

A transformação nos portos



Ivan Leão

Na agenda para fevereiro, o acompanhamento da vigorosa manifestação dos portos brasileiros informando sua preparação para melhor atender à demanda no transporte marítimo da carga em contêineres na costa brasileira. A percepção é da nova importância nessa categoria da atividade portuária. Estatísticas da Antaq sobre o primeiro semestre de 2019 identificam redução na movimentação de minério de ferro e soja e expansão na movimentação de contêineres, petróleo e combustíveis. O minério de ferro, petróleo e combustíveis são as principais cargas dos terminais privados. Já os contêineres são cargas dos portos públicos, principalmente por meio de concessão a operadores privados de pátios e cais especializados. É nessa modalidade onde o desafio da competitividade portuária é essencial, contribuindo para a redução de custos da exportação e importação de manufaturados e da movimentação ao longo da costa brasileira.

A balança comercial brasileira em 2019, segundo números do Ministério da Economia Indústria e Comércio Exterior, registra US\$ 223,9 bilhões em exportações e US\$ 177,3 bilhões em importações, obtendo um salto positivo de US\$ 46,6 bilhões. As exportações foram 6,2% menores e as importações diminuíram 2,1%, na comparação com 2018. O exame do comportamento dessas trocas comerciais, por diversos analistas, expressando preocupações, vem da necessidade de manter saldo positivo, num contexto de déficit nas contas públicas do governo. O grande vilão é o déficit de US\$ 74,1 bilhões na balança de produtos manufaturados (exportações de US\$ 77,4 bilhões contra importações de US\$ 151,5 bilhões), indicando a baixa contribuição da produção industrial nessa conta, em comparação com os saldos positivos dos produtos básicos (US\$ 100,6 bilhões) e semimanufaturados (US\$ 20,1 bilhões).

A inserção internacional brasileira, medida como participação do PIB, registra impor-



tações e exportações no valor US\$ 341,2 bilhões, o que representa cerca de 20% do PIB brasileiro, estimado em US\$ 1,7 trilhão. Uma participação abaixo da média mundial (30%). A situação, que os portos já perceberam, é a sucessiva redução da competitividade da indústria do país. Uma situação que deve piorar antes de ocorrer uma transformação. Analistas ressaltam que existem empresas e setores que se destacam, mas, no fluxo histórico, o comércio exterior não era prioridade já que a política industrial visava à proteção tarifária da produção local. Os portos não desejam ficar com a reputação de prejudicar as exportações só por representarem o último elo do encadeamento de custos.

O exame da trajetória da exportação e importação de produtos básicos e manufaturados, em participação no total de cada movimento, demonstra a queda da participação dos manufaturados nas exportações e o aumento da participação dos produtos básicos, superando os manufaturados em 2010.

Os números mostram a perda dos produtos manufaturados na participação das exportações, caindo de 59%, em 2000 para 35% em 2019. As participações dos produtos básicos nas exportações aumentam de 23% para 55%, indicando aumento na quantidade e na competitividade da produção. Nas importações, a participação dos manufaturados permanece relativamente estável, indicando que a substi-



Estatísticas da Antaq mostram expansão na movimentação de contêineres

Participação (%) no total

NCM	Exportações	Importações	Saldos
Reino vegetal	40,5	4,5	36
Minerais	55,8	25,8	30
Inds. Alimentos	19,9	3,2	18,4
Inds. Química	10,1	37,8	-27,6
Metais e suas obras	16,3	13,3	3
Máq. e aparelhos	15,8	43,3	-27,4
Material de transpt.	15,9	18,3	-2,4

Por grupo de mercadoria (US\$ bilhões)

Anos	Exportações		Importações	
	Manufaturados	Básicos	Manufaturados	Básicos
2000	59	23	83	13,2
2010	39	40	82,9	13,2
2015	38	45	84,4	11,3
2019	35	55	85,4	9,9

tuição do produto local pelo importado ainda não está definida. Mas indica que nesse período de 10 anos não ocorreu substituição de importações. A importação de produtos básicos apresenta pequena redução.

Observando as trocas comerciais e seus saldos, por tipo de mercadoria (NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul), é possível identificar os setores com os maiores saldos negativos, o que pode indicar as situações de setores com dificuldade de atender à demanda do mercado.

Os setores da indústria química e de máquinas, aparelhos e material elétrico representam os maiores saldos negativos. Segundo analistas, representam os setores onde o avanço tecnológico não permite a oferta local de produtos. Os maiores saldos são obtidos nos setores onde a oferta de produtos básicos (minerais, vegetais e animais) asseguram condição de competitividade que permite investimento na tecnologia de produtos.

A Antaq informou que em agosto de 2019 a frota de navios porta-contêineres operando na cabotagem chegou a representar 76,2% da frota utilizada no segmento. A estatística mostra expansão de 28% na cabotagem, de 2010 a 2018, com a tonelage transportada em contêineres aumentando de 127 milhões para 163 milhões. Essa expansão coloca a carga em contêineres como a segunda maior na cabotagem, atrás apenas dos graneis líquidos e gasosos. O

reconhecimento desse avanço pela Antaq vai fomentar opções regulatórias para aumentar a competição, ação que deverá ser acompanhada pelo porto para se posicionar nesse segmento em expansão.

Seja na cabotagem ou no longo curso, os indicadores apontam para os riscos de aumento de custos no transporte marítimo. A redução do teor de enxofre no combustível marítimo, previsto pela IMO, aumentou os custos para a cabotagem em 20% desde outubro, segundo diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, já que cerca de 50% dos custos do setor vêm do combustível.

A Petrobras diz que não há risco de falta do produto, porque já fornece o *bunker* com baixo teor de enxofre desde 1º de outubro de 2019. Mas, a sistemática de reserva de combustível mudou e a reserva para suprimento ao navio deverá ser realizada com maior antecedência. Manutenção dos berços de atracação e informação confiável sobre a profundidade real em berços, canais e bacias de evolução estão entre as necessidades. Além disso, com o avanço da opção por sistemas digitais é essencial que os aplicativos fiquem disponíveis para acesso sem as quedas de sinal que interrompem as conexões. ■

**Diretor da Ivens Consult*