



Movimentação de contêineres está em alta no Brasil.

A movimentação de contêineres no Brasil deve crescer 6,5% ao ano, segundo estudo realizado, em 2018, pela Datamar, uma consultoria especializada na análise de comércio exterior via modal marítimo. Para o levantamento, foram ouvidos diretores e principais autoridades de 22 terminais de contêineres do País, seis na Argentina e dois no Uruguai.

O relatório ECSA Container Terminals Report 2019 contou com a colaboração de Andreas Nohn, consultor marítimo independente, que atuou de 2013 a 2017 como economista de transportes na Hamburg Port Consulting. Ele foi divulgado, ontem, durante a Intermodal South America, que termina hoje, no Expo São Paulo, na capital.

O levantamento traça uma perspectiva para os próximos cinco anos. Foram analisadas diversas variantes, entre elas, as novas configurações no serviço dos armadores, as concessões de terminais – o que tem sido

defendido pela nova diretoria da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e, principalmente, a visão dos terminais sobre a economia e ambiente de negócio.

Quanto ao ambiente de negócios, o diretor da Datamar, Andrew Lorimer, aponta que existe um otimismo maior, a curto prazo, no Norte do País, em comparação ao Porto de Santos.

“Na região há otimismo, mas sem muita euforia. Portanto, em Santos, a previsão de crescimento, ela é menos elástica e está um pouco abaixo da média de 6,5% do País”.

Apesar disso, devido ao volume que passa pelo cais santista, os resultados são mais impactantes.

Movimentação em TEU

Entre 2018 e 2023, prazo do estudo, está previsto um acréscimo de 3,8 milhões de Twenty Foot Equivalent Unit (TEU) - medida padrão utilizada para calcular o volume de um contêiner de 20 pés no País.

No ano passado, os portos brasileiros foram responsáveis por movimentar 10,3 milhões de TEU. Apenas o Porto de Santos operou 4,1 milhões de TEU.

Para 2023, com o incremento dos 3,8 milhões de TEU, quase 2 milhões devem passar pela região. Lorimer explica que o acréscimo tem relação com o aumento do tamanho das embarcações e de transbordos no Brasil, uma vez que os demais portos da Argentina e Uruguai não têm capacidade para receber todo esse volume de contêineres.

Fonte: A Tribuna