

O cenário para 2021



Ivan Leão*

A expectativa é de um crescimento de 4% do PIB, em 2021. A preocupação é com o deficit público primário consolidado (R\$ 655,3 bilhões, 9,08% do PIB, nos últimos 12 meses até setembro) e com a dívida bruta do governo geral (INSS, governos federal, estaduais e municipais), que alcançou R\$ 6,5 trilhões (90,6% do PIB) em setembro de 2020. São indicadores da limitação da capacidade de execução de políticas públicas.

A expansão da economia, que proporciona aumento da arrecadação fiscal, é o lado bom da moeda. A recuperação da economia mundial é uma possibilidade real em diversos estudos, principalmente na região da Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean), enquanto a Europa e os EUA se ocupam com a segunda onda do Covid-19. A chegada da vacina pode significar melhora das economias no segundo semestre.

Em 12 de novembro de 2020 foi divulgado o *Review of Maritime Transport 2020*, pela Unctad, com a previsão de expansão de 4,1% do transporte marítimo mundial. Em 2020 a queda estimada é de 4%, paralisando cerca de 10% da frota mundial de navios porta-contêineres. São 98 mil navios que transportaram 11,3 bilhões de toneladas de carga, segundo as estimativas para 2020.

Os navios porta-contêineres ficaram tão grandes quanto os navios petroleiros e maiores que os graneleiros, que atingiram seu limite, segundo o relatório da Unctad. Mas, os ganhos de escala não se tornaram redução de custos. Os custos do transporte terrestre aumentaram na cadeia de suprimentos, já que os navios maiores só podem operar em poucos portos e nem sempre menores preços de fretes são repassados aos clientes. Esse equilíbrio no transporte marítimo é uma preocupação para grandes operadores. É necessária uma coordenação sistemática em nível global para pa-



dronizar procedimentos e operações, aponta o relatório. A digitalização e a automação devem aumentar, tornando mais agudo o risco com o *cyber crime*. A Ásia lidera, movimentando 41% do volume total da carga embarcada e 62% da desembarcada. As Américas ficam em segundo lugar com 22% da carga marítima embarcada e 13% da desembarcada.

Apesar da redução no volume de carga, em 2020 ocorreu ampliação de 6,5% da frota de gaseiros; 5,8% dos petroleiros; 3,9% dos graneleiros e 3,3% dos porta-contêineres. Três países lideram 92,5% na construção naval mundial: China, Coreia do Sul e Japão. Segundo a Rystad Energy, os estaleiros chineses são os mais competitivos e conquistarão a maior parte das encomendas para construção de plataformas de produção de petróleo tipo FPSO. A construção de um casco de FPSO custa US\$ 94 por metro cúbico na China; US\$ 111 na Coreia do Sul e US\$ 128 no Japão.

No Brasil, a indústria marítima tem ampliado sua vocalização, criticando regulações e burocracias que não cumprem objetivos claros, dificultam operações e aumentam custos operacionais. A cabotagem é considerada uma oportunidade real e uma mudança na siste-



Apesar da redução no volume de carga, em 2020 ocorreu ampliação de 6,5% da frota de gaseiros; 5,8% dos petroleiros; 3,9% dos graneleiros e 3,3% dos porta-contêineres

mática regulatória está na pauta. Por ano, o custo Brasil consome das empresas um valor de aproximadamente R\$ 1,3 trilhão, segundo Carlos da Costa, titular da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (Sepec) do Ministério da Economia. O governo federal conseguiu medir, em parceria com o setor privado, o chamado custo Brasil — termo que descreve o conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas e econômicas que comprometem novos investimentos e pioram o ambiente de negócios. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (Seae) do Ministério da Economia identificou 163 órgãos reguladores da administração federal.

Marcus Quintella, coordenador do Centro de Estudos e Pesquisas em Transportes, Logística e Mobilidade Urbana da FGV, em artigo na **Portos e Navios**, destaca que a CNT aponta, em 2020, que 11,8% dos transportadores registram interesse em utilizar a navegação de cabotagem. Segundo Quintella, há potencial migração de mais de 100 bilhões de TKU do modo rodoviário para a cabotagem.

Para tornar essas expectativas concretas serão necessárias análises, em conjunto com as

associações de classe da navegação e dos portos, para aperfeiçoamento do aparato regulatório. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) disse à **Portos e Navios** que a navegação de cabotagem apresenta bom desempenho nas regiões Norte e Nordeste do país, a expansão dos portos do Pecém (CE) e Suape (PE) são prova disso. Em novembro, a Transpetro passou a integrar o quadro de associados da Abac, onde já estão: Aliança; Norsul; Flumar Hidrovias do Brasil; Log-In e Mercosul Line. Segundo presidente da Abac, Cléber Lucas, os comitês internos atraem associados para participar dos grupos técnicos.

No Ministério da Infraestrutura está em formação a agenda para criar o BR dos Rios. O objetivo é criar uma política pública voltada ao incentivo do desenvolvimento da navegação interior na rede fluvial. Os debates visam a um diagnóstico do setor e a formulação das diretrizes sobre obras prioritárias e a participação de investidores na gestão de hidrovias, entre outros temas.

Na construção naval de empurradores e balsas, os debates também são essenciais para que as ocorrências na cadeia de suprimentos de insumos sejam observadas. O diretor do Estaleiro Rio Maguari, Fabio Vasconcellos, disse à **Portos e Navios** que aço plano e longo estão com prazos de entrega de 120 dias, quando o normal era de 45 a 60 dias. Cabos elétricos, motores elétricos de pequeno porte, arame de soldagem, tubos e outros insumos e materiais também têm prazo de entrega pelo menos duas vezes maior do que no período de normalidade. ■

**Ivan Leão é diretor da Ivens Consult*