

ARMADORES, EMBARCADORES E NAVIOS

“ Desde que iniciamos nossa luta e labuta no comércio exterior, há mais de quatro décadas, temos ouvido as mesmas reclamações dos embarcadores contra os fretes. Em especial o marítimo, em que se reclama dos armadores. Que são sempre altos. Em realidade, eles caíram muito ao longo dos últimos 30-40 anos em face do crescimento astronômico dos navios e suas economias de escala. Cujos navios já chegaram neste mês de julho a 18.000 TEU – *Twenty feet of equivalent unit* (container de 20 pés, ou 6,09 metros). Os fretes da década de 70-80 eram altíssimos, hoje são bem mais baixos.

Mas, todos sabem que apenas reclamações de nada adiantam. O que resolve é ação, o que não existe. Não os vemos unindo esforços para conseguir o que se quer. Os embarcadores nunca fizeram algo de concreto nesse caminho. Ignorando solenemente que a união faz a força. A única união que costumamos ver é na reclamação, mas sempre isolada.

Não há um clube de embarcadores no país. Não há um fórum permanente de debates entre si. Nem isso ocorre dentro das Federações de Indústria e/ou de Comércio. O que seria normal acontecer, pelo menos em nosso ingênuo entendimento. Em que a situação de transporte marítimo internacional deveria ser debatida seriamente. Principalmente que somos uma ilha, e nossa saída e entrada de carga é a marítima, com 96% fisicamente.

Em que um fórum de debates entre embarcadores e armadores deveria ser uma constante. Mas poucas são as chances para isso. Anualmente temos a maravilhosa Intermodal *South America*, uma excelente oportunidade para debates. Mas que, na prática, não ocorre. Temos alguns eventos durante a feira, mas nem de longe chegam onde entendemos que deveriam chegar. “As vias de fato”, no bem sentido. Entendemos que por culpa dos embarcadores.

Também os clubes, como por exemplo, o “Clube da Âncora” em São Paulo, que há muito perdeu os armadores. Estes não o frequentam mais, como no passado, em que o Clube era deles e por eles criado. Tudo em nome de uma determinação européia, segundo nos consta, que nem temos certeza se é o fato, e aguardamos alguém nos dizer a realidade. De que os armadores não podem se juntar em eventos sociais. Em que estão proibidos de se verem fora de eventos profissionais. Hoje, e há muitos anos, não se vê uma viva alma marítima no seu Clube. Se isso não é um absurdo completo, e estamos viajando, que “*São Caravelas dos Sete Mares Perdidos*” nos perdoe a heresia.

Mas, o pior de tudo, e sabemos bem, é que, de fato, também não adiantaria nada agora. Uma união dos embarcadores hoje estaria atrasada pelo menos uns 30 anos. Neste tempo cansamos de ver fatos que tornaram este fórum de discussão quase impossível, em nossa modesta opinião.

A realidade é que há fatos incontestáveis que inviabilizam qualquer poder dos embarcadores perante os armadores. Um deles é que o Brasil perdeu o bonde, ou o navio da história, ao perder sua frota marítima. Até início dos anos 80, segundo consta, a marinha mercante brasileira representava 30% do comércio exterior brasileiro. Marinha perdida, que foi desaparecendo ou vendida aos armadores estrangeiros. Em que hoje, quanto muito, representa 1% do nosso transporte marítimo.

A indústria naval em que, segundo sabido, fomos o segundo maior construtor de navios do mundo naquela mesma época, também morreu e tenta hoje ressuscitar. Pretendendo encarar países como a Coréia, China e outros construtores de navios de 18.000 TEU e 400.000 mil toneladas de carga. Infelizmente, um aparente sonho de uma noite insone de verão. Em que não se verão mais coisas como aquelas que fazíamos.

Outro fato é que nesse período, em que perdemos nossa marinha e nossos estaleiros, os armadores iniciaram um processo de união jamais visto, em que super hiper mega armadores foram criados. De tal forma que alguns deles, de *containers*, com apenas meia frota, podem movimentar todas as unidades que o Brasil movimenta em seus portos anualmente. Seja na importação, exportação, cabotagem, cheios, vazios, transbordos, etc.

Tivéssemos mantido nossa marinha mercante e nossos estaleiros, poderíamos ter participado dessa festa com alguma galhardia. Possivelmente teríamos também grandes armadores e, certamente, estaríamos construindo navios para esses armadores brasileiros e os armadores estrangeiros. Como ocorre hoje, em especial com a Coréia e a China.

Possivelmente não teríamos hoje a vexatória situação de termos que construir nossos navios no exterior. Mas, o Brasil para o exterior. E nem a insólita situação de construirmos navios porta-*containers* ao preço de cerca de US\$ 25,000.00 ou mais por *slot* (uma posição de *container*), contra o exterior tendo preço de cerca de uns US\$ 12.000,00 o *slot*. E até menos.”

Fonte: Multieditoras

Samir Keedi

Bacharel em economia, consultor e professor da Aduaneiras e de várias universidades, e autor de vários livros em comércio exterior.