

EBNs e usuários veem oportunidades para desenvolvimento do mercado feeder

Danilo Oliveira 08/11/2022 - 19:21



Arquivo/Divulgação

Para Abac, estudos da Antaq sobre cargas, de transbordo ou baldeação, devem ser ampliados para desenvolvimento de políticas públicas para navegação. Logística Brasil aponta potencial para que mais terminais portuários possam surgir onde hoje não são movimentadas cargas containerizadas

Representantes de empresas de navegação e de usuários de carga enxergam oportunidades para o desenvolvimento do mercado feeder no Brasil. Em reunião sobre o recente estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na última semana, associações setoriais sugeriram que as políticas públicas fomentem a atividade de navegação em portos de menor capacidade e que os trabalhos técnicos sejam ampliados a fim de incorporar outros perfis de carga, além do contêiner.

A Associação dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística enxerga oportunidades no mercado feeder, uma vez que o serviço é prestado por empresas de navegação, com a vantagem de explorá-lo sem uma frota de contêiner para administrar. "Enxergamos no feeder no Brasil uma oportunidade de negócios boa para os usuários em portos em que navios não chegam e talvez não haja interesse do armador por uma série de fatores — logísticos e de custos — de querer chegar com embarcações menores", afirmou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, durante o webinar sobre o estudo promovido pela Antaq, na última quinta-feira (3).

A Logística Brasil considera o feeder um mercado importante para cabotagem e para o longo curso. A associação julga importante para o feeder a cobertura das regras da Lei 9.432/1997, marco regulatório do setor de navegação, sem criação de barreiras de entrada. "Incentivamos essas empresas a operarem no feeder porque é uma oportunidade, não só para usuários, em locais hoje não atendidos pela cabotagem", disse Seixas. Ele lembrou que muitas cidades próximas à extensa costa brasileira não são atendidas por esse mercado.

A avaliação da Logística Brasil é que o feeder tem potencial de estimular a cabotagem e o longo curso, fazendo com que mais terminais portuários possam surgir onde hoje não são movimentadas cargas containerizadas, com investimentos de menor porte. Seixas sugeriu que os próximos estudos considerem potenciais de mercado que podem ser explorados com feeder em portos que hoje não operam contêiner. Na mesma linha, identificar um perfil de embarcações de menor porte que poderiam atender esses portos, pelas regras da cabotagem.

Durante a reunião, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) destacou que os estudos da cabotagem apresentados pela Antaq são relevantes e precisam ser ampliados. A avaliação da associação é que o estudo do mercado de feeder, apesar de algumas diferenças de metodologia que não comprometem os diagnósticos apresentados, está relativamente em linha com os dados compilados pela associação no período.

O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, salientou que o levantamento da Antaq foi feito voltado para o mercado de contêiner e que existem outras cargas, de transbordo ou baldeação, que podem ser pensadas em outros estudos para o desenvolvimento de políticas públicas para o setor de navegação e outros segmentos.

outros estudos para o desenvolvimento de políticas públicas para o setor de navegação e outros segmentos.

A Abac também identificou que, quando o estudo da Antaq cita 92% de serviço feeder feito por empresas brasileiras, este índice pode ter sido mascarado por afretamentos em substituição a embarcações em construção ou embarcações em docagem. A associação recomenda revisar esse percentual para aperfeiçoar os dados, já que a carga circularizada que seria feita em navio estrangeiro depende da indisponibilidade de navio brasileiro.

Resano ressaltou que o período do estudo não teve tempo de computar os efeitos do rompimento do acordo bilateral entre Brasil e Argentina, que reduziu drasticamente o movimento no trade Mercosul. Segundo Resano, o Rio Grando do Sul foi o estado mais impactado, uma vez que os navios de cabotagem agora vão menos ao Porto de Rio Grande (RS) por não conseguirem formar os lotes necessários.

O diretor-executivo da Abac explicou que o controle dos trechos de longo curso e de cabotagem, resultado das parcerias entre grupos de armadores e EBNs, são importantes para a logística, no sentido de diminuir o lead time, uma vez que o armador tem o planejamento de que o navio de cabotagem estará disponível no dia da chegada da carga de longo curso, diminuindo o tempo de baldeação.

A Abac também estima que Santos, enquanto porto concentrador, possa ter participação superior aos 65% detectados no estudo da Antaq. Ele reiterou que o maior porto da América Latina precisa estar em constante evolução para acompanhar a concorrência com outros portos candidatos a *hub*. "Santos não pode ficar 'deitado em berço esplêndido' porque a competitividade entre portos fará com que o armador escolha outros portos, uma vez que navios de cabotagem atendem a esses portos", ponderou Resano.

Ele acrescentou que as EBNs vêm conseguindo atrair clientes pelo serviço feeder. "Conseguimos [EBNs] oferecer multimodalidade, mesmo para cargas de longo curso, pelo menos, na perna brasileira. Cargas de importação e exportação têm processo longo de burocracia e de desembaraço e, prestando o serviço, se alivia e transfere [a solução dos] problemas para a empresa que opera o multimodal", destacou Resano.

