

Redação 27/06/2016 23:55

Canal do Panamá chegou e traz novo desenho para o comércio

No caso do Brasil, exportações de soja com destino à China são as maiores beneficiadas, mas impacto será diferente para cada tipo de mercado

A inauguração do alargamento do Canal do Panamá no último domingo, 26, teve a embarcação chinesa Cosco Shipping Panamá como estreador na travessia inaugural. O navio, um new panamax de 48,25 metros de altura e 299,98 metros de comprimento, com capacidade para transportar até 9,4 mil containers, entrou na eclusa de embarque de Agua Clara depois das 7h30 locais (9h30 de Brasília).

As novas eclusas de embarque, com dimensões de 427 metros de comprimento por 55 metros de largura e 18,3 metros de profundidade, necessitaram de um total de 4,4 milhões de metros cúbicos de concreto e de 30 mil trabalhadores ao longo de quase nove anos para serem concluídas.

Com o alargamento do canal, uma nova era se abre para o comércio entre Ásia e Estados Unidos. Para o Brasil, a rota ampliada deve beneficiar principalmente as exportações de soja com destino à China. Além disso, a opção pelo canal permitirá reduzir em 4,5 dias o tempo de navegação entre o porto de Vila do Conde, no Pará, e o de Xangai, na China, sobre a rota do Cabo da Boa Esperança.

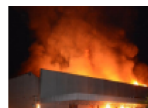
Apesar do ganho logístico para o agronegócio brasileiro ainda superar o custo total do contorno da África - rota marítima que o Brasil usa para se conectar ao Extremo Oriente, essa é ainda assim uma grande oportunidade dado que a fronteira agrícola no Brasil avança rumo ao Arco Norte.

O "novo" canal dobrará a capacidade de movimentação - hoje cerca de 3% do volume de cargas mundial circula pela via de 77 quilômetros. A ampliação foi concebida para melhorar os fluxos intra-Estados Unidos e a conexão do país com a Ásia.

No caso do Brasil, o impacto do canal expandido será diferente para cada tipo de mercado: os grãos líquidos e minério, por exemplo, não devem se beneficiar porque as embarcações que transportam essas cargas são maiores que a via expandida. O farelo de soja e açúcar são mercados mais pulverizados e com pouca influência do Extremo Oriente e em um primeiro momento, também não terão ganhos de escala. No caso do container, a aposta é que uma rota pelo novo canal só se viabilizaria se houvesse carga âncora desse tipo em volume justificável no Norte e Nordeste.

Vale ressaltar que em abril a Autoridade do Canal do Panamá estabeleceu novas tarifas para o estreito. Quanto maior o volume carregado, maior o desconto. Até então um navio de 4,5 mil Teus com 60% de utilização pagava US\$ 78,80 por Teu para cruzar a via. Atualmente o valor é de US\$ 75 a US\$ 77 por Teu. Um navio de 9,5 mil Teus nas mesmas condições pagará de US\$ 68 a US\$ 71 por Teu.

Notícias do dia



Terminais

Fogo controlado, fretes nem tanto



Tecnolog

Novas tecnologias para melhorar infraestrutura portuária



Cabotagem

“Do arroz ao zinco”



Tecnolog

A logística, a mobilidade e a internet das coisas



Inteligênc

nos

Transport

Uber e a automação



Mercado

Novo canal de exportações através do Canal do Panamá