

NEGÓCIOS

Atraso em portos brasileiros atrapalha logística

JORGITO SANTOS/TECON/JC

Fatores como problemas climáticos, gargalos de infraestrutura e burocracia estão entre principais motivos para a alta nos gastos do setor logístico

Em meio a entraves de infraestrutura na movimentação de cargas e no acesso aos principais portos do País, o setor registrou gastos bilionários com demurrage (sobre-estadia) no último ano. O termo se refere à taxa cobrada quando a carga permanece no terminal de importação além do tempo acordado entre o dono do navio (armador) e o importador.

Um estudo da consultoria Bain & Company aponta que os custos com demurrage no Brasil em 2024 alcançaram o patamar de US\$ 2,3 bilhões - a quantia era de US\$ 2 bilhões no ano anterior. O levantamento leva em conta a movimentação de cargas como grãos e contêineres.

A consultoria elenca fatores como problemas climáticos, altos volumes de embarcações, gargalos de infraestrutura e burocracia como os principais motivos para a alta nos gastos com demurrage no País.

Segundo Felipe Cammarata, sócio da Bain & Company, a variação de marés e tempestades impacta os terminais portuários e pode elevar os custos com demurrage.

“Um exemplo: com marés baixas, barcos de maior calado (parte do navio que fica sub-



Sobre-estadia e entraves na infraestrutura dos portos também têm sido motivos de preocupação para o segmento de porta-contêineres

merso no canal de acesso aos portos) não conseguem atracar diretamente. Com ampliação da profundidade do terminal, é possível reduzir o tempo de espera para subida da maré ou a necessidade de transferências ‘ship-to-ship’, para uso de barcos aliviadores, agilizando todo o processo”, explica.

Cammarata afirma que, com a movimentação de carga crescendo entre 3% e 4% ao ano, impulsionada pelas exportações agrícolas, há uma tendência de maior fluxo de barcos e maior demanda nos portos, o que, segundo ele, pode aumen-

tar as sobre-estadias.

Segundo Guilherme Medeiros, diretor de operações do porto de São Francisco do Sul, o terminal catarinense, que movimenta soja e milho, produtos siderúrgicos, fertilizantes, madeira, papel e celulose, vem investindo em infraestrutura para combater o tempo de demurrage e diminuir a fila de espera das embarcações.

Entre as obras previstas está uma dragagem de aprofundamento, para melhorar o canal de acesso e permitir ao terminal receber navios de calados maiores (ou seja, com mais carga). O edi-

tal para a contratação da empresa que fará a obra foi lançado no início de abril. O terminal prevê também a expansão de um dos berços (local de atracação do navio para embarque e desembarque).

“O porto está bastante competitivo, mas a gente não se dá por satisfeito. Temos tomado medidas em conjunto com os operadores para acelerar o processo de descarga, aumentando a movimentação, de forma que essas filas andem mais rápido. A gente fez investimentos importantes entre 2023 e 2024 nos ritos de acesso, investimos em novas balanças para que o

nosso fluxo fosse maximizado”, afirma Medeiros.

De acordo com o monitoramento do porto de São Francisco do Sul, o tempo de espera dos navios para atracar no terminal foi de pouco mais de nove dias entre janeiro e fevereiro deste ano. O resultado representa uma queda na comparação com o mesmo período de 2024, quando a espera chegou a quase 12 dias. A sobre-estadia e os entraves na infraestrutura dos portos também têm sido motivo de preocupação para representantes do segmento de porta-contêineres.

Falta de infraestrutura trava terminais e prejudica exportações, revela levantamento de consultoria

Um levantamento feito pela consultoria Solve Shipping contabilizou 1.127 cancelamentos de escalas de porta-contêineres nos principais portos do País, entre eles os terminais de Santos (SP), Salvador e Paranaçuá (PR). Foi um crescimento de quase 50% na comparação com o ano anterior.

Na mesma base comparativa, os atrasos (navios que chegaram mais de 12h depois do horário previsto) aumentaram 33% (3.122 em 2024), ao passo que as escalas pontuais, de embarcações que chegaram na hora acordada, caíram mais de 40% (891 em 2024).

“Cancelamentos são um

sintoma muito claro do abarrotamento dos terminais”, diz Leandro Carelli, sócio da Solve Shipping.

Dos 13 terminais monitorados pela consultoria, nove deles operam com a capacidade acima do patamar considerado ideal pelo setor (65%), incluindo terminais de Santos, no litoral paulista.

Outro problema é a dificuldade de acesso aos terminais devido às limitações de calado (parte do navio que fica submersa). De acordo com a Solve Shipping, para operação de novos navios a plena capacidade, o calado ideal é de 16 metros, patamar acima do que é

observado na maioria dos portos brasileiros.

Representantes do setor afirmam que grandes navios que passam pelo Brasil atualmente operam com capacidade reduzida, o que prejudica as exportações. Se transportassem mais contêineres, o peso do navio inviabilizaria sua saída, já que a profundidade é limitada.

Para solucionar os entraves, o setor diz serem necessárias obras de ampliação da infraestrutura, como dragagens, e novos leilões de terminais. Carelli diz, no entanto, que essas soluções esbarram em um excesso de burocracia por parte do governo federal.

“Hoje, construir um terminal no Brasil gira em torno de 7 a 10 anos. Desde a hora que começa o processo de autorização, licenciamento, até entrar em operação. A demanda está crescendo numa velocidade que a burocracia não está permitindo que a oferta acompanhe”, afirma.

O especialista em engenharia do transporte Luis Claudio Montenegro explica que os atrasos e filas de navios nos portos brasileiros podem interferir e encarecer o custo do frete, já que o armador passará a considerar um tempo maior do que o combinado com o importador, e impactar clientes de

todo o mundo.

“No limite, o navio pula aquela escala. Se ele chegou e sabe que vai demorar muito, o navio não fica esperando, vai embora e descarrega no próximo porto, e a carga que está para ser embarcada acaba ficando.”

“Essas cargas containerizadas são cargas de maior valor agregado, e todas as empresas e indústrias que trabalham com carga desse tipo são ‘just-in-time’, sem estoque. Quando falta estoque ou não consegue fazer uma venda, não recebe, não separa a produção e assim por diante. O impacto é gigantesco”, completa Montenegro.