests the country's vulnerability, not only because of its dependence on foreign companies to transport its foreign trade, but also due to the port services granted to international groups in the country's main terminals.

**Keywords:** Interdependence, International trade, Liberalism.





## Introdução

O objetivo geral deste ensaio é apresentar o perfil do comércio exterior brasileiro e os seus principais desafios do país em um contexto de interdependência global. O comércio exterior pode ser entendido como o contexto das operações comerciais que envolvem compras (importações) e vendas (exportações) de bens e serviços, realizadas com parceiros estabelecidos em diferentes países. Vale dizer que a realização dessas operações requer estruturas regulatórias, bem como, a oferta de serviços que permitam tais operações.

A construção de um sistema internacional orientado pelo pensamento liberal, contribuiu significativamente para o aumento dos fluxos comerciais internacionais. A consolidação dos seus pilares básicos – liberalismo republicano, liberalismo econômico e liberalismo regulatório - e a intensificação dos intercâmbios políticos, culturais, sociais e tecnológicos, promoveram o que se convencionou denominar de globalização econômica. Nesse contexto, a internacionalização tornou-se estratégica em todos os setores e não apenas os produtores de bens internacionalizaram as suas compras e vendas, mas também, empresas prestadoras de serviços internacionalizaram suas operações.

53

À medida em que se intensifica a globalização econômica, que se refere à gradual interdependência entre as economias dos países, [...] as empresas são compelidas a reagir aos desafios e explorar novas vantagens. Muitas delas buscam a internacionalização de forma proativa, como uma opção estratégica” (CAVUSGIL; KNIGHT; RIESENBERGER, 2010, p. 40). A intensificação da internacionalização das diferentes etapas das atividades das cadeias produtivas consolidou o conceito de cadeias produtivas globais, caracterizada pela dispersão geográfica das diferentes etapas e atividades envolvidas nos processos produtivos e de prestação de serviços (ZHANG; SCHIMANSKI, 2014).

O conceito de interdependência, estabelecido por Keohane e Nye (1989), contribui para a compreensão desse fenômeno. Para os autores, ao estabelecer ou aceitar determinadas regras, procedimentos ou instituições, governos regulam e controlam as relações entre os Estados, e podem influenciar os padrões de interdependência. A interdependência mútua entre dois ou mais atores internacionais é definida como interdependência complexa:

A interdependência, de forma bastante simplificada, significa dependência mútua. Na política mundial, a interdependência se refere a situações caracterizadas pelos efeitos recíprocos entre países ou entre atores de diferentes países. Estes efeitos frequentemente resultam de transações internacionais, fluxos de dinheiro, bens, pessoas e mensagens além das fronteiras internacionais. (KEOHANE; NYE, 1989, p. 8-9, tradução livre)

A interdependência provoca padrões de sensibilidade ou vulnerabilidade dos Estados no cenário internacional (KEOHANE; NYE, 1989). A sensibilidade refere-se à velocidade dos efeitos de determinados





fenômenos em outros territórios e relaciona-se à capacidade de um ator em lidar com mudanças sem que sejam adotadas novas políticas, com o intuito de amenizar os seus efeitos negativos. A vulnerabilidade, por sua vez, baseia-se na realidade conjuntural complexa na qual múltiplos atores possuem poder para definir as regras do jogo e influenciar as ações de outros no contexto internacional.

Além da introdução e das considerações finais, este ensaio está dividido em duas partes. A primeira contextualiza o perfil contemporâneo do comércio exterior brasileiro e a segunda apresenta dados sobre a indústria global de transporte marítimo. O recorte metodológico possui abordagem qualitativa, fontes secundárias e finalidade analítico-descritiva. O caso brasileiro sugere para a vulnerabilidade do país, no contexto de interdependência complexa, especialmente, no que se refere ao transporte internacional e suas conexões logísticas.

## O Perfil do Comércio Exterior Brasileiro

O comércio exterior brasileiro desempenha papel vital na economia do país, contribuindo para o crescimento econômico, a geração de empregos e a obtenção de receitas. O valor dos bens e serviços transacionados pelo Brasil – por meio das suas empresas públicas e privadas - com os seus parceiros comerciais assume relevância devido à sua contribuição para o Produto Interno Bruto (PIB) e seu potencial impacto em diversas dimensões do desenvolvimento sustentável<sup>2</sup>.

54

Nesse contexto, a política comercial, caracterizada pela adoção de diferentes instrumentos legais, regulatórios e práticos, representa uma ferramenta essencial nas estratégias de desenvolvimento estatal. A política comercial é planejada e formulada pelos Estados considerando não apenas as características, demandas e pressões de setores domésticos, mas também os compromissos regulatórios assumidos por cada país, tanto em nível global (Organização Mundial do Comércio) quanto regional (por sua vinculação a mecanismos de integração regional econômica como áreas de livre comércio, mercados comuns, etc.).

Cada Estado, portanto, planeja, formula e implementa a sua política comercial - por meio da adoção de instrumentos como tarifas, regulação, programas ou mecanismos de apoio, entre outros - com vistas a alcançar os objetivos de desenvolvimento do país considerando sua inserção internacional. De maneira geral, busca-se promover o aumento da produtividade e da competitividade das empresas nacionais expandindo suas oportunidades de atuação nos mercados externos.

O perfil do comércio exterior brasileiro é reflexo de uma política comercial que, historicamente, envolveu múltiplos atores que “a ela vincularam as possibilidades do desenvolvimento econômico” (CERVO, 1997, p.5). Para o autor, nos diferentes períodos históricos, a política comercial brasileira foi atrelada a

---

<sup>2</sup> Na Cúpula dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, realizada em setembro de 2023, diferentes parágrafos reconhecem o papel do comércio internacional para o alcance de tais objetivos, por exemplo: “b. Comprometemo-nos a manter os canais de comércio e os mercados abertos para a movimentação de alimentos, fertilizantes e outros insumos e produtos agrícolas, reconhecendo a importância de cadeias de suprimentos mais curtas em nível local. [...]”; x. Comprometemo-nos com a promoção de um sistema de comércio multilateral universal, baseado em regras, não discriminatório, aberto, justo, inclusivo, equitativo e transparente, [...] (UNITED NATIONS. 2023, n.p.).



diferentes paradigmas de inserção internacional (liberal conservador até os anos 1930; Estado desenvolvimentista até 1989; e inserção liberal em formação nos anos noventa). Nas décadas recentes, a orientação multilateralista e liberal da diplomacia brasileira tem orientado a sua política comercial.

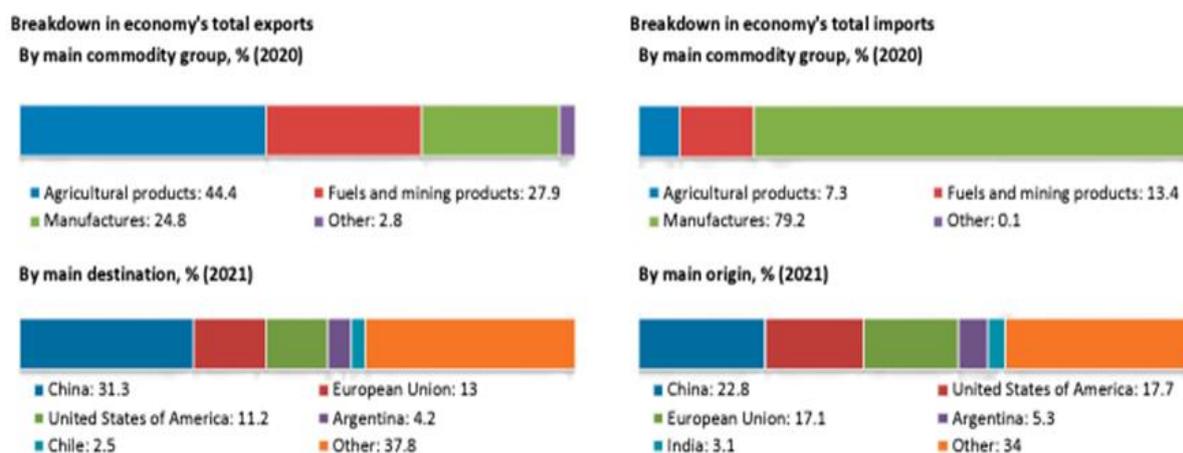
O Brasil é um dos atuais 164 membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), desde o seu estabelecimento formal em 1995. Vale notar que ainda antes do seu estabelecimento, o país foi parte das negociações e do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, de 1947, importante marco regulatório multilateral em prol da liberalização comercial. O país também é membro de arranjos de integração regional com significativo impacto na sua política comercial, como é o caso do Mercosul, estabelecido em 1991. Nesse sentido, o país tem atuado em negociações internacionais para a redução das barreiras tarifárias e não tarifárias aplicadas aos bens e serviços nos mercados externos, além de defender princípios de economias de mercado.

Atualmente, a participação das operações de comércio exterior do Brasil contribui com 16.3% do seu PIB. Do total das exportações mundiais, o Brasil representa 1,26% e 1,04% das importações (WTO, 2022). De uma forma geral, ao longo das últimas décadas o *quantum* das exportações brasileiras tem aumentado, ainda que tal aumento não tenha significado uma participação mais expressiva em termos de valor no âmbito global. Isso se dá, basicamente, em razão da redução da participação dos bens de valor agregado da pauta exportada - e do relativo protecionismo ainda aplicado pelo país às suas importações.

55

A participação do Brasil nas exportações mundiais se dá, principalmente por meio das suas vendas de produtos agrícolas (44,4%), seguida por combustíveis e produtos de mineração (27,9%). Os manufaturados representam aproximadamente 25% das exportações do país. Quanto às importações, a maior representatividade está nas compras internacionais de bens manufaturados (79,25%), seguida de combustíveis e produtos de mineração (13,4%) e de bens agrícolas (7,3%) (WTO, 2022).

**Figura 1:** Perfil das Exportações e Importações brasileiras



Fonte: WTO, 2022.



O Brasil possui uma estreita relação de interdependência comercial com parceiros comerciais específicos: a China é o principal parceiro tanto nas exportações quanto nas importações brasileiras; a União Europeia e Estados Unidos ocupam a segunda posição com números bastante representativos nos valores das vendas e compras brasileiras. A Argentina, por sua vez, vem perdendo participação nos últimos anos.

Vale notar, por exemplo, que a relação de interdependência se constitui quando se observa o caso das exportações de óleos brutos de petróleo e importações de petróleo em estágios refinados ou intermediários, assim como tantos outros casos ilustrativos. Os insumos brasileiros constituem “inputs” para o valor agregado das exportações de outros países. Nesse sentido, o país é um importante fornecedor de insumos especialmente para a Ásia, Europa e América do Norte; de onde tais bens são reimportados e de onde também provêm insumos que compõem a base das exportações brasileiras (WTO, 2023).

Esse é o contexto conhecido como cadeias produtivas globais, constituídas pela internacionalização dos negócios empresariais, em razão do estabelecimento prévio de relações interestatais altamente reguladas, que contribuem para dar previsibilidade e redução dos custos transacionais aos negócios. Os negócios se internacionalizam adotando diferentes estratégias, tais como exportações e importações, subcontratações, *joint ventures* ou investimentos estrangeiros diretos. Nesses processos, os grupos empresariais gerenciam os seus próprios riscos, ao mesmo em que impactam as localidades com as suas decisões em torno de tais fluxos.

56

Em que pese o comércio exterior brasileiro ser diversificado, destaca-se que nos últimos anos o país vem passando por processos de desindustrialização pela redução da competitividade dos bens industriais no cenário global. Um dos fatores tem sido o aumento da demanda por bens primários impulsionado pela China, que passou a ser um importante comprador, fundamentalmente em relação a esse grupo de produtos. Aliado a isso, os países da América Latina, tradicionais parceiros das importações de bens industrializados, têm apresentado diminuição das importações brasileiras. A carência doméstica relacionada à lacuna de políticas industriais e de inovação tem provocado preocupações de instituições que representam o setor industrial no país, como publicado recentemente pela Confederação Nacional da Indústria (2023, n.p.):

Uma nova onda de políticas industriais surgiu, em resposta às renovadas instabilidades geopolíticas e às megatendências que desafiam os países desenvolvimento e em desenvolvimento, como a transformação digital, a descarbonização e as crescentes desigualdades sociais. A Confederação Nacional da Indústria alerta que as principais economias mundiais já estão empregando pelo menos US\$ 12 trilhões nessas políticas industriais. As principais economias do mundo se distanciaram de experiências passadas e buscam garantir o desenvolvimento produtivo voltado à inovação, à sustentabilidade e à competitividade internacional. Para isso, mobilizam recursos públicos em alta escala, para subsidiar e incentivar a repatriação de investimentos em produtos e setores estratégicos, além de apoiar suas empresas na captura de espaços crescentes em cadeias globais de produção.

Essas dinâmicas carecem de maior atenção, pois ainda que países em desenvolvimento, como o Brasil, se insiram nos fluxos comerciais globais por meio da oferta de bens que servem de insumos para indústrias estabelecidas em outros territórios, seus impactos no médio e longo prazo podem ameaçar a





empregabilidade e o desenvolvimento (WEF, 2020). Porter (1990) ensinava que se o perfil comercial dos países é fruto das suas vantagens comparativas, as vantagens competitivas precisam ser alcançadas por meio da capacidade industrial de inovar e atualizar. Nesse sentido, as forças produtivas demandam políticas públicas em torno desses desafios.

Além desses aspectos, a demanda por serviços amplia-se no contexto do comércio exterior. O desenvolvimento do setor, particularmente relacionado aos serviços financeiros, telecomunicações e de transportes, representam as bases fundamentais de qualquer economia e são indispensáveis no cenário de interdependência complexa. No Brasil, embora o setor de serviços contribua de forma expressiva para o PIB do país, é tradicionalmente deficitário em sua balança de serviços, caracterizado por uma tendência constante das últimas décadas.

## Serviços Logísticos Globais

O fluxo de prestação de serviços tem passado por considerável expansão internacional nas décadas recentes, impulsionados por processos de liberalização, fomentados, sobretudo, pelo conjunto de princípios, normas e regras da Organização Mundial do Comércio (OMC)<sup>3</sup>. Diversas políticas restritivas às empresas estrangeiras foram eliminadas nos últimos anos, permitindo que seus operadores ampliassem a cobertura de suas operações para territórios estrangeiros com potencial de expansão. Nesse contexto, são ilustrativas as dinâmicas pelas quais operam as empresas de transporte marítimo internacional que realizam a navegação de longo curso.

Chamado de *“sangue vital do comércio mundial”*<sup>4</sup> o transporte marítimo permanece o principal modal de transporte do mundo, representando mais de 80% do volume total do comércio internacional (WTO, 2023). Considerado o modal mais apropriado para as longas distâncias, a indústria naval tem expandido a capacidade de cargas transportadas pelas embarcações, no rastro da inovação trazida pela containerização e dos aumentos dos fluxos comerciais globais (Figura 2).

---

<sup>3</sup> Políticas relacionadas à prestação de serviços são um fator relevante no contexto dos investimentos estrangeiros diretos. O Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços da OMC entrou em vigor em 1995 e abrange setores como comunicações, transporte, finanças, educação, turismo.

<sup>4</sup> Do inglês: *“life blood of world trade”*.



**Figura 2:** Aumento do porte e dimensões dos navios

**Aumento do Porte e Dimensões dos Navios**

GERAÇÃO	Tipo	Comprimento	Calado	TEU*	Velocidade (nós)
PRIMEIRA Geração (1956-1970)	Navio Cargueiro Convertido	135,0m	9,0m	500	10/12
	Navio Tanque Convertido	200,0m	9,0m	800	10/12
SEGUNDA Geração (1970-1980)	Navio Container Celular	215,0m	10,0m	1.000/ 1.200	12/18
TERCEIRA Geração (1980-1988)	Classe Panamax	250,0m	11,0m	3.000	18
		290,0m	12,0m	4.000	22
QUARTA Geração (1988-2000)	Post Panamax	275,0m	11,0m	4.000	22/26
		305,0m	13,0m	5.000	
QUINTA e SEXTA Gerações (2000-2011)	Post Panamax Plus	335,0m	14,0m	6.000	28 (+)
		365,0m	15,0m	12.000	
	Super Porta-Contêiner (Emma Maersk)	397,0m	15,5m	14.500	

\* TEU: Twenty feet Empty Unit

Fonte: Fazcomex, 2023.

Segundo dados da Unctad (2022), os navios maiores tendem a ser mais novos e, portanto, mais modernos e eficientes em termos energéticos. Ainda assim, sua estrutura e equipamentos dependem do tipo de comércio, da distância a ser percorrida e dos investimentos realizados pelos armadores. Os armadores são empresas de navegação proprietárias de navios que serão oferecidos para transporte internacional (próprio ou por afretamento).

As maiores empresas de navegação (armadores) do mundo foram tradicionalmente europeias, em sua maioria de capital privado e oligopolista, em um mercado dominado por poucas empresas. Os seus serviços são a expressão cabal da globalização econômica, considerando que, geralmente, os navios são construídos na Ásia, suas bandeiras registradas em territórios da África ou América Central, a tripulação é, frequentemente, composta por múltiplas nacionalidades e suas operações dependem das rotas e escalas negociadas internacionalmente. No caso de linhas regulares, são formalizados contratos diretamente com terminais portuários, para operações com itinerário fixo (com rotas e escalas). No caso de navios a frete (*tramp shipping*), a rota e frequência são negociados diretamente com os contratantes.

O transporte marítimo evoluiu em razão de processos impulsionados pelo aumento dos fluxos transacionais, pela evolução das embarcações e sua adaptação às cargas containerizadas e pelos avanços provocados na estrutura da gestão dos próprios portos. A Suíça (onde está atualmente sediada a empresa de origem italiana *Mediterranean Shipping Company* - MSC) e a China têm registrado os maiores aumentos



em capacidade de cargas, sendo que este último país, até recentemente, não tinha tradição nesse segmento<sup>5</sup>.

Segundo o relatório da Unctad do ano 2022 sobre o transporte marítimo, a China vem se revelando crescente *player* nesse mercado. O Quadro 1 apresenta as dez maiores empresas de transporte de contêineres do mundo na atualidade.

**Quadro 1:** Líderes do transporte marítimo global

	Empresa	Mercado	Capacidade (TEUS)	Sede
1	MSC - Mediterranean Sh Co	19,3 %	5.326,425	Suíça
2	Maersk	15%	4.134,497	Dinamarca
3	CMA CGM Group	12,7%	3.505,018	França
4	COSCO Group	10,8%	2.989,168	China
5	Happag Lloyd	6,9%	1.900,025	Alemanha
6	ONE (Ocean Network Express)	6,2%	1.699,772	Japão
7	Evergreen Line	6,1%	1.688,578	Taiwan
8	HMM Co Ltd	2,9%	790,342	Coreia do Sul
9	Yang Ming Maritime Transport Co.	2,6%	705.614	Taiwan
10	Zim	2,1%	572.978	Israel

Fonte: Adaptado de Alcott Global (2022); Alphaliner (2023);

O transporte do comércio exterior brasileiro depende dos serviços prestados por essas empresas estrangeiras, uma vez que no ambiente de competitividade consolidado nos anos 1990, houve um apagamento das empresas locais, que não resistiram à concorrência estrangeira para a navegação de longo curso. Assim, as cargas que têm como origem ou destino os portos brasileiros, são transportadas em navios de empresas que controlam os movimentos logísticos globais, evidenciando a vulnerabilidade do país quanto a essa dimensão<sup>6</sup>.

<sup>5</sup>A *China Cosco Shipping Corporation* é uma empresa estatal, com sede em Shanghai, que tem atuado no transporte marítimo de cargas e em terminais portuários e suas operações de terceirização de serviços logísticos.

<sup>6</sup> A maior parte dos armadores opera no Brasil por meio Investimento Estrangeiro Direto (IED) pelo estabelecimento de filiais próprias, como é o caso da MSC Mediterranean Shipping do Brasil; CMA-CGM Brasil; Maersk Brasil; Cosco Shipping Brasil; One Brasil; Hapag-Lloyd Brasil, Evergreen Lines. Nesse setor, também é bastante comum a prática de contratos com empresas locais para a representação ou prestação de serviços de agenciamento.



Vale também destacar que as empresas globais de navegação têm expandido suas operações nos territórios estrangeiros, por meio das concessões estatais das operações portuárias. Trata-se de um setor atrativo, especialmente nos países em desenvolvimento e de menor desenvolvimento relativo, em razão da redução dos investimentos estatais realizados no setor visando a sua modernização e competitividade<sup>7</sup>.

No Brasil, por exemplo, o texto do Artigo 21 da Constituição Federal determina que “Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: f) os portos marítimos, fluviais e lacustres. (BRASIL, 1988, n.p.). O país possui atualmente 36 Portos Públicos organizados nos quais, a partir da implementação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93, posteriormente, Lei 12.815/2013), terminais portuários podem ser operados pela iniciativa privada (BRASIL, 2023).

Foi a partir da década de 1990, portanto, que os portos brasileiros passaram a ser concedidos de maneira mais ampla para a iniciativa privada, com vistas a ampliar investimentos em tecnologias, modernização e aumento da competitividade. O país possui um potencial notável para a expansão dos seus serviços portuários, no entanto, enfrenta carências de investimentos que estão sendo atraídos por meio deste modelo. Um relatório da Embaixada da Holanda em Brasília sugere que a atenção mundial está voltada para as possibilidades de parcerias privadas nos portos brasileiros, cujas concessões oferecem uma oportunidade única de entrar em um dos maiores mercados portuários do mundo (BELLA FILHO, 2020).

Nesse rastro, grupos de atuação global passaram a atuar de forma mais intensa nas operações e movimentações dos terminais portuários do país, especialmente, nos portos estratégicos, já internacionalmente reconhecidos pela maior movimentação de cargas, inclusive aquelas de maior valor agregado. Em termos ilustrativos, apresenta-se o caso da empresa Terminal de Contêineres de Paranaguá - TCP; APM Terminals; e Brasil Terminal Portuário - BTP.

O Porto de Paranaguá é reconhecido por ser um dos principais portos graneleiros do país. Em seu site, a empresa concessionária do terminal se apresenta destacando a parceria com a empresa chinesa *China Merchants Port Holding Company* (CMPort):

A TCP é a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá – o maior terminal de contêineres da América do Sul – e a TCP Log, empresa que atua como uma plataforma de logística integrada, fornecendo soluções completas para importadores e exportadores. Desde março de 2018, a TCP integra o portfólio da China Merchants Port Holding Company (CMPort), o maior e mais competitivo desenvolvedor, investidor e operador de portos públicos da China. (TCP, 2023, n.p.)

A multinacional APM Terminals faz parte do grupo A.P.Moller-Maersk e tem operado terminais portuários nos Portos de Itapoá (SC), Pecém (CE) e Santos (SP). Em Itajaí (SC) operou por concessão entre os anos de 2002-2023, tendo rescindido contrato recentemente (APM TERMINALS, 2023). De toda forma, trata-se da presença local da gigante do transporte marítimo global, operando os principais terminais de contêineres do país.

<sup>7</sup> O relatório *Logistics Performance Index (LPI)*, organizado pelo Banco Mundial apresenta dados comparativos sobre os desafios relacionados à logística global.





No Porto de Santos, por exemplo, a Brasil Terminal Portuário (BTP) é uma *Joint-venture* entre a *Terminal Investment Limited* (ligada ao grupo MSC- *Mediterranean Shipping Company*) e a *APM Terminals* (ligada ao grupo Maersk) (BTP, 2023). Essa sociedade entre duas gigantes do mercado logístico global revela a importância econômica e estratégica em torno das suas operações em um dos terminais de um dos portos mais importantes do Brasil.

O papel estratégico dos portos para os países é significativo e implica dizer que sua concessão para grupos estrangeiros que dominam a cena global dos transportes marítimos aponta para a vulnerabilidade em um contexto de interdependência, como sugerem Keohane e Nye (1989). A atenção de tais grupos para o país resulta da confluência de fatores, como a liberalização econômica global, internacionalização de cadeias de bens e serviços e reformas nas políticas domésticas orientadas para o mercado.

A interdependência observada nos fluxos do comércio exterior brasileiro revela-se em termos de vulnerabilidade, diante da complexa realidade conjuntural, que envolve múltiplos atores – estatais e não estatais - que possuem poder para definir a sua competitividade, uma vez que o acesso aos mercados externos, depende de forma significativa das conexões e custos logísticos que o país pode oferecer.

## Considerações finais

61

O perfil do comércio exterior brasileiro revela que o país vem se consolidando como um importante fornecedor de bens primários e agrícolas. Apesar de apresentar alguma diversificação em sua pauta de exportações, como é o caso de bens manufaturados e tecnológicos, como aviões, a competitividade dos bens industrializados tem enfrentado desafios nos mercados internacionais. As importações têm desempenhado um papel significativo, contribuindo não apenas para o acesso a bens de consumo, bens sem produção ou similares nacionais, mas também para a renovação do parque fabril e tecnológico.

No setor de serviços, o Brasil figura como importador, uma condição atribuída a características estruturais do seu próprio ambiente de negócios. Esse cenário é marcado pela complexidade regulatória e tributária, custos elevados e produtividade relativamente baixa. Tais fatores exercem um impacto significativo nos investimentos do setor.

Vale ressaltar que os serviços desempenham um papel crucial na competitividade das exportações de bens. Isso ocorre devido à sua relevância na composição dos custos e prazos inerentes às dinâmicas dos negócios internacionais. Portanto, a busca por eficiência e melhorias nas condições operacionais do setor de serviços torna-se fundamental não apenas para o seu próprio desenvolvimento, mas também para impulsionar a competitividade geral das exportações.

A interdependência complexa se torna mais evidente quando voltamos nossa atenção para os serviços relacionados à distribuição física internacional do comércio exterior brasileiro (e seria possível incluir os serviços financeiros, de seguros, etc.). O setor da navegação global experimentou notável crescimento devido à sua expansão para novos mercados, impulsionado por iniciativas regulatórias estatais que promoveram a liberalização dos serviços. À medida em que esse setor se expandiu, seus





desdobramentos reverberam de maneira significativa nos diferentes territórios, nem sempre de forma benéfica.

Sem uma oferta eficiente de navegação de longo curso, o Brasil não conseguiria estabelecer conexões competitivas e ágeis com seus principais mercados compradores e fornecedores. As empresas globais de navegação buscam explorar as oportunidades viabilizadas pela histórica carência de investimentos nesses espaços, e sua atuação, por meio de diferentes estratégias tem contribuído para a previsibilidade e redução dos custos de transação, favorecendo a competitividade para o acesso aos mercados estrangeiros.

Os investimentos nas operações portuárias surgiram como resposta às escalas operacionais dos navios, cada vez mais frequentes e muitas vezes retardadas por atividades não mecanizadas e não informatizadas. Tais aportes têm desempenhado um papel crucial na redução dos custos de transação e na promoção de maior transparência e previsibilidade demandada pelos mercados que operam sob a lógica da logística *just-in-time*.

Nesse texto, argumento que a vulnerabilidade no contexto de interdependência é evidenciada, não apenas pela característica do país como exportador de insumos e importador de manufaturados; nem pela concentração da pauta no mesmo grupo de parceiros comerciais. Defendo que a vulnerabilidade se revela em torno da crescente dependência dos serviços prestados por empresas estrangeiras que viabilizam a inserção comercial internacional do país, seja pela oferta dos fretes internacionais, seja pelas atividades portuárias e logísticas. Tais grupos possuem o poder de influenciar os preços de tais serviços e desta forma, impactar a competitividade.

O mercado de fretes internacionais opera conforme a lógica da sazonalidade, com os preços oscilando devido à oferta (das embarcações ou de espaços) e demanda (embarcadores), sendo altamente sensíveis a aspectos conjunturais. Os custos operacionais portuários geralmente são fixos e tendem a ser mais competitivos nos portos mais modernos e informatizados, administrados por empresas privadas. A partir dessa discussão, sugere-se que estudos futuros foquem nos investimentos que a China tem realizado neste setor, por meio da empresa estatal *COSCO Group*, que vem se posicionando como um importante *player* global.





## Referências

ALCOTT GLOBAL. Top 10 World's Largest Container Shipping Companies. 2022. Disponível em: <https://alcottglobal.com/infographic/top-10-worlds-largest-container-shipping-companies-april-2021-vs-december-2022>. Acesso em 27 set. 2023.

ALPHALINER. Alphaliner TOP 10. 25 Sep 2023. Disponível em: <https://alphaliner.axsmarine.com/Public-Top100/>. Acesso em 27 set. 2023.

APM TERMINALS. Nossos terminais no Brasil. 2023. Disponível em: <https://www.apmterminals.com/pt/itajai>

BELLA FILHO, José Di et al. Market Analysis - Port Sector. Embassy of Netherlands. July 2020. Disponível em: [https://www.rvo.nl/sites/default/files/2020/09/Ports\\_Sector\\_in\\_Brazil\\_Sept\\_2020.pdf](https://www.rvo.nl/sites/default/files/2020/09/Ports_Sector_in_Brazil_Sept_2020.pdf) . Acesso em 27 set. 2023.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 27 set. 2023.

63

BRASIL. ComexVis. Brasil. Dados Gerais. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis> . Acesso em 27 set. 2023.

BRASIL TERMINAIS PORTUÁRIOS – BTP. Quem somos. <https://www.btp.com.br/quem-somos/> . Acesso em 27 set. 2023.

CAVUSGIL, S. Tamer. KNIGHT, Gary. RIESENBERGER, John. Negócios Internacionais: estratégia, gestão e novas realidades. São Paulo: Pearson, 2010.

CERVO, Amado Luis. Política de comércio exterior e desenvolvimento: a experiência brasileira. Rev. Bras. Polít. Int. v. 40, n. 2, p. 5-26, 1997.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. Política industrial moderna é essencial para o desenvolvimento do país. 22/08/2023. CNN Brasil. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/por-cni-politica-industrial-moderna-e-essencial-para-o-desenvolvimento-do-pais/> . Acesso em 29 set 2023.

FAZCOMEX. Entenda o que é o calado do navio. 1 Aug 2023. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/calado-do-navio-o-que-e/> . Acesso em 27 set. 2023.

KEOHANE, Robert. NYE, Joseph. Power and Interdependence. 2a Ed. Cambridge: Harvard University Press, 1989.





PORTER, Michael. The Competitive Advantage of Nations. Havard Business Reivew. 1990. Disponível em: <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations> . Acesso em 27 set. 2023.

TERMINAL DE CONTEINERES DE PARANAGUÁ – TCP. A TCP. Quem somos. 2023. Disponível em: <https://www.tcp.com.br/quem-somos/> . Acesso em 27set. 2023.

UNITED NATIONS CONFERENCE FOR TRADE AND DEVELOPMENT – UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022: navigating stormy waters. Disponível em: <https://unctad.org/rmt2022> . Acesso em 27 set. 2023.

WORLD BANK. Logistic Performance Index – LPI. 2023. Disponível em: <https://lpi.worldbank.org/about>. Acesso em 27 set. 2023.

WORLD ECONOMIC FORUM – WEF. These are the top 10 manufacturing countries in the world. Feb 25, 2020. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2020/02/countries-manufacturing-trade-exports-economics/> . Acesso em 27 set. 2023.

WORLD TRADE ORGANIZATION – WTO. Tade Profiles. Brazil. 2022. Disponível em: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/daily\\_update\\_e/trade\\_profiles/BR\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/BR_e.pdf) . Acesso em 27 set. 2023.

64

WORLD TRADE ORGANIZATION – WTO. Trade in value-added and global value chains: statistical profiles. 2023 Disponível em: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/miwi\\_e/BR\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/miwi_e/BR_e.pdf) . Acesso em 27 set. 2023.

WORLD TRADE ORGANIZATION – WTO. Maritime transport. Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/transport\\_e/transport\\_maritime\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm) . Acesso em 27 set. 2023.

ZHANG, Liping. SCHIMANSKI, Silvana. Cadeias Globais de Valor e os Países em Desenvolvimento. Boletim de Economia e Política Internacional, v. 18, 2014. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5322/1/BEPI\\_n18\\_Cadeias.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5322/1/BEPI_n18_Cadeias.pdf) . Acesso em 27 set. 2023.

UNITED NATIONS. Declaração Política da Cúpula dos ODS. 18 de setembro de 2023. Disponível em: [https://brasil.un.org/sites/default/files/2023-09/ONU\\_DeclaracaoPolitica\\_CupulaDosODS\\_20230918.pdf](https://brasil.un.org/sites/default/files/2023-09/ONU_DeclaracaoPolitica_CupulaDosODS_20230918.pdf) . Acesso em 27 set. 2023.

