

Desafios e Perspectivas do Longo Curso no Comércio Exterior Brasileiro

**Grupo de Trabalho do Conselho Nacional de Política
Energética
26/2/2025**



O CENTRONAVE E SEUS ASSOCIADOS

O CENTRONAVE é uma Associação fundada em **1907** para representar empresas de navegação de várias nacionalidades e bandeiras, muitas fundadas há mais de 100 anos.

É atualmente constituído por **19 Global Carriers** que hoje movimentam cerca de 97% dos contêineres do comércio exterior brasileiro, além de granéis, produtos florestais, cargas de projeto e vários outros tipos de cargas:



Hapag-Lloyd



G
GRIMALDI

M
NYK LINE
NISSAN YUSEN KAISHA
NYK SUDAMERICA (CHILE) LTDA.

K
“K” LINE
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.



S
spliethoff

COSCO
SHIPPING



Ultrabulk

G2
OCEAN

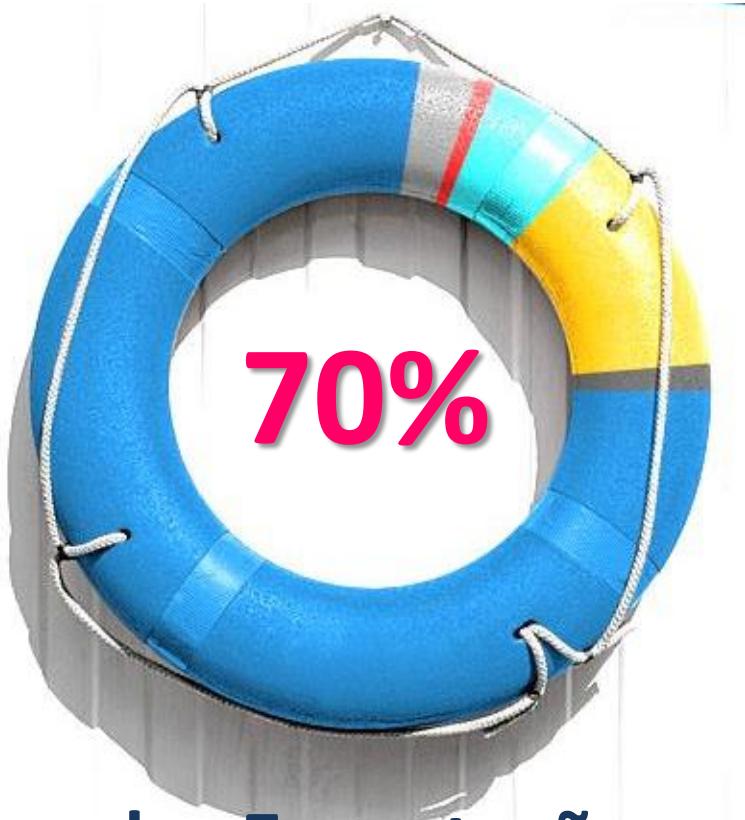
Pioneering sustainable
shipping solutions.



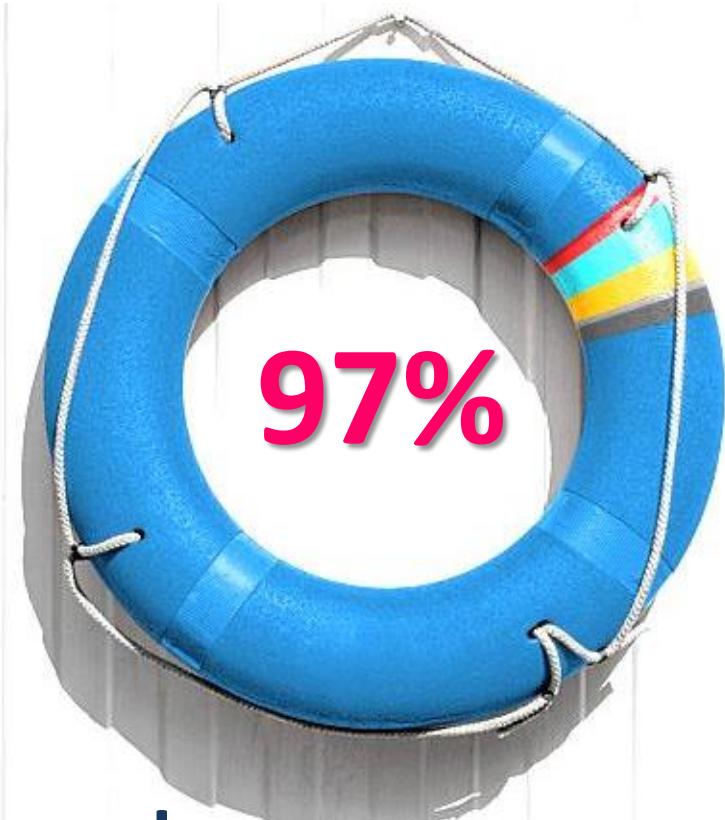

W
W
WALLENIUS WILHELMSEN
LOGISTICS



REPRESENTATIVIDADE: NOSSOS ASSOCIADOS MOVIMENTAM



das Exportações
Brasileiras por via
marítima (em valor)



das cargas em
contêineres na
Exportação e Importação

Global
figures



6,917 active ships
including 6,109 fully cellular



29,499,711 TEU
29,097,832 TEU fully cellular

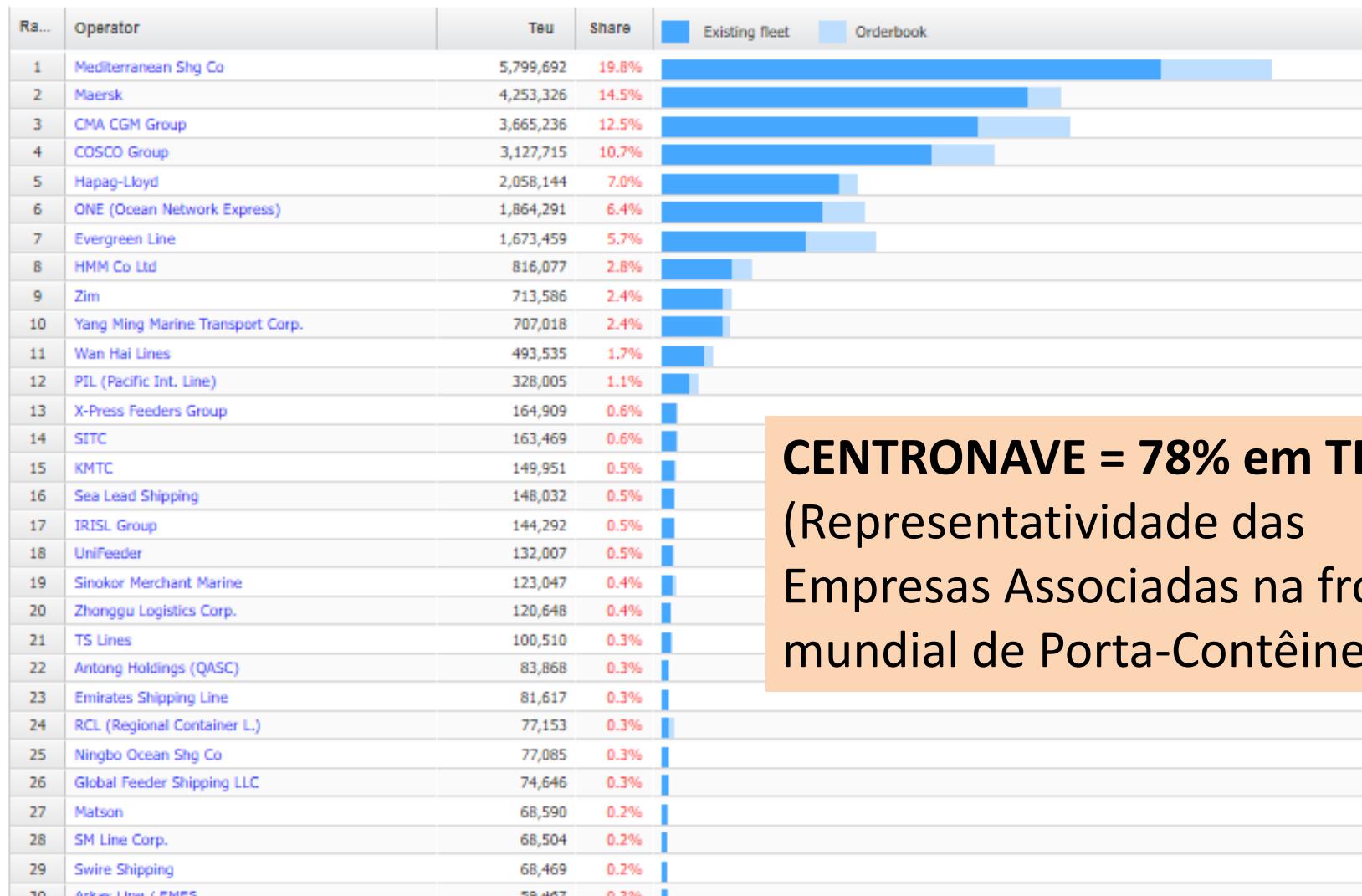


350,517,864 DWT

Figures are consolidated

Regional Trades
weekly capacities

Trans-Atlantic	162,213 TEU
Trans-Pacific	521,044 TEU
Feast-Europe	478,117 TEU



CENTRONAVE = 78% em TEU
(Representatividade das
Empresas Associadas na frota
mundial de Porta-Contêineres)



O CENTRONAVE E SEUS ASSOCIADOS

- Os Associados, de grande credibilidade e longa tradição, investem **bilhões em ativos em utilização no país**, entre navios, equipamentos e instalações.
- Empregam milhares de brasileiros e contribuem de forma decisiva para o desenvolvimento da economia e do comércio exterior do país.
- Disponibilizam, em conjunto, uma frota de cerca de 300 navios para o Brasil (dos quais mais de 150 porta-contêineres), operando diversas linhas de navegação que ligam a nação a cerca de 170 países, propiciando agilidade e eficiência às nossas exportações e importações e garantindo o próprio fluxo comercial do Brasil com o exterior.



INVESTIMENTO NAVIO + CONTEINERES

A magnitude dos investimentos e riscos - um exemplo:

- Navio-tipo de 10.600 TEUs de capacidade
- *Plugs Reefer*: 2.100 TEUs
- Velocidade: 21 nós
- CAPEX:
 - NAVIO = **US\$ 110 milhões**
 - 4.200 contêineres de 40'
Reefer = **US\$ 75 milhões**
 - 17.000 contêineres de 20'
Dry = **US\$ 30 milhões**



Total de cerca de **US\$ 215 milhões por navio**, ou, para uma frota de 8 navios, um investimento total de **US\$ 1,7 bilhão**.

Capital privado, sem nenhum recurso público do Brasil !



ENQUANTO ISSO, NO MUNDO...

*Um dos maiores porta conteineres lançados desde 2019:
M/V MSC GULSUN: TPB 228.149, comprimento (LOA)
399,9m; largura **61,55m**; capacidade em TEUs: **23.756***

*... Outro exemplo: **M/V CMA-CGM MARCO POLO**:*

398 metros
DE COMPRIMENTO E
54 METROS DE
LARGURA.

188.000
TONELADAS DE
CAPACIDADE.

17.222 de conteineres
(TEUs, conteineres de 20'),
EMPILHADOS EM 22 CAMADAS.

€ 135 milhões
PREÇO DE CONSTRUÇÃO
(CORÉIA DO SUL).

37 gramas de emissão de
CO₂ km POR CONTEINER, **70**
VEZES MENOS QUE POR AVIÃO.

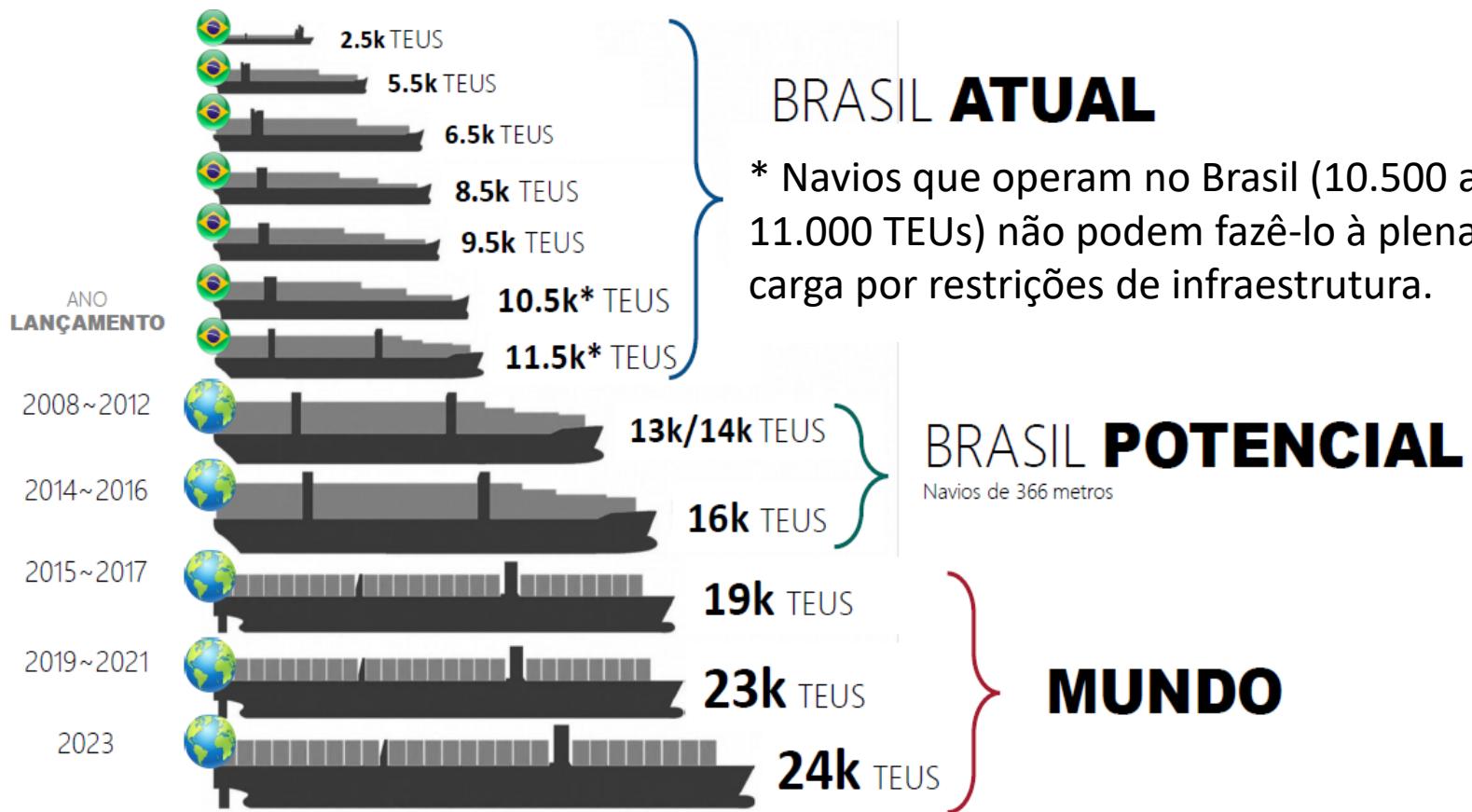


Estas classes de navios não podem vir para o Brasil



SITUAÇÃO ATUAL NO BRASIL:

País defasado em 15 anos e 6 gerações de navios por falta de capacidade de atendimento nos portos!



DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO: PRINCIPAIS VETORES

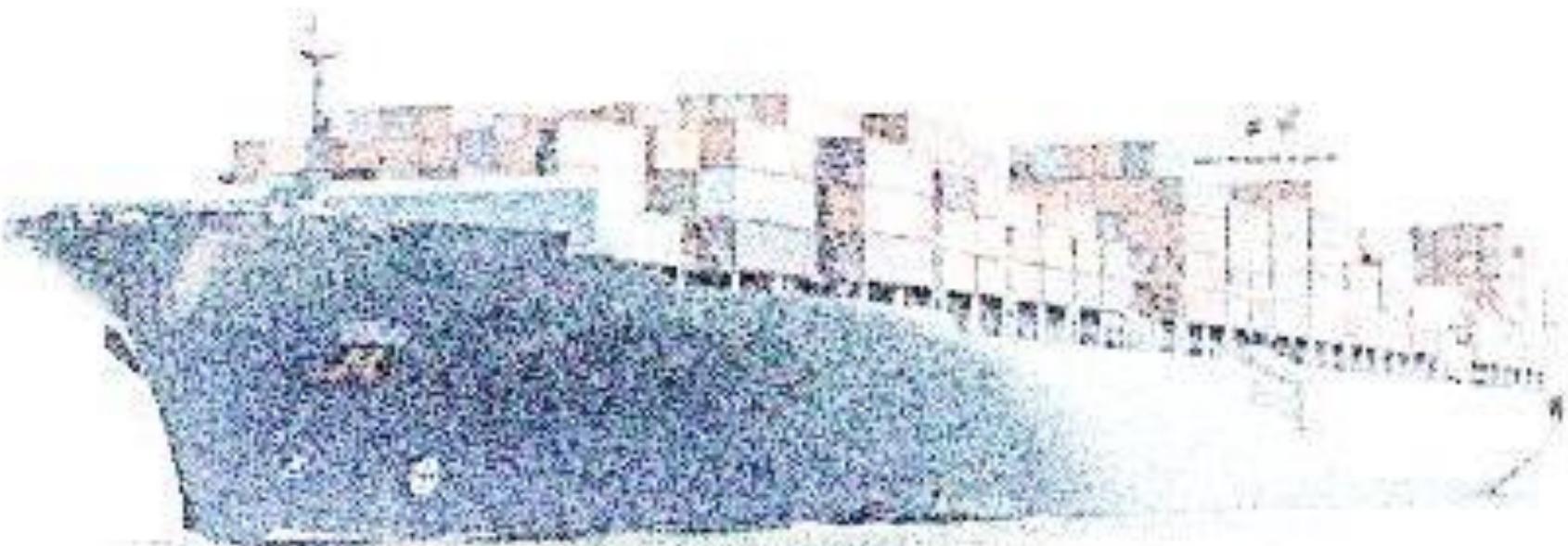




CENTRONAVE

Centro Nacional de Navegação Transatlântica

Obrigado



centronave@centronave.org.br