

# Grupo de Trabalho sobre Transporte Marítimo

28 de julho de 2022





**ECONOMIA**

## Indústria marítima vê crise mundial afetar o setor no pós-pandemia

Pesquisa da consultoria Marsh mostra as principais preocupações e os anseios dos executivos da indústria marítima

Por Gilson Garrett Jr  
 Publicado em: 05/12/2020 às 09h02  
 Alterado em: 04/12/2020 às 16h32  
 Tempo de leitura: 2 min

(Germano Lüders/Exame)

Para os executivos seniores da indústria marítima, a principal preocupação do setor em um futuro de 10 anos, pós-pandemia, está relacionada ao potencial do impacto e da probabilidade de uma crise econômica global. Também há o temor do agravamento de tensões geopolíticas entre as potências mundiais.

## 'Prever fim da crise portuária ainda é difícil', diz especialista

À CNN Rádio, o diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella, afirmou que há 'demanda reprimida' e que Brasil não é prioridade para volta das atividades



Porto de Nansha em Guangzhou, na China  
 VCG via Getty Images

Amanda Garcia, da CNN  
 São Paulo

25/08/2021 às 08:56

Compartilhe:





## Consequências da crise

- A questão da pandemia da COVID-19 trouxe reflexos em diversos segmentos e comportamentos da população mundial. Da mesma maneira, o transporte marítimo, o setor portuário e a logística internacional não foram poupadados pelos problemas decorrentes da crise sanitária.
- Inicialmente, o impacto se deu no cenário internacional, tendo sido observados **congestionamentos de caminhões** nos acessos aos portos, **filas de esperas de navios** em grandes terminais, **acúmulo de cargas nos pátios**, **atrasos** em embarques e desembarques, **omissões de escala** e falta de **mão de obra**, dentre outros problemas.
- Em que pese a infraestrutura de **transporte marítimo do Brasil** não ter sido severamente impactada no início da pandemia, em um segundo momento foram identificados sinais relacionados ao aumento dos **valores do frete**, **falta de contêineres vazios** para estufagem de cargas e **rolagem de cargas** nos portos brasileiros, com efeito cascata para outras cobranças e serviços, a exemplo da **sobre-estadia de contêineres**.

### OBJETIVO GERAL DO GT

*Grupo de trabalho instaurado em outubro/2021 pela Diretoria Colegiada com o objetivo de 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

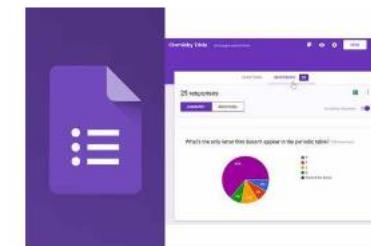
2

3

*Realização de entrevistas e reuniões com terminais, associações, armadores e usuários.*

*Levantamento de dados e informações preliminares junto à Ouvidoria da Agência e Gerências/Unidades Regionais da ANTAQ.*

*Aplicação de pesquisa qualitativa para coleta da percepção dos efeitos da pandemia junto a terminais e usuários dos serviços.*



## Algumas causas iniciais da elevação do frete

Desbalanceamento entre a oferta global de navios de contêineres e a demanda mais aquecida, considerando as novas necessidades e oportunidades surgidas com a pandemia.

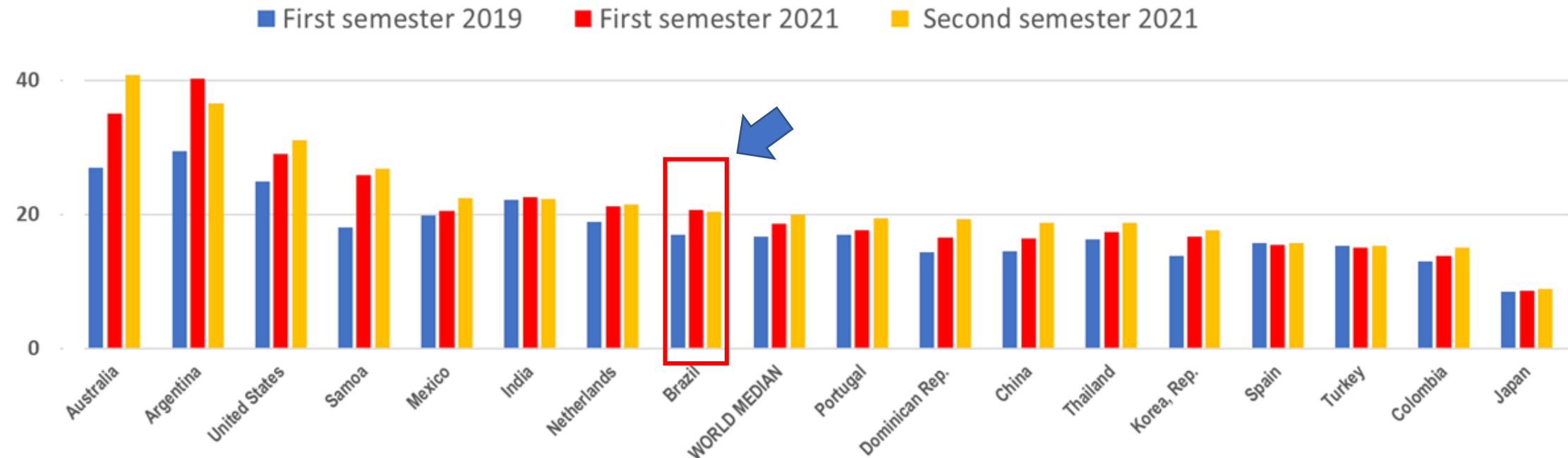
O aumento do valor do bunker no mercado mundial, a quarentena imposta aos tripulantes dos navios, a mudança de cultura mundial que impulsionou o comércio eletrônico de produtos.

A retirada de navios de algumas rotas de navegação já estabelecidas.

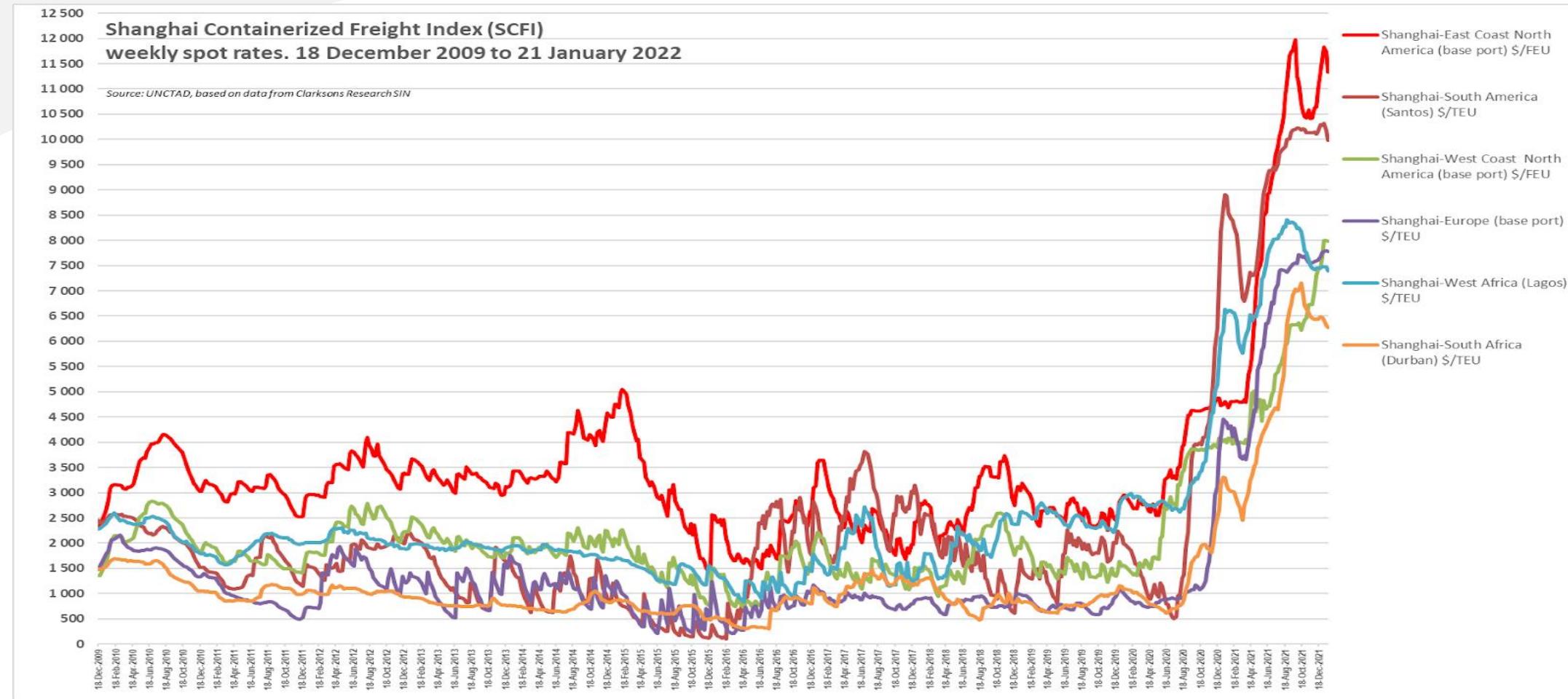


## Median time in port (hours), container ships

Source: UNCTAD, based on data provided by MarineTraffic  
<http://stats.unctad.org/maritime>

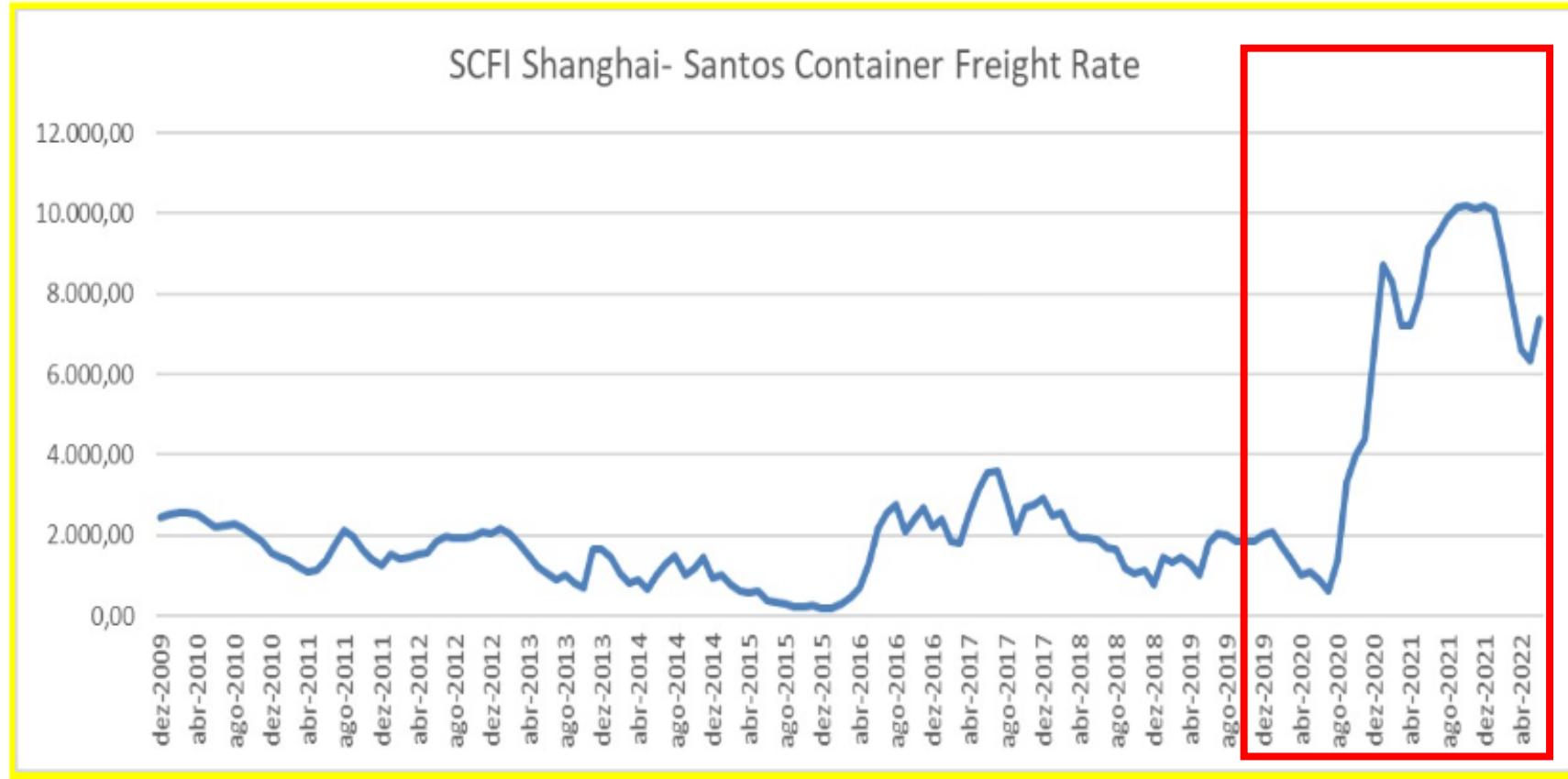


Comparação dos valores de 2019 com o primeiro e o segundo semestres de 2021, relativos à média de tempo consumida nas operações portuárias. Esse fator é uma forma de mapear o congestionamento e eficiência de operações do setor em cada país. Nota-se claramente um aumento durante o ano de 2021 nos mais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

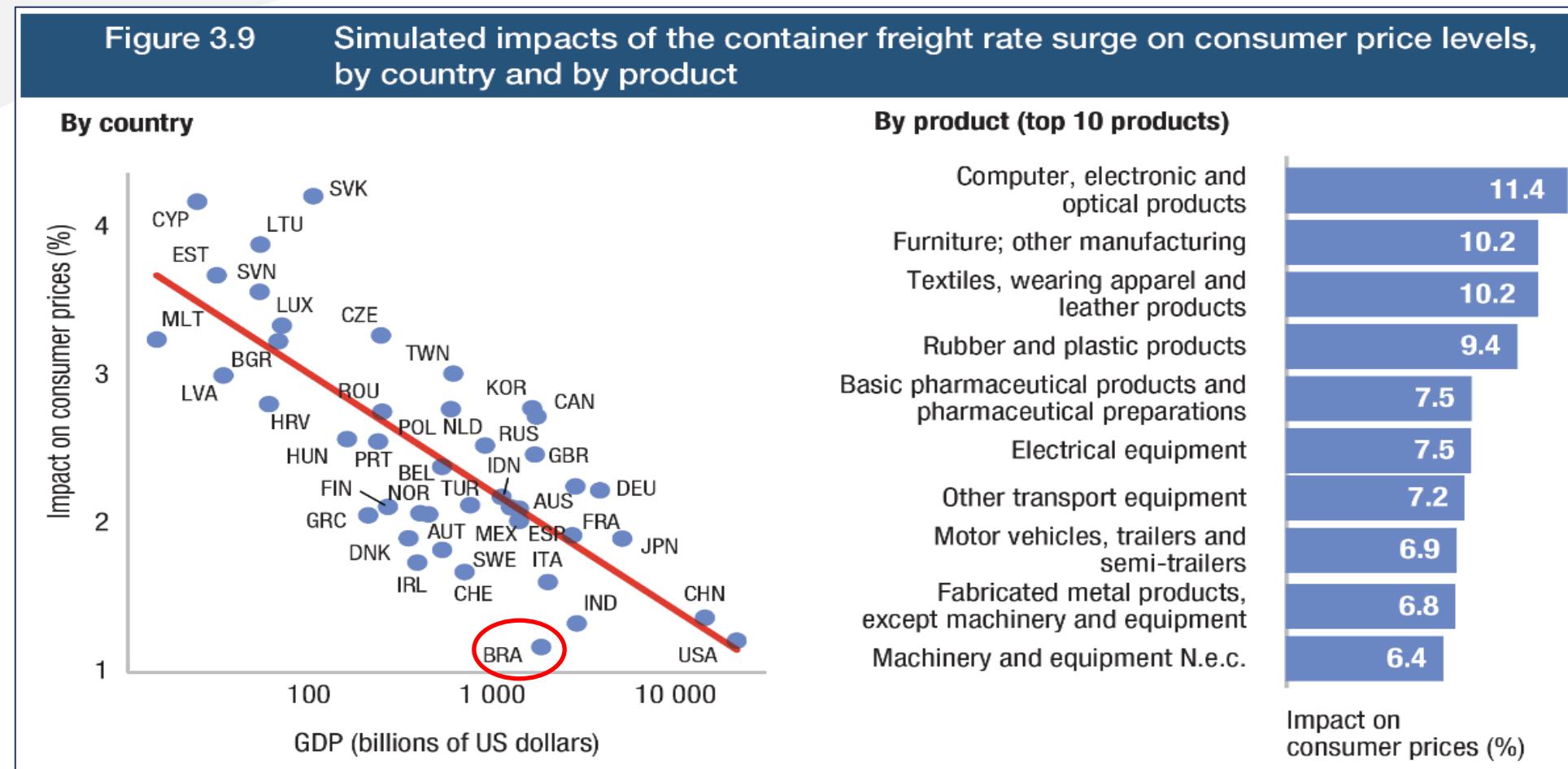


Observa-se que a partir de abril de 2020 o índice sofreu uma abrupta elevação que se mantém até o final de 2021. O maior valor se encontra para a carga transportada entre a China e os EUA pelo Oceano Pacífico, seguido das cargas originárias na China e destinadas à América do Sul, especificamente ao porto de Santos.

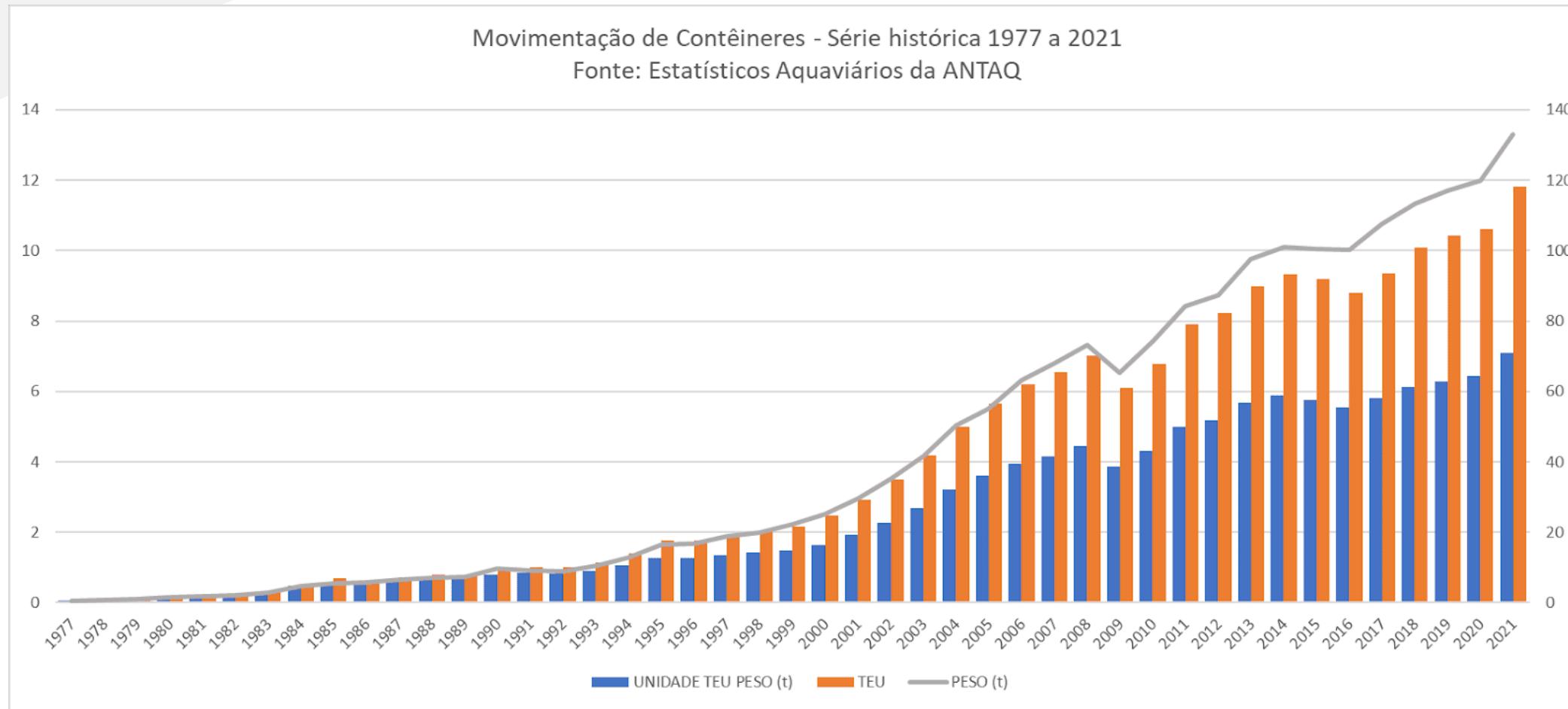
O valor do frete relativo à rota Xangai - Santos, por exemplo, quando comparado com o período de dezembro de 2019 (pré-pandemia) teve um aumento significativo, conforme focalizado no gráfico abaixo.



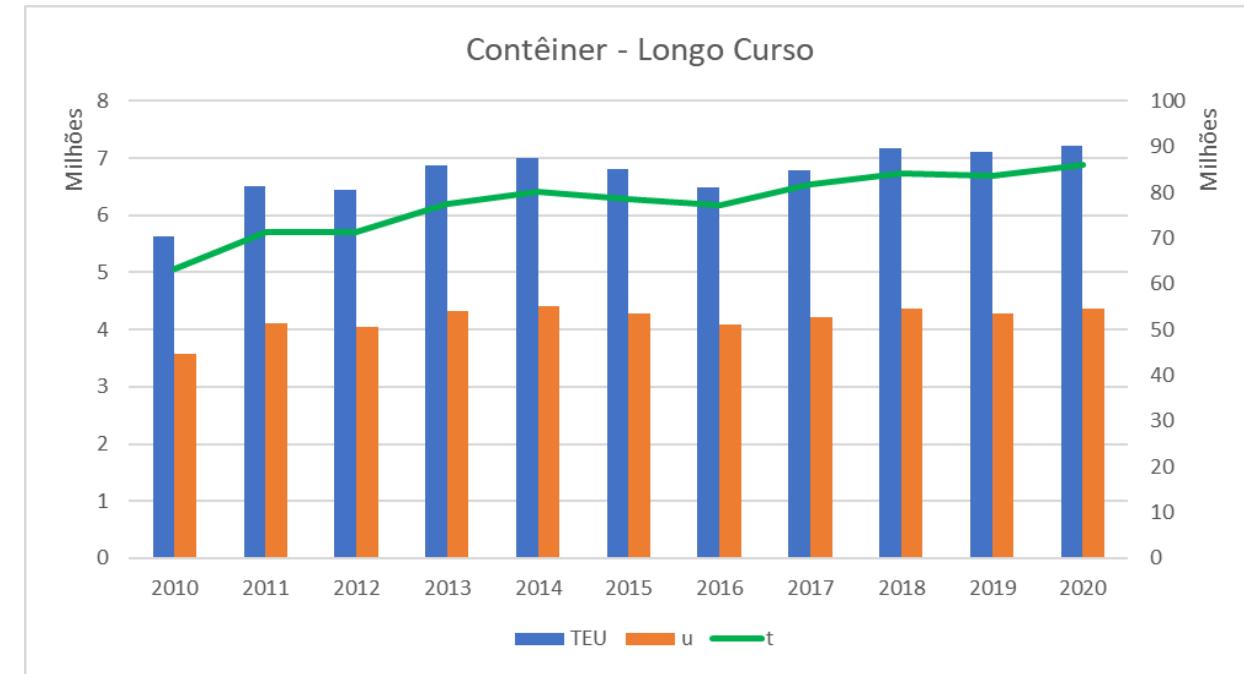
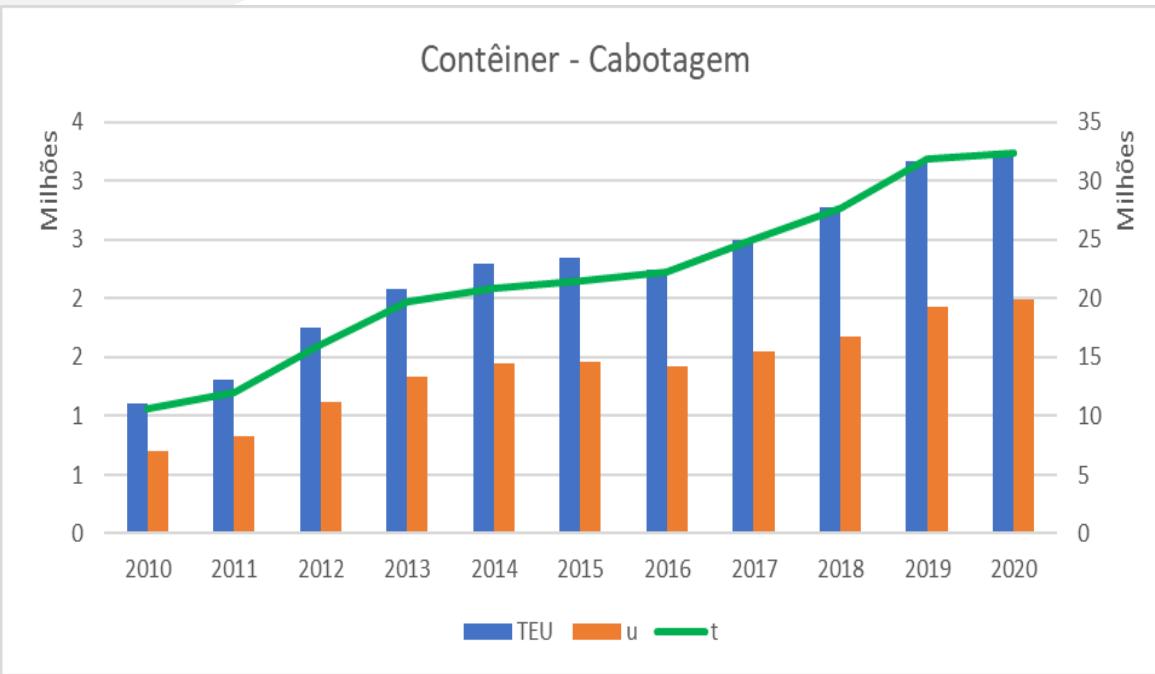
Fonte: Shipping Intelligence Network Timeseries da Clarksons



Os dados também demonstram que os países têm sofrido de forma desigual nesse processo. Aqueles países com uma menor conectividade (insulares ou sem litoral) sofrem um maior impacto no custo dos transportes; e dependendo do PIB (produto interno bruto) de sua economia, o país pode sentir de maneira maior ou menor as consequências do aumento dos fretes.

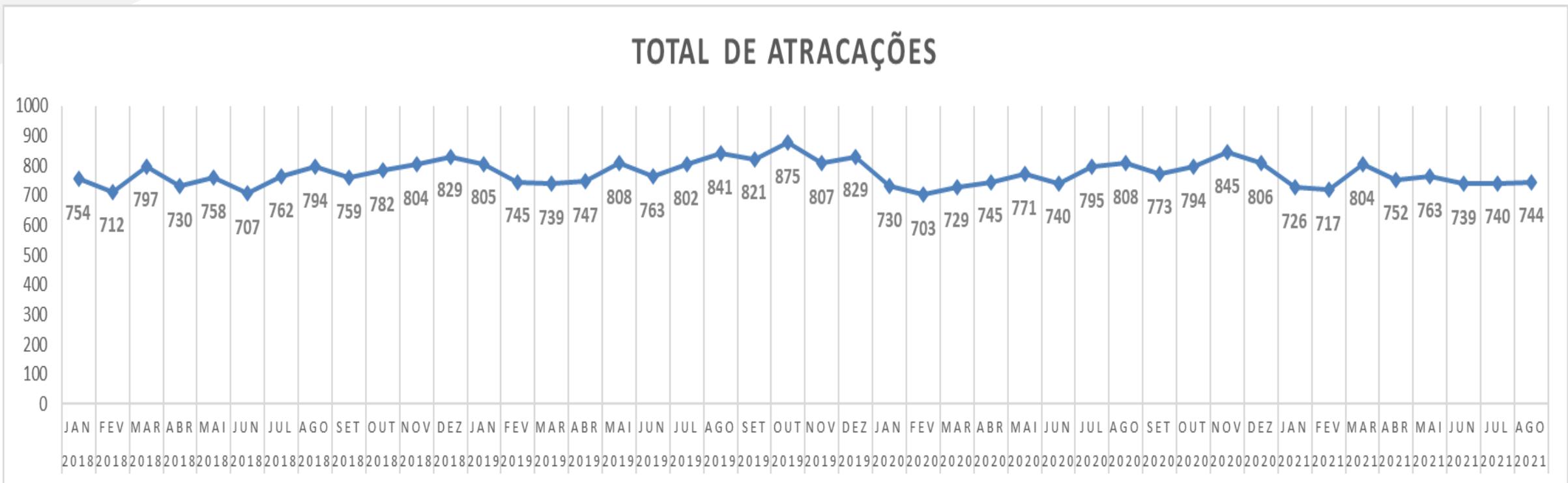


Dados da série histórica de movimentação de contêineres no Brasil entre 1977-2021 aponta para um forte crescimento.



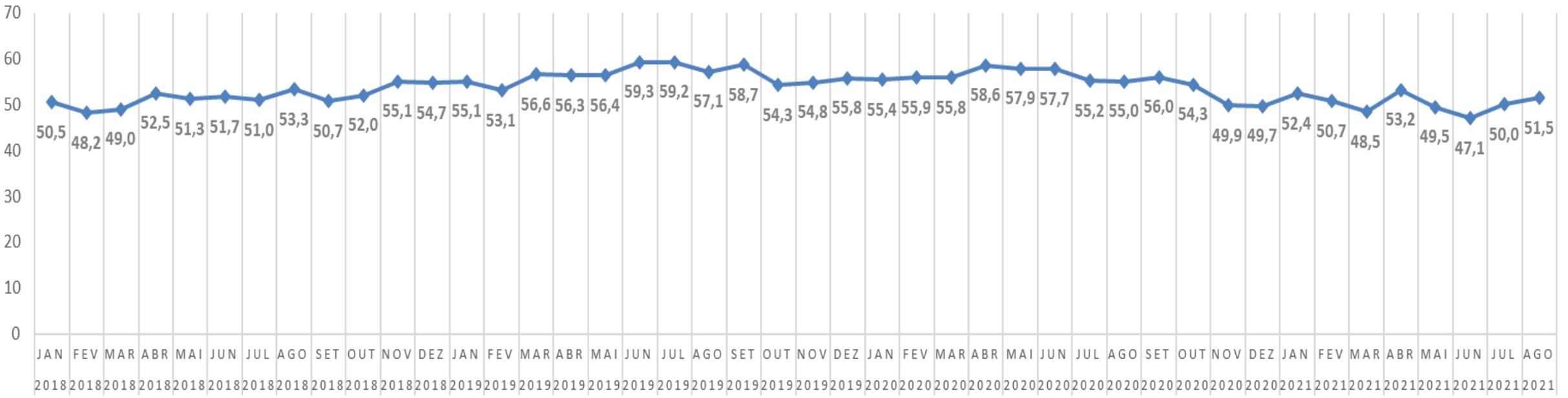
Pela aplicação dos dados apresentados, tem-se que a navegação de Cabotagem cresceu a uma taxa CAGR, de 2010 a 2020, em TEU, da ordem de 11,4%; enquanto a navegação de Longo Curso chegou a apenas 2,5%. Portanto, a cabotagem brasileira responde muito mais ao crescimento do que a de longo curso, visto que 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 cresceria anualmente tendo-se por base série histórica de certo período.

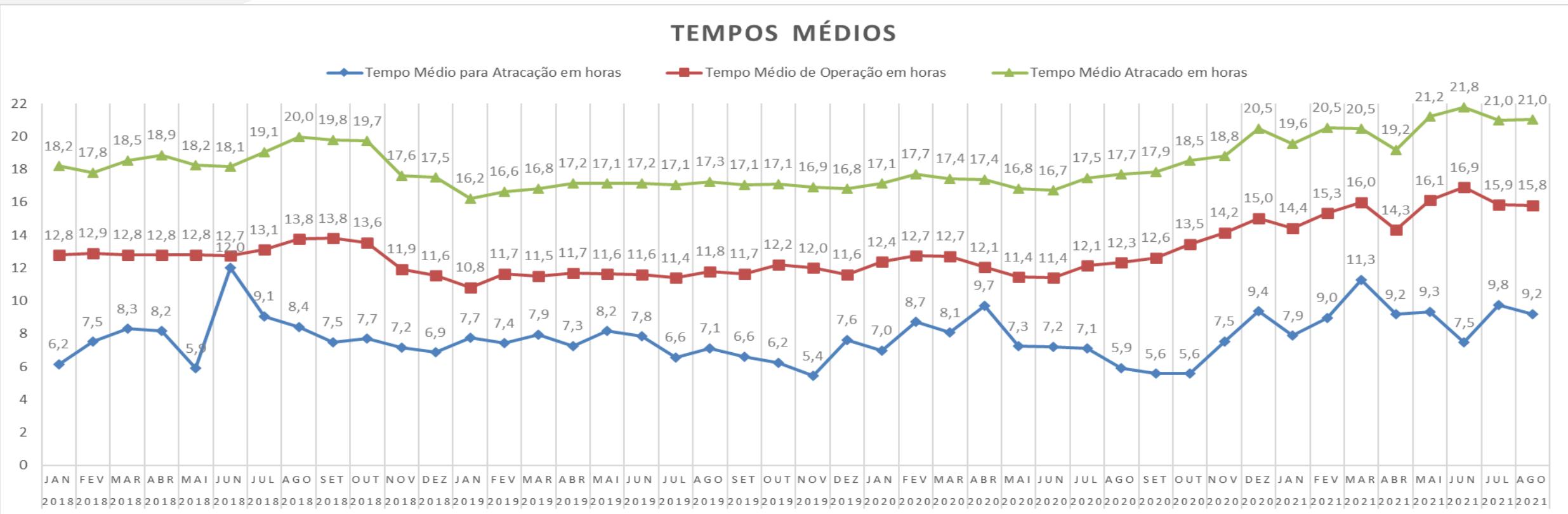


Inicialmente, o número total de atracações não sofreu impactos relevantes. Suas inter-relações com outros indicadores não o tornam um fator que aponte algum tipo de problema, até mesmo porque a movimentação portuária de contêineres vem aumentando nesses últimos anos sem afetar o número de atracações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

## PRANCHAS MÉDIA OPERACIONAL EM UNIDADES/HORA



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.



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.

**Não há maiores impactos observados junto ao ambiente regulado (**Visão de transportadores, Agentes intermediários, Terminais integrados**).**

**Há impactos relevantes sendo observados junto ao ambiente regulado (**Visão de usuários e terminais não integrados**).**

**Crescimento acentuado da omissão de escalas em terminais não integrados**

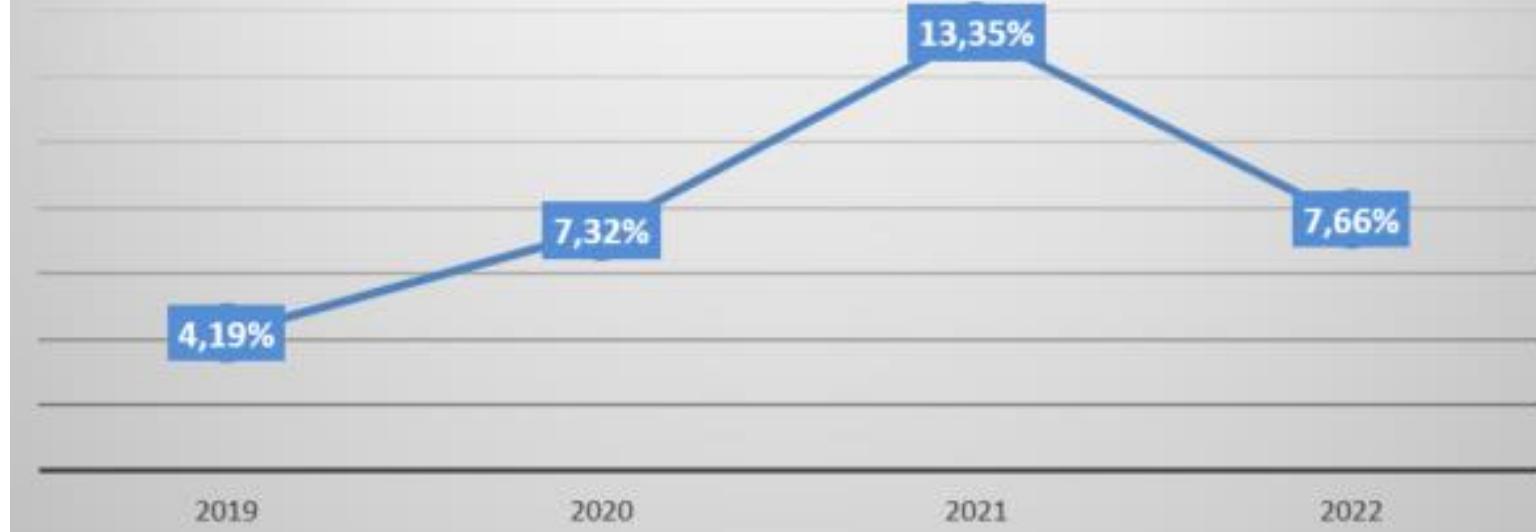
**Prática de sobrepreço aos usuários em terminais não integrados**

**Relato de chegada de maior quantitativo de contêineres vazios ao Brasil.**

**Uso de alguns terminais para ajustes operacionais dos transportadores marítimos**

**Percentual de menções de temas relacionados  
à sobre-estadia na Ouvidoria entre 2019 e  
2022\* em relação ao total de demandas**

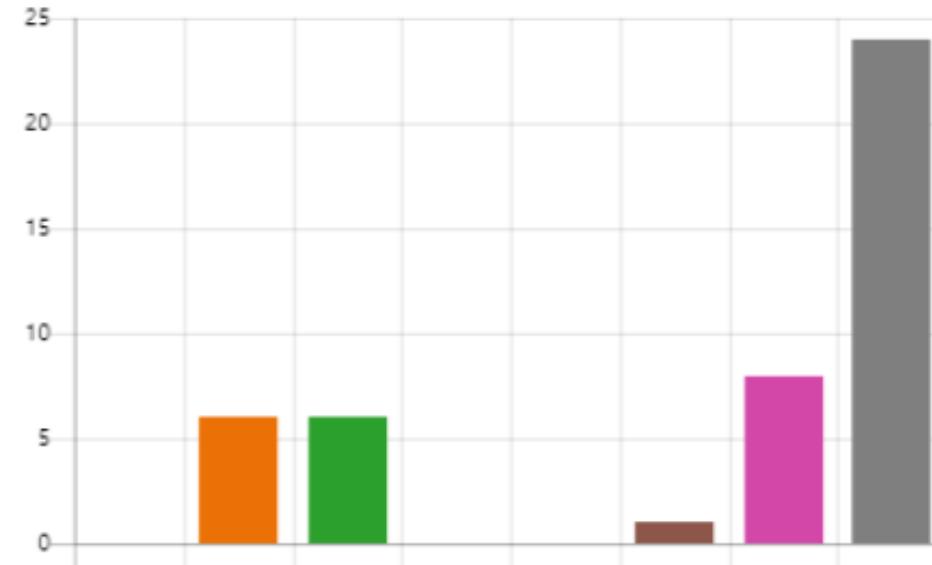
\*(até 21/07/2022)



Fonte: ANTAQ

**Observou-se um aumento das menções em demandas de Ouvidoria referentes a sobre-estadia/demurrage e free-time,  
comparando-se os dados de 2019, 2020 e 2021, com redução em 2022 (até jul/2022).**

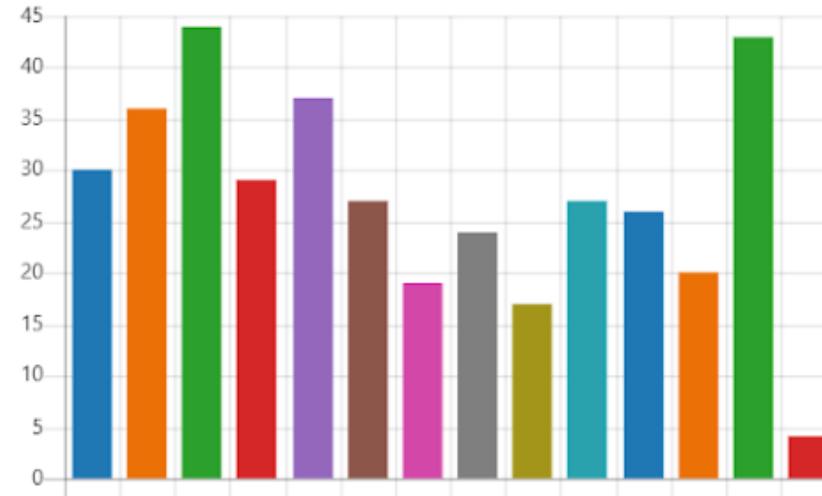
● Carnes e miudezas	0
● Produtos químicos em geral	6
● Produtos agrícolas em geral	6
● Plásticos	0
● Máquinas e equipamentos	0
● Produtos siderúrgicos	1
● Madeira, carvão vegetal papel	8
● Other	24



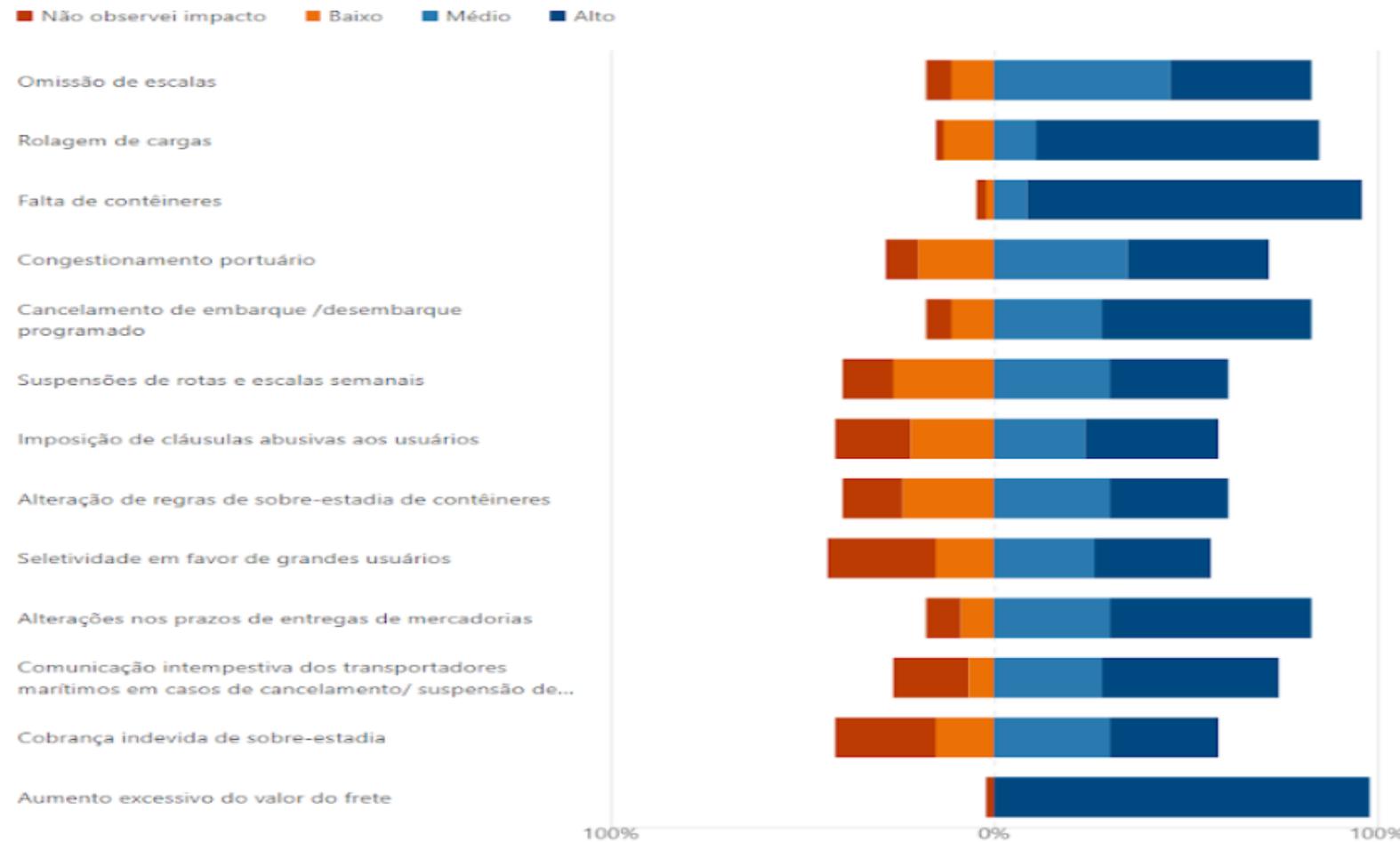
A maioria dos respondentes não identificou um segmento específico de atuação, tendo apontada a sua área principal como “outros”. Em segundo lugar obteve-se a resposta: Madeira, carvão vegetal e papel e, com igual número de respostas, produtos agrícolas e químicos em geral.

Quanto aos impactos da crise dentro da sua rotina diária de atividades e negócios, 100% dos usuários apresentaram respostas afirmativas para a questão.

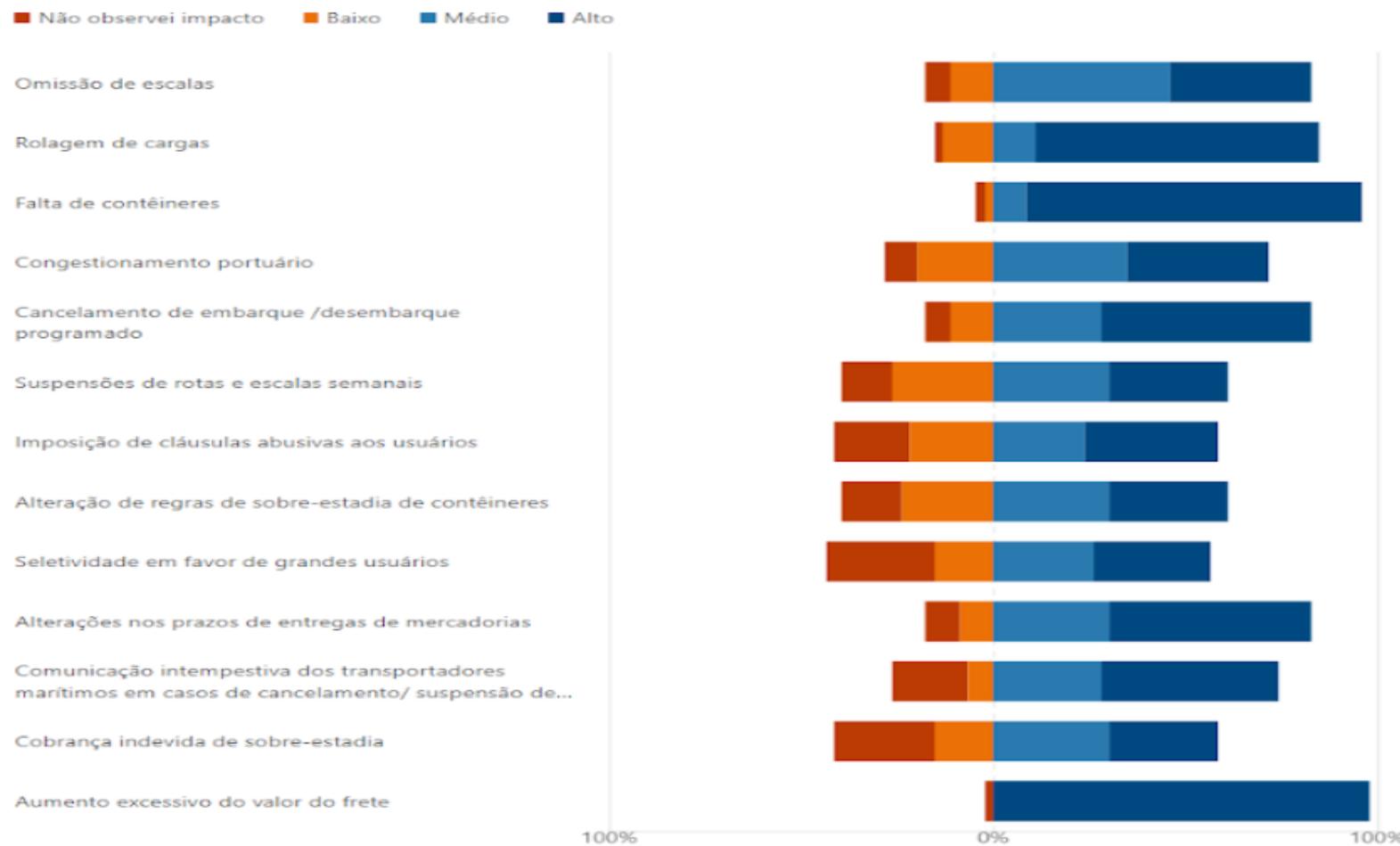
Omissão de escalas	30
Rolagem de cargas	36
Falta de contêineres	44
Congestionamento portuário	29
Cancelamento de embarque/d...	37
Suspensões de rotas e escalas...	27
Imposição de cláusulas abusiv...	19
Alteração de regras de sobre-...	24
Seletividade em favor de gran...	17
Alterações nos prazos de entr...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



**Respondentes foram instados a qualificar os efeitos decorrentes da crise, sendo possível atribuir mais de uma resposta para cada questionário, destacando-se a falta de contêineres e o aumento excessivo do valor do frete.**



**Foram solicitadas graduações para os impactos coletados, apontando, em correlação com a questão anterior, maiores impactos para o aumento excessivo do frete e a falta de contêineres.**



**Foram solicitadas graduações para os impactos coletados, apontando, em correlação com a questão anterior, maiores impactos para o aumento excessivo do frete e a falta de contêineres.**

**Os respondentes também apontaram para um alto impacto dos efeitos da crise no transporte marítimo em 100% das respostas.**

## Problemas identificados pelos usuários - Síntese



Omissões de escala

Rolagem de cargas

Falta de contêineres

Aumento de frete

Congestionamento nos terminais

Cancelamento de embarque/desembarque

Suspensão de rotas/escalas

Alterações de regras e cobranças indevidas de sobreestadia

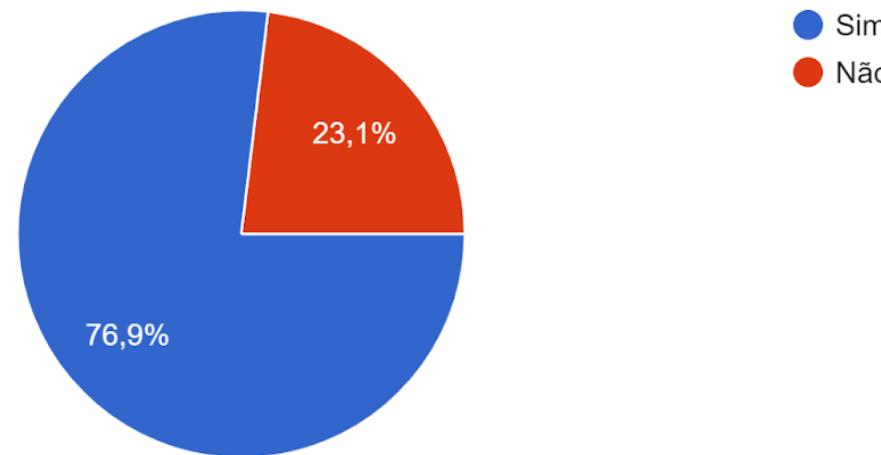
Seletividade de usuários

Alterações de prazos de entrega

Comunicação intempestiva

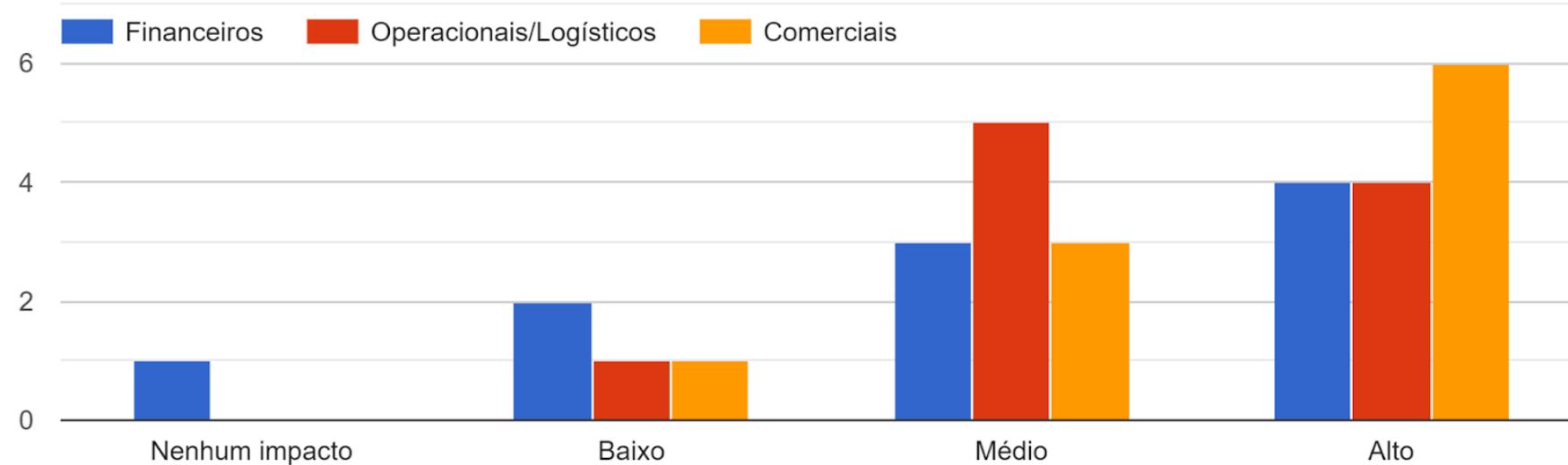
Você tem observado um crescimento da quantidade de omissões de escala no seu terminal como consequência da crise na cadeia de suprimentos global?

13 respostas



**Quanto aos reflexos diretos sobre a operação, buscou-se observar 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 76,9% (10 terminais) responderam positivamente para a questão, enquanto que 23,1% (3 terminais) sinalizaram não ter observado crescimento na quantidade de omissões.**

Quais efeitos têm sido observados no seu terminal oriundos do crescimento das omissões de escala e seus respectivos níveis de impacto?



Aqui, há uma correlação direta da questão anterior, inquirindo os efeitos que têm sido observados em cada terminal oriundos do crescimento das omissões de escala e seus respectivos níveis de impacto sob três fatores específicos (financeiros, operacionais/logísticos e comerciais).

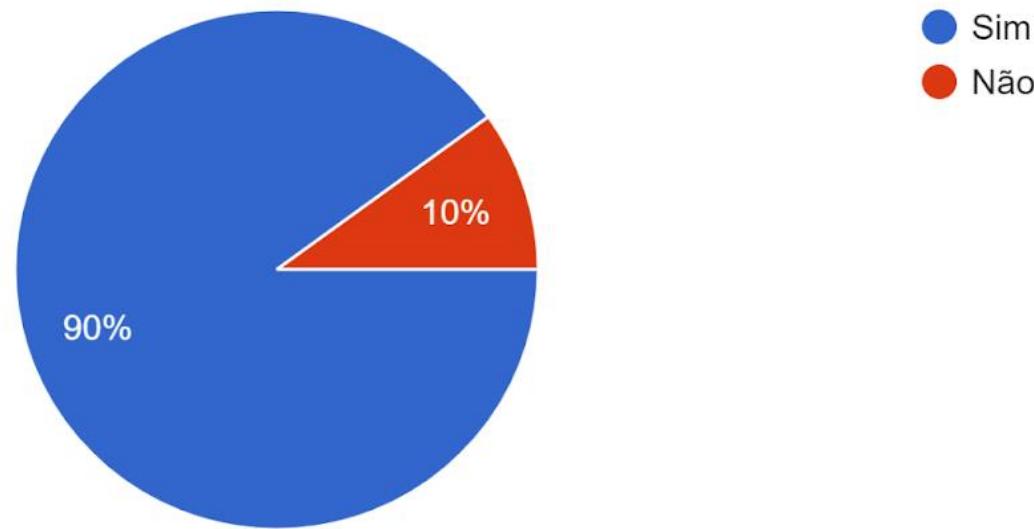
Adicionalmente, buscou-se dos respondentes eventuais questões não categorizadas no item anterior, resultando, em síntese, em oito efeitos adicionais observados pelos terminais como decorrentes da crise.



- 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 dos outros.
- Maior concentração de volumes em terminais integrados (que pertencem a armadores) e menos opções logísticas para usuários e clientes donos de carga.
- Cargas migrando para outros portos onde os terminais de armadores concentram as operações;
- Perda de credibilidade do porto.
- Migração de cargas para navios convencionais (longo curso).
- Perda de carga do modal marítimo (cabotagem) para o modal rodoviário.
- Dificuldades em fazer alterações de rotas nos sistemas da RFB sem correr riscos de pagar multa, aumentando o custo e diminuindo a possibilidade de amenizar os impactos para todos os usuários.

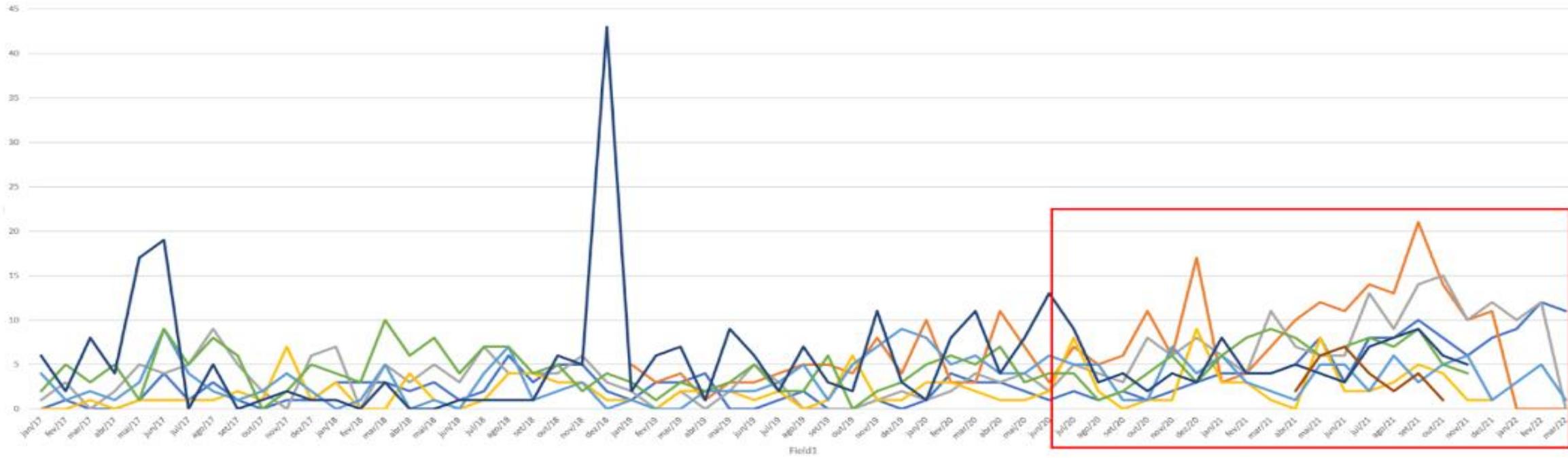
Você possui sistema de controle de omissões de escala em seu terminal?

10 respostas



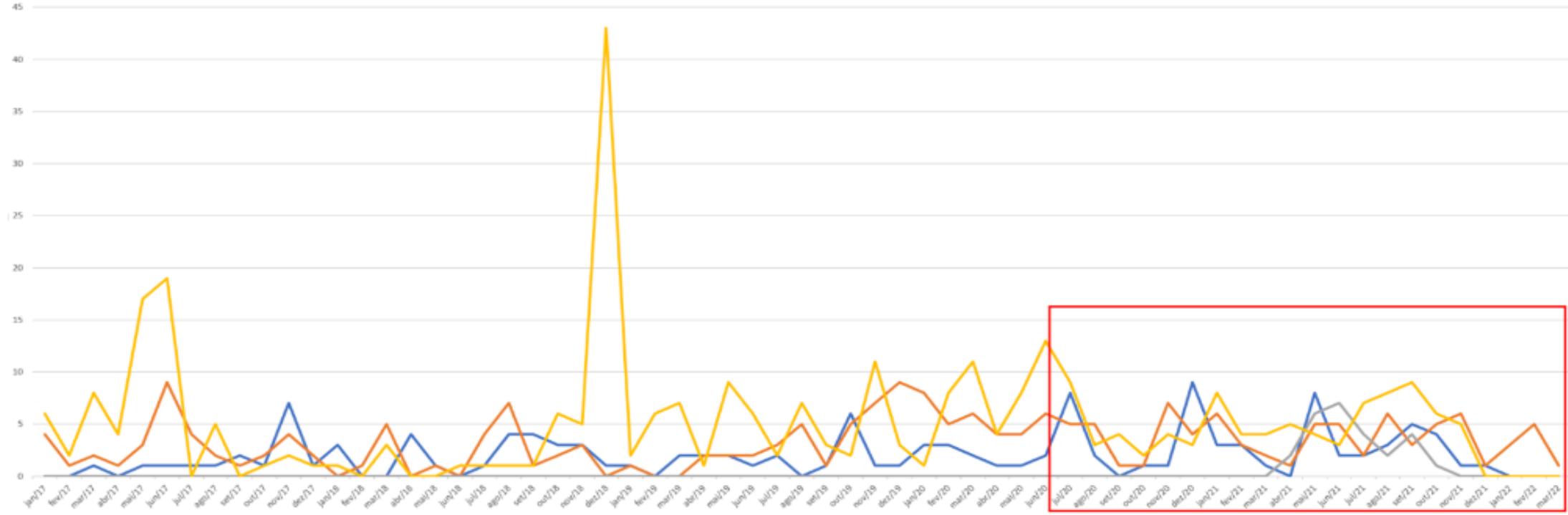
Os terminais foram questionados quanto à existência de controle das omissões de escala e, em caso positivo, facultando a realização de *upload* de arquivo com a série histórica observada entre jan/2017 e novembro/2021, apontando que 90% dos terminais (9 terminais) possuem controle de omissões implementado.

*Série histórica das omissões informadas pelos terminais - total geral das omissões*



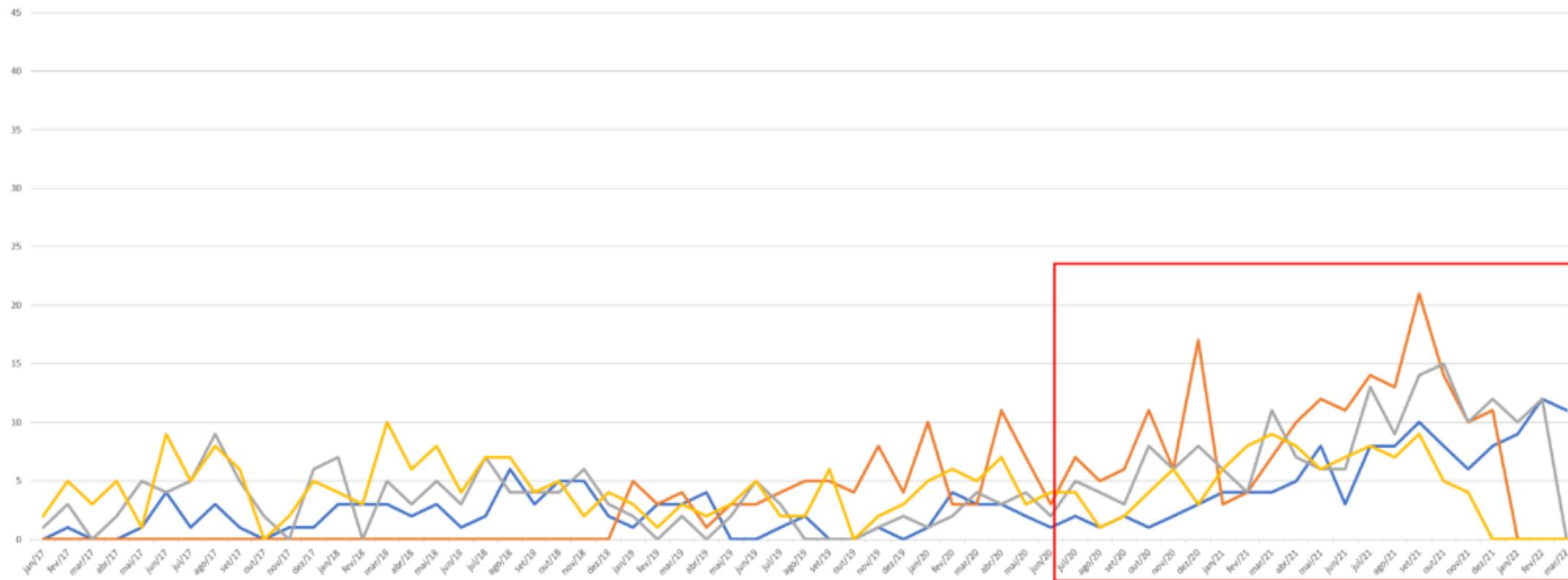
A análise das informações de omissões encaminhadas pelos terminais respondentes demonstra um crescimento do comportamento histórico das omissões após o início da pandemia (mar/2020). Se partirmos do pressuposto de que os principais efeitos deletérios à cadeia global de suprimentos passou a ocorrer no segundo semestre de 2020 (destacado no quadro em vermelho), o nível geral de ocorrência das omissões nos terminais respondentes torna-se ainda mais evidente.

Série histórica das omissões informadas pelos terminais - total das omissões em terminais integrados

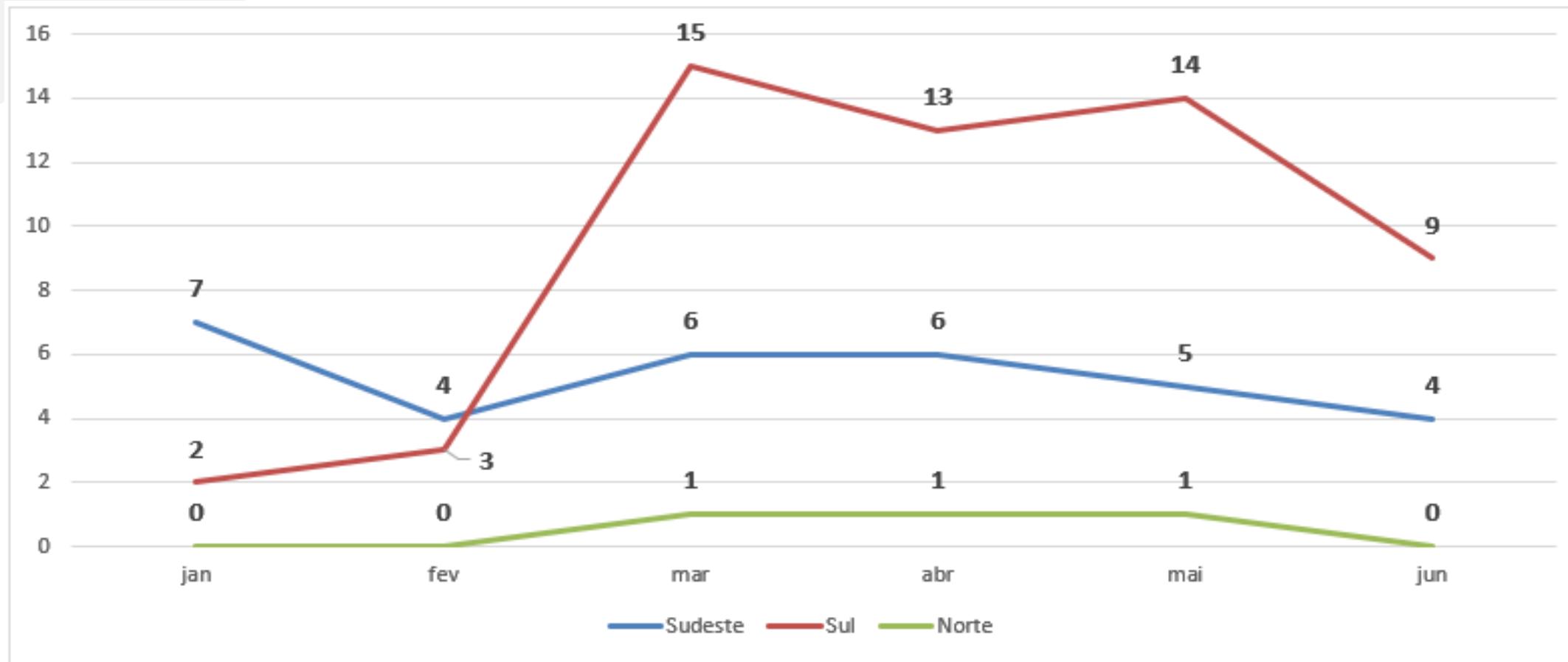


Segmentando os dados de omissões dos terminais respondentes entre **integrados e não integrados**, podemos observar um comportamento histórico das omissões de forma diferenciada. Mais uma vez, partindo do pressuposto de que os maiores efeitos adversos da pandemia sobre a cadeia de suprimentos mundial se deu a partir do segundo semestre de 2020, podemos observar dois comportamentos distintos graficamente para as séries de omissões. **Nos terminais integrados, podemos observar um leve decréscimo no quantitativo de omissões informado.....**

*Série histórica das omissões informadas pelos terminais - total das omissões em terminais não integrados*



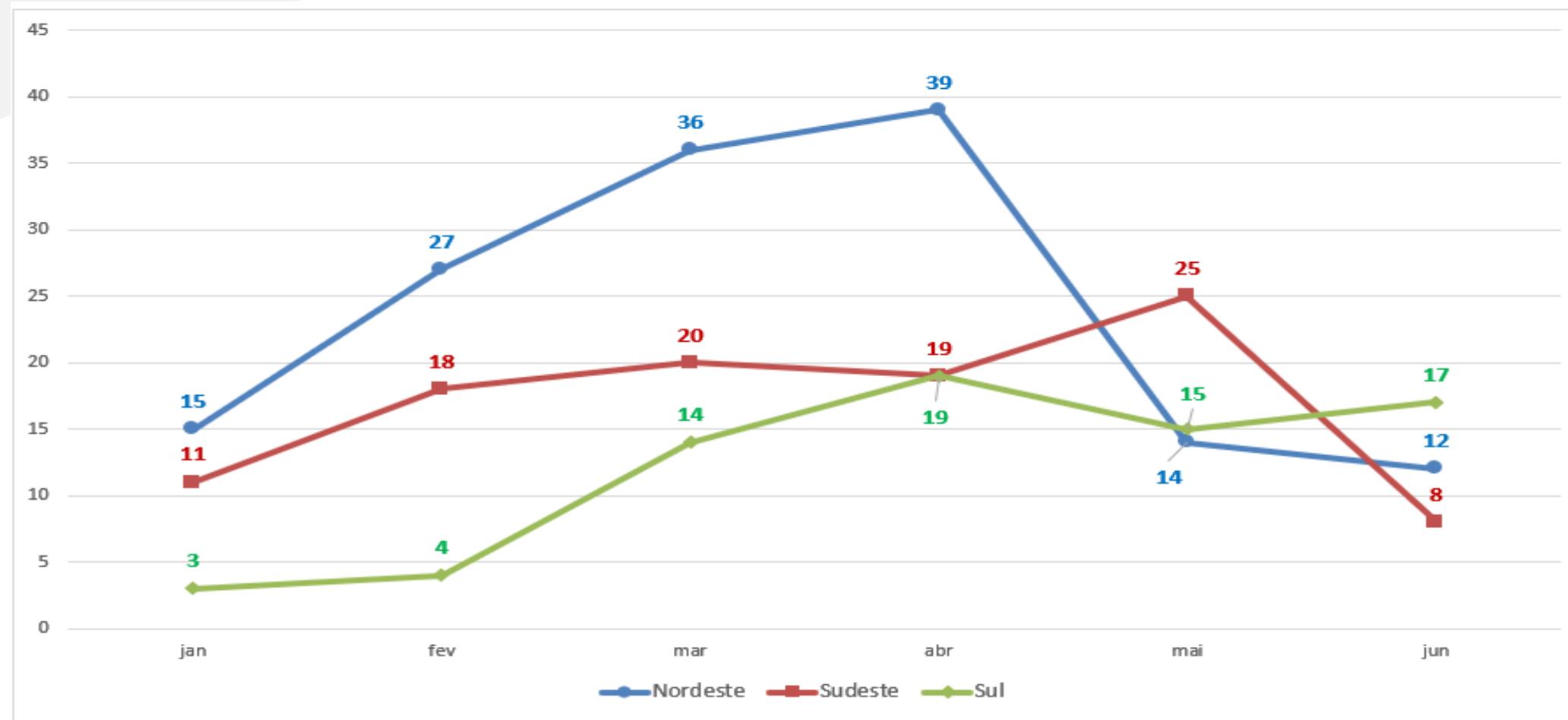
.....enquanto que, nos terminais não integrados, ocorre um aumento das omissões de maneira mais relevante no mesmo período.



No total, de janeiro a junho de 2022 foram 89 omissões de escalas relacionadas com terminais autorizados nas diversas regiões brasileiras informados no SDP.

# Análise das omissões informadas no SDP

## Número de omissões por Portos Organizados em 2022



Para os meses de janeiro a junho de 2022, observaram-se 316 omissões em terminais arrendados e cais públicos, presentes nos portos organizados. Esse número é mais elevado do que o observado para terminais autorizados (89). A maior presença de omissões, considerando-se as regiões, está representada para o Nordeste (143), em seguida o Sudeste (101), e por último, a região Sul com 72 faltas de escala.

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

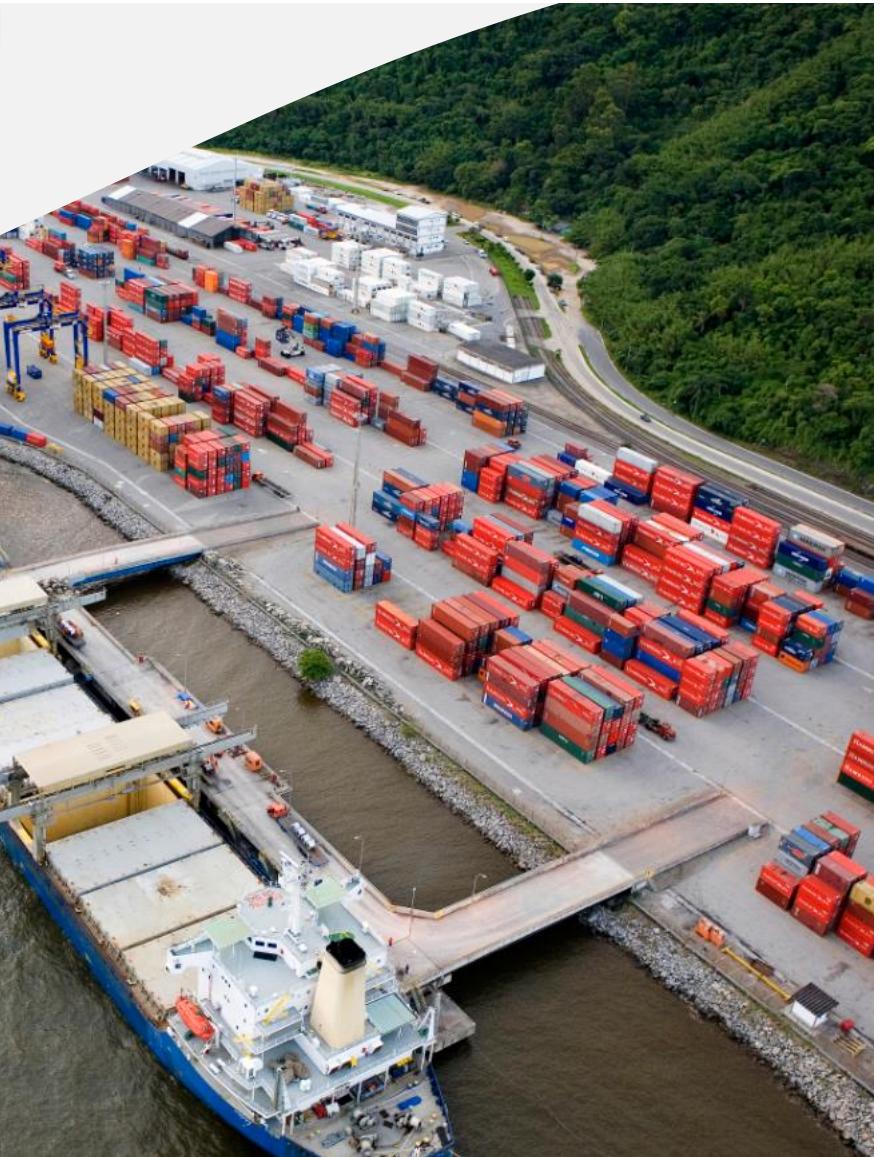
No contexto nacional, focando especificamente na movimentação de contêineres, a série histórica demonstra um **crescimento da quantidade transportada no longo prazo**. O transporte de contêineres, de modo geral, não foi afetado negativamente, **mantendo seu ritmo de crescimento durante a pandemia** e tendo reflexos também das mudanças de perfis dos consumidores.

No que se refere à pesquisa com os agentes do setor nacional, observou-se os reflexos sobre a operação dos portos, com **impactos principalmente comerciais**, mas que também afetaram a logística e as finanças dos consultados. Os principais impactos observados estão relacionados às **omissões de escala**, à **concentração de movimentação de cargas**, à **ocupação de pátio**, às **filas**, à **credibilidade** com clientes diante da falta de **previsibilidade da entrega da carga**, ao **aumento dos fretes** e à ocorrências de navios com tripulação positiva para COVID.

Pelos achados regulatórios, observa-se que o Brasil **não ficou isolado com relação aos reflexos da crise mundial**, pois assim como em outros países, houve um **aumento das exportações e importações**, que elevou, consequentemente, a demanda por meios logísticos para sua distribuição; mas os seus **efeitos desordenados na cadeia logística** também foram percebidos.

A integração vertical dos terminais de contêineres é um fenômeno mundial e um **fator de atenção** para comportamentos discriminatórios, para os quais a Antaq possui medidas dentro de seu arcabouço regulatório.

## Atuação da ANTAQ diante do cenário apresentado



A atuação do Grupo de Trabalho foi uma tarefa complexa, sobretudo pela grande quantidade de atores e setores da economia envolvidos, fato este que pode ser mensurado pelo interesse das partes envolvidas em participar e colaborar com as análises e ações que foram empreendidas para o alcance dos resultados demonstrados.

A dinâmica conjuntural progressiva de aumento da omissão de escalas exige a intensificação do acompanhamento fiscalizatório por parte da Agência, sobretudo com relação aos eventuais abusos cometidos em relação aos direitos dos usuários.

No que tange ao arcabouço regulatório existente na ANTAQ para enfrentar os efeitos decorrentes da pandemia no transporte marítimo e no setor portuário de movimentação de contêineres, cumpre destacar as normas editadas pela Agência e os mecanismos administrativos existentes que podem ser acionados para o combate aos problemas identificados no presente relatório.

Merece destaque a Resolução ANTAQ Nº 62, de 29 de novembro de 2021, que estabelece as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.

O instituto da medida cautelar está previsto como remédio que pode ser concedido pela Diretoria da ANTAQ para defender direitos em caso de estarem presentes pressupostos da fumaça do bom direito (*fumus boni iuris*) e do perigo da demora (*periculum in mora*), após recebimento de denúncia/reclamação acerca de uma situação concreta e mediante o envio de dados, documentos e evidências que possibilitem a identificação inclusive da autoria e da materialidade dos fatos.

Necessidade da efetiva participação dos usuários no que tange à apresentação de denúncias junto à Ouvidoria da Agência, por meio da plataforma Fala.Br, inclusive sendo possível o registro das demandas mediante o sigilo do denunciante.

# Flávia Takafashi Diretora



[f](#) ANTAQ.oficial

[o](#) @antaq\_oficial

[v](#) CanalANTAQ

[in](#) [Linkedin.com/company/antaq](https://www.linkedin.com/company/antaq)

[tw](#) @ANTAQ\_oficial