Falta de infraestrutura atrasa evolução do comex

Apesar de recordes de movimentação, portos ainda enfrentam gargalos

FERNANDO FRAZÃO/AGÊNCIA BRASIL

Brasil movimenta mais cargas, mas eficiência portuária ainda distancia país da China

Da **Redação**

Os portos brasileiros nunca movimentaram tanta carga. Em 2025, o setor alcançou a marca histórica de 1,4 bilhão de toneladas, crescimento de 6,1% em relação ao ano anterior. O avanço mostra a força do comércio exterior brasileiro, mas também aumenta a pressão sobre uma infraestrutura que precisa responder com mais velocidade, previsibilidade e integração. É nesse ponto que a comparação com a China ajuda a dimensionar o desafio.

Dados da UN Trade and Development mostram que os portos chineses movimentaram cerca de 279,8 milhões de TEUs em 2024. No Brasil, foram aproximadamente 11,6 milhões no mesmo período. A diferença de escala é enorme e vem acompanhada de investimentos em automação, digitalização, integração entre modais e ampliação da capacidade portuária.

O contraste aparece também nos indicadores globais de desempenho. Segundo o Banco Mundial, os portos do Leste e Sudeste Asiático ocuparam 13 das 20 primeiras posições do Container Port Performance Index de 2023, índice que avalia o tempo necessário para os navios permanecerem nos portos. A região asiática também concentra algumas das operações portuárias mais automatizadas do mundo.

Para Igor Cazeiro, diretor comercial da Logical, empresa de Logística Internacional, o principal ponto não é simplesmente comparar o tamanho das duas economias, mas observar a capacidade que cada estrutura possui de absorver imprevistos sem transferir todo o impacto para a cadeia logística.

"Quando acontece um problema no Brasil, muitas vezes ele vira uma sequência de atrasos. O navio atrasa, a carga atrasa e isso chega no cliente. Uma infraestrutura mais preparada consegue absorver melhor esse impacto e recuperar a operação mais rápido."

Na China, essa capacidade fica evidente em grandes complexos como o Porto de Xangai. O terminal automatizado de Yangshan, por exemplo, utiliza sistemas inteligentes para coordenar guindastes, veículos autônomos e movimentações em tempo real. Segundo dados oficiais de Xangai, a automação elevou em cerca de 30% a eficiência operacional do terminal.

Em 2025, mesmo enfrentando períodos de altas temperaturas e a passagem de tufões, o Porto de Xangai superou os 55 milhões de TEUs movimentados e permaneceu pelo 16º ano consecutivo como o porto de contêineres mais movimentado do mundo. Após eventos climáticos, sistemas de previsão, planejamento de berços, automação e capacidade instalada ajudam a reduzir o tempo necessário para reorganizar as operações.

Isso não significa que tufões ou outros fenômenos extremos não provoquem paralisações nos portos chineses. Provocam. A diferença está na estrutura disponível para administrar a interrupção e recuperar capacidade depois dela.

"Não existe logística sem imprevisto. Tufão, chuva, congestionamento e mudança de rota fazem parte do jogo. A diferença está em quanto tempo você leva para voltar ao normal. Para quem importa ou exporta, a previsibilidade vale tanto quanto a velocidade, explica."

O Brasil também vem avançando. Além do recorde de movimentação portuária em 2025, dados recentes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários mostram crescimento de 9,81% na produção do transporte aquaviário brasileiro no ano, que alcançou 374,6 bilhões de toneladas-quilômetros úteis, o maior resultado dos últimos cinco anos.

Nova etapa no mercado brasileiro de VA e VR

Da **Redação**

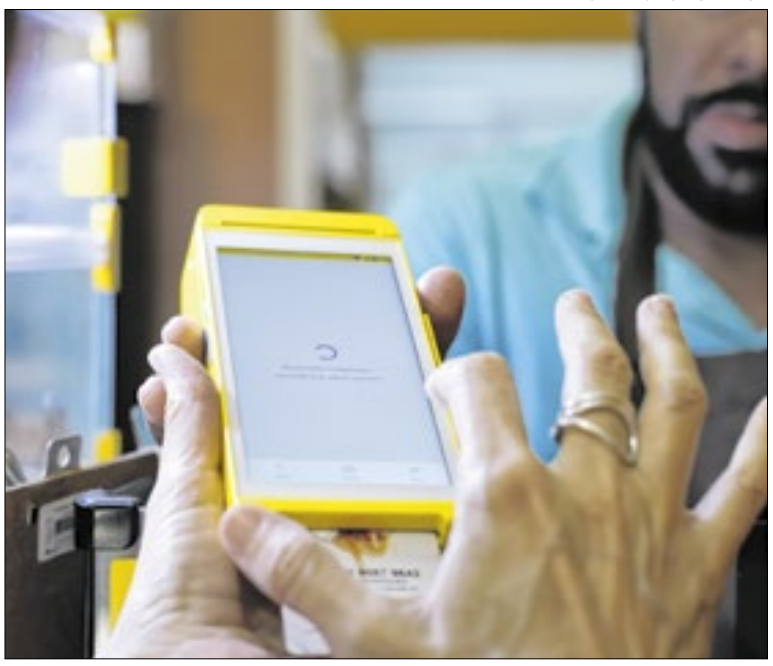
A compra da empresa de benefícios corporativos Caju pelo iFood, anunciada em 20 de outubro, abre uma nova etapa na disputa pelo mercado brasileiro de vale-alimentação e vale-refeição. A operação, que ainda depende da aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e do Banco Central, levanta questões sobre concentração econômica, concorrência e os efeitos da consolidação para empresas e trabalhadores.

O mercado movimenta cerca de R$ 150 bilhões por ano e atende milhões de trabalhadores no país. Com a aquisição, o iFood pretende ampliar sua presença no segmento de benefícios corporativos, combinando as operações das duas empresas. Segundo informações divulgadas sobre o negócio, juntas, elas somam aproximadamente 135 mil clientes corporativos e 3 milhões de usuários, sem descontar eventuais sobreposições nas bases.

Para o advogado Bruno Medeiros Durão, especialista em Direito Tributário e Direito Bancário e fundador da DAP Advocacia, o principal ponto jurídico é avaliar se a operação preserva condições efetivas de concorrência e quais serão seus efeitos sobre a dinâmica do setor.

"A aquisição de uma empresa concorrente não é, por si só, uma prática ilegal. O ponto central é avaliar como a operação altera a estrutura do mercado, o poder econômico das empresas envolvidas e as condições de competição para os demais participantes. A análise precisa considerar os efeitos concretos do negócio, e não apenas o tamanho das companhias depois da união", explica o advogado.

FERNANDO FRAZÃO/AGÊNCIA BRASIL



Aquisição que pode dobrar a presença do iFood depende do Cade e BC

A análise concorrencial considera fatores como participação de mercado, rivalidade entre empresas, possibilidade de entrada de novos competidores e eventuais barreiras à concorrência. O objetivo é verificar se a operação pode prejudicar a competição de forma relevante, inclusive pela possibilidade de aumentar o poder de mercado da empresa resultante.

No caso do iFood e da Caju, a avaliação ocorre em um setor que passa por transformações regulatórias e pela entrada de novos participantes. A aquisição também precisa ser examinada dentro das características específicas do mercado de benefícios corporativos, sem presumir que o porte das empresas seja suficiente, isoladamente, para determinar o resultado da análise.

A aprovação do Cade não é automática. Dependendo dos efeitos identificados, o órgão pode aprovar a operação, impor condições para sua realização ou rejeitá-la, conforme os critérios previstos na legislação concorrencial.