



SIMPÓSIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA – 03
DIREITO E ECONOMIA NA AMÉRICA LATINA

**IMPACTOS DA PANDEMIA DO COVID-19 NA CADEIA DE SUPRIMENTOS: UMA
ANÁLISE DOS PRINCIPAIS PORTOS DA REGIÃO NORTE DO BRASIL NO
PERÍODO DE 2020 A 2022**

Angel Gabriel Cortez Flores

Acadêmico do Curso de Relações Internacionais da Faculdade La Salle Manaus.
E-mail: angelgabrielcortezflores@gmail.com

Kelly Anne Farias Lima

Acadêmica do Curso de Relações Internacionais da Faculdade La Salle Manaus.
E-mail: kannefl.1709@gmail.com

Diriah Sampaio Oliveira

Acadêmica do Curso de Relações Internacionais da Faculdade La Salle Manaus.
E-mail: diriah10@gmail.com

Resumo:

A pandemia da COVID-19 trouxe problemas globais e medidas protecionistas dos países. Com o setor aéreo fechado, o transporte aquaviário assumiu a responsabilidade de manter a economia em funcionamento. No entanto, essa sobrecarga resultou em consequências para o setor aquaviário. Neste resumo, será analisado o impacto da pandemia nos principais portos da região Norte por meio de pesquisa bibliográfica, buscando compreender as repercussões na população.

Palavras-chave: Relações Internacionais, Pandemia, Comércio Exterior.

INTRODUÇÃO

A questão da pandemia da COVID-19 trouxe reflexos em diversos segmentos e comportamentos da população mundial. Da mesma maneira, o setor portuário e a logística internacional também foram afetadas pela crise sanitária.



Embora comuns, as omissões de escalas, entendidas como cancelamentos dos acessos dos navios a determinado terminal portuário, sofreram aumentos expressivos nos últimos anos como reflexos advindos das políticas de lockdown implementadas por diversos países em resposta ao surgimento à pandemia de COVID-19, do aumento da demanda de transportes de movimentação de cargas containerizadas (ANTAQ, 2022). Com a chegada da pandemia do COVID-19 o mundo ficou numa situação muito delicada. Voltado para economia, o setor portuário e de transporte marítimo também se viu afetado pela crise na cadeia de suprimentos global ocasionada pela mesma pandemia. No Brasil, ao longo prazo foram identificados sinais relacionados ao crescimento da crise. Diante do contexto apresentado, este artigo tem como objetivo Analisar os impactos da pandemia do COVID-19 na movimentação de cargas na cadeia de suprimentos e sua relação com os principais portos da região Norte no período de 2020 a 2022. Verificar a evolução da movimentação de cargas nos principais portos brasileiros, demonstrar o comportamento da corrente de comércio de produtos exportados e importados. Revisar os impactos na cadeia de suprimento pré-pandemia e pós pandemia, descrever os impactos na sociedade local.

METODOLOGIA

O trabalho apresentado possui características quali-quanti obtendo a função de apresentar os resultados, a partir de uma estrutura, como tabelas e gráficos. Os dados numéricos são coletados para que possam ser analisados. Trazendo dados sobre a movimentação de cargas na cadeia de suprimentos e sua relação com os principais portos da região Norte no período de 2020 a 2022. E dessa forma mostrando os portos aquaviários que desempenham um papel essencial na região Norte do Brasil devido à sua importância estratégica para o comércio exterior e para a economia do país.

Diante do contexto bibliográfico, o trabalho consiste em um conjunto de informações e dados contidos em documentos impressos, artigos, dissertações,



livros publicados; em os textos e as informações, encontramos relatórios de autoridades competentes, artigos científicos testemunhando as repercussões nos indivíduos, foram fontes para a base teórica da pesquisa e na investigação. A pesquisa busca o levantamento e análise crítica dos documentos publicados, direcionando o debate a um assunto mais contemporâneo, com intuito de atualizar, desenvolver o conhecimento e contribuir com a realização da pesquisa.

1. TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

O transporte aquaviário é o modal mais utilizado no comércio internacional, que apesar de ter um prazo de entrega muito superior ao aéreo, o custo do frete é bem menor. No entanto, os portos são de grande importância para o recebimento e embarque de mercadorias em todo o mundo. Possuímos 175 instalações portuárias em todo o Brasil, responsáveis por 95% de tudo que entra e sai do país (UX COMEX, 2022). Apesar da sua relevância para o Comércio Exterior brasileiro.No atual mundo globalizado, é quase impossível imaginar o comércio exterior sem a atuação direta do transporte marítimo, é ele que liga as nações, até criando uma interdependência entre países em desenvolvimentos exportadores de matéria prima e países desenvolvidos tecnologicamente fornecendo produtos industrializados e equipamentos.

2. A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NO NORTE

Os portos aquaviários desempenham um papel essencial na região Norte do Brasil devido à sua importância estratégica para o comércio exterior e para a economia do país. Para exemplificar esse crescimento, podemos citar números. Belém e Manaus são os portos que mais movimentam contêineres na região, com destaque também para Itaquí em se tratando de graneleiros.O maior destaque tem sido o escoamento de soja e milho pelo Arco Norte. Esses terminais já são responsáveis por quase um quarto da exportação de grãos no país, e essa relevância está longe de terminar (CONAB,2022) .Além disso, ainda há um escoamento significativo de petróleo e seus derivados, bem como fertilizantes.



2.1. PORTO DE MANAUS (CHIBATÃO):

Localizado na cidade de Manaus, capital do estado do Amazonas, é um dos principais portos da região norte e o maior porto privado da América Latina. É estrategicamente localizado na margem esquerda do Rio Negro e é responsável pela movimentação de cargas para e a partir da Amazônia, atuando como um ponto de entrada e saída para a região. O porto Chibatão, também possui uma grande importância para a região e para o comércio fluvial da Amazônia (PORTALAMAZONIA,2022). O porto Chibatão é o maior terminal portuário da Amazônia Ocidental e um dos principais pontos de conexão para o transporte de cargas na região. Uma das principais vantagens do porto é sua localização estratégica às margens do Rio Negro, um importante curso d'água da Amazônia. Isso possibilita o acesso direto a diversas regiões da Amazônia por meio de navegação fluvial, oferecendo uma opção de transporte mais econômica e ambientalmente sustentável do que o transporte terrestre (GRUPOCHIBATAO,2022).

2.2. PORTO DE BELÉM:

Situado na cidade de Belém, capital do Pará, é um ponto de partida para o transporte de cargas da Amazônia e é utilizado para exportação de commodities como grãos, minérios e madeira. O porto de Belém é de grande importância para a região amazônica e para o Brasil como um todo. Localizado estrategicamente na foz do rio Amazonas, é um dos principais portos da região Norte do país. A Logística do porto de Belém serve como ponto de entrada e saída para produtos e mercadorias que são transportados pela hidrovia amazônica e pela malha rodoviária que liga a região Norte ao restante do país. Ele é um ponto de conexão entre o interior da Amazônia e outros portos brasileiros e internacionais (CDP,2023).

2.3. PORTO DE MACAPÁ:



O Porto de Macapá desempenha um papel fundamental na infraestrutura e na economia da região. Localizado na foz do Rio Amazonas, é um ponto estratégico para o comércio marítimo na Amazônia Oriental. O porto facilita o transporte de cargas, permitindo a exportação e importação de diversos produtos, incluindo commodities agrícolas, minérios, combustíveis, produtos manufaturados e contêineres. Essas atividades impulsionam o comércio regional e nacional, contribuindo para o desenvolvimento econômico do estado do Amapá e de todo o país. Além disso, o Porto de Macapá tem uma importância significativa para a logística de abastecimento da região amazônica (DOCASDESANTANA, 2022). Através dele, é possível suprir diversas áreas remotas da Amazônia com bens de consumo, medicamentos e outros produtos essenciais. Outro aspecto relevante é o potencial turístico do porto, que pode receber navios de cruzeiro e impulsionar o turismo na região, destacando a rica diversidade da Amazônia.

2. 4. PORTO DE VILA DO CONDE:

O Porto de Vila do Conde é um importante porto localizado no estado do Pará, Brasil. Situado na cidade de Barcarena, às margens do rio Pará, o porto é um dos principais terminais de exportação do país para commodities como minério de ferro, alumina, bauxita e grãos. O porto de Vila do Conde é um porto de águas profundas, o que significa que pode receber navios de grande porte, permitindo o transporte eficiente de mercadorias. Isso contribui para o comércio internacional, facilitando a importação e exportação de bens, estimulando a economia e a criação de empregos. Além disso, o porto de Vila do Conde possui uma localização estratégica, próxima a importantes centros urbanos e rodovias, o que facilita a integração com outros modos de transporte, como caminhões e ferrovias. Isso aumenta a conectividade e a eficiência logística, tornando-o um ponto de referência para o transporte de cargas na região (EMBRAPA, 2022).

2.5. PORTO DE PORTO VELHO:



O Porto de Porto Velho, localizado às margens do Rio Madeira, no estado de Rondônia, no Brasil, desempenha um papel estratégico e econômico significativo na região. Diante das principais razões que destacam a importância deste porto o Transporte fluvial, O Porto de Porto Velho é um importante ponto de acesso ao sistema hidroviário do Rio Madeira, que se conecta ao Rio Amazonas. Essa via fluvial permite o transporte de cargas em grande volume, incluindo produtos agrícolas, minerais e outros bens, tanto para exportação quanto para abastecer as regiões do Norte do Brasil.

3. BALANÇA COMERCIAL PERÍODO 2019 - 2022

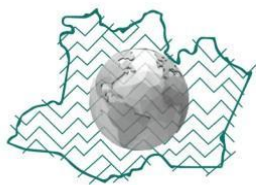
Reportando oscilações, a balança de comércio e a corrente de comércio se viram afetados, claramente pela pandemia, graças a políticas protecionistas de diferentes países, nota-se como a corrente de comércio veio sendo afetada no começo da pandemia, mas foram líderes do mundo que conseguiram, escapar de essa iminente depressão de nível global, com a implementação de políticas públicas.

Tabela 1 - Corrente de Comércio no período da pandemia

ANO	EXPORTAÇÃO (A)	IMPORTAÇÃO (B)	SALDO (A-B)	CORRENTE (A+B)	VARIAÇÃO % RELATIVA SOBRE ANO ANTERIOR		
					EXPORTAÇÃO (A)	IMPORTAÇÃO (B)	CORRENTE (A+B)
2019	141.722	135.478	6.244	277.200	-3,6	1,1	-1,5
2020	135.946	104.533	31.413	240.479	-5,9	-18,4	-11,7
2021	162.233	117.077	45.156	279.311	36,9	36,5	36,7
2022	171.761	139.230	32.531	310.991	18,9	31,3	24,2

Fonte: (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2022)

A Balança Comercial de 2021 apresentou um superávit de 61,008 bilhões de dólares, um aumento de 21,1% em relação a 2020. Isso foi impulsionado por um aumento de 34% nas exportações, totalizando 280,394 bilhões de dólares, e



um aumento de 38,2% nas importações, totalizando 219,386 bilhões de dólares. O superávit ocorre quando as exportações são maiores que as importações, enquanto o déficit ocorre quando as importações superam as exportações. (FAZ COMEX, 2022). Durante a pandemia, a corrente de comércio sofreu um declínio significativo, com uma redução de 11% de 2019 para 2020. Isso reflete a incerteza e a falta de experiência do mercado global e brasileiro em lidar com uma crise dessa magnitude. No entanto, em 2021, observa-se uma retomada da corrente de comércio, impulsionada por políticas públicas implementadas e pelo aumento da demanda em relação ao ano anterior, com um crescimento de 36%.

Na 2ª semana de novembro de 2022, as exportações cresceram 28,8%, totalizando US\$11,12 bilhões, enquanto as importações aumentaram 2,6%, atingindo US\$9,34 bilhões. Isso resultou em um superávit comercial de US\$1,78 bilhões e um aumento de 15,4% na corrente de comércio, totalizando US\$20,46 bilhões. No acumulado de janeiro a novembro de 2022, as exportações aumentaram 19,6%, chegando a US\$291,78 bilhões, e as importações cresceram 26,0%, totalizando US\$238,64 bilhões. Isso gerou um superávit comercial de US\$53,13 bilhões, com uma queda de -2,7%, e um aumento de 22,4% na corrente de comércio, totalizando US\$530,42 bilhões. (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2022).

4. EVOLUÇÃO DAS CARGAS

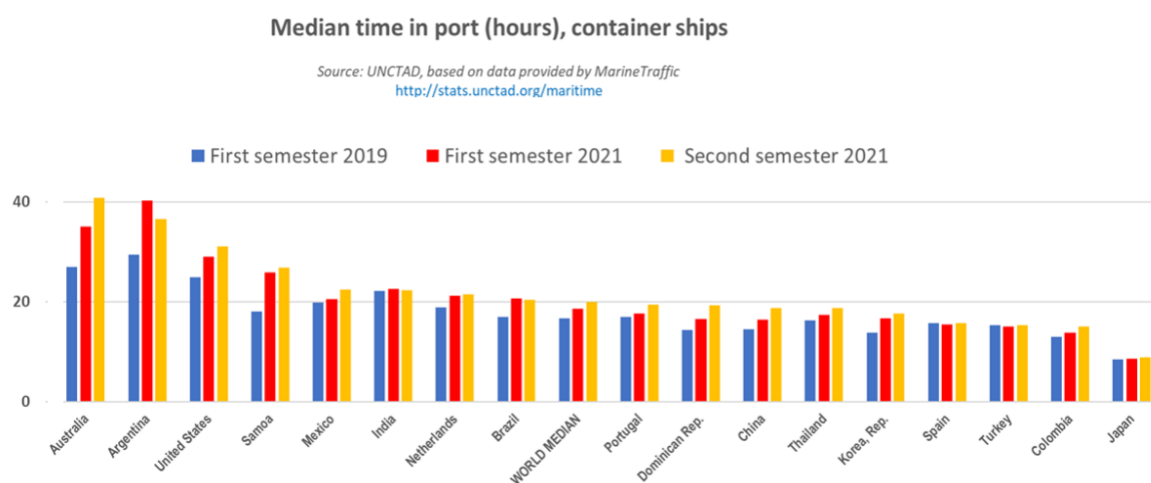
Na região norte do país, devido às condições regionais, o subsistema hidroviário é bastante utilizado para a circulação de pessoas e mercadorias entre povoados e cidades localizados às margens dos rios que compõem a bacia amazônica, sendo fator essencial para a integração e o desenvolvimento destas localidades. FERREIRA *et al.* (2011)

O processo de ocupação da região seguiu a disposição da rede hidrográfica, usando os rios como caminho natural desde o período colonial. O transporte fluvial desempenha um papel crucial no desenvolvimento sustentável da região, além de preservar a identidade cultural. (PATRÍCIO, 2007).



No Gráfico 1 temos o contraste dos valores dos anos de 2019 com o primeiro e o segundo semestre de 2021 relativos à média de tempo gasto nas operações portuárias. Em comparação com os dados de 2019, nota-se um aumento do tempo médio de permanência dos navios contêineres nos portos durante o ano de 2021, nos mais diferentes países.

Gráfico 1 – Tempo médio nos portos para embarcações porta contêineres (horas)



Fonte: ANTAQ, 2022.

O primeiro fator que explica essa ocorrência foi o fechamento de portos e cancelamentos de viagens ocorridos no início da pandemia de COVID-19. Esse processo causou desorganização no transporte de contêineres, ocasionando congestionamento dos portos e consequente desbalanceamento de vazios. (ANTAQ, 2022). A crise sanitária resultou em medidas restritivas para trabalhadores de navios offshore e plataformas, levando a restrições severas de circulação e protocolos de segurança. Isso levou a redução de quadros, longas horas de trabalho e até mesmo casos de suicídio entre os colaboradores devido aos períodos prolongados de trabalho. Só em 2021, as instalações portuárias da Região Norte movimentaram 122,5 milhões de toneladas.



5. IMPACTOS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS PRÉ E PÓS-PANDEMIA NA SOCIEDADE DA REGIÃO NORTE DO BRASIL

A cadeia de suprimentos na Região Norte do Brasil enfrentava desafios como falta de infraestrutura, dependência de mercados externos e baixa diversificação produtiva (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2021). Antes da pandemia, as atividades extrativistas, agropecuárias e a rica biodiversidade impulsionavam a dinâmica de emprego na região (Revista Eletrônica de Administração e Turismo, 2020). No entanto, a crise do COVID-19 teve impactos significativos, afetando a produção, transporte e demanda por produtos (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022). Restrições de viagens e medidas de distanciamento social resultaram em demissões, redução da jornada de trabalho e incertezas em relação ao sustento futuro dos trabalhadores.

A pandemia evidenciou a necessidade de buscar soluções e estratégias para lidar com os desafios da cadeia de suprimentos. A diversificação produtiva, o investimento em tecnologia e a busca por novos mercados tornaram-se cruciais para fortalecer a resiliência econômica da região e criar oportunidades de emprego. Adaptação e inovação na cadeia de suprimentos são fundamentais para superar a crise e promover o desenvolvimento socioeconômico na Região Norte do Brasil (Ministério do Desenvolvimento Regional, 2022).

A falta de infraestrutura adequada, a dependência de mercadorias importadas e as restrições da pandemia impactaram a inflação na Região Norte. A escassez de produtos, os custos logísticos adicionais e as mudanças nos padrões de consumo influenciaram os preços na região. Para superar esses desafios, é necessário investir em infraestrutura adequada, fortalecer a cooperação regional e promover o desenvolvimento sustentável (Ministério do Desenvolvimento Regional, 2022).

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

Ao longo do estudo que se mostrou no presente trabalho, tomando como base informações dos próprios portos, agências especializadas, companhias marítimas, órgãos reguladores, etc. Conseguiu-se enxergar vários fatores que influem direta e indiretamente o transporte marítimo brasileiro, os portos e de que maneira se relaciona com o mercado e população do país.

Este estudo examinou os fatores que influenciam o transporte marítimo brasileiro, destacando as omissões portuárias e as falhas na logística internacional como principais causas da diminuição da eficiência nos portos. Embora a economia brasileira esteja se recuperando da crise causada pela pandemia, o crescimento do mercado ainda não voltou aos níveis anteriores. A concentração de cargas, a falta de previsibilidade na entrega, o aumento dos custos de frete e as ocorrências de COVID-19 afetaram negativamente o processo de transporte marítimo. Além disso, a Região Norte do Brasil enfrentou desafios logísticos e dependência de mercadorias importadas, afetando os preços dos produtos e a inflação. Investimentos em infraestrutura, cooperação regional e desenvolvimento sustentável são essenciais para superar esses desafios e fortalecer a cadeia de suprimentos na região.

A pandemia ressaltou a importância de investir em infraestrutura adequada, fortalecer a cooperação regional e promover o desenvolvimento sustentável. As mudanças nos padrões de consumo, com foco no abastecimento local, destacaram a necessidade de adaptação e inovação na cadeia de suprimentos. Superar esses desafios requer um esforço conjunto de diversos atores para alcançar um desenvolvimento equilibrado, inclusivo e resiliente na Região Norte do Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Porto de Barcarena/Vila do Conde Disponível em:
<https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_vila-do-conde>
acesso em: 19 de maio de 2023



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

Docas de santana Disponível em:
<<http://www.docasdesantana.com.br/>> Acesso em: 19 de maio de 2023.

MARCELO, PERES. **Grupo chibatão mantém qualidade e excelência** Disponível em: <<https://www.jcam.com.br/noticias/grupo-chibatao-mantem-qualidade-e-excelencia-nas-operacoes-portuarias/>> Acesso em: 18 de maio de 2023.

Porto Chibatão Disponível em:
<<http://www.grupochibatao.com.br/institucional/porto-chibatao/>> Acesso em: 18 de maio de 2023

VICTÓRIA, MOTTA. **Porto Chibatão: complexo portuário amazonense é considerado um dos maiores portos privados da América Latina** Disponível em: <<https://portalamazonia.com/estados/amazonas/porto-chibatao-complexo-portuario-amazonense-e-considerado-um-dos-maiores-portos-privados-da-america-latina>> Acesso em: 18 de maio de 2023

CLAUDIO, L. **O papel essencial dos Armadores para o crescimento do Brasil** Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/artigos/artigos-de-opinioao/o-papel-essencial-dos-armadores-para-o-crescimento-do-brasil>> acesso em: 18 de maio de 2023

A importância dos portos e o grande crescimento de Cingapura. Disponível em: <<https://uxcomex.com.br/2020/10/a-importancia-dos-portos-e-o-grande-crescimento-de-cingapura/>> acesso em: 18 de maio de 2023

NERY, E.; FILHO, M. **Grupo de Trabalho de monitoramento dos impactos da pandemia da Covid-19 no Transporte Marítimo e no Setor Portuário.** Disponível em: <<<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/relatorio-detalha-impactos-da-pandemia-da-covid-19-no-transporte-maritimo/relatorio-final-gt-transporte-maritimo-v1.pdf>>> . Acesso em: 17 maio. 2023.

PATRÍCIO, J. C. DOS S.; FILHO, H. R. F. Relação Homem * Rio e o transporte fluvial misto, determinante de desenvolvimento na Amazônia: o caso do trecho Acará - Belém. **Contribuciones a las Ciencias Sociales**, n. 30, 2015.

Região Norte é destaque regional positivo no balanço de movimentação anual. Disponível em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/regiao-norte-e-destaque-regional-positivo-no-balanco-de-movimentacao-anual>>. Acesso em: 17 maio. 2023.

Setor portuário movimenta 1,2 bilhão de toneladas de cargas em 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/setor-portuario-movimenta-1-2-bilhao-de-toneladas-de-cargas-em-2021>>. Acesso em: 17 maio. 2023.



CONGRESSO INTERNACIONAL DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS DO AMAZONAS

UXCOMEX. **A importância dos portos e o grande crescimento de Cingapura.** Disponível em: <<https://uxcomex.com.br/2020/10/a-importancia-dos-portos-e-o-grande-crescimento-de-cingapura/>>. Acesso em: 17 maio. 2023.

KBRTEC. **Efeitos da crise sanitária não poupam segmentos da cadeia logística, aponta relatório | ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos.** Disponível em: <<https://abolbrasil.org.br/noticias/noticias-do-setor/efeitos-da-crise-sanitaria-nao-poupam-segmentos-da-cadeia-logistica-aponta-relatorio>>. Acesso em: 17 maio. 2023.

BRASIL, BNDES. **Transporte na Região Amazônica. Cadernos de Infra-Estrutura n. 7**, BNDES 114 p., Rio de Janeiro, 1998. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/cadernos/aicad_07.pdf>> , acesso em 17 de maio. 2023.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2021). Região Norte. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/regioes-geograficas-informacoes-referenciais/-2013-regioes-geograficas-do-brasil/15778-regiao-norte.html>

Governo do Estado do Amazonas. (2020). Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável da Amazônia Legal. Disponível em: <https://www.sedecti.am.gov.br/wp-content/uploads/2019/10/PRDA-2020-2023-SUM%C3%81RIO-EXECUTIVO.pdf>

Ministério do Desenvolvimento Regional. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br>

Revista Eletrônica de Administração e Turismo. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/AT>.