

## FALE COM A GENTE!

Editores Bruno Rios e Marcelo Luis  
E-mail portomar@tribuna.com.br  
Telefone 2102-7157

"Ainda continuamos atentos às necessidades do mercado e otimistas, mesmo diante do quadro que deve perdurar até o ano de 2022, na obtenção de resultados animadores"

José Roque Diretor-executivo do Sindamar

## PORTO &amp; MAR

LUIGIBONGIANNI - 5/2/17

# Movimentação de contêineres cresce no Porto de Santos

Houve um aumento de 19,6% de janeiro a setembro deste ano

## DA REDAÇÃO

Mesmo em meio a uma crise logística mundial, com falta de contêineres em vários portos, a movimentação de caixas metálicas no Porto de Santos já supera a marca dos 3,6 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O volume registrado de janeiro a setembro ficou 19,6% acima do apurado nesse período do ano passado. Mas, apesar do bom número, as perspectivas não são muito positivas para as importações de fim de ano.

"Creio ser difícil que os importados de Natal alcancem os volumes de anos anteriores. Dólar alto, impostos, mercado doméstico priorizando alimentos, energia e combustível obrigando mi-

lhões de consumidores a reduzir hábitos e costumes tradicionais. O coelhinho da Páscoa que o diga. Infelizmente por aqui, o Papai Noel emagreceu e jantou suas renas", destaca o economista e professor universitário Helio Hallite.

Segundo ele, mesmo que o comércio marítimo, com a exceção dos cruzeiros,

não tenha sido afetado pela pandemia, vários mercados encontram-se desabastecidos, especialmente as indústrias. "As montadoras de veículos, por exemplo, interromperam as suas linhas de produção por falta de peças. Eventos como o encalhe do Ever Given (por seis dias no Canal de Suez, no Egito) e o lockdown de portos chineses ocasionaram a desorganização das escalas com reflexo nas rotas para a América do Sul".

Como consequência, o economista explica que os portos brasileiros sentem a falta das caixas metálicas. "E muitos embarques têm sido cancelados, dos exportadores de café aos exportadores de pedras or-



No complexo santista, movimentação nos primeiros nove meses já supera marca de 3,6 milhões de TEUs

## EFEITO CASCATA

"Dólar alto, impostos, mercado doméstico priorizando alimentos, energia e combustível obrigam milhões de consumidores a reduzir hábitos e costumes tradicionais"

Helio Hallite  
Economista

namentais, impactando praticamente todos os produtores que dependem desses contenedores".

Além da falta de contêineres, fretes para portos asiáticos que eram negociados entre US\$ 1,5 mil e US\$ 2 mil chegaram ao impensável patamar de US\$ 15 mil. "Parece ser a versão 'trade' da covid-19, sendo que seus efeitos infelizmente avançarão em 2022. Uma combinação de prosperidade comercial com elevados custos e novas soluções logísticas jamais pensadas".

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, o resulta-

do favorável de crescimento no volume de contêineres revela os esforços do setor para driblar desbalanceamento que existe no mercado global na oferta de caixas metálicas, principalmente pelo represamento e utilização dos equipamentos nas rotas da Ásia e Europa.

"Mas não devemos esquecer que, nesse período do ano passado, os resultados não foram animadores e aguardados pelos transportadores marítimos, devido à quantidade de navios que ficaram em quarentena por longos períodos, escalas reduzidas, rotas invertidas ou canceladas com reflexos ne-

gativos nas atividades do transporte marítimo".

## TENDÊNCIA

Segundo Hallite, "os próximos anos, pós-pandemia, serão como no pós-guerras mundiais: recuperação das economias via investimentos oriundos de reservas de governos, bancos centrais, bancos e grupos de investimento. Será preciso observar como China, Estados Unidos e Europa se comportarão".

Enquanto isso, para Roque, o momento pede atenção. "Ainda continuamos atentos às necessidades do mercado e otimistas, mesmo diante do quadro que deve perdurar até o ano de 2022, na obtenção de resultados animadores. Os contêineres ao serem devolvidos aos terminais passam por uma rigorosa vistoria e manutenção para retorno ao mercado e isso acontece ao redor do mundo".

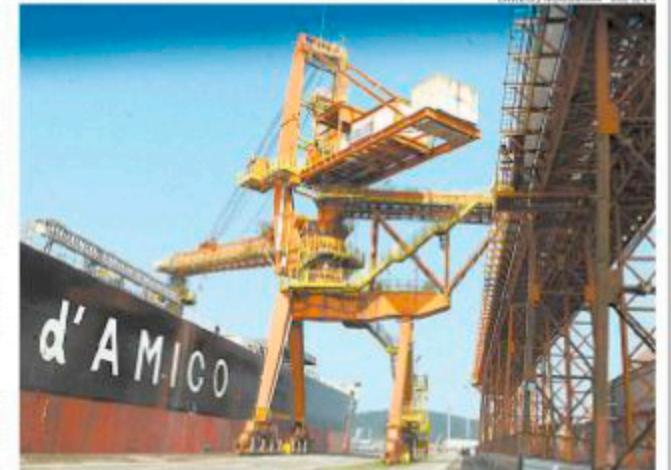
## Fertilizantes também registram alta

Os fertilizantes também se destacaram na movimentação de janeiro a setembro. De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, essas operações atingiram um crescimento de 28,6% no acumulado do ano, somando 5,8 milhões de toneladas. No mês de setembro, o avanço foi de 77,1% (871.104 toneladas) ante setembro do ano passado.

Essa alta na movimentação é um sinal claro de que os agricultores estão se preparando para as próximas safras. A de soja, o produto mais exportado pelo cais santista, deverá ter uma produção de 141,26 milhões de toneladas, segundo estimativas divulgadas pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O volume representa um crescimento de 3,9% em relação à safra anterior, quando foram produzidas 136 milhões de toneladas do grão.

"Quanto ao agronegócio, temo pela doença holandesa, fenômeno econômico em que um país prioriza os produtos primários e ocasiona a desindustrialização. Esse quadro é perigoso. Não gostaria de ver contêineres vazios sobrando", destaca o economista e professor universitário Helio Hallite.

Por outro lado, o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação



Embarque de soja, produto mais exportado pelo cais santista

TOTAL

28,6  
por cento

são o índice de crescimento que as operações com fertilizantes acumularam de janeiro a setembro deste ano

Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, aponta a importância dos embarques para o Porto de Santos e para o País. "Os recordes no granel, devido às excelentes safras, contribuem muito

com a Balança Comercial, visto que, independentemente da pandemia, opera-se normalmente, excetuando os casos de chuva ou quando há a constatação de algum tripulante que tenha contraído o vírus e o navio fica em quarentena".

Roque aponta que os bons resultados são fruto de um trabalho conjunto. "As commodities estão batendo recordes sucessivos no Porto de Santos por conta de os terminais terem investido muito e a Autoridade Portuária intensificar a fiscalização do cumprimento das pranchas de embarque, contribuindo com normas para a eficiência do Porto".