

Comércio on-line impacta mercado de contêineres

Grupo de Trabalho sobre Transporte Marítimo da Antaq analisou consequências da pandemia na área portuária

ANDERSON FIRMINO
DA REDAÇÃO

O comércio marítimo mundial viveu tempos especialmente difíceis no auge da pandemia de covid-19, entre 2020 e 2021. Uma das consequências foi a falta de contêineres nesse período - problema que se repetiu em 2022 devido aos lockdowns na China - e um dos fatores que contribuíram para esse quadro foi o crescimento exponencial do e-commerce, o comércio on-line.

A indicação está no relatório elaborado pelo Grupo de Trabalho sobre Transporte Marítimo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgado na última semana. Em sua explanação, a diretora do órgão regulador, Flávia Takafashi, elencou alguns impactos ocorridos.

"A falta de contêineres e a capacidade logística dos portos, acompanhados do aumento da demanda de movimentação de cargas contêinerizadas, impulsionadas pelo incremento do mercado e-commerce e pela concentração do mercado de transporte marítimo, ocasionaram um grande problema logístico internacional. Os prognósticos mais prováveis avaliam que essa situação continuará em um horizonte de médio prazo".

CENÁRIO

Segundo levantamento da Neotrust, empresa responsável pelo monitoramento do e-commerce brasileiro,



No início da pandemia, houve redução das importações pelo Porto de Santos, afetando em especial os contêineres. Depois, tudo se normalizou

E-COMMERCE
26,9
por cento

de alta no faturamento em 2021, em relação ao ano anterior. Este foi o balanço do comércio virtual no Brasil divulgado pela Neotrust.

a compra de produtos de forma on-line, de fato, justifica sua inclusão entre os fatores que colaboraram para a diminuição na oferta de contêineres nos portos

brasileiros.

O comércio virtual nacional, por exemplo, registrou um crescimento de 26,9% em faturamento em 2021, em relação ao ano anterior.

Além disso, o número de pedidos aumentou 16,9% entre 2020 e 2021, com 353 milhões de compras.

EXPLICAÇÕES

"O e-commerce é um fato. Ele já existia, numa determinada dimensão, e a pandemia o fez crescer, porque lojas fecharam e todos tiveram que se voltar para ele. Sem dúvida que estimulou a utilização de contêineres. Todas as grandes empresas tiveram que fazer grandes encomendas para atender demandas internas no País", descreve o diretor-presidente da Associação

de Terminais Portuários Privados (ATP), almirante Murillo Barbosa.

Ele lembra que, nos primeiros meses da pandemia, houve uma redução das importações pelo Porto de Santos, afetando em especial os contêineres. Contudo, depois, tudo se normalizou. "Hoje, vivemos uma outra situação, de desequilíbrio, que aconteceu no mundo, somado a lockdowns na China. Em termos mundiais, não tenho dúvida de que o e-commerce, com o crescimento que teve, contribuiu para essa desarticulação", ressalta.

Associação frisa fenômeno de alcance global

Já Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), reforça que o aumento do e-commerce é um fenômeno mundial, com ênfase nos Estados Unidos e Europa, mas que tem implicações na movimentação portuária por aqui.

"Os navios ficaram presos em congestionamento e começaram a chegar aqui de forma desordenada. Isso trouxe um impacto muito grande para os terminais no Brasil, que estão sentindo questões como o cancelamento de escalas e o agrupamento de navios, que ficam presos e chegam todos juntos".

Ele ressalta que o preço do frete já dá sinais de queda, após um período de forte alta. "Embarcadores e importadores estão dando conta de que o frete subiu. Todos reconhecem que é uma questão de oferta e demanda e que não há muito que fazer, apenas punir pelos abusos, quando eles acontecerem. Conforme a questão do congestionamento vai se normalizando, você consegue ter uma volta à eficiência".

Morel também cita a omissão de escala, um dos problemas destacados pela Antaq. "Ela acontece quando seu navio chega, vai ter que esperar muito tempo para atracar e o armador resolve pular aquela escala. Quem vai decidir se faz a omissão de escala ou não é o armador. Obviamente, não é um situação boa, mas ela é tomada em prol de um benefício maior".