

FALE COM A GENTE!

Editor: Leopoldo Figueiredo
E-mail: portomar@tribuna.com.br
Telefone: 2102-7269

Terminal prevê alta na movimentação

Na DPW Santos, foram movimentados, no ano passado, cerca de 900 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Para este ano, a expectativa é superar em até 5% esse volume.

PORTO & MAR

Setor prevê falta de contêineres até 2022

Segundo especialistas em logística, crise é causada, principalmente, pela interdição de portos e por mudanças nos padrões de consumo

PALAVRA DO EDITOR

A baixa oferta de contêineres em vários portos do mundo é um reflexo da pandemia de covid-19. O problema também contribuiu para as recentes altas dos preços dos fretes marítimos.

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A crise logística causada pelo desbalanceamento da oferta de contêineres em todo o mundo deve se manter por muito tempo. No Porto de Santos, a situação não é diferente e os terminais devem sentir esses impactos até, pelo menos, o final do primeiro semestre do ano que vem.

O fechamento de alguns complexos portuários asiáticos, em função da necessidade de isolamento para a conter a covid-19, é o principal causador do problema, uma vez que novos focos da doença forçaram diversas interrupções nos últimos meses.

Somado a isso, o aumento do consumo com a retomada da economia mundo afora e a alta demanda por alimentos também intensificaram a crise logística. Isto sem contar a interdição, por seis dias, do Canal de Suez, no Egito, obrigando embarcações a fazerem rotas alternativas muito mais longas e demoradas para evitar maiores impactos.

Desde então, armadores estão atuando com capacidade máxima para conter os efeitos da crise. Mesmo assim, no Brasil, não há



Segundo o executivo do Sindamar, instabilidade na oferta de contêineres ameaça o comércio global

expectativa de solução no curto prazo.

"O cenário na movimentação de contêineres no mundo tem impactado terrivelmente, principalmente, as rotas transpacificas para os Estados Unidos e Norte da Europa, que atraíram maiores quantidades de toneladas, não tendo esses portos conseguido atender a demanda do mercado, que se encontra aquecida. É, como consequência, o equipamento fica aguardando embarque ou desembarque e liberação para ser utilizado, posteriormente", explicou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

Segundo ele, as empresas de transporte marítimo enfrentam uma ausência de regularidade entre a oferta e a demanda. Além disso, diversas escalas dos navios foram impactadas ou canceladas por conta da pandemia. Em alguns casos, houve inversão de rotas e até mesmo uma redução de atracações em determinados portos.

Para evitar ainda mais gargalos, terminais que enfrentam aumento de volume de carga, localizados em várias partes do mundo, já estão adotando trabalho ininterrupto de 24 horas. É o caso de complexos portuários dos Estados Unidos e da Inglaterra.

"Estamos na época das en-

velmente e essa instabilidade resulta na interrupção da cadeia de suprimentos. É uma ameaça ao comércio global", afirmou o diretor do Sindamar.

Roque também aponta que os protocolos adotados no controle do vírus também se transformam em um fator que contribui com a demora na liberação dos navios. Por outro lado, salienta a necessidade de colaboração com as autoridades sanitárias no combate à pandemia.

"Não adianta atribuir culpa aos armadores ou agentes pelo atraso no fechamento de carga e embarque, uma vez que há escassez de contêineres, e isso está sen-

do constatado em nível mundial. Não há milagre que faça reverter essa situação, com contêineres repressados e os transportadores se esforçando para equilibrar a logística, trazendo equipamentos do exterior e procurando atender aos clientes".

OPERAÇÃO EM SANTOS

Procurada, a DP World Santos informou que se adapta suas operações para atender as demandas adicionais do mercado impostas pelo fluxo ainda irregular. E prevê alta na movimentação de cargas neste ano.

"Nas operações com contêineres, o primeiro semestre de 2021 apresentou um crescimento de 17% em relação ao ano anterior, com pouco mais de 450 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) movimentados no período. Encerramos 2020 com movimentação de cerca de 900 mil TEU e, para este ano, a nossa expectativa é crescer em torno de 3% a 5%".