

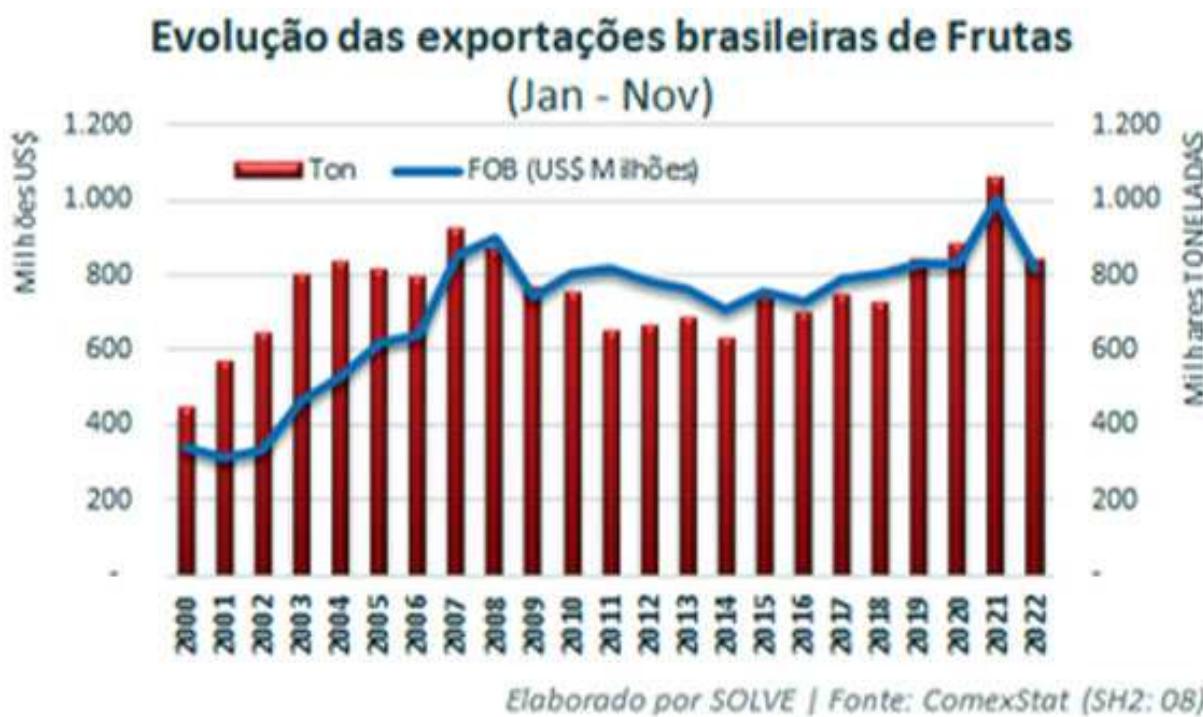
Desafios das exportações brasileiras de frutas

Fonte: Portos e Navios (com informações de Henrik Simon - Solve Shipping)

Data: 14/12/2022

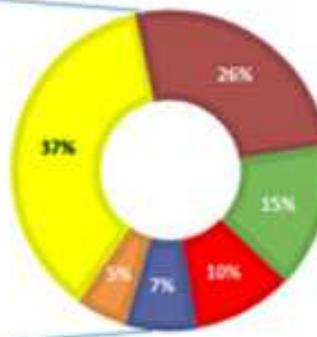
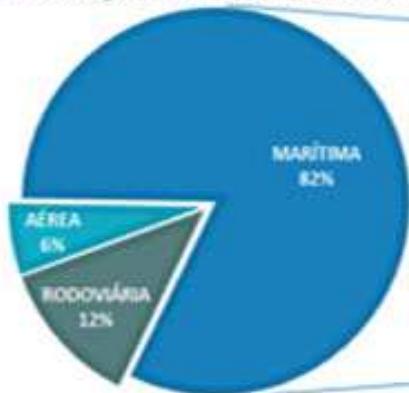
Está terminando um ano cheio de desafios também para o setor das frutas frescas, que vem registrando o menor volume dos últimos quatro anos no acumulado de janeiro a novembro.

Depois dos recordes de volume e faturamento nas exportações de 2021 (1,2 milhão de toneladas e US\$ 1,1 bilhão em valor), 2022 vem demonstrando quedas significativas em função de um “mix” de acontecimentos.



Limitações Logísticas

Dentre esses acontecimentos, certamente o principal foi que o ano começou com muitas limitações logísticas. A falta de contêineres e espaço nos navios gerada pelos enormes congestionamentos em alguns dos principais portos do mundo causou não apenas um aumento significativo dos fretes como também levou a inúmeras reclamações da maioria dos exportadores de frutas no que se refere ao nível de serviço prestado pelos armadores de contêiner. Lembrando que em 2021 o transporte marítimo movimentou 82% do volume de frutas brasileiras enviados ao exterior.



Elaborado por SOLVE | Fonte: ComexStat (SH2-08)

Essa insatisfação foi inclusive o que levou o maior exportador de frutas frescas do Brasil, a Agrícola Famosa, a embarcar boa parte da sua produção em navios de câmara (os chamados fullreefer) após 16 anos embarcando exclusivamente em contêiner. Com isso, +/- 2.500 pallets estão embarcando semanalmente em Fortaleza com destino a Vigo, Dover e Rotterdam, e já se fala no mercado que irão repetir essa solução em 2023.

O armador GreenSea (especialista em navios fullreefer) é quem está feliz, já que conseguiu triangular seus negócios, levando peixe/batatas do norte da Europa para oeste da África, depois cruza o Atlântico em pouco tempo e carrega os melões da Agrícola Famosa de volta para o norte da Europa.

Mesmo usando muitos navios com +/- 30 anos de serviço, se o preço do combustível não extrapolar, parece que conseguirão operar por mais alguns anos (ao menos até que sejam “barrados” pelo IMO 2023), já que os exportadores e importadores estão gostando dos tempos de viagem mais curtos (em detrimento dos conteneiros que fazem mais escalas e praticam velocidades menores), que beneficiam tanto a qualidade das frutas quanto aumentam o “tempo de prateleira” (shelf life).

Repasso dos custos

Outro fator importante que vem atingindo as exportações de frutas é que muitos produtores no mundo inteiro não estão conseguindo repassar para o produto a alta dos custos de produção (sobretudo energia e fertilizantes) e dos fretes marítimos. Compradores europeus simplesmente não aceitaram esses repasses e acabaram encontrando frutas mais em conta (ou simplesmente reduziram o consumo).

De maneira sucinta, segue abaixo uma análise das principais safras brasileiras, com dados de crescimento de volume baseados no ComexStat:

- Melão (SH4 0807): os embarques de janeiro a novembro 2022 estão 14,5% menores que no mesmo período do ano passado;
- Manga (SH4 0804): a última safra começou em agosto (vai até início de dezembro) e está acontecendo a mesma coisa (até novembro os embarques foram 24% menores que o mesmo período do ano passado);
- Limão (SH4 0805): única fruta a registrar alta nos embarques (4,6%);
- Maçã (SH4 0808): a produção de Sta. Catarina e Rio Grande do Sul, escoada de março até o início de junho, reportou 64,5% de queda em relação a 2021. Mais de 70% do volume exportado seguiu para Bangladesh e Índia (mercados que dificilmente conseguem pagar bem pelas frutas). Com a Guerra na Ucrânia, que levou a embargos e cancelamentos de rotas, o mercado europeu foi inundado com frutas, que iriam parcialmente para Rússia;
- Uva (SH4 0806): Queda de 37% no volume, muito afetada pelas fortes chuvas (530mm nos últimos dois meses) que vêm alagando muitos parreirais na região do Vale do Rio São Francisco.

Também vale mencionar que o custo de energia para muitos armazéns frigoríficos da Europa triplicou nos últimos meses, afetando ainda mais o exportador, importador e consumidor. Tudo indica que não haverá mais frutas exóticas baratas nos supermercados europeus, como era costume em anos anteriores.

O desafio está lançado!

Cada vez mais as safras de frutas são um grande desafio para os armadores fullcontainer, pois precisam juntar grandes quantidades de equipamento em pouco tempo. E depois ter espaço extra e tomadas para esses volumes.

O armador fullcontainer, pós-Covid, somente irá abraçar esses volumes se conseguir praticar um frete rentável e, portanto, o armador fullreefer pode continuar sendo uma alternativa por mais algum tempo, apesar da falta de navios novos nesse segmento.

Outra possibilidade, quem sabe, seria o surgimento de serviços fullcontainer dedicados às frutas frescas (a exemplo da Del Monte, Chiquita, Dole, etc), emendando as várias safras no mundo: África do Sul, Nova Zelândia, Costa Oeste da América do Sul, etc?!?!

Em suma, diferentes perspectivas pela frente e com possibilidade de reflexos em outros setores (ex: exportadores de carnes).