

Cleci Leão 04/10/2016 23:55



Feeder ditará o rumo do Canal do Panamá

Autoridade diz que, na atual conjuntura, está difícil fazer previsões

O propósito inicial das obras milionárias que expandiram a via do Canal do Panamá, inaugurada em junho deste ano, era atender à demanda dos meganavios, que prometiam melhorar a equação custo/benefício do transporte internacional. No entanto, com o mercado em plena mudança conceitual – o que inclui não apenas as rotas como também as tendências das embarcações encomendadas e dos portos e terminais de destino –, a autoridade do canal declarou que o futuro das instalações das eclusas ainda é nebuloso.

Segundo o vice-presidente de planejamento e desenvolvimento da ACP (Autoridade do Canal do Panamá), Oscar Bazan, o dimensionamento e a própria gestão do canal depende de como os armadores irão estabelecer as rotas dos navios neo-Panamax, e reempregar as embarcações que foram deslocadas do serviço transoceânico para uso regional: “temos de nos adaptar ao tamanho dos navios feeder, mas até agora não sabemos quais serão essas embarcações”, admitiu Bazan durante uma conferência realizada na Carolina do Sul, nos EUA.

Hoje, as centenárias eclusas originais do Panamá comportam navios abaixo de 5.000 Teus de capacidade. Os chamados post-Panamax, navios na faixa dos 8 a 9 mil Teus, que são cada vez mais abundantes, atualmente acessam os portos da costa leste dos Estados Unidos por meio da seção ampliada do Panamá ou pelo Canal de Suez. Definidos como Neo-Panamax, as embarcações entre 10 e 14 mil Teus são esperadas na expansão do Panamá até o final deste ano, de acordo com dados do mercado.

No entanto, caso os navios feeder (que distribuem as cargas dos grandes portos com estrutura para receber meganavios até os outros portos que acessam os destinos variados) ultrapassarem a dimensão dos 5.000 Teus, eles ficarão impedidos de utilizar as eclusas antibas.

Bazan explicou ao mercado norte-americano que, apesar de a expansão ter como foco principal o trânsito de neo-Panamax entre a Ásia e a costa leste dos EUA, ela também abrirá possibilidades para uma mudança de parâmetros do transporte entre as costas do Pacífico e do Atlântico, incluídos, nessa rota, os portos da América do Sul.

Em um estudo realizado pela ACP, que estima a demanda dos próximos 40 anos, Bazan disse que as previsões estão bastante dificultadas por conta das condições macro-econômicas, como a economia global, a população e a forma como têm crescido as tendências de consumo. Além disso, entram na conta a diminuição das exportações a partir da China (na medida em que o país asiático aumenta o consumo doméstico) e a economia mais focada nos serviços do que nos produtos.

O Canal do Panamá em números

- Mais de **200** navios já transitaram no Canal do Panamá desde a inauguração da expansão.
- Porta-containers, Navios de GNL, Ro-Ro, Petroleiros e Graneleiros utilizaram as novas vias.
- **70%** do trânsito no canal foi de navios porta-container.
- A largura do canal expandido é **70 pés** maior do que o original (**21,33m**)
- Sua profundidade excede o original em **18 pés (5,4m)**
- A projeção inicial seria atender **1 a 2** navios por dia, porém hoje já são **2,5**.
- Usar o Canal do Panamá em vez de circunavegar o Cabo Horn economiza, para os petroleiros, **5.600 milhas**, e mais de **15 dias** de navegação.
- A autoridade do Canal do Panamá afirma que ainda dispõe de espaço para construir uma **4ª seção** de eclusas, caso haja demanda mundial.

Notícias do dia



Eventos

Diante da crise, evolução ou oportunismo



Mercado

CSN congela venda do terminal de containers



Concessões e Licitações

Novas medidas para concessões



Acordos

Brasil reforça parceria estratégica com Japão



Canal do Panamá

Feeder ditará o rumo do Canal do Panamá



Sustentabilidade

Antaq divulga ranking de gestão ambiental