

# Falta de contêineres afeta preço das mercadorias

Mercado logístico ainda sente efeitos do desbalanceamento do setor, destaca operadora

## PALAVRA DO EDITOR

Os impactos da pandemia da covid-19 ainda são percebidos no transporte marítimo mundial. O mais recente reflexo é o aumento do valor das frutas brasileiras exportadas para o mercado internacional.

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

A falta de contêineres refrigerados no Brasil já causa uma alta nos preços das frutas no mercado internacional. Além disso, compradores estrangeiros passaram a adquirir produtos perecíveis de outros países, o que pulverizou ainda mais a oferta de caixas metálicas em todo o mundo. Como consequência, operadores logísticos buscam alternativas para garantir o acesso ao equipamento.

Pelo menos quatro fatores são responsáveis pela falta de contêineres refrigerados no País. O primeiro deles é uma oferta inferior dos contêineres convencionais. Além disso, os impactos da pandemia de covid-19, que causou o fechamento de portos em todo o mundo, fez com que caixas metálicas ficassem represadas no Hemisfério Norte.

Outro problema que agravou a situação foi o encalhe de uma embarcação por seis dias no Canal de Suez, no Egito. A desvalorização recorde do Real no mercado internacional é outro ponto a ser destacado.

Agora, a demanda em alta por proteína na China tem absorvido um número cada vez maior de contêineres, restringindo



Operação de contêineres em Santos: ausência de contentores impacta no valor do frete, diz Sindamar

a oferta do equipamento para outros transportes. A saída, mais do que nunca, é investir no planejamento logístico para driblar o problema.

Segundo o gerente de Desenvolvimento de Negócios da Rangel Logística, Italo Macedo, o problema não deve ser solucionado rapidamente, se estendendo até final deste ano ou o início do ano que vem.

O executivo explica que a empresa fechou acordos com empresas de navegação para garantir o uso das caixas metálicas na volta para a Europa, evitando que fossem absorvidos no embarque de carnes do Brasil, que movimenta 12 vezes mais volumes em relação ao de frutas.

Porém, segundo Macedo, em alguns casos, é preciso optar por outros tipos de frete, como o rodoviário. É o caso do transporte de frutas entre o Chile e o Brasil. “De San Antonio a Santos a

carga leva 24 dias por via marítima. Já por via terrestre, são 11 dias”, afirmou.

A empresa também reservou contêineres que encontrou na Europa, passando a transportar carga seca para o Brasil com a refrigeração desligada. Mas, independentemente das opções escolhidas para os clientes, o uso de ferramentas de tecnologia da informação, como o big data, auxiliam no processo.

Para Macedo, avaliar os dados do mercado é imprescindível para tomar decisões sobre o melhor momento e a melhor forma de

importar ou exportar um produto. “Estamos tentando encontrar alternativas logísticas cabíveis para fazer as operações”.

## IMPACTO

Segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, o desbalanceamento de contêineres tem influência direta no preço do frete marítimo. “Os embarques de frutas já estão comprometidos pela falta de equipamento principalmente nas regiões do Nordeste e Norte. As mudanças de rotas dos navios e cancelamentos de escalas também contribuíram para a reposição dos equipamento, já que os embarques dessas unidades vazias obedecem a um plano de estivaagem total do navio, não sendo possível carregar todas as unidades de uma única vez”, destacou.

ARQUIVO