

Trimestre inesquecível



Ivan Leão*

O trimestre é inesquecível. O mundo assiste aos primeiros meses do presidente Trump, nos EUA, anunciando o corte no Orçamento, com aumento de US\$ 54 bilhões no dinheiro para as Forças Armadas. Parte destinada à construção naval militar para aumentar a frota da Marinha dos EUA de 274 para 355 navios, nos próximos 30 anos. Significa a construção de cerca de três novos navios militares a cada ano. É a projeção marítima do poder.

O poder marítimo também está na agenda da Rússia e da China, com notícias sobre o teste dos limites no Sul do mar da China, ameaçando direitos do Japão. Uma nova definição de fronteiras pode estar em gestação. Há retorno do nacionalismo radical, na Europa e nos EUA.

No Brasil, a situação é quase inacreditável. Um Congresso com o maior nível de descrédito da história recente tenta, de uma só vez, as reformas política, tributária e previdenciária. As mesmas que há mais de 30 anos não são sequer cogitadas pela sua complexidade e falta de consenso. Após dois anos de recessão, a inflação mostra sinais de redução, as demissões estancam, investidores internacionais mostram seu interesse pelo país com a aquisição das concessões dos aeroportos.

Na agenda política, atração do capital internacional para investimentos em infraestrutura. Para isso o equilíbrio fiscal é necessário. Sem investimentos não há aumento de emprego ou de arrecadação. Os impostos é que pagam os salários do funcionalismo público, o maior item de despesa dos orçamentos federal, estadual e municipal. Na agenda econômica, a baixa produtividade da indústria e a importância das exportações de produtos primários, grãos e minérios. Analistas criticam, dizendo que produtos primários não produzem dinâmica econômica, mas a realidade mostra investimentos em terminais portuários privados, estações de transbordo fluviais e investimentos em ferrovias. O Brasil tem vanta-



Um Congresso com o maior nível de descrédito da História recente tenta promover reformas política, tributária e previdenciária

gens comparativas e constrói uma rede logística para se manter competitivo no mercado mundial.

No setor da construção naval, o debate sobre o conteúdo local para as plataformas de produção de petróleo impede visão mais ampla sobre o setor. Principalmente dos segmentos que estão efetivamente em expansão, como é caso das frotas de apoio portuário e transporte fluvial. Reportagem da **Portos e Navios** (edição 672) mostra fornecedores de motores e sistemas de propulsão focados na expansão nesses dois segmentos. Principalmente no transporte fluvial, anunciando inovações como a migração em direção a sistemas avançados de telecomunicações e internet para acompanhamento de frotas e desempenho de equipamentos.

Os bilhões de dólares em fornecimentos ao segmento de produção de petróleo escorrem entre os dedos, já que as crises do preço do barril e da corrupção impediram a constitui-



ção de um sistema construtivo sustentável. A transformação que ocorre, em segmentos tradicionais da indústria naval, mostra potencial de negócios que precisam ser mais bem percebidos.

O paralelo 16 divide em dois o Brasil. Um novo eixo logístico está formado ao Norte. A migração da produção agrícola de soja e milho na direção Centro-Oeste e Norte estabelece nova tendência de desenvolvimento. Em 2017, as exportações de milho e soja através de

portos do Amazonas, Pará e Maranhão devem alcançar 25,4 milhões de toneladas, gerando uma receita estimada em US\$ 7,4 bilhões. São valores relevantes, mas modestos em relação ao escoamento para o exterior de 81 milhões de toneladas de milho e soja pelos portos de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul que devem gerar uma receita de US\$ 23,8 bilhões.

Nos próximos 15 anos haverá aumento da demanda mundial por milho e soja estimada em 251 milhões de toneladas, boa parte deve ser atendida pela produção agrícola brasileira. É na porção Norte do país, acima do paralelo 16, que há vantagens comparativas para o aumento da produção e do transporte aos mercados da Ásia e da Europa, através dos modais rodoviário-fluvial-oceânico.

O impacto será no aumento das frotas de transporte fluvial e apoio portuário, já que a construção naval brasileira praticamente não participa da construção de navios transoceânicos para transporte de grãos. Nas instalações portuárias as informações da Antaq mostram a importância da região do Eixo Norte. Do total de 28 estações fluviais de transbordo de cargas (ETC), 25 estão localizadas no Amazonas, Pará, Tocantins e Rondônia. Dos terminais portuários de uso privativo, 52 de um total de 160 se encontram nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Mato Grosso. Notícias de investimentos na região continuam. ■

**Ivan Leão é diretor da Ivens Consult*

ASSINE PORTOS E NAVIOS



INFORMAÇÃO COM CREDIBILIDADE

Mais informações: +21 2283-1407
www.portosenavios.com.br