

# O cenário do transporte marítimo mundial



Ivan Leão\*

É apropriado encerrar o ano de 2019 observando o transporte marítimo. O tradicional estudo da UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) sobre o transporte marítimo mundial foi publicado no final de outubro. O *Review of Maritime Transport 2019* informa que o total da carga transportada por navios soma 11 bilhões de toneladas, no valor de US\$ 27 trilhões. Em 2018 o transporte marítimo apresentou expansão de 2,7% sobre 2017. A estimativa para o período 2019-2024 é de expansão anual de 3,5%.

O comércio marítimo mundial continua com expansão superior à economia da maior parte dos países. O transporte em contêineres cresceu 4,7% em 2018. Uma modalidade que assumiu 60% da carga transportada nos fluxos de comércio inter-regionais. Essa tendência de expansão fora das principais rotas marítimas Leste-Oeste, indicam uma reorganização do comércio baseado em entendimentos regionais, fora dos grandes acordos tarifários.

*Tecon Santos, um dos cinco terminais de contêineres da Santos Brasil, automatização e capacidade de operar 2 milhões de TEUs ao ano*



## Volume transportado em 2018

Tipo de Carga	Milhões de ton.	% expansão
Carga líquida	3194	
Petróleo bruto	1886	0,6
Outras cargas - incluindo produtos de Petróleo e GNL com expansão de 8,9%	1308	2,9
Carga seca	5631	
Minério de ferro	3210	0,2
Carvão	1263	5,1
Grãos	471	-1,1
Produtos de aço	390	-0,5
Produtos florestais	378	3,6

Fonte: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2019

O comércio inter-regional ocorre em todas as regiões: Sudeste da Ásia, África, Oeste da Ásia, América do Norte, América do Sul e Centro; e inter-Europa. Apresenta duas tendências: nesses *trades* são necessários navios menores; demonstra o acerto da estratégia da China com a iniciativa Cinturão e Rota (Belt and Road) que explica a produção chinesa de navios de carga geral.

O transporte de contêineres tem dez operadoras que dominam 90% do mercado. Em 2014 era 68%. Em 2018, 793 milhões de TEUs (Twenty Feet Equivalente Unit) transitaram nos portos mundiais. Essa consolidação ocorre junto com intenso esforço de digitalização para criar eficiências e valor nas redes globais de suprimentos.

A frota mundial soma 95,4 mil navios que oferecem capacidade de transportar 1,9 bilhão de TPB (Tonelagem de Porte Bruto) por viagem. As principais cargas apresentam a

seguinte participação: carga seca 42,6%, carga líquida (petróleo e derivados) 28,7%, contêineres 13,1% e outros, 11,3%. A frota de navios porta-contêineres cresceu 4,89%. Merece atenção a expansão de 7,5% da frota de navios para transporte de gás (*gas carriers*).

Na construção naval, China, Japão e Coreia do Sul representam 90% das entregas de novos navios em 2018. A concentração mostra a intenção dos países em manter posição dominante no mercado mundial de construção naval. Em 2018, esses países lideraram os fornecimentos nos seguintes tipos de navios: China — 60% carga seca, 47% carga geral, 49% contêineres, 45% *offshore*. Coreia do Sul — 64% transporte de gás, 42% petroleiros. Japão — 45% navios químicos.

Os volumes em tonelagem carregada nos segmentos de carga seca e líquida permitem visualizar os grandes volumes do transporte marítimo, excetuando a carga em contêiner (veja tabela). O quadro identifica cerca de 78% das cargas marítimas. Apresenta o modesto crescimento do transporte de petróleo bruto, de minério de ferro, grãos e produtos de aço. Mostra a expansão vigorosa do gás natural liquefeito e a expansão no consumo do carvão, exportado principalmente pela Indonésia (33%) e a Austrália (33%). E importado por China (19%), Índia (18%), Japão (15%), Europa e Coreia (11% cada).

O minério de ferro tem a Austrália (57%) e o Brasil (26%) como os maiores exportadores. Os principais importadores são a China (71%), Japão (8%) e Europa (7%). O aço tem na China o principal exportador (51%) e o principal importador (49%). Nos grãos (soja, milho e trigo), os EUA lideram as exportações (26%), com o Brasil em segundo lugar (23%), seguido pela Federação da Rússia (11%), Argentina e Ucrânia (9% cada um).

Na movimentação de 793 milhões de contêineres (TEU) nos portos, com expansão de 47% sobre 2017, a importância da Ásia é reveladora. Dos 20 maiores portos listados nessa movimentação, 15 deles estão na Ásia, processaram 347,8 milhões de TEUs, 43,8% do total. Os três portos que lideram a movimentação de contêineres são Shanghai, 42 milhões; Cingapura, 36,6 milhões; e Ningbo-Shoustan, 26,3 milhões. Esses três portos concentram 13% do movimento de contêineres no mundo.

Os cinco portos fora da Ásia movimentam 41,8 milhões de contêineres, ou 5,6% do total mundial: Rotterdam, 14,5 milhões; Antuérpia, 11,1 milhões; Los Angeles, 9,4 milhões; Hamburgo, 8,8 milhões; Long Beach 8 milhões.



Sete empresas dominam 88% do segmento de transporte marítimo de contêineres: Maersk, 18%; Cosco e MSC, 16% (cada uma); CMA-CGM, 14%; Hapag Lloyd, 10%; ONE, 8% (Ocean Network Express, empresa criada em 2017 reunindo a Kawasaki K Line, Mitsui OSK Line e a Nippon Yusen Kaisha); e Evergreen, 6%.

A concentração do transporte marítimo de contêineres é especialmente importante para contextualizar a estratégia brasileira de expansão portuária e do transporte marítimo na costa (cabotagem), na sua maior parte de combustíveis líquidos e contêineres. A estatística da Antaq de 2018 aponta que os portos brasileiros operaram 1,1 bilhão de toneladas de cargas, sendo 64% carga seca (*dry bulk* – granel sólido); 21% carga líquida; 10% contêineres, e 5% carga geral.

Os portos brasileiros movimentaram 9,4 milhões de contêineres, colocando o Brasil na 21ª posição no *ranking* mundial. Essa movimentação tende a crescer. O transporte de contêineres no longo curso representa 80% do total. São transportados em navios das sete empresas internacionais dominantes, presentes no mercado local, que controlam empresas de navegação brasileiras e também operam com liderança e na cabotagem. É parte das estratégias dessas empresas investir em terminais portuários próprios. A Maersk é citada como exemplo pela UNCTAD, apresenta 50% de suas receitas nas operações marítimas e 50% na operação portuária.

No Brasil, em 2018, o transporte na cabotagem somou 1,3 milhão de contêineres. Cinco portos concentram 60% da movimentação: Santos, 32,7%; Paranaguá, 7,6%; Rio Grande e Portonave, 7,3% (cada um); e Itapoá, 6,3%. Empresários de terminais portuários e operadores de empresas independentes de cabotagem locais contemplam um mercado em expansão. ■

---

*ONE, Ocean Network Express, empresa criada em 2017 reunindo as operações marítimas de contêineres da Kawasaki, Mitsui e Nippon Yusen, registrou lucro em 2019*

---

*\*Diretor da Ivens Consult*