



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE
ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO

INTERNATIONAL MARITIME CARGO TRANSPORT: AN OLIGOPOLISTIC MARKET

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGA: UN MERCADO OLIGOPÓLICO

Felipe Silva Oliveira¹, Letícia dos Santos Luciano¹, Mirella Furigo de Souza¹, Margibel Adriana de Oliveira²

e311165

<https://doi.org/10.47820/acercte.v3i11.165>

PUBLICADO: 11/2023

RESUMO

O presente artigo detalha o mercado marítimo de transporte internacional de cargas e sua estrutura, que pode ser caracterizada como oligopolista, segundo levantamentos baseados em vários estudos. O objetivo é expor o funcionamento desse setor e seus impactos diretos, incluindo o papel das instituições envolvidas na indústria marítima e como influenciam o setor. A metodologia utilizada é a pesquisa bibliográfica qualitativa. Os resultados do estudo apontam para um setor oligopolizado, onde há presença de diversas instituições que atuam na área, contudo, algumas companhias exercem um domínio muito significativo no mercado, de tal modo que surgem assim questionamentos sobre a possibilidade de tal situação promover um desequilíbrio na concorrência no setor de transporte marítimo internacional.

PALAVRAS-CHAVE: Mercado. Oligopólio. Frete Marítimo Internacional. Armadores de Navios.

ABSTRACT

This article unravels the maritime market for international cargo transport and its structure, which can be characterized as oligopolistic, according to surveys based on several studies. The objective is to expose the functioning of this sector and its direct impacts, including the role of institutions involved in the maritime industry and how they influence the sector. The methodology used is qualitative bibliographic research. The results of the study point to an oligopolistic sector, where there is the presence of several institutions that operate in the area; however, some companies exercise a very significant dominance in the market, to the extent that questions arise as to the possibility of them creating an imbalance in competition in the international maritime transport sector.

KEYWORDS: Market. Oligopoly. International Sea Freight. Ship Owners.

RESUMEN

El presente artículo desglosa el mercado marítimo de transporte internacional de carga y su estructura, que puede caracterizarse como oligopólica, según investigaciones basadas en varios estudios. El objetivo es exponer el funcionamiento de este sector y sus impactos directos, incluyendo el papel de las instituciones involucradas en la industria marítima y cómo influyen en el sector. La metodología utilizada es la investigación bibliográfica cualitativa. Los resultados del estudio señalan un sector oligopolizado, en el que hay presencia de diversas instituciones que operan en el área, sin embargo, algunas compañías ejercen un dominio muy significativo en el mercado, de tal manera que surgen interrogantes sobre la posibilidad de que están generando un desequilibrio en la competencia en el sector de transporte marítimo internacional.

PALABRAS CLAVE: Mercado. Oligopolio. Transporte Marítimo Internacional. Armadores.

¹ Fatec Barueri - Padre Danilo José de Oliveira Ohl.

² Especialista (UNINTER) e Graduada (UNISUL), Letras, graduada (UFSC) e Doutora em (USP), Docente do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Recursos Humanos da FATEC de Barueri.



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

INTRODUÇÃO

Historicamente, a navegação internacional sempre foi extremamente importante na estrutura das grandes civilizações. A troca de bens e serviços entre nações distantes permitiu o desenvolvimento econômico, cultural e o surgimento de impérios comerciais ao longo dos séculos.

A produção em massa e o desenvolvimento de novas máquinas possibilitaram a exportação de produtos industriais. Enquanto as matérias-primas foram importadas para sustentar a indústria, o crescimento do comércio marítimo e o estabelecimento de rotas marítimas regulares expandiram ainda mais o comércio internacional (Souza, 2007).

O mercado marítimo mundial é muito vasto e complexo. Suas necessidades e requisitos divergem significativamente de acordo com as rotas de navegação e variam conforme os diferentes portos e regiões. Em um cenário marcado pela predominância de poucas instituições, caracterizando um mercado oligopolista, tem um impacto significativo na influência e no poder do setor. Diante desse contexto, surge a indagação: Pode-se representar como um obstáculo à livre concorrência e ocasionalmente influenciar a determinação dos preços dos serviços e fretes marítimos?

Assim, este estudo se torna relevante à observação da relação de causa e efeito do mercado de transporte de cargas marítimo, no intuito de perceber as particularidades do setor e das instituições que atuam nele.

Deste modo, este trabalho tem como objetivo geral analisar o mercado de transporte de cargas marítimo sob uma perspectiva oligopolista, investigando as particularidades desse setor e o impacto das ações das empresas nele atuantes sob um mercado oligopolizado.

Para atingir esse objetivo, temos como objetivo específico a identificação das características que definem um mercado como oligopolista, esse processo possibilitará uma análise das ações históricas das empresas atuantes no setor que contribuíram para a estrutura oligopolizada do mercado. Além disso, buscamos avaliar os impactos da concentração de poder nas mãos de um número reduzido de instituições em relação à livre concorrência e à formação de preços dos fretes e serviços prestados.

REFERENCIAL TEÓRICO

Propõe-se neste artigo a compreensão do setor de frete marítimo internacional e sua presente estrutura de mercado. O referencial teórico se encontra organizado em quatro partes principais: iniciando com a compreensão do setor de transporte internacional de cargas, seguindo para a análise das estruturas de mercado e como um setor oligopolizado influencia na concorrência justa entre as intuições. Será trazido um estudo referente às principais empresas e alianças na área, a fim de compreender as ações e influências delas, e, finalizado com uma leitura dos impactos no setor marítimo causado por sua estrutura mercadológica.



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Letícia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

É importante ressaltar que o comércio internacional é responsável por alimentar a economia de diversas nações, sendo o transporte marítimo um dos principais modais utilizados no transporte de cargas.

COMÉRCIO EXTERIOR E O TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Segundo Vazquez (2023), a globalização internacional da economia faz com que os países intercambiem bens e serviços com mais rapidez, em trâmites que cada vez se tornam mais rápidos e aprimorados.

O comércio exterior, portanto, abrange não somente a compra, venda de trocas de bens e serviços, mas também a mobilização de capitais e mão de obra entre nações. Essa atividade desempenha um papel crucial na economia global, promovendo a interconexão entre diferentes países e contribuindo para o desenvolvimento econômico e cultural (Keedi, 2011).

No contexto da troca de bens e serviços por meio das fronteiras dos países, o transporte desempenha um papel fundamental. Essa função crucial envolve o deslocamento de cargas e a execução de operações logísticas, tanto dentro das fronteiras de um país quanto nas interações entre dois ou mais países. Um exemplo notável disso é o transporte de matérias-primas de um país para outro, onde a logística desempenha um papel vital na garantia da eficiência e sucesso desse processo (Ballou, 2009).

Por intermédio dos vários modos de transportes, realiza-se a transferência dos bens de seu ponto de origem até seu ponto de destino, atividade intitulada como logística de transporte. Algumas das alternativas mais populares de transportes são o terrestre, aquaviário e aeroviário (Keedi, 2011).

De acordo com Padillo, Silveira e Torres (2020), dando ênfase no transporte aquaviário, é possível caracterizá-lo como o terceiro meio de transporte mais utilizado no Brasil, sendo feito a partir do carregamento de cargas ou passageiros, que conecta terminais portuários por meio de navios, barcos ou balsas.

Dentro das modalidades de transporte, existem algumas categorias. O transporte hidroviário ocorre por meio de canais hídricos internos dos países, enquanto o transporte marítimo acontece nos mares e oceanos. O transporte marítimo pode ser subdividido em cabotagem, que se refere ao transporte entre os portos de um mesmo país, e a navegação de longo curso, que envolve o transporte internacional (Padillo; Silveira; Torres, 2020).

Para estas operações, são utilizados modelos de embarcações diferentes. Com foco no setor de transportes de cargas containerizadas, é possível adentrar em um setor amplo e extremamente necessário para a economia mundial, a qual movimenta os setores mercantes, servis e industriais, quando o assunto é o mercado brasileiro. Sendo um setor extenso, porém com um certo número de instituições de grande porte, limitadas que atuam na área.

Instituições estão sempre em movimentações comerciais, das quais, suas influências em território brasileiro, são supervisionadas pelas autoridades da área, *IMO (International Maritime Organization)* e a Marinha brasileira, quando falado sobre o setor marítimo. Onde as autoridades



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

visam garantir uma concorrência justa entre os representantes do mercado, papel que não é simples, todavia necessário, pois, existem diversas razões entre tantas estruturas mercadológicas, o setor marítimo ser formado por um oligopólio. Tema que será abordado a seguir.

MERCADOS E CONCORRÊNCIA: OLIGOPÓLIO

Caracteriza-se como mercado o ambiente em que os fornecedores e vendedores se encontram para realizar transações comerciais, seja de bens ou serviços. Segundo a Secretaria de Estado de Agricultura, Pecuária e Abastecimento – SEAPA – DF, o mercado pode ser entendido como um conjunto de controle que regula a oferta e a demanda de bens e serviços em uma determinada área geográfica ou setor econômico, influenciado por uma série de fatores (SEAPA – DR, 2023).

Acerca do nível de concorrência, identifica-se cinco principais estruturas de mercados: concorrência perfeita, concorrência imperfeita, concorrência monopolística, o monopólio e o oligopólio.

O mercado de concorrência perfeita seria, “o mercado em que há grande número de vendedores (empresas), de tal sorte que uma empresa, isoladamente, não afeta a oferta do mercado nem, conseqüentemente, o preço de equilíbrio” (Vasconcellos; Garcia, 2004, p. 71).

Caracteriza-se a concorrência imperfeita pela detenção de poder de mercado por parte das empresas, que possuem capacidade de influenciar preços e quantidades tanto de produtos quanto de serviços em determinado mercado, objetivando-se a maximização de seus lucros (SEAE, 2016).

Ademais, a concorrência monopolística pode ser definida como mercados caracterizados por inúmeros vendedores e compradores, cujos produtos não são homogêneos e sujeitam-se às diferenças de preferência do consumidor (SEAE, 2016).

Um mercado que somente uma empresa atua na área, ou domina totalmente a oferta e práticas do setor, é denominado como monopólio (Vasconcellos; Garcia, 2004).

Em muitos casos há um número limitado de concorrentes, caracterizando-se um oligopólio. Segundo Andrade (2003), um mercado oligopolizado tem como primeira característica um número relativamente pequeno de empresas que atuam na área. Empresas que, por sua vez, geralmente são de grande porte. Andrade irá trazer como exemplo as indústrias farmacêuticas, químicas e industriais.

Isso é evidente em setores como o farmacêutico e o químico, nos quais o número limitado de instituições afeta negativamente a competição. E um dos fatores que contribuem para estas quantidades reduzidas de empresas, nesses mercados, são os custos significativos associados à entrada no setor (Ramos. 2012).

A indústria de bebidas, seria outro exemplo de oligopólio, já que, mesmo com diversos vendedores atuando no setor, poucas empresas dominam o mercado (Andrade, 2003).

Neste cenário, cria-se uma interdependência nas instituições deste mercado. Determinadas ações tomadas por uma ou mais firmas podem influenciar grandiosamente o setor. Assim, as indústrias tendem evitar uma competição via preço, focando em outros aspectos como marketing e qualidade do produto e marca (Andrade, 2003).



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

A formação de preços em um mercado oligopolizado surge das próprias empresas que atuam na área. Tratando-se de um número reduzido de instituições, elas acabam sendo formadoras de preços. Práticas supervisionadas para evitar a possível formação de cartéis (Andrade, 2003).

Caso contrário, as empresas teriam facilidade para influenciar o mercado por meio de um acordo conhecido como conluio, no qual podem coordenar sua produção para manipular os preços do mercado e maximizar seus lucros. O conjunto de empresas que pratica o conluio pode ser considerado um cartel (SEAE, 2016).

Com foco no setor marítimo brasileiro, a concorrência entre os armadores no mercado de cargas containerizadas ainda apresenta intensa competição. No entanto, as condições apontam para um sistema oligopolizado, caracterizado pela presença de limitado número de armadores no mercado, que tendem a fazer conluios na oferta de seus serviços, impactando negativamente o preço dos fretes e serviços relacionados ao transporte marítimo internacional (Vasconcellos; Garcia, 2004).

A concorrência pode ser descrita com a disposição de compra e venda no mercado de determinados produtos e serviços, uma vez que de um lado estão os consumidores, interessados em adquirir produtos que atendam suas necessidades com custos acessíveis, e de outro lado, fornecedores que tentam suprir essas necessidades com a preferência desses consumidores (Vasconcellos; Garcia, 2004).

O mercado moderno pode ser afetado com desequilíbrios em sua oferta e demanda. Os agentes inseridos podem apresentar assimetrias ao ofertar determinado produto que não se iguala aos demais no quesito financeiro, ou que seja carente de especialização para satisfazer os consumidores finais. Nesse sentido, quando isso ocorre é necessária a intervenção de outros fatores para garantir a estabilidade no mercado (Pereira, 2004).

No Brasil, é seguido um princípio de livre concorrência, garantido pela Constituição Federal de 1988, que visa à livre concorrência para alcançar um equilíbrio entre as grandes e pequenas companhias (Fonseca, 2001).

A livre concorrência pode ser caracterizada como um fator primordial no mercado para garantir uma competição entre as empresas. Estimula o avanço da tecnologia e a satisfação do consumidor final. Assim, é possível que o mercado siga somente com as empresas que são mais “capacitadas”, oferecendo os menores preços e um maior leque de escolha de produtos (CADE, 2007, p. 7).

No Brasil, em 2011 foi estabelecido sob a Lei nº 12.529, a estrutura do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), do qual, “dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico”.

Além disso, outro órgão que está diretamente ligado ao SBDC é o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). Juntos criaram as condições para garantir a defesa da concorrência no país. Nesse sentido, a rivalidade dos armadores que resulta na concorrência é



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

considerada essencial no mercado, uma vez que pode ofertar preços e condições mais competitivas para os consumidores (Salgado, 1997).

Quando há rivalidade, tanto dos armadores como em qualquer outro setor do mercado, o valor ofertado para aquisição de determinado serviço/produto se torna cada vez mais próximo do valor de produção, ou seja, os consumidores arcam apenas com o necessário e uma margem baixa de lucro (Ragazzo, 2006).

O tema da livre concorrência é de alta relevância para o mercado de frete internacional. É possível encontrar notas de compromisso com uma concorrência justa no mercado em sites, como o da Evergreen, que visa garantir a seus clientes e às autoridades que atuam com ética no mercado.

O que levanta a discussão é que se trata de uma área específica da economia, em que os custos para ingressar nela não são baixos, e adquirir influência global é uma tarefa difícil. Além disso, existem companhias que atuam na área há quase três séculos, como é o caso da Hapag-Lloyd.

Detalhar o poder de mercado de algumas instituições e entender as tendências ligadas à possível estrutura mercadológica a que esta área pertence, pode auxiliar na compreensão das tendências do setor de transporte marítimo brasileiro, em um cenário oligopolizado. Por isso, a seguir, será abordado o tema dos armadores, visto que as influências estabelecidas pelas instituições atuantes na área demonstram um posicionamento muito claro de que o mercado está sob o controle de três principais empresas e suas alianças.

ARMADORES

O mercado de frete marítimo internacional pode ser considerado como oligopólio, pois existe um número reduzido de empresas atuantes na área. Além disso, é correto afirmar que o setor é dominado por três principais instituições, quando considerado os números de frotas, capacidade de transporte, rotas que atuam e relevância no mercado.

Dentre os armadores atuantes no transporte marítimo internacional, sobressaem-se: *A.P. Moller- Maersk*, *Mediterranean Shipping Company-MS*C e a *CMA-CGM*. Tais armadores dispõem de um histórico de longo tempo no transporte marítimo internacional, e com fusões e aquisições com empresas do mesmo setor, conseguiram dominar uma parcela significativa do mercado marítimo internacional.

Líder mundial em transporte de contêineres, a história do grupo MSC, inicia-se em Bruxelas, na Bélgica, em 1970. Atualmente, a empresa cresceu, e conta com diversos meios, como uma linha de cruzeiros e serviços de balsas de passageiros, além de uma infraestrutura líder de terminais terrestres e portuários, contando com uma frota de 730 navios, com mais de 260 rotas, 520 portos de escala, atua em 155 países, com 675 escritórios espalhados nas regiões onde atua, 150 mil funcionários e 23 milhões de *TEUs* (transportados anualmente) (MSC, 2021).

As empresas do grupo, segundo o site da instituição, estão separadas em duas principais divisões, A Divisão de Cargas e a Divisão de Passageiros. A de cargas é formada pela MSC Mediterrâneo Companhia de Navegação (MSC), *Terminal Investment Limited (TIL)* e *MEDLOG*.



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

Empresas que atuam no transporte de cargas marítimas e com serviços de terminais e logística. Em 2015, a *MSC* ingressou em uma aliança comercial com a *Maersk*. A aliança foi nomeada de 2M e visava aumentar a competitividade das duas instituições. A 2M teve fim no início de 2023.

A.P. *Moller- Maersk* foi fundada em meio à segunda revolução industrial, em 16 de abril de 1904. O grupo *Maersk* é composto, segundo informações extraídas dos sites das empresas, por onze instituições, sendo seis fundadas pelo próprio grupo e outras cinco foram adquiridas ao longo do tempo. Sendo três de maior relevância no mercado: *APM*, *Sealand* e *Hamburg Sud*.

Por sua vez, a *Compagnie Maritime d’Affrètement (CMA CGM)* é uma instituição familiar fundada em 1978, na França. Em 1996, já tendo uma certa relevância no setor marítimo, adquire os direitos da *Compagnie Générale Maritime (CGM)*, que até o momento se dedicava ao transporte de passageiros em seus cruzeiros. Nasce então a *CMA CGM*, que continuou com uma política de fusões ativa, se unindo a mais oito instituições, ao longo de sua trajetória, se consolidando em mercados como os do Reino Unido, Estados Unidos, Austrália, África Ocidental e Ásia (*CMA CGM*, 2023).

Durante os anos 2000, a *CMA CGM* continuou a crescer e expandir por aquisições de outras empresas de navegação e investimentos em novos navios e rotas. Em 2016, adquiriu a subsidiária de navegação *APL*, tornando-se a terceira maior empresa de transporte marítimo de contêineres do mundo. No mesmo ano, a *CMA* iniciou a aliança *The Ocean Alliance*, em conjunto com as empresas *COSCO Shipping Lines*, *Evergreen* e *OOCL*. Atuando em 160 países, tendo 593 navios com capacidade de transportar 5 milhões de TEUs anualmente (*CMA CGM*, 2023).

Ademais, reforça-se a tendência em formação de alianças partindo dos armadores, uma vez que de 2015 a 2023, o Grupo *MSC*, junto ao Grupo *Maersk*, os dois maiores armadores, uniram-se em uma aliança comercial, intitulada como 2M, objetivando-se o aumento da competitividade, através da disponibilização de mais serviços e equipamentos no setor de transportes internacionais. Além da 2M, formou-se a *The Alliance*, aliança constituída pelo grupo *CMA-CGM*, *Cosco Shipping Lines*, *Evergreen* e *OOCL*, também objetivando-se a oferta de mais serviços e com maior alcance de países, bem como o poder de influenciar preços e quantidades ofertadas no mercado.

Em resumo, diante do que foi apresentado, é possível concluir que as empresas têm o objetivo de exercer influência e estabelecer divisões especializadas para gerenciar cada segmento do setor de transporte internacional.

No grupo *MSC*, observa-se a disponibilização de transporte de ponta a ponta, iniciando-se com a *MEDLOG* com a logística terrestre, passando pelas cadeias de terminais da *TIL*, chegando a *MSC* com o transporte marítimo de cargas. Enquanto no conglomerado A.P. *Moller- Maersk*, a disponibilização de transporte de ponta a ponta é refletida através das onze empresas que fazem parte do grupo. Juntas disponibilizam serviços desde transporte marítimo internacional, transporte terrestre e fabricação de contêineres, até serviços aduaneiros e portuários. Por sua vez, o grupo *CMA-CGM*, dispõe de serviços de transporte marítimo internacional, por meio das empresas do grupo, e transporte aéreo internacional com uma parceira estratégica com a *Air France* e *KLM*.



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

As ações desempenhadas por essas empresas, suas subsidiárias e alianças, geram impactos diretos no setor marítimo diante de sua imponência no mercado. Tema que será abordado no próximo tópico.

IMPACTOS DO SETOR OLIGOPOLIZADO PELOS GRANDES ARMADORES DE NAVIOS

No mercado de frete marítimo internacional, é possível identificar que o foco das principais empresas da área, nos últimos anos, foi aprimorar seus processos e adquirir novas tecnologias. Aperfeiçoar estes tópicos para as instituições resulta em uma margem lucrativa mais relevante e um espaço no mercado mais abrangente e significativo (Schünke, 2020).

As ações que as empresas vêm tendo de fusões e aquisições desde o século passado, conforme mostrado no tópico anterior, demonstram que espaço e capacidade estrutural para transportar as cargas, neste mercado marítimo, são coisas essenciais para que as companhias possam se manter pertinentes na área.

Segundo o AXS-ALPHALINER, 2019, 81% da capacidade global de transporte de cargas marítimas estavam concentradas nas três principais alianças do mercado, sendo, 2M com 36%, The Ocean Alliance 28% e The Alliance com 17%.

Este tipo de aliança é considerado algo comum em diversos setores, já que possibilitam as empresas conversarem entre si. Neste mercado, em específico, as alianças surgem com o intuito das empresas compartilharem tecnologias, navios, contêineres e serviços. Dessa forma, observa-se que, cada empresa apresenta seu capital e devidos processos operacionais individualizados, assim como os setores financeiros e de marketing. Auxiliando somente quando há interesses em comum, como por exemplo, na formação de escalas semanais de navios (Lu; Cheng; Lee, 2006).

O setor marítimo foi um dos primeiros a utilizar este tipo de cooperativismo. Esta modalidade surge com a necessidade de suprir as demandas de um mercado que está em constante crescimento. Contudo, o tema se torna digno de discussão quando é analisado as atividades de formação de preços e rotas (Lu; Cheng; Lee, 2006).

Segundo pesquisas que demonstram as participações das alianças nas principais rotas marítimas globais, é possível identificar que a *Ocean Alliance* lidera as rotas entre Ásia e América do Norte (41%). Contudo, a 2M se manteve liderando o transporte nas rotas entre Europa e Ásia (40%) e Europa e América do Norte (44%) (Schünke, 2020).

A liderança da 2M tanto nesta análise, quanto no levantamento de capacidade global de transporte de cargas feito em 2019, demonstra como um mercado oligopolizado funciona na prática, já que, trata-se de uma aliança formada por apenas duas instituições, que lideram duas das principais rotas no transporte marítimo internacional.

Novamente, por se tratar de um mercado oligopolizado, a concorrência é caracterizada como imperfeita, ou seja, a oferta e demanda não operam em equilíbrio. A competição não ocorre por meio da queda de preços, mas sim pela movimentação dos bens vendidos e produzidos. O equilíbrio se



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

daria caso as empresas estabelecessem seu nível de produção a partir das previsões apresentadas por suas concorrentes, nivelando o mercado (Schünke, 2020).

Todavia, a ideia de nivelar o mercado a partir das previsões da concorrência é um critério incerto quando considerado isoladamente, especialmente em um mercado capitalista, como o setor internacional, que está sujeito a inúmeras mudanças sem avios-prévios. Portanto, embora seja relevante considerar as previsões da concorrência, confiar exclusivamente nelas representa um risco para as companhias.

Assim, a formação de preços nesta área pode depender de diversos fatores, segundo Schunke (2020). Curiosamente, o declínio dos custos operacionais, por conta da tecnologia empregada nos processos, pode ser considerado como um fator que gerou aumento nos preços de fretes internacionais, por exemplo.

A precificação é um tema complexo. Ela não pode ser baseada somente nos parâmetros de oferta e demanda de um país isolado, muito menos de um conjunto deles, devido às diversas rotas existentes hoje, que são necessárias para atender às escalas estabelecidas junto a todos os portos. Logo, teoricamente, o que deveria estabelecer os valores dos fretes, seria a capacidade de transporte de cada instituição por rota (Schünke, 2020).

Seguindo esta linha de raciocínio, ao refletir a eficácia e a capacidade de transporte de uma empresa em uma rota específica, preços mais competitivos surgiriam. No entanto, quando a questão da influência exercida por cada empresa e aliança no mercado volta à discussão, torna-se visível o desafio de alcançar uma precificação livre de interferências externas nesse setor.

De acordo com Schünke (2020), em tempos passados, no setor marítimo, os preços eram formados por meio de conferências trimestrais que ocorriam entre as empresas. Caso fosse necessário o aumento de preço do frete internacional marítimo, as instituições declaravam em conjunto por meio do GRI (*General Rate Increase*). Atualmente as conferências caíram em desuso, porém a GRI continua sendo uma taxa relevante no mercado, sendo anunciada individualmente pelas empresas e influenciando nos preços de transporte.

O fato de as conferências não ocorrerem mais demonstra um avanço para a livre concorrência no mercado, incentivando a tomada de decisões independentes por parte das empresas. No entanto, a GRI ainda continua a influenciar os preços de transporte, indicando que as instituições que atuam no mercado de frete marítimo internacional ainda necessitam de orientações para a precificação de seus serviços. Isso mantém o preço do frete marítimo como um tópico amplamente debatido, especialmente porque o cooperativismo pode não influenciar negativamente em uma rota específica, mas em algumas outras sim.

Em um estudo realizado por Munim e Schramm (2017), é possível identificar a ideia de que a GRI se torna um fator muito importante na real formação de preço no setor. Ela demonstra a volatilidade de fretes e seus respectivos aumentos de preços, no qual é atualizada semanalmente indicando atualizações no setor.



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

A GRI pode auxiliar as empresas sem afetar o mercado negativamente, caso os valores declarados sejam expressos sem a intenção de conluio pelas instituições, tópico que as autoridades estão em constante atenção. Um exemplo foi o processo levantado pela Comissão Europeia que se encerrou em 2016, após 3 anos aproximadamente de sua abertura, no qual visava entender se a GRI auxiliava as companhias numa espécie de trustee. Na época, os principais armadores se comprometeram a deixar de lado o uso desta taxa, visando garantir uma concorrência mais justa no mercado. Todavia, ela continua sendo utilizada como parâmetro e como já dito, é anunciada frequentemente (Alphaliner, 2016).

Tratando-se de um setor de extrema importância para a economia global, a atenção que as autoridades da área vêm dedicando a esse tópico é de suma importância. Quando se trata dos custos de importação/exportação, o frete internacional é um dos primeiros valores a serem considerados, uma vez que é repassado para o cliente final, tornando-se um fator muito relevante nos preços dos produtos.

Em suma, a questão de como a precificação nessa área é realizada não pode ser respondida de maneira óbvia, devido a todas as nuances do mercado. O preço varia dependendo de cada rota, da capacidade de cada instituição, previsões de mercado e da concorrência. Ele não pode ser limitado a países ou portos e é afetado pelas diversas mudanças que ocorrem frequentemente na área.

Contudo, os impactos de um setor oligopolizado não se resumem apenas aos valores ou à influência das empresas, mas também refletem na qualidade dos serviços. Como profissional da área, é possível constatar que, sem a assistência de intermediários, como os agentes de cargas, a comunicação com os armadores se torna quase impossível. Os serviços são padronizados e burocráticos, não havendo flexibilidade ou uma relação próxima com os contratantes de fretes, especialmente aqueles com demanda média e pequena de transporte.

O mercado continuará a crescer, devido à globalização e o surgimento de novas tecnologias, assim como a capacidade de influência das companhias e alianças no setor marítimo internacional. Possivelmente, entrar neste mercado ou competir de forma livre se tornará uma prática cada vez mais difícil. No entanto, a qualidade dos serviços deve ser assegurada, e as autoridades da área devem continuar acompanhando o cooperativismo no setor para garantir a tão comentada concorrência justa e livre.

MÉTODO

Com base em livros, artigos e pesquisas científicas que abordam o comércio internacional, além de cartilhas governamentais e legislações federais, este artigo teve como objetivo realizar um estudo com a finalidade de expor as estruturas do mercado de frete marítimo internacional, abordando tópicos como concorrência e precificação na área, a fim de compreender seus impactos.

A pesquisa foi classificada como uma pesquisa bibliográfica qualitativa, que visa analisar materiais bibliográficos, buscando explorar tópicos com o propósito de construir uma base de



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

conhecimento sólida a partir de fontes relevantes, sem, no entanto, utilizar uma abordagem quantitativa.

CONSIDERAÇÕES

As atividades referentes ao comércio internacional são de suma importância para as economias se movimentarem em um mundo globalizado. O transporte marítimo tem desempenhado um papel preponderante nessas atividades, sendo um mercado extenso, porém com um número reduzido de instituições que o lideram.

O conceito de mercado auxilia nessa leitura, dado que é possível defini-lo como o ambiente em que os fornecedores e vendedores se encontram para realizar suas transações, como já foi trazido. As estruturas de um mercado servem para auxiliar a compreensão das atividades e tendências de diversas áreas. Relatar que um setor é oligopolizado é compreender que ele tem uma grande concorrência entre as empresas atuantes na área; todavia, a liderança dele continua nas mãos de poucas instituições.

A concorrência livre e justa, como é defendida pela lei, pode ser posta em risco em casos em que os grandes nomes do mercado sejam reduzidos. Por isso, zelar pela livre concorrência, seria além de visar preços mais justos, buscar por aperfeiçoamento da qualidade dos serviços prestados, aumento da lucratividade e inovações. Deste modo, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) são as duas principais entidades reguladoras dessas questões no Brasil.

As três principais instituições que lideram o mercado de transporte marítimo brasileiro (Grupo MSC, A.P. Moller-Maersk e a CMA-CGM) já são consolidadas mundialmente, que, por meio de alianças comerciais, se mantêm relevantes no mercado. Ao longo da sua história, fusões e aquisições ocorreram, dando a essas instituições muita capacidade de transporte e consequentemente uma frota bem extensa. Isto permite que atuem no mercado fornecendo vários tipos de serviços, visando ofertar um atendimento de ponta a ponta para seus clientes.

Mais do que a preocupação com a livre concorrência, existem estudos e investigações relacionados à compreensão de uma possível cooperação dos armadores na precificação de seus serviços. O que é um tópico difícil de ter uma única ideia, já que abrange uma escala global e se refere a diversas rotas e portos, com demandas diferentes.

A real questão é que, não é pacífico entendimento sobre como e com base em que é feita a precificação do frete marítimo pelos armadores, já que diversos fatores afetam o setor. O que pode ser compreendido é que taxas como a GRI são necessárias para a precificação na área, variando de rota para rota. Entretanto, surge a preocupação das autoridades mundiais da área de garantir que não haja conluios no setor, fornecendo uma precificação justa para os consumidores. Até mesmo porque está sendo tratado um fator que impacta diretamente na precificação dos produtos transportados, já que o frete, num cenário de compra, é considerado como custo e é geralmente repassado para o cliente no preço do produto.



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

Assim, o impacto de uma livre concorrência e preços justos, é muito grande no comércio internacional. A qualidade de serviços tende a melhorar. A redução do tempo utilizado nos trâmites e o aperfeiçoamento dos serviços prestados geram um mercado com uma facilidade maior entre as transações.

Assim, o mercado de transporte marítimo tende a seguir se aprimorando com as novas tecnologias e acordos comerciais, em que as autoridades da área devem continuar a estabelecer os limites de até onde as instituições podem se movimentar por meio de suas alianças, impactando a concorrência do setor e sua precificação.

REFERÊNCIAS

AGAZZO, Carlos Emmanuel Joppert. Notas introdutórias sobre o princípio da livre concorrência. *Scientia Iuris*, v. 10, p. 83-96, 2006.

ALPHALINER. **PublicTop 100**. [S. l.]: Alphaliner, 2019. Disponível em: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>. Acesso em: 16 set. 2023.

APM. **História**. [S. l.]: APM Terminais, s. d. Disponível em: <https://www.apmterminals.com/en/about/history>. Acesso em: 07 abr. 2023.

BALLOU, Ronald H. **Logística Empresarial: Transportes, Administração de Matérias e Distribuição Física**. São Paulo: Atlas, 2011.

BRASIL. Conselho Administrativo De Defesa Econômica. **Cartilha do CADE**, 2016. Disponível em: <https://cdn.cade.gov.br/Portal/aceso-a-informacao/perguntas-frequentes/cartilha-do-cade.pdf>. Acesso em: 21 maio 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, Artigo n. 170, Inciso IV. Brasília, DF: Constituição, 1988.

BRASIL. **Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, Art 1**. Brasília, DF: Planalto, 2011.

BRASIL. **Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990**. Dos Crimes Contra A Ordem Tributária: Dos crimes praticados por particulares. Seção 1, Brasília, DF: Planalto, 1990.

BRASIL. **Lei nº 8884, de 11 de junho de 1994. Das Disposições Gerais**. Brasília, DF: Planalto, 1994.

BRASIL. **Perguntas sobre informações à ordem econômica**. Brasília: Conselho Administrativo De Defesa Econômica, s. d. Disponível em: <https://www.gov.br/cade/pt>. Acesso em: 07 abr. 2023.

BRÁSILIA. **Microeconomia**. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: https://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/cadernos_economia_saude_microeconomia_1ed.pdf. Acesso em: 19 ago. 2023.

CADE. **Documento de Trabalho 001/10**. Delimitação de Mercado Relevante. Versão Pública. P.7, Brasília: CADE, 2007. Disponível em: http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/delimitacao_de_mercado_relevante.pdf. Acesso em: 23 abr. 2023.

CASTRO, Matheus Braga de. **Ensaio econômico sobre navegação: mercado, concentração e**



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

degradação ambiental. 2022. 243f. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade de Brasília, Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas, Brasília, 2022.

CGM; CMA. **Nossa história.** [S. l.]: CGM; CMA, 2023. Disponível em: <https://www.cmacgmgroup.com/en/group-and-vision/Our-history>. Acesso em: 07 abr. 2023.

DISTRITO FEDERAL. Governo Do Distrito Federal. *Conceitos de Mercado.* Brasília, DF. Secretaria De Estado De Agricultura, Pecuária E Abastecimento – SEAPA-DF, 2023.

FONSECA, João Bosco Leopoldino da. **Direito Econômico.** Rio de Janeiro. Forense, 2001. p. 90.

GARCIA, Antonio Manuel Enriquez. **Fundamentos de economia.** São Paulo. Saraiva, 2004.

KEEDI, Samir. **Logística De Transporte Internacional: Veículo Prático De Competitividade.** 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

KEEDI, Samir. **Transportes, Unitização E Seguros Internacionais De Carga.** 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LU, H. A.; CHENG, J.; LEE, T. S. An Evaluation of Strategic Alliances In Liner Shipping-An Empirical Study Of CKYH. **Journal of Marine Science and Technology**, p. 202- 212, 2006.

MAERSK. **A História e herança da A. P. Moller-Maersk.** [S. l.]: MAERSK, s. d. Disponível em: <https://www.maersk.com/about/our-history>. Acesso em: 10 mar. 2023.

MAERSK. **Maersk Container Industry: Sobre Nós.** [S. l.]: MAERSK, s. d. Disponível em: <https://www.mcicontainers.com/about-us/stories/>. Acesso em: 07 abr. 2023.

MAERSK. **Maersk Line Limited: Nossa História.** [S. l.]: MAERSK, s. d. Disponível em: <https://www.maersklinelimited.com/about/>. Acesso em: 07 abr. 2023.

MAERSK. **Maersk Supply Service: Sobre Nós.** Disponível em: <https://www.maersksupplyservice.com/about/>. Acesso em: 07 abr. 2023.

MAERSK. **Maersk Training: Sobre Nós.** [S. l.]: MAERSK, s. d. Disponível em: <https://www.maersktraining.com/about-us/>. Acesso em: 07 abr. 2023.

MSC. The MSC Group. [S. l.]: MSC, 2021. Disponível em: <https://www.msc.com/pt/about-us/msc-group> Acesso em: 21 maio 2023.

MUNIM, Z. H.; SCHRAMM, H. J. Forecasting contêiner shipping freight rates for the far east–northern europe trade lane. **Maritime Economics & Logistics**, v. 19, p. 106-125, 2017.

PADILLO, Alejandro Ruiz; SILVEIRA, Caroline Alves da; TORRES, Tânia Batistela. **Sistemas de transporte - introdução, conceitos e panorama.** Cachoeira do Sul: UFSM-CS, 2020. 160 p.

PEREIRA, José Matias. Administração pública no Brasil. **Revista Observatoria de la Economía de Latinoamérica**, 2004.

POSSAS, Mario Luiz. Os conceitos de mercado relevante e de poder de mercado no âmbito da defesa da concorrência. **Revista Do Ibrac: Instituto Brasileiro de Estudos das Relações de Concorrência e de Consumo**, 1996.

RAMOS, Marcos Valente. **As leis brasileiras e o monopólio / Oligopólio no setor marítimo-**



REVISTA CIENTÍFICA ACERTTE ISSN 2763-8928

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS: UM MERCADO OLIGOPOLIZADO
Felipe Silva Oliveira, Leticia dos Santos Luciano, Mirella Furigo de Souza, Margibel Adriana de Oliveira

portuário. Brasília, DF. TCC (Bacharel em Curso de Direito) - Centro Universitário de Brasília, Uniceub Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais, Brasília, 2012.

SALGADO, Lúcia Helena. O conceito de mercado relevante. **Revista de direito econômico**, n. 26. 1997.

SANTOS, Kelly. **Concorrência no transporte marítimo de cargas containerizadas do e para o Brasil.** 2016. TCC (Curso de Departamento de Ciências Contábeis) - Universidade de Brasília – UnB, 2016.

SCHÜNKE, Jaqueline Castegnaro. **Três ensaios sobre o mercado global de transporte marítimo de carga em contêiner.** 2020. Tese (Doutorado Economia do Desenvolvimento) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020.

SEALAND. **A Maersk Company:** Conheça-Nos. [S. l.]: Sealand, s. d. Disponível em: <https://www.sealandmaersk.com/about-us/who-we-are>. Acessado em: 07 abr. 2023.

SOUZA, Wanessa de. **As grandes navegações e o descobrimento do Brasil.** Belo Horizonte: UFMG, 2007. Disponível em: <https://www.fafich.ufmg.br/pae/apoio/asgrandesnavegacoesedescobrimentodobrasil.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2023.

VANTINE, J. G. **A Logística Em Imagens**, São Paulo: NTC & Logística, 2012.

VASCONCELLOS, Marco; GARCIA, Manuel. **Fundamentos de Economia.** São Paulo: Saraiva, 2004.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro.** 9. ed. São Paulo. Atlas, 2009.