

14/01/2015 - 05:00

## Setor busca economia de escala para voltar a ser viável

Por **Fernanda Pires**

Ainda não está claro se os megaconsórcios são o futuro inescapável ou um fenômeno cíclico. "E por que deveríamos escapar?", questiona Michel Donner, da Drewry. Ele diz que o processo é resultado de o segmento ter se tornado economicamente inviável.

As linhas buscaram saídas nas economias de escala em duas áreas: o aumento do tamanho dos navios e a redução das despesas, em particular com a motorização mais eficiente dos novos navios.

"O nó da questão é o custo operacional por Teu. É nesta base que vão competir os armadores no futuro. Quem tiver os mais baixos terá vantagem. Hoje é para sobreviver e sair do vermelho, amanhã talvez para competir", avalia.

Para Donner, um dos pontos positivos desse movimento é que os fretes não subirão, pelo menos por enquanto. "O mercado não está pronto para pagar fretes marítimos mais altos, então a alternativa é baixar os custos operacionais".

Mas Donner entende que haverá um aumento de custos decorrente do crescimento do tempo de trânsito, o que pode redundar em perda de pontualidade. Ademais, o maior volume de contêineres em um único navio deve incrementar, também, o gasto com seguro.

Outra consequência é que, com navios maiores, a frequência de saídas diminuirá assim como os serviços diretos.

"Vai diminuir a diferenciação entre os armadores. Para se diferenciar, as empresas precisarão investir em outros aspectos que possam agregar valor aos seus clientes, como o atendimento ou a logística terrestre", diz o executivo de um armador que integra um dos megaconsórcios e pede sigilo **Para Leandro Barreto, da Datamar Consulting, além da economia de escala, a tecnologia embarcada nos novos navios permitirá uma maior eficiência energética e a redução nas emissões de gases tóxicos. "Por outro lado, até importantes portos europeus famosos pelos altos níveis de produtividade estão enfrentando dificuldades e atrasos na operação deste tipo de navios já que seus pátios não estão sendo suficientes para movimentar tantos contêineres de importação e exportação ao mesmo tempo".**

Justamente por isso, Donner antevê pressão "imensa" na infraestrutura portuária, que demandará investimentos tanto do poder público quanto da iniciativa privada.

Outra consequência é que, apesar de o volume de carga ser o mesmo, haverá menos clientes para os terminais, pois as alianças preferem usar os mesmos terminais por razões práticas.

