A TRIBUNA
Publicado em 13/05/2022 - 05:51

Atrasos de navios afetam tráfego de cargas no País

Atrasos de navios são gargalo para exportação

Diretora da Antaq fala sobre as dificuldades

ÁGATA LUIZ
DA REDAÇÃO

Um novo gargalo nas exportações brasileiras foi detectado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), após reuniões com armadores, terminais portuários, importadores e exportadores que atuam no Brasil. Segundo a diretora da agência, Flávia Takafashi, o atraso nas rotas de navios que embarcam produtos nos portos brasileiros é hoje o principal problema do tráfego de carga marítima no País.

Ela explica que o cenário logístico atual no Brasil é reflexo do atraso somado aos cancelamentos de embarques em alguns portos. "A gente chama esse processo de omissões de escala", explica Flávia, dizendo que os problemas foram identificados no grupo de trabalho (GT) estabelecido pela Antaq para analisar os impactos da crise de contêineres no setor portuário brasileiro, conforme divulgado na última semana por *A Tribuna*.

"É um problema (atraso de navios) que começou com a falta de contêiner, mas hoje essa falta que o originou acaba não sendo um fator tão relevante para o mercado brasileiro", ressalta a diretora, explicando que o Brasil também registrou falta de caixas metálicas, mas com menos intensidade.

ATRASOS E NOVA ROTINA

De acordo com Flávia, as linhas de contêineres nos terminais brasileiros são pré-agendadas, contudo ainda assim começaram a sofrer atrasos. "Houve terminais que estavam registrando 90% de atrasos. Ou seja, 90% do que chegava no terminal estava fora da programação inicialmente estabelecida", enfatiza.

Em linhas gerais, segundo ela, foi constatada uma média de 60% a 70% de atraso nessas linhas de navegação nos portos brasileiros. "Isso gera gargalo nos berços dos terminais porque, às vezes, um navio atrasa e chega no momento que, em tese, haveria a atracação de outra embarcação".

Além do congestionamento nos berços, os pátios também são prejudicados. "Eles precisam se reprogramar por conta dos atrasos", diz Flávia. Porém, a diretora da agência ressalta que as omissões de escala causam um transtorno ainda maior. Segundo ela, os casos mais graves acontecem quando o atraso é muito grande. "É preciso pular um determinado porto para poder seguir a viagem".

Com as omissões, as cargas que deveriam ser embarcadas não entram nos navios. "Elas ficam para próxima vez que o navio chegar, mas na próxima vez que o navio vier, ele também sofrerá uma omissão de escala, já que o problema tem sido muito recorrente", afirma, dizendo que o resultado disso é o acúmulo de cargas, prejudicando o recebimento de novos produtos, devido ao fato de os terminais ficarem cheios.

PERDA DE PRODUTIVIDADE

Além disso, Flávia explica que dados da perda de produtividade nos terminais portuários foram coletados. "Não há uma queda de produtividade no sentido que os terminas estão operando de maneira ineficiente, mas como pátios e berços estão mais cheios em determinados períodos, eles precisam realocar o seu modo de operação para conseguir atender a carga da melhor maneira possível".

O problema acaba refletindo na importação brasileira, pois nesses casos, a prioridade dos terminais é receber o navio que coletará o produto voltado à exportação, visando desocupar os pátios. "Com isso, às vezes os terminais precisam deixar de receber cargas de importação. Isso tem gerado todo um rearranjo logístico na chegada de cargas ao Brasil".

QUEDA DE CREDIBILIDADE

Em relação às exportações, Flávia alerta para o maior risco em meio à dificuldade atual: a possível queda de credibilidade dos produtos brasileiros no comércio exterior, já que, com os atrasos, o exportador não consegue dar previsibilidade de quando a carga chegará ao destino.

"O problema que começa como uma falta de contêiner acaba sendo mais uma crise de previsibilidade", enfatiza, explicando que o GT foi formado no ano passado e, além de conversar com armadores, importadores e exportadores, ouviu representantes dos 19 terminais portuários de contêineres da costa brasileira.

Ainda segundo os estudos, o segmento mais afetado pelos atrasos e omissões é o agronegócio. "É quem vem trazendo muita demanda com reclamações para a Antaq. Temos feito reuniões com os usuários e esse tem sido um segmento com impacto significativo", diz, explicando que o Brasil exporta muita carga frigorificada, entre outros produtos, por meio de contêineres.

ALEXSANDER FERRAZ - 10/1/21

O atraso nas rotas de navios preocupa a Antaq, que passou os últimos meses ouvindo o setor portuário

CENÁRIO EM SANTOS

Após as conversas com os representantes do setor portuário, o GT da Antaq está processando os dados coletados em cada um dos 19 terminais para, em breve, divulgar com detalhes a maior demanda de cada região. No entanto, para *A Tribuna*, Flávia afirmou que já é possível ter uma percepção sobre a situação do Porto de Santos. "A gente sabe que o Porto de Santos tem um impacto diferente e naturalmente, a percepção que a gente tem é que poucas linhas omitem o Porto de Santos", enfatiza, dizendo que o complexo portuário possui uma grande capacidade de recebimento de cargas. Porém, o impacto também chegou ao maior porto do Brasil. "Hoje, falando de Santos, a gente pode dizer que (o Porto) também sofreu com o aumento no número de omissões e com os atrasos. Mas o complexo portuário como um todo, não os terminais específicos, tende a receber sempre uma grande capacidade e ter uma seleção de omissão menor". Segundo a diretora da Antaq, isso é causado pela capacidade que o complexo tem e pela necessidade que os navios possuem de parar primeiro em Santos, "até mesmo para aliviar cargas e seguir para outros portos de menor capacidade".

Armadores falam em dinâmica afetada

A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, explica que, ao justificarem os atrasos e omissões, os armadores dizem que a dinâmica internacional está toda afetada. "Realmente, isso é uma verdade. Em um momento pós-pandemia, nós temos um aumento da demanda com movimentação de carga conteinerizada no mundo todo. Com isso, as frotas disponíveis pelos armadores internacionais passam a não ser suficientes não só no Brasil, mas no mundo".

Flávia garante que a Antaq acompanha o problema com a percepção do cenário mundial. "A gente tem essa sensibilidade de que os armadores, quando levam a ter a decisão de omissão ou atraso, o fazem para conseguir reorganizar todo seu alinhamento de rotas do mundo como um todo", ressalta, contrapondo com o fato desta decisão gerar um grande prejuízo para exportação e importação brasileiras.

"Às vezes, o atraso e até a necessidade de omissão são identificados pelo armador de maneira bastante prévia, só que ele comunica isso próximo ao deadline que possui de embarque das cargas. Quando isso acontece, o terminal já recebeu aquela carga, está com o pátio cheio e o exportador também já se programou para colocar dentro da janela que ele tem a carga no terminal", diz Flávia.

Por isso, a intenção do GT foi tentar diminuir os prejuízos com a antecipação do problema. "A gente vem tentando entender para quais linhas e quais possibilidades seria possível antecipar essa previsibilidade em relação às omissões, para que haja o maior planejamento logístico dos terminais", enfatiza.

Ela justifica que a antecedência permite um planejamento maior dos terminais. Assim, eles não privilegiam produtos que não serão embarcados. "A gente tem tratado em cima dessa questão para incentivar os operadores e aqueles que estão envolvidos nessa logística de importação e exportação, visando a melhor adequação". (AL)

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal A Tribuna - Santos/SP

Seção: Porto & Mar **Caderno:** B **Pagina:** 5

Copyright © Clipclap 2025.