



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



BRASIL-CHILE

REDUZIR CUSTOS DE TRANSPORTE
PARA AUMENTAR O COMÉRCIO



BRASIL-CHILE



REDUZIR CUSTOS DE TRANSPORTE
PARA AUMENTAR O COMÉRCIO

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Robson Braga de Andrade

Presidente

Diretoria de Desenvolvimento Industrial

Carlos Eduardo Abijaodi

Diretor

Diretoria de Comunicação

Carlos Alberto Barreiros

Diretor

Diretoria de Educação e Tecnologia

Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti

Diretor

Diretoria de Políticas e Estratégia

José Augusto Coelho Fernandes

Diretor

Diretoria de Relações Institucionais

Mônica Messenberg Guimarães

Diretora

Diretoria de Serviços Corporativos

Fernando Augusto Trivellato

Diretor

Diretoria Jurídica

Hélio José Ferreira Rocha

Diretor

Diretoria CNI/SP

Carlos Alberto Pires

Diretor



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA

BRASIL-CHILE

REDUZIR CUSTOS DE TRANSPORTE PARA AUMENTAR O COMÉRCIO

Brasília
2017

©2017. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

Gerência-Executiva de Infraestrutura – GEINFRA

FICHA CATALOGRÁFICA

C748b

Confederação Nacional da Indústria.

Brasil - Chile : reduzir custos de transporte para aumentar o comércio /

Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2017.

82 p. : il.

1. Transporte. 2. Comércio. I. Título.

CDU: 658.7

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Sede

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

Tel.: (61) 3317-9000

Fax: (61) 3317-9994

<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/>

Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

sac@cni.org.br



Sumário

Sumário Executivo	11
Tendências do comércio e do tráfego de mercadorias entre Brasil e Chile	11
O transporte terrestre de cargas entre o Brasil e o Chile: aspectos regulatórios	12
O transporte marítimo nas relações comerciais entre Brasil e Chile	13
Conclusão	14
Introdução	17
O Comércio Brasil-Chile de Bens e Serviços	19
2.1. Evolução recente do comércio de bens entre o Brasil e o Chile	19
2.2. As exportações brasileiras para o Chile	21
2.3. Posição competitiva das exportações brasileiras para o Chile	25
2.4. Barreiras às exportações brasileiras no mercado do Chile	26
2.5. Importações brasileiras do Chile	27
2.6. Barreiras às importações brasileiras originárias do Chile	29
2.7. O comércio bilateral de serviços	30
2.8. O comércio bilateral de bens por modal de transporte	32
2.9. Síntese	35
O Transporte Marítimo Nas Relações Comerciais Entre Brasil e Chile	39
3.1. Introdução: as transformações estruturais no setor de transporte marítimo e suas implicações econômicas e regulatórias	39
3.2. Custos de transporte e fretes marítimos: principais determinantes	41
3.3. O acordo bilateral Brasil-Chile de transporte marítimo	44
3.4. O debate sobre o acordo no Brasil	45
3.5. As principais características do tráfego marítimo entre Brasil e Chile	50
3.6. Uma avaliação da operação do tráfego bilateral	51
3.7. Síntese	62
Conclusões	67
Referências	71
Anexo Estatístico – Informações retiradas do Sistema Aliceweb (Mdic/Secex)	73
Anexo B – Metodologia de levantamento das embarcações	79
Perfil de operação das empresas autorizadas	79





Lista de Acrônimos e Siglas

ABACE – South America East Coast (Eastern Loop)
ABACW – South America East Coast (Western Loop)
ALADI – Acordo de Complementação Econômica 35 da Associação Latino-Americana de Integração
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
ATIT – Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
CAMEX – Câmara de Comércio Exterior
C&F – Custo e Frete
CIF – Insurance and Freight – “Custo, Seguros e Frete”
CNI – Confederação Nacional da Indústria
DOU – Diário Oficial da União
FOB – free on board
LSBCI – Liner Shipping Bilateral Connectivity Index
LSCI – Liner Shipping Connectivity Index
MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
NCM – Nomenclatura comum do Mercosul
NMF – Nação Mais Favorecida
OMC – Organização Mundial do Comércio
P&D – Pesquisa e Desenvolvimento
PIB – Produto Interno Bruto
REB – Registro Especial Brasileiro
SECEX – Secretaria de Comércio Exterior
TEU – Twenty-foot equivalent units
UNCTAD – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
WEF – World Economic Forum
WTO – World Trade Organization





Listas

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – EXPORTAÇÃO DE CONTÊINERES DO BRASIL PARA O CHILE – 2015.....	59
FIGURA 2 – IMPORTAÇÃO DE CONTÊINERES DO BRASIL PARA O CHILE – 2015.....	60

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – PRODUTOS DE ORIGEM CHILENA SUJEITOS A DIREITOS <i>ANTIDUMPING</i> NO BRASIL	30
QUADRO 2 – EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AUTORIZADAS	52

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO BRASIL-CHILE: 2000-2015	19
GRÁFICO 2 – PARTICIPAÇÃO DO CHILE NAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS – 2000-2015.....	20
GRÁFICO 3 – COMÉRCIO BRASIL – CHILE POR FATOR AGREGADO 2000 E 2015.....	21
GRÁFICO 4 – PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA O CHILE.....	32
GRÁFICO 5 – PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA O CHILE, EXCLUSIVE PETRÓLEO.....	33
GRÁFICO 6 – PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DO CHILE	34
GRÁFICO 7 – CARGA CONTEINERIZADA NO COMÉRCIO MARÍTIMO ENTRE BRASIL E CHILE – 2013 A 2015	50
GRÁFICO 8 – PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA NO COMÉRCIO DO BRASIL COM O CHILE	55
GRÁFICO 9 – ÍNDICE DE CONECTIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DA UNCTAD DE PAÍSES SUL-AMERICANOS – 2006 E 2015	56

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS A 8 DÍGITOS DO SH EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2005.....	22
TABELA 2 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS A 8 DÍGITOS DO SH EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2015.....	23
TABELA 3 – CATORZE PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE, EM 2005 E 2015, E PRINCIPAIS CONCORRENTES DO BRASIL EM 2015.....	24
TABELA 4 – DEZESSEIS PRODUTOS QUE ESTAVAM ENTRE OS MAIS EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2005, MAS NÃO EM 2015, E SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES NO CHILE EM 2015	26
TABELA 5 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS DO CHILE PELO BRASIL EM 2005.....	28
TABELA 6 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS DO CHILE PARA O BRASIL EM 2015...29	

TABELA 7 – EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2015 – PRINCIPAIS SETORES	31
TABELA 8 – IMPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DO CHILE PELO BRASIL EM 2015 – PRINCIPAIS SETORES	31
TABELA 9 – EMPRESA E NAVIOS DE CONTÊINERES EM OPERAÇÃO NO TRÁFEGO BRASIL-CHILE.....	53
TABELA 10 – NAVIOS GRANELEIROS E RO-RO EM OPERAÇÃO NO TRÁFEGO BRASIL-CHILE	53
TABELA 11 – POSIÇÃO DO BRASIL, CHILE, PERU E COLÔMBIA NO RANKING MUNDIAL DE INDICADORES RELEVANTES DE COMPETITIVIDADE – 2016	58
TABEÇA A1 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PELO BRASIL AO CHILE EM 2005, PARCELAS E MERCADO DO BRASIL E DOS SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES NO MESMO ANO.....	73
TABELA A2 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PELO BRASIL AO CHILE EM 2005, PARCELAS E MERCADO DO BRASIL E DOS SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES EM 2015.....	75
TABELA A3 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2015 SEGUNDO MODAIS DE TRANSPORTE EM 2005 E 2015	77
TABELA A4 – TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS PELO BRASIL DO CHILE EM 2015, SEGUNDO MODAIS DE TRANSPORTE EM 2005 E 2015	78
TABELA B1 – LEVANTAMENTO DE EMBARCAÇÕES EM OPERAÇÃO NO TRÁFEGO BRASIL-CHILE NO PERÍODO EM ANÁLISE.....	82

Sumário Executivo

O transporte foi identificado, por diversos estudos, como um dos principais componentes dos custos diretamente associados ao comércio internacional. Isso parece ser especialmente verdadeiro no caso de um intercâmbio comercial em que as tarifas deixaram de ser uma barreira comercial, seja em função da eliminação unilateral de tarifas, seja como resultado de negociações entre os países envolvidos no intercâmbio considerado.

No caso do comércio do Brasil com o Chile, há um fator que torna ainda mais importante a indagação acerca dos impactos dos custos de transporte sobre a competitividade dos manufaturados brasileiros naquele mercado: é o fato de o tráfego marítimo entre os dois países ser regulado por um acordo bilateral, implementado há 40 anos, e que restringe o acesso às cargas movimentadas bilateralmente às bandeiras nacionais.

Tendo como pano de fundo essas considerações, este trabalho busca responder às seguintes perguntas:

- Há características no tráfego marítimo entre Brasil e Chile que expliquem níveis de fretes relativamente elevados, em particular quando comparados com os praticados no movimento de cargas entre o Brasil e o Peru?
- Do ponto de vista dos usuários de transporte marítimo, quais os custos e benefícios que se pode associar à regulação do tráfego bilateral por meio do acordo vigente?

TENDÊNCIAS DO COMÉRCIO E DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS ENTRE BRASIL E CHILE

Entre 2005 e 2015, as exportações brasileiras para o Chile passaram por transformações significativas. Os manufaturados perderam fortemente participação na pauta, refletindo não apenas o dinamismo dos produtos básicos, mas principalmente o seu fraco desempenho, especialmente a partir da crise internacional de 2008.

Perda de competitividade dos manufaturados brasileiros no mercado chileno

De forma geral, observa-se, no período, uma nítida perda de competitividade daqueles produtos manufaturados que ocupavam as primeiras posições no *ranking* de exportações bilaterais do Brasil em 2005. Essa queda na posição competitiva do Brasil é disseminada entre os setores industriais e os principais concorrentes do Brasil nos produtos referidos, em 2015, são a China, os Estados Unidos e países da União Europeia, como Espanha e Alemanha.

Brasil já tem livre comércio com o Chile, mas isso não confere preferências relevantes aos produtos brasileiros naquele mercado

Como o Mercosul tem um acordo de livre comércio com o Chile, cujo cronograma de desgravação já se completou, a perda de posição competitiva do Brasil não pode ser atribuída à incidência de

tarifas diante de competidores beneficiados por acordos daquele tipo. Em compensação, como o Chile tem acordos comerciais com todos estes competidores do Brasil, a isenção de tarifas que beneficia os exportadores brasileiros não lhes confere nenhuma vantagem em relação a seus concorrentes naquele mercado.

Além de ter acordos de livre comércio com os principais *players* do comércio mundial, o Chile pratica uma tarifa aos países com os quais ele não tem acordo preferencial de comércio (tarifa NMF) uniforme e baixa (6%). Assim, o mercado chileno aparece, entre os sul-americanos, como o “mercado mais competitivo e de penetração mais difícil para as vendas brasileiras”. Nesse contexto, a competitividade dos produtos brasileiros tende a ser altamente sensível a outros componentes dos custos de exportação, entre os quais os custos de logística e transporte.

Transporte marítimo é majoritário nas exportações brasileiras, mas a participação do rodoviário é muito elevada

Entre os modais de transporte, destaca-se o marítimo, responsável, em 2015, pelo encaminhamento de mais da metade do valor das exportações brasileiras para o Chile. Nesse ano, o modal marítimo respondeu por 54% do valor total das exportações bilaterais do Brasil.

Ainda assim, chama a atenção a elevada participação do modal rodoviário no total das exportações brasileiras. Em 2015, esse modal respondia por quase 40% do valor exportado pelo Brasil. Excluído o petróleo – que não se sujeita ao acordo bilateral de transporte marítimo – mais da metade das exportações são feitas por meio do modal rodoviário.

Ou seja, mais da metade das cargas de exportação brasileira consideradas prescritas pelo acordo bilateral de transporte marítimo foi transportada, em 2015, por via rodoviária, em que pese o fato deste modal ter um *transit time*, entre Brasil e Chile, muito superior ao do modal marítimo.

O TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS ENTRE O BRASIL E O CHILE: ASPECTOS REGULATÓRIOS

O transporte terrestre entre Brasil e Chile é regulado pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (Atit), em vigor desde 1990, do qual fazem parte o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai.

No que se refere especificamente ao transporte rodoviário, o acordo proíbe a realização de transporte local em um dos países signatários por prestadores de serviços habilitados por outros países-membros.

Existem atualmente 286 empresas brasileiras habilitadas ao transporte rodoviário de cargas no tráfego entre o Brasil e o Chile, contando com uma frota de 24.828 veículos. No sentido contrário, existem 29 empresas chilenas habilitadas, com uma frota de 5.992 veículos.

O número de empresas habilitadas e a frota de veículos disponíveis para o transporte entre os países membros do Atit não parece ser uma restrição relevante para o transporte terrestre. Entretanto, o caráter bilateral do acordo – impedindo o transporte entre pontos em mais de um país e o transporte doméstico – representa obstáculos a esse modal, resultando em ineficiência logística e custos mais elevados.

O TRANSPORTE MARÍTIMO NAS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHILE

O quadro regulatório mundial mudou, mas o Brasil não se adaptou aos novos tempos

O Brasil vivenciou mal essas mudanças pelas quais passou o setor de transporte marítimo internacional, o que refletiu principalmente na acentuada perda de participação da bandeira brasileira nos tráfegos internacionais do país, no desaparecimento de empresas nacionais ou na compra de algumas destas por empresas estrangeiras interessadas em operar (também) com a bandeira brasileira.

Hoje, as políticas de restrição à competição de terceiras bandeiras limitam-se aos tráfegos entre Brasil, países do Mercosul e Chile. Nestes tráfegos, o governo brasileiro tem buscado manter a participação da bandeira brasileira em rotas internacionais regulares por meio de acordos bilaterais que reservam as cargas movimentadas aos navios de bandeiras nacionais.

No caso do acordo entre Brasil e Chile, vigente há mais de quatro décadas, as implicações do acordo e seus impactos sobre a competitividade das exportações brasileiras vêm gerando crescente insatisfação dos usuários, capitaneados pela CNI. Níveis elevados de frete, baixa frequência e pouca flexibilidade da oferta para atender a cargas com diferentes características e exigências são algumas das críticas formuladas pelos usuários de transporte.

Nenhum navio que opera na rota foi construído no Brasil ou no Chile

A partir de dados de sensoriamento remoto do tráfego marítimo bilateral, de todas as 39 embarcações que operaram entre outubro e dezembro de 2016, nenhuma foi construída no Brasil ou no Chile.

A participação de navios de bandeira brasileira no transporte bilateral de mercadorias é baixa

Os resultados do acordo bilateral mostram que, nos últimos anos, a participação da bandeira brasileira neste *trade* é francamente minoritária, em torno de 15%, em 2014 e 2015, ficando 85% do tráfego em mãos da bandeira chilena.

A conectividade bilateral não aumentou nos últimos dez anos, embora tenha aumentado em outros tráfegos, como com a Colômbia, com a Coreia e com a China

Índices (bilaterais e multilaterais) de conectividade elaborados pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) mostram que a estrutura da oferta em vigor no transporte marítimo não foi capaz de produzir, entre 2006 e 2015, aumentos significativos na conectividade entre Brasil e Chile, ao contrário do que se observou nos tráfegos com Colômbia, Coreia e China.

Não há razões aparentes para que os fretes entre Brasil e Chile sejam superiores aos praticados no tráfego bilateral com o Peru

Um dos argumentos usados para justificar fretes mais elevados para o Chile do que para o Peru é o maior número médio de portos escalados no Chile, na comparação com o Peru. É possível que esse fato tenha impacto sobre os custos totais de uma viagem redonda, mas é impossível concluir que um eventual aumento causado por este fator supere as vantagens de custos associadas à maior eficiência

e produtividade dos portos chilenos, bem como à posição privilegiada do Chile entre os países da região no que se refere ao grau de facilitação de comércio, características ressaltadas por relatórios do Banco Mundial e de outras instituições internacionais, como o Fórum Econômico Mundial.

Há razões para supor que as empresas de transporte marítimo pratiquem discriminação de preços entre produtos, **onerando a venda dos produtos com maior valor unitário**. Como os produtos de maior valor unitário do comércio bilateral de manufaturados são os exportados pelo Brasil para o Chile – inclusive na comparação com o tráfego entre o Brasil e o Peru –, uma eventual discriminação de preços tenderia a onerar os fretes do comércio Brasil-Chile e, dentre esses, mais fortemente os produtos brasileiros.

O tráfego Brasil-Chile não existe como tal, mas é parte de uma rota mais extensa que liga o Brasil à Argentina, ao Peru e ao Equador

Uma consideração que deve merecer destaque é o fato de que, para as empresas operadoras de transporte marítimo regular no tráfego Brasil-Chile, este não existe como tal, sendo parte de uma rota mais extensa que envolve a Argentina, o Peru e o Equador, além do próprio Chile. Esta seria a unidade mais pertinente de análise e de avaliação das implicações do acordo sobre os níveis de fretes e os serviços oferecidos entre Brasil e Chile.

Nesse quadro de referência, exceto se as atividades específicas de operação das cargas entre Brasil e Chile mais ampla fossem “gravosas” para as empresas que operam regularmente nessa rota, poder-se-ia entender que fretes marítimos para o Chile pudessem ser superiores aos praticados para o Peru, até porque o Chile não é o ponto extremo da rota e é mais próximo, pela via marítima, do Brasil do que o Peru.

CONCLUSÃO

O acordo bilateral em vigor não contribuiu para uma participação expressiva de navios de bandeira brasileira no tráfego de mercadorias entre Brasil e Chile

O acordo em vigor, embora renovado a cada cinco anos, mantém praticamente inalterado o texto de 1975 e suas disposições em relação à reserva de carga para as bandeiras nacionais. Do ponto de vista da participação da bandeira brasileira – principal motivação da política adotada –, os resultados são muito modestos: 15% do tráfego bilateral são detidos pela bandeira brasileira. Além disso, pelo levantamento realizado, nenhuma das embarcações utilizadas foram construídas no Brasil ou no Chile.

Acordos bilaterais de reserva de carga perderam relevância como instrumento de regulação de tráfegos marítimos internacionais

Embora seja importante levar em consideração os elevados investimentos necessários para a manutenção de uma linha regular com as características da que liga o Brasil ao Chile (e à Costa Pacífica da América do Sul), esse argumento deve ser contraposto àqueles que enfatizam os custos produzidos pelo atual modelo de regulação. A prática do tráfego bilateral deu lugar ao modelo que funciona segundo a lógica de redes, com rotas principais e secundárias, *feeders* e *hubs* de concentração e redistribuição de cargas, em função de evoluções econômicas e tecnológicas.

O grau de competição nos tráfegos é relevante como fator de fixação de preços. A literatura especializada sublinha a relevância do grau de competição nos diferentes tráfegos marítimos regulares enquanto fator de fixação de preços e de transferência dos custos dos transportes aos seus usuários, como fretes. Essa relevância é repetidamente ressaltada por literatura sobre o tema.

Há indícios de fretes “excessivos” no tráfego de mercadorias entre Brasil e Chile

Em função da carência de dados relativos aos fretes gerados nos tráfegos do comércio exterior brasileiro, este trabalho não tem os elementos para atribuir taxativamente ao acordo bilateral custos de transporte especialmente onerosos para as exportações brasileiras de manufaturados para o Chile e menos ainda impactos negativos sobre a competitividade destas. Há indícios e casos constatados, inclusive pela agência reguladora, de fretes “excessivos”, e é possível que se pratique discriminação de preços (fretes, no caso) na rota que também inclui o Peru e o Equador, em detrimento das exportações brasileiras para o Chile.

A atual legislação cria condições artificiais de operação do tráfego bilateral

Pode-se afirmar que a atual regulação do transporte marítimo bilateral entre Brasil e Chile – tráfego que faz parte de uma rota maior operada pelos beneficiários do acordo – cria condições artificiais de operação em favor destas empresas, não produzindo nenhum incentivo para a redução dos custos de transporte, mas abrindo espaço para a transferência de receita dos exportadores e importadores brasileiros para as empresas de transporte.

Nesse sentido, deve-se, legitimamente, esperar que, sem o acordo, os custos de transporte traduzam novas condições de concorrência na oferta de transporte que sejam mais favoráveis aos usuários, podendo, inclusive, como efeito secundário, transferir para o transporte marítimo cargas que hoje seguem pelo modal rodoviário. No balanço de custos e benefícios que se pode associar à vigência hoje em dia de um acordo bilateral com as características do aqui considerado, os custos parecem superar amplamente os benefícios.

As conclusões deste trabalho sugerem a seguinte agenda de iniciativas para o governo brasileiro, com vistas à expansão do comércio bilateral com o Chile:

- **Suspender a reserva de carga bilateral.** Adotar medidas com vistas à suspensão da vigência do acordo no transporte marítimo entre os dois países;
- **Aprofundar o diálogo entre os envolvidos no processo de transporte marítimo:** usuários, operadores e órgãos de governo, buscando a identificação de medidas que removam os obstáculos à manutenção de serviços regulares em um ambiente de concorrência, com fretes compatíveis com as condições de mercado;
- **Renegociar o Atit,** com vistas à regulamentação da multimodalidade e à multilateralização das permissões para o transporte terrestre de carga, permitindo que uma mesma empresa atue no transporte entre mais de dois pontos, envolvendo diversos países membros do acordo;
- **Rever e atualizar os compromissos de Brasil e Chile,** contemplados no acordo de serviços Mercosul-Chile, de modo a torná-los compatíveis com um ambiente de maior integração e maior concorrência na oferta de serviços de transportes de carga entre os dois países.



1

Introdução

O transporte foi identificado, em diversos estudos, como o principal componente dos custos diretamente associados à exportação e à importação. Isso parece ser especialmente verdadeiro no caso de um intercâmbio comercial em que as tarifas tenham deixado de ser uma barreira comercial, seja em função da eliminação unilateral de tarifas, seja como resultado de negociações entre os países envolvidos no intercâmbio considerado.

Essa situação é a que vigora para o comércio entre Brasil e Chile, assim como ocorre com a grande maioria dos fluxos comerciais do Chile, em função do expressivo número de acordos de livre comércio firmados por aquele país.

Nesse cenário, parece muito relevante avaliar as implicações dos custos de transporte marítimo para o comércio bilateral e, em especial, para as exportações brasileiras de manufaturados para o Chile. Tanto mais que se constata, ao longo dos últimos dez anos, sensível redução de parcelas de mercado e perda de competitividade dos produtos brasileiros no mercado chileno.

Não há dúvida de que a competitividade das exportações de manufaturados brasileiros deteriorou-se nos últimos anos, refletindo fatores que impactaram essas exportações de modo negativo, independentemente de seus mercados de destino. No caso do Chile, esses impactos foram intensos em alguns setores em que o mercado chileno é bastante relevante, se disseminaram também em um número amplo de segmentos industriais.

Há um fator adicional que, no caso do transporte marítimo, torna ainda mais importante a indagação acerca dos impactos dos custos de transporte sobre a competitividade dos manufaturados brasileiros no Chile: é o fato de o tráfego marítimo entre os dois países ser regulado por um acordo bilateral, implementado há 40 anos, e que restringe o acesso às cargas movimentadas bilateralmente às bandeiras nacionais.

Tendo como pano de fundo essas considerações, este trabalho busca responder às seguintes perguntas:¹

- Há características no tráfego marítimo entre Brasil e Chile que expliquem níveis de fretes relativamente elevados, em particular, quando comparados com os praticados no movimento de cargas entre o Brasil e o Peru?
- Do ponto de vista dos usuários de transporte marítimo, quais os custos e benefícios que se podem associar à regulação do tráfego bilateral por meio do acordo vigente?

Na seção 2, *O comércio Brasil – Chile de bens e serviços*, são apresentadas as principais características e tendências do comércio bilateral entre Brasil e Chile, com ênfase no desempenho das exportações

1. Desde já, é fundamental observar que a carência de dados estatísticos oficiais sobre os fretes marítimos praticados nos tráfegos brasileiros de exportação e importação impõe severas e incontornáveis restrições a uma avaliação mais precisa e respaldada pelos números – do ponto de vista de exercícios quantitativos de avaliação das relações entre, de um lado, o nível e a evolução dos fretes e, de outro, a competitividade ou o desempenho das exportações. Vale lembrar que o Brasil já dispôs de dados oficiais e públicos sobre receita frete e tonelagem transportada no comércio exterior do país.

brasileiras de manufaturados e na composição do comércio por modal de transporte. A seção 3, *O transporte marítimo nas relações comerciais entre Brasil e Chile*, introduz a questão do transporte marítimo e discute o conteúdo do acordo bilateral em vigor, bem como as posições de usuários, transportadores e reguladores em relação a esse acordo. Além disso, elencam-se as principais características do tráfego bilateral entre Brasil e Chile e procede-se a uma avaliação desse tráfego à luz de alguns fatores considerados relevantes na formação dos custos de transporte e dos níveis de fretes marítimos. Na seção 4, apresentam-se as conclusões do trabalho. O Anexo Estatístico apresenta as tabelas que são referidas ao longo do texto.

2

O Comércio Brasil-Chile de Bens e Serviços

2.1. EVOLUÇÃO RECENTE DO COMÉRCIO DE BENS ENTRE O BRASIL E O CHILE

O comércio entre Brasil e Chile cresceu 225%, entre 2000 e 2015, praticamente acompanhando a expansão do comércio exterior brasileiro no período (227%). Nesse período, o comércio bilateral registrou forte e ininterrupta expansão entre 2000 e 2011 (exceto em 2009, em função da crise internacional), invertendo essa tendência a partir de então. Entre 2012 e 2015, a corrente bilateral de comércio reduziu-se em 26%, um reflexo da redução do comércio nos dois sentidos.

Exceto em 2009, o Brasil manteve saldos comerciais positivos em seu comércio com o Chile ao longo de todo esse período. Tais saldos foram crescentes até 2005 (quando representou cerca de 1/3 do valor da corrente de comércio), mas recuaram, desde então, variando significativamente de um ano para outro.

GRÁFICO 1

EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO BRASIL-CHILE: 2000-2015

(Em US\$ milhões)



Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

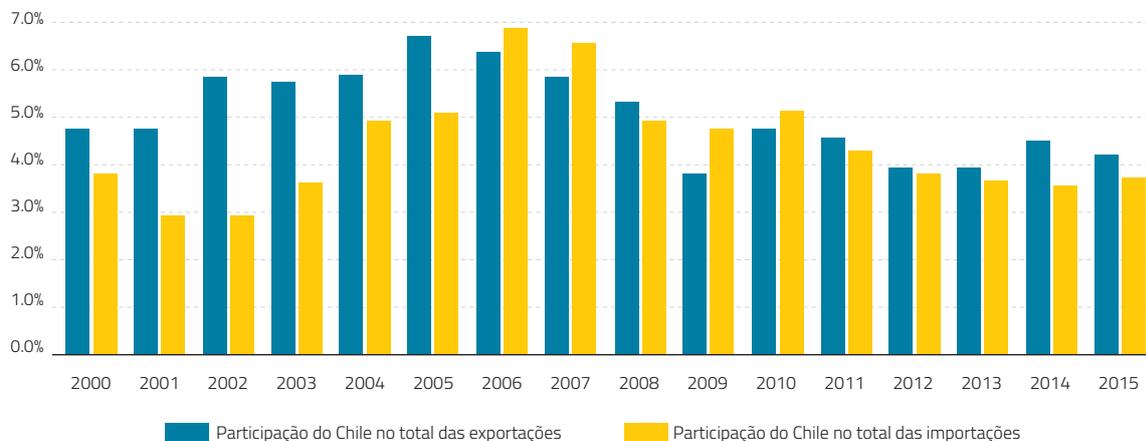
O Chile chegou a ganhar relevância como parceiro comercial do Brasil no período anterior à crise, respondendo, em 2006, por 6,4% das exportações e por 6,9% das importações, mas essa tendência não se manteve, mesmo antes da eclosão da crise de 2008.

Assim, em 2015, a participação do Chile no comércio exterior brasileiro era discretamente inferior àquela observada em 2000, tanto nas exportações quanto nas importações.

GRÁFICO 2

PARTICIPAÇÃO DO CHILE NAS EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS – 2000–2015

(Em % no valor das exportações e importações totais do Brasil)



Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

Do ponto de vista de sua composição, em termos de grandes setores (ou de fator agregado, para utilizar a terminologia oficial), a característica mais marcante da evolução do comércio bilateral, no período considerado (2000 a 2015), é a forte perda de participação dos manufaturados nas exportações brasileiras, em benefício dos produtos básicos (gráfico 3).

Sem dúvida, esse movimento reproduz, em escala bilateral, evolução observada no comércio exterior brasileiro como um todo, por sua vez, no caso das relações com o Chile, chama atenção a dimensão da queda de participação dos manufaturados, tendência perceptível ao longo de todo o período.

Em 2000, segundo os dados do Mdic, eles dominavam a pauta: pouco mais de 90% das exportações brasileiras eram compostas por manufaturados. Em 2015, esses produtos não atingiam sequer 58% do total. Em contrapartida, os produtos básicos, que representavam 8% das exportações bilaterais em 2000, responderam, em 2015, por 40% deste mesmo total.

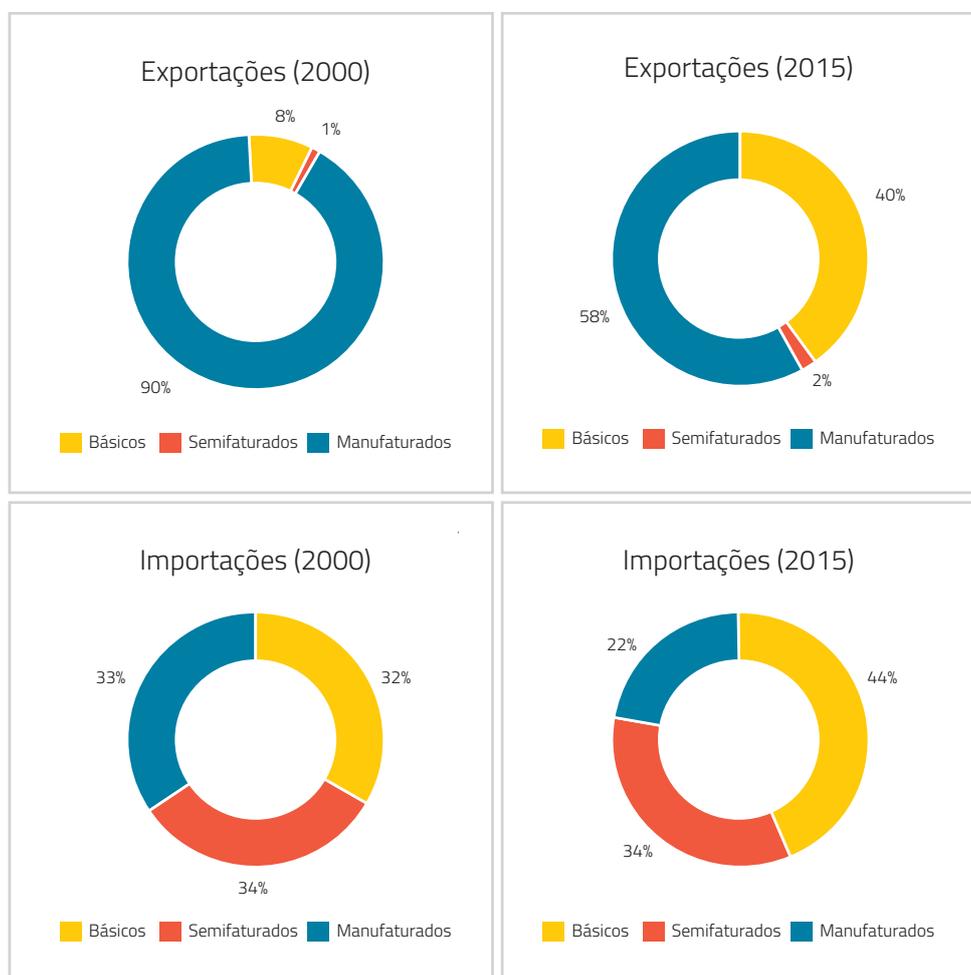
No caso das relações com o Chile, a perda de participação das exportações de manufaturados na pauta brasileira reflete não apenas o dinamismo das vendas externas de básicos (e a evolução dos preços destes), como também o próprio desempenho, em números absolutos, da exportação daquela categoria de produtos. De fato, as exportações bilaterais de manufaturados, que atingiram US\$ 3,1 bilhões, em 2008, nunca recuperaram seus níveis de pré-crise, encontrando-se, em 2015, quase 30% abaixo do valor registrado em 2008.

Assim, embora a participação dos manufaturados nas exportações bilaterais ainda se mantenha muito acima da observada nas exportações totais do Brasil, a especialização das exportações do país para o Chile em manufaturados vem se diluindo rapidamente.

GRÁFICO 3

COMÉRCIO BRASIL – CHILE POR FATOR AGREGADO 2000 E 2015

(Em %)



Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

2.2. AS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA O CHILE

A análise da composição da pauta de exportações brasileiras para o Chile revela que esta é relativamente concentrada em poucos produtos e que o grau de concentração aumentou ligeiramente nos últimos dez anos. Os trinta principais produtos (a oito dígitos) exportados pelo Brasil para o Chile, em 2005 e 2015, tiveram participação muito relevante – e discretamente crescente – na pauta: 58,4%, em 2005, e 61,6%, em 2015. A tendência à concentração é mais clara entre os dez primeiros produtos de exportação dos dois anos considerados. Responsáveis por 43,7% das exportações, em 2005, eles passam a responder, em 2015, por 48% do total.

Para um número significativo de produtos, o Chile é um mercado relativamente importante, respondendo por mais de 10% das exportações brasileiras do produto para o mundo: em 2005, o Chile representava pelo menos 10% das vendas externas de 19 dos 30 principais produtos. Em 2015, 18 produtos estavam nessa situação.

TABELA 1

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS A 8 DÍGITOS DO SH EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2005

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	Valor (milhões US\$ FOB)	Participação do produto nas exportações totais para o Chile	Participação do Chile nas exportações totais brasileiras do produto para o mundo
27090010	Óleos brutos de petróleo	510,0	14,1%	12,2%
87021000	Veículos automóveis para transporte (10 pessoas, com motor diesel)	291,7	8,1%	66,6%
85252022	Terminais portáteis de telefonia celular	152,0	4,2%	6,3%
02013000	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	125,1	3,5%	19,9%
87032310	Automóveis com motor explosão (1500<cm ³ <=3000) até seis passageiros	117,7	3,3%	4,1%
86031000	Litorinas (automotoras), de fonte ext. de eletricidade	87,7	2,4%	80,5%
87060010	Chassis com motor para veics. automóveis transp. pessoas>=10	75,4	2,1%	13,1%
87079090	Carroçarias para veic. automov. transp>=10pessoas ou para carga	74,5	2,1%	22,0%
87042310	Chassis com motor diesel e cabina, carga>20t	73,6	2,0%	22,7%
87042210	Chassis com motor diesel e cabina, 5t<carga<=20t	72,2	2,0%	17,4%
87012000	Tratores rodoviários para semirreboques	72,1	2,0%	10,6%
39012029	Outros polietilenos sem carga, d>=0.94, em formas primarias	53,4	1,5%	21,1%
86050010	Vagões de passageiros para vias férreas/semelhs.	37,3	1,0%	65,4%
39011092	Polietileno sem carga, densidade<0.94, em forma primária	27,0	0,8%	15,2%
87042190	Outros veículos automóveis com motor diesel, para carga<=5t	26,7	0,7%	5,6%
84295199	Outs. carregadoras / pás-carregadoras, de carregam. frontal	26,3	0,7%	11,1%
87032210	Automóveis com motor explosão, 1000<cm ³ <=1500, até seis passageiros	25,3	0,7%	2,5%
84392000	Máquinas e aparelhos para fabricação de papel ou cartão	25,3	0,7%	24,8%
87163900	Outros reboques e semirreboques para transporte de mercadorias	25,1	0,7%	41,4%
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	24,5	0,7%	7,1%
87043190	Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t	24,2	0,7%	8,2%
87019090	Outros tratores	20,5	0,6%	3,7%
72083910	Lamin. ferro/aço, quente, l>=60cm, rolo, e<3mm, elast. 275mpa	19,3	0,5%	65,6%
48041100	Papel/cartão "kraftliner", para cobertura, crus, em rolos/fls	18,8	0,5%	10,4%
23040090	Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	18,5	0,5%	0,6%
69089000	Outros ladrilhos etc. de cerâmica, vidrados, esmaltados	18,4	0,5%	5,2%
73089010	Chapas, barras etc. para construções, de ferro fund/ferro/aço	17,5	0,5%	40,6%
84295900	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	17,2	0,5%	26,2%
64039900	Outros calçados de couro natural	16,8	0,5%	1,5%
29041020	Ácido dodecilbenzenossulfônico e seus sais	15,8	0,4%	98,5%

Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

Em 2005, entre os 30 principais produtos, havia sete do capítulo 87 (veículos automotores) para os quais o Chile constituía o destino de pelo menos 10% das exportações. No caso dos capítulos 39 (plásticos), 84 (aparelhos mecânicos) e 86 (veículos ferroviários), havia dois produtos de cada capítulo nessa situação.

Em 2015, ainda se destacavam, entre os setores para os quais o Chile é um mercado relevante de exportações, os produtos do capítulo 87 (seis produtos), seguidos por produtos do setor de papel (capítulo 4), de aparelhos mecânicos (84), de semimanufaturados de ferro e aço (72) e de carnes (2),

cada um destes setores com dois produtos. Em ambos os anos, chama atenção a participação importante dos produtos do capítulo 87 (veículos automotores) na pauta brasileira de exportações.

Entre 2005 e 2015, retrai-se significativamente a participação não apenas de veículos automotivos, mas de um subconjunto de setores (capítulos 84, 85, 86 e 87), que podem ser considerados como produtores de bens de média ou alta intensidade tecnológica. De fato, esse subconjunto de setores respondia, em 2005, por 33,4% das exportações bilaterais do Brasil, reduzindo de forma expressiva sua participação, em 2015, para 13%.

TABELA 2

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS A 8 DÍGITOS DO SH EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2015

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	Valor (milhões US\$ FOB)	Participação do produto nas exportações totais para o Chile (%)	Participação do Chile nas exportações totais brasileiras do produto para o mundo (%)
27090010	Óleos brutos de petróleo	1.121,0	28,2	9,5
02013000	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	225,8	5,7	32,8
87012000	Tratores rodoviários para semirreboques	104,7	2,6	15,8
87079090	Carroçarias para veic. automov. transp>=10pessoas ou para carga	88,7	2,2	34,0
87060010	Chassis com motor para veics. automóveis transp. pessoas>=10	77,4	1,9	13,7
87042310	Chassis com motor diesel e cabina, carga>20t	75,0	1,9	30,0
23040010	Farinhas e "pellets", da extração do óleo de soja	60,2	1,5	7,4
48025610	Papel fibra mec<=10%,40<=p<=150g/m², fls. lado<=360mm	53,6	1,3	11,9
02071400	Pedaços e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados	52,1	1,3	1,3
39012029	Outros polietilenos sem carga, d>=0.94, em formas primarias	50,4	1,3	9,8
87042210	Chassis com motor diesel e cabina,5t<carga<=20t	42,9	1,1	11,0
76061290	Outras chapas e tiras, de ligas alumínio, esp>0.2mm	39,1	1,0	18,5
17011400	Outros açúcares de cana	37,9	1,0	0,6
87032310	Automóveis com motor explosao, 1500<cm²<=3000, até 6 passag.	32,9	0,8	1,5
72083910	Lamin.ferro/aço, quente, l>=60cm,rolo,e<3mm, elast. 275mpa	30,8	0,8	32,6
02023000	Carnes desossadas de bovino, congeladas	30,3	0,8	0,8
84295900	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	28,9	0,7	22,7
83099000	Rolhas, outs. tampas e acess. para embalagem, de metais comuns	28,7	0,7	43,0
87021000	Veículos automóveis para transp>=10 pessoas, com motor diesel	27,4	0,7	11,9
39023000	Copolimeros de propileno, em formas primarias	26,6	0,7	14,7
72101200	Lamin.ferro/aço, l>=6dm, estanhado, e<0.5mm	25,3	0,6	26,6
09011110	Café não torrado, não descafeinado, em grão	24,3	0,6	0,4
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	22,8	0,6	6,5
87043190	Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t	22,7	0,6	3,6
48025592	Papel kraft, fibra proc. mec<=10%,40g/m²<=p<=150g/m²	21,9	0,6	12,4
02072700	Carnes de peruas/perus, em pedaços e miudezas, congeladas	20,3	0,5	14,4
28470000	Peroxido de hidrogênio (água oxigenada)	19,9	0,5	41,6
02032900	Outras carnes de suíno, congeladas	19,7	0,5	1,8
84749000	Partes de maqs. e apars. para selecionar etc. subst. minerais	19,6	0,5	26,9
39011010	Polietileno linear, densidade<0.94, em forma primária	19,3	0,5	5,0

Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

Em contrapartida, ganham peso nas exportações brasileiras dois produtos básicos: óleos brutos de petróleo (14,1% do total, em 2005, e 28,2%, em 2015) e carnes desossadas de bovinos (3,5%, em 2005 e 5,7%, em 2015). Outras carnes, açúcar de cana e café não torrado são produtos que aparecem, em 2015, na pauta – embora estivessem ausentes em 2005 –, o que contribui para a mudança já apontada na composição da pauta de exportação brasileira.

Entre os principais concorrentes do Brasil nesse conjunto de produtos, encontram-se China (telefones celulares, vagões ferroviários, cerâmica e calçados, entre outros), os países da União Europeia, especialmente Espanha e Itália (máquinas para a fabricação de papel, tratores e litorinas, entre outros) e os Estados Unidos (pás carregadoras, reboques, petroquímicos e papel). Os produtos brasileiros sofrem ainda a concorrência de outros países asiáticos, como Coreia do Sul e Vietnã (nesse caso, tanto em telefones celulares, quanto em calçados). Todos esses países têm acordos comerciais bilaterais com o Chile.

TABELA 3

CATORZE PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE, EM 2005 E 2015, E PRINCIPAIS CONCORRENTES DO BRASIL EM 2015

(Em %)

NCM	Descrição	1° concorrente (%)		2° concorrente (%)		3° concorrente (%)	
27090010	Óleos brutos de petróleo	Brasil	65%	Equador	33%	Angola	2%
02013000	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	Paraguai	43%	Brasil	32%	Argentina	16%
87012000	Tratores rodoviários para semirreboques	Brasil	43%	México	35%	Alemanha	11%
87079090	Carroçarias para veic. automov. transp.>=10pessoas ou para carga	China	33%	Holanda	26%	Estados Unidos	18%
87060010	Chassis com motor para veics. automóveis transp. pessoas>=10	Brasil	61%	Colômbia	35%	Alemanha	4%
87042310	Chassis com motor diesel e cabina, carga>20t	Brasil	35%	Alemanha	22%	México	14%
39012029	Outros polietilenos sem carga, d >= 0.94, em formas primárias	Estados Unidos	29%	Brasil	23%	Coreia do Sul	22%
87042210	Chassis com motor diesel e cabina, 5t<carga<=20t	Japão	44%	Brasil	20%	China	11%
87032310	Automóveis com motor explosão, 1500<cm³<=3000, até seis passageiros.	Japão	36%	Coreia do Sul	19%	México	9%
72083910	Lamin. ferro/aço, quente, l>=60cm, rolo, e<3mm, elast.275mpa	Japão	50%	Brasil	40%	Argentina	5%
84295900	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	Brasil	38%	Itália	16%	Estados Unidos	15%
87021000	Veículos automóveis para transp.>=10 pessoas, com motor diesel	Brasil	57%	China	17%	Japão	8%
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	China	27%	Brasil	5%	Japão	4%
87043190	Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t	Estados Unidos	39%	China	25%	Brasil	13%

Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

2.3. POSIÇÃO COMPETITIVA DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA O CHILE

Afim de caracterizar, de forma sintética, a evolução, entre 2005 e 2015, da posição competitiva das exportações brasileiras no mercado chileno, reúnem-se os trinta principais produtos exportados bilateralmente pelo Brasil em 2005, identificando a posição competitiva – posição entre os principais fornecedores e *market-share* nas compras externas do Chile – destes produtos naquele ano e em 2015.

A primeira constatação diz respeito à forte posição dos principais produtos de exportação brasileira no mercado chileno em 2005. Naquele ano, **o Brasil ocupava a primeira posição entre os fornecedores do Chile para 18 dos 30 principais produtos**, sempre com parcela de mercado maior que 35% e, em nove casos, acima de 50%. Entre os produtos que ocupavam a primeira posição, encontram-se diversos do capítulo 87 (ônibus, chassis, tratores e reboques), além de telefones celulares, pás mecânicas, máquinas para fabricação de papel, laminados de ferro e aço, papel, pneus, ladrilhos e azulejos, polietileno etc. Portanto, essa posição era compartilhada por produtos de uma ampla gama de setores industriais brasileiros.

Além disso, sete produtos ocupavam a segunda colocação entre os fornecedores chilenos, sendo quatro deles do capítulo 87. Outros setores representados nessa posição são o petroquímico, calçados, carnes etc. Três outros produtos ocupavam a terceira posição entre fornecedores do Chile e apenas dois dos trinta produtos não constavam entre as três principais origens das importações chilenas.

Excluindo-se o petróleo, constata-se que a parcela do mercado chileno detida conjuntamente pelos demais 29 produtos que, em 2005, era de 32%, reduz-se, em 2015, para apenas 11%, ou seja, 1/3 da participação de dez anos antes.

A deterioração, entre 2005 e 2015, da posição competitiva das exportações brasileiras desses produtos no mercado do Chile é confirmada ao se comparar as posições, em 2005 e 2015, dos 30 produtos do *ranking* da exportação bilateral em 2005. De fato, **o Brasil perde posição, em 2015, entre os principais concorrentes, em 21, sendo que em 12 deles, o país já não aparece, em 2015, entre os três principais fornecedores**. Em seis produtos, o país mantém sua posição e nos outros três, sobe no *ranking* dos três maiores fornecedores do mercado chileno. Além disso, em 2015, apenas seis (contra 18, em 2005) dos 30 produtos ocupavam a primeira posição entre esses fornecedores.

A perda de posição competitiva das exportações brasileiras é notável nos produtos do capítulo 87 (veículos automotores), embora na maioria deles o Brasil se tenha mantido como um dos três principais fornecedores e, em quatro deles, como o principal fornecedor do mercado do Chile. China e Japão foram os concorrentes brasileiros nesses produtos que mais ganharam *market-share*, deslocando exportações do Brasil.

A China também emerge como um dos principais – quando não o primeiro – fornecedor dos produtos dos setores ferroviário, eletroeletrônico (telefones celulares), pneus, calçados, cerâmica e ferro/aço. Países da União Europeia aparecem como concorrentes relevantes dos produtos brasileiros, especialmente a Espanha (material ferroviário, ferro e aço e aparelhos mecânicos). Por sua vez, os Estados Unidos ganham mercado em produtos petroquímicos e aparelhos mecânicos.

Há, portanto, perda disseminada da posição competitiva das exportações brasileiras entre diversos setores. Apesar disso, o Brasil ainda era, em 2015, um fornecedor relevante do Chile

de produtos incluídos no *ranking* de 2005, como veículos automotores, petroquímicos, carnes de bovino, laminados de ferro e aço e pás mecânicas.

TABELA 4

DEZESSEIS PRODUTOS QUE ESTAVAM ENTRE OS MAIS EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2005, MAS NÃO EM 2015, E SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES NO CHILE EM 2015

NCM	Descrição	Brasil (milhões US\$ FOB)	1º Concorrente (%)	2º Concorrente (%)	3º Concorrente (%)
85252022	Terminais portáteis de telefonia celular	0,1	China 83,9	Vietnã 11,1	Coreia do Sul 2,9
86031000	Litorinas (automotoras), de fonte ext. de eletricidade	-	Espanha 100,0	Bolívia 0,0	- -
86050010	Vagões de passageiros para vias férreas/semelhs.	-	China 100,0	- -	- -
39011092	Polietileno sem carga, densidade<0.94, em forma primária	36,8	Estados Unidos 33,1	Canadá 15,9	Brasil 14,9
87042190	Outros veículos automóveis com motor diesel, para carga<=5t	5,4	Tailândia 42,6	Coreia do Sul 17,2	Argentina 10,2
84295199	Outs. carregadoras/pás-carregadoras, de carregamento frontal	12,4	Estados Unidos 41,3	Japão 12,5	Brasil 8,9
87032210	Automóveis com motor explosão, 1000<cm³<=1500, até seis passageiros	5,6	Coreia do Sul 33,4	China 22,0	Japão 12,7
84392000	Máquinas e aparelhos para fabr.de papel ou cartão	-	Alemanha 92,1	Itália 3,8	Espanha 3,6
87163900	Outros reboques e semi-reboques para transp. de mercadorias	15,7	Estados Unidos 44,6	Brasil 35,0	Itália 5,9
87019090	Outros tratores	16,3	Itália 20,0	Brasil 18,6	México 9,3
48041100	Papel/cartão "kraftliner", para cobertura, crus, em rolos/fls	12,1	Estados Unidos 78,9	Brasil 13,4	Espanha 2,9
23040090	Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	0,001	Argentina 48,6	Paraguai 31,3	Bolívia 20,0
69089000	Outros ladrilhos etc.de cerâmica, vidrados, esmaltados	19,3	China 36,4	Peru 34,5	Brasil 9,9
73089010	Chapas, barras etc. para construções, de ferro fund./ferro/aço	0,8	Espanha 32,9	China 25,6	Coreia do Sul 10,3
64039900	Outros calçados de couro natural	14,0	China 55,8	Vietnã 17,0	Brasil 7,3
29041020	Ácido dodecilbenzenossulfônico e seus sais	0,0005	Coreia do Sul 43,6	Alemanha 20,0	China 18,0

Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

2.4. BARREIRAS ÀS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NO MERCADO DO CHILE

Em função do acordo comercial existente entre os países do Mercosul e o do Chile, os trinta principais produtos de exportação do Brasil para aquele país gozam de preferência integral, não pagando qualquer tarifa de importação na entrada. Para todos esses produtos, a tarifa aplicada aos países com os quais o Chile não tem acordo preferencial de comércio (tarifa NMF) corresponde a 6% *ad valorem*. Na realidade, a tarifa NMF aplicável a praticamente todos os itens tarifários é de 6%, com exceção de 35 linhas tarifárias (a oito dígitos), às quais se aplica a tarifa zero (alguns equipamentos de transporte, aeronaves e barcos de lazer e de pesca).

Um dos produtos exportados pelo Brasil em 2015, outros açúcares de cana, está sujeito ao sistema de bandas de preços, que depende das oscilações dos preços internacionais dos produtos.² Carnes de frango e de peru estavam sujeitas, até 2012, a uma tarifa de 12,5%. Naquele ano, essa tarifa foi reduzida a 6% (WTO, 2015).

Vale lembrar que o Chile é um dos países do mundo com maior número de acordos comerciais preferenciais, os principais deles vigentes há muitos anos e, portanto, em muitos casos, já beneficiando seus parceiros com a eliminação total de tarifas. Segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC), a tarifa preferencial média nos acordos assinados pelo Chile situar-se-ia, em 2014, entre 0% e 1% e em muitos desses acordos, o percentual de linhas isentas de tarifas já superava, naquele ano, 95% do total. Portanto, as preferências concedidas ao Brasil não configuram, principalmente na comparação com os principais concorrentes brasileiros no Chile, vantagem substancial – tanto mais que as tarifas NMF são uniformes e baixas.

2.5. IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO CHILE

Do lado das importações bilaterais do Brasil, o que primeiro chama a atenção é a elevada concentração da pauta. Tanto em 2005 quanto em 2015, os trinta principais produtos respondem por 88% das importações brasileiras do Chile – percentual muito superior aos observados, para os dois anos, na pauta de exportação.

Considerando-se apenas os dez primeiros produtos dos *rankings* de 2005 e 2015, esse conjunto responde por cerca de $\frac{3}{4}$ das importações totais nos dois anos – embora se registre queda de dois pontos percentuais em 2015, na comparação com 2005. Além disso, nos dois anos, apenas três produtos (a oito dígitos) responderam juntos por mais da metade das exportações chilenas ao Brasil.

Em 2005, destacaram-se nas importações bilaterais do Brasil:

- os produtos minero-metalúrgicos vinculados à cadeia do cobre (sulfetos de minérios, cátodos, fios de cobre e outros produtos), à produção e à transformação do molibdênio, bem como a outros setores (prata, alumínio). Há, entre os 30 primeiros, nove produtos deste grupo e entre os dez primeiros, cinco produtos, inclusive os quatro primeiros;
- produtos químicos dos capítulos 28 e 29 (metanol, nitrato de sódio potássico, nitrato de potássio, iodo etc.). Há seis produtos deste grupo entre os trinta maiores, dois deles entre os dez principais;
- alimentos e bebidas, como salmões e outros peixes e vinhos. Há dois produtos deste grupo entre os dez principais; e
- celulose e, secundariamente, papel e produtos de papel.

A importância do Chile como fornecedor dos trinta principais produtos da pauta bilateral de importação brasileira era significativa em 2005: no agregado, cerca de 39%. A participação chilena supera

2. O Chile define uma cota tarifária NMF de 60.000 toneladas/ano para o açúcar refinado de cana ou de beterraba, cabendo ao Brasil 9.700 toneladas. Dependendo dos resultados da aplicação das bandas de preços, essas cotas podem sequer ser utilizadas (WTO, 2015). O Chile também tem cotas tarifárias preferenciais para açúcar negociadas com outros países sul e centro-americanos.

esta média em dezenove dos trinta produtos, sendo particularmente elevada em produtos minero-metalúrgicos (cobre e molibdênio), nos produtos químicos, em salmões, nozes e amêndoas, bem como em alguns produtos de papel. Nesses produtos, o Chile era, em 2005, um grande fornecedor do Brasil e, em muitos casos, o maior deles.

Assim como ocorreu nas exportações brasileiras, também no caso das importações, quatorze produtos aparecem nos *rankings* de 2005 e 2015, enquanto dezesseis produtos, presentes no *ranking* de 2005, não fazem parte do de 2015.

Como se depreende dos comentários feitos em relação à composição dos *rankings* de 2005 e 2015, produtos de cobre, de molibdênio, alguns químicos, além de vinhos, nozes e amêndoas estão entre aqueles que aparecem em ambos os *rankings*.

TABELA 5

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS DO CHILE PELO BRASIL EM 2005

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	Valor (milhões US\$ FOB)	Part (%) do produto nas importações totais do Chile	Part (%) do Chile nas importações totais do produto pelo Brasil
74031100	Cátodos de cobre refinado/seus elementos, em forma bruta	437,4	25,7	73,7
26030010	Sulfetos de minérios de cobre	363,5	21,4	78,9
26131010	Molibdenita ustulada (minerios de molibdenio)	188,2	11,1	97,9
74081100	Fios de cobre refinado, maior dimensão da sec. transv>6mm	74,2	4,4	65,7
29051100	Metanol (álcool metílico)	66,7	3,9	99,2
47032100	Pasta quim. madeira de conifera, a soda/sulfat. semi/branq	37,9	2,2	22,6
31059011	Nitrato de sódio potássico, teor de N<=15% e K2O<=15%	36,8	2,2	99,8
03021200	Salmões-do-pacífico etc. frescos, refrig. exc. filés etc.	32,9	1,9	100,0
72027000	Ferromolibdenio	30,9	1,8	54,3
22042100	Outs. vinhos, mostos de uvas, ferm. imped. álcool, recips<=2L	25,4	1,5	30,1
74031900	Outros produtos de cobre refinado, em forma bruta	24,2	1,4	95,6
28012090	Outras formas de iodo	17,9	1,1	87,1
73261100	Esferas etc. forjadas/estampadas, de ferro/aço, para moinhos	15,8	0,9	99,8
87084090	Caixas de marchas para veículos automóveis	15,5	0,9	3,7
88033000	Outras partes para aviões ou helicópteros	12,6	0,7	1,6
48109290	Outs. papéis de camada múltipla, revest. caulim, rolos/fls	12,2	0,7	93,4
76020000	Desperdícios e resíduos, de alumínio	11,2	0,7	18,4
71069100	Prata em formas brutas	10,9	0,6	13,4
28342110	Nitrato de potássio, com teor em peso<=98% de KNO3	9,9	0,6	100,0
03042090	Filés de outros peixes, congelados	9,7	0,6	37,6
48010010	Papel jornal, em rolos/fls. p<=57g/m², fibra proc. mec>=65%	9,7	0,6	5,2
39202019	Outras chapas etc. polim. propileno, biax. orient. s/suporte	7,6	0,5	23,7
08023200	Nozes frescas ou secas, sem casca	7,0	0,4	87,1
40111000	Pneus novos para automóveis de passageiros	6,9	0,4	4,6
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	5,5	0,3	3,3
08021200	Amêndoas frescas ou secas, sem casca	5,3	0,3	90,4
29173200	Ortoftalatos de dioctila	5,0	0,3	68,8
48184010	Fraldas de papel	5,0	0,3	57,3
28417020	Molibdato de sódio	4,7	0,3	45,5
03032200	Salmões-do-atlântico e danúbio, congelados, exc. filés etc	4,7	0,3	99,6

Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

TABELA 6

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS DO CHILE PARA O BRASIL EM 2015

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	Valor (milhões US\$ FOB)	Part (%) do produto nas importações totais do Chile	Part (%) do Chile nas importações totais do produto pelo mundo
26030010	Sulfetos de minérios de cobre	717,7	21,0	73,7
74031100	Cátodos de cobre refinado/seus elementos, em forma bruta	709,3	20,8	67,3
03021400	Salmão-do-atlântico e salmão-do-danúbio, fr. ou refri.	375,6	11,0	100,0
74020000	Cobre n/refinado e ânodos de cobre para refin. eletrolítica	256,2	7,5	99,8
22042100	Outs. vinhos, mostos de uvas, ferm. imped. álcool, recips<=2L	107,6	3,2	41,7
31042090	Outros cloretos de potássio	96,8	2,8	3,9
74081100	Fios de cobre refinado, maior dimensão da sec. transv>6mm	80,7	2,4	75,7
73261100	Esferas etc. forjadas/estampadas, de ferro/aço, para moinhos	71,4	2,1	61,6
87084080	Outras caixas de marchas	54,2	1,6	4,4
29051100	Metanol (álcool metílico)	49,7	1,5	17,2
03048100	Filé de salmão-do-pacífico, do-danúbio, do-atlântico, cong	46,5	1,4	62,8
08061000	Uvas frescas	37,0	1,1	74,0
28012090	Outras formas de iodo	33,0	1,0	99,5
26131010	Molibdenita ustulada (minérios de molibdenio)	28,4	0,8	95,9
08023200	Nozes frescas ou secas, sem casca	28,3	0,8	96,7
08081000	Maçãs frescas	28,3	0,8	42,3
72027000	Ferromolibdenio	27,3	0,8	98,7
31059019	Outros nitratos de sódio potássico	24,9	0,7	100,0
03044100	Filés de salmões-do-pacífico e salmão-do-danúbio	22,0	0,6	100,0
08021200	Amêndoas frescas ou secas, sem casca	21,6	0,6	71,2
87041010	Dumpers para transp. mercadoria>=85t, útil. fora de rodovias	20,9	0,6	9,3
76072000	Folhas/tiras, de alumínio, com suporte, esp<=0.2mm	20,7	0,6	34,6
48109290	Outs. papéis de camada múltipla, revest. caulim, rolos/fls	20,2	0,6	64,7
25010019	Outros tipos de sal a granel, sem agregados	17,8	0,5	99,4
08094000	Ameixas e abrunhos, frescos	17,4	0,5	47,1
73259100	Esferas etc. moldadas, de ferro fund/ferro/aço, para moinhos	17,1	0,5	38,0
03031300	Salmão-do-atlântico e salmão-do-danúbio, cong.	15,8	0,5	100,0
87084090	Partes de caixas de marchas	15,6	0,5	5,6
31059090	Outs. adubos/fertiliz. miner. quim. com nitroênio e potássio	15,1	0,4	31,4
29173200	Ortoftalatos de dioctila	14,7	0,4	93,8

Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

2.6. BARREIRAS ÀS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS ORIGINÁRIAS DO CHILE

Assim como no caso das exportações brasileiras para o Chile, as importações bilaterais do Brasil são isentas de tarifas, em função das disposições do Acordo de Complementação Econômica 35 da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), em vigor desde 1996. Os cronogramas de desgravação tarifária previstos no Acordo já foram integralmente cumpridos, levando a zero as tarifas no comércio bilateral.

No entanto, as importações brasileiras de quatro produtos a oito dígitos estão atualmente sujeitas à aplicação de direitos *antidumping* (quadro 1). Em uma das ações, aplicada desde 2013 como revisão e vigente até 2018, há três produtos do setor de papel, um dos quais se encontrava nos *rankings* dos trinta principais produtos em 2005 e em 2015 (NCM 48109290). No caso desta ação *antidumping*, foi firmado compromisso de preços com o exportador chileno.

A outra ação, original de 2011 e vigente até setembro de 2016, diz respeito ao sal grosso, produto que fazia parte do *ranking* dos trinta principais em 2015, mas não em 2005. Também aqui se chegou a compromisso de preço.

QUADRO 1

PRODUTOS DE ORIGEM CHILENA SUJEITOS A DIREITOS *ANTIDUMPING* NO BRASIL

Revisão/Original	Produto	NCM	Vigência	Medida aplicada	Situação	Base legal
Revisão	Cartão semirrígido	4810.13.89 4810.19.89 4810.92.90	13/9/2018	Cartulinas CMPC S.A.: compromisso de preços que variam de US\$ 705,00/t a US\$ 1.548,53/t em base C&F (Custo e Frete) São Paulo		Direito <i>antidumping</i> aplicado pela Resolução CAMEX nº 71 – DOU de 13/9/2013
Original	Sal Grosso	2501.00.19	8/9/2016	35,4% (base CIF) Sociedad Punta de Lobos S.A.: compromisso de preço de US\$ 38,58/t, sujeito a alterações conforme critérios dispostos na Resolução Camex nº 61, de 2011	Revisão em curso iniciada pela Circular Secex nº 56 – DOU de 8/9/2016. Direito permanece em vigor durante a revisão	Direito <i>antidumping</i> aplicado pela Resolução CAMEX N° 61 – DOU de 08/09/2011

Fonte: Mdic.

2.7. O COMÉRCIO BILATERAL DE SERVIÇOS

O comércio de serviços entre Brasil e Chile atingiu, em 2015, o valor de US\$ 468,4 milhões. Destes, US\$ 269,5 milhões são exportações e US\$ 198,9 milhões são importações brasileiras. Ao contrário do que ocorre no comércio de serviços entre o Brasil e o resto do mundo – comércio que é deficitário para o Brasil –, no caso das relações com o Chile o Brasil, tem um superávit significativo (em relação à corrente de comércio bilateral).

As exportações brasileiras de serviços ao Chile representaram, naquele ano, 1,4% do total das vendas externas de serviços pelo Brasil, enquanto o peso das importações bilaterais no total adquirido do mundo foi de apenas 0,4%. O Chile ocupa a 16ª posição entre os países de destino das exportações brasileiras de serviços e o 26º lugar entre os países de origem das importações.

No que se refere à composição setorial das exportações brasileiras de serviços para o Chile, dez setores responderam, em 2015, por 91% do total, destacando os serviços de transporte de cargas (com 25% do total) e outros serviços profissionais, como serviços de consultoria, gerenciais, de engenharia etc. (com 24%). Três outros setores têm participação significativa nas exportações de serviços para o Chile, embora em níveis muito inferiores aos acima citados: serviços de tecnologia de informação (9% do total), serviços financeiros e relacionados (8,5%) e serviços de apoio ao transporte (8%). Esses cinco setores representaram, em 2015, 3/4 das exportações bilaterais totais do Brasil.

Observe-se que três setores de serviços diretamente vinculados à movimentação de bens – serviços de transporte de cargas, serviços de apoio aos transportes e serviços de distribuição de mercadorias – aparecem entre os dez setores mais relevantes. Juntos, eles responderam por 35% das exportações de serviços para o Chile, em 2015. Tomando-se apenas os serviços de transporte aquaviário de cargas e os serviços de apoio a esta modalidade de transporte, constata-se que eles representaram 17% das exportações bilaterais do Brasil. Por sua vez, os serviços de transporte terrestre de cargas foram responsáveis, em 2015, por 9% do total.³

TABELA 7

EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2015 – PRINCIPAIS SETORES

(Em US\$ mil)

Setores	Valor (US\$ mil)
Serviços de transporte de cargas	66.403
Outros serviços profissionais	64.262
Serviços de tecnologia de informação	24.090
Serviços financeiros e relacionados	22.851
Serviços de apoio aos transportes	21.599
Serviços de manutenção, reparação e instalação (exceto construção)	16.006
Arrendamento mercantil operacional, propriedade intelectual etc.	10.134
Fornecimento de alimentação e bebidas e serviços de hospedagem	7.644
Serviços de distribuição de mercadorias	6.529
Serviços de P&D	5.501
Outros	24.526
Total	269.545

TABELA 8

IMPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DO CHILE PELO BRASIL EM 2015 – PRINCIPAIS SETORES

(Em mil US\$)

Setores	Valor (US\$ mil)
Serviços de transporte de cargas	80.486
Outros serviços profissionais	23.362
Serviços de apoio aos transportes	18.488
Serviços de distribuição de mercadorias	17.103
Serviços de apoio às atividades empresariais	12.251
Serviços pessoais	10.404
Serviços de manutenção, reparação e instalação (exceto construção)	5.846
Serviços de tecnologia de informação	5.787
Fornecimento de alimentação e bebidas e serviços de hospedagem	4.718
Arrendamento mercantil operacional, propriedade intelectual etc.	3.180
Serviços jurídicos e contábeis	2.265
Outros	15.009
Total	198.899

3. Os serviços de transporte multimodal e intermodal são contabilizados separadamente daqueles de transporte aquaviário ou rodoviário.

2.8. O COMÉRCIO BILATERAL DE BENS POR MODAL DE TRANSPORTE

Exportações brasileiras

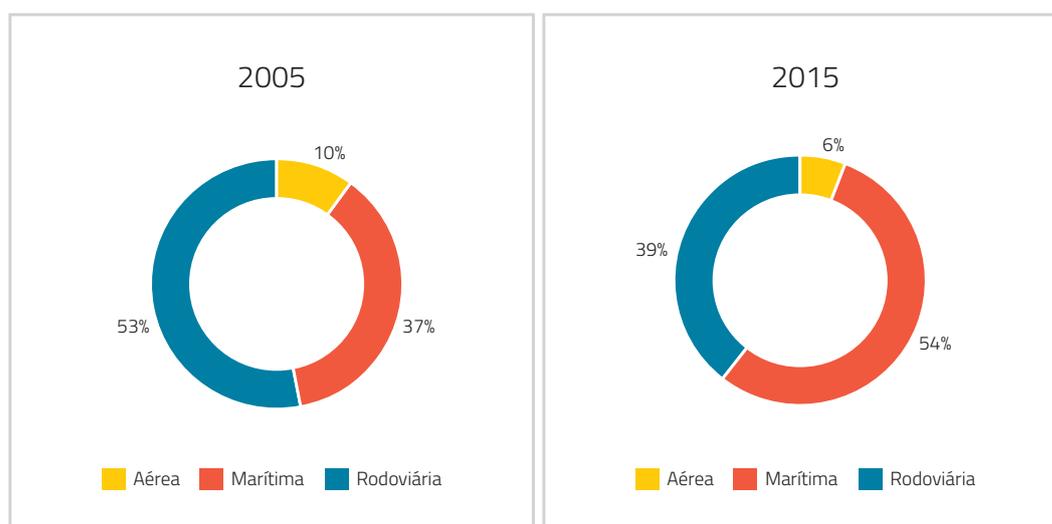
As exportações brasileiras para o Chile experimentaram, entre 2005 e 2015, uma mudança expressiva, no que se refere à utilização dos diferentes modais de transporte. Em 2005, 53% do valor das exportações bilaterais e cerca de 56% das exportações dos trinta principais produtos de exportação (conforme o *ranking* de 2015) eram enviadas ao Chile por meio do modal rodoviário, cabendo ao marítimo 37% e 44%, e, ao aéreo, 10% e 0,03%, respectivamente.

Em 2015, o modal marítimo tornou-se majoritário, com 54% para o total das exportações e 68% para os trinta principais produtos de exportação. O rodoviário teve a sua participação reduzida para 39% e 31% e ao aéreo couberam participações de 6% e de 0,04%.

GRÁFICO 4

PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA O CHILE

(Em % do valor total exportado)



Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

Esta evolução está vinculada a duas tendências, conforme listadas a seguir.

- O crescimento das exportações e da participação na pauta de produtos transportados em grandes quantidades – a granel, em geral, e que se beneficiam das economias de escala permitidas pelo transporte marítimo. Trata-se de consequência de tendência à “comoditização” da pauta de exportação bilateral do Brasil, fenômeno identificado anteriormente neste trabalho.

É o caso notadamente do petróleo, que dobra a sua participação na pauta brasileira, de 14%, em 2005, para 28%, em 2015 – um aumento que se concretiza apenas a partir de 2014 – mas, também, de farinhas e *pellets* de soja, de açúcar, de laminados de ferro e de resinas termoplásticas (copolímeros de propileno). Esses quatro produtos, que praticamente não eram exportados

para o Chile em 2005, responderam, em 2015, por 4% das exportações totais. Quando se exclui o petróleo das exportações brasileiras, o modal rodoviário torna-se majoritário, embora com tendência de queda entre 2005 e 2015.

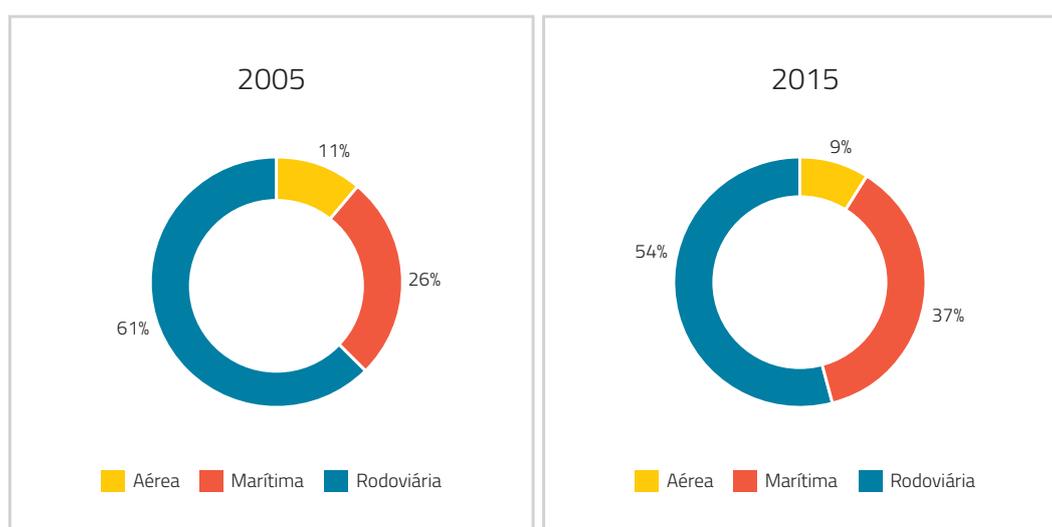
- O deslocamento de utilização de modais, do rodoviário para o marítimo, observável em valores significativos, para dez dos trinta produtos incluídos no *ranking* de 2015. Percebe-se essa mudança no caso de produtos como papel, polietilenos, produtos siderúrgicos, pás mecânicas, pneus etc.

Em alguns casos, pode-se fazer a hipótese de que o crescimento das exportações torna economicamente interessante, para o exportador, passar do modal rodoviário para o marítimo, a fim de se beneficiar do “efeito escala” deste modal. Há, no entanto, casos – pouco expressivos, é verdade – em que a mudança ocorreu na outra direção, o modal rodoviário substituindo em parte, não totalmente, o marítimo.

GRÁFICO 5

PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA EXPORTAÇÃO DO BRASIL PARA O CHILE, EXCLUSIVE PETRÓLEO

(Em % do valor exportado)



Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

Em 2005 e em 2015, os setores que utilizavam majoritariamente o modal rodoviário eram os exportadores de carnes (bovinas, de aves e de suínos), de tratores, chassis com motor, veículos automotores para mais de dez passageiros e partes de máquinas e aparelhos.

No caso do transporte aéreo, sua participação no total das exportações é decrescente. Além disso, nos dois anos considerados, há enorme diferença entre as participações deste modal nas exportações bilaterais totais e naquelas dos trinta principais produtos. Isso indica que se trata de modal utilizado por setores cujos produtos não se incluem entre os mais relevantes da pauta e que possivelmente movimentam quantidades limitadas de exportações.

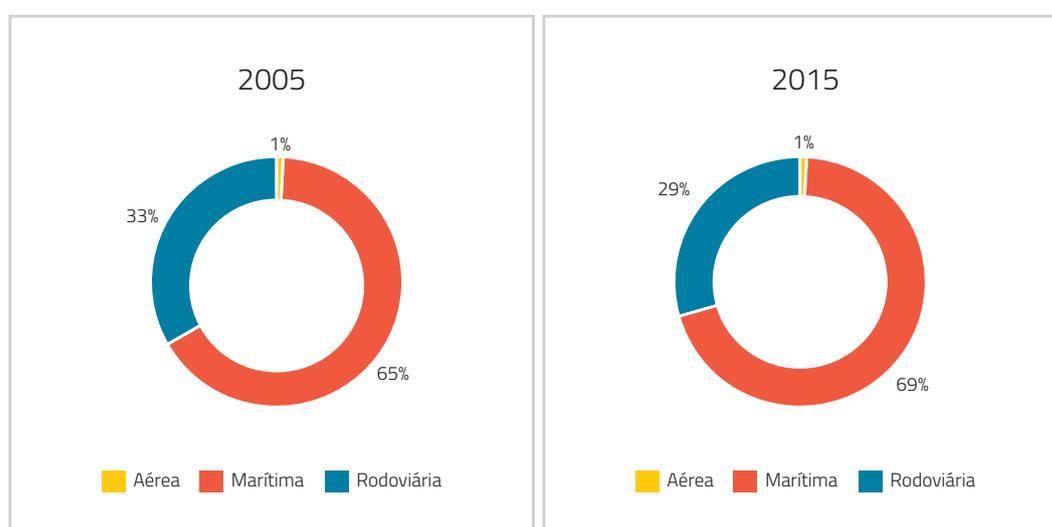
Importações brasileiras

Nas importações brasileiras, o modal marítimo foi o meio dominante de transporte, tanto em 2005 quanto em 2015. Na realidade, a participação deste modal já superava 65% para o total das importações bilaterais do Brasil, em 2005, aumentando, em 2015, para 69%. No caso dos trinta principais produtos de importação do Brasil, os percentuais observados nos dois anos são maiores e praticamente iguais, ficando um pouco abaixo de 75%. O modal rodoviário reduziu um pouco sua participação, tanto entre as importações bilaterais totais do Brasil, quanto nos trinta principais produtos, respondendo, em 2015, por 29% e 25% do total, respectivamente. O peso do modal aéreo é mínimo e, entre os trinta principais produtos, este modal só é utilizado por um deles (um tipo de salmão).

GRÁFICO 6

PARTICIPAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DO CHILE

(Em % do valor importado)



Fonte: Sistema Aliceweb (Mdic/Secex).

A distribuição dos setores segundo modais de transporte é, no caso das importações, facilmente identificável. De um lado, estão os produtos minero-metalúrgicos (cobre, molibdênio e outros), e químicos, importados em grandes quantidades e, em vários casos, a granel. Para estes produtos, o efeito escala dos navios não encontra paralelo nos demais modais, mas o frete tende a ser um percentual elevado do valor FOB das mercadorias – em função do baixo valor unitário desse tipo de mercadoria. Para eles, assim como para o petróleo e outros produtos primários exportados pelo Brasil, não há possibilidades de substituir o transporte marítimo por outro modal.

De outro lado, estão produtos alimentares, como o salmão, as frutas frescas, as nozes e as amêndoas, além de peças para veículos (caixas de marchas) – produtos de valor unitário mais elevado e que são exportados em quantidades (ou lotes) menores. Esses produtos são majoritariamente, em certos casos, quase exclusivamente, transportados por via rodoviária. Há ainda alguns poucos produtos que utilizam, em proporções mais ou menos equilibradas, os dois modais. Trata-se de papel e de vinhos.

2.9. SÍNTESE

Entre 2005 e 2015, as exportações brasileiras para o Chile passaram por transformações significativas. Os manufaturados perderam fortemente participação na pauta, refletindo não apenas o dinamismo dos produtos básicos, mas, principalmente, o seu fraco desempenho, especialmente a partir da crise internacional de 2008.

De forma geral, observa-se, no período, uma nítida perda de competitividade daqueles produtos manufaturados que ocupavam as primeiras posições no *ranking* de exportações bilaterais do Brasil em 2005. Em 2015, essa queda na posição competitiva do Brasil é disseminada entre os setores industriais e os principais concorrentes do Brasil nos produtos referidos que são: China, Estados Unidos e países da União Europeia, como Espanha e Alemanha.

Como o Mercosul tem um acordo de livre comércio com o Chile, cujo cronograma de desgravação já se completou, a perda de posição competitiva do Brasil não pôde ser atribuída à incidência de tarifas diante de competidores beneficiados por acordos daquele tipo. Em compensação, como o Chile tem acordos comerciais com todos esses competidores do Brasil, a isenção de tarifas que beneficia os exportadores brasileiros não lhes confere nenhuma vantagem em relação a seus concorrentes naquele mercado.

Como, além de ter acordos de livre comércio com os principais *players* do comércio mundial, o Chile pratica tarifa NMF uniforme e baixa (6%), o mercado chileno aparece, entre os sul-americanos, como o “mercado mais competitivo e de penetração mais difícil para as vendas brasileiras” (CNI, 2015b). Nesse contexto, a competitividade dos produtos brasileiros tende a ser altamente sensível a outros componentes dos custos de exportação, entre os quais os custos de logística e transporte.

Entre os modais de transporte, destaca-se o marítimo, responsável, em 2015, pelo encaminhamento de mais da metade das exportações brasileiras para o Chile. Embora o crescimento observado, entre 2005 e 2015, da participação do transporte marítimo nas exportações bilaterais do Brasil possa ser atribuído em parte às vendas de volumes significativos de petróleo nos anos mais recentes, registrou-se também deslocamento de cargas anteriormente exportadas por via rodoviária para o modal marítimo.

Ainda assim, destaque-se a elevada participação do modal rodoviário no total das exportações brasileiras. Em 2015, esse modal respondia por quase 40% do valor exportado pelo Brasil. Excluído o petróleo – que não se sujeita ao acordo bilateral de transporte marítimo – mais da metade das exportações são feitas por meio do modal rodoviário.

Ou seja, mais da metade das cargas de exportação brasileira consideradas prescritas pelo acordo bilateral de transporte marítimo foi transportada, em 2015, por via rodoviária, em que pese o fato de este modal ter um *transit time*, entre Brasil e Chile, superior ao do modal marítimo.

O transporte terrestre de cargas entre o Brasil e o Chile: aspectos regulatórios

Como mencionado acima, mais da metade das cargas de exportação brasileira consideradas prescritas pelo acordo bilateral de transporte marítimo foi transportada, em 2015, por via rodoviária. Trata-se, portanto, de uma alternativa da qual os exportadores lançam mão com frequência para contornar as dificuldades enfrentadas no transporte marítimo.

Todavia, o desenvolvimento desse modal também enfrenta barreiras regulatórias, além das barreiras naturais, resultantes da geografia da região. O transporte terrestre entre Brasil e Chile é regulado pelo Atit, em vigor desde 1990, do qual fazem parte o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. Esse acordo firmado no âmbito da Aladi é o principal instrumento regulador do transporte rodoviário e ferroviário entre os países do Cone Sul.

O Atit estabelece regras para o transporte bilateral direto de cargas entre dois países, ou em trânsito por um terceiro. No que se refere especificamente ao transporte rodoviário, o acordo proíbe a realização de transporte local em um dos países signatários por prestadores de serviços habilitados por outros países-membros.

O acordo dispõe sobre reconhecimento mútuo de documentos – veículos e condutores habilitados no país de origem podem circular no território dos países signatários, respeitadas as especificações requeridas em sua jurisdição. De acordo com a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT, 2006), o transportador rodoviário de cargas deve dispor de: uma licença originária, expedida pelo país de origem; licenças complementares, concedidas pelos países com os quais pretenda operar; e representantes legais nesses países.

O acordo define sistemas de nacionalização das mercadorias e inclui diversos anexos, inclusive um relativo a aspectos migratórios a outro a aspectos aduaneiros. Além disso, exige que mais da metade do capital social e o controle efetivo da empresa estejam em mãos de cidadãos nacionais ou naturalizados dos países signatários que concedem as licenças originárias.

Os compromissos nacionais entre Brasil e Chile no Acordo de Comércio de Serviços Mercosul-Chile preservam a restrição a acesso a mercado decorrente da aplicação das regras do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Existem atualmente 286 empresas brasileiras habilitadas ao transporte rodoviário de cargas no tráfego bilateral de cargas entre o Brasil e o Chile, contando com uma frota de 24.828 veículos. No sentido contrário, existem 29 empresas chilenas habilitadas, com uma frota de 5.992 veículos.⁴

Há, em vigência, um acordo tripartite entre Brasil, Chile e Argentina que oferece a este último país uma quota de 10% sobre a quantidade de carga transportada entre Brasil e Chile, tendo em vista sua posição geográfica na rota entre o Brasil e o Chile. As atas das reuniões bilaterais do Atit registram reiteradas demandas por parte do governo argentino para a ampliação dessa quota.⁵

O número de empresas habilitadas e a frota de veículos disponíveis para o transporte entre os países membros do Atit não parece ser uma restrição relevante para o transporte terrestre.

4. Disponível em: <goo.gl/yYmzjT>.

5. Disponível em: <goo.gl/sgliev>.

Entretanto, o caráter bilateral do acordo – impedindo o transporte entre pontos em mais de um país e o transporte de cabotagem – representa obstáculos a esse modal, resultando em ineficiência logística e custos mais elevados.

O Artigo 16 do Atit criou a Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16 do Atit). Essa Comissão é conformada pelos órgãos nacionais competentes dos países signatários e tem como objetivo propor modificações, ajustes e atualizações ao acordo, que são posteriormente incorporadas ao mesmo por meio de protocolos adicionais.

O Atit é um instrumento da Aladi. A preocupação com a melhoria da eficiência e com a redução dos custos logísticos no comércio intrarregional tem ocupado espaço importante na agenda da Aladi, embora tal preocupação não tenha resultado em avanços significativos nos últimos anos. Dois temas, em particular, chamam a atenção nessa agenda: o transporte multimodal e a convergência regulatória de um lado e a multilateralização da regulação dos tráfegos bilaterais no âmbito do Atit, do outro, removendo os obstáculos aos transportes entre vários pontos e envolvendo mais de dois países membros do acordo.



3

O Transporte Marítimo nas Relações Comerciais entre Brasil e Chile

A logística e seus vários componentes – infraestrutura, serviços de transportes e portos, aduanas – têm sido identificados como uma das principais barreiras ao comércio de bens entre os países da América do Sul. Pesquisas de campo realizadas pela CNI junto a empresas exportadoras de manufaturados para outros países sul-americanos confirmam que os problemas de transporte e logística figuram entre os principais obstáculos ao crescimento das vendas do Brasil para a região (CNI, 2015b).

Os problemas associados ao transporte e à logística adquirem maior relevância e visibilidade, do ponto de vista dos interesses dos exportadores, à medida que se reduzem barreiras tarifárias e não tarifárias – como tem ocorrido nas relações entre os países da América do Sul. Do ponto de vista tarifário, em 2019, a região terá concretizado uma área de livre comércio, eliminando tarifas da imensa maioria dos produtos.

No caso do Chile, além de as tarifas serem uniformes e baixas, as exportações brasileiras – bem como as de muitos países que têm acordos comerciais com o país – beneficiam-se de tarifa zero. Assim, embora não oneradas pela cobrança de tarifas – ou de direitos *antidumping* – as exportações brasileiras não gozam de vantagens tarifárias em relação aos principais concorrentes do Brasil no Chile, já que eles também se beneficiam das preferências negociadas em acordos bilaterais.

Nessas circunstâncias, o custo do transporte entre os dois países tende a ganhar relevância como fator de (perda de) competitividade. A operação do setor de transporte marítimo entre Brasil e Chile merece uma análise cuidadosa, inclusive pelo fato de este modal vir ganhando participação no comércio bilateral, especialmente nas exportações brasileiras, como se observou na seção anterior.

3.1. INTRODUÇÃO: AS TRANSFORMAÇÕES ESTRUTURAIS NO SETOR DE TRANSPORTE MARÍTIMO E SUAS IMPLICAÇÕES ECONÔMICAS E REGULATÓRIAS

O setor de transporte marítimo internacional passou, nas últimas décadas, por intensas transformações, associadas à containerização da carga geral e, de forma mais ampla, a avanços tecnológicos que levaram a uma redução contínua nos custos de operação dos navios. Entre esses avanços, verifica-se a eficiência crescente no uso de combustível, as economias de escala permitidas pelo uso de navios porta-contêineres cada vez maiores e a automação das operações portuárias.

Um dos resultados dessas transformações é a crescente relevância da organização do tráfego marítimo em redes, em detrimento dos tráfegos organizados exclusivamente em bases bilaterais. As redes estruturam-se em torno de *hubs* portuários em que as operadoras de transporte marítimo (e multimodal) realizam os transbordos de carga e conectam as principais rotas de transporte às rotas subsidiárias. Esse novo modelo de operação e de negócios faz da concentração das cargas e do transbordo um elemento central na busca de economias de escala e de produtividade, inclusive, porque, com a operação dos *hubs*, reduziu-se o impacto dos transbordos sobre o tempo de trânsito das mercadorias e, em consequência, sobre os custos de transporte.

Hoje, as grandes rotas de transporte marítimo conectam as três grandes regiões do Hemisfério Norte (Ásia-Pacífico, América do Norte e Europa Ocidental) e *hubs* de transbordo consolidaram-se não apenas em portos dessas regiões, como também em países que não participam diretamente (como exportadores ou importadores) desses fluxos comerciais e de transporte, mas que atuam como plataformas de transbordo. É o caso, por exemplo, de países como Panamá, Marrocos e Jamaica.

Acordos bilaterais de reserva de carga perderam relevância como instrumento de regulação.

Nesse contexto, acordos bilaterais de reserva de carga – muito difundidos sob diversas modalidades (conferências de fretes e outras) – nas décadas de 1960 e 1970 em todo o mundo perderam relevância como instrumentos de regulação do setor de transporte marítimo. Ao mesmo tempo, um grande número de países revia suas políticas de fomento das marinhas mercantes

nacionais, sob o impacto dessas transformações e da expansão das frotas operando sob bandeiras de conveniência ou sob segundos registros .

Outro resultado dessas evoluções foi a crescente concentração empresarial na oferta de serviços de transporte marítimo internacional, processo que parece viver um novo ciclo na atualidade. Isso se reflete no nível de competição vigente no mercado de transporte marítimo de carga geral: das 11.650 conexões bilaterais possíveis consideradas pela Unctad – aí incluídas as conexões com transbordo – em apenas 32% delas há cinco ou mais provedores dos serviços, sendo que as rotas onde se encontra o maior grau de competição são aquelas que proveem serviços diretos intrarregionais na Ásia e na Europa.

Nessas duas regiões, muitas rotas bilaterais intrarregionais envolvem entre trinta e cinquenta empresas prestadoras de serviços. Porém, mesmo em outras regiões, como África e América do Sul, a competição em rotas bilaterais pode alcançar um número elevado de competidores. É o caso de Chile e Peru (18 empresas) e de Costa do Marfim e Nigéria (19). Obviamente o volume do tráfego ajuda a explicar a atratividade do negócio para as operadoras de transporte marítimo, mas, ainda assim, é necessário que a regulação do transporte não impeça a entrada de operadores para que a resultante seja o alto grau de competição.

A concentração no mercado de navegação internacional aumentou o poder de negociação das empresas na definição dos fretes.

Ilustrativa a esse respeito é a constatação de que tráfegos, como Quênia-Malásia, Comores e Emirados Árabes Unidos e Fiji-Austrália, têm números de prestadores de serviços (entre 3 e 6) superiores aos que operam no transporte de carga containerizada entre Brasil e Chile.

Além da concentração empresarial, as grandes companhias operando no transporte internacional de contêineres por via marítima estabelecem alianças operacionais entre elas. Essas alianças podem aplicar-se a apenas algumas rotas ou ter escopo global, abrangendo todas as atividades das empresas envolvidas nas diferentes regiões. As dezenove maiores empresas de navegação de linha no mundo estão organizadas em quatro alianças, tais conglomerados aumentando substancialmente o poder de negociação das empresas marítimas frente a seus usuários, como também aos portos que concorrem pela atração das cargas por elas movimentadas.

Na América do Sul, para o conjunto de rotas marítimas envolvendo o continente, três dessas mega-alianças, reunindo as maiores empresas de navegação regular no mundo, respondiam, em 2015, por cerca de 90% da tonelagem movimentada. No tráfego entre a Costa Leste da América do Sul – que inclui o Brasil – e a Europa, uma aliança – a 2M (MSC e Maersk) – representava quase 70% no mercado. Por sua vez, no tráfego entre essa mesma região da América do Sul e os Estados Unidos, a participação da mesma aliança supera de pouco os 25%. Nessa rota, mais de 50% da tonelagem é movimentada por empresas que não participam das mega-alianças (Sanchez *et al.*, 2015).

Além da formação de alianças, as empresas de navegação estabelecem acordos para compartilhar a capacidade de carga em seus navios, o que faz com que o número de empresas presentes em determinado mercado e oferecendo serviços regulares de transporte marítimo em determinado tráfego seja superior ao de empresas que efetivamente alocam navios a este tráfego.⁶

Alianças e acordos operacionais têm como objetivos maximizar os ganhos de escala possibilitados pela utilização de navios porta-contêineres com capacidade de carga crescente e pela estruturação dos tráfegos em redes em que *hubs* de concentração e de distribuição das mercadorias desempenham papel central. Ao mesmo tempo, diluem os custos e mitigam os riscos de supercapacidade que se associam à operação de frotas de grandes e sofisticados porta-contêineres.

Nesse cenário, em que as formas mais tradicionais de regulação estatal, que restringiam a oferta de serviços em nome dos objetivos das políticas nacionais, a tensão entre concentração da oferta e competição permanece, em função da lógica econômica de funcionamento do setor (participação muito elevada dos custos fixos na estrutura de custos, tendência cíclica sobre capacidade etc.).

Hoje, a regulação estatal ocupa-se principalmente de evitar práticas anticoncorrenciais por parte de empresas prestadoras de serviços. Recentemente, na sequência da abertura de um processo de investigação em 2013, a Comissão Europeia concluiu negociações com quatorze das principais companhias de transporte marítimo por contêineres em torno de um novo modelo de precificação que exclua a coordenação de tarifas entre aquelas empresas. Como resultado desse compromisso, as tarifas de frete nas rotas entre a Ásia e a Europa já teriam sofrido reduções significativas.⁷

3.2. CUSTOS DE TRANSPORTE E FRETES MARÍTIMOS: PRINCIPAIS DETERMINANTES

As transformações estruturais pelas quais passou o transporte marítimo nas últimas décadas tiveram impactos significativos sobre a formação dos custos desse modal de transporte, com conseqüências nos níveis de fretes praticados – embora tais impactos não se possam deduzir automaticamente daquelas transformações.

A literatura sobre o tema da formação dos custos de transporte marítimo converge para a avaliação de que não há apenas um fator determinante dos níveis dos custos de transporte e dos fretes

6. Do ponto de vista das companhias de navegação, as alianças e os acordos de compartilhamento de espaços são mecanismos para viabilizar a presença no maior número possível de tráfegos e mercados e de mitigar a tendência à capacidade e ao crescimento dos custos fixos (em termos absolutos e relativamente aos custos variáveis), que se associa ao crescimento da capacidade dos navios e à busca por crescentes economias de escala.

7. Política de transparência para fretes marítimos. Disponível em: <goo.gl/IT0qYs>. Acesso em: 11 jul. 2016.

marítimos. A Unctad (2015) lista os diversos tipos de determinantes, além dos custos de operação dos navios (tripulação, combustível e registro).

Entre os determinantes identificados encontram-se as características qualitativas e quantitativas:

- da oferta de transporte marítimo (número de navios alocados ao tráfego, número de empresas oferecendo os serviços, características da regulação etc.);
- da infraestrutura e das operações portuárias (qualidade da infraestrutura, produtividade e modelo de operação portuária, tarifas cobradas na movimentação das cargas, grau de “facilitação do comércio e dos transportes” etc.); e
- dos fluxos de comércio (volume transportado, desequilíbrios entre os fluxos comerciais) e da carga transportada (volume dos embarques, valor e tipo dos produtos). A essas características associa-se a possibilidade de prática, pelos operadores de transporte marítimo, da discriminação de preços (no caso, fretes) entre usuários, segundo a composição da carga e o desbalanceamento dos fluxos de transporte.

Dependendo dos países envolvidos no tráfego considerado, entre os fatores apontados, dois associam-se de perto às políticas públicas e à regulação estatal. O primeiro diz respeito às características da oferta de transporte, moldada pelos impactos da regulação da atividade sobre a competição entre empresas de transporte marítimo. O segundo refere-se às características da infraestrutura e das operações portuárias.

No que diz respeito às características da oferta de transporte, a Unctad utiliza, desde 2004, o **Índice de Conectividade do Transporte Marítimo Regular** (LSCI, na sigla em inglês)⁸ como um indicador sintético das condições que determinam o custo de transporte, sem excluir a presença de outros fatores, como os relacionados ao desempenho dos portos ou às características da demanda.

Esse indicador pretende apreender a posição de um porto ou de um país na rede global de navegação, aí considerando variáveis como conectividade, centralidade e distância. Índices de conectividade passaram a ser utilizados para medir “a distância econômica (...) do transporte marítimo pela posição de um país dentro das redes de transporte globais, que emerge como fator relevante para os custos de transporte internacional” (UNCTAD, 2015).

O indicador é gerado a partir de cinco componentes “que capturam a alocação (*deployment*) de navios porta-contêineres pelas companhias de transporte de linha aos portos de escala de um país”. Os componentes são: *i*) o número de navios; *ii*) a capacidade de carga de contêineres destes navios; *iii*) o número de companhias provendo serviços com navios por ela operados; *iv*) o número de serviços oferecidos; e *v*) o tamanho (em TEUs) do maior navio alocado ao serviço.

8. *Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)*.

Em um desdobramento da elaboração dos LSCI, a Unctad desenvolveu índices de conectividade bilaterais (LSBCI), que medem anualmente o nível de integração de um par de países às redes globais de transporte marítimo de linha (FUGAZZA *et al.*, 2015).⁹

Analisando, com o recurso à modelagem, dados altamente desagregados de embarques de cinco portos espanhóis para 17 destinos em outros países, Laura Marquez-Ramos *et al.* (2011) associam fretes mais baixos à conectividade baseada em um grande número de linhas, capacidade dos navios e eficiência portuária entre origem e destino das mercadorias.

Altos fretes estariam associados à ausência desses fatores de conectividade e à deficiências na qualidade de serviços, expressas, por exemplo, em um intervalo longo entre duas escalas dos serviços oferecidos em um porto com destino a outro porto.

Em relação ao uso de índices de conectividade, o principal ponto a destacar aqui é o fato de que tais índices não se deduzem simplesmente de características físicas ou geográficas do tráfego – embora estas os impactem –, mas eles refletem essencialmente as características da oferta de transporte marítimo em um país ou em um tráfego determinado.

Não é difícil entender como a qualidade da infraestrutura portuária e o desempenho dos portos afetam os custos de transporte, principalmente, ao impactar o tempo de trânsito das mercadorias e o custo final do frete. Da mesma forma, condições desfavoráveis, em termos de operações aduaneiras e burocracias associadas às exportações e às importações, aumentam os custos de movimentação da carga antes do embarque e depois do desembarque.

A questão das implicações das características da demanda (volume transportado nos diferentes sentidos de um tráfego, composição da carga, etc.) para a determinação dos custos de transporte e dos níveis de frete é mais complexa. Do ponto de vista dos usuários, o aspecto relevante é que esses aspectos são levados em conta no estabelecimento pelos operadores dos níveis de fretes e que, nesse processo, os usuários recorrem a uma prática conhecida na literatura especializada como “discriminação de preços”.

Tal prática diz respeito a mecanismos utilizados pelos armadores para maximizar suas receitas, envolvendo duas dimensões: a discriminação entre produtos e a discriminação entre fluxos.

No primeiro caso, parte-se da premissa de que produtos de maior valor unitário “podem” pagar fretes mais elevados, os operadores de transporte assumindo “que o valor unitário (do produto) é inversamente proporcional à elasticidade da demanda por transporte” (UNCTAD, 2015). Estudo empírico sobre custos de transporte nas importações de produtos alimentícios containerizados na América do Sul concluíram que um aumento de 10% no valor do produto eleva o frete marítimo

Altos fretes estariam associados à ausência desses fatores de conectividade e à deficiências na qualidade de serviços, expressas, por exemplo, em um intervalo longo entre duas escalas dos serviços oferecidos em um porto com destino a outro porto.

9. O LSBCI utilizado pela Unctad inclui cinco componentes. Para cada par de países A e B, o índice é construído com base em: 1) no número de transbordos requeridos para chegar do país A ao país B; 2) o número de conexões diretas comuns a ambos países A e B; 3) a média geométrica do número de conexões diretas do país A e do país B; 4) o nível da competição nos serviços que conectam o país A ao país B; 5) o tamanho dos maiores navios na rota mais fraca que conecta o país A ao país B.

em 7,6% – independentemente da presença de qualquer outro fator impactando os custos (WILMSMEIER e MARTÍNEZ-ZARZOSO, 2009).

Por sua vez, a discriminação de preços (frete marítimos) entre fluxos de comércio segue lógica semelhante: quando o tráfego bilateral é desequilibrado, em termos de volume, os fretes cobrados no fluxo em que há menos carga tendem a ser inferiores àqueles cobrados no fluxo em que há mais carga. Isso porque, no fluxo em que a carga é menor, os transportadores tendem a cobrar níveis de fretes relativamente menores diante da perspectiva de carregar contêineres vazios.

3.3. O ACORDO BILATERAL BRASIL-CHILE DE TRANSPORTE MARÍTIMO

O acordo de transporte marítimo entre Brasil e Chile é um dos doze acordos bilaterais assinados pelo Brasil entre 1972 e 1985.

O acordo de transporte marítimo entre Brasil e Chile é um dos doze acordos bilaterais assinados pelo Brasil entre 1972 e 1985.¹⁰ Foi assinado em 1974, entrou em vigor em janeiro de 1975, e estabeleceu a reserva integral de carga nos dois sentidos do comércio para navios de bandeira brasileira e chilena, em partes iguais (50/50). A regra inclui as cargas “que recebam favor governamental”, excluindo apenas – a partir de 1994 – o petróleo e seus derivados e o gás liquefeito.

De acordo com os arts. 3 e 4 do acordo, o embarque em navio de terceira bandeira “deverá ser autorizado, quando não houver disponibilidade de embarque em navios de bandeira chilena ou brasileira”, nos prazos de quatro dias “para cargas perecíveis ou de rápida deterioração ou de quinze dias para as demais cargas”.

Somente armadores autorizados por sua respectiva autoridade marítima poderão participar do transporte marítimo de cargas no comércio bilateral e a estes armadores cabe estabelecer um Acordo de Tarifas e Serviços para por em execução o acordo.¹¹

Alteração introduzida no acordo em 1994 estabelece que “a preferência para o transporte se aplicará de maneira que não resulte em encarecimento dos fretes que afete o intercâmbio entre ambos os países”, provavelmente em resposta a críticas e queixas dos usuários dos serviços em relação aos níveis dos fretes praticados. Porém, essa alteração não se fez acompanhar de nenhuma medida de *enforcement* efetiva para evitar o “encarecimento dos fretes”.

Ao contrário, em relação à participação dos usuários no processo de negociação de fretes, a única referência feita no acordo encontra-se em seu art. 15. Este prevê que “quando, em consequência da aplicação do frete ou condições de transporte, estas venham a ser prejudiciais aos interesses do comércio, dos usuários ou dos transportadores, as Partes Contratantes promoverão, em suas jurisdições, consultas entre os setores interessados”.

10. Destes, quatro foram assinados com países da antiga “Cortina de ferro”, um com a China, um com a Argélia, três com países sul-americanos (Chile, Argentina e Uruguai) e três com países da Europa Ocidental (Alemanha, França e Portugal). Apenas os acordos com países sul-americanos e com a Argélia estabelecem reserva integral da carga bilateral para os armadores dos países diretamente envolvidos no tráfego.

11. Há oito empresas brasileiras e seis chilenas autorizadas pelos respectivos governos a atuar no tráfego bilateral.

As regras do acordo bilateral foram integralmente preservadas do alcance das disposições do acordo de comércio de serviços entre o Mercosul e o Chile, em que os dois países evitaram incluir qualquer tipo de novo compromisso liberalizante no que se refere a acesso a mercado e tratamento nacional em serviços de transporte marítimo de cargas.

No caso do Brasil, os compromissos assumidos no setor de transporte marítimo nos dois modos de prestação estão condicionados, no que se refere a acesso a mercados, a acordos anteriormente firmados, no caso o acordo bilateral já em vigor.

Por sua vez, o Chile exclui qualquer compromisso, no setor de transporte marítimo, em modo 1, concentrando a descrições de limitações aos compromissos de acesso a mercados e tratamento nacional no modo 3.¹² Como os acordos bilaterais de transporte marítimo dizem respeito à divisão de cargas e não ao estabelecimento de empresas em outros países (que é o que caracteriza a presença comercial (modo 3), a exclusão do modo 1 tem efeito comparável à observação brasileira, que condiciona a sua oferta a provisões de acordos bilaterais em vigor.¹³

O acordo bilateral de transporte marítimo entre o Brasil e o Chile é um instrumento típico de política de marinha mercante dos anos 1960 e 1970 do século passado, baseado na reserva de carga para armadores domésticos, em nome do objetivo central de promover a consolidação das marinhas mercantes nacionais. Desde 1975 – data de entrada em vigor do acordo – o setor passou, no Brasil e no resto do mundo, por enormes transformações que levaram a grande maioria dos países – inclusive o Brasil – a abandonar ou flexibilizar o uso desse tipo de instrumento.

O acordo tem sido renovado a cada cinco anos, tendo a última renovação ocorrido em 2015. A renovação é automática, “a menos que, a qualquer momento, uma das Partes Contratantes comunique à outra, com uma antecipação mínima de cento e vinte dias, seu desejo de denunciá-lo”, conforme o art. 29 do acordo.

O acordo bilateral de transporte marítimo entre o Brasil e o Chile é um instrumento típico de política de marinha mercante dos anos 1960 e 1970 do século passado, baseado na reserva de carga para armadores domésticos, em nome do objetivo central de promover a consolidação das marinhas mercantes nacionais.

3.4. O DEBATE SOBRE O ACORDO NO BRASIL

O acordo marítimo entre o Brasil e o Chile entrou na agenda de políticas públicas do Brasil em 2016, sob o impulso da CNI, representando empresas exportadoras que sustentam ter sua competitividade no mercado chileno negativamente impactada pelos custos de transporte e pelos níveis de fretes marítimos praticados no comércio bilateral.

12. No jargão dos acordos comerciais de serviços, modo 1 significa a prestação transfronteiriça de serviços, enquanto o modo 3 representa a presença comercial e equivale a um investimento direto.

13. As mesmas restrições relativas a acesso a mercado constantes do Acordo de comércio de serviços do ACE 53 foram apresentadas por Brasil e Chile nos seus Anexos II – Nação Mais favorecida do GATS (Acordo Geral sobre Comércio de Serviços sob a OMC).

Para identificar as diferentes visões sobre o acordo em vigência e seus impactos para o comércio e a competitividade das exportações brasileiras no mercado chileno, foram realizadas entrevistas com empresas exportadoras e importadoras e com representantes dos armadores e de órgãos governamentais brasileiros envolvidos na regulação do transporte marítimo.

3.4.1 A visão dos usuários

De acordo com a CNI, as regras restritivas do acordo bilateral, referentes à reserva de carga às bandeiras nacionais¹⁴ – também vigentes nos acordos bilaterais do Brasil e com o Uruguai e a com a Argentina – limitam as opções dos usuários e são pouco racionais do ponto de vista do aumento de eficiência do transporte e da redução dos seus custos no comércio entre esses países.

Portanto, os níveis de frete marítimo praticados entre Brasil e Chile e seu diferencial (positivo),

(...) as regras restritivas do acordo bilateral (...) limitam as opções dos usuários e são pouco racionais do ponto de vista do aumento de eficiência do transporte e da redução dos seus custos no comércio (...)

quando comparado a fretes praticados em *trades* mais extensos (entre o Brasil e o Peru, por exemplo), seriam um efeito essencialmente da reserva de carga para bandeiras nacionais estabelecida pelo acordo.

Já em 2015, estudo da CNI sustentava que “esses convênios não resolveram todos os entraves à circulação de cargas na principal via utilizada na América do Sul, pois preveem reserva de cotas de transporte para armadores dos dois países, com armadores de outros países podendo transportar a carga apenas se não houver disponibilidade de navios dos dois países que firmaram o acordo. Além disso, a inexistência de um acordo multilateral, aliada à proteção da cabotagem na maior parte dos países da região (...)

dificulta o transporte de mercadorias”. Em consequência, “em princípio uma embarcação chilena na rota Valparaíso (Chile)-Montevidéu (Uruguai)-Santos (Brasil)-Fortaleza (Brasil) não pode transportar cargas de Montevidéu para Santos, pois isso desrespeitaria o acordo bilateral entre o Brasil e o Uruguai, e nem de Santos para Fortaleza, visto que romperia a regra de reserva de bandeira” (CNI, 2015a).

Empresas brasileiras que exportam produtos manufaturados para o Chile sustentam essa posição, conforme entrevistas realizadas ao longo deste trabalho. As empresas entrevistadas têm no Chile um mercado relevante para as suas exportações – um dos três principais na América Latina – e também exportam para outros países sul-americanos do Pacífico.

Muitos produtos exportados não necessariamente são encaminhados pela via marítima, mas este fato já sugere a presença de dificuldades sérias para utilizar este modal, já que esta seria a “via natural” de transporte a ser utilizada, dados os volumes exportados, as características dos produtos e o longo *transit time* – e os fretes elevados – do modal rodoviário. Entre as empresas entrevistadas, há usuários de serviços de carga containerizada, de navios *roll on roll off* e de carga geral solta (usuários de navios *breakbulk*).

14. Excluídos apenas o petróleo e seus derivados.

Na visão dos usuários, as regras do acordo bilateral limitam as opções de transporte marítimo e fazem-nos optar, em função de compromissos de entrega assumidos junto a seus clientes chilenos, pelo modal rodoviário. Outras empresas, no entanto, não têm essa opção, tornando-se “reféns” da oferta de serviços regulares de transporte marítimo, tal como moldada pelas regras do acordo.

Segundo as empresas exportadoras entrevistadas, as restrições derivadas do acordo refletir-se-iam:

- **nos níveis de fretes praticados no tráfego entre**

Brasil e Chile. Segundo as empresas, esses níveis superariam amplamente os praticados entre Brasil e Peru (e entre o Brasil e o Equador e a Colômbia), mesmo quando as cargas são embarcadas em um mesmo porto brasileiro, transportadas em uma mesma viagem e desembarcadas em um só porto chileno e em um só porto peruano.

De acordo com dados compilados por uma das empresas, mesmo nestas circunstâncias em que cargas semelhantes são transportadas em uma mesma viagem para o Chile e o Peru, o frete por quilômetro para o Peru corresponderia a apenas 58% do valor do frete para o Chile. Segundo outra empresa, os fretes para o Chile superariam em 20% aqueles cobrados nas exportações destinadas ao Peru, ao Equador e à Colômbia.

Na comparação com os concorrentes (China, Estados Unidos e Europa), o Brasil também perderia ao se considerar o valor do frete por quilômetro, indicando que os níveis de frete reduzem a vantagem comparativa que a distância geográfica poderia proporcionar ao Brasil na comparação com seus concorrentes no mercado chileno.

De acordo com uma das empresas entrevistadas, em 2015, o frete (em US\$) por quilômetro entre os concorrentes do Brasil (China, União Europeia e Estados Unidos) variou entre 30% e 57% daquele cobrado no tráfego entre Brasil e Chile.

Segundo as empresas, a partir do momento em que o questionamento do acordo pela CNI materializou-se, as empresas de transporte marítimo estariam procurando-nas para negociar condições mais favoráveis – no que se refere aos níveis de frete – aos usuários dos serviços regulares entre Brasil e Chile;

- **na frequência da oferta de serviços de transporte marítimo.** Essa frequência é considerada baixa (um navio por mês) e compromete os cronogramas de exportação de empresas para os quais o Chile é um mercado relevante, levando-as a recorrer ao transporte rodoviário, que, segundo uma delas, é, em média, duas a três vezes mais caro que o marítimo e tem *transit-time* equivalente ao dobro daquele registrado por este modal. Algumas empresas recorrem, em certos casos, à alternativa de uso do transporte pelo Canal do Panamá com transbordo, mas esta é uma opção que aumenta substancialmente o *transit time* das exportações para o

Na visão dos usuários, as regras do acordo bilateral limitam as opções de transporte marítimo e fazem-nos optar, em função de compromissos de entrega assumidos junto a seus clientes chilenos, pelo modal rodoviário.

Chile (de cerca de 15 dias, pela rota do Estreito de Magalhães, para mais de 30 dias), além de requerer a concessão de *waiver*, a cada caso, pela autoridade reguladora;

- **na falta de alternativas de transporte marítimo para exportações de produtos cujas características impossibilitem ou dificultem o transporte em contêineres.** Na realidade, os serviços regulares entre o Brasil e o Chile são de transportes contêinerizados e, para empresas que requerem serviços de *breakbulk*, pode ser difícil “casar” a operação de venda com a dos transportes marítimos;
- **na inadequação do mecanismo de *waiver*** (previsto pelo acordo) e de sua forma de operacionalização para contornar os problemas de oferta de transporte – baixa frequência, inadequação dos navios ofertados às características da carga. O *waiver* é analisado e eventualmente concedido caso a caso, introduzindo um elemento de incerteza para as empresas exportadoras. Além disso, segundo tais empresas, as transportadoras que operam regularmente no tráfego dificultam a concessão do *waiver* para os exportadores.

3.4.2 A visão dos transportadores

A visão dos transportadores marítimos foi captada por intermédio de entrevista realizada junto ao sindicato nacional das empresas de navegação marítima.

De acordo com essa visão, a bandeira brasileira é negativamente afetada, em todos os tráfegos, pelo chamado “custo Brasil”, que onera custos de tripulação, registro etc. A proposta de criação de um Registro Especial Brasileiro (REB), para viabilizar a redução destes custos, em linha com medidas que adotaram outros países, não gerou os resultados esperados, já que se mantiveram no REB diversas restrições à contratação de tripulação estrangeira etc.

No que se refere aos níveis de frete praticados nas exportações brasileiras para o Chile, na comparação com o tráfego Brasil-Peru, aqueles se explicariam em grande medida pelas características específicas daquele *trade* – e por seus impactos sobre os níveis dos custos de transporte marítimo entre o Brasil e o Chile.

Entre os fatores que concorreriam para custos de transporte elevados no tráfego entre Brasil e Chile, estariam os seguintes:

- volume de tráfego seria pequeno e não há limite, imposto pelo acordo, para aumento de oferta, desde que as entrantes sejam empresas de bandeira brasileira ou chilena. O limite ao aumento da oferta seria o fato de que há pouca carga entre os dois países;
- haveria um desbalanceamento de carga entre as duas direções do tráfego segundo tipo de contêiner (40x20 pés), onerando a operação pela necessidade de transportar contêineres vazios;
- os custos portuários no Chile seriam maiores que no Peru. Além disso, haveria que se avaliar a viagem redonda: no Chile, o navio faz várias escalas, o que aumenta os custos portuários totais da viagem, enquanto, na viagem para o Peru, normalmente o navio toca apenas o porto de Callao;

- o frete para o Peru beneficiar-se-ia, do ponto de vista dos usuários, da concorrência das rotas que chegam ao país vindo do norte, pelo Canal do Panamá;
- fretes cobrados para o Chile podem incluir um trecho rodoviário que o encarece, não sendo comparável a um frete que é só marítimo;
- o volume negociado de carga seria maior para o Peru do que para o Chile;
- as empresas que prestam serviços regulares alocam ao tráfego navios especializados ao transporte de contêineres, o que requer elevado investimento de empresas de bandeira brasileira neste tráfego específico.

3.4.3 A visão da agência reguladora: Antaq

Foi realizada entrevista com representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável pela regulação do setor de transporte marítimo.

A Antaq tomou conhecimento das queixas dos usuários referentes a níveis de frete, que seriam de 30% a 40% acima do frete para o Peru, à frequência dos navios e às características dos portos de escala no Brasil definidos pelos armadores e que teriam condições limitantes (Porto Itapoá).

Segundo a agência, haveria efetivamente alguns casos de fretes elevados, geralmente justificados pelas empresas como resultantes dos custos portuários e de movimentação de carga no Chile. Mas a Antaq teria identificado fretes que não se justificariam pelos custos de transporte e portos.

A Antaq defende o acordo, com base em um conjunto de argumentos, listados a seguir:

- O objetivo do acordo é fomentar as marinhas mercantes domésticas. E este objetivo permanece válido. A Antaq não vê possibilidade de aumento de linhas regulares com a denúncia do acordo;
- Manter uma linha regular exige investimentos. Os navios de bandeira brasileira no *trade* são afretados, mas a empresa, para afretar, precisa investir em navios próprios e, mesmo nos afretados, ter marítimos brasileiros embarcados. Qualquer empresa brasileira pode operar no tráfego. Mas a presença de empresas com operação regular exige alocação de ativos e recursos importantes. Haveria, portanto, que avaliar custos e fretes por meio do critério da regularidade dos serviços;
- O acordo é renovado a cada cinco anos e a última renovação foi em 2015. A Antaq preocupa-se com a segurança jurídica, que seria negativamente impactada em caso de denúncia do acordo pouco de tempo depois de sua renovação.

Na visão dos entrevistados, no caso da denúncia do acordo, o que provavelmente ocorreria, seria a substituição de navios de bandeira brasileira atualmente no *trade* por navios de terceira bandeira. Hoje o mercado favoreceria a entrada de outros se o acordo não existir. Mas se o mercado mudar, pode-se ter uma instabilidade da oferta.

Em função dessas considerações, a Antaq avalia outras opções, que não a denúncia do acordo: a flexibilização da concessão de *waivers* (concessão de *wavier* por um período mais longo e não para cada embarque), medidas regulatórias de acompanhamento do tráfego e dos fretes praticados.

Segundo os entrevistados, a Antaq busca, na análise de opções, escapar da alternativa *status quo* x denúncia do acordo. Outra possibilidade considerada pela Antaq seria definir em 2016 que o acordo termina em 2020, o que respeita o prazo da última renovação do instrumento.

3.5. AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO TRÁFEGO MARÍTIMO ENTRE BRASIL E CHILE

Independentemente da avaliação que se faça dos efeitos do acordo sobre níveis de frete praticados no comércio entre Brasil e Chile – o que será analisado mais adiante –, é indiscutível que os traços principais desse tráfego decorrem da composição das cargas transportadas e das características da oferta de transporte, que é “moldada” pelas disposições do acordo (isso, independentemente, do ponto de vista em relação ao acordo bilateral).

A avaliação do comércio marítimo sob a ótica dos tipos de carga é muito relevante para os objetivos deste trabalho, já que essa diferenciação aponta para mercados de transporte claramente diferenciados e funcionando sob lógicas distintas.

Interessa aqui essencialmente o mercado de carga geral, containerizada ou não, já que nesta categoria incluem-se os produtos manufaturados exportados pelo Brasil.

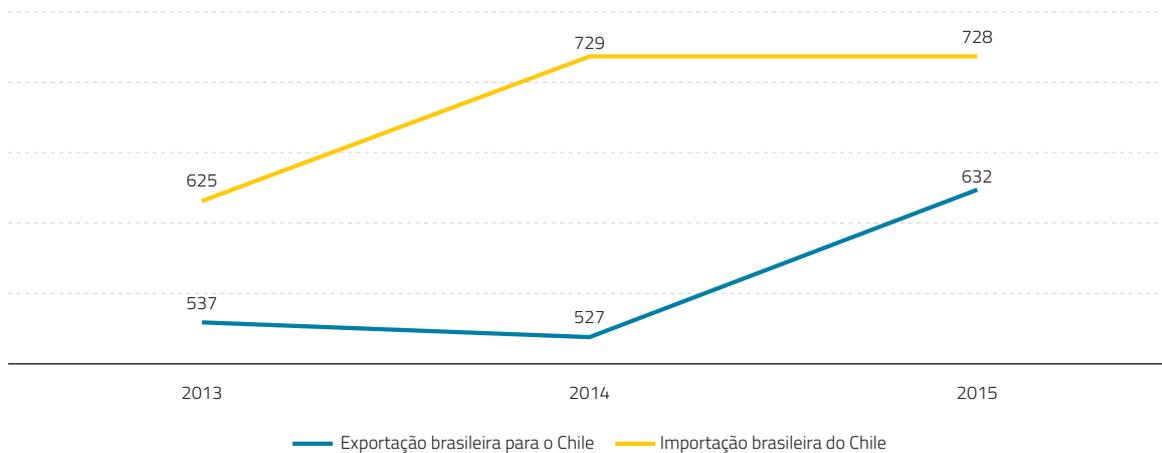
Além disso, o principal produto da pauta de exportação brasileira, em 2015, era o petróleo, transportado como granel líquido e excluído do escopo do acordo bilateral que regula a oferta de transporte marítimo entre Brasil e Chile.

Com o crescimento das exportações de petróleo (granel líquido), caiu proporcionalmente a participação das demais cargas. As cargas containerizadas, majoritárias em 2013, passam a representar menos de 1/3 da tonelage total movimentada, enquanto a carga geral ficou, nos dois últimos anos, abaixo de 10% do total.

GRÁFICO 7

CARGA CONTEINERIZADA NO COMÉRCIO MARÍTIMO ENTRE BRASIL E CHILE – 2013 A 2015

(Em mil toneladas)



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais (Antaq).

Mas isso não significou que as exportações de produtos como carga geral – containerizada ou não – tenham caído no período. Pelo contrário, a tonelagem transportada em carga containerizada na exportação brasileira tem registrado crescimento expressivo, alcançando, em 2015, 632 mil toneladas. Também a movimentação de carga geral cresceu no último ano, embora em nível nitidamente inferior ao da carga transportada em contêineres e sem recuperar o nível de 2010.¹⁵

No caso das importações bilaterais por via marítima classificadas por tipos de carga, dominam amplamente os graneis sólidos. Estes, embora registrando pequena queda em sua participação em 2014, respondem por algo como 70% do total, na média dos três últimos anos. Sal e minérios são os principais responsáveis pelas grandes quantidades de graneis sólidos que compõem este fluxo de comércio. Por sua vez, as cargas containerizadas vêm aumentando a sua participação no total, tendo atingido 28% no último ano.

No que se refere à tonelagem transportada em carga containerizada e geral na importação brasileira de 2013 a 2015, observa-se que a movimentação de carga containerizada duplicou, entre 2010 e 2015, superando neste último ano em cerca de 15% a tonelagem containerizada transportada na exportação. O que sugere que o comércio desse tipo de carga tem evoluído de forma bastante equilibrada entre as duas direções do intercâmbio.

Estão autorizadas a operar no tráfego marítimo Brasil-Chile dez empresas brasileiras e seis chilenas. No entanto, o transporte regular de carga geral é feito apenas para a carga containerizada e é efetuada por uma empresa chilena, a CSAV, e duas brasileiras, a Aliança e a Libra. As três empresas são subsidiárias de duas empresas alemãs incluídas entre as maiores do mundo, a Hamburg Sud (Aliança) e a Hapag Lloyd (CSAV e Libra).

Essas empresas podem incluir em suas programações de viagem, escalas em portos da Argentina e do Uruguai, bem como em outros países da Costa Pacífica da América do Sul, incrementando o volume de carga movimentado e sua receita por viagem, especialmente no tráfego de exportação brasileira.¹⁶ Este é um aspecto de extrema relevância, que voltará a ser enfatizado neste trabalho.

As empresas que operam serviços regulares pelo Estreito de Magalhães (aquelas acima citadas) alocam capacidade de transporte especificamente para esta provisão de serviços e não sofrem concorrência direta de outras empresas. Algum nível de concorrência pode ocorrer em função da existência da opção de transporte pelo Canal do Panamá, com transbordo, mas – como já assinalado – esta é uma opção que aumenta o *transit time* das exportações.

(...) o transporte regular de carga geral é feito apenas para a carga containerizada e é efetuada por uma empresa chilena, a CSAV, e duas brasileiras, a Aliança e a Libra.

3.6. UMA AVALIAÇÃO DA OPERAÇÃO DO TRÁFEGO BILATERAL

A avaliação do tráfego entre o Brasil e o Chile, a ser desenvolvida em seguida, de certa forma “separa” este tráfego de outros tráfegos bilaterais do Brasil, especialmente com o Peru, cujas características serão aqui repetidamente comparadas com as do *trade* Brasil-Chile. Na ausência de

15. Os principais produtos de carga geral não transportados em contêineres são o aço e o ferro, os açúcares etc.

16. No caso da carga geral solta, o transporte é feito em bases não regulares, exigindo, em muitos casos, o pedido de *wavier* por parte do exportador.

dados estatísticos oficiais sobre os fretes marítimos praticados nesses tráfegos e de informações sobre receitas e custos das viagens redondas dos navios que neles operam regularmente, essa é uma opção de análise razoável.

No entanto, ela não pode eludir o fato de que para as empresas operadoras de transporte marítimo regular no tráfego Brasil-Chile, este não existe como tal, sendo parte de uma rota mais extensa que envolve a Argentina, o Peru e o Equador, além do próprio Chile. Essa seria a unidade mais pertinente de análise e de avaliação das implicações do acordo sobre os níveis de fretes e os serviços oferecidos entre Brasil e Chile.

Conforme informações públicas obtidas no sítio da Hapag Lloyd, o que há, em termos operacionais, é a rota entre a Costa Leste da América do Sul, incluindo portos no Brasil e na Argentina, e a Costa Oeste da mesma região, com os portos chilenos (San Antonio, San Vicente, Arica e Antofagasta), peruano (Callao) e equatoriano (Guayaquil), configurando viagens redondas de 58 dias, que seriam operadas por meio de oito navios com capacidade entre 1.580 e 3.800 TEUs e de 200 a 800 *reefer plugs*. De acordo com o mesmo sítio, estão programadas saídas semanais (um navio) de Santos para os portos chilenos, peruanos e equatorianos, no período entre outubro e dezembro de 2016.

Tomando em conta as limitação de informações estatísticas acima apontadas, a avaliação que se segue considera dados “nacionais” – balança de serviços e participação da bandeira brasileira – e os principais fatores apontados na literatura especializada como os principais determinantes dos custos de transporte e dos níveis dos fretes marítimos.

Características das embarcações empregadas no tráfego Brasil-Chile

De acordo com a Antaq, as empresas autorizadas a operar no tráfego bilateral são:

QUADRO 2

EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AUTORIZADAS

Brasileiras	Chilenas
Aliança Navegação e Logística Ltda. e Cia.	Cia. Sudamericana de Vapores – CSAV
Cia. de Navegação Norsul	Cia. Sudamericana Valparaiso Conaval
Cia. Libra de Navegação.	Empresa Marítima S.A. – Empreemar
Flumar – Transporte de Químicos e Gases Ltda.	Empresa de Transportes Sudamericana Austral – CSA.
Graninter Transportes Marítimos de Granéis S.A.	Nisalbuck S.A.
Posidonia Serviços Marítimos Ltda.	Sociedad Naviera Ultragas
Log-In Logística Intermodal S.A.	
Pancoast Navegação Ltda.	
Transnave Navegação S.A.	
Zemax Log Soluções Marítimas S.A.	

Fonte: Elaboração própria com dados da Antaq.

Pela análise dos serviços prestados pelas empresas brasileiras autorizadas a operar no âmbito do acordo de transporte marítimo Brasil-Chile, detalhados no anexo B, foi constatado **que não são empregados navios brasileiros no tráfego**. As empresas que realizam operações o fazem por meio de embarcações estrangeiras afretadas.

TABELA 9

EMPRESA E NAVIOS DE CONTÊINERES EM OPERAÇÃO NO TRÁFEGO BRASIL-CHILE

Empresa	Embarcações	Ano de construção	País de construção	Estaleiro de construção
Hamburg Sud	Lilly Schulte	2012	China	Shanghai Shipyard
	Nordic Beijing	2013	China	Cssc Huangpu Wenchong Shipbuilding
	Nordic Macau	2014	China	Wenchong Shipyard
	Nordic Stralsund	2014	China	Shen Fei Shipbuilding
Hapag Lloyd	Antofagasta Express	2015	China	Shanghai Shipyard Co.
	Arica Express	2015	China	Shanghai Shipyard Co.
	Nordic Hong Kong	2013	China	Wenchong Shipyard
	San Antonio Express	2015	China	Shanghai Shipyard
	San Vicente Express	2014	China	Shanghai Shipyard

Nota: Período em análise (do dia 14/10/2016 até o dia 12/12/2016).

Fonte: Marine Traffic/Sites das Sociedades Classificadoras/Sistema EQUASIS.

TABELA 10

NAVIOS GRANELEIROS E RO-RO EM OPERAÇÃO NO TRÁFEGO BRASIL-CHILE

Tipo	Embarcações	Ano de construção	País de construção	Estaleiro de construção
Graneleiro	Bunun Wisdom	2012	Japão	Imabari Shipbuilding Co.
	Coresky Ol	2015	Japão	Namura Shipbuilding Co.
	Daphne	2016	China	Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc
	Ever Brilliant	2009	Japão	Imabari Shipbuilding Co., Ltd. Marugame Headquarters
	Federal Severn	2012	China	Zhejiang Ouhua Shipbuilding - Zhoushan
	Floriana	2010	Coreia do Sul	21St Century Shipbuilding - Tongyoung
	Four Aida	2009	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard - Tongyoung
	Genco Avra	2011	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard - Tongyoung
	Genco Hunter	2007	Filipinas	Tsuneishi Heavy Industries - Balamban
	Grand Marais	2016	China	Jiangdong Shipyard - Wuhu
	Key Navigator	2014	Japão	Tsuneishi Shipbuilding
	N Discovery	2012	China	Zhejiang Ouhua Shipbuilding
	Ocean Bright	2013	Japão	Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding
	Ocean Crystal	2012	Japão	Saiki Heavy Industries
	Rauli N	1996	China	Hudong Zhonghua Shipbuilding Group
	Sakizaya Wisdom	2011	Japão	Oshima Shipbuilding
	Transporte de Veículos (RO-RO)	Spl Atacama	2012	Coreia do Sul
Thomas C		2011	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard
Adria Ace		2009	Crócia	Uljanik Brodogradiliste D.d.
Arabian Sea		2010	China	Xiamen Shipbuilding Industry Corp
Eternal Ace		2011	Japão	Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd.
Hoegh New York		2005	Coreia do Sul	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering
Hoegh St.petersburg		2009	Coreia do Sul	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering - Geoje
Osaka Car		2009	China	Xiamen Shipbuilding Industry
Taipan		2006	Polônia	Gdynia Shipyard
Torino		2009	Japão	Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works
Torrens	2004	Japão	Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works	
Viking Chance	1999	Coreia do Sul	Shinasb Yard	

Nota: Período em análise (do dia 14/10/2016 até o dia 12/12/2016).

Fonte: Marine Traffic/Sites das Sociedades Classificadoras/Sistema EQUASIS.

No que se refere às embarcações operadas pelas empresas chilenas, algumas daquelas utilizadas regularmente no tráfego tem registro chileno, mas foram construídas em outros países.

As demais embarcações que operaram no tráfego, no período de 14/10/2016 até 12/12/2016, obtidas a partir das informações de sensoriamento remoto do *site* Marine Traffic, são todas de terceira bandeira e construídas também em terceiros países.

Com base no sensoriamento remoto de embarcações, de todas as **39 embarcações** que operaram no período em análise, **nenhuma foi construída no Brasil ou no Chile.**

Os resultados agregados: balanço de serviços e participação da bandeira brasileira

Em termos agregados, ou seja, das economias brasileira e chilena – as regras que se aplicam ao transporte marítimo de cargas entre os dois países – em que o acordo bilateral tem papel central – parecem hoje em dia beneficiar o Chile bem mais do que o Brasil. Há aqui duas dimensões a considerar: a balança bilateral de serviços e a participação das duas bandeiras nacionais no tráfego.

Do ponto de vista do balanço de pagamentos – e mais especificamente, da balança comercial de serviços –, a situação é hoje altamente favorável ao Chile no que se refere ao setor aqui sob consideração, conforme os dados do Mdic.

Trata-se de setor que tem peso expressivo no comércio bilateral de serviços, respondendo, em 2015, por 28% do total. Essa participação é especialmente elevada do lado das importações brasileiras de serviços; 41,4%, em 2015. Por sua vez, as exportações bilaterais brasileiras nesse setor responderam por pouco menos de 19% das vendas de serviços pelo Brasil.

Em números absolutos, o Brasil teve, em 2015, um elevado déficit comercial nesse setor, em sua relação como o Chile. Foram exportados US\$ 49,3 milhões e importados US\$ 81,2 milhões, gerando déficit equivalente a 25% da corrente de comércio bilateral. Vale lembrar que, no mesmo ano, o Brasil registrou, em seu comércio bilateral de serviços, expressivo saldo positivo, da ordem de US\$ 69 milhões. Em 2014, o déficit setorial do Brasil nas relações bilaterais também foi ainda mais expressivo, alcançando apenas em serviços de transporte aquaviário de cargas (isto é, sem considerar serviços de apoio e manuseio de cargas) mais de US\$ 50 milhões.

(...) os resultados do acordo bilateral mostram que, nos últimos anos, a participação da bandeira brasileira neste trade é francamente minoritária.

Em grande medida, esse resultado decorre da baixa participação da bandeira brasileira no transporte bilateral de bens. De fato, os resultados do acordo bilateral mostram que, nos últimos anos, a participação da bandeira brasileira neste *trade* é francamente minoritária.

Nas exportações, a participação da bandeira brasileira oscilou entre 0,8%, em 2010, e 21,4%, em 2014, registrando tendência de crescimento significativo no período, em que pese a pequena queda observada em 2015. Apesar da tendência de alta, a participação brasileira nessa direção não alcançou, em nenhum dos anos, sequer $\frac{1}{4}$ da tonelage total transportada.

Nas importações, não se observa a tendência de crescimento identificada nas exportações. A participação brasileira cresce entre 2010 e 2012, mas volta a cair e termina o período em torno de 10%.

O agregado de exportações e importações evolui acompanhando de perto o que se observa nas importações¹⁷ – que tem peso na tonelagem total do *trade* nitidamente superior ao das exportações: há crescimento entre 2010 e 2012, queda em 2013, novo crescimento e estabilização, em 2014 e 2015, em torno dos 14%. No período considerado, a participação brasileira no *trade* com o Chile situou-se, no máximo, em torno de 15%, deixando à bandeira chilena cerca de 85% da tonelagem transportada no período.

GRÁFICO 8

PARTICIPAÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA NO COMÉRCIO DO BRASIL COM O CHILE

(Em %)



Fonte: Sistema de Informações Gerenciais (Antaq).

Fatores ligados à oferta de transporte marítimo: a conectividade gerada pelo tráfego bilateral

Para o tema aqui considerado – o transporte marítimo entre Brasil e Chile e o acordo bilateral que o rege – as reflexões e os exercícios que recorrem a indicadores de conectividade sugerem dois comentários gerais:

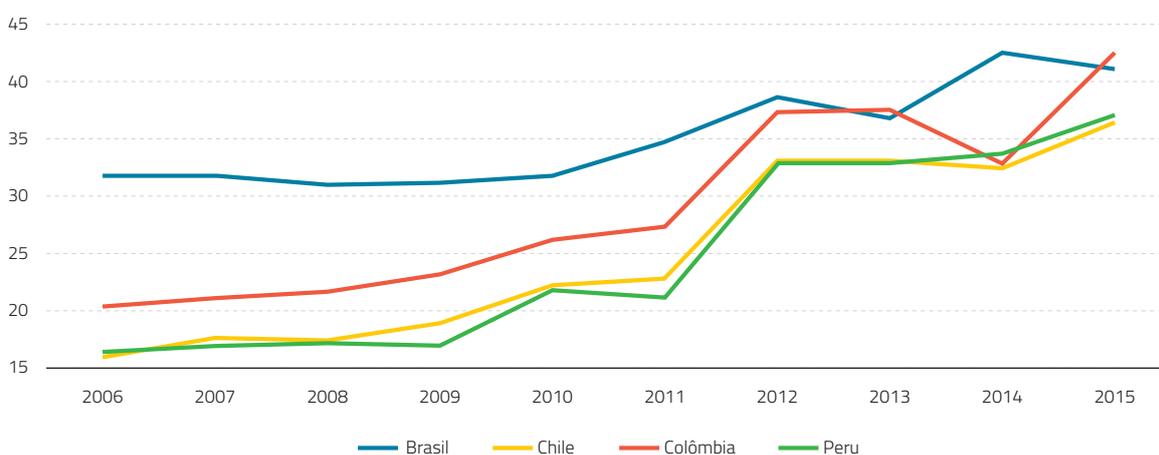
- o primeiro e mais importante refere-se ao fato de que, em tráfegos em que a oferta de transporte marítimo é concentrada – seja por efeito da regulação, seja como consequência da estrutura de mercado, seja ainda pela conjugação de ambos os fatores – o próprio índice de conectividade expressa, em boa medida, as características que regem a oferta. Ou seja, **o índice de conectividade capta as condições em que o transporte marítimo regular é oferecido e, portanto, os efeitos de uma eventual concentração da oferta**, como resultado da regulação e/ou de outros fatores; e
- o segundo indica que não deveria surpreender que **os custos de transporte marítimo entre países da América do Sul e, em especial, entre aqueles da Costa Leste e os da Costa**

17. Como comentado, o transporte de petróleo, que representou em 2015 quase 30% das exportações brasileiras, está excluído do acordo.

Oeste tendam a ser relativamente mais elevados do que os registrados em tráfegos mais “centrais”. Os países da região têm índices de conectividade em geral mais baixos do que países desenvolvidos ou mais centrais, do ponto de vista da rede global de serviços de transporte marítimo. Assim, por exemplo, em 2015, o LSCI do Brasil era de 41,02, o do Chile de 35,22, o do Peru de 36,69 e o da Colômbia de 42,25. Por sua vez, os Estados Unidos registravam, nesse mesmo ano, 98,70, a França, 83,90, e a China, 167,48.¹⁸ No entanto, os índices dos três países sul-americanos do Pacífico acima citados tendem a crescer, nos últimos anos (entre 2006 e 2015), mais do que os de China, Estados Unidos e França. No caso do Brasil, o índice cresceu no período, na comparação com os Estados Unidos, mas não com a China, o que indica um desempenho pior da evolução do LSCI brasileiro, quando comparado aos dos três países sul-americanos do Pacífico (Gráfico 7)¹⁹.

GRÁFICO 9

ÍNDICE DE CONECTIVIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DA UNCTAD DE PAÍSES SUL-AMERICANOS – 2006 E 2015



Fonte: Sistema da UNCTADSTAT da Unctad.

Como desdobramento da elaboração dos LSCI, a Unctad desenvolveu índices de conectividade bilaterais (LSBCI), que medem anualmente o nível de integração de um par de países às redes globais de transporte marítimo de linha e que contemplam, entre as variáveis que o compõem, o nível de competição vigente no tráfego marítimo entre dois países (Fugazza *et al.*, 2015).²⁰

No caso do Brasil, os índices bilaterais são maiores nas relações com países desenvolvidos ou com aqueles que são “centrais” do ponto de vista da rede global de transporte marítimo de linha (China e Coreia), sendo que, nas relações com estes dois países, os indicadores registram tendência

18. O LSCI da UNCTAD toma como base 100 o índice da China em 2004.

19. Vale registrar que os índices nacionais de conectividade ainda favorecem o Brasil na comparação com Chile, Peru e Colômbia (menos em 2015 para este país), mas a vantagem brasileira vem reduzindo-se substancialmente. Além disso, a evolução observada nesses três países é bastante consistente e expressiva ao longo dos anos. Entre 2006 e 2015, o LSCI desses países mais do que duplicou, mantendo-se pequena diferença entre, de um lado a Colômbia (com melhor índice), e do outro, o Peru e o Chile. Não há diferença relevante entre os índices de conectividade do Chile e do Peru.

20. O LSBCI utilizado pela Unctad LSBCI inclui cinco componentes. Para cada par de países A e B, o índice é construído com base: 1) no número de transbordos requeridos para ir do país A ao país B; 2) do número de conexões diretas comuns a ambos países; 3) na média geométrica do número de conexões diretas do país A e do país B; 4) no nível de competição nos serviços que conectam o país A ao país B; e 5) o tamanho dos maiores navios na rota mais “fraca” conectando o país A ao país B.

acentuada de crescimento. Independentemente da distância geográfica, os índices bilaterais são maiores em tráfegos que ligam o Brasil a portos distantes, na comparação com tráfegos nitidamente mais curtos –, inclusive entre Brasil e Argentina.²¹

Entre os índices referentes aos tráfegos intrarregionais, os registrados entre Brasil, de um lado, e Chile e Peru, de outro, equivalem-se, em que pese as variações de um ano a outro, e são os mais baixos de um grupo de nove países, sendo cinco latino-americanos, além de Estados Unidos, França, Coreia e China. Ambos apresentam algum crescimento entre 2006 e 2015, mas sem acompanhar a Colômbia, cujos índices bilaterais com o Brasil cresceram nitidamente mais do que os dos outros dois países do Pacífico sul-americanos.

Observe-se que as exportações brasileiras para a Colômbia são transportadas principalmente para portos da Costa Atlântica daquele país, região mais central que a Costa Pacífica da América do Sul em relação a rotas importantes do comércio global e a tráfegos marítimos relevantes para as exportações e as importações brasileiras.

O índice brasileiro bilateral com o Chile não difere, portanto, daquele vigente nas relações do Brasil com o Peru e apenas a partir de 2013 eles se distanciaram daqueles que se aplicam ao comércio Brasil-Colômbia.²²

Como esses índices “sintetizam” componentes característicos da estrutura da oferta de transporte marítimo regular entre os portos dos dois países, pode-se concluir que, sobretudo no caso das relações com Chile (mas também do Peru), esta estrutura de oferta não foi capaz de produzir, entre 2006 e 2015, aumentos significativos nos índices, ao contrário do que se observou nos tráfegos com Colômbia, Coreia e China.

Custos portuários e “grau de facilitação de comércio”

O *Global Competitiveness Report 2016* do *World Economic Forum* traz, para 140 países de todo o mundo, indicadores de competitividade em nível nacional, levando em conta instituições, ambiente de negócios, infraestrutura, situação macroeconômica, indicadores sociais etc. Os países são ranqueados de acordo com seu desempenho em cada um destes indicadores. O relatório traz indicadores pertinentes ao tema da qualidade da infraestrutura portuária e ao ônus representado pelos procedimentos aduaneiros, ambos relevantes para as questões acima consideradas.

A tabela 11 apresenta, para o Brasil, Chile, Peru e Colômbia, a posição de cada país no *ranking* de competitividade para estes dois indicadores, além da posição no indicador de grau de competição

(...) os índices bilaterais são maiores em tráfegos que ligam o Brasil a portos distantes, na comparação com tráfegos nitidamente mais curtos (...)

21. Já na Ásia, os tráfegos intrarregionais são aqueles que apresentam os maiores índices de conectividade bilateral.

22. No caso do Chile, os índices bilaterais deste país com o Brasil são quase idênticos – até mesmo um pouco superiores – aos registrados com a Argentina, mas ficam muito abaixo dos observados nos tráfegos com o Peru e a Colômbia, ambos mais próximos geograficamente ao Chile. No caso dos tráfegos bilaterais do Chile com estes dois países, os índices chilenos equiparam-se aos registrados nos tráfegos com México e Coreia e superam os que resultam dos tráfegos com a França e os Estados Unidos. Assim como ocorre no caso dos índices bilaterais do Brasil, também no caso do Chile chama a atenção o crescimento, no período, dos índices envolvendo os dois países asiáticos.

doméstica – menos diretamente relacionado às questões aqui discutidas, mas também relevante – e no *ranking* geral, que agrega todos os indicadores setoriais e temáticos.

TABELA 11

POSIÇÃO DO BRASIL, CHILE, PERU E COLÔMBIA NO RANKING MUNDIAL DE INDICADORES RELEVANTES DE COMPETITIVIDADE – 2016

	Qualidade da infraestrutura portuária	Ônus dos procedimentos aduaneiros	Grau de competição doméstica	Total
Brasil	120	78	104	75
Chile	35	29	22	35
Peru	86	76	58	69
Colômbia	85	95	35	61

Fonte: World Economic Forum (WEF, 2016).

O Brasil tem o pior resultado entre os quatro países no *ranking* total e também em qualidade de infraestrutura e em grau de competição doméstica, superando apenas a Colômbia no que se refere ao ônus dos procedimentos aduaneiros. Comparado com o resultado agregado do Brasil, o país tem, nos três indicadores aqui considerados, posição menos favorável.

Por sua vez, o Chile destaca-se não apenas por sua posição no *ranking* agregado – primeiro lugar entre os sul-americanos e 35º lugar no mundo – mas também pela posição ainda mais favorável nos três indicadores selecionados. O contraste entre o Chile e os três outros países é, nesse sentido, marcante: Peru e Colômbia também ficam muito atrás do Chile em todos os *rankings*.

Esse tipo de avaliação, no que se refere ao Chile, é referendado por sua posição – primeiro lugar entre os sul-americanos e 42º lugar entre os países de todo o mundo – no Índice de Desempenho Logístico – *Logistic Performance Index*, elaborado pelo Banco Mundial, em 2014.

Além disso, o Chile é, dos quatro países, o mais aberto ao comércio internacional, com participação das exportações e importações no PIB superior a 65%, em 2015 (WEF, 2016).²³ Nesse sentido, trata-se do país que mais depende do comércio exterior entre os quatro e há razões para concluir que em um país com essa característica – e com competição doméstica mais acirrada que nos demais – portos e serviços associados ao comércio exterior tendem a ter desempenho superior.

Essa constatação é relevante por permitir caracterizar o Chile como um parceiro comercial do Brasil em que fatores locais e regulatórios associados aos fluxos comerciais e de transporte não oneram, na comparação com outros países da região e provavelmente com a grande maioria dos países em desenvolvimento, o comércio bilateral com o Brasil.

Tais considerações sugerem que a infraestrutura e a operação portuária no Chile contribuem para reduzir custos unitários de movimentação de carga e o tempo requerido para embarque e desembarque das mercadorias. No entanto, esta é apenas uma das duas dimensões dos custos portuários como componente dos custos de transporte marítimo e dos fretes praticados, a segunda delas

23. O índice de abertura ao comércio do Chile, em 2015, foi de 67,3%, o do Peru, de 46,8%, o da Colômbia, de 36,1%, e o do Brasil, de 25% (WEF, 2016).

dizendo respeito ao número de portos escalados em uma viagem redonda – o que também influencia o nível dos custos de uma viagem marítima.

Segundo os dados da Antaq, grande parte do tráfego de contêineres entre o Brasil e o Chile envolve, do lado das exportações brasileiras, três portos de origem e dois de destino.

Do lado brasileiro, Santos, Rio Grande e Porto Itapoá – este apenas nos últimos anos – são os principais portos de exportação para o Chile, respondendo, em 2015, por 87% da tonelagem embarcada e por 90% dos TEUs (unidade que representa a capacidade de carga de um contêiner de 20 pés).²⁴ Do lado chileno, a carga é desembarcada principalmente em dois portos, San Antonio e San Vicente, que juntos representaram, em 2015, 96% da tonelagem total desembarcada procedente do Brasil e por 94% dos TEUs.

FIGURA 1

EXPORTAÇÃO DE CONTÊINERES DO BRASIL PARA O CHILE – 2015

(Em TEUs)



Elaboração do autor, com base nos dados da Antaq.

Enquanto do lado do Brasil nenhum dos três portos alcança 50% das cargas embarcadas no país – Santos atingiu 44%, em 2015 –, no caso dos portos chilenos de destino, o desembarque das exportações tem forte concentração em apenas um porto – San Antonio –, que respondeu sozinho, no mesmo ano, por 86% da tonelagem (e por 87% do TEU) desembarcada.

Do lado das importações brasileiras, destacam-se mais uma vez como portos de origem San Antonio e San Vicente, mas também tem presença muito relevante o porto de Antofagasta. Esses três portos respondem juntos por 92% da tonelagem (e 90% dos TEUs) desembarcados. Na importação, não há

24. Um contêiner de 40 pés equivale a dois TEUs (*Twenty-foot Equivalent Units*).

a concentração de carga em um só porto chileno, que se observou na exportação. O porto de San Antonio ocupa a primeira posição entre os portos de embarque das importações brasileiras, mas sua participação não supera, neste caso, 42% da tonelagem e 49% dos TEUs embarcados.

FIGURA 2

IMPORTAÇÃO DE CONTÊINERES DO BRASIL PARA O CHILE – 2015

(Em TEUs)



Elaboração do autor, com base nos dados da Antaq.

Na comparação entre os tráfegos Brasil – Chile e Brasil – Peru, chama a atenção o fato de que praticamente todo o comércio marítimo entre o Brasil e o Peru se faz, naquele país, por meio do porto de Callao, enquanto dois (na exportação brasileira) e três (na importação brasileira) portos têm participação relevante no comércio entre Brasil e Chile. Do lado dos portos brasileiros, não há diferenças significativas entre os dois tráfegos.

O maior número médio de portos escalados no Chile, na comparação com o Peru, pode ter um impacto sobre os custos totais de uma viagem redonda, embora seja impossível concluir que tal aumento de custos supere as vantagens (de custos) associadas à maior eficiência e à maior produtividade dos portos chilenos, bem como à posição do Chile entre os países da região no que se refere ao grau de facilitação de comércio.

Fatores ligados à demanda e discriminação de preços (frete marítimos)

Como se observou, características da demanda de transporte, como a composição da carga, o valor unitário dos produtos transportados, o volume de tráfego nos diferentes sentidos etc., influenciam os custos de transporte e dão origem à discriminação de preços (frete) entre tráfegos e fluxos.

Considerando-se primeiramente o potencial para a discriminação de fretes baseada na composição da carga e no valor unitário dos produtos transportados, observa-se que, no comércio Brasil-Chile, os produtos manufaturados exportados pelo Brasil²⁵ têm valor unitário muito superior ao dos mesmos produtos exportados para o mundo todo. Assim, em 2015, o valor médio por tonelada das exportações brasileiras de manufaturados para o Chile era de US\$ 2.445, 75% acima do valor médio das exportações do mesmo tipo de produtos para o mundo. Na comparação com o valor unitário das exportações de manufaturados do Brasil para o Peru, o valor das vendas ao Chile destes produtos revela-se 27% superior. Estes dados são compatíveis com a hipótese, testada por diversos estudos, de que as exportações de manufaturados brasileiros para países sul-americanas têm maior participação de produtos de maior valor unitário e intensidade tecnológica.

Para os fins do presente estudo, tais dados sugerem que, especialmente no caso das exportações para o Chile, há razões para supor que as empresas de transporte marítimo pratiquem a acima descrita discriminação de preços entre produtos, onerando a venda dos produtos com maior valor unitário.

Como os produtos de maior valor unitário do comércio bilateral de manufaturados são os exportados pelo Brasil para o Chile – inclusive na comparação com o tráfego entre o Brasil e o Peru –, uma eventual discriminação de preços tenderia a onerar os fretes do comércio Brasil-Chile e, dentro deste, os produtos de maior valor unitário.

Por outro lado, o valor médio dos produtos chilenos exportados para o Brasil em 2015, excluindo-se de minério de cobre, cobre não refinado e cátodos de cobre – transportados a granel e em grandes quantidades – foi de US\$ 716, ou seja, cerca de 1/3 do valor unitário (por tonelada) médio das exportações brasileiras de manufaturados, a discriminação de preços, em ocorrendo, tenderia a onerar relativamente mais as exportações do que as importações brasileiras.

Se parece haver amplo espaço para a discriminação de preços em prejuízo das exportações brasileiras no tráfego para o Chile, o que se pode dizer da discriminação baseada em desbalanceamento de tráfego?

De acordo com os dados da Antaq, o tráfego bilateral de contêineres não registra desbalanceamento significativo entre os dois sentidos (exportação e importação brasileiras). De fato, a razão entre TEUs exportados e importados foi de 0,88, em 2014, e de 1,10, em 2015, muito inferior ao observado no tráfego Brasil-Peru, como se verá adiante.

Haveria, no entanto, certo desbalanceamento no que se refere à relação TEUs/contêineres, que fornece um indicador da presença relativa de contêineres de 20 e 40 pés no tráfego. Em relação a esse aspecto, observa-se que essa relação foi, em 2015, de 1,6, na exportação, e de 1,22, na

Como os produtos de maior valor unitário do comércio bilateral de manufaturados são os exportados pelo Brasil para o Chile (...) uma eventual discriminação de preços tenderia a onerar os fretes do comércio Brasil-Chile e, dentro deste, os produtos de maior valor unitário.

25. Excluem-se desta categoria os produtos agropecuários (definição OMC – do capítulo 1 ao 24 do SH) e os produtos da indústria extrativa mineral (capítulos 26 e 27), inclusive petróleo.

importação brasileira, indicando uma presença mais significativa de contêineres de 40 pés no tráfego de exportação.

No caso desses dados, a comparação com o caso peruano é elucidativa. Evidencia-se aqui que o tráfego Brasil-Peru apresenta indicadores de desbalanceamento dos fluxos de exportação e importação muito mais significativos do que o *trade* Brasil-Chile. De fato, a razão entre TEUs exportados e importados foi 4,2, em 2014, e de 3,32, em 2015. Por sua vez, quando se considera a relação TEU/contêiner, o desbalanceamento entre os fluxos é menor do que no caso do tráfego Brasil-Chile, registrando-se, em 2015, 1,5 na exportação e 1,4 na importação.

Na comparação com o tráfego entre Brasil e Colômbia, utilizando-se apenas os dados de tonelagem transportada fornecidos pela Antaq, observa-se que, para a carga geral containerizada e solta, o volume exportado pelo Brasil é significativamente mais elevado do que na exportação para o Chile²⁶ e Peru, mas também do que na importação da própria Colômbia. Ou seja, também o tráfego bilateral com a Colômbia apresenta desbalanceamento de volumes muito superior ao observado entre Brasil e Chile, embora seja certo que esse desbalanceamento possa ser atenuado pela inclusão do trecho bilateral em tráfegos mais amplos.

Portanto, atendo-nos aos tráfegos bilaterais, pareceria que o desequilíbrio dos fluxos não seria, no tráfego entre o Brasil e o Chile, um fator cuja relevância para o estabelecimento de fretes eventualmente elevados justificar-se-ia, pelo menos na comparação com os tráfegos entre o Brasil, de um lado, e o Peru e a Colômbia, de outro.

As condições de regulação do tráfego Brasil-Chile, podem, no entanto, criar condições favoráveis a este tipo de prática por parte das empresas, o que prejudicaria as exportações brasileiras, especialmente as containerizadas e em navios *roll on roll off*, em que há maior desequilíbrio de cargas entre as duas direções do transporte.

3.7. SÍNTESE

O transporte marítimo passou, nas últimas décadas, por intensas transformações econômicas, tecnológicas e de modelos de negócios que permitiram reduções significativas dos custos de transporte – e dos níveis de fretes pagos pelos usuários – nas principais rotas internacionais. Aprofundou-se o processo de concentração da oferta, por meio do crescimento de alguns grandes grupos operando globalmente e da formação de mega-alianças e de arranjos operacionais de compartilhamento de espaço.

O quadro regulatório buscou acompanhar essa mudança. Políticas nacionais de fomento a marinhas mercantes distanciaram-se dos instrumentos de restrição de oferta e os arranjos privados de “coordenação” da oferta pelos transportadores também perderam importância.

O Brasil vivenciou mal tais mudanças, sendo incapaz de se adaptar aos novos tempos, o que se refletiu principalmente na acentuada perda de participação da bandeira brasileira nos tráfegos

26. Vale lembrar que a alternativa rodoviária, bastante utilizada no comércio entre Brasil e Chile, não existe para o intercâmbio entre Brasil e Colômbia, praticamente todo o comércio se fazendo pela via marítima.

internacionais do país, no desaparecimento de empresas nacionais ou na compra de algumas destas por empresas estrangeiras interessadas em operar (também) com a bandeira brasileira.

Hoje, as políticas de restrição à competição de terceiras bandeiras limitam-se aos tráfegos entre Brasil, Argentina, Uruguai e Chile. Nesses tráfegos, os governos brasileiros têm buscado manter a participação da bandeira brasileira em rotas internacionais regulares por meio de acordos bilaterais que reservam as cargas movimentadas aos navios de bandeiras nacionais.

No caso do acordo entre Brasil e Chile, vigente há mais de quatro décadas, as implicações do acordo e seus impactos sobre a competitividade das exportações brasileiras vêm gerando crescente insatisfação dos usuários, capitaneados pela CNI. Níveis elevados de frete, baixa frequência e pouca flexibilidade da oferta para atender a cargas com diferentes características e exigências são algumas das críticas formuladas pelos usuários de transporte.

No caso do acordo entre Brasil e Chile, vigente há mais de quatro décadas, as implicações do acordo e seus impactos sobre a competitividade das exportações brasileiras vêm gerando crescente insatisfação dos usuários (...)

A fim de contribuir para o debate público no Brasil, este trabalho buscou:

- analisar, sem atribuir seu desempenho ao acordo bilateral, a situação atual da balança comercial de serviços entre Brasil e Chile e a participação da bandeira brasileira no tráfego marítimo bilateral; e
- avaliar até que ponto fatores geralmente apontados como determinantes – ou condicionantes – dos custos de transporte e dos níveis de frete marítimo poderiam explicar os problemas apontados pelos usuários, especialmente no que se refere aos fretes praticados no tráfego.

No que diz respeito ao primeiro aspecto, o Brasil vem apresentando um importante déficit na balança de serviços com o Chile, o que em si não é um problema, mas aponta para a baixa participação da bandeira brasileira no transporte bilateral de bens. De fato, os resultados do acordo bilateral mostram que, nos últimos anos, a participação da bandeira brasileira neste *trade* é francamente minoritária, em torno de 15%, em 2014 e 2015, no total de exportação mais importação, ficando 85% do tráfego em mãos da bandeira chilena.

(...) nos últimos anos, a participação da bandeira brasileira neste trade é francamente minoritária, em torno de 15%, em 2014 e 2015, no total de exportação mais importação, ficando 85% do tráfego em mãos da bandeira chilena.

No que se refere ao segundo aspecto, foram considerados os seguintes fatores:

- a oferta de transporte marítimo (número de navios alocados ao tráfego, número de empresas oferecendo os serviços, características da regulação etc.);
- a infraestrutura e das operações portuárias (qualidade da infraestrutura, produtividade e modelo de operação portuária, tarifas cobradas na movimentação das cargas, grau de “facilitação do comércio e dos transportes”, etc.); e

- os fluxos de comércio (volume transportado, desequilíbrios entre os fluxos comerciais) e da carga transportada (volume dos embarques, valor e tipo dos produtos). A essas características, associa-se a possibilidade de prática, pelos operadores de transporte marítimo, da discriminação de preços (no caso, fretes) entre usuários, segundo a composição da carga e o desbalanceamento dos fluxos de transporte.

Em relação ao **primeiro ponto**, este trabalho recorreu aos índices (bilaterais e multilaterais) de conectividade da Unctad para avaliar até que ponto a estrutura de oferta dos serviços de transporte marítimo em vigor (regulada pelo acordo) contribuiu para incrementar a conectividade entre os dois países e na comparação com outros países.

Com base em dados de sensoriamento remoto de embarcações, foram levantados todos os navios que durante 60 dias estavam operando em viagens entre portos chilenos e brasileiros ou vice-versa. O levantamento final, com 39 embarcações, demonstra que nenhuma foi construída no Brasil ou no Chile.

Sem que se possa atribuir este resultado exclusivamente a implicações do acordo, concluiu-se que, embora seja esperado que os índices bilaterais do Brasil com o Chile e com o Peru sejam mais baixos do que aqueles que se observam nos tráfegos com países desenvolvidos, sobretudo no caso das relações com Chile (mas também do Peru), a estrutura da oferta em vigor não foi capaz de produzir, entre 2006 e 2015, aumentos significativos nos índices, ao contrário do que se observou nos tráfegos com Colômbia, Coreia e China.

Em relação ao **segundo ponto**, pode-se admitir que o maior número médio de portos escalados no Chile, na comparação com o Peru, tenha impacto sobre os custos totais de uma viagem redonda, é impossível concluir que um eventual aumento causado por este fator supere as vantagens de custos associadas à maior eficiência e à produtividade dos portos chilenos, bem como à posição do Chile entre os países da região, no que se refere ao grau de facilitação de comércio.

No que se refere ao **terceiro ponto**, os dados aqui apresentados sugerem que, especialmente no caso das exportações para o Chile, há razões para supor que as empresas de transporte marítimo pratiquem a acima descrita discriminação de preços entre produtos, onerando a venda dos produtos com maior valor unitário. Como os produtos de maior valor unitário do comércio bilateral de manufaturados são os exportados pelo Brasil para o Chile – inclusive na comparação com o tráfego entre o Brasil e o Peru –, uma eventual discriminação de preços tenderia a onerar os fretes do comércio Brasil-Chile e, dentro deste, os produtos de maior valor unitário.

(...) para as empresas operadoras de transporte marítimo regular no tráfego Brasil-Chile, este não existe como tal, sendo parte de uma rota mais extensa que envolve a Argentina, o Peru e o Equador, além do próprio Chile.

Por outro lado, a discriminação de preços com base em desbalanceamento físico (de volume) entre os dois fluxos comerciais não encontra justificativa, já que o tráfego entre Brasil e Chile é nitidamente mais equilibrado do que aquele entre Brasil e Peru.

Mais além da avaliação dessas três dimensões relevantes por suas implicações para os custos

de transporte e fretes marítimos, uma consideração que deve merecer o maior destaque é o fato de que, para as empresas operadoras de transporte marítimo regular no tráfego Brasil-Chile, este não existe como tal, sendo parte de uma rota mais extensa que envolve a Argentina, o Peru e o Equador, além do próprio Chile. Esta seria a unidade mais pertinente de análise e de avaliação das implicações do acordo sobre os níveis de fretes e os serviços oferecidos entre Brasil e Chile.

Conforme informações públicas obtidas no sítio da Hapag Lloyd – controladora de duas empresas, uma brasileira e uma chilena que operam regularmente entre o Brasil e o Chile –, o que há, em termos operacionais, é a rota entre a Costa Leste da América do Sul, incluindo portos no Brasil e na Argentina, e a Costa Oeste da mesma região, com os portos chilenos (San Antonio, San Vicente, Arica e Antofagasta), peruano (Callao) e equatoriano (Guayaquil), configurando viagens redondas de 58 dias, que seriam operadas por meio de oito navios com capacidade entre 1.580 e 3.800 TEUs e de 200 a 800 *reefer plugs*. De acordo com o mesmo sítio, estão programadas saídas semanais (um navio) de Santos para os portos chilenos, peruanos e equatorianos, no período entre outubro e dezembro de 2016.

Ou seja, exceto se as atividades específicas de operação das cargas entre Brasil e Chile fossem “gravosas” para as empresas que operam regularmente nessa rota, poder-se-ia entender que fretes marítimos para o Chile pudessem ser superiores aos praticados para o Peru, até porque o Chile não é o ponto extremo da rota e é mais próximo, pela via marítima, do Brasil do que do Peru.



4

Conclusões

Pode-se agora voltar às perguntas formuladas na introdução deste trabalho. Foram elas:

- Há características no tráfego marítimo entre Brasil e Chile que expliquem níveis de fretes relativamente elevados, em particular quando comparados com os praticados no *trade* Brasil-Peru?

Há diferenças entre os dois tráfegos, mas não há elementos para justificar preços maiores no transporte marítimo para o Chile do que naquele para o Peru. Até pelo contrário: índices de conectividade globais e bilaterais são muito semelhantes, infraestrutura e operações portuárias são superiores no Chile, embora o número de portos escalados nesse país seja maior, o tráfego com o Peru é nitidamente mais desbalanceado que com o Chile e pode-se legitimamente formular a hipótese de que há espaço para discriminação de preços contra as exportações brasileiras para o Chile – e que este é um fator de “encarecimento” dos custos de transporte neste tráfego.

Ademais, todas essas considerações devem levar em conta o fato, aqui repetido mais de uma vez e que apenas reforça o comentado no parágrafo anterior, de que para as empresas operadoras de transporte marítimo regular no tráfego Brasil-Chile este não existe como tal, sendo parte de uma rota mais extensa que envolve a Argentina, o Peru e o Equador, além do próprio Chile. Ou seja, somente se as atividades específicas de operação das cargas entre Brasil e Chile dentro desta rota mais ampla fossem “gravosas” para as empresas que operam regularmente nessa rota – o que parece estar longe de ser o caso, poder-se-ia entender que fretes marítimos para o Chile sejam superiores aos praticados para o Peru.

- Do ponto de vista dos usuários de transporte marítimo, quais os custos e benefícios que se pode associar à regulação do tráfego bilateral por meio do acordo vigente?

O acordo em vigor, embora renovado a cada cinco anos, mantém praticamente inalterado o texto de 1975 e suas disposições em relação à reserva de carga para as bandeiras nacionais. Do ponto de vista da participação da bandeira brasileira – principal motivação da política adotada –, os resultados são muito modestos: 15% do tráfego bilateral são detidos pela bandeira brasileira.

Do lado dos benefícios relacionados à situação atual, registre-se a oferta regular de serviços de transporte containerizado entre áreas relativamente periféricas do ponto de vista da conectividade global dos transportes marítimos. Embora haja queixas dos usuários em relação à frequência, parece que este problema afeta principalmente usuários cujas cargas não são containerizadas e que, portanto, enfrentam sempre e a cada embarque o problema da obtenção do *waiver*.

Os representantes da Antaq entrevistados para este trabalho ressaltaram que a manutenção de uma linha regular com as características da que liga o Brasil ao Chile (e à Costa Pacífica da América do Sul) exige investimentos dedicados em navios modernos e capacidade de transporte especializada, bem como nos demais componentes da cadeia logística. São argumentos a considerar e que devem ser contrapostos àqueles que enfatizam os custos produzidos pelo atual modelo de regulação.

Não é um acaso que acordos bilaterais com reserva de carga tenham perdido tanta relevância como instrumento de regulação dos tráfegos marítimos internacionais. A lógica bilateral de tráfego deu lugar

a um modelo que funciona segundo a lógica de redes, com rotas principais e secundárias, *feeders* e *hubs* de concentração e redistribuição de cargas, em função de evoluções econômicas e tecnológicas.

A literatura especializada sublinha a relevância do grau de competição nos diferentes tráfegos marítimos regulares enquanto fator de fixação de preços e de transferência dos custos dos transportes aos seus usuários, como fretes. Essa relevância é repetidamente ressaltada por Unctad (2015) e por Wilmsmeier e Martínez-Zarzoso (2009), os quais, analisando a evolução da concorrência nas Costas Leste e Oeste da América do Sul entre 2000 e 2008 concluíram que a contestabilidade do mercado é "impedida" por ações de conluio e pelas alianças entre as companhias de navegação regulares, o que somente permite a entrada no mercado aos grupos econômicos de maior porte.

Em função da carência de dados relativos aos fretes gerados nos tráfegos do comércio exterior brasileiro, este trabalho não tem os elementos para atribuir taxativamente ao acordo bilateral custos de transporte especialmente onerosos para as exportações brasileiras de manufaturados para o Chile e menos ainda impactos negativos sobre a competitividade destas. Entretanto, há indícios e casos constatados, inclusive pela agência reguladora, de fretes "excessivos" e é possível que se pratique discriminação de preços (fretes, no caso) na rota que também inclui o Peru e o Equador em detrimento das exportações brasileiras para o Chile.

Apesar das limitações impostas pela carência de dados, parece possível afirmar que a atual regulação do transporte marítimo bilateral entre Brasil e Chile – tráfego que faz parte de uma rota maior operada pelos beneficiários do acordo – cria condições artificiais de operação em favor destas empresas, não produzindo nenhum incentivo para a redução dos custos de transporte, mas abrindo espaço para a transferência de receita dos exportadores e importadores brasileiros para as empresas de transporte.

Pela avaliação de dados de sensoriamento remoto de embarcações, o acordo também não produziu os incentivos previstos para a indústria de construção naval. De acordo com o levantamento realizado no último trimestre de 2016, de todos os navios que estavam operando em viagens entre portos chilenos e brasileiros ou vice-versa (39 embarcações), nenhum foi construído no Brasil ou no Chile.

A manutenção de serviços regulares de cargas containerizadas e outras formas de carga geral – independentemente das oscilações conjunturais do mercado – é uma preocupação dos usuários, caso os governos decidam pelo final do acordo. Ainda assim, pode-se legitimamente esperar que, sem o acordo, os custos de transporte traduzam novas condições de concorrência na oferta de transporte que sejam mais favoráveis aos usuários, podendo inclusive, como efeito secundário, transferir para o transporte marítimo cargas que hoje seguem pelo modal rodoviário. No balanço de custos e benefícios que se pode associar à vigência hoje em dia de um acordo bilateral com as características do aqui considerado, os custos parecem superar amplamente os benefícios.

As conclusões deste trabalho sugerem a seguinte agenda de iniciativas para o governo brasileiro, com vistas à expansão do comércio bilateral com o Chile:

- **suspender a reserva de carga bilateral.** Adotar medidas com vistas à suspensão da vigência do acordo no transporte marítimo entre os dois países;
- **aprofundar o diálogo entre os envolvidos no processo de transporte marítimo:** usuários, operadores e órgãos de governo, buscando a identificação de medidas que removam os

obstáculos à manutenção de serviços regulares em um ambiente de concorrência, com fretes compatíveis com as condições de mercado;

- **renegociar o Atit**, com vistas à regulamentação da multimodalidade e à multilateralização das permissões para o transporte terrestre de carga, permitindo que uma mesma empresa atue no transporte entre mais de dois pontos, envolvendo diversos países membros do acordo;
- **rever e atualizar os compromissos de Brasil e Chile**, contemplados no acordo de serviços Mercosul-Chile, de modo a torná-los compatíveis com um ambiente de maior integração e maior concorrência na oferta de serviços de transportes de carga entre os dois países.



Referências

- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <goo.gl/YeF2fN>.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio. Disponível em: <<http://alicesweb.mdic.gov.br/>>.
- CNI – CONFERÊNCIA NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Desafios para a integração logística na América do Sul**. Brasília, 2015a.
- CNI – CONFERÊNCIA NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Interesses da indústria na América do Sul – Comércio**. Brasília, 2015b.
- FUGAZZA, M.; HOFFMANN, J.; RAZAFINOMBANA, R. Building a dataset for bilateral maritime connectivity. **Région et Développement**, n. 41, 2015.
- MARQUEZ-RAMOS, L.; et al. Maritime networks, services structure and maritime trade. **Networks and Spatial Economics**, September, v. 11, issue 3, 2011.
- MOREIRA, M.M.; VOLPE, C.; BLYDE, J.S. Unclogging the arteries: the impact of transport costs on Latin American and Caribbean trade. **Special Report on Integration and Trade**, IADB, 2008.
- SÁNCHEZ, R. J. Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en búsqueda de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe. **Serie Recursos naturales e infraestructura** 176, CEPAL, 2015.
- WILMSMEIER, G.; MARTÍNEZ-ZARZOSO, I. **Determinants of maritime transport costs – a panel data analysis for Latin American trade**. Publicado online em 15 de dezembro de 2009.
- WEF – WORLD ECONOMIC FORUM. **The global competitiveness report 2015-2016**. ([s.l.]), 2016.
- WTO - WORLD TRADE ORGANIZATION. Trade Policy Review: Chile. 2015
- UNCTAD – UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of maritime transport**, 2015.
- _____. Disponível em: <<http://unctadstat.unctad.org/EN/>>.



Anexo Estatístico – Informações retiradas do Sistema Aliceweb (Mdic/Secex)

TABELA A1

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PELO BRASIL AO CHILE EM 2005, PARCELAS E MERCADO DO BRASIL E DOS SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES NO MESMO ANO

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	Importações totais do Chile	Importações do Chile desde o Brasil		3 principais concorrentes					
			Valor	%	País	%	País	%	País	%
27090010	Óleos brutos de petróleo	3.775,52	532,08	14,09	Argentina	36,46	Angola	31,71	Brasil	14,09
87021000	Veículos automóveis para transp >= 10 pessoas, com motor diesel	448,15	387,77	86,53	Brasil	86,53	Coreia do Sul	6,46	Japão	2,92
85252022	Terminais portáteis de telefonia celular	571,53	163,47	28,60	Brasil	28,60	México	18,07	Coreia do Sul	16,46
02013000	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	329,67	133,27	40,42	Argentina	40,89	Brasil	40,42	Paraguai	15,73
87032310	Automóveis com motor explosão, 1500<cm³<=3000, até seis passageiros	773,06	126,52	16,37	Japão	34,45	Brasil	16,37	Argentina	13,22
86031000	Litorinas (automotoras), de fonte ext. de eletricidade	152,09	85,19	56,01	Brasil	56,01	França	36,84	Espanha	7,15
87060010	Chassis com motor para veics. automóveis transp. pessoas >= 10	57,25	10,72	18,73	Suécia	81,26	Brasil	18,73	Estados Unidos	0,01
87079090	Carroçarias para veic. automov. transp >= 10 pessoas ou para carga	1,18	0,33	28,15	Estados Unidos	38,98	Brasil	28,15	Suécia	9,30
87042310	Chassis com motor diesel e cabina, carga > 20t	148,53	65,85	44,33	Brasil	44,33	Alemanha	24,21	Estados Unidos	12,21
87042210	Chassis com motor diesel e cabina, 5t < carga <= 20t	108,46	74,62	68,80	Brasil	68,80	Japão	14,89	Coreia do Sul	6,00
87012000	Tratores rodoviários para semirreboques	151,03	63,68	42,17	Brasil	42,17	Estados Unidos	23,65	México	22,33
39012029	Outros polietilenos sem carga, d >= 0,94, em formas primárias	199,02	60,77	30,53	Coreia do Sul	33,86	Brasil	30,53	Argentina	9,45
86050010	Vagões de passageiros para vias férreas/semelhs.	52,82	36,14	68,42	Brasil	68,42	Espanha	30,80	Austrália	0,78
39011092	Polietileno sem carga, densidade < 0,94, em forma primária	130,87	47,91	36,61	Brasil	36,61	Argentina	19,26	Estados Unidos	13,75
87042190	Outros veículos automóveis com motor diesel, para carga <= 5t	414,54	30,97	7,47	Japão	34,80	Coreia do Sul	17,02	Tailândia	14,96

NCM	Descrição	Importações totais do Chile	Importações do Chile desde o Brasil		3 principais concorrentes					
			Valor	%	País	%	País	%	País	%
84295199	Outs. carregadoras/pás-carregadoras, de carregam. frontal	147,79	24,82	16,80	Estados Unidos	47,83	Brasil	16,80	Japão	15,48
87032210	Automóveis com motor explosão, 1000<cm³<=1500, até 6 passag.	285,10	28,09	9,85	Japão	59,94	Coreia do Sul	25,65	Brasil	9,85
84392000	Máquinas e aparelhos para fabr.de papel ou cartão	6,51	4,21	64,61	Brasil	64,61	Áustria	18,67	Estados Unidos	9,82
87163900	Outros reboques e semi-reboques para transp. de mercadorias	32,99	22,14	67,09	Brasil	67,09	Estados Unidos	25,09	Canadá	3,59
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	255,00	25,49	10,00	Brasil	10,00	China	9,97	Japão*	5,94
87043190	Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t	137,06	23,11	16,86	Japão	26,24	Argentina	20,29	Estados Unidos	18,41
87019090	Outros tratores	53,62	21,46	40,02	Brasil	40,02	Itália	30,98	Estados Unidos	18,78
72083910	Lamin. Ferro/aço, quente, l>=60cm, rolo, e<3mm, elast.275mpa	43,42	31,16	71,76	Brasil	71,76	Argentina	16,14	México	7,39
48041100	Papel/cartão "kraftliner", para cobertura, crus, em rolos/fls	52,36	26,23	50,09	Brasil	50,09	Estados Unidos	36,92	Canadá	6,18
23040090	Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	146,08	15,60	10,68	Argentina	39,77	Paraguai	29,06	Brasil	10,68
69089000	Outros ladrilhos etc. de cerâmica, vidrados, esmaltados	49,67	23,70	47,71	Brasil	47,71	Argentina	18,69	China	10,59
73089010	Chapas, barras etc. para construções, de ferro fund./ferro/aço	37,06	14,68	39,61	Brasil	39,61	Argentina	12,84	Itália	11,41
84295900	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	54,22	20,67	38,12	Brasil	38,12	Estados Unidos	31,36	Reino Unido	21,59
64039900	Outros calçados de couro natural	93,62	18,65	19,92	China	59,83	Brasil	19,92	Argentina	5,66
29041020	Ácido dodecilbenzenossulfônico e seus sais	20,15	17,44	86,53	Brasil	86,53	Argentina	6,94	Uruguai	1,77

TABELA A2

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS PELO BRASIL AO CHILE EM 2005, PARCELAS E MERCADO DO BRASIL E DOS SEUS PRINCIPAIS CONCORRENTES EM 2015

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	Importações totais do Chile	Importações do Chile desde o Brasil		3 principais concorrentes						
			Valor	%	País	Valor	%	País	Valor	%	País
27090010	Óleos brutos de petróleo	2.854,27	1.845,72	64,67	Brasil	64,67	Equador	32,72	Angola	1,97	
87021000	Veículos automóveis para transp > = dez pessoas, com motor diesel	359,48	203,82	56,70	Brasil	56,70	China	17,32	Japão	8,25	
85252022	Terminais portáteis de telefonia celular	1.558,62	0,06	0,00	China	83,89	Vietnã	11,10	Coreia do Sul	2,91	
02013000	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	753,29	239,29	31,77	Paraguai	42,76	Brasil	31,77	Argentina	15,61	
87032310	Automóveis com motor explosão, 1500<cm³<=3000, até seis passageiros	1.661,00	36,31	2,19	Japão	35,96	Coreia do Sul	19,18	México	9,26	
86031000	Litorinas (automotoras), de fonte ext. de eletricidade	32,10	0,00	0,00	Espanha	99,97	Bolívia	0,03	-	-	
87060010	Chassis com motor para veics.automóveis transp. pessoas>=10	5,25	3,19	60,76	Brasil	60,76	Colômbia	34,67	Alemanha	4,26	
87079090	Carroçarias para veic. automov. transp>= dez pessoas ou para carga	2,65	0,03	1,14	China	33,33	Países Baixos	26,40	Estados Unidos	17,78	
87042310	Chassis com motor diesel e cabina, carga>20t	222,60	78,69	35,35	Brasil	35,35	Alemanha	21,71	México	14,24	
87042210	Chassis com motor diesel e cabina,5t<carga<=20t	220,60	43,76	19,83	Japão	44,02	Brasil	19,83	China	11,33	
87012000	Tratores rodoviários para semirreboques	256,00	111,32	43,48	Brasil	43,48	México	34,60	Alemanha	11,30	
39012029	Outros polietilenos s/ carga, d>=0.94, Em formas primárias	231,55	53,58	23,14	Estados Unidos	29,49	Brasil	23,14	Coreia do Sul	21,64	
86050010	Vagões de passageiros para vias férreas/semelhs.	0,04	0,00	0,00	China	100,00	-	-	-	-	
39011092	Polietileno sem carga, densidade<0.94, em forma primária	246,71	36,82	14,92	Estados Unidos	33,10	Canadá	15,95	Brasil	14,92	
87042190	Outros veículos automóveis com motor diesel, para carga<=5t	928,98	5,42	0,58	Tailândia	42,55	Coreia do Sul	17,23	Argentina	10,17	
84295199	Outs. carregadoras/pás-carregadoras, de carregam.Frontal	139,15	12,39	8,91	Estados Unidos	41,32	Japão	12,52	Brasil	8,91	

NCM	Descrição	Importações totais do Chile	Importações do Chile desde o Brasil		3 principais concorrentes							
			Valor	%	País	Valor	%	País	Valor	%	País	%
87032210	Automóveis com motor explosão, 1000<cm³<=1500, até 6 passag.	688,86	5,64	0,82	Coreia do Sul		33,37	China		22,02	Japão	12,67
84392000	Máquinas e aparelhos para fabr. de papel ou cartão	0,61	0,00	0,00	Alemanha		92,06	Itália		3,84	Espanha	3,56
87163900	Outros reboques e semi-reboques para transp. de mercadorias	44,82	15,71	35,04	Estados Unidos		44,62	Brasil		35,04	Itália	5,91
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	519,98	24,89	4,79	China		26,86	Brasil		4,79	Japão*	4,01
87043190	Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t	195,69	26,04	13,31	Estados Unidos		39,33	China		25,44	Brasil	13,31
87019090	Outros tratores	87,67	16,35	18,64	Itália		19,99	Brasil		18,64	México	9,31
72083910	Lamin. ferro/aço, quente, l>=60cm, rolo, e<3mm, elast.275Mpa	83,98	33,96	40,44	Japão		50,26	Brasil		40,44	Argentina	5,00
48041100	Papel/cartão "kraftliner", para cobertura, crus, em rolos/fls	90,42	12,09	13,37	Estados Unidos		78,93	Brasil		13,37	Espanha	2,88
23040090	Bagaços e outs. resíduos sólidos, da extr. do óleo de soja	183,30	0,00	0,00	Argentina		48,61	Paraguai		31,32	Bolívia	20,04
69089000	Outros ladrilhos etc. de cerâmica, vidrados, esmaltados	195,35	19,28	9,87	China		36,35	Peru		34,49	Brasil	9,87
73089010	Chapas, barras etc. para construções, de ferro fund/ferro/aço	168,61	0,79	0,47	Espanha		32,93	China		25,58	Coreia do Sul	10,31
84295900	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	79,86	30,44	38,11	Brasil		38,11	Itália		15,69	Estados Unidos	14,95
64039900	Outros calçados de couro natural	192,97	14,03	7,27	China		55,79	Vietnã		16,97	Brasil	7,27
29041020	Ácido dodecilbenzenossulfônico e seus sais	1,52	0,00	0,03	Coreia do Sul		43,58	Alemanha		19,97	China	18,01

TABELA A3

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS DO BRASIL PARA O CHILE EM 2015 SEGUNDO MODAIS DE TRANSPORTE EM 2005 E 2015

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	2015			2005				
		Valor US\$ FOB	Aéreo Part. no total	Marítimo Part. no total	Rodoviário Part. no total	Valor US\$ FOB	Aéreo Part. no total	Marítimo Part. no total	Rodoviário Part. no total
	Total geral	3.978.438.486	6,30%	54,44%	39,05%	3.623.663.246	9,70%	36,64%	52,77%
	Total dos principais produtos exportados	2.449.926.585	0,04%	68,32%	31,65%	1.648.978.541	0,03%	43,90%	55,63%
27090010	Óleos brutos de petróleo	1.120.993.666	0,00%	100,00%	0,00%	510.005.265	0,00%	100,00%	0,00%
02013000	Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas	225.814.589	0,03%	0,29%	99,68%	125.105.744	0,02%	2,07%	97,91%
87012000	Tratores rodoviários para semirreboques	104.723.863	0,00%	0,56%	99,44%	72.078.102	0,00%	5,59%	94,14%
87079090	Carroçarias para veic. automov. transp> = dez pessoas ou para carga	88.728.087	0,00%	0,01%	99,99%	74.517.374	0,00%	0,00%	100,00%
87060010	Chassis com motor para veíc. automóveis transp. pessoas>=10	77.431.705	0,00%	2,07%	97,93%	75.397.170	0,00%	0,00%	100,00%
87042310	Chassis com motor diesel e cabina, carga>20t	74.986.948	0,00%	24,15%	75,85%	73.645.780	0,00%	18,74%	81,26%
23040010	Farinhas e "pellets", da extração do óleo de soja	60.157.133	0,00%	99,48%	0,52%	3.696	0,00%	0,00%	100,00%
48025610	Papel fibra mec<=10%,40<=p<=150g/m2, fls. lado<=360mm	53.594.944	0,00%	0,00%	0,00%	12.117.127	0,00%	22,68%	55,84%
02071400	Pedaços e miudezas, comest. de galos/galinhas, congelados	52.060.391	0,00%	47,13%	52,87%	4.745	0,00%	100,00%	0,00%
39012029	Outros polietilenos s/carga, d>=0,94, em formas primárias	50.357.838	0,00%	93,78%	6,22%	53.353.085	0,00%	8,25%	91,75%
87042210	Chassis com motor diesel e cabina.5t<carga<=20t	42.882.412	0,00%	32,55%	67,45%	72.243.176	0,00%	34,92%	65,08%
76061290	Outras chapas e tiras, de ligas alumínio, esp>0,2Mm	39.073.455	0,02%	64,76%	35,22%	15.227.586	0,29%	13,48%	86,23%
17011400	Outros açúcares de cana	37.940.462	0,00%	100,00%	0,00%		0,00%	0,00%	0,00%
87032310	Automóveis com motor explosão, 1500<cm ³ <=3000, até 6 passag.	32.865.498	0,00%	98,46%	1,54%	117.712.013	0,00%	78,39%	21,61%
72083910	Lamin. ferro/aço, quente, l>=60cm, rolo, e<3mm, elast.275mpa	30.783.908	0,00%	100,00%	0,00%	19.278.593	0,00%	100,00%	0,00%
02023000	Carnes desossadas de bovino, congeladas	30.284.218	0,00%	6,97%	93,03%	14.875.818	0,00%	10,43%	89,57%
84295900	Outras pás mecânicas, escavadores, carregadoras etc.	28.899.983	0,00%	25,39%	74,61%	17.217.269	0,00%	0,00%	100,00%
83099000	Rolhas, outs. tampas e acess. para embalagem, de metais comuns	28.655.537	0,48%	70,50%	29,02%	8.230.900	0,17%	71,24%	28,59%
87021000	Veículos automóveis para transp>=10 pessoas, com motor diesel	27.393.647	0,00%	0,00%	100,00%	29.167.870	0,00%	0,03%	99,97%
39023000	Copolímeros de propileno, em formas primárias	26.555.886	0,00%	98,89%	1,11%	36.292	8,23%	0,00%	91,77%
72101200	Lamin. ferro/aço, l>=6dm, estanhado, e<0,5mm	25.306.312	0,00%	98,41%	1,59%	3.264.486	0,00%	81,47%	18,53%
09011110	Café não torrado, não descafeinado, em grão	24.260.344	0,00%	97,59%	2,41%	7.431.896	0,00%	2,67%	97,33%
40112090	Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	22.787.584	0,00%	43,15%	56,85%	24.510.233	0,00%	10,37%	89,63%
87043190	Outros veículos automóveis com motor explosão, carga<=5t	22.683.904	0,00%	97,97%	2,03%	24.217.298	0,00%	99,65%	0,35%
48025592	Papel kraft, fibra proc. mec<=10%,40g/m ² <=p<=150g/m ²	21.915.259	0,00%	99,89%	0,11%	8.009.277	0,00%	45,42%	0,00%
02027000	Carnes de peruas/perus, em pedaços e miudezas, congeladas	20.297.867	0,00%	0,00%	100,00%		0,00%	0,00%	0,00%
28470000	Peróxido de hidrogênio (água oxigenada)	19.870.059	0,00%	100,00%	0,00%	4.030.243	0,01%	99,20%	0,79%
02032900	Outras carnes de suíno, congeladas	19.692.970	0,00%	39,70%	60,30%		0,00%	0,00%	0,00%
84749000	Partes de maqs. e apats. para selecionar etc. subst. minerais	19.613.934	3,39%	9,72%	86,89%	9.306.748	5,17%	18,69%	75,57%
39011010	Polietileno linear, densidade<0,94, em forma primária	19.314.182	0,02%	94,01%	5,96%	15.480.755	0,00%	7,19%	92,81%

TABELA A4

TRINTA PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS PELO BRASIL DO CHILE EM 2015, SEGUNDO MODAIS DE TRANSPORTE EM 2005 E 2015

(Em US\$ e %)

NCM	Descrição	2015			2005			Rodoviário total	Marítimo total	Aéreo total	Rodoviário total	Marítimo total	Aéreo total
		Valor US\$ FOB	Aéreo Valor	Part. no total	Valor US\$ FOB	Aéreo Valor	Part. no total						
	Total geral	3.410.858.864	33.473.919	0,98%	1.746.017.339	29,42%	1.746.017.339	69,19%	1,24%	1.333.061.772	24,85%	1.333.061.772	73,38%
	Total dos principais produtos importados	2.991.768.276	12.768.778	0,43%	1.333.061.772	24,85%	1.333.061.772	74,26%	0,01%	406.676.258	0,00%	406.676.258	100,00%
26030010	Sulfetos de minérios de cobre	717.720.136		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		100,00%
74031100	Cátodos de cobre refinado/seus elementos, em forma bruta	709.257.614		0,00%		0,24%		97,79%	0,00%		0,00%		85,62%
03021400	Salmão-do-atlântico e salmão-do-danúbio, fr. ou refri.	375.645.777	2.225.313	0,59%		99,41%		0,00%	0,00%		0,00%		0,00%
74020000	Cobre n/refinado e ânodos de cobre para refin. eletrolítica	256.203.160	3.050	0,00%		51,20%		100,00%	0,16%		0,00%		0,00%
22042100	Outs. vinhos, mostos de uvas, ferm. imped. álcool, recips<=2l	107.603.010		0,00%		0,00%		48,80%	0,00%		0,00%		54,49%
31042090	Outros cloratos de potássio	96.768.865		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		0,00%
74081100	Fios de cobre refinado, maior dimensão da sec. transv>6mm	80.740.862		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		44,49%
73261100	Esferas etc. forjadas/estampadas, de ferro/aço, para moinhos	71.422.567		0,00%		0,00%		99,28%	0,00%		0,00%		93,34%
87084080	Outras caixas de marchas	54.203.562	536.858	0,99%		0,01%		100,00%	0,00%		0,00%		0,00%
29051100	Metanol (álcool metílico)	49.679.824		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		100,00%
03048100	Filê de salmão-do-pacífico, do-danúbio, do-atlântico, cong	46.458.506	238.846	0,51%		6,52%		6,54%	0,00%		0,00%		0,00%
08067000	Uvas frescas	36.956.724		0,00%		0,00%		38,50%	0,00%		0,00%		0,00%
28012090	Outras formas de iodo	33.025.633	13.426	0,04%		0,04%		94,70%	0,00%		0,00%		20,76%
26131010	Molibdenita ustulada (minérios de molibdênio)	28.378.435		0,00%		0,00%		20,45%	0,00%		0,00%		19,41%
08023200	Nozes frescas ou secas, sem casca	28.305.095	26.000	0,09%		0,09%		6,42%	0,00%		0,00%		0,18%
08081000	Maças frescas	28.269.087		0,00%		0,00%		94,64%	0,00%		0,00%		41,21%
70270000	Ferromolibdênio	27.270.449		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		0,00%
31059019	Outros nitratos de sódio potássico	24.857.650	9.401.636	42,67%		57,33%		0,00%	0,00%		0,00%		0,00%
03044100	Filês de salmões-do-pacífico e salmão-do-danúbio	22.032.168	22.600	0,10%		80,01%		19,89%	0,54%		0,00%		24,39%
08021200	Amêndoas frescas ou secas, sem casca	21.565.596		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		0,00%
87041010	Dumpers para transp. mercadoria>=85t, útil. fora de rodovias	20.869.852		0,00%		0,00%		0,00%	0,00%		0,00%		0,00%
76072000	Folhas/tiras, de alumínio, com suporte, esp<=0,2mm	20.697.882	28.197	0,14%		99,86%		0,00%	0,00%		0,00%		0,00%
48109290	Outs. papéis de camada múltipla, revest. caulim, rolos/fls	20.220.883	1.294	0,01%		51,26%		48,73%	0,00%		0,00%		0,00%
25100190	Outros tipos de sal a granel, sem agregados	17.837.984		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		100,00%
08094000	Ameixas e abrunhos, frescos	17.429.640		0,00%		0,00%		7,27%	0,02%		0,02%		0,00%
73259100	Esferas etc. moldadas, de ferro fund/ferro/aço, para moinhos	17.145.353	3.000	0,02%		0,00%		99,98%	0,00%		0,00%		100,00%
03031300	Salmão-do-atlântico e salmão-do-danúbio, cong.	15.821.405		0,00%		0,00%		2,06%	0,00%		0,00%		0,00%
87084090	Partes de caixas de marchas	15.637.832	268.558	1,72%		98,23%		0,06%	0,00%		0,00%		0,00%
31059090	Outs. adubos/fertiliz. miner. quim. com nitrogênio e potássio	15.058.742		0,00%		7,79%		92,21%	0,00%		0,00%		100,00%
29173200	Ortoftalatos de diocitila	14.683.983		0,00%		0,00%		100,00%	0,00%		0,00%		10,44%

Anexo B – Metodologia de levantamento das embarcações

PERFIL DE OPERAÇÃO DAS EMPRESAS AUTORIZADAS

Aliança Navegação e Logística Ltda.

A Aliança não utiliza seus navios de registro brasileiro no tráfego com o Chile. Como é parte do grupo alemão Hamburg Sud, a Aliança dá a bandeira brasileira, por meio de afretamentos autorizados pela Antaq, a navios porta-contêineres que fazem parte dos serviços regulares de transporte de contêineres ABACE – South America East Coast (Eastern Loop) e ABACW – South America East Coast (Western Loop). Esses serviços são ofertados por um conjunto de armadores dos quais a Hamburg Sud faz parte, porém cada armador atribui um nome ao serviço. Esse serviço é compartilhado operacionalmente com a Hapag Lloyd (ver CSAV).

Os navios empregados no serviço são:

- Lilly Schulte;
- Nordic Beijing;
- Nordic Macau;
- Nordic Stralsund.

Além da operação regular de transporte de contêineres, a Aliança eventualmente embarca granéis para o Chile em navios afretados por curto período.

Cia. de Navegação Norsul

A Norsul é uma empresa especializada no transporte de granéis e na realização de serviços de cabotagem e longo curso. Hoje ela detém em sua frota dois navios graneleiros (Camocim e Norsul Crateus) e um navio tanque de produtos químicos (Guanaco). Além disso, detém três navios graneleiros afretados (Marcos Dias, Kingfisher e Rya Rad) e um navio de granel líquido afretado (Sveva), segundo a Antaq. Contudo nenhum desses navios realizou transporte para portos chilenos no período considerado. A Norsul realizou um acordo operacional com o grupo Ultragas chileno, mas não está operando no tráfego para o Chile.

Cia. Libra de Navegação

A Libra foi adquirida, há vários anos, pela empresa chilena CSAV. Hoje a Libra não tem mais frota e não opera nesse tráfego.

Flumar – Transporte de Químicos e Gases Ltda.

A Flumar é uma subsidiária da empresa norueguesa Odfjell SE e destina-se ao transporte de derivados de petróleo e produtos químicos operando na cabotagem e no transporte desses produtos para alguns países do Mercosul (Argentina, Paraguai e Uruguai).

Graninter Transportes Marítimos de Granéis S.A.

A Graninter não possui nenhuma embarcação em sua frota ou navios afretados por ela registrados na Antaq. No início de 2014, esta empresa ganhou prioridade do Fundo da Marinha Mercante para a construção de dois comboios oceânicos, formados por empurrador e barça, para operar na cabotagem.

Posidonia Serviços Marítimos Ltda.

A Posidonia possui apenas uma embarcação em sua frota registrada pela Antaq. Além disso, possui uma embarcação graneleira, uma embarcação porta-contentora, uma embarcação de granéis líquidos e uma embarcação de transporte de veículo afretadas. Nenhuma de suas embarcações operou em linhas de serviços para o Chile ou em viagens para tal destino no período considerado.

Log-In Logística Intermodal S.A.

A LOG-IN opera com porta-contêineres próprios e afretados, com serviço regular de contêineres na cabotagem brasileira e atende portos da Argentina e Uruguai. Não oferece serviços para o Chile. Na área de granel, opera bauxiteiros em transporte na cabotagem apenas.

Pancoast Navegação Ltda.

A Pancoast não possui nenhuma embarcação em sua frota ou navios afretados por ela registrados na Antaq e não se encontra mais operando.

Transnave Navegação S.A.

A Transnave não possui nenhuma embarcação em sua frota ou navios afretados por ela registrados na Antaq e não se encontra mais operando.

Zemax Log Soluções Marítimas S.A.

A Zemax é uma empresa autorizada para operar em todos os tipos de navegação pela Antaq. Possui duas embarcações graneleiras de pequeno porte afretadas para realizar atividades de cabotagem. Não realizou nenhum serviço de transporte para o Chile no período considerado.

Cia. Sudamericana de Vapores – CSAV

A Cia. Sudamericana de Vapores (CSAV) é a maior empresa de navegação chilena. Em 2014, transferiu seus ativos e serviços de transporte de contêineres para a Hapag Lloyd AG, da Alemanha, e em contrapartida, passou a deter 31% do capital da armadora alemã, sendo seu maior acionista. A bandeira chilena nos serviços regulares operados pela Hapag Lloyd é garantida pela CSAV Austral, empresa chilena subsidiária da CSAV que pertence em 50,01% à CSAV e 49,99% à Hapag Lloyd.

O serviço oferecido pela Hapag-Lloyd é compartilhado operacionalmente com o da Hamburg Sud e recebe o nome de Conosur. A CSAV Austral é responsável por fornecer a bandeira chilena a cinco embarcações e porta-contêineres.

Os navios empregados no serviço são:

- Antofagasta Express;
- Arica Express;

- Nordic Hong Kong;
- San Antonio Express;
- San Vicente Express.

Além disso, a CSAV opera sete embarcações de transporte de veículos (RO-RO) em linhas regulares entre Brasil e Chile. O serviço oferecido recebe o nome de AUSTRAL.

As embarcações são:

- Adria Ace;
- Arabian Sea;
- Eternal Ace;
- Hoegh New York;
- Osaka Car;
- Taipan;
- Viking Chance.

Cia. Sudamericana Valparaiso Conaval

É uma empresa pertencente ao grupo da Cia. Sudamericana de Vapores (CSAV). Esta empresa realiza o serviço Braspac que consiste em transporte de aço e derivados do Brasil para o Chile e de granéis do Chile para o Brasil. Opera com embarcações graneleiras e cargueiras afretadas.

Empresa Marítima S. A. – Empremar

A Empremar atua na área de transporte de granéis, sobretudo de sal, para Brasil e Argentina. Sua frota detém dois dos navios mais modernos que arvoram bandeira chilena. Um dedicado exclusivamente à navegação de cabotagem no Chile e outro responsável pelo transporte de sal até o Brasil (SPL Atacama).

Seus navios são:

- SPL Atacama;
- SPL Tarapacá.

Empresa de Transportes Sudamericana Austral – (CSAV Austral)

É uma empresa pertencente ao grupo da Cia. Sudamericana de Vapores CSAV – ver CSAV.

Nisaluck S. A.

Não foi encontrada nenhuma informação sobre o estado atual desta empresa.

Nossa pesquisa identificou apenas um grupo Nisa S.A. no Chile, com empresas dedicadas ao turismo marítimo, e uma empresa Nisalbulk, sobre a qual não há nenhuma informação quanto à atividade.

Sociedad Naviera Ultragas

A Ultragas é uma das empresas que formam o grupo Ultranao no Chile. Este grupo opera navios graneleiros, tanques e porta-contentores e gaseiros. A Ultragas é a constituinte do grupo, responsável pelo transporte de gás com uma frota de vinte embarcações gaseiras.

TABELA B1

LEVANTAMENTO DE EMBARCAÇÕES EM OPERAÇÃO NO TRÁFEGO BRASIL-CHILE NO PERÍODO EM ANÁLISE¹

Embarcações	Tipo	Imp. / Exp. / Reg.	Bandeira	Ano de construção	País de construção	Estaleiro De Construção
Adria Ace	Transporte de veículos	Regular	Bahamas	2009	Croácia	Uljanik Brodogradiliste D.D.
Antofagasta Express	Container	Regular	Chile	2015	China	Shanghai Shipyard Co.
Arabian Sea	Transporte de veículos	Regular	Antigua e Barbuda	2010	China	Xiamen Shipbuilding Industry Corp
Arica Express	Container	Regular	Holanda	2015	China	Shanghai Shipyard Co.
Bunon Wisdom	Graneleiro	Importação	Panama	2012	Japão	Imabari Shipbuilding Co.
Coresky OI	Graneleiro	Importação	Panama	2015	Japão	Namura Shipbuilding Co.
Daphne	Graneleiro	Importação	Ilhas Marshall	2016	China	Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc
Eternal Ace	Transporte de veículos	Regular	Panama	2011	Japão	Minaminippon Shipbuilding Co., Ltd.
Ever Brilliant	Graneleiro	Importação	Panama	2009	Japão	Imabari Shipbuilding Co., Ltd. Marugame Hq
Federal Severn	Graneleiro	Importação	Ilhas Marshall	2012	China	Zhejiang Ouhua Shipbuilding - Zhoushan
Floriana	Graneleiro	Importação	Malta	2010	Coreia do Sul	21St Century Shipbuilding - Tongyoung
Four Aida	Graneleiro	Importação	Ilhas Cayman	2009	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard - Tongyoung
Genco Avra	Graneleiro	Importação	Libéria	2011	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard - Tongyoung
Genco Hunter	Graneleiro	Importação	Ilhas Marshall	2007	Filipinas	Tsuneishi Heavy Industries - Balamban
Grand Marais	Graneleiro	Importação	Ilhas Marshall	2016	China	Jiangdong Shipyard - Wuhu
Hoegh New York	Transporte de veículos	Regular	Noruega	2005	Coreia do Sul	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering
Hoegh St.petersburg	Transporte de veículos	Exportação	Noruega	2009	Coreia do Sul	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering - Geoje
Key Navigator	Graneleiro	Importação	Panama	2014	Japão	Tsuneishi Shipbuilding
Lilly Schulte	Container	Regular	Libéria	2012	China	Shanghai Shipyard
N Discovery	Graneleiro	Exportação	Malta	2012	China	Zhejiang Ouhua Shipbuilding
Nordic Beijing	Container	Regular	Libéria	2013	China	Cssc Huangpu Wenchong Shipbuilding
Nordic Hong Kong	Container	Regular	Libéria	2013	China	Wenchong Shipyard
Nordic Macau	Container	Regular	Libéria	2014	China	Wenchong Shipyard
Nordic Stralsund	Container	Regular	Ilhas Marshall	2014	China	Shen Fei Shipbuilding
Ocean Bright	Graneleiro	Importação	Panama	2013	Japão	Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding
Ocean Crystal	Graneleiro	Exportação	Panama	2012	Japão	Saiki Heavy Industries
Osaka Car	Transporte de veículos	Regular	Cingapura	2009	China	Xiamen Shipbuilding Industry
Rauli N	Graneleiro	Importação	Chile	1996	China	Hudong Zhonghua Shipbuilding Group
Sakizaya Wisdom	Graneleiro	Exportação	Panama	2011	Japão	Oshima Shipbuilding
San Antonio Express	Container	Regular	Chile	2015	China	Shanghai Shipyard
San Vicente Express	Container	Regular	Holanda	2014	China	Shanghai Shipyard
Spl Atacama	Graneleiro	Importação	Chile	2012	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard
Taipan	Transporte de veículos	Regular	Bahamas	2006	Polonia	Gdynia Shipyard
Thomas C	Graneleiro	Exportação	Ilhas Marshall	2011	Coreia do Sul	Spp Shipbuilding Tongyoung Shipyard
Torino	Transporte de veículos	Regular	Reino Unido	2009	Japão	Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works
Torrens	Transporte de veículos	Regular	Reino Unido	2004	Japão	Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works
Viking Chance	Transporte de veículos	Regular	Cingapura	1999	Coreia do Sul	Shinasb Yard
Wardeh	Carga viva	Importação	Libano	1978	Japão	Towa Shipbuilding
Silver Hessa	Petroleiro	Exportação	Hong Kong	2016	Coreia do Sul	Hyundai Mipo Dockyard

Nota: 60 dias (do dia 14/10/2016 até o dia 12/12/2016).

Fonte: Marine Traffic/sites das Sociedades Classificadoras/Sistema Equasis.

CNI

Diretoria de Relações Institucionais – DRI

Mônica Messenberg Guimarães

Diretora de Relações Institucionais

Gerência Executiva de Infraestrutura – GEINFRA

Wagner Ferreira Cardoso

Gerente Executivo de Infraestrutura

Matheus Braga de Castro

Rodrigo de Freitas Dusi

Equipe Técnica

Diretoria de Serviços Corporativos – DSC

Fernando Augusto Trivellato

Diretor de Serviços Corporativos

Área de Administração, Documentação e Informação – ADINF

Maurício Vasconcelos de Carvalho

Gerente Executivo de Administração, Documentação e Informação

Alberto Nemoto Yamaguti

Normalização

Editorar Multimídia

Revisão ortográfica

Editorar Multimídia

Projeto gráfico e diagramação



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA