

O caminho percorrido



Ivan Leão*

O caminho percorrido em 2018 até o ameno clima outonal de maio, no Brasil, mostra acontecimentos que indicam novas situações para a indústria marítima. Três ocorrências chamam a atenção. A primeira é o contínuo interesse dos investidores estrangeiros nos negócios de exploração e produção de petróleo e na conquista de concessões de terminais portuários. O que indica a mudanças de patamar de tecnologias e de modelos de negócios. Uma fase de maior internacionalização da economia brasileira está em gestação.

A segunda situação que promete impacto nos negócios portuários é a decisão da Maersk Line, a maior empresa transportadora de contêineres do mundo, em escolher o Porto do Pecém, no Ceará, como parada única da nova linha de conexão com a Ásia, através do Canal do Panamá ampliado. A decisão muda o paradigma em relação ao Porto de Santos, o maior do país em movimentação de contêineres, ao reconhecer a vantagem econômica da mudança para terminais do Norte e Nordeste. Um porto concentrador vai atrair outros operadores e seus prestadores de serviço. Cria espaço para linhas alimentadoras, com navios de menor porte e facilidade de acesso aos portos com menor profundidade nos canais de acesso. A controladora Hamburg Sud e sua subsidiária Aliança Navegação já devem estar prontas para essa tarefa. Ao mesmo tempo, a Maersk anuncia parceria com a IBM para criar sistema digital de contratação de fretes marítimos, com arquitetura aberta ao qual todos podem aderir. É de se esperar a ampliação da APM Terminais, já atuante em Pecém, e da Svitser Rebocadores, ambas empresas do grupo.

A terceira situação é o custo operacional elevado do Portos dos Santos, que contribui para que os fretes no Brasil estejam entre os mais caros do mundo. A Maersk está assegurando a continuidade da sua competitividade nesse *trade*, ao escapar das conhecidas limitações de Santos, devido a custos, falta de dragagem, dificuldades de *bunker* e outras particularidades. O balanço da Companhia Docas do Estado de São Paulo, uma empresa do Minis-

tério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, publicado em 5 de abril de 2018, reconhece na nota explicativa 7 contas a receber líquidas no valor de R\$ 889 milhões da empresa Libra Terminal 35, titularidade transferida à Libra Terminais, segundo termo aditivo ao contrato de prorrogação antecipada até 2035, assinado em 2/6/2015. É curioso que uma empresa sob controle do governo federal apresente contas a receber praticamente do mesmo valor que sua receita operacional de R\$ 897,7 milhões.

Na segunda quinzena de março a China Communications Construction Company (CCCC) lançou a pedra fundamental para a construção do Porto São Luiz, no Maranhão, que terá potencial de dobrar a movimentação do porto público de Itaqui. O investimento de R\$ 2 bilhões tem como acionistas CCCC (51%); WPR (24%); Lyon Capital (20%) e minoritários (6%). O Banco Industrial e Comercial da China (IBC) financia 70% do investimento. A lógica é a mesma, mudar a geografia portuária na rota para a Ásia.

Mais investimentos e a mudança da logística portuária para o eixo Norte levanta a questão do abastecimento a navios nas rotas ao longo da costa brasileira. Um debate que demonstra importância pela ausência. O balanço anual da Petrobras Distribuidora, publicado em 11 de abril de 2018, informa que a empresa ampliou em 0,5% a distribuição de combustíveis e lubrificantes em relação a 2016. Foram comercializados 125,9 milhões de metros cúbicos. A gasolina aumentou a participação na matriz de 34,4%, em 2016, para 35,1%, em 2017. O consumo de óleo diesel permaneceu praticamente estável, com participação de 43,4% em 2016, para 43,5% em 2017. O balanço informa o atendimento a 10 mil grandes consumidores, aos quais foram vendidos 11,2 milhões de metros cúbicos, representando 26% das receitas líquidas. O balanço não se dedica especificamente ao segmento de abastecimento a navios, como faz ao abastecimento a aviões, que representa 8% das receitas líquidas. ■

Ivan Leão é diretor da Ivens Consult