

**CARACTERIZAÇÃO DO FLUXO DE CARGAS E INDICADORES DE CONCORRÊNCIA ENTRE OS PORTOS BRASILEIROS****Alexandre Xavier Ywata Carvalho**

Pesquisador do Ipea

**Paulo César Coutinho**

Professor Titular do Departamento de Economia e Pesquisador do Centro de Estudos em Regulação e Mercados da Universidade de Brasília (CERME/UnB)

**André Rossi de Oliveira**

Professor do Departamento de Finanças e Economia da Utah Valley University e Pesquisador do CERME/UnB

**Paulo Augusto P. de Britto**

Professor do Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da UnB e Pesquisador do CERME/UnB

**Paulo Roberto Barbosa Lustosa**

Professor Titular do Departamento de Ciências Contábeis e Atuariais da UnB e Pesquisador do CERME/UnB

Há várias técnicas alternativas que podem ser utilizadas para estudar a concorrência em um determinado mercado. Uma questão inicial e fundamental que permeia a análise da concorrência é a definição do mercado relevante. Existe um teste padrão, utilizado regularmente por autoridades de defesa da concorrência, chamado de teste do “monopolista hipotético”, que consiste em agrupar a menor gama de produtos e a menor área geográfica que satisfazem a seguinte propriedade: se todas as empresas em dada área geográfica e que produzem determinados bens produtos fossem controladas por um monopolista, este se beneficiaria de um pequeno, porém significativo e não transitório, aumento nos seus preços.

A definição de mercado relevante é composta de duas dimensões: a dimensão produto e a dimensão geográfica. Na dimensão produto, busca-se encontrar o menor conjunto de produtos distintos substitutos entre si pelo lado da produção – isto é, que podem ser produzidos pela mesma empresa –, ou pelo lado da demanda. Na dimensão geográfica, objetiva-se a menor área geográfica, que, por razões de custo, tem oferta e/ou demanda interdependentes.

No caso do setor portuário, como em qualquer outro setor, a análise de concorrência precisa ser adaptada às suas condições específicas. Na dimensão produto, os estudos existentes chamam atenção, por exemplo, para o fato de que os terminais portuários desenvolveram tecnologias específicas para a movimentação de

cargas em categorias diferentes – por exemplo, carga geral, contêineres, granéis sólidos e granéis líquidos. Um terminal especializado em uma destas categorias pode adaptar-se rapidamente para movimentar cargas diversas nesta categoria, mas possivelmente demoraria algum tempo para conseguir movimentar de maneira eficiente cargas de outras categorias. Portanto, faz sentido segmentar a análise por categoria de carga.

Na dimensão geográfica, o conceito de hinterlândia tem sido utilizado com frequência para definir a área geográfica atendida por um porto ou terminal. Por exemplo, se uma determinada região pertence às hinterlândias de dois portos especializados na movimentação de contêineres, então há um mercado de movimentação de contêineres composto pelos portos que compartilham essa hinterlândia e pelos potenciais usuários dos seus serviços.

Devido à importância da definição de mercados relevantes, fazemos neste estudo uma caracterização dos fluxos de cargas de exportação e importação no território brasileiro em direção aos – ou originários dos – portos no país. Com estas informações, conseguimos identificar, para cada unidade geográfica do território nacional, os portos de maior participação nas operações de importação e exportação. Além disso, identificamos os valores dessas participações. A partir desses fluxos, é possível levantar indicadores de concorrência entre portos, considerando-se diferentes tipos de carga.

Do ponto de vista regulatório, a identificação de áreas de influência dos portos é fundamental para termos indicadores mais realistas de concorrência. Por sua vez, esses indicadores quantitativos têm que ser analisados com cuidado em situações nas quais o mercado é relativamente pequeno. Por exemplo, suponha que, em uma determinada hinterlândia de contêineres, o número total de contêineres movimentados seja baixo. É possível então que não haja demanda suficiente para possibilitar a existência de mais de um terminal. Nesse caso, é importante que o regulador tenha uma ideia de qual o volume mínimo de movimentação que possibilite ao terminal ser eficiente em suas operações. Em regiões atendidas por um único terminal com movimentação um pouco acima desse volume mínimo, a inclusão de mais terminais para fomentar a concorrência talvez não fosse uma boa solução. Devido à importância regulatória das escalas mínimas de eficiência, apresentamos neste trabalho uma discussão sobre a definição do volume mínimo eficiente de movimentação.

De maneira geral, os resultados sugerem a significativa importância da distância terrestre interna para a escolha de que porto utilizar para importações ou exportações. Para exportadores e importadores localizados em Unidades da Federação (UFs) costeiras, a evidência é que a preferência é por portos localizados no próprio estado ou em estados vizinhos. Para o estado da Bahia, por exemplo, os principais portos para os diversos tipos de carga são os portos de Aratu e de Salvador. Para exportadores ou importadores localizados em estados no interior do país, os indicadores de concentração sugerem uma maior diversificação dos portos utilizados. Este fato está provavelmente relacionado diretamente aos custos de transporte interno e ao seu peso no valor total da logística de exportação ou importação.

A regulamentação existente fornece parâmetros globais de concorrência no setor portuário. A nova Lei dos Portos (Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013), por exemplo, tem como um dos seus objetivos facilitar a entrada de novos terminais privados para fornecimento de serviços no setor. Fatores geográficos, por seu turno, fornecem parâmetros para balizar a concorrência em determinadas regiões. Por exemplo, caso a geografia existente não possibilite a construção de novos terminais

na costa de determinada hinterlândia, mesmo que a regulamentação do país favoreça a competitividade, para essa hinterlândia a concorrência pode ser menos ativa. Nesse caso, uma alternativa para ampliar a possibilidade de concorrência é melhorar a acessibilidade interna (via ferrovias, hidrovias e rodovias) para essa hinterlândia, de forma que os usuários possam utilizar também terminais em outros portos.

## SUMÁRIO EXECUTIVO