

Agência Nacional de Transportes Aquaviários ANTAQ

Grupo de Trabalho sobre Transporte Marítimo

Apresentação na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP)

Dados e informações preliminares

16 de março de 2022



Grupo de trabalho instaurado em outubro/2021 pela Diretoria Colegiada

Objetivo Geral

Verificar e mapear a situação do transporte marítimo, que sofreu com os efeitos da pandemia de Covid-19, além do aumento dos fretes e da falta de contêineres para atender o mercado.

Objetivos Específicos

Estabelecimento de um canal de comunicação específico com os setores marítimo e portuário.

Monitoramento e acompanhamento de dados e informações que permitam avaliar os impactos da crise no transporte marítimo.

Avaliação da necessidade de edição de atos normativos e regulatórios para mitigação dos impactos no ambiente regulado.

1

Realização de reuniões com os terminais portuários, associações, representantes dos armadores e com os usuários.

2

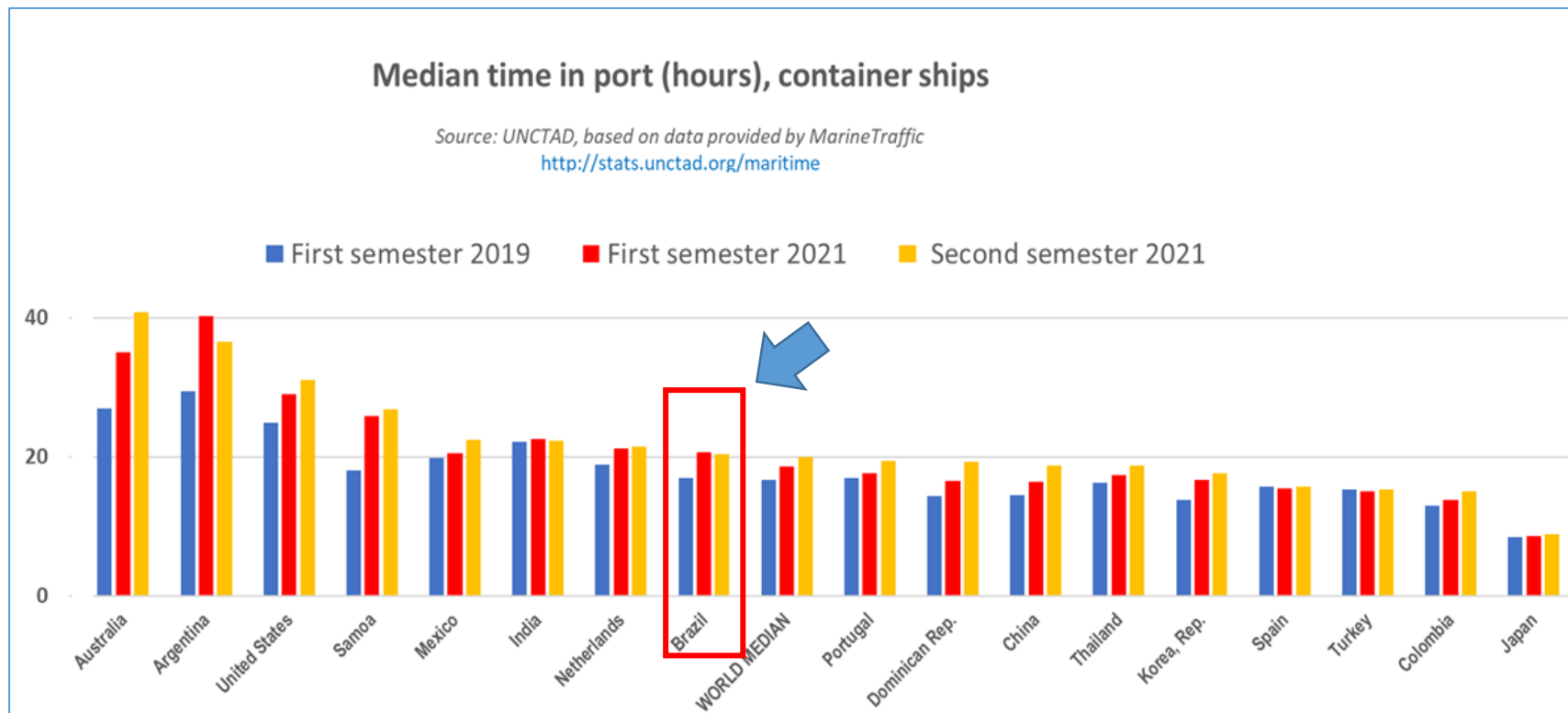
Levantamento de dados e informações junto à Ouvidoria e Unidades Regionais da ANTAQ.

3

Realização de pesquisas qualitativas para avaliação da percepção dos efeitos da pandemia no setor.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

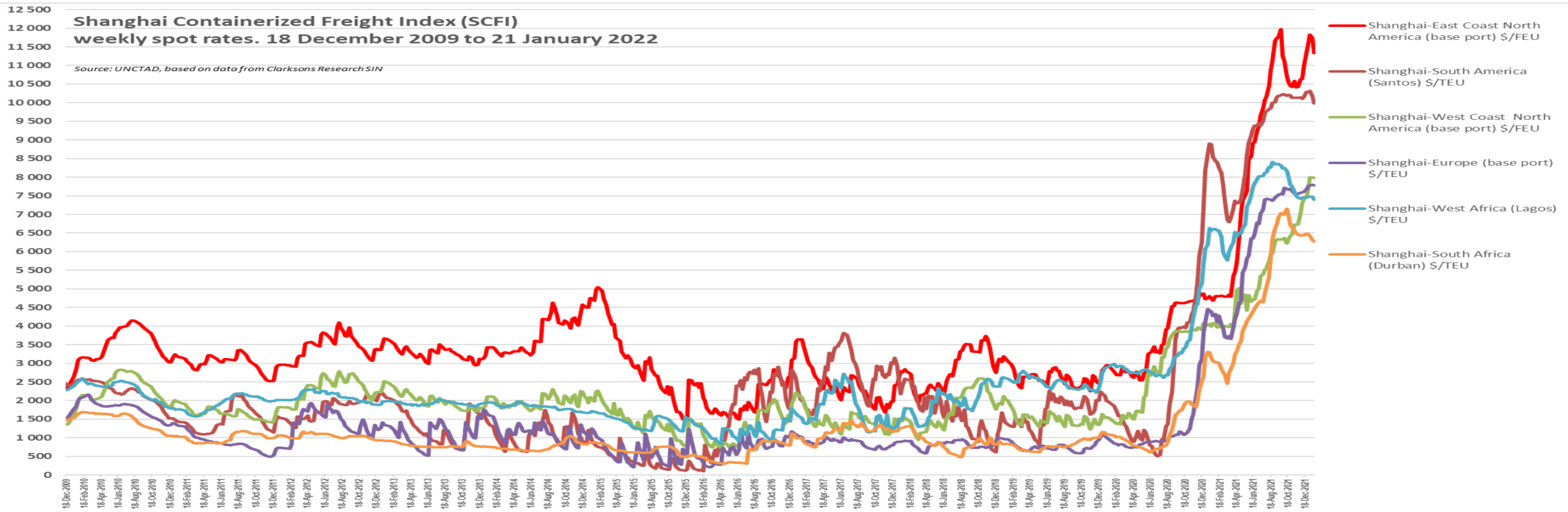
Tempo Médio nos portos para embarcações contêineras (em horas)



O Gráfico 1 compara os valores de 2019 com o primeiro e o segundo semestres de 2021, relativos à média de tempo consumida nas operações portuárias. Esse fator é uma forma de mapear o congestionamento e eficiência de operações do setor em cada país. Nota-se claramente um aumento durante o ano de 2021 nos mais diferentes países em comparação com os dados de 2019.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Shanghai Containerized Freight Index 2009-2021



Observa-se que, a partir de abril de 2020, o índice sofreu uma abrupta elevação que se mantém até o final do período analisado, no final de 2021. O maior valor encontra-se para a carga transportada entre a China e os EUA pelo Oceano Pacífico, seguida das cargas originárias na China e destinadas à América do Sul, especificamente ao porto de Santos. Isso demonstra o impacto causado sobre o transporte em decorrência da pandemia de COVID-19 e suas consequências sobre a estrutura logística mundial e o consumo.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

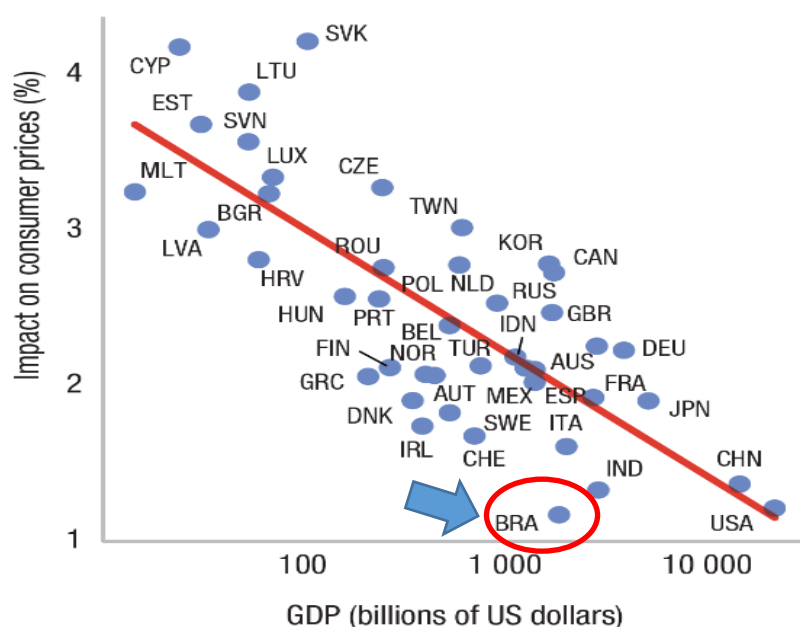
Impactos simulados do valor do frete de contêineres sobre o preço dos consumidores



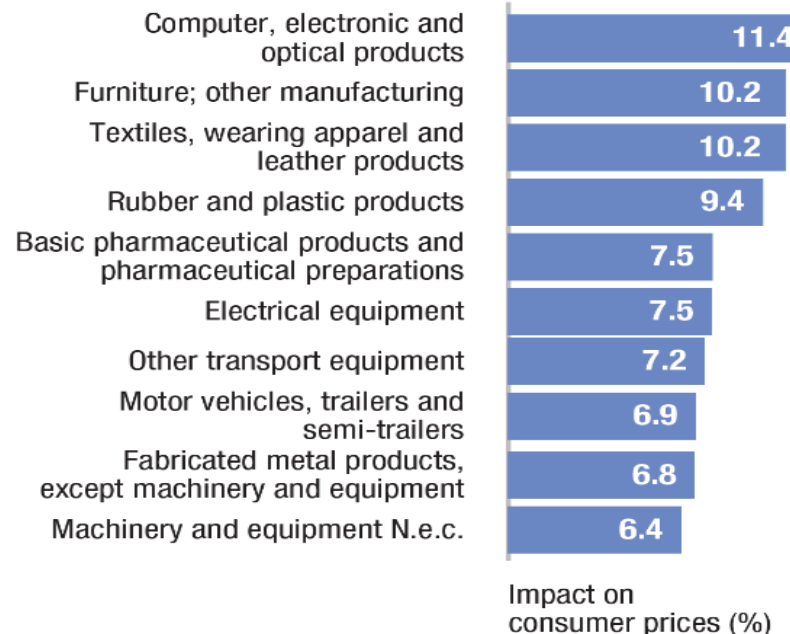
Figure 3.9

Simulated impacts of the container freight rate surge on consumer price levels, by country and by product

By country



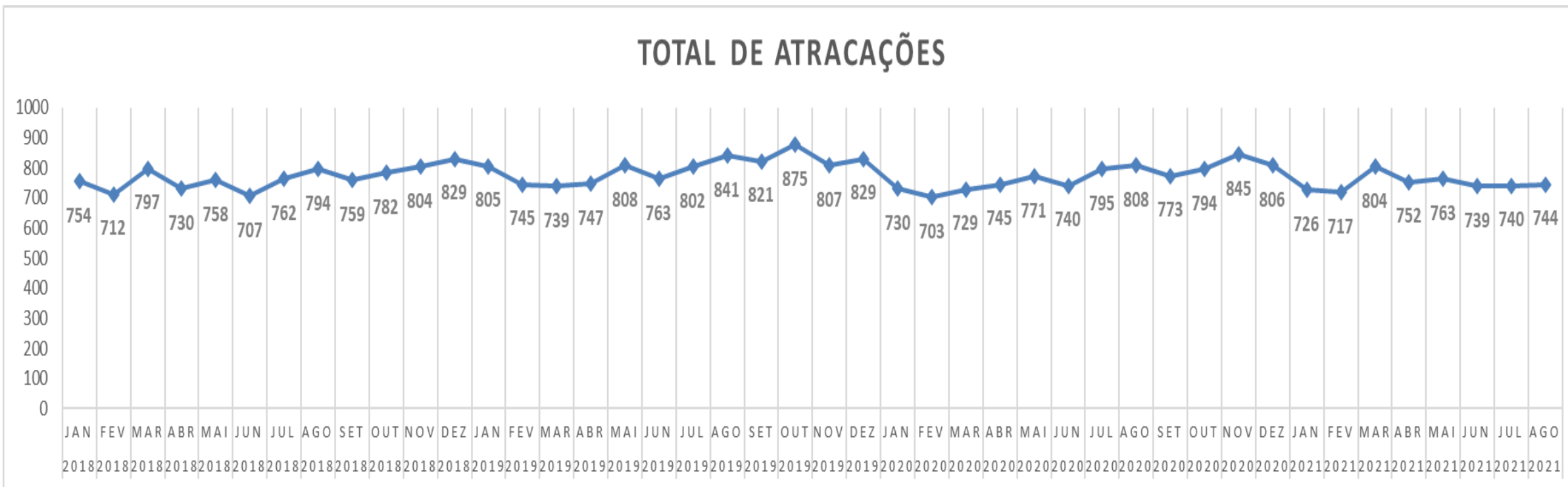
By product (top 10 products)



A soma dos fatores acima relacionados: pandemia, alteração na distribuição logísticas de cargas e aumento não expectável da demanda transformaram o contêiner em um dos itens mais procurados no planeta.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

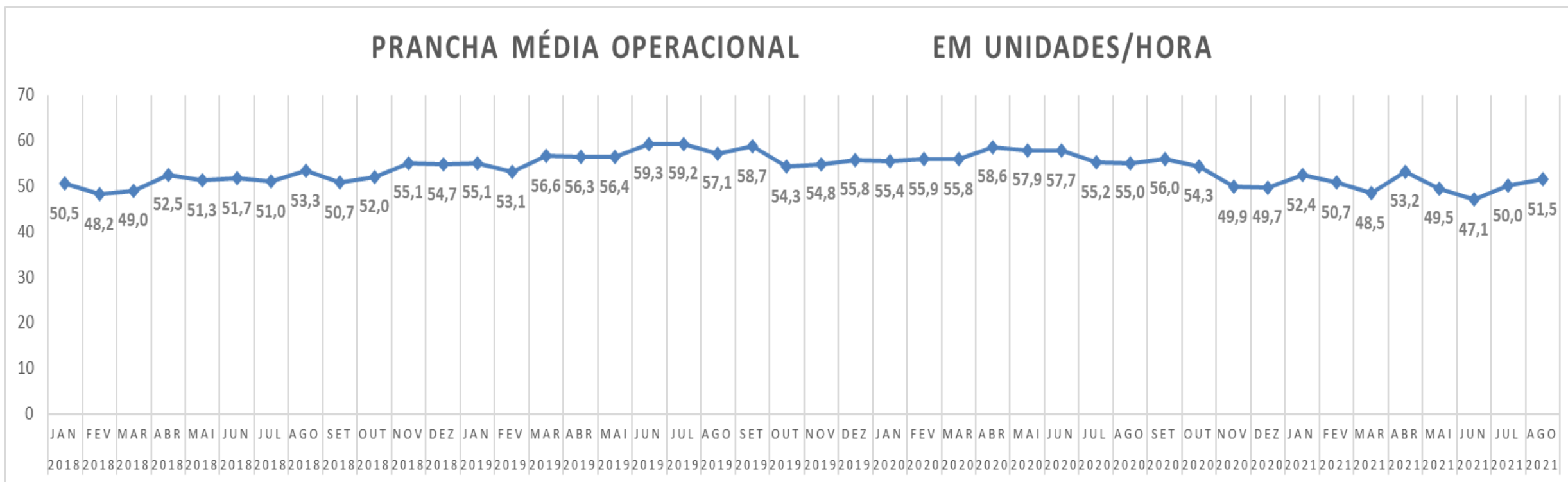
Total de atracções de navios de contêiner – Série Histórica Jan/2018 – Ago/2021



Inicialmente, o número total de atracções não sofreu impactos relevantes. Suas inter-relações com outros indicadores não o tornam um fator que aponte algum tipo de problema, até mesmo porque a movimentação portuária de contêineres vem aumentando nesses últimos anos sem afetar o número de atracções na mesma proporção.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

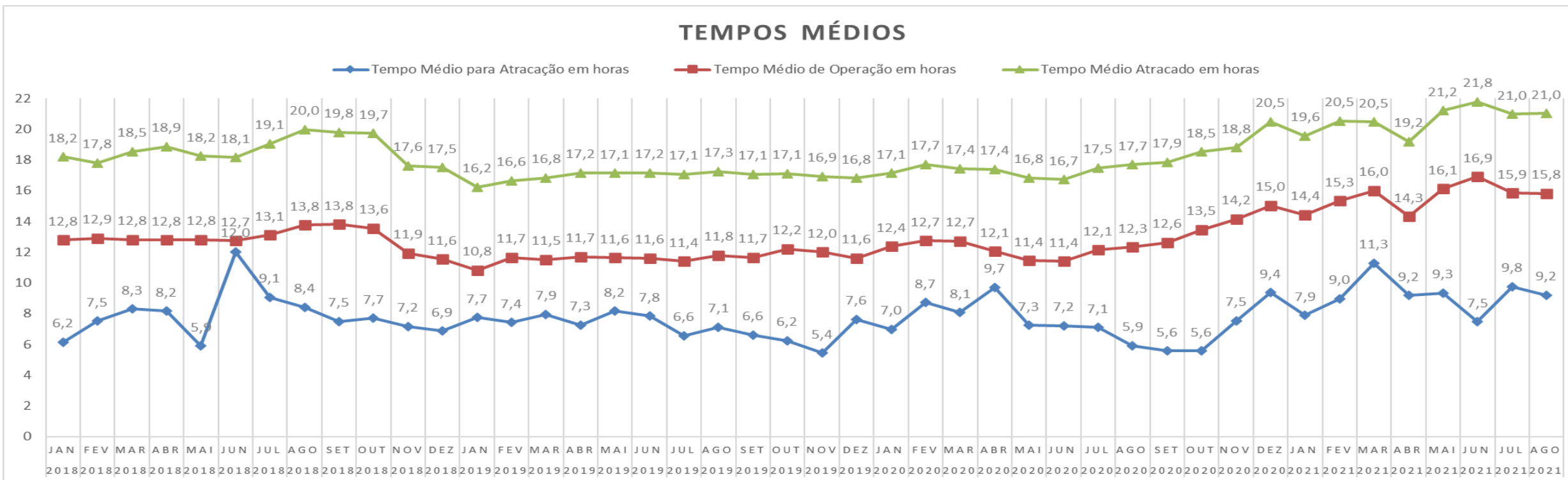
Prancha Média Operacional (Contêineres) – Série Histórica Jan/2018 – Ago/2021



Com relação ao indicador de produtividade, também conhecido como Prancha Média, afere-se também queda nas unidades/h movimentadas em média nos terminais de contêineres, tendo por base os dados anteriores ao mês de maio de 2021. Observa-se que em agosto/21 a média aponta 51,5 u/h, enquanto em jun/19 atingiu-se o número máximo de 59,3. Como são dados médios de todos os portos com movimentação de contêineres, maiores análises devem ser feitas para se identificar a localização mais específica dessa redução.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

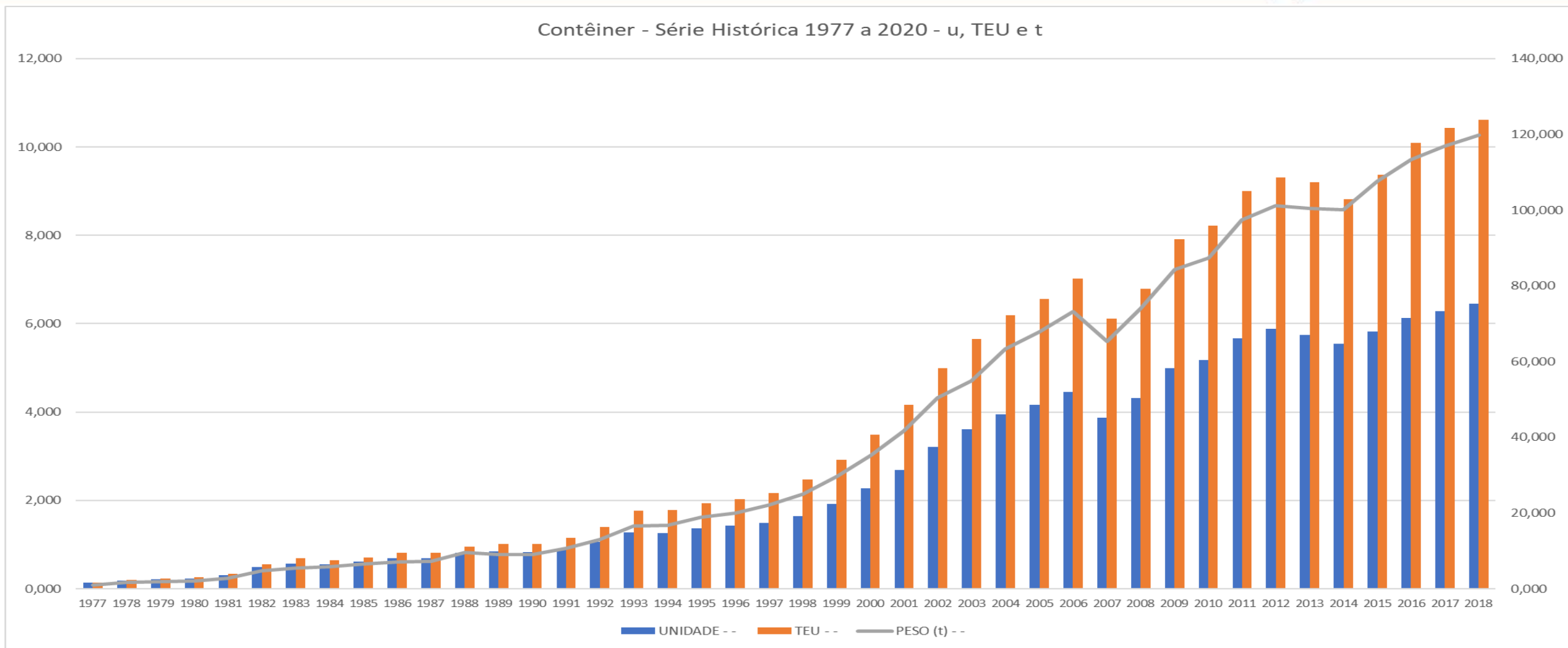
Tempos médios de navios de contêiner – Série Histórica Jan/2018 – Ago/2021



Todos os tempos mensurados parecem afetados após o COVID-19, principalmente nos últimos meses de 2021, quando houve aumento no tempo para atracar, aumento no procedimento de operação e no total do tempo atracado. O patamar alcançado em agosto de 2021 mostra-se bem mais elevado do que aquele existente antes da pandemia do COVID-19. No entanto, esses indicadores ainda precisarão ser mais detalhados, de forma a se saber mais precisamente quais portos, região ou complexo portuário estaria causando essa alteração.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Evolução histórica da movimentação de contêineres no Brasil (em TEU, unidades e toneladas)

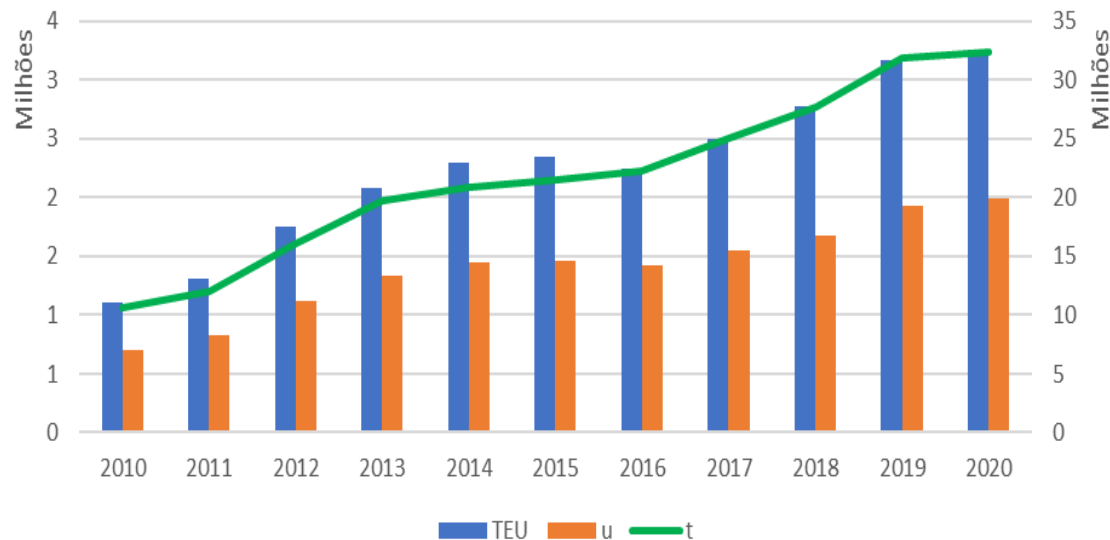


GT Transporte Marítimo ANTAQ

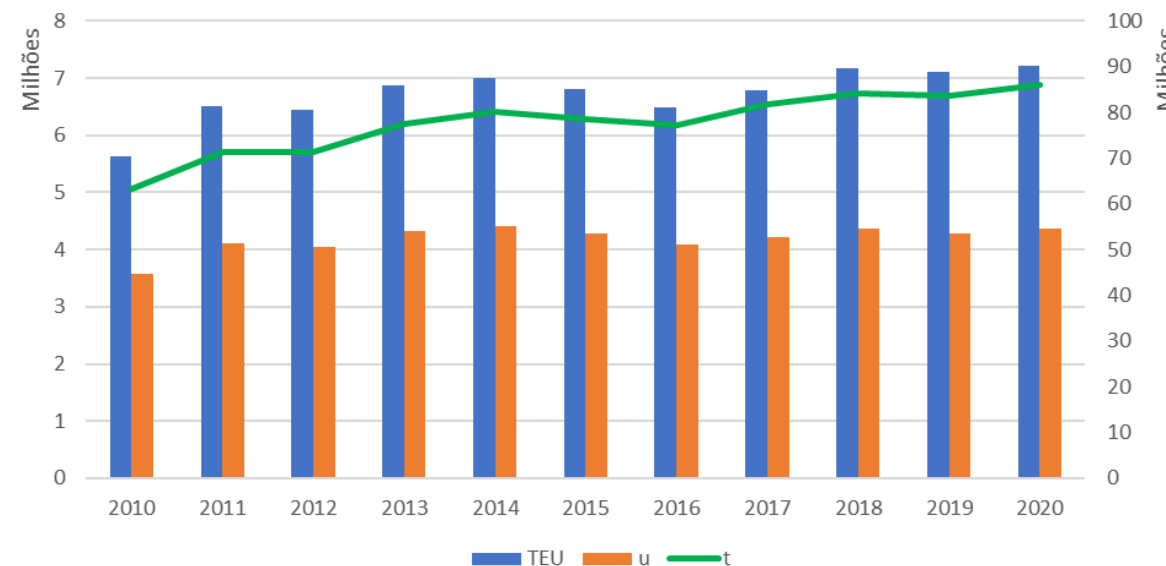
Evolução histórica da movimentação de contêineres no Brasil (em TEU, unidades e toneladas)



Contêiner - Cabotagem



Contêiner - Longo Curso



Pela aplicação dos dados apresentados, tem-se que a navegação de Cabotagem cresceu a uma taxa CAGR, de 2010 a 2020, em TEU, da ordem de 11,4%; enquanto a navegação de Longo Curso chegou a apenas 2,5%. Portanto, a cabotagem brasileira responde muito mais ao crescimento do que a de longo curso, visto que a relação entre as quantidades movimentadas nessas duas navegações chega ao fator 2,2. Assim, para cada 2,2 contêineres movimentados no Longo Curso, apenas 1 contêiner é movimentado na cabotagem.

CAGR equivale, em inglês, a *Compound Annual Growth Rate*, ou Taxa de Crescimento Anual Composta. Equivale a quanto uma medida crescerá anualmente tendo-se por base série histórica de certo período.

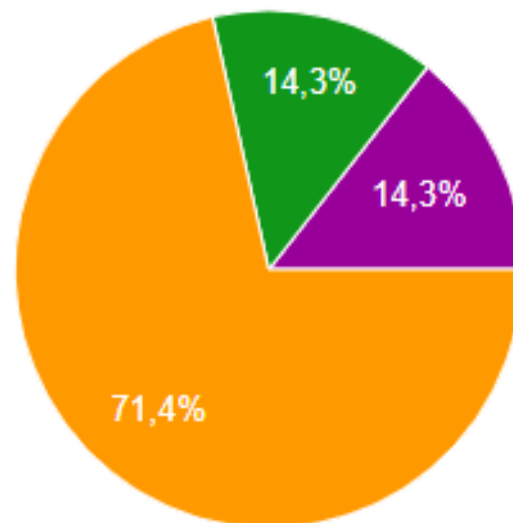
GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de operadores de terminais



Qual a área de atuação do seu terminal?

7 respostas



- Granéis sólidos
- Granéis líquidos
- Contêiner
- Terminal de múltiplo uso (contêineres, granéis sólidos, líquidos e carga solta
- Granéis Sólidos, Carga Geral/Solta, Granéis Líquidos, Carga Containerizada

A primeira questão procurou identificar a área de atuação dos terminais respondentes. Houve um total de 7 respostas, com destaque para a maioria na área de contêineres.

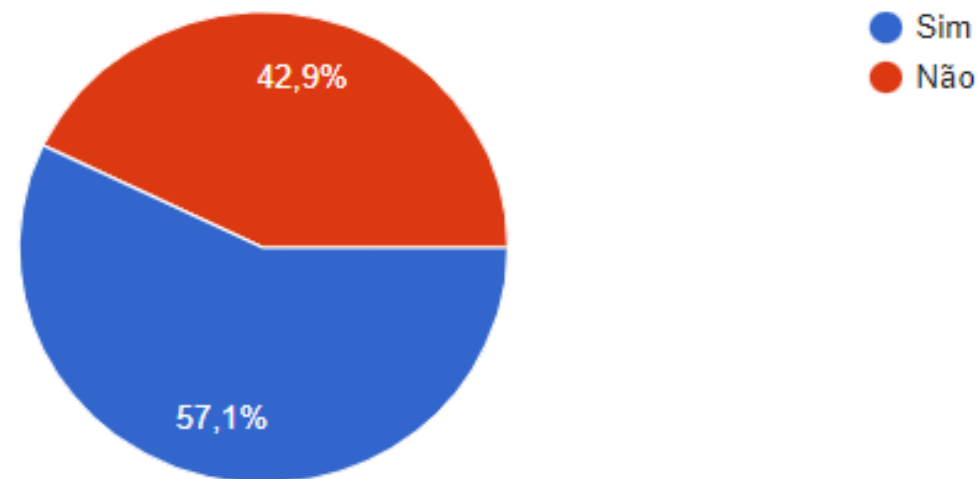
GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de operadores de terminais



Você tem observado um crescimento da quantidade de omissões de escala no seu terminal como consequência da crise na cadeia de suprimentos global?

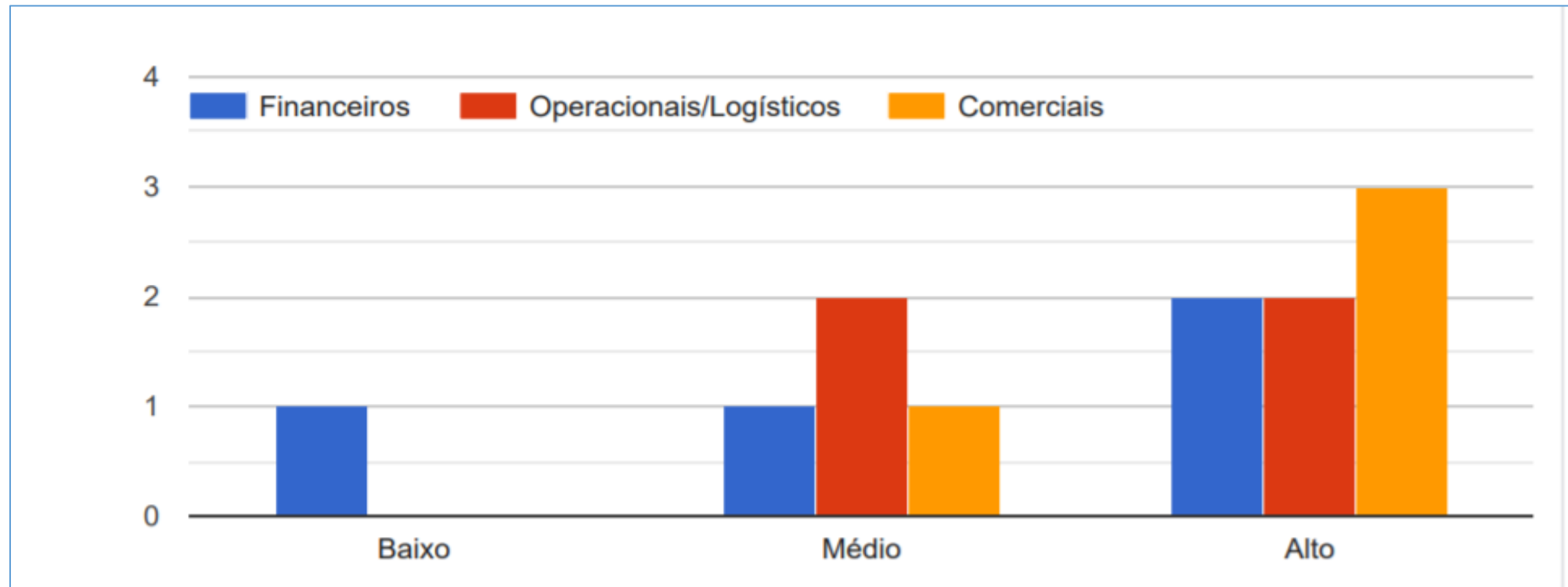
7 respostas



Na questão dois já se buscava entender os reflexos diretos sobre a operação, especificamente se o terminal tem observado um crescimento da quantidade de omissões de escala como consequência da crise na cadeia de suprimentos global. O resultado foi que 57% (4 terminais) responderam positivamente para a questão.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de operadores de terminais



Na questão de número três, há uma correlação direta da questão anterior, inquirindo os efeitos que têm sido observados no seu terminal oriundos do crescimento das omissões de escala e seus respectivos níveis de impacto sob três fatores específicos (financeiros, operacionais/logísticos e comerciais).

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de operadores de terminais



A quarta questão é aberta (texto livre) e busca obter dos respondentes eventuais questões não categorizadas na questão anterior, tendo sido obtidos, portanto, três efeitos adicionais observados.

Concentração de movimentação de cargas em portos com terminais administrados por Armadores.

Ocupação de pátio, filas, credibilidade e preços.

Ocorrências de navios com tripulação positiva para COVID; Paralisação de programas junto a comunidade e substituição de outros.

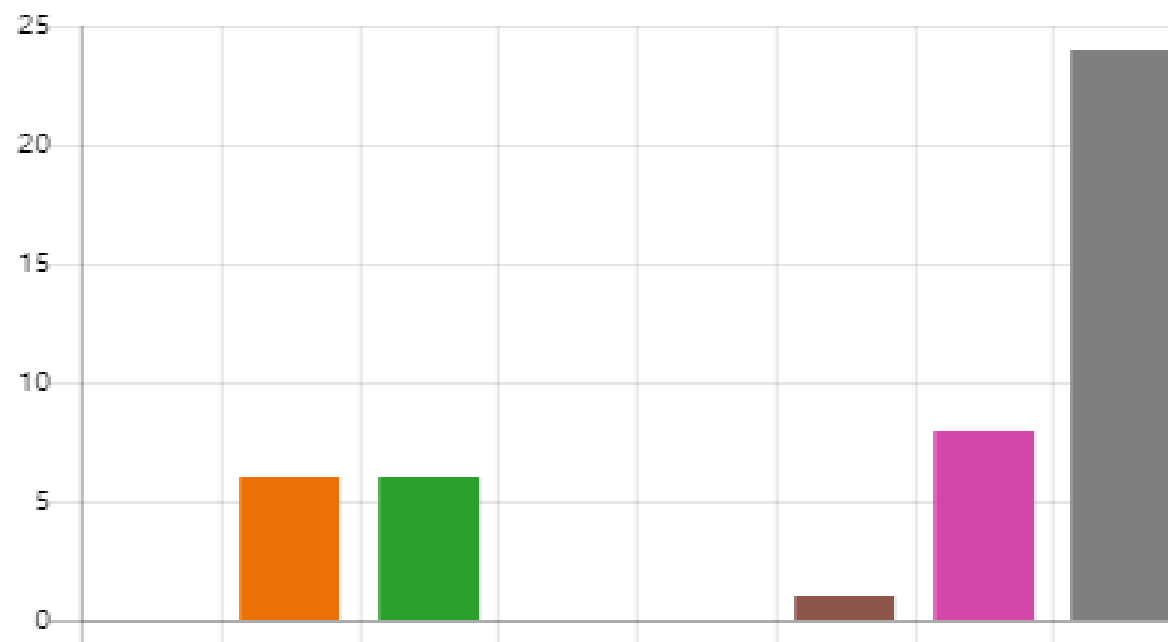
A quinta e a sexta questões estão intrinsecamente relacionadas, indagando se os terminais possuem controle das omissões de escala e, em caso positivo, fazendo o *upload* de arquivo com a série histórica observada entre jan/2017 e novembro/2021. Houve quatro respostas positivas, com os dados tendo sido anexados para análise.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de usuários



● Carnes e miudezas	0
● Produtos químicos em geral	6
● Produtos agrícolas em geral	6
● Plásticos	0
● Máquinas e equipamentos	0
● Produtos siderúrgicos	1
● Madeira, carvão vegetal papel	8
● Other	24



Na primeira questão, se perguntou a área de atuação do respondente, que, em sua maioria, escolheu “outras”, em segundo lugar obteve-se a resposta: Madeira, carvão vegetal e papel e, com igual número de respostas, produtos agrícolas e químicos em geral.

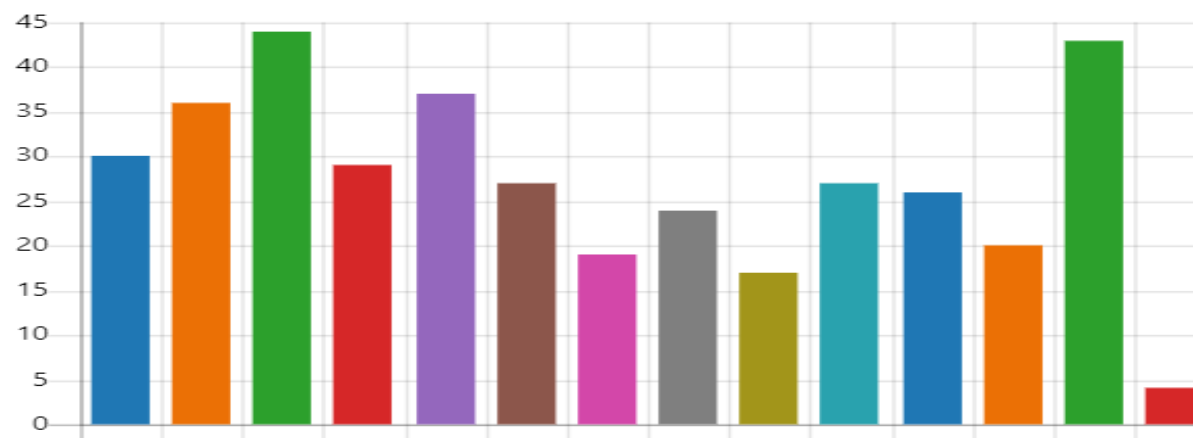
Na segunda questão, se inquiriu a existência de impactos da crise dentro da rotina diária de atividades e negócios, com 100% de respostas afirmativas.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de usuários



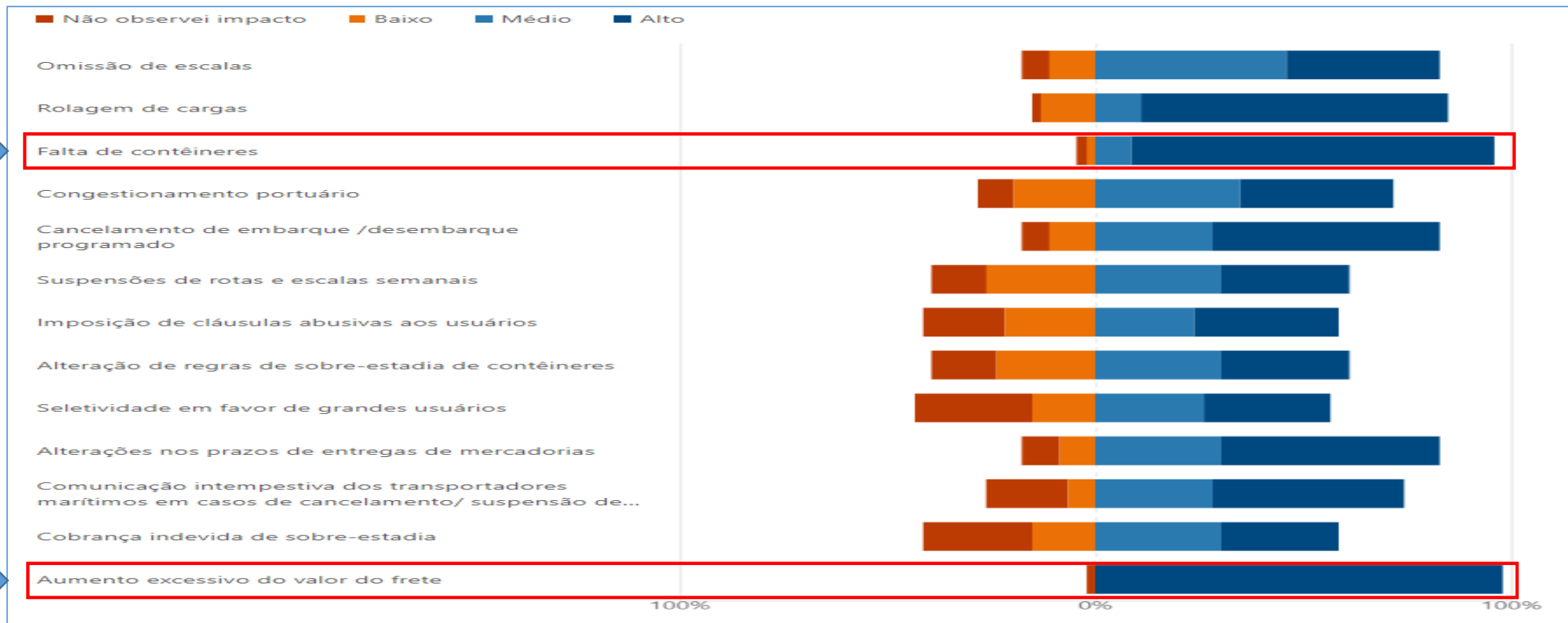
● Omissão de escalas	30
● Rolagem de cargas	36
● Falta de contêineres	44
● Congestionamento portuário	29
● Cancelamento de embarque/d...	37
● Suspensões de rotas e escalas...	27
● Imposição de cláusulas abusiv...	19
● Alteração de regras de sobre...	24
● Seletividade em favor de gran...	17
● Alterações nos prazos de entr...	27
● Comunicação intempestiva do...	26
● Cobrança indevida de sobre-e...	20
● Aumento excessivo do valor d...	43
● Outra	4



Na terceira questão, os respondentes foram instados a qualificar os efeitos decorrentes da crise, sendo possível atribuir mais de uma resposta para cada questionário.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de usuários



Na quarta questão, foram solicitadas gradações para os impactos coletados na questão 3.

GT Transporte Marítimo ANTAQ

Resultados da pesquisa de usuários



As questões 3 e 4 demonstram uma relação evidente, a partir da observação do aumento excessivo do valor do frete, a falta de contêineres e a rolagem de cargas, como efeitos mais recorrentes e de maior impacto.

Por fim, a questão 5 teve como objetivo mensurar os impactos gerais decorrentes da crise no transporte marítimo mundial, dividida em baixo, médio e alto impacto, com 100% dos respondentes apontando para o alto impacto dos efeitos.

Obrigado!

gtransportemaritimo@antag.gov.br