Anais do Congresso Brasileiro de Iniciação Científica
(https://periodicos.unisanta.br/COB)

ISSN 2317-1316

A REGULAMENTAÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA E SEUS IMPACTOS SOBRE A EFICIÊNCIA DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

THE REGULATION OF PORT ACTIVITY AND ITS IMPACTS ON THE EFFICIENCY OF BRAZILIAN FOREIGN TRADE

Henzo Lima Teixeira, Iara Lourenço Silva Bezerra, João Marcelo Paulo e Silva, Laura Júllia Lima de Oliveira, Luíz André Evangelista

Universidade Santa Cecília, Faculdade de Relações Internacionais
E-mail para contato: jmarcelo7890@gmail.com

RESUMO – O presente estudo tem por objetivo identificar e compreender os desafios relacionados ao marco regulatório do setor portuário nacional e aos gargalos operacionais enfrentados pelos portos brasileiros, com ênfase no Porto de Santos, principal complexo portuário da América Latina. Busca-se analisar como a sobreposição de competências, a burocracia e as limitações de infraestrutura e de acessos impactam a eficiência logística, a competitividade das cadeias produtivas e o escoamento do comércio exterior do país. Por fim, propõem-se brevemente alternativas para aprimorar a governança portuária e ampliar a atração de investimentos privados no setor.

Palavras-chave: Setor Portuário; Porto de Santos; Burocracia; Desafios; Regulatório;

ABSTRACT – This study aims to identify and understand the challenges related to the regulatory framework of the national port sector and the operational bottlenecks faced by Brazilian ports, with an emphasis on the Port of Santos, the main port complex in Latin America. It seeks to analyze how overlapping competencies, bureaucracy, and limitations in infrastructure and access impact logistical efficiency, the competitiveness of production chains, and the flow of the country's foreign trade. Finally, it proposes brief alternatives to improve port governance and increase the attraction of private investment in the sector.

Keywords: Port Sector; Port of Santos; Bureaucracy; Challenges; Regulatory;

1 INTRODUÇÃO

O transporte marítimo responde por mais de 80% do volume do comércio global, posicionando os portos marítimos como nós críticos no funcionamento das cadeias logísticas

ISSN 2317-1316

internacionais e no desempenho econômico das nações (UNCTAD, 2023; World Bank; S&P Global, 2025). Nesse cenário, a eficiência operacional das instalações portuárias exerce impacto direto sobre os custos de frete, a previsibilidade dos fluxos de carga e a competitividade do comércio exterior (World Bank; S&P Global, 2025). Evidências empíricas produzidas pelo Banco Mundial demonstram que a otimização do uso dos ativos portuários existentes pode reduzir os custos médios de transporte marítimo em até 14% e proporcionar um incremento de até 2,2% nos volumes exportados de um país (Herrera Dappe et al., 2017). No contexto brasileiro, avaliações do desempenho logístico e aduaneiro indicam que a morosidade e a complexidade na gestão dos procedimentos aplicados na fronteira figuram historicamente entre os fatores que comprometem a inserção competitiva das mercadorias nacionais no comércio internacional (Furlan, 2013).

Do ponto de vista jurídico e institucional, a atividade portuária no Brasil submete-se a um arcabouço normativo fortemente centralizado. A Constituição Federal de 1988 estabelece a competência privativa da União para legislar sobre portos e navegação marítima (Art. 22, X), além de atribuir ao Poder Público federal a responsabilidade de explorar, direta ou indiretamente, os portos marítimos, fluviais e lacustres (Art. 21, XII, "f") (Brasil, 1988). No nível infraconstitucional, o marco regulatório do setor é delineado pela Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), que disciplina a exploração indireta dos portos organizados mediante contratos de concessão e arrendamento de bem público, e das instalações localizadas fora da poligonal do porto organizado por meio de autorizações para Terminais de Uso Privado (TUPs) (Brasil, 2013). A legislação estipula como diretrizes basilares a expansão e modernização da infraestrutura, a modicidade tarifária, o estímulo à concorrência, a eficiência operacional e a liberdade de preços (Brasil, 2013). A regulação técnica, econômica e a fiscalização desse sistema cabem à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), autarquia especial instituída pela Lei nº 10.233/2001, incumbida de expedir resoluções normativas sobre registros, outorgas e padrões operacionais, visando conferir segurança jurídica, estabilidade contratual e previsibilidade às operações (ANTAQ, 2026b; Brasil, 2001, 2013).

Não obstante as finalidades de ordenamento, segurança e proteção estatal que fundamentam a regulação, a aplicação prática do marco normativo suscita debates acerca de potenciais atritos administrativos e sobrecustos às operações do comércio exterior (Furlan,

ISSN 2317-1316

2013). Tomando o Porto de Santos como delimitação empírica, por constituir o maior complexo portuário da América Latina, responsável por aproximadamente 43% do total da movimentação nacional de contêineres, estudos diagnósticos evidenciam gargalos operacionais e burocráticos na gestão dos procedimentos de fronteira (Furlan, 2013). Destaca-se, em especial, a elevada dependência entre o fluxo burocrático e o fluxo físico da mercadoria, materializada na exigência do registro de "Presença de Carga" no sistema SISCARGA para o início dos trâmites aduaneiros e de anuência fiscalizatória (Furlan, 2013). A essa vinculação somam-se os desafios de coordenação entre os diversos órgãos intervenientes que atuam no porto, como a Receita Federal, ANVISA, VIGIAGRO e Polícia Federal, a ocorrência de fiscalizações físicas em duplicidade e com extensos prazos, a assimetria entre o quadro/horário de fiscalização e a operação contínua das instalações portuárias, bem como a coexistência de múltiplos sistemas de informação apenas parcialmente integrados, a exemplo do SISCOMEX, SISCARGA, SED, DT-E e Porto Sem Papel. (Furlan, 2013).

Para uma análise rigorosa do tema, faz-se necessário diferenciar os entraves estritamente regulatórios e burocráticos dos fatores de infraestrutura física, gestão corporativa e capacidade operacional (Furlan, 2013; World Bank; S&P Global, 2025). Enquanto restrições de calado, necessidades de dragagem e dimensionamento de berços de atracação dizem respeito à infraestrutura física do porto, a escassez de fiscais e a taxa de ocupação dos recintos alfandegados vinculam-se a aspectos de gestão de recursos humanos e capacidade logística (Furlan, 2013). O marco regulatório não pode ser presumido como a causa única dos atrasos ou da formação de custos adicionais, como as taxas de sobre-estadia de contêineres (demurrage), haja vista que procedimentos administrativos complexos frequentemente interagem com falhas operacionais privadas e variações na demanda global (Furlan, 2013; World Bank; S&P Global, 2025). Ademais, a própria agência reguladora promove agendas contínuas de simplificação do estoque regulatório e desburocratização, como o Programa Navegue Simples e a Agenda Regulatória 2025–2028 da ANTAQ, buscando aprimorar a prestação dos serviços e reduzir assimetrias informacionais no setor (ANTAQ, 2026a, 2026b).

Diante desse panorama, esta investigação orienta-se pela seguinte pergunta de pesquisa: Em que medida a regulação da atividade portuária no Porto de Santos pode constituir um entrave à eficiência do comércio exterior brasileiro? Para responder a esse questionamento, a

ISSN 2317-1316

presente pesquisa tem como objetivo geral analisar como a regulamentação da atividade portuária se relaciona com a eficiência do comércio exterior brasileiro, tomando o Porto de Santos como referência empírica. A investigação justifica-se pela relevância acadêmica e prática de examinar em que medida o arcabouço normativo e sua aplicação concreta pelos órgãos reguladores e intervenientes contribuem efetivamente para a segurança jurídica e a fluidez das cadeias logísticas ou, por outro lado, geram fricções burocráticas que encarecem e retêm os fluxos de importação e exportação do país.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

O presente artigo adota uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental – reunindo artigos científicos, dissertação de mestrado, relatórios de organismos internacionais e da ANTAQ, legislação nacional e notícias –, com o objetivo de analisar como a regulamentação da atividade portuária se relaciona com a eficiência do comércio exterior brasileiro, tomando o Porto de Santos como referência empírica principal.

O material foi analisado qualitativamente e organizado em três eixos: (i) evolução do marco regulatório; (ii) entraves regulatórios, burocráticos e operacionais; e (iii) estudos de caso de outros portos e possíveis alternativas para reduzir esses gargalos.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 O Marco Regulatório Portuário e suas Principais Mudanças Legais

Em contexto primordial, nas últimas décadas, o setor portuário brasileiro passou por profundas transformações institucionais, impulsionadas pela necessidade de suprir lacunas de infraestrutura e elevar a eficiência operacional do comércio exterior. O marco inicial deu-se com a edição da Lei 8.630/1993 (conhecida como a primeira Lei dos Portos), que encerrou o monopólio estatal direto nas operações e introduziu o modelo “Landlord Port". Nesse arranjo institucional, “a propriedade da infraestrutura pública permanece sob o domínio do Estado, enquanto atividades operacionais e de gestão de terminais são delegadas à iniciativa privada mediante arrendamentos” (Farranha; Frezza; Barbosa, 2015. P. 5).

ISSN 2317-1316

Ao dispor sobre a exploração direta e indireta de portos e instalações portuárias pela União e regulamentar as atividades dos operadores portuários, a legislação afetou diretamente empresas, trabalhadores portuários, investidores e órgãos governamentais, moldando a dinâmica do comércio exterior e do transporte marítimo nacional.

Com a promulgação da Lei nº 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos) e seus decretos regulamentadores (Decreto nº 8.033/2013 e Decreto nº 9.048/2017) o qual, eliminou a obrigatoriedade de movimentação de carga própria para a autorização de Terminais de Uso Privado (TUPs), estabeleceu-se um ponto de virada na movimentação de cargas no país. A liberação para que instalações privadas movimentassem cargas de terceiros sem restrição de volume atraiu inúmeros aportes de capital privado sem dependência de recursos do orçamento público.

Como resultado, o setor privado passou a liderar o escoamento logístico nacional, de modo que os TUPS respondem, atualmente, por mais de 64% de toda a carga movimentada no Brasil, superando a marca de 906 milhões de toneladas. A atratividade desse modelo reflete-se na emissão de novas autorizações e dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ), que contabilizou a previsão de R$ 16,78 bilhões em investimentos privados autorizados para novos TUPs e R$ 3,7 bilhões previstos em leilões de arrendamento público.

Consequentemente, a expansão da infraestrutura portuária regulada refletiu-se em marcas históricas de movimentação física, com o sistema aquaviário nacional alcançando o recorde de 1,32 bilhões de toneladas e avançando para o patamar de 1,4 bilhão de toneladas. Analisando a composição desse fluxo, destaca-se o avanço expressivo de 19,6% na movimentação de carga conteinerizada. Segundo relatórios oficiais da agência reguladora, este indicador é crucial para a pauta de comércio exterior, uma vez que o transporte em contêineres viabiliza o escoamento de produtos manufaturados, industrializados e carnes refrigeradas, os quais são os segmentos de maior valor agregado e que exigem elevada previsibilidade e eficiência logística nas etapas de embarque e liberação alfandegária (ANTAQ, 2025).

3.2 Impactos da Regulamentação sobre a Eficiência do Comércio Exterior

No entanto, a despeito dos avanços normativos promovidos ao longo do tempo, pela Lei nº 12.815/2013, ainda permanecem impactos significativos decorrentes da burocracia excessiva

ISSN 2317-1316

e da morosidade nos processos regulatórios, que podem atrasar a movimentação de cargas, fomentando gargalos ao longo de toda a cadeia de suprimentos. Conforme aponta Marcelo Zovico, Superintendente Jurídico da Autoridade Portuária de Santos, "a fragmentação e a superposição de normas no âmbito estadual e federal costumam criar um ambiente jurídico incerto, dificultando a atuação padronizada de empresas que operam em diferentes jurisdições" (Zovico, 2023).

Nesse contexto, a falta de integração entre os diversos órgãos reguladores e a lentidão na concessão de licenças e permissões figuram como desafios centrais. Ademais, a legislação atual não contempla adequadamente as inovações tecnológicas que têm revolucionado o setor logístico internacional, tendências como a digitalização de processos, automação de terminais e o uso de Big Data, exigindo respostas legislativas mais ágeis.

No âmbito operacional, o principal gargalo incide sobre o tempo de espera e de permanência dos navios nos portos públicos, o chamado *"turnaround time"*, que engloba o período desde a chegada da embarcação ao canal de acesso até o término do carregamento/descarregamento. Enquanto portos internacionais de referência como Singapura e Roterdã, registram tempos de permanência médios inferiores a 24 horas, diversos terminais brasileiros com restrições operacionais frequentemente ultrapassam 3 dias de espera. O excesso de tempo de espera gera filas de espera e acarreta a cobrança de multas de sobre-estadia de contêineres (*demurrage e detention*) e frete adicionais, cujos custos financeiros são repassados diretamente aos exportadores e importadores (Santos *et al*., 2026)

Paralelamente, estudos especializados apontam a deficiência dos acessos rodoviários como elemento agravante. Destaca-se a saturação da Via Anchieta, fundamental para o escoamento de cargas, pela qual circulam cerca de 20 mil caminhões diariamente para acessar o Porto de Santos, gerando filas que podem ultrapassar 20 quilômetros e tempos de espera variando em média de 2 a 3 horas e 8 a 10 horas em dias críticos (Contardi, 2025).

Acrescenta-se a isso lentidão de obras essenciais, como a necessidade frequente de dragagens de aprofundamento e manutenção dos canais de navegação. A limitação de calado impede a recepção de embarcações de maior porte, padrão no comércio marítimo global, enquanto a realização dessas obras exige planejamento complexo e prazos longos que variam de meses a anos (Gireli; Vendrame, 2012, p. 49). Esse cenário é agravado pela morosidade no

ISSN 2317-1316

fluxo documental e aduaneiro entre os diversos órgãos intervenientes como a Receita Federal, ANVISA, VIGIAGRO E IBAMA, gerando um efeito cascata que compromete gravemente a eficiência, eleva os custos operacionais e reduz a competitividade internacional de toda a cadeia logística portuária (Agência CNI de Notícias, 2016).

Diante disso, constata-se que parcela expressiva dos gargalos operacionais e do consequente "Custo Brasil" deriva diretamente da elevada rigidez e burocracia do regulatório nacional (Santos *et al*., 2026). A sobreposição de exigências administrativas entre os múltiplos órgãos, somada às barreiras infraestruturas, impõe pesados custos de conformidade (*compliance*) às empresas do setor. A lentidão institucional paralisa o fluxo logístico e estende desnecessariamente o tempo de espera dos navios, resultando em cobranças diárias de *demurrage* e *detention* que encarecem a cadeia produtiva. Segundo estudos de 2023 da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), a eficiência nos serviços portuários pode reduzir em até 15% os custos logísticos totais das mercadorias, barateando produtos e insumos no mercado internacional.

Desse modo, uma regulamentação portuária excessivamente burocrática e com lacunas na integração entre seus órgãos/setores atua como um verdadeiro gargalo regulatório, transformando exigências formais em custos diretos que fomentam o "Custo Brasil" e reduzem a competitividade do comércio exterior brasileiro.

3.3 Estudos de Caso no Sistema Portuário Brasileiro

Para fins de análise empírica, a aplicação prática dessas diretrizes regulatórias e métricas de eficiência pode ser observada nos investimentos e processos de modernização implementados em diferentes terminais do sistema portuário brasileiro, conforme destacado a seguir, vejamos:

Tecon Salvador (BA), primeiro terminal do Nordeste estruturado para receber navios porta-contêineres de grande porte (classe de 366 metros). A unidade investiu em automação de operações e guindastes de última geração (STS – *Ship-to-Shore*), reduzindo expressivamente os tempos de espera das embarcações na região.

ISSN 2317-1316

Atuando como *hub port*, há o Tecon Rio Grande (RS), estratégico na Bacia do Prata, concentrando cargas e escalas do Uruguai e da Argentina. Destaca-se pela integração multimodal com a hidrovia da Lagoa dos Patos (reduzindo emissões de carbono) e por um elevado nível de digitalização na gestão de pátio e estoques. Bem como, o Porto do Açu (RJ) – Governança e TUP Privado, principal modelo de expansão de Terminais de Uso Privado (TUPs) pós-Lei nº 12.815/2013. Obteve as primeiras colocações nacionais no ranking do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da ANTAQ para terminais privados (com o Terminal de Minério e o TMULT/TCAR).

Além do Porto de Santos (SP), sendo o maior complexo portuário da América Latina, Santos registra movimentação recorde de cargas (superando 140 milhões de toneladas), ao mesmo tempo em que ilustra os desafios práticos do setor. Estudos e pesquisas recentes apontam que a implementação de sistemas integrados de gestão, definição das diretrizes e os requisitos técnicos para se promover a integração sistêmica entre os diversos atores públicos e privados que participam do funcionamento do Porto de Santos, o aperfeiçoamento das janelas de atracação e a aplicação das normas da ANTAQ sobre *free time* e *demurrage* são fundamentais para conter atrasos operacionais, mitigar custos extraordinários aos agentes do comércio exterior e como consequência direta atrair mais investidores para esse porto (Santos et al., 2026; FUNDAÇÃO CENEP, 2024)

4 CONCLUSÃO

Conclui-se que a regulamentação da atividade portuária exerce influência direta sobre a eficiência do comércio exterior brasileiro, podendo contribuir tanto para a modernização do setor quanto para a formação de entraves administrativos. A análise evidenciou que o marco regulatório, especialmente a Lei nº 12.815/2013, favoreceu a participação privada e a expansão das operações portuárias. Entretanto, a burocracia, a fragmentação dos procedimentos e as dificuldades de coordenação entre os órgãos intervenientes podem comprometer a fluidez das operações e elevar os custos logísticos. No Porto de Santos, esses desafios devem ser compreendidos em conjunto com limitações de infraestrutura, gestão e capacidade operacional, uma vez que a regulação não constitui o único fator responsável pelos gargalos identificados. Assim, entende-se que o aprimoramento da eficiência portuária depende não apenas do

ISSN 2317-1316

aperfeiçoamento das normas, mas também da integração institucional, da simplificação dos procedimentos e da modernização operacional.

5 DECLARAÇÃO DE USO DE IA

Durante a elaboração deste trabalho, utilizou-se as ferramentas Claude, em sua versão Sonnet 5.5 (gratuita) e Gemini notebook (versão gratuita), para verificação de eventuais erros ortográficos e semânticos. O conteúdo gerado foi revisado, editado e validado pelos autores, que assumem total responsabilidade pelo texto final.

6 REFERÊNCIAS

AGÊNCIA CNI DE NOTÍCIAS. Gargalos logísticos e burocracia afetam competitividade dos portos brasileiros. Brasília: Confederação Nacional da Indústria, 2016. Disponível em: https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/economia/burocracia-no-setor-portuario-custa-ate-r-43-bilhoes-por-ano-para-o-brasil/. Acesso em: 15 out. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Relatório de Gestão – 2024. Brasília, DF: ANTAQ, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/prestacao_de_contas/relatorio-geral-2024_fase-4-pag-simples.pdf. Acesso em: 15 out. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Desempenho Aquaviário e Dados do Setor Regulado. Brasília, DF: ANTAQ, 2025. Disponível em: https://www.gov.br/antaq. Acesso em: 15 out. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Agenda Regulatória 2025–2028: boletim mensal – julho/2026. Brasília, DF: ANTAQ, 2026a. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-regulatoria/agenda-regulatoria-ar/19.BoletimAR20252028julho26.pdf/view. Acesso em: 14 out. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Legislação: normas e resoluções aplicáveis às instalações portuárias. Brasília, DF: ANTAQ, 2026b. Disponível em: https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/instalacoes-portuarias/legislacao. Acesso em: 14 out. 2026.

ISSN 2317-1316

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/legislacaoconstituicao/anexo/cf.pdf. Acesso em: 14 out. 2026.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 2381, 26 fev. 1993.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10233-5-junho-2001-338107-normaatualizada-pl.pdf. Acesso em: 14 out. 2026.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: https://www.portosrio.gov.br/sites/default/files/inline-files/lei-12815-5-junho-2013-776175-normaatualizada-pl.pdf. Acesso em: 14 out. 2026.

CONTARDI, R. Saturação dos acessos terrestres ao Porto de Santos e os gargalos da Via Anchieta. Revista Logística e Infraestrutura, São Paulo, 2025.

FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira; BARBOSA, Fabiana de Oliveira. Nova lei dos portos: desafios jurídicos e perspectivas de investimentos. Revista Direito GV, São Paulo, v. 11, n. 1, p. 269–288, jan./jun. 2015. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/revdireitogv/article/view/56794. Acesso em: 15 out. 2026.

FURLAN, Patricia Kuzmenko. Análise dos procedimentos operacionais e burocráticos dos portos brasileiros: estudo de caso do Porto de Santos. 2013. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval e Oceânica) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-23052014-000312/publico/Dissertacao_FURLAN_Patricia_unprotected.pdf. Acesso em: 14 out. 2026.

FUNDAÇÃO CENTRO DE EXCELÊNCIA PORTUÁRIA DE SANTOS (FUNDAÇÃO CENEP). Oportunidades de Pesquisa. Santos: Fundação CENEP, 2024. Disponível em: https://cenepsantos.com.br/oportunidades_de_pesquisa/. Acesso em: 16 out. 2026.

ISSN 2317-1316

GIRELI, Eduardo Cesar; VENDRAME, José Carlos. Análise dos impactos das obras de dragagem de aprofundamento e manutenção no Porto de Santos. Revista de Engenharia e Infraestrutura Portuária, v. 4, n. 2, p. 45–58, 2012.

HERRERA DAPPE, Matías; JOOSTE, Charl; SUÁREZ-ALEMÁN, Ancor. How Does Port Efficiency Affect Maritime Transport Costs and Trade?: Evidence from Indian and Western Pacific Ocean Countries. Policy Research Working Paper, n. 8204. Washington, DC: World Bank Group, 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/320024885_How_does_port_efficiency_affect_maritime_transport_costs_and_trade_Evidence_from_Indian_and_western_Pacific_Ocean_countries. Acesso em: 14 out. 2026.

SANTOS, Amanda Augusto Freitas; DOI, Júlia Tiemi Bianck; MARQUES, Maria Eduarda Machado; CAMPOS, Sara de Moura. Os desafios e soluções da taxa de Demurrage, Detention e Sobrestadia no Porto de Santos. Revista FT, v. 30, n. 158, p. 1–20, maio 2026. DOI: https://doi.org/10.69849/y53n2g06. Disponível em: https://www.revistaft.com/ft/article/view/686. Acesso em: 15 out. 2026.

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023: Port performance and maritime trade and transport facilitation. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development, 2023. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023ch4_en.pdf. Acesso em: 14 out. 2026.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations Publications, 2023. Disponível em: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023. Acesso em: 15 out. 2026.

WORLD BANK; S&P GLOBAL. The Container Port Performance Index 2020 to 2024: Trends and Lessons Learned. Washington, DC: World Bank Group, 2025. Disponível em: https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/695e8bdc-eb9a-439a-a8d5-228593831ce8/content. Acesso em: 14 out. 2026.

ZOVICO, Marcelo. A regulação portuária e os desafios da harmonização normativa no Porto de Santos. Cadernos de Direito Portuário, Santos, v. 8, n. 1, p. 10–25, 2023.