



## Perspectivas para os preços de fretes marítimos no curto prazo

### 1. Histórico

Entre 2011 e 2019, os fretes marítimos foram represados devido a investimentos na construção de navios cada vez maiores, em busca de produtividade e ganhos de escala. Nesse período, a frota mundial passou por uma mudança de perfil, com navios pequenos e mais velhos saindo do mercado, junto com seus pequenos armadores. Como consequência, os armadores restringiram as encomendas de navios e de contêineres vazios.

Pressionados pelas pequenas margens dos armadores, os preços das operações portuárias também passaram no período por forte retração.

Com a pandemia e a disparada do e-commerce, aquecido por pacotes governamentais de estímulo ao consumo, a movimentação disparou e contêineres e navios se tornaram insuficientes para a demanda no segundo semestre de 2020.

Por outro lado a pandemia trouxe diversas restrições às operações portuárias e ao trânsito de navios, como exigências de distanciamento social, cuidados sanitários dobrados e barreiras fronteiriças, elevando os tempos de operação e de espera para atracar e, por fim, fazendo as tarifas de frete subirem substancialmente nas principais rotas de navegação entre China, EUA e Europa. E essa situação foi agravada pelo acidente que fechou o Canal de Suez e pela paralisação do Porto de Yantian em maio e do porto de Ningbo-Zhoushan, o terceiro maior do mundo, agora em agosto.

Pois tudo isso gera atrasos, congestionamentos e maiores *transit times*, onerando os fretes. E, apesar de as encomendas de navios terem saltado novamente, as entregas se darão apenas em 2023 e 2024.

Embora pequenos armadores estejam voltando ao mercado, o que deve aliviar um pouco o problema, essa situação deve perdurar por todo o segundo semestre/2021, pelo menos, na credenciada opinião de Jose Balau, consultor e ex-presidente da Libra Terminais e Logística e Diretor Executivo do Board para a América do Sul da Hamburg Sud e Aliança Navegação.

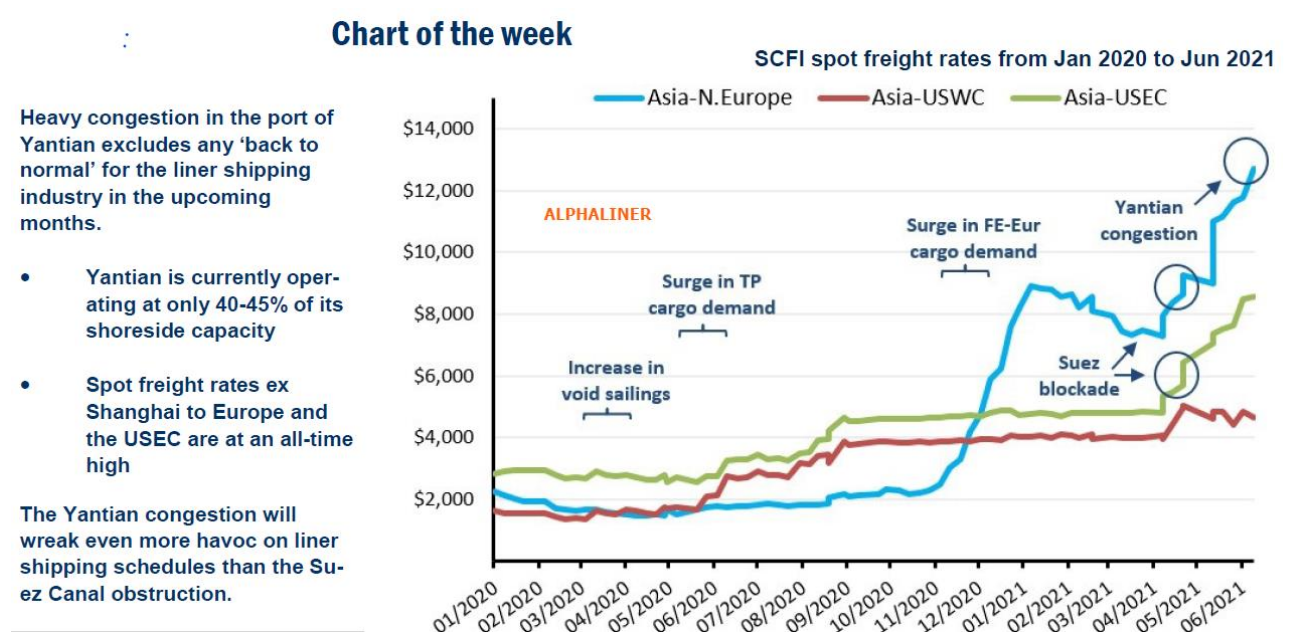
Adicionalmente, para o Espírito Santo, a necessidade de transbordo no Rio ou em Santos acresce *transit time*, contribuindo para agravamento da crise.

É uma boa hora para apoiar melhorias nos terminais capixabas como a expansão do TVV e de Portocel, e a implantação de novos portos como o da Imetame (R\$ 1,5 bilhão em 2,5 anos), Porto Central (R\$ 3 bilhões em 3 anos) e Petrocity (R\$ 3,2 bilhões em 2,5 anos).

## 2. Disparada nos fretes marítimos

Com tudo isso acima descrito, o frete pulou da ordem de US\$ 2,000 para US\$ 14,000/TEU nas linhas Asia-North Europe, como se pode ver no gráfico a seguir. Na nossa Costa, o comportamento é semelhante ao da ASIA-USEC, com os fretes saltando da casa de US\$ 3,000 para cerca de US\$ 8,500, quase triplicando, portanto.

Além disso, as indústrias que dependem do comércio exterior têm sofrido muito com a falta de contêineres e com cancelamentos inesperados de embarques, dentre outros percalços velhos dessa guerra da infraestrutura.



Evolução dos preços dos fretes em 2020 e 2021. Fonte: Clarksons Research 10 August 2021.

## 3. Recomendações

Reforçar a campanha pela Implantação de novos portos no Espírito Santo com capacidade de receber linhas diretas do exterior e navios de maior calado, com menores filas.

Enviar carta ao Diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro de Souza, entidade que congrega os armadores que atuam no país, protestando contra os aumentos abusivos dos fretes e os cancelamentos de embarques sem aviso prévio.

**Romeu Rodrigues – Especialista do Coinfra**

**Gustavo Peters Barbosa – Presidente do Conselho**