

# Terminais portuários ampliam disputa contra Maersk e MSC

Operadores questionam atuação das empresas de navegação nos portos e preparam ação contra verticalização

Por Taís Hirata — De São Paulo

07/07/2022 05h00 · Atualizado há 17 minutos



As duas multinacionais de navegação também são sócias em Santos no Brasil Terminal Portuário, que concorre na movimentação de contêineres no porto — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A disputa entre operadores portuários brasileiros e as gigantes globais de navegação Maersk e MSC deverá escalar nas próximas semanas. Grupos do setor preparam uma ação que questiona a operação dos armadores em terminais portuários no Brasil.

- **LEIA MAIS:**

- **TCU dá aval a Ferrovias Internas do Porto de Santos**
- **Itaúsa e Votorantim viram controladores de CCR**
- **Vibra Energia compra 50% da ZEG Biogás**

As empresas alegam que há práticas abusivas das companhias de navegação, o que, segundo elas, poderia levar a um domínio do mercado de contêineres no país. Os grupos, porém, afirmam que não há indício de comportamento anticoncorrencial e dizem que não faz sentido penalizar as companhias por serem líderes e quererem investir em seu próprio negócio.

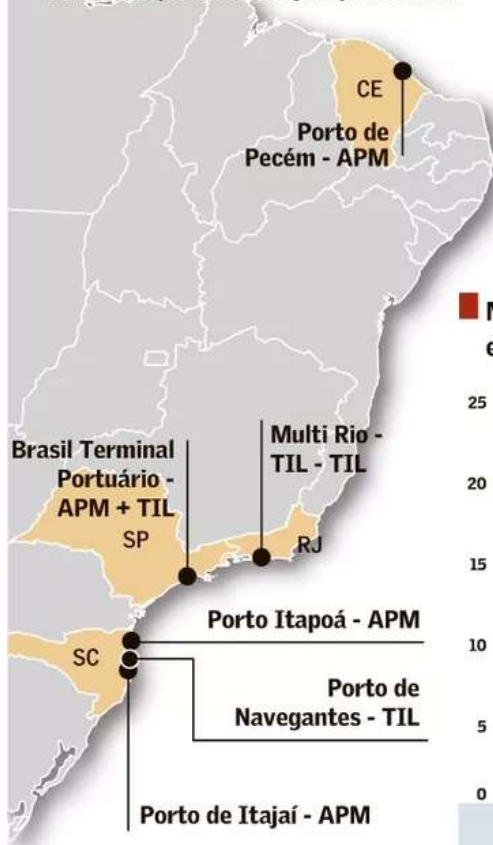
O conflito veio à tona nos últimos meses, com o leilão de um grande terminal de contêineres no Porto de Santos, o STS 10. As companhias do setor querem impedir a participação da Maersk e da MSC na licitação. Hoje, porém, a disputa já vai além desse projeto em específico.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), que reúne 72 empresas, prepara uma ação para questionar a atuação das companhias em todo o país. “É uma denúncia contra o fechamento de mercado que está em curso por conta da dominância desses grupos econômicos”, diz o presidente da entidade, Jesualdo Silva.

## Operadores em conflito

ABTP questiona atuação de armadores em terminais

■ Terminais da Maersk (APM Terminais) e da MSC (TIL) no Brasil



Relevância da Maersk + MSC nos terminais, em 2021 (por TEU)

66%

Porto de Santos  
(BTP, Santos Brasil,  
DPW, Ecoporto)

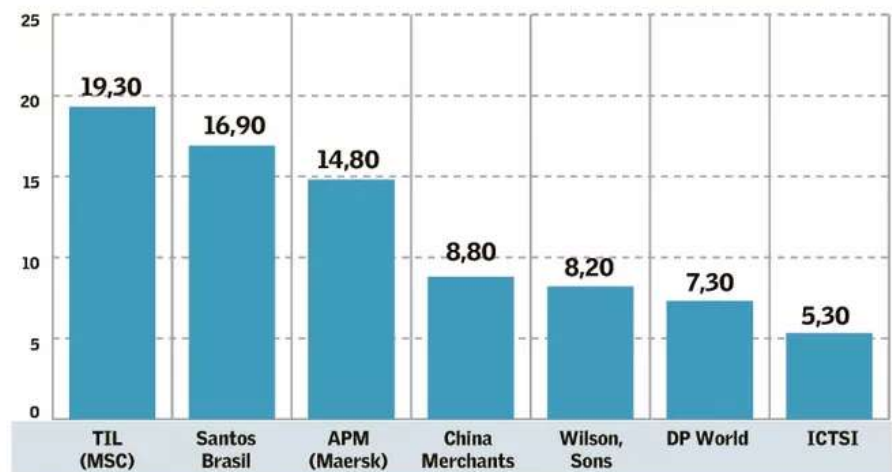
71%

Terminais do Rio de  
Janeiro (Multi-Rio,  
ICTSI, Sepetiba Tecon)

65%

Terminais da região Sul  
(TCP, APM Itajaí,  
Itapoá, Portonave,  
Tecon Rio Grande)

■ Market share das operadoras de terminais de contêineres no Brasil em 2021 (TEU) - Participação na movimentação total (em %)



Fonte: Datamar. Elaboração: LCA Consultores

A associação, que tem buscado Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), TCU (Tribunal de Contas da União) e Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), ainda analisa em qual âmbito irá iniciar a ofensiva, o que deverá ocorrer na segunda quinzena de julho.

A Maersk e a MSC são as duas maiores empresas de transporte marítimo de contêineres no mundo e respondem por boa parte dos navios que fazem importações e exportações. Além disso, operam terminais portuários, que recebem a carga das embarcações, por meio de subsidiárias - a APM Terminals (da Maersk) e a TIL (da MSC).

Hoje, a APM tem dois terminais em Santa Catarina (Itajaí e Itapoá) e um no Ceará (Pecém), enquanto a TIL opera em Santa Catarina (Navegantes) e Rio de Janeiro (Multi Rio). As duas empresas também são sócias em Santos, no Brasil Terminal Portuário.

A alegação da ABTP é que as companhias de navegação, na hora de escolher onde atracar os navios, estariam priorizando seus terminais próprios, em detrimento de outros, independentes. “Os grupos forçam que a carga vá para seus terminais, por meio de práticas anticoncorrenciais, como a omissão ou redução de escalas em outros portos, ou com a oferta de descontos para quem utiliza seus terminais”, diz Silva.

As empresas rebatem a acusação. Em nota, a Maersk afirma que a escolha dos terminais considera “a combinação entre preços competitivos e eficiência operacional” e diz que, em Santos, por exemplo, a maioria dos volumes do grupo são movimentados por um operador independente, e não por seu terminal próprio.

Patrício Júnior, diretor de investimentos da TIL (da MSC), também nega que os grupos beneficiem seus próprios ativos e afirma que há intensa concorrência, inclusive entre Maersk e MSC. Além disso, diz que as empresas de navegação têm parcerias com outros armadores, que não permitiriam uma priorização arbitrária dos terminais.

Uma fonte do mercado, que falou sob condição de anonimato, avalia que a acusação não se sustenta e diz que hoje, em Santos, há mais cancelamentos de viagens no terminal da TIL e da APM do que nos independentes.

A ofensiva da ABTP também deverá mirar os projetos portuários em fase de planejamento (concessões e Terminais de Uso Privado). Nesse sentido, outro empreendimento que deverá ser alvo de críticas é o terminal que a Maersk pretende fazer em Suape (PE) - a companhia, por meio da APM, já fez uma oferta ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS) para comprar um terreno no porto.

Os grupos de navegação defendem a importância de garantir novos investimentos nos portos para reduzir os custos logísticos do país. “As pessoas que nos questionam hoje são as mesmas que, há dez anos, diziam que o BTP [terminal da APM e TIL em Santos] iria acabar com o mercado, o que não se mostrou verdadeiro. Não querem novos terminais porque querem manter controle da capacidade”, diz Júnior, da TIL.

Ele também defende que, se hoje Maersk e MSC têm um peso grande no mercado de navegação, é porque nos últimos anos - em que os armadores sofreram uma

forte crise e tiveram que conviver com margens apertadas - os grupos acreditaram que o mercado iria melhorar e fizeram investimentos para crescer. “Só sobreviveu quem acreditou no negócio. Agora, a empresa não pode ser penalizada por investir em seu próprio ‘core business’. A empresa não pode ser punida por sua qualidade e por ocupar um lugar de liderança”, diz.

Em nota, a Maersk defendeu a necessidade de ampliar a capacidade em Santos e disse que “o fornecimento atual não permite que o porto atinja todo o seu potencial”. Além disso, afirma que a expansão permitirá a chegada de navios de maior porte ao Brasil, o que reduzirá custos logísticos.

Nas últimas semanas, o Cade já deu suas primeiras manifestações sobre o tema. Em um inquérito em curso no órgão, desencadeado pelas discussões do leilão em Santos, a equipe técnica negou uma medida preventiva que pedia a proibição da Maersk e da MSC de disputar o terminal. O órgão entendeu que não é competência do Cade impor restrições no momento anterior à licitação.

Porém, o relatório do órgão também apontou que a vitória de um os grupos apresentaria riscos concorrenciais, com uma possível “concentração de mercado expressiva, da ordem de aproximadamente 80-90%” em Santos.

Para o setor, o posicionamento do Cade na nota técnica foi um sinal de que os questionamentos podem prosperar. Já na avaliação de Júnior, da TIL, a negativa da

medida preventiva foi positiva. Ele diz que não se poderia julgar as empresas por uma expectativa de comportamento abusivo que não se concretizou na prática.

A Antaq, por sua vez, diz que a nota do Cade “trará maior amparo técnico às conclusões da agência quanto à necessidade ou não de serem previstas cláusulas no edital e no contrato que afastem práticas ou arranjos comerciais prejudiciais à competitividade”. Neste momento, o órgão está analisando as contribuições recebidas na consulta pública do leilão. Em relação aos questionamentos para além de Santos, a agência diz que a verticalização é uma tendência mundial no setor, e que seus impactos concorrenciais serão analisados pelo órgão a partir de casos concretos.

SANTOS BRASIL

---

## Conteúdo Publicitário

Links patrocinados por taboola

---

LINK PATROCINADO

### Conjunto Adidas 3 Listras Lawsuit II Masculino

R\$ 397,89

NETSHOES

Compre!

LINK PATROCINADO

### Filtro de Linha 4 Tomadas com extensão 2USB Branco e Cinza ELG

LEROY MERLIN

COMPRAR

LINK PATROCINADO

### Depurador De Ar Vidrio 90 Cm Inox 220V Suggar Dv92lx

R\$ 686,95

AMERICANAS.COM

comprar

LINK PATROCINADO

### Nova churrasqueira de fogão faz sucesso em Brasília

CHURRASCLEAN

LINK PATROCINADO

### Queima de estoque: Tênis ortopédico All Star 2.0 de R\$289,90 por apenas R\$149,90

TÊNIS DA MODA