

30/08/2017 - 05:00

## Estrangeiros ampliam atuação no Brasil

Por **Fernanda Pires**

Num movimento que deve se acentuar, grupos estrangeiros estão aumentando a presença nos portos brasileiros. Até agora os negócios mais adiantados são a venda de terminais dedicados à movimentação de contêineres, onde é transportada a maioria das importações e exportações brasileiras em valor, para os próprios sócios estrangeiros já no negócio. Resultado mais de problemas enfrentados pelas empresas, como envolvimento na Lava-Jato e crise financeira, do que propriamente do aquecimento do mercado de portos.

São os casos, respectivamente, da venda da fatia da Odebrecht Transport na Embraport, em Santos (SP), para a operadora de terminais Dubai Ports World e da alienação da participação da Triunfo Participações e Investimentos na Portonave (SC) para a Terminal Investment Limited (TIL), também operadora internacional. "As empresas saíram por razões próprias, não por assédio de compradores", disse ao **Valor** Michel Donner, associado da Drewry Maritime Advisors, consultoria de navegação com base em Londres.

### Principais terminais do país

Margem - Em % de receita líquida



Ao mesmo tempo, em ritmo mais lento, há uma movimentação dos grandes operadores internacionais em busca de oportunidades para entrar onde ainda existe predominância de operadores regionais. Esses operadores vêm perdendo condições de competir num mercado cada vez mais consolidado em âmbito mundial.

Geralmente com condições de negociar em escala global com os armadores, os clientes dos portos, as empresas aproveitam para desembarcar no Brasil na "janela" de queda do comércio exterior. Querem estar posicionadas quando o comércio voltar a aquecer. "A reviravolta do Brasil pode ser mais rápida do que se pensa. Já se nota um crescimento pujante na importação", diz um executivo de empresa de navegação.

É nesse âmbito que a China Merchants está negociando a compra de fatia do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), controlado pelo fundo americano Advent, no Paraná. As conversas caminham para um desfecho. Se confirmada a transação, será o primeiro ativo da asiática no Brasil, mas pode não ser o único. A China Merchants também é sócia do armador CMA CGM na operadora Terminal Link, que olha oportunidades no mercado brasileiro.

Uma das líderes mundiais de terminais de contêineres, a PSA, de Cingapura, e a turca Yildirim, além de chineses, também rondam o litoral brasileiro. Olharam o Sepetiba Tecon, da CSN, mas, entre outros motivos, os preços não chegaram ao que Benjamin Steinbruch, o dono da CSN, gostaria.

"Em geral, os acionistas dos terminais portuários querem muito, um múltiplo do Ebitda [potencial de geração de caixa] acima de 10. O resultado é que há várias possibilidades no mercado, mas pouca transação fechada", disse um executivo de uma operadora estrangeira. Conforme relatório de 2016 do Morgan Stanley sobre portos globais, nos últimos cinco anos o valor de um terminal foi calculado como sendo um múltiplo de 10 vezes o Ebitda, acima de aeroportos (9,2 vezes) e rodovias (8,3 vezes).

O Morgan Stanley justifica, nesse relatório, que esse múltiplo portuário alto se deve a alguns fatores, como barreiras de entrada e alta regulação. Além do fato de os volumes de contêineres terem crescido em média por volta de 2,7 vezes o PIB desde 2000, bem acima da correlação do tráfego aéreo com a evolução da economia, de 1,4 vez. Ocorre que esse multiplicador (tráfego/PIB) vem caindo nos últimos anos e no período de 2012 a 2016 ficou em 0,6 vez.

### Movimento ocorre num cenário cujo pano de fundo é a consolidação da indústria mundial do transporte marítimo

"Alguns terminais no Brasil fizeram investimentos quando o país crescia muito e não entendem que a realidade mudou. Há projetos greenfield que podem acontecer, sobretudo os terminais de uso privado. São muitas oportunidades", pontua essa mesma fonte de operação de terminais comumente contatada por bancos de investimentos e pelas companhias que querem vender os ativos.

Tudo isso ocorre num cenário cujo pano de fundo é um movimento - ainda longe de acabar - de consolidação da indústria mundial do transporte marítimo. Em 2005, os cinco maiores armadores do mundo detinham 37% da frota mundial de navios porta-contêineres. Em 2021, essa fatia deve ser de quase 60%, conforme projeção da Drewry. No mesmo ano, as dez maiores companhias de navegação controlarão 80% da frota disponível ante 55% em 2005. As três maiores - Maersk, MSC e CMA CGM - deverão ter 42% do mercado ante 26% em 2005.

A corrida dos armadores aos estaleiros em meados dos anos 2000 na busca por ganhos de escala gerou uma supercapacidade nos mares, culminando num processo de fusão e aquisições e de grandes alianças nos serviços. Isso tem gerado a necessidade de uma mudança na configuração dos portos, que precisam ser grandes e eficientes para operar essas embarcações. "São menos serviços independentes [de um armador só] e menos escalas dos navios, que se concentram em poucos terminais - só nos capazes de receber as grandes embarcações", diz um armador.

Paralelamente a isso existe uma estratégia de verticalização dos armadores que passa pela aquisição de portos. "Os armadores procuraram gordura na cadeia logística para reduzir os prejuízos da última década devido aos fretes que despencaram", diz Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping.

Em Santos, o único dos seis terminais de contêineres que quase não tem capacidade ociosa é a Brasil Terminal Portuário (BTP). Seus sócios são a APM Terminals e a TIL, empresas dos mesmos grupos dos dois maiores armadores do mundo, a Maersk e a MSC - justamente os principais clientes da BTP.

Também no mercado de grãos sólidos os estrangeiros - notadamente asiáticos - procuram ativos estratégicos, em alguns casos para garantir o fornecimento de alimentos. A China Communications Construction Company (CCCC) comprou uma fatia do Terminal de Uso Privado (TUP) de São Luís (MA), um projeto multicargas da WPR, ligada à WTorre. A carga embarcada por lá chegará mais rapidamente à China usando a rota de navegação que passa pelo Canal do Panamá. E a Marubeni, trading japonesa de grãos, está em conversas adiantadas para comprar o Terminal Portuário de Santa Catarina (Tesc), no porto de São Francisco do Sul, onde já tem um terminal.