



PORTOS COMO VETORES DO PIB BRASILEIRO ANÁLISE DE CORRELAÇÃO E RELEVÂNCIA ESTRATÉGICA

Dennis Caceta (Instituto Tecnológico de Aeronáutica) dennisdc@ita.br

RESUMO

A participação dos portos na economia brasileira é estratégica, dada a alta dependência do comércio exterior ao transporte marítimo. Em 2024, cerca de 98% das exportações e 93% das importações ocorreram por via marítima (MDIC, 2025), uma participação excepcionalmente alta, refletindo a extensa costa do país e a predominância de commodities na pauta de exportação. Além da função logística, os portos contribuem diretamente para o PIB (operações e serviços) e indiretamente por toda a cadeia logística (transporte terrestre, armazenagem, seguros e serviços). Estudos de organismos internacionais indicam efeitos multiplicadores relevantes aos investimentos portuários — cada R\$ 1 gerado no setor pode representar de R\$ 3 a R\$ 4 na economia - significando ganhos na criação de empregos, arrecadação e renda regional, além de reforçar o papel do setor como indutor de competitividade. (UNCTAD, 2023; CEPAL, 2021). Esta pesquisa objetiva avaliar em que medida a movimentação portuária está associada à evolução do PIB brasileiro, considerando 2 situações: em relação ao total de carga movimentada e, apenas para ao segmento de longo curso. A relevância do estudo está em prover subsídios para políticas públicas, investimentos e programas de modernização previstos no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e no BR do Mar. O PDZ do Porto de Santos, aprovado em 2020, estrutura um horizonte de 20 anos, prevendo aumento de capacidade em torno de 50% até 2040 (240,6 milhões t), expansão da capacidade contêiner (de 5,4 para 8,7 milhões TEUs), clusterização de cargas e maior participação ferroviária. O plano projeta investimentos de R\$ 9,3 bilhões de 5 à 10 anos e geração de milhares de empregos, conectando o planejamento portuário a impactos macroeconômicos e regionais. Já o BR do Mar (Brasil 2, 2022) instituído pela Lei nº 14.301/2022, é o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, que visa ampliar a oferta de embarcações, reduzir custos logísticos, incentivar investimentos em terminais e aumentar a participação da cabotagem na matriz de transporte brasileira. Assim, objetivando analisar a correlação entre o desempenho portuário e o PIB, adotou-se uma abordagem quantitativa, com dados trimestrais de ANTAQ e IBGE nos últimos 17 trimestres (1T2021–1T2025), calculando-se o coeficiente de Pearson, com teste de significância ao nível de 95%. Os resultados indicam correlação significativa para a movimentação total ($r=0,59$) e de longo curso ($r=0,58$). Embora apenas ~34% da variação do PIB seja explicada pela movimentação portuária, em ambos os casos, a relação é consistente e economicamente relevante. O avanço na movimentação de contêineres e graneis impõe desafios de capacidade,



demandando investimentos para mitigar gargalos e evitar perdas de competitividade. Conclui-se, portanto, que a movimentação portuária, embora não determine isoladamente o PIB, é um indicador estratégico da atividade econômica. Sua ampliação, via infraestrutura, inovação tecnológica, integração modal e aderência a instrumentos como o PDZ e a política de cabotagem do BR do Mar, tende a fortalecer a competitividade nacional e a promover um desenvolvimento regional sustentável.

Palavras-Chaves: Comércio Exterior, Produto Interno Bruto (PIB), BR do Mar, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. Anuário Estatístico Portuário 2025. Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/anuario-estatistico>. Acesso em: 11 ago. 2025.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura aprova novo PDZ do Porto de Santos (SP). Brasília, 29 jul. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/ministerio-da-infraestrutura-aprova-novo-pdz-do-porto-de-santos-sp>. Acesso em: 11 ago. 2025. Serviços e Informações do Brasil

BRASIL. Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022. Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar; altera as Leis nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e nº 14.047, de 24 de agosto de 2020; e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 160, n. 5, p. 1-4, 10 jan. 2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/L14301.htm. Acesso em: 11 ago. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Contas Nacionais Trimestrais: indicadores de volume e valores correntes. Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9300-contas-nacionais-trimestrais.html>. Acesso em: 11 ago. 2025.

MDIC – MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS. Comex Stat: estatísticas de comércio exterior. Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior>. Acesso em: 11 ago. 2025.

SANTOS PORT AUTHORITY. PDZ do Porto de Santos – apresentação institucional (jul. 2020). Santos, 2020. Disponível em:



https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/PDZ_BRSSZ_Julho_2020.pdf. Acesso em: 11 ago. 2025. portodesantos.com.br

UNCTAD – UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Why ports are at the heart of sustainable development. Geneva, 2022. Disponível em: <https://unctad.org/news/why-ports-are-heart-sustainable-development>. Acesso em: 11 ago. 2025. UN Trade and Development (UNCTAD)

CEPAL – COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE. Infraestrutura: experiência na América Latina. Santiago, 2004. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/publicacoes/28156-infraestrutura-experiencia-america-latina>. Acesso em: 11 ago. 2025.