

EVOLUÇÃO DO MERCADO MUNDIAL DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

EVOLUÇÃO DO MERCADO MUNDIAL DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Robson Braga de Andrade

Presidente

Gabinete da Presidência

Teodomiro Braga da Silva

Chefe do Gabinete - Diretor

Diretoria de Desenvolvimento Industrial

Carlos Eduardo Abijaodi

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 de Comunicação

Ana Maria Curado Matta

Diretora

Diretoria de Educação e Tecnologia

Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti

Diretor

Diretoria de Inovação

Gianna Cardoso Sagazio

Diretora

EVOLUÇÃO DO MERCADO MUNDIAL DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

© 2020. 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

C748e

Confederação Nacional da Indústria.

Evolução do mercado mundial de transporte de contêineres / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília: CNI, 2020.

37 p. : il.

1. Transporte de Contêineres. 2. Exportações Brasileiras. I. Título.

CDU: 339.54:656.073.235

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Sede

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

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

Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC

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

sac@cni.com.br

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da oferta e da demanda mundial de transporte marítimo por contêineres – Números índices – 2000-2018	16
Gráfico 2 - Participação das 10 maiores empresas na capacidade total da frota mundial de porta contêineres	18
Gráfico 3 - Evolução das exportações e importações brasileiras em contêineres	22
Gráfico 4 - Número de empresas que movimentavam contêineres exportados em anos selecionados	30
Gráfico 5 - Número de serviços semanais operados por transportadores de contêineres em portos brasileiros	32

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fusões e aquisições de empresas transportadoras de contêineres.....	19
entre 2015 e 2018	19
Quadro 2 - Alianças globais entre empresas transportadoras de contêineres.....	20
Quadro 3 - Empresas transportadoras de contêineres que operavam em portos brasileiros em anos selecionados.....	29

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução da oferta e da demanda mundial de transporte marítimo por contêineres – Números Índices – 2000-2018	16
Tabela 2 - Tarifas frete de contêineres em mercados e anos selecionados	17
Tabela 3 - Exportações brasileiras por contêineres segundo portos e terminais de embarque - 2010-2019	23
Tabela 4 - Contêineres exportados segundo natureza do terminal de embarque 2010-2019.....	24
Tabela 5 - Destino dos contêineres exportados segundo rotas de transporte – 2010-2019.....	26
Tabela 6 - Terminais de origem dos contêineres exportados nas principais rotas dos serviços de transporte – 2017	26
Tabela 7 - Número de empresas que movimentavam contêineres exportados nas rotas de transporte indicadas em anos selecionados	31
Tabela 8 - Número de serviços semanais operados pelas empresas em portos brasileiros.....	33
Tabela 9 - Oferta de serviços para a movimentação de contêineres exportados nas rotas de transporte indicadas em anos selecionados	34
Tabela 10 - Número de portos de origem e de destino da carga ao longo das rotas	35
Tabela 11 - Oferta de serviços para a movimentação de contêineres exportados, segundo terminais portuários	36

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	11
INTRODUÇÃO.....	13
1. EVOLUÇÃO DO MERCADO MUNDIAL DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES	15
2. A DEMANDA DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES: A EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	22
3. A OFERTA DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES: AS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO EM OPERAÇÃO NO BRASIL	28
4. RESUMO E CONCLUSÕES.....	37
REFERÊNCIAS	43

APRESENTAÇÃO

O Brasil levará mais de meio século para alcançar o produto per capita de países desenvolvidos, mantida a taxa média de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) nacional registrada nos últimos 10 anos, que foi de apenas 1,6%.

O desafio para o país será de, pelo menos, dobrar a taxa de crescimento do PIB nos próximos anos. Para tanto, não se poderá repetir erros de políticas públicas que reduzam o potencial de expansão. É fundamental que o país tenha uma agenda coerente de reformas econômicas e institucionais.

Para ser mais competitivo e crescer, o Brasil precisa fomentar o comércio exterior, especialmente as exportações de produtos de maior valor agregado. Em 2019, o país exportou 643 milhões de toneladas por via marítima, sendo 7% correspondentes à movimentação de contêineres.

Apesar da baixa participação em toneladas, as cargas em contêineres respondem por 42% do valor das exportações brasileiras, ou cerca de US\$ 94 bilhões em 2019.

A relevância dessa modalidade de transporte para o comércio exterior brasileiro ressalta a necessidade de se atenuar a vulnerabilidade dos embarcadores de carga em contraste com o crescente poder de mercado das empresas de navegação.

O presente estudo tem como objetivo contribuir com as discussões atuais sobre o mercado internacional e brasileiro de transporte de contêineres, por meio da análise de dados e de propostas para fomentar as exportações brasileiras.

Boa leitura.

Robson Braga de Andrade

Presidente da CNI

INTRODUÇÃO

O transporte marítimo e a infraestrutura portuária são os principais elos logísticos entre o setor produtivo nacional e o exterior. Em 2019, o país exportou 643 milhões de toneladas pelo modal marítimo, sendo 7% correspondente à movimentação de contêineres. Apesar da baixa participação em toneladas, as cargas containerizadas respondem por 42% do valor das exportações brasileiras, ou cerca de US\$ 94 bilhões em 2019.

A relevância do transporte de contêineres para o comércio exterior brasileiro é resultado dos avanços tecnológicos e operacionais que o mercado de navegação vivenciou nas últimas décadas. Iniciada na década de 1960, a rápida containerização das cargas aumentou a segurança e reduziu drasticamente o custo e o tempo do transporte. Tais avanços ocorreram por meio de vultosos investimentos em capital, com embarcações cada vez maiores e mais eficientes, tendo a capacidade dos navios porta-contêineres aumentado 14 vezes desde 1968.

Na década de 80, outro fator que aumentou a competição e reduziu custos do transporte de contêineres foi a aplicação de legislações antitrustes ao mercado de navegação, encerrando arranjos mercadológicos conhecidos como “Conferências de Frete”. Tais Conferências eram acordos entre as companhias de navegação para a fixação de tarifas com a justificativa de ser necessário tabelar os níveis de frete para garantir a existência de rotas regulares aos diferentes destinos, mesmo que à custa de fortes queixas dos usuários em relação aos valores praticados e à falta de transparência na formação dos preços.

Com o fim das principais Conferências de Frete, as empresas de navegação passaram a buscar estratégias não mais baseadas na fixação de tarifas e redirecionaram seus esforços para a redução do custo unitário e aumento da eficiência do transporte. Iniciou-se um processo de fusão, verticalização e de alianças globais baseadas no compartilhamento de operações, embarcações e contêineres, o que permitiu aos armadores poder econômico suficiente para o desembolso de vultosos investimentos em capital.

No lugar de quase uma centena de empresas com capacidade de movimentação similar, o mercado começou a se concentrar cada vez mais em torno das Mega-Carriers, grandes multinacionais com atuação agressiva e coordenada, especialmente em momentos de queda nos níveis de frete, como a verificada a partir da crise de 2008. Atualmente, as maiores empresas de navegação se organizam em três grandes alianças que concentram cerca de 93% da capacidade de movimentação de contêineres nas principais rotas internacionais.

Esse poder de mercado dos armadores cria uma assimetria em relação aos usuários dos serviços de transporte de contêineres, especialmente em países fora das principais rotas internacionais e com uma movimentação de carga relativamente baixa, como é o caso do Brasil. Apesar de ser um dos maiores exportadores de granéis sólidos, representando 11% dos embarques dessas mercadorias no comércio internacional, a participação brasileira no mercado mundial de contêineres alcança apenas 1,3% do total.

Tendo em vista essas e outras alterações observadas no mercado internacional de navegação de contêineres, este trabalho visa reunir as principais estatísticas disponíveis para o transporte marítimo global e brasileiro e discutir os impactos do processo de concentração das empresas de navegação para as exportações brasileiras.

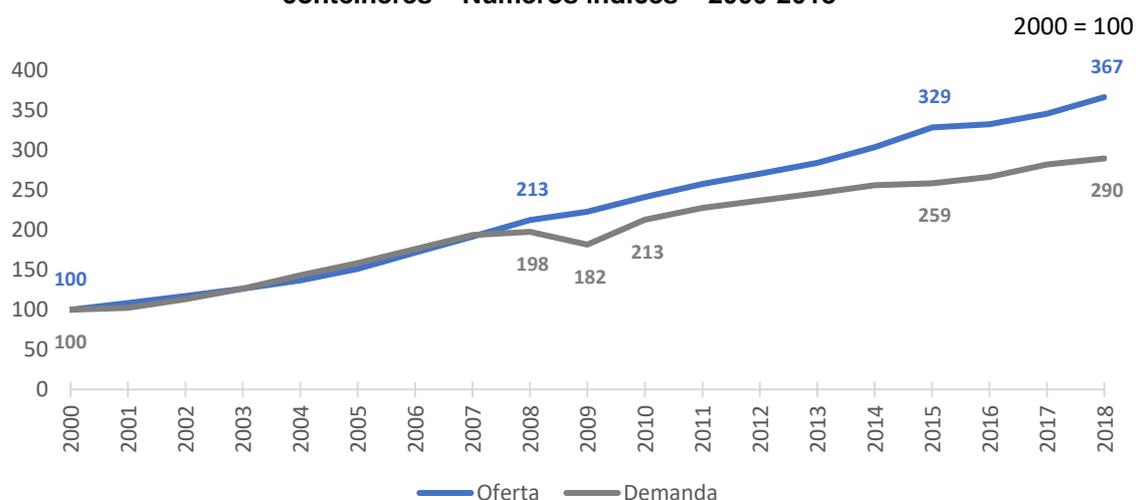
1. EVOLUÇÃO DO MERCADO MUNDIAL DE TRANSPORTE DE CONTÊINERES

A oferta e a demanda do serviço de transporte de contêineres cresceram significativamente de forma equilibrada na primeira metade da década passada, com taxas anuais de 9,9% e 9,8% entre 2000 e 2007 (Gráfico 1). A crise de 2008 veio interromper essa trajetória.

- O volume de contêineres transportado experimentou uma queda de 6,2% entre 2007 e 2009 e, embora em 2010 já tivesse recuperado o nível anterior à crise, passou a crescer a uma taxa bem inferior à observada até então — 4% entre 2010 e 2015.
- Do lado da oferta, no entanto, o elevado volume de encomenda de novas embarcações, suscitado pelo *boom* do comércio mundial nos anos anteriores à crise, acarretou que a capacidade total da frota de porta contêineres continuasse em expansão. Além disso, o aumento continuado da capacidade máxima dos porta contêineres que ocorre a partir do final da década passada, se refletia nas encomendas de novas embarcações — o tamanho médio dos novos porta contêineres incorporados à frota, que oscilava aproximadamente em torno de 3.400 TEUs entre 2001 e 2008, aumenta para uma média de 5.800 TEUs entre 2009 e 2013 e alcança uma média de cerca de 8.000 TEUs em 2015 (OECD; ITF, 2015, p. 17).
- Assim, a oferta dos serviços de transporte de contêineres cresceu mesmo durante a crise, apresentando um aumento acumulado de 25,9% entre 2007 e 2010, e manteve uma taxa anual de crescimento na primeira metade da última década (6,4%), embora inferior ao da década anterior, ainda assim superior à expansão da demanda nesse mesmo período (4% ao ano).

O Gráfico 1 mostra esse hiato crescente entre as trajetórias da oferta e da demanda de transporte de contêineres nesta década.

Gráfico 1 - Evolução da oferta e da demanda mundial de transporte marítimo por contêineres – Números índices – 2000-2018¹



Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2019 (Figure 2.8) e 2014 (Figure 3.1)

Tabela 1 - Evolução da oferta e da demanda mundial de transporte marítimo por contêineres – Números índices – 2000-2018

	Taxas anuais de crescimento (%)				
	2000-2007	2007-2009	2009-2010	2010-2015	2015-2018
Oferta	9,8	7,8	8,3	6,4	3,7
Demanda	9,9	-3,1	17,0	4,0	3,9

Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2019 (Figure 2.8) e 2014 (Figure 3.1)

O aumento da capacidade ociosa da frota mundial de porta-contêineres, provocada por esse hiato crescente, acarretou a intensificação da concorrência nos mercados de transporte de contêineres. Como resultado, foi possível observar uma queda expressiva das tarifas do frete no período 2010-2015, como evidenciado na Tabela 2 para rotas selecionadas, assim como um declínio na rentabilidade das empresas de navegação.

¹ Nota: os números índices foram construídos a partir das taxas anuais de crescimento apresentadas nas fontes citadas. Os dados da oferta referem-se à capacidade total da frota de porta contêineres, incluindo embarcações multipropósito e embarcações com alguma capacidade de transportar contêineres. O crescimento da demanda diz respeito ao total de contêineres movimentados no comércio internacional e está mensurado em TEUs.

Tabela 2 - Tarifas frete de contêineres em mercados e anos selecionados

	Valor do frete (US\$) (1)			Taxa de variação (percentagem)	
	2010	2015	2018	2010-15	2015/18
Trans-Pacific - Shanghai-United States West Coast	2.308	1.506	1.736	-34,7	15,3
Trans-Pacific - Shanghai- United States East Coast	3.499	3.182	2.806	-9,1	-11,8
Far East-Europe - Shanghai-Northern Europe	1.789	629	822	-64,8	30,7
North-South - Shanghai-South America (Santos)	2.236	455	1.703	-79,7	274,3

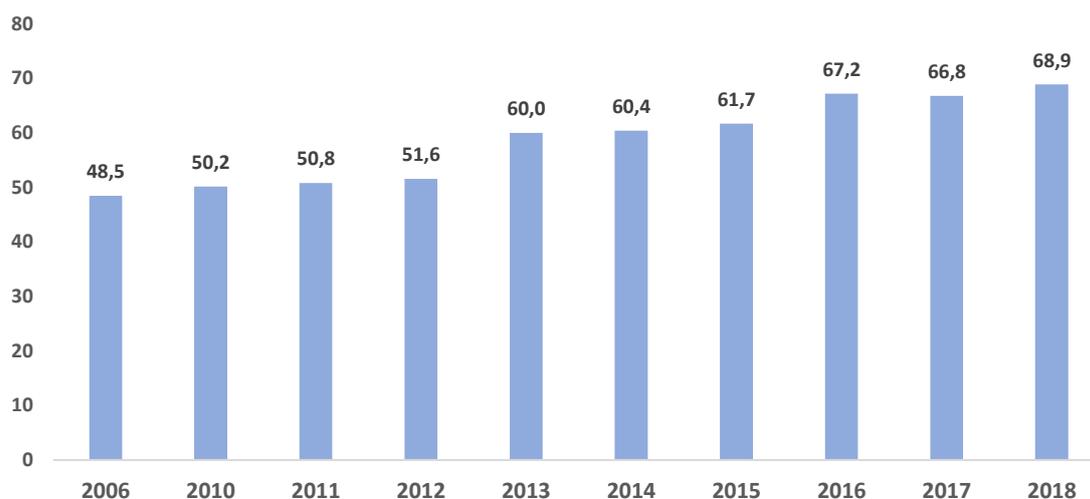
Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2019 – Table 2.10

(1) Nos mercados Trans Pacific, dólar por 40-foot equivalent unit; nos mercados Far East-Europe e North-South, dólar por 20-foot equivalent unit.

A intensificação da concorrência no mercado teve como consequência o aumento do grau de concentração, com a contração das atividades e a saída do mercado de concorrentes de menor porte, na primeira metade da década passada. A partir de 2015, há um intenso processo de aquisição e fusões entre as maiores empresas do setor.

Essa alteração da estrutura do setor está evidenciada no Gráfico 2, que apresenta a evolução da participação das 10 maiores empresas na capacidade total da frota mundial de porta contêineres ao longo da última década. Se destaca o aumento de 8,4 pontos percentuais (p.p.) dessa participação entre 2012 e 2013, ano em que se registra redução significativa do número de empresas, e aumento de 8,5 p.p. entre 2014 e 2018, período em que ocorre o processo de fusões entre as grandes empresas do setor.

Gráfico 2 - Participação das 10 maiores empresas na capacidade total da frota mundial de porta contêineres



Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport, vários anos.

O Quadro 1 resume o processo de fusão ocorrido a partir de 2015, no qual 14 grandes empresas do setor, dentre as quais 9 das 10 maiores naquele ano, se consolidam nas 6 maiores empresas em 2018, respondendo por 58% da capacidade total da frota mundial de porta contêineres.

O impacto dessas fusões sobre a concorrência nesse mercado aparece em resultados observados a partir de 2015, que indicam um cenário mais favorável às empresas transportadoras.

- O crescimento do hiato entre oferta e demanda de transporte diminuiu em decorrência da queda da taxa de crescimento da capacidade total da frota mundial de porta contêineres de 6,4%, na primeira metade da década, para 3,7% no período 2015-2018, taxa inferior à da expansão da demanda no mesmo período (3,9%) (Tabela 1).
- Do mesmo modo, o processo de queda das tarifas do frete de contêineres no período 2010-2015 dá lugar a uma tendência de aumento nesses valores nos anos 2015-2018, como indicado na Tabela 2 para três dessas quatro rotas selecionadas.

Quadro 1 - Fusões e aquisições de empresas transportadoras de contêineres entre 2015 e 2018

2015	2018
MAERSK [1º]	MAERSK [1º - 15,3%]
HAMBURG SUD [12º]	
CCNI [29º]	
MSC [2º]	MSC [2º - 12,3%]
HANJIN [8º]	
CMA CGM [3º]	CMA CGM [3º - 10,1%]
APL [10º]	
COSCO [5º]	CHINA OCEAN SHIPPING [4º - 7,8%]
CHINA SHIPPING [6º]	
HAPAG LLOYD [7º]	HAPAG LLOYD [5º - 6,1%]
CSAV [20º]	
K LINE [16º]	ONE - OCEAN NETWORK EXPRESS [6º - 6,1%]
MOL [9º]	

Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport, diversos anos.

(1) Os números ordinais indicam a posição da empresa no setor de transporte de contêineres no ano respectivo. As percentagens expressam a participação da empresa na capacidade total da frota mundial de porta contêineres.

O impacto negativo dessa onda de fusões sobre o nível da concorrência no mercado mundial de transporte de contêineres tende a ser ampliado pela subsequente formação de três alianças globais — 2M Alliance, Ocean Alliance e The Alliance — constituídas pelas seis empresas resultantes das fusões, que são os seis maiores transportadores de contêineres, e pelas empresas Evergreen e Yang Ming, que ocupam, respectivamente, as 7ª e 9ª posições no ranking do setor.

Alianças globais, ou alianças estratégicas, são acordos de cooperação em matérias operacionais em escala global, entre armadores, consistindo usualmente de uma série de acordos com cobertura global sobre compartilhamento de embarcações e de slots nessas embarcações.

Estabelecidas a partir meados da década de 90, as primeiras gerações de alianças globais eram constituídas por empresas de pequeno e médio porte e

visavam propiciar economias de escala e ampliar as opções de destinos/rotas. As alianças estabelecidas a partir de 2012 compreendiam ainda basicamente médias empresas, embora incluíssem também algumas das maiores empresas do setor (OECD; ITF, 2015, p. 13-15).

Quadro 2 - Alianças globais entre empresas transportadoras de contêineres

2015		2018	
MAERSK [1º]	MAERSK [1º - 15,3%]	2M ALLIANCE [27,6%]	
HAMBURG SUD [12º]			
CCNI [29º]			
MSC [2º]	MSC [2º - 12,3%]		
HANJIN [8º]			
CMA CGM [3º]	CMA CGM [3º - 10,1%]	OCEAN ALLIANCE [22,3%]	
APL [10º]			
COSCO [5º]	CHINA OCEAN SHIPPING [4º - 7,8%]		
CHINA SHIPPING [6º]	EVERGREEN [7º - 4,4%]		
EVERGREEN [4º]			
HAPAG LLOYD [7º]	HAPAG LLOYD [5º - 6,1%]	THE ALLIANCE [14,6%]	
CSAV [20º]			
YANG MING [14º]	YANG MING [9º - 2,4%]		
NYK [13º]	ONE – OCEAN NETWORK EXPRESS [6º - 6,1%]		
K LINE [16º]			
MOL [9º]			

Fonte: Elaboração própria a partir de fontes diversas.

O que distingue a atual geração de alianças das anteriores é que ela reúne 8 das 9 maiores empresas do mercado: a 2M Alliance, a 1ª e a 2ª; a Ocean Alliance, a 3ª, a 4ª e a 7ª; e a The Alliance, a 5ª, a 6ª e a 9ª. Assim, não se trata mais de obter economias de escala, mas sim de limitar a concorrência entre empresas que respondem pela quase totalidade da capacidade das frotas de porta-contêineres em operação nas principais rotas do mercado: 99% da rota Ásia-Europa, 92% da rota Transatlântica e 87% da Trans Pacífico.

A cooperação no âmbito das alianças globais no período mais recente visa basicamente a plena integração das opções de serviços marítimos (*service capabilities*), compreendendo a utilização das embarcações, escalas, itinerários de viagens, contêineres e o uso comum de terminais portuários. As informações compartilhadas referem-se aos planos de estiva, à programação de viagens e escalas dos navios, à definição da quantidade de embarcações nos diferentes serviços e rotas, além de questões relacionadas à normatização dos tipos de combustíveis, ao meio ambiente e à eficiência operacional dos navios (OECD; ITF, 2018, p. 10, 16).

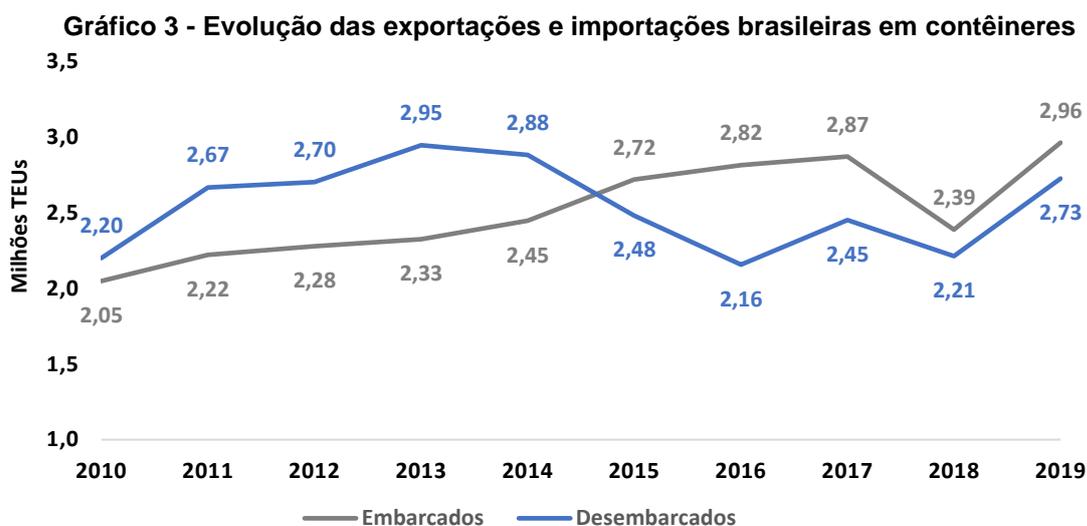
Vale ressaltar que “a cooperação no âmbito dessas recentes alianças globais não compreende vendas conjuntas, marketing, formação de preços, propriedade conjunta de ativos, pool de receitas, compartilhamento de lucros e perdas e gerência comum. Essas características as diferenciam de outras formas de cooperação no mercado de linhas regulares de navegação” (OECD; ITF, 2018, p.10).

As alianças globais têm, por outro lado, consequência adversas, tendo “contribuído para menor frequência de serviços, menos conexões porto a porto e declínio da confiabilidade das escalas e maiores tempos de espera. Isto tem aumentado o tempo total do transporte e as incertezas quanto à entrega de vários armadores, resultando em estoques e custos de armazenagem mais elevados”. As alianças globais também “contribuem para a concentração da rede de portos e para maiores deslocamentos de carga de um porto para outro quando as alianças alteram suas redes de portos (OECD; ITF, 2018, p.7).

2. A DEMANDA DE TRANSPORTE DE CONTÊNERES: A EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

A movimentação de contêineres em rotas de longo curso em portos brasileiros apresentou crescimento significativo ao longo dos anos 2010 (Gráfico 3).²

- O volume embarcado cresceu a uma taxa anual de 4,2% entre 2010 e 2019 (taxa semelhante à da movimentação mundial de contêineres, de 4,1%), apesar de queda de 16,8% em 2018.
- O volume desembarcado cresceu até 2013, mas experimentou declínio expressivo entre esse ano e 2016, tendo retomado uma tendência ascendente a partir de 2017. Tais resultados acarretaram que o volume de contêineres embarcados superasse o de desembarcados a partir de 2015.



Fonte: Elaborado a partir de dados da ANTAQ.

(1) Corresponde à movimentação de contêineres cheios embarcados e desembarcados em rotas de longo curso

² Os resultados relativos a rotas de longo curso apresentados nesta seção incluem as exportações para países do Mercosul.

Origem das exportações contêinerizadas

A Tabela 3 apresenta os terminais portuários de origem das exportações brasileiras em contêineres.

Os terminais de cinco estados respondem por 90% dessas exportações. A participação do estado de São Paulo, o principal estado exportador, se manteve constante ao longo da década, em torno de 40%. Santa Catarina aumentou sua participação de 13% em 2010 para 23% em 2019. Dos demais estados mais relevantes, Paraná manteve estável sua participação em torno de 11%, enquanto Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro perderam participação (respectivamente, 3,6 p.p. e 1,6 p.p.).

Quatorze terminais respondem praticamente pela totalidade dos contêineres embarcados em rotas de longo curso. Os seis maiores terminais concentram, no entanto, 80% dos embarques. O terminal do porto de Santos é o principal exportador de contêineres, embora sua participação tenha declinado de 42% para 36% desde o início da última década, basicamente em decorrência do início da operação de um novo terminal em Santos (Dp World Santos). Os terminais da Portonave em Navegantes, de Paranaguá, Rio Grande e de Itapoá (Santa Catarina) respondem individualmente por parcelas entre 8% e 12%.

Tabela 3 - Exportações brasileiras por contêineres segundo portos e terminais de embarque - 2010-2019

	Milhares TEUs						Porcentagem					
	2010	2014	2017	2018	2019	Média 2017/19	2010	2014	2017	2018	2019	Média 2017/19
Santos	862	891	991	862	1.062	971	42,1	36,4	34,5	36,1	35,8	35,4
Paranaguá	207	277	313	264	365	314	10,1	11,3	10,9	11,0	12,3	11,5
Navegantes	155	238	335	241	289	288	7,6	9,7	11,7	10,1	9,8	10,5
Rio Grande	258	248	279	217	244	247	12,6	10,1	9,7	9,1	8,2	9,0
Itapoá	-	173	236	198	234	223	-	7,1	8,2	8,3	7,9	8,1
Dp World Santos	-	70	181	144	205	177	-	2,9	6,3	6,0	6,9	6,4
Itajaí	105	111	88	96	164	116	5,1	4,5	3,1	4,0	5,5	4,2
Rio De Janeiro	87	96	97	76	111	95	4,3	3,9	3,4	3,2	3,8	3,5
Salvador	88	90	98	82	96	92	4,3	3,7	3,4	3,4	3,2	3,4
Vitória	71	76	66	54	22	47	3,4	3,1	2,3	2,3	0,7	1,7
Vila Do Conde	14	22	49	37	43	43	0,7	0,9	1,7	1,6	1,4	1,6
Outros	156	155	139	119	129	129	9,8	6,4	4,9	5,0	4,4	4,7
Total	2.003	2.447	2.872	2.390	2.964	2.742	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

	Contêineres exportados pelos terminais do estado											
São Paulo	862	961	1.172	1.005	1.267	1.148	42,1	39,3	40,8	42,1	42,7	41,9
Santa Catarina	262	547	663	551	689	635	12,8	22,3	23,1	23,1	23,2	23,1
Paraná	207	277	313	264	365	314	10,1	11,3	10,9	11,0	12,3	11,5
Rio Grande do Sul	258	248	279	217	244	247	12,6	10,1	9,7	9,1	8,2	9,0
Rio de Janeiro	127	132	129	109	140	126	6,2	5,4	4,5	4,5	4,7	4,6
Outros estados	333	283	316	243	260	273	16,2	11,6	11,0	10,2	8,8	10,0

Fonte: Elaborado a partir de dados da ANTAQ.

Os portos organizados respondem por 74% dos embarques de contêineres em rotas de longo curso no triênio 2016-2019 — 59% em terminais arrendados e 15% em terminais públicos. A movimentação pelos terminais de uso privado (TUPs) cresceu, no entanto, significativamente ao longo da década (a uma taxa anual de 15,7% entre 2010 e 2019, contra crescimento anual de 2% dos terminais arrendados e públicos), aumentando sua participação de 10,1% em 2010 para 26,4% no último triênio (Tabela 4).

Esse aumento da movimentação dos TUPs decorre da implantação de novos terminais no fim da década passada e no início da atual — Portonave/Navegantes (2007), Itapoá (2011) e DP World Santos (2013). Essas unidades ocupam hoje, respectivamente, a 3ª, a 5ª e a 6ª posição no ranking dos terminais exportadores de contêineres.

Registre-se que dois desses novos TUPs (que respondem por 18,6% dos embarques de contêineres no país) estão associados a grandes armadores — MSC, que tem hoje controle total da Portonave, e Maersk, que detém 30% do capital do TUP de Itapoá. Esses dois armadores integram a 2M Alliance.

Tabela 4 - Contêineres exportados segundo natureza do terminal de embarque 2010-2019

	Milhares TEUs						Porcentagem					
	2010	2014	2017	2018	2019	Média 2017/19	2010	2014	2017	2018	2019	Média 2017/19
Público	459	511	554	471	175	400	22,4	20,9	19,3	19,7	5,9	14,6
Arrendado	1.384	1.415	1.522	1.311	2.025	1.619	67,5	57,8	53,0	54,9	68,3	59,1
Uso Privado	206	521	797	608	764	723	10,1	21,3	27,7	25,4	25,8	26,4

Fonte: Elaborado a partir de dados da ANTAQ.

Destino das exportações containerizadas

O destino dos contêineres embarcados em portos brasileiros está explicitado na Tabela 5. Os resultados estão agregados segundo regiões associadas às rotas dos serviços de transporte marítimo de contêineres.³ As rotas mais utilizadas são:

- AFRI – África
- ASIA - Ásia
- ECNA – Costa Leste da América do Norte
- EURO - Norte da Europa
- GULF – Golfo do México e Caribe
- MEDI – Mediterrâneo e Oriente Médio
- WCSA – Costa Oeste da América do Sul

O maior volume de contêineres exportados pelo Brasil no triênio 2016-2019 corresponde à rota ASIA (23%, destinados principalmente aos portos da China e Hong Kong e, em seguida, a Singapura); essa participação reflete um aumento de 5,8 p.p. ao longo da década.

A segunda e a terceira rotas em importância são a MEDI (16,6%, principalmente Espanha e Itália) e a EURO (14,1% no último triênio, destinados principalmente à Holanda e, em seguida, à Bélgica e à Alemanha). Essas duas rotas ocupavam a primeira e segunda posição no início da década, mas perderam participação desde então.

A rota GULF perdeu participação ao longo da década (12,1% no último triênio, uma queda de 4,4 p.p.) e a rota WCSA ganhou importância (10,7%, um aumento de 5,2 p.p.).

As rotas ECNA (8,5% no último triênio) e AFRI (4,3%, basicamente África do Sul) mantiveram suas participações ao longo da década.

³ As exportações para o Mercosul foram incluídas em “outros”. As exportações para alguns países estão distribuídas entre diversas rotas. É o caso dos Estados Unidos (ECNA, GULF e WCNA), Canadá (ECNA e WCNA) e Espanha (MEDI e EURO). As exportações para a WCNA foram computadas em “outros”.

Tabela 5 - Destino dos contêineres exportados segundo rotas de transporte – 2010-2019

	Milhares TEUs						Porcentagem					
	2010	2014	2017	2018	2019	Média 2017/19	2010	2014	2017	2018	2019	Média 2017/19
ASIA	352	582	661	536	695	631	17,2	23,8	23,0	22,4	23,5	23,0
EURO	393	422	483	315	364	387	19,2	17,2	16,8	13,2	12,3	14,1
MEDI	416	376	413	451	498	454	20,3	15,4	14,4	18,9	16,8	16,6
GULF	338	306	354	289	353	332	16,5	12,5	12,3	12,1	11,9	12,1
WCSA	113	223	309	268	306	294	5,5	9,1	10,8	11,2	10,3	10,7
ECNA	194	217	286	217	201	234	9,4	8,9	9,9	9,1	6,8	8,5
AFRI	106	155	153	119	79	117	5,2	6,3	5,3	5,0	2,7	4,3
Outras	137	166	214	195	469	293	6,7	6,8	7,5	8,1	15,8	10,7
Total	2.049	2.447	2.872	2.390	2.964	2.742	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborado a partir de dados da ANTAQ.

Os terminais de origem dos contêineres exportados pelas rotas dos serviços de transporte focalizados estão apresentados na Tabela 6. Santos é o principal terminal de embarque dos contêineres movimentados por todas as rotas, à exceção da rota GULF na qual se destaca o terminal Navegantes. A segunda posição é ocupada por Paranaguá, nos casos das rotas ASIA, EURO, MEDI E AFRI; por Rio Grande, no caso da rota WCSA; por Itapoá, no da ECNA; e por Santos, no da GULF.

Tabela 6 - Terminais de origem dos contêineres exportados nas principais rotas dos serviços de transporte – 2017

	ASIA	EURO	MEDI	GULF	WCSA	ECNA	AFRI	OUTROS	TOTAL
	Milhares TEUs								
Santos	209	189	93	64	104	128	65	16	991
Navegantes	54	45	49	89	31	26	29	1	335
Paranaguá	91	60	75	27	23	-	34	-	313
Rio Grande	55	49	55	24	54	19	9	4	279
Itapoá	55	36	43	29	24	38	2	0	236
Dp World Santos	89	-	-	46	37		-		181
Outros	108	104	99	68	36	62	14	25	538
Total	661	483	413	347	309	274	153	45	2872

	Distribuição segundo terminais								
Santos	31,6	39,1	22,4	18,3	33,6	46,8	42,5	34,7	34,5
Navegantes	8,2	9,2	12,0	25,7	10,1	9,6	19,0	1,0	11,7
Paranaguá	13,8	12,5	18,2	7,8	7,5	-	22,3	-	10,9
Rio Grande	8,3	10,2	13,3	7,0	17,4	6,9	5,9	9,2	9,7
Itapoá	8,3	7,5	10,3	8,4	7,7	14,0	1,3	0,0	8,2
Dp World Santos	13,4	-	-	13,1	12,1	-	-	-	6,3
Outros	16,4	21,5	23,9	19,7	11,7	22,7	9,0	55,1	18,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborado a partir de dados da ANTAQ.

3. A OFERTA DE TRANSPORTE DE CONTÊNERES: AS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO EM OPERAÇÃO NO BRASIL

Esta seção examina a evolução e as características da oferta de serviços de transporte de contêineres no Brasil, tendo como referência as transformações ocorridas no mercado mundial nesses serviços ao longo dessa década — o aumento do tamanho dos porta contêineres e o processo de fusões e aquisições de empresas observado a partir de 2015 — e as prováveis consequências dessas mudanças na intensidade da concorrência nesse mercado.

Como indicado na seção 1, essas transformações, além de implicar redução do número de concorrentes nas diversas rotas marítimas, fazem prever menor frequência dos serviços, diminuição da rede de portos de origem e de destino da carga ao longo das rotas e, conseqüentemente, redução das possibilidades de conexões porto a porto.

Os resultados apresentados contribuem para avaliar se essas tendências já vêm sendo observadas em relação à oferta de serviços de transporte de contêineres no Brasil nesses primeiros anos da configuração dessa nova estrutura do mercado.

O Quadro 3 indica os armadores presentes nos portos brasileiros no último decênio, apresentando-os agrupados de forma a refletir o processo de fusões e aquisições observados nesse período, como descrito anteriormente no Quadro 1. O quadro focaliza os meses de dezembro dos anos de 2008, 2010, 2015 e 2019. Os números associados às empresas em cada um desses anos indicam o número de serviços semanais operados pelos armadores nas sete rotas marítimas que movimentam as exportações brasileiras nos meses de dezembro dos anos selecionados.

Quadro 3 - Empresas transportadoras de contêineres que operavam em portos brasileiros em anos selecionados

	dez-08	dez-10	dez-15	dez-19	
2M ALLIANCE	MAERSK > 9	MAERSK > 9	MAERSK > 10	MAERSK(+HAMBURG SUD) > 17	
	HAMBURG > 12	HAMBURG > 7	HAMBURG SUD > 12		
	21	17	23	17	
	MSC > 7	MSC > 7	MSC > 10	MSC > 9	
	HANJIN > 1	HANJIN > 4	HANJIN > 3	9	
	8	11	13	9	
OCEAN ALLIANCE	CMA CGM > 11	CMA CGM > 8	CMA CGM > 8	CMA CGM > 8	
	APL > 3	APL > 1	APL > 1	CHINA OCEAN SHIPPING > 3	
	14	9	9		8
	COSCO > 1	COSCO > 1	COSCO > 3	CHINA SHIPPING > 3	
	CCL > 4				3
	CHINA SHIPPING > 4	CHINA SHIPPING > 1	CHINA SHIPPING > 2		3
	9	2	5	3	
EVERGREEN > 4	EVERGREEN > 2	EVERGREEN > 2	EVERGREEN > 3		
THE ALLIANCE	HAPAG LLOYD > 5	HAPAG LLOYD > 8	HAPAG LLOYD > 10	HAPAG LLOYD > 10	
	CSAV > 12	CSAV > 10	CSAV > 7	HAPAG LLOYD > 10	
	17	18	17		13
	YANG MING > 1	YANG MING > 1	YANG MING > 3	YANG MING > 1	
	NYK > 3	NYK > 2	NYK > 4	ONE – Ocean Network Express > 4	
	K LINE > 6	K LINE > 3	K LINE > 4		4
	MOL > 3	MOL > 2	MOL > 3		4
12	7	11	4		
OUTRAS EMPRESAS	GRIMALDI > 2	GRIMALDI > 1	GRIMALDI > 2	GRIMALDI > 1	
	HYUNDAI M. M. > 1				
	MARFRET > 1	MARFRET > 1	MARFRET > 1	MARFRET > 1	
	NILE DUTCH > 1				
	PIL > 1	PIL > 1	PIL > 2	PIL > 2	
	ZIM > 4	ZIM > 3	ZIM > 5	ZIM > 5	
	10	8	12	11	
DEIXARAM O MERCADO	CLIPPER > 2	BRINGER > 1			
	MARUBA > 9	CLIPPER > 1			
	NIVER > 2	NIVER > 1	NIVER > 1		
		WAN HAI > 1			
	13	4	1	0	
Total	109	79	96	66	

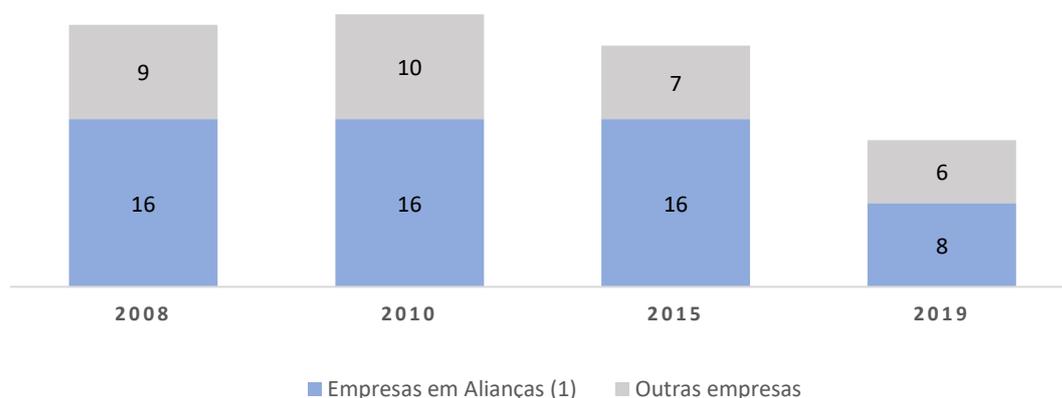
Fonte: Elaborado a partir de informações da SOLVE. Os números apresentados na tabela indicam o total de serviços semanais operados pela empresa.

A redução do número de concorrentes

A evolução descrita nesse Quadro indica uma redução do número de operadores de 26, em 2010, para 14, em 2019, configurando uma oferta constituída hoje por oito dos nove maiores transportadores mundiais de contêineres e por seis empresas de menor porte (Gráfico 4).

Essa redução compreende duas etapas distintas: entre 2010 e 2015, a diminuição decorre da saída do mercado brasileiro de três empresas de menor porte, induzida pelo acirramento da concorrência no mercado mundial e consequente redução das tarifas do frete de contêineres; entre 2015 e 2019, a redução reflete a onda de fusões que resultou na consolidação, a nível mundial, de 16 grandes empresas nas 8 empresas que compõem hoje as três grandes alianças globais — 2M Alliance, Ocean Alliance e The Alliance.

Gráfico 4 - Número de empresas que movimentavam contêineres exportados em anos selecionados



Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE e da Review of Maritime Transport, vários anos.

(1) Empresas atuantes nos anos de referência que estão incorporadas às empresas que compõem hoje uma das Alianças Globais.

A Tabela 7 detalha a evolução do número de empresas que operaram nas diversas rotas de transporte marítimo nos anos selecionados. No período 2010-2015, em que o número de empresas operando no país declinou de 26 para 23, registra-se redução mais significativa do número de armadores na rota EURO, constatando-se, por outro lado, aumento nas rotas WCSA (mais 5 operadores), MEDI (mais 3) e ECNA (mais 2). Nos anos mais recentes, quando reflete

basicamente as fusões ocorridas entre os grandes armadores, a redução é maior nas rotas que contavam com maior número de operadores — ASIA (17 para 12), ECNA (11 para 5) e MEDI (10 para 6), bem como na rota WCSA (7 para 1). Das demais rotas, o número de operadores aumenta nas rotas EURO e AFRI (mais 3 e 2, respectivamente) e permanece praticamente constante na GULF.

Tabela 7 - Número de empresas que movimentavam contêineres exportados nas rotas de transporte indicadas em anos selecionados

	dez-08	dez-10	dez-15	dez-19
ASIA	13	17	17	12
EURO	13	10	5	8
MEDI	9	7	10	6
GULF	11	9	8	7
WCSA	3	2	7	1
ECNA	12	9	11	5
AFRI	5	4	2	4
Total	25	26	23	15

Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE

A redução do número de serviços

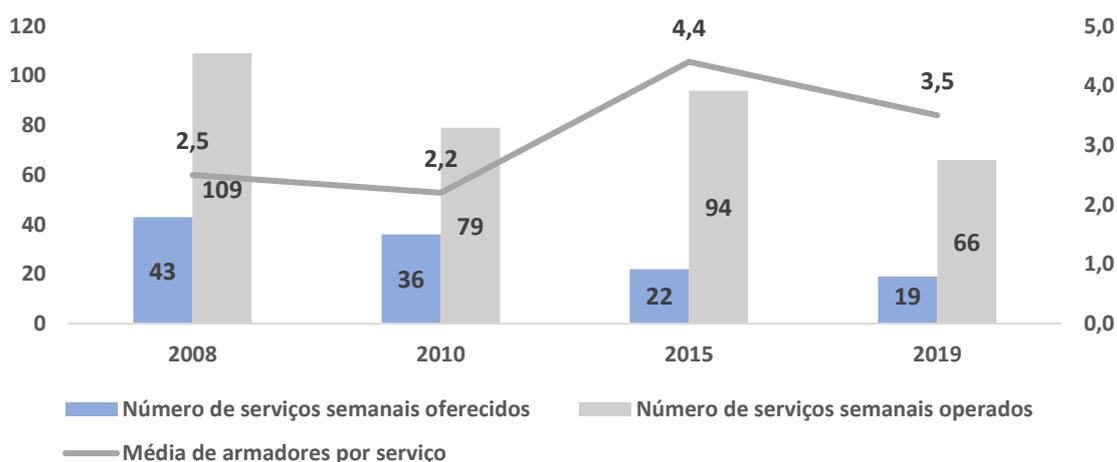
O número de serviços disponíveis para a movimentação de contêineres exportados nas sete rotas focalizadas declinou ao longo de todo o período (Gráfico 5).⁴ A queda é significativa no contexto da crise de 2008 (de 43 serviços nesse ano para 36 em 2010), bem como na primeira metade dos anos 2010, quando cai para 22 em 2015. No período associado à recente onda de fusões, a queda é pouco expressiva (de 22 para 19 em 2019).

Diversos armadores podem oferecer transporte de mercadorias segundo um mesmo serviço. A amplitude das alternativas de movimentação de carga disponíveis para os embarcadores está associada ao número de serviços operados pelos armadores. O Gráfico 5 indica que essa oferta apresenta também uma queda significativa no contexto da crise de 2008 (de 109 nesse ano para 79 em 2010), mas apresenta uma recuperação parcial entre 2010 e 2015, quando o número de serviços semanais operados pelo conjunto de armadores é

⁴ Um serviço corresponde a uma trajetória de navegação caracterizada por uma sequência específica de portos ao longo de uma rota. Uma rota pode compreender, e em geral compreende, vários serviços.

94. Essa expansão da oferta reflete acirramento da concorrência no mercado mundial e os esforços dos armadores para manter suas participações nesse mercado. Após a concentração do setor observada nos últimos anos, assiste-se a uma reordenação da oferta que acarreta a redução em 1/3 do número de serviços operados pelos armadores, que declina de 94 para 66 entre 2015 e 2019.

Gráfico 5 - Número de serviços semanais operados por transportadores de contêineres em portos brasileiros



Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE.

Esses resultados são detalhados na Tabela 8, tendo como referência as empresas. A tabela tem como foco as empresas consolidadas nas oito empresas que compõem hoje as três alianças globais. Assim, os resultados associados na tabela a essas oito empresas relativos aos anos 2008, 2010 e 2015 correspondem à soma do número de serviços semanais das empresas atuantes nos anos de referência que estão hoje incorporadas à cada uma dessas oito empresas.

O número de serviços operados pelas empresas de menor porte diminuiu significativamente em resposta à crise de 2008, reduzindo-se praticamente à metade entre 2008 e 2010. No caso das empresas maiores, a queda nesse mesmo período foi menos expressiva (18%).

Enquanto o número de serviços operados pelas empresas de menor porte permaneceu constante desde então, o número de serviços operados pelas empresas hoje consolidadas aumentou significativamente entre 2010 e 2015 (de 67 para 81), quase retomando o número registrado antes da crise. Esse

resultado é interessante uma vez que, como indicado no Gráfico 5, o número de serviços oferecidos foi reduzido de 36 para 22 entre 2010 e 2015 (corte de 40%). Tais resultados sugerem que, embora a redução do número de serviços oferecidos respondesse às dificuldades enfrentadas pelo mercado nesse período e à tendência ao aumento do tamanho das embarcações, contribuindo para a redução de custos, a intensificação da concorrência entre os armadores de maior porte atuou no sentido contrário, dobrando a média de operadores por serviços de 2,2 em 2010 para 4,4 em 2015.

Com o processo de fusão e aquisição a partir de 2015, esse movimento é revertido e o número de serviços operados pelos oito grandes armadores apresenta uma redução de 46% — de 81 serviços em 2015 para 55 em 2019, número que corresponde a 2/3 dos serviços em 2010. A redução do número de serviços operados pelas diversas empresas é diferenciada, sendo mais elevada no caso das empresas associadas na The Alliance e na Ocean Alliance (quase 50%) do que na 2M Alliance (19%).

Tabela 8 - Número de serviços semanais operados pelas empresas em portos brasileiros

	dez-08	dez-10	dez-15	dez-19
2M Alliance	32	29	37	26
Maersk (1)	21	17	23	17
MSC (1)	11	12	14	9
Ocean Alliance	20	10	13	11
CMA CGM (1)	11	8	8	8
COSCO (1)	9	2	5	3
The Alliance	34	28	31	18
Evergreen	4	2	2	3
Hapag Lloyd (1)	17	18	17	10
Yang Ming	1	1	3	1
ONE (1)	12	7	9	4
Subtotal	86	67	81	55
Outras empresas	23	12	13	11
Total serviços semanais operados pelas empresas	109	79	94	66
Número de serviços semanais oferecidos	43	36	22	19
Média de operadores por serviço	2,5	2,2	4,4	3,5

Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE.

(1) Soma do número de serviços semanais das empresas atuantes nos anos de referência que estão incorporadas à empresa em 2017

A Tabela 9 apresenta os resultados anteriores sobre a oferta de serviço referindo-os as diversas rotas de transporte. O número de serviços oferecidos declina continuamente de 2008 a 2019 em todas as rotas, mantendo-se, no entanto, as posições relativas das diversas rotas — as rotas EURO, GULF e ASIA contam com maiores números de serviços oferecidos em todos os anos considerados (cerca de 2/3 do total em 2008 e em 2019).

A evolução do número de serviços operados nas diversas rotas é menos homogênea. No imediato pós-crise, o número de serviços operados declina em todas as rotas, à exceção da ASIA. Esse número cresce entre 2010 e 2015 em todas as rotas, exceto na ECNA. O crescimento é, no entanto, bastante diferenciado — de 60% na ASIA e de 8,5% na média das demais rotas. Assim, apenas na rota ASIA, se restabelece em 2015 os números de serviços operados observados 2008.

No período 2015-2018, o número de serviços operados cai significativamente — quedas de 63% a 50% nas quatro principais rotas (ASIA, EURO, MEDI e GULF) e de 43% na rota ECNA. Nas rotas WCSA e AFRI, o número de serviços operados permanece estável.

Tabela 9 - Oferta de serviços para a movimentação de contêineres exportados nas rotas de transporte indicadas em anos selecionados

	Número de serviços semanais oferecidos				Soma do número de serviços semanais operados pelas empresas			
	2008	2010	2015	2019	2008	2010	2015	2019
ASIA	8	8	5	4	20	20	32	12
EURO	10	7	6	5	26	18	21	8
MEDI	6	5	2	2	19	10	12	6
GULF	9	8	5	4	18	15	17	7
WCSA	2	1	1	1	6	2	2	2
ECNA	4	4	2	2	14	10	7	4
AFRI	4	3	1	1	6	4	5	5
Total	43	36	22	19	109	79	96	44

Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE.

A evolução da rede de portos de origem e de destino da carga

A Tabela 10 indica que o número de terminais brasileiros com escalas dos serviços oferecidos nas diversas rotas de transporte de contêineres variou pouco no período considerado: 17 em 2008 e 2010, 18 em 2015 e 15 em 2019. Essa estabilidade é observada em relação a cada uma das rotas. As rotas EURO e GULF são as que embarcam cargas em maior número de terminais. As rotas com menores números de terminais de origem de cargas são WCSA e AFRI.

O número de portos de destino das exportações brasileiras de contêineres nas diversas rotas de transporte apresenta reduções (i) de 20% entre 2008 e 2015, resultante basicamente da diminuição de escalas em portos da rota ASIA, e (ii) de 25% entre 2015 e 2019, decorrente da exclusão de 7 portos na rota GULF, de 6 portos na ECNA, de 5 na WCSA, de 4 na MEDI e de 2 na EURO. Como no caso dos terminais brasileiros a rota EURO é a que tem maior número portos de destinos e as rotas WCSA e AFRI as que têm menores números.

Tabela 10 - Número de portos de origem e de destino da carga ao longo das rotas

	Número de terminais brasileiros conectados pelos serviços da rota				Número portos no exterior conectados pelos serviços da rota			
	2008	2010	2015	2019	2008	2010	2015	2019
ASIA	7	7	7	8	19	17	9	10
EURO	12	13	12	12	18	18	17	15
MEDI	11	10	8	11	19	11	13	9
GULF	14	12	11	11	19	17	17	10
WCSA	5	4	3	4	8	9	9	4
ECNA	7	10	7	8	14	16	16	10
AFRI	4	3	4	3	7	4	4	5
Total	17	17	18	15	104	92	85	63

Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE

A Tabela 11 examina a oferta de transporte de contêineres em 18 terminais portuários do país. Santos é o terminal com maior integração nas rotas internacionais de transporte — integra-se a todas as sete rotas aqui focalizadas. Seguem em diversificação Rio de Janeiro e Rio Grande e os dois novos TUPs, Itapoá e Navegantes, integrados a seis rotas os três primeiros e a cinco rotas Navegantes. Destaca-se que os números de rotas conectadas aos diversos terminais não apresentam maiores alterações, exceto pela diminuição do

número de rotas com conexão em São Francisco do Sul (de 6 para 0), em boa medida, uma decorrência do início de operação de novos terminais no estado de Santa Catarina.

A Tabela 11 indica também que os mesmos terminais destacados acima contam com maior número de escalas de serviços semanais. De modo geral, o número de escalas semanais nos terminais brasileiros diminuiu significativamente desde 2008: esse número caiu de 185 naquele ano para 118 em 2015 (uma queda de 36%), permanecendo relativamente estável desde então. Essa redução aumentou a participação dos seis terminais no total de escalas dos serviços de movimentação de contêineres nos portos brasileiros, que passa de 63% em 2008 para 72% em 2019.

Tabela 11 - Oferta de serviços para a movimentação de contêineres exportados, segundo terminais portuários

	Número de rotas conectadas ao terminal				Número de serviços semanais com escalas no terminal			
	2008	2010	2015	2019	2008	2010	2015	2019
Santos	7	7	7	7	55	51	33	31
Paranaguá	5	4	5	5	17	15	13	15
Rio de Janeiro	6	6	6	6	19	17	10	13
Navegantes	5	5	6	5	9	11	10	11
Itapoá	0	0	6	6			8	9
Rio Grande	7	6	6	6	17	17	10	8
Salvador	4	4	4	4	7	6	7	7
Itajaí	5	4	3	4	14	10	3	6
Suape	3	4	3	3	6	8	6	4
Pecém	3	4	2	3	7	6	2	3
Sepetiba	4	4	2	2	8	7	5	3
Vila do Conde	1	2	1	2	1	4	2	3
Vitória	4	3	2	2	5	5	2	3
Fortaleza	2	1	1	1	3	1	1	2
Manaus	1	2	1	1	2	4	3	2
Natal	1	1	1	1	2	1	1	1
Imbituba	1	1	0	0	1	1		0
Belém	2	2	1		2	2	1	
S. Francisco do Sul	6	5	1		9	5	1	
Total	7	7	7	7	185	172	118	121

Fonte: Elaborada a partir de informações do SOLVE

4. RESUMO E CONCLUSÕES

A demanda de transporte de contêineres no Brasil

As exportações brasileiras em contêineres apresentaram crescimento significativo ao longo da última década: o volume de contêineres embarcado cresceu a uma taxa anual de 4,2% entre 2010 e 2019 (taxa semelhante à da movimentação mundial de contêineres, de 4,1%).

Essas exportações estão concentradas em seis terminais que respondem por 81% dos embarques: Santos (cuja participação declinou de 42% para 36% durante a década), e Paranaguá, Navegantes, Rio Grande, Itapoá e Dp World Santos (com parcelas entre 8% e 12%). A participação das instituições portuárias de diversas naturezas nos embarques se alterou significativamente ao longo da década: a movimentação pelos terminais de uso privado (TUPs) cresceu a uma taxa anual de 15,7% entre 2010 e 2019 (contra 2% dos terminais públicos e arrendados nos portos organizados), aumentando sua participação de 10% em 2010 para 26% no último triênio. Registre-se que 19% desses embarques correspondem a dois TUPs associados a grandes armadores — o de Navegantes, sob controle total da MSC, e o de Itapoá, no qual a Maersk detém 30% do capital.

As exportações embarcadas em contêineres foram destinadas a portos no exterior localizados ao longo de sete rotas marítimas, que respondem por 90% da carga total: ASIA (23%), MEDI (17%); EURO (14%); GULF (12%); WCSA (11%); ECNA (9%); e AFRI (4%).

Evolução do mercado mundial

A oferta e a demanda do serviço de transporte de contêineres cresceram significativamente de forma equilibrada na primeira metade de década passada, ambas com taxas de 10% a.a. entre 2000 e 2007. A crise de 2008 veio interromper essa trajetória. O volume de contêineres transportados experimentou uma queda expressiva e, embora voltasse rapidamente ao nível anterior à crise, passou a crescer a uma taxa bem inferior à observada até então.

Do lado da oferta, no entanto, o elevado volume de encomenda de novas embarcações, suscitado pelo *boom* do comércio mundial nos anos anteriores à crise, acarretou que a capacidade total da frota de porta contêineres continuasse em expansão. Além disso, o aumento continuado da capacidade máxima dos porta contêineres, que ocorre a partir do final da década passada, se refletia nas encomendas de novas embarcações. Assim, a oferta dos serviços de transporte de contêineres manteve um ritmo de crescimento superior ao da expansão da demanda na primeira metade da última década.

O aumento da capacidade ociosa da frota mundial de porta-contêineres provocada por esse hiato crescente entre as trajetórias da oferta e da demanda de transporte de contêineres acarretou a intensificação da concorrência nesse mercado, resultando em queda expressiva das tarifas do frete no período 2010-2015 e no declínio da rentabilidade das empresas de navegação.

A intensificação da concorrência no mercado teve também como consequência o aumento do grau de concentração — provocada, numa primeira etapa, pela contração das atividades e a saída do mercado de concorrentes de menor porte na primeira metade da última década; e, em uma segunda etapa, em decorrência de um intenso processo de aquisição e fusões entre as maiores empresas do setor, a partir de 2015. Nesse processo de fusão, 14 grandes empresas do setor, dentre as quais 9 das 10 maiores em 2015, se consolidaram nas 6 maiores empresas que atuam hoje nesse mercado, respondendo por 58% da capacidade total da frota mundial de porta contêineres.

O impacto dessa onda de fusões sobre o nível da concorrência no mercado mundial de transporte de contêineres tende a ser ampliado pela subsequente formação de três alianças globais — 2M Alliance, Ocean Alliance e The Alliance — constituídas pelas seis maiores empresas resultantes das fusões e por duas outras empresas, que ocupam as 7ª e a 9ª posições no ranking do setor.

A redução da concorrência nesse mercado propiciado por essas fusões e alianças resultou, a partir de 2015, em um cenário mais favorável às empresas transportadoras: redução do hiato entre oferta e demanda de transporte, decorrente da queda da taxa de crescimento da frota mundial, e reversão do processo de queda das tarifas do frete que dá lugar a uma tendência de aumento dessas tarifas.

As fusões e alianças globais entre os maiores transportadores mundiais de contêineres têm, por outro lado, consequências adversas as empresas exportadoras: além de implicar redução do número de concorrentes nas diversas rotas marítimas, tendem a resultar em menor frequência dos serviços, diminuição da rede de portos de origem e de destino da carga ao longo das rotas e, conseqüentemente, redução das possibilidades de conexões porto a porto.

Evolução da oferta no Brasil

Este texto avalia se essas tendências vêm sendo observadas em relação à oferta de serviços de transporte de contêineres no Brasil nesses primeiros anos de configuração dessa nova estrutura do mercado.

Redução do número de concorrentes. O número de transportadores de contêineres operando nas rotas de longo curso nos portos brasileiros reduziu-se de 26 em 2010 para 23 em 2015 e para 14 em 2019, configurando uma oferta constituída hoje por oito dos nove maiores transportadores mundiais e por seis empresas de menor porte. A redução do número de concorrentes observada entre 2010 e 2015 (menos 3 empresas) decorre da saída do mercado brasileiro de três empresas de menor porte, induzida pelo acirramento da concorrência no mercado mundial. A redução entre 2015 e 2019 (menos 9 empresas) reflete a onda de fusões a nível mundial. Nos anos mais recentes, a redução do número de concorrentes é maior nas rotas que contavam com maior número de operadores — ASIA (17 para 12), ECNA (11 para 5) e MEDI (10 para 6), bem como na rota WCSA (7 para 1). Das demais rotas, o número de operadores aumenta nas rotas EURO e AFRI (mais 3 e 2, respectivamente) e permanece praticamente constante na GULF.

Redução do número de serviços operados. O número de serviços semanais operados pelo conjunto de armadores apresentou uma queda significativa no contexto da crise de 2008 (de 109 nesse ano para 79 em 2010), mas apresenta uma recuperação parcial entre 2010 e 2015, quando o número de serviços

semanais operados pelo conjunto de armadores é 94. Essa expansão da oferta reflete acirramento da concorrência no mercado mundial e os esforços dos armadores para manter suas participações nesse mercado. Após a concentração do setor observada nos últimos anos, assiste-se a uma reordenação da oferta que acarreta a redução em 1/3 do número de serviços semanais operados pelos armadores, que declina de 94 para 66 entre 2015 e 2019, redução praticamente concentrada nos oito grandes armadores. Nesse período, o número de serviços operados cai significativamente nas quatro principais rotas ASIA, EURO, MEDI e GULF (quedas de 63% a 50% do número de serviços) e na rota ECNA (43%). Nas rotas WCSA e AFRI, o número de serviços operados permanece estável.

Evolução da rede de terminais de origem e dos portos de destino da carga.

O número de terminais brasileiros com escalas dos serviços oferecidos nas diversas rotas de transporte de contêineres variou pouco no período considerado: 17 em 2008 e 2010, 18 em 2015 e 15 em 2019. O número de portos de destino das exportações brasileiras de contêineres nas diversas rotas apresenta reduções (i) de 20% entre 2008 e 2015, resultante basicamente da diminuição de escalas em portos da rota ASIA, e (ii) de 25% entre 2015 e 2019, decorrente da exclusão de 7 portos na rota GULF, de 6 portos na ECNA, de 5 na WCSA, de 4 na MEDI e de 2 na EURO.

Os resultados destacados acima indicam que as alterações na oferta de transporte de contêineres no Brasil após a onda de fusão e aquisições dos maiores armadores mundiais ocorrido a partir de 2015 tiveram impacto negativo para os exportadores brasileiros. A redução significativa do número de concorrentes foi acompanhada pela redução também expressiva do número de serviços semanais operados pelos armadores na maioria das rotas marítimas que escoam suas exportações, limitando as alternativas de movimentação de carga disponíveis para os embarcadores. Da mesma forma, o número de portos de destino das exportações brasileiras de contêineres diminuiu nas diversas rotas, acarretando redução das possibilidades de conexões porto a porto.

A vulnerabilidade das empresas brasileiras exportadoras é agravada quando constatamos que uma significativa parcela do comércio exterior é realizada por empresas menores, que exportaram menos de US\$ 1 milhão por ano. São operações que demandam poucas unidades de contêineres por semana (muitas vezes os produtos não chegam a preencher nem mesmo a totalidade de uma unidade) e contratadas, em sua grande maioria, *free on board* (FOB). Nesse tipo de contrato, os fretes são pagos pelo importador, o que exclui da empresa brasileira o direito de escolha do armador e, conseqüentemente, do terminal portuário de embarque.

Como resultado, as empresas brasileiras sofrem com constantes decisões arbitrárias por parte dos armadores, que aumentam seus custos e trazem grandes transtornos para a logística do comércio exterior, tais como: o cancelamento de embarques programados sem aviso prévio; a suspensão de rotas e de serviços em determinados portos; o aumento do custo de frete; e a imposição de um universo de novas taxas não acordadas.

Até 2017, não existia nenhum tipo de amparo legal para a contestação de abusividades praticadas por parte das empresas de navegação. Após muita pressão dos usuários e de órgãos do Governo (acórdão do TCU nº 1439/2016), foi publicada a **Resolução Normativa nº 18/2017 da Antaq**. Trata-se de um regulamento marítimo inédito no país, que caminha no sentido de garantir maior equilíbrio nas relações entre operadores e usuários dos serviços de transporte, principalmente por proibir cobranças ao exportador por custos que não sejam de sua responsabilidade, e por exigir maior transparência e previsibilidade das taxas cobradas pelos armadores.

Mesmo com os resultados positivos registrados com a Resolução da Antaq, primeira norma brasileira a coibir práticas e procedimentos anticompetitivos por parte dos armadores, é preciso avançar para a plena implementação de seus dispositivos. A sua divulgação junto às empresas, associações e Federações de Indústrias é essencial para aumentar a transparência de informações referentes às cobranças realizadas pelos armadores estrangeiros, além de outros dados do comércio cruciais para o setor.

Outra estratégia adotada em diversos países é a criação de **Conselhos Usuários do Transporte Marítimo de Contêineres**, visando aumentar o poder de barganha dos exportadores nas negociações com as empresas de navegação. O setor produtivo nacional poderia contar com uma instituição similar no país. Afinal, somente cinco grandes companhias de navegação controlam quase 90% das nossas exportações de contêineres.

Um importante avanço recente na redução dos custos do comércio exterior brasileiro foi a decisão tomada, em julho de 2017, por oito Ministros de Estado reunidos na CAMEX, pela não renovação do acordo marítimo entre o Brasil e o Chile. Existente desde 1974, o acordo determinava que todas as cargas do comércio bilateral fossem movimentadas por empresas de navegação de um dos dois países. No caso do transporte de Contêineres, criou-se um duopólio nessa rota.

Após a extinção do acordo com o Chile no momento do seu vencimento, em 7 de janeiro de 2020, o Governo deve avançar na **não renovação dos últimos dois acordos de reserva de mercado no transporte marítimo** ainda em vigor, um com a Argentina e outro com o Uruguai.

Existe uma série de ações para o aumento da competitividade no transporte marítimo nacional. Seja qual for o caminho, é primordial reduzir os custos logísticos do comércio exterior de contêineres, combater práticas de mercado abusivas e dar maior competitividade à atividade exportadora.

REFERÊNCIAS

OECD; ITF. **The impact of mega-SHIPS.** [S.l.]: OECD/ The International Transport Forum, 2015.

OECD; ITF. **The impact of alliances in container shipping.** [S.l.]: OECD/ The International Transport Forum, 2018.

CNI

Robson Braga de Andrade

Presidente

DIRETORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS - DRI

Monica Messenberg Guimarães

Diretor de Relações Institucionais

Gerência Executiva de Infraestrutura - GEINFRA

Wagner Ferreira Cardoso

Gerente-Executivo de Infraestrutura

Matheus Braga de Castro

Equipe Técnica

DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO - DIRCOM

Ana Maria Curado Matta

Diretora de Comunicação

Gerência de Publicidade e Propaganda

Armando Uema

Gerente de Publicidade e Propaganda

Katia Rocha

Coordenadora de Gestão Editorial

DIRETORIA DE SERVIÇOS CORPORATIVOS – DSC

Fernando Augusto Trivellato

Diretor de Serviços Corporativos

Superintendência de Administração - SUPAD

Maurício Vasconcelos de Carvalho

Superintendente Administrativo

Alberto Nemoto Yamaguti

Normalização

Eduardo Augusto Guimarães

Consultor