

“O Brasil está em recessão e precisa encontrar maneiras eficazes para reconstruir sua economia, melhorando o ambiente de negócios”

Andres Ososres, diretor comercial da Maersk Line para a América Latina

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar



Com mais de 20 contêineres em operação na América Latina, a Maersk Line mantém o interesse de trazer embarcações de maiores dimensões ao Brasil, mas defende investimentos nos acessos aos complexos marítimos

2015 com queda e 2016 ‘pouco melhor’

Essa é a projeção da armadora Maersk Line, líder mundial no transporte marítimo de contêineres, para as operações nos portos brasileiros

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Com importações em queda e redução nos volumes de exportação, a Maersk Line, líder no transporte marítimo de contêineres em todo o mundo, estima que o Natal de 2015 será um dos piores, desde a década de 90, para esse setor nos portos brasileiros. E no próximo ano, as expectativas também não são muito animadoras, já que a empresa revisou para baixo suas perspectivas e acredita que não haverá crescimento no volume transportado em contêineres.

A armadora avalia que o País será pressionado a mostrar sua capacidade de se recuperar no próximo ano, tendo em vista a queda acentuada nas importações vindas da Europa, Ásia, Oriente Médio e África. “O crescimento no volume de cargas containerizadas em 2015 será levemente negativo e, para 2016, a expectativa é de que o comércio nacional deixará de crescer. Se confirmado, tal resultado será um pouco melhor do que esperamos para 2015, mas muito pouco encorajador se considerarmos o quadro de crescimento histórico no Brasil”, destacou o diretor comercial da Maersk Line para a América Latina, Andres Ososres.

Em relatório comercial divulgado no último domingo, a Maersk prevê uma queda de 1% para o transporte marítimo internacional de contêineres no Brasil neste ano. Em 2016, a retração deve parar, mas não se espera avanço. A expectativa é de estagnação.

Isso se dará pela “fragilidade” dos desembarques, segundo o executivo. “No terceiro trimestre, as importações (brasileiras) a partir de todos os continentes registraram redução de dois dígitos, com quedas de 13%, 11%, 15% e 26% para a Europa, Ásia, Oriente Médio e

Retração

1
por cento
é o percentual de queda previsto pela Maersk para o transporte marítimo de contêineres nos portos do Brasil neste ano.

5,9
por cento
foi a retração do comércio marítimo do País no 3º trimestre

África, respectivamente”.

Entre julho e setembro deste ano, houve uma retração de 5,9% nas trocas comerciais marítimas do Brasil com o resto do mundo, na comparação com o mesmo período do ano passado. De acordo com a Maersk, as importações caíram 13% e as exportações cresceram apenas 2,1%.

“Para termos um Natal modesto, com crescimento do varejo na casa de um dígito baixo, precisaríamos ver, pelo menos, um avanço de dois dígitos nas importações no terceiro trimestre para que haja alguma diferença”, destacou o executivo.

Mesmo com a depreciação do real frente ao dólar, as exportações não cresceram como o

esperado, de acordo com a empresa. Esta corrente comercial registrou o crescimento de 2,1%, inferior à marca de 16% registrada no ano passado.

Essa retração dos embarques de caixas metálicas atingiu dez dos 18 segmentos de cargas analisadas. Os números refletem quedas da ordem de 17% nas exportações de carne bovina. Alimentos e bebidas tiveram retração de 16% nos embarques, enquanto as vendas externas de outros tipos de carne caíram 9,1%.

Produtos automotivos e de transportes, açúcar e tabaco também registraram quedas nas exportações. Já os embarques de milho, plástico e borracha, papel e celulose registraram altas, assim como frutas, vegetais e plantas.

CENÁRIO

Com mais de 20 navios em operação na América Latina, a Maersk Line reitera o interesse em investir em embarcações maiores para o Brasil. No entanto, quando questionada sobre trazer navios de grande porte para os portos brasileiros, sempre há uma questão a ser analisada: a infraestrutura dos complexos portuários marítimos. “Gostaríamos que investimentos em infraestrutura não fiquem apenas no papel e que tenhamos planos executados”, destacou Ososres.

Para o executivo, somente a construção de ferrovias e estradas até os portos, aliadas à melhoria dos acessos aquaviários aos terminais de carga, vão permitir a superação dos gargalos, que reduzem a competitividade e, consequentemente, a retomada do crescimento das operações.

“O Brasil está em recessão e precisa encontrar maneiras eficazes para reconstruir sua economia, melhorando o ambiente de negócios. Isso pode ser alcançado por meio da redução

da burocracia e de investimentos em acordos comerciais com os Estados Unidos e a Europa, de modo a permitir que o País se transforme em um player importante para o comércio global”, destacou Ososres.

LEILÕES

O diretor comercial da Maersk Line para a América Latina também aposta nos leilões de terminais portuários como uma maneira de impulsionar

as oportunidades no País. No entanto, ele considera vital que isso aconteça até o final do próximo ano.

Apesar dos primeiros leilões estarem previstos para a próxima semana, especialistas acreditam que a operação dos novos terminais só deve acontecer em cerca de quatro anos. Este será o tempo necessário para obras civis, licenciamentos ambientais e ainda compra de equipamentos.

Próximo ano

“Para 2016, a expectativa é de que o comércio nacional deixará de crescer. Se confirmado, tal resultado será um pouco melhor do que esperamos para 2015”

Andres Ososres, diretor comercial da Maersk Line para a América Latina