

Crise na logística global dá trégua, mas frete segue elevado

Fonte: Valor
Data: 16/08/2022

O caos logístico desencadeado pela pandemia não terminou, porém, a situação tem dado sinais de melhora, segundo analistas e empresas. Embora os fretes sigam em um patamar elevado, problemas como a falta de contêineres e atrasos nas escalas dos navios se atenuaram nas últimas semanas na costa brasileira - mesmo em meio à temporada de pico do comércio global.

Na rota entre Brasil e Ásia, a capacidade nominal do comércio marítimo - que soma as viagens de importação e exportação - deverá chegar, em agosto, a seu maior nível desde o início de 2021, segundo dados da consultoria Solve Shipping.

"A logística começa a voltar à normalidade. Os 'blank sailings' [cancelamento de viagens] caíram muito, temos visto vários 'extraloaders' [navios adicionais], e as rotas estão voltando à programação regular. O estranho é que isto esteja acontecendo na temporada de pico", afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria.

No auge da crise logística global, para além da disparada nos fretes, importadores e exportadores brasileiros sofreram com a falta de espaço nas embarcações e de contêineres, o que muitas vezes impossibilitou ou atrasou o escoamento e a vinda de cargas.

Hoje, um fator que tem reduzido a pressão é a desaceleração das economias na Europa e nos Estados Unidos, o que acaba ampliando a capacidade (de navios e contêineres) na costa brasileira, explica Luigi Ferrini, vice-presidente sênior da empresa de navegação Hapag Lloyd. "Em 2020 e 2021, muito da capacidade estava sendo destinada a outras rotas globais", afirma o executivo.

Na Maersk, a projeção é que a demanda global de contêineres fique estável em 2022, na comparação anual. Porém, a empresa de navegação já aponta uma maior possibilidade de queda dos volumes, diante da inflação global e dos riscos de recessão, afirmou a empresa, em relatório trimestral.

Essa redução de demanda interna ainda não é percebida no Brasil, segundo Rafael Dantas, diretor da importadora Asia Shipping. "Entre março e maio, houve retração, mas em junho e julho voltou a subir. Hoje, as importações estão aquecidas", afirma.

Mesmo com a demanda em alta, ele destaca que hoje a falta de capacidade não tem sido um problema. Porém, o valor dos fretes para contêineres segue em patamar muito elevado - um cenário que, na sua visão, não vai mudar tão cedo. "É uma nova realidade de preços que veio para ficar."

Em julho de 2022, o frete de importação da Ásia ficou, em média, em US\$ 10.550 por contêiner de 40 pés. Para contêineres refrigerados, o preço na mesma rota chegou a US\$ 8.000. Para se ter uma dimensão do salto: em janeiro de 2020, os valores eram de US\$ 2.050 e US\$ 3.100, respectivamente, apontam dados da Solve Shipping, divulgados pela CNI.

Na exportação, os fretes mais elevados hoje estão nas rotas para os Estados Unidos. Em julho, os preços médios para a Costa Leste chegaram a US\$ 10.600 por contêiner de 40 pés. Além disso, o mercado de

contêineres refrigerados segue pressionado. Na rota para a Ásia, o valor está em US\$ 6.600 e, para o Mediterrâneo e Oriente Médio, em US\$ 6.800.

Na visão da Maersk, há uma expectativa de normalização no segundo semestre, embora ainda haja incertezas quanto à previsão. Porém, a companhia destaca que “a normalização não significa voltar a níveis de frete pré-covid”, disse, em nota. A empresa destaca a alta significativa dos preços de combustíveis e das taxas de afretamento de navios por tempo, nos últimos dois anos.

Analistas avaliam que é cedo para dizer que a crise está perto do fim. A percepção é que aumentos de demanda ou gargalos logísticos podem voltar a gerar problemas. Por exemplo, em breve terá início a safra de frutas no Nordeste do país, o que tende a ampliar bastante a procura por contêineres refrigerados, destaca Ferrini, da Hapag Lloyd.

O executivo também afirma que, com a guerra na Ucrânia e a crescente demanda por alimentos, as exportações brasileiras tendem a ser impulsionadas. Portanto, se no auge da pandemia a rota da Ásia para o Brasil foi muito exigida, agora há uma tendência de que a pressão se inverta.

Além disso, Ferrini diz que os congestionamentos em portos europeus e americanos persistem, muitos provocados por greves de trabalhadores do setor.

Outro ponto de atenção é a tensão entre China e Taiwan, aponta Barreto. “Está cada vez mais claro que qualquer evento extraordinário gera um impacto. Toda a infraestrutura logística está operando no limite, então a tolerância a intercorrências é zero.”