



Ivan Leão – diretor da Ivens Consult

## **Competição em contêineres**

Portos e Navios - 10/7/2017

Portos públicos e terminais privados brasileiros operam um bilhão de toneladas/ano de carga, sendo que 628 milhões são minérios e grãos, 100 milhões de toneladas são transportadas em contêineres. Um movimento que em 2016 representou 8,7 milhões de contêineres de 20 pés (TEU — twenty feet equivalent unit).

A carga containerizada é o segmento de transporte marítimo que apresenta tendência de expansão. É o maior avanço no sistema transporte marítimo de todos os tempos. O contêiner com chip de identificação permite a automação dos terminais especializados e o rastreamento do porão dos navios aos diversos modais até o destinatário em fábricas e lojas.

Na exportação, grãos, minério e combustíveis lideram em volume transportado. A carga containerizada representa maior valor agregado por tonelada. Os principais produtos são carne industrializada, madeira, pedras decorativas, plásticos e açúcar.

Na importação os contêineres trazem produtos de plásticos, produtos químicos e máquinas. No longo curso e cabotagem, o formato TEU ainda é utilizado para medir a movimentação de contêineres. No entanto mais de 60% dos contêineres utilizadas já são FFE (forty feet equivalent unit), unidade de 40 pés.

A participação de navios de bandeira brasileira no total do transporte marítimo é de 4%, informa a Antaq. A bandeira internacional fica com 96% do total da tonelagem, incluindo empresas de navegação brasileiras, controladas por empresas dominantes do transporte marítimo internacional.

Os números mostram a dependência do país das grandes empresas internacionais de navegação e sujeição aos valores de fretes estabelecidos nas estratégias de ocupação de mercados. Esse efeito é ainda mais acentuado no transporte marítimo de contêineres. Especialistas e órgãos de classe já emitiram alertas para a participação de navios de bandeira internacional que atuam no nosso transporte marítimo de cabotagem. Por legislação, a bandeira brasileira tem exclusividade na cabotagem. Na prática, são os navios de bandeira internacional que dominam as operações.

A aquisição da alemã Hamburg Sud (controladora da Aliança Navegação e Logística) pela dinamarquesa Maersk Line tornou necessária a venda da Mercosul Line — empresa de navegação brasileira controlada pela Maersk — para atender à exigência do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), diante da possibilidade de a armadora controlar 92% do transporte de cabotagem brasileiro.

A Mercosul Line foi vendida para outra gigante internacional do transporte marítimo, a francesa CMA CGM, que transporta 15 milhões de TEUs ano, operando em 200 rotas internacionais em 420 dos principais portos, com frota de 445 navios. Ampliada com os quatro navios porta-contêineres de bandeira brasileira da Mercosul Line.

A concentração do transporte marítimo internacional foi ampliada pela falência da Hanjin Shipping. Parte da frota foi incorporada pela Maersk, CMA CGM e pela recém-chegada SM Lines. Completa o quadro a fusão das empresas de navegação do Japão numa única operadora, a ONE, e a conclusão da fusão das chinesas China Merchants e Sinotrans, prevista até o final de 2017.

Grupos brasileiros apoiados por fundos internacionais participavam da licitação para compra da Mercosul Line, coordenada pela área de Merger&Aquisitions do Banco Santander. A entrega das propostas estava prevista para 30 de junho de 2017. A meio caminho foram informados sobre a venda à CMA CGM. Há insatisfação e preocupação com o possível aumento do valor dos fretes pelo transporte de contêineres na costa brasileira. Há dificuldade de encontrar interlocutores no Governo para analisar este e outros temas essenciais da indústria marítima brasileira.