

Frete com valor de US\$ 10 mil por contêiner é o novo normal, CNI lança painel virtual para acompanhamento mensal

Fonte: Agência de Notícias da Indústria - CNI (Confederação Nacional da Indústria)

Data: 21/07/2022

O custo médio do transporte de um contêiner no mercado marítimo global permaneceu próximo à US\$ 10 mil em vários momentos nos últimos meses, valor sete vezes mais elevado que o verificado antes da pandemia. O dado faz parte de um levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) sobre os efeitos da crise logística internacional desencadeada pela Covid-19 no Brasil e nas principais rotas da navegação do mundo. A CNI lançou neste mês de julho um painel virtual que acompanhará mensalmente a evolução dos valores do frete, que pode ser acessado aqui.

A crise sem precedentes no mercado de navegação se iniciou há mais de 2 anos, com as interrupções nas atividades produtivas na China e, posteriormente, em outros países, que se refletiram na suspensão generalizada de serviços de transportes e das encomendas programadas. A progressiva retomada das atividades, ainda 2020, alavancou a demanda por mercadorias e insumos produtivos, muitos destes represados em portos e armazéns chineses. Desde então, a capacidade de transporte ofertada nos portos e embarcações a nível global tem sido insuficiente para equilibrar o mercado, resultando nos maiores valores de fretes já registrados na história.

Confira o painel virtual! Para acessar, basta acessar o link <https://bit.ly/3RO95ep> da página do painel e escolher a opção "Fretes Marítimos" no campo "Painéis".

Situação do Mercado de Navegação Brasileiro

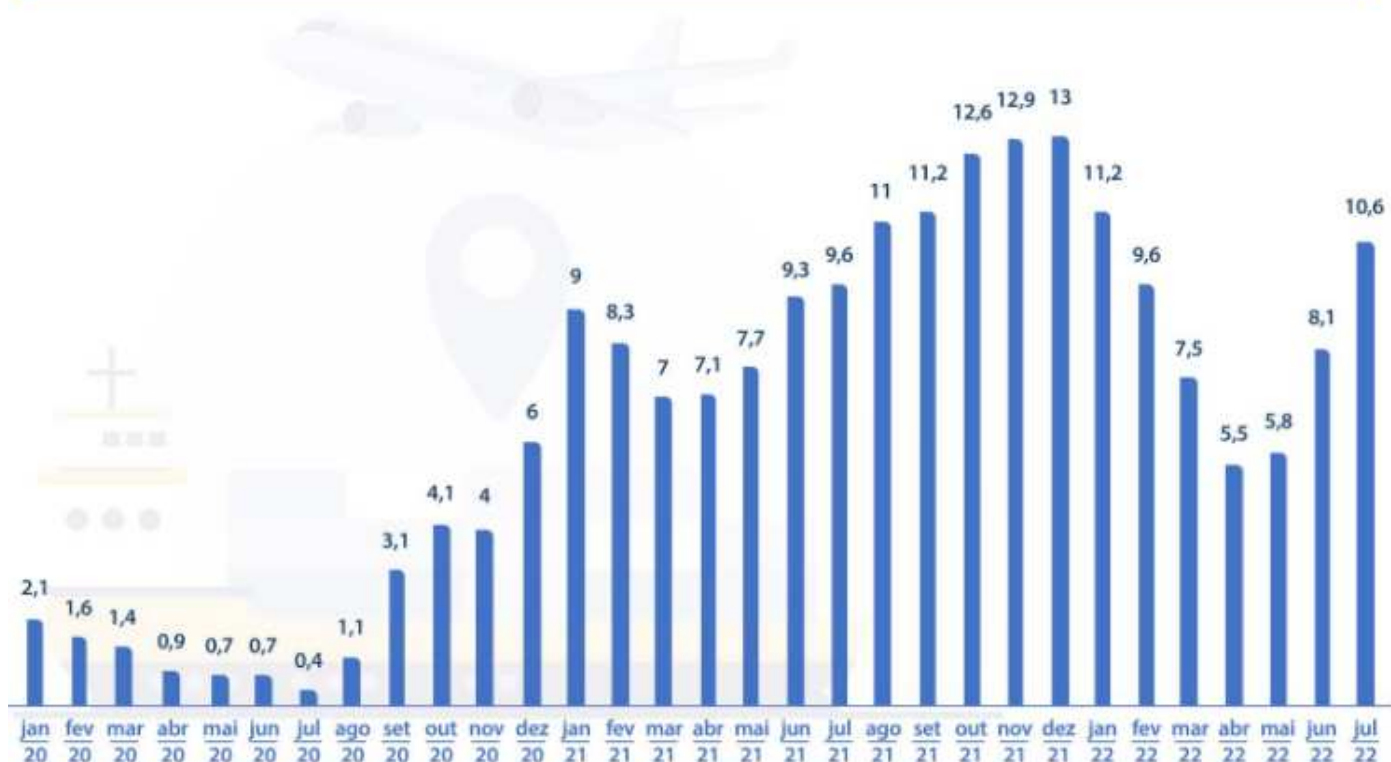
Seguindo uma tendência que se repetiu com outros países, o comércio exterior brasileiro sentiu os primeiros efeitos da crise logística nos níveis de frete de importações com origem na China. No fim do primeiro semestre de 2020, momento inicial da pandemia, os fretes médios no mercado spot caíram à US\$ 400 por contêiner de 40 pés.

“A retomada das atividades produtivas, no Brasil e no mundo, e o consequente desbalanceamento entre a oferta e a demanda global por serviços de transporte reverteu a tendência de queda e elevou os fretes a níveis jamais vistos no mercado de navegação. Como consequência, o custo médio de importação de um contêiner de 40 pés da China para o Brasil alcançou US\$ 9 mil no início de 2021”, destaca o especialista em Infraestrutura da CNI Matheus de Castro.

“Posteriormente, ainda em 2021, a demanda por embarcações nas rotas prioritárias e a piora nos níveis de congestionamento nos grandes portos globais pressionou ainda mais os níveis de frete, que alcançaram US\$ 13 mil no fim do ano”, acrescenta Castro.

Evolução do Frete Médio Mensal na Rota Ásia-Brasil

[milhares de US\$ por contêiner de 40 pés]



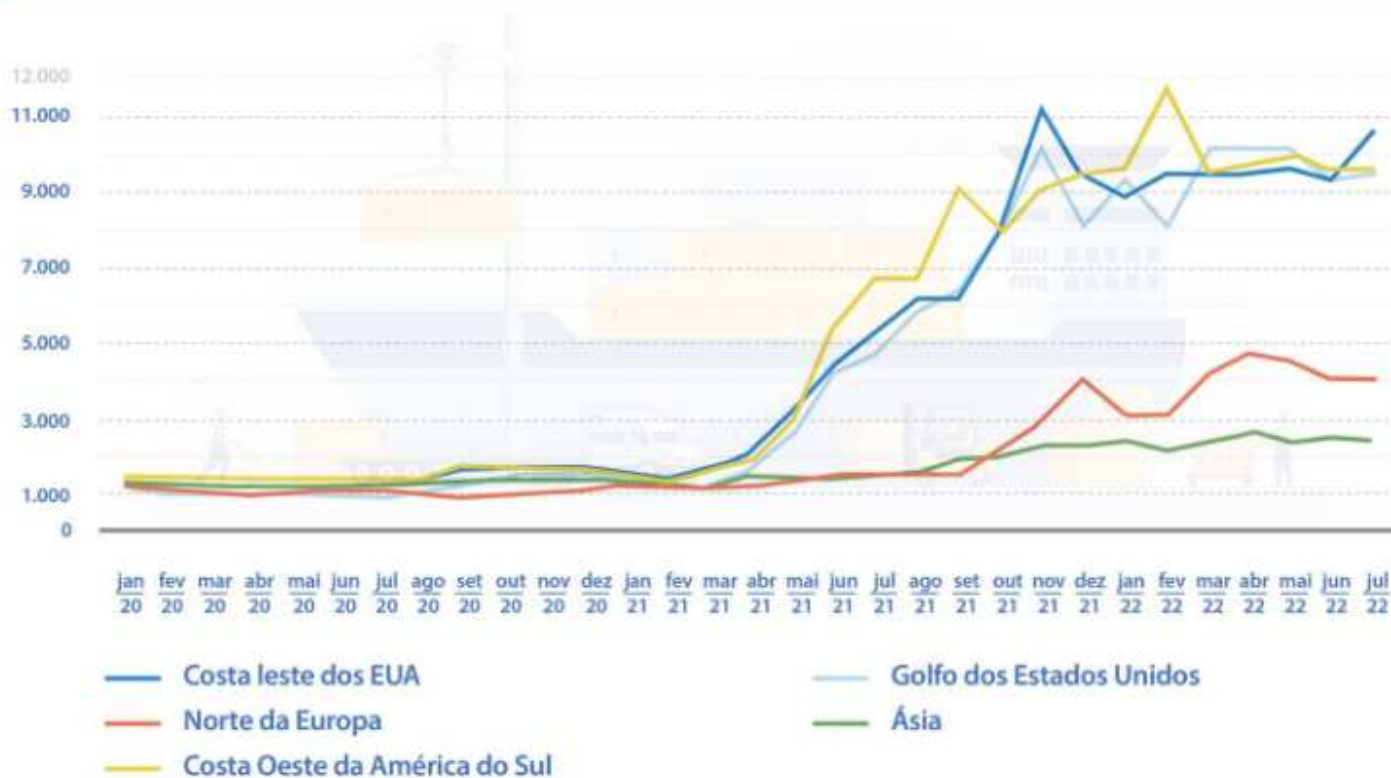
Fonte: Elaboração da CNI com dados da consultoria "Solve". <https://solveshipping.com/> - Fretes consultados no mercado spot para cada mês. Inclui portos da Argentina e Uruguai.

O levantamento da CNI mostra que os primeiros meses de 2022 indicam uma retração no custo médio de importação com origem na Ásia para o Brasil. A queda revela uma acomodação entre a demanda e a oferta de capacidade de transporte na rota. No entanto, os efeitos do lockdown em portos chineses, especialmente o de Xangai, e a piora nas condições do mercado de navegação global reverteram o processo de redução dos valores de frete, que, neste mês de julho, já ultrapassa o patamar de US\$ 10 mil por contêiner de 40 pés.

Os valores de frete nas principais rotas de exportação partindo do Brasil também estão altos. De acordo com os dados, o custo de transporte de um contêiner de 40 pés do Brasil para portos dos Estados Unidos está próximo à US\$ 10 mil, valor oito vezes superior ao observado antes da pandemia. Desde novembro do ano passado que os fretes para os EUA apresentam tendência de estabilização em patamares elevados, o que revela os efeitos dos congestionamentos nos portos norte-americanos.

No caso da exportação para o Norte da Europa e Ásia se observa a mesma tendência de estabilização em níveis também mais elevados. "Isso agrava as preocupações a respeito de possíveis rupturas na logística internacional derivadas do conflito na Ucrânia e de novos surtos de Covid-19 na China, por exemplo", destaca Matheus de Castro.

Evolução do Frete Médio Mensal de Exportação partindo do Brasil – por rota (milhares de US\$ por contêiner de 40 pés)



Fonte: <https://solveshipping.com/> - Elaboração da CNI com dados da consultoria "Solve". Fretes consultados no mercado spot para cada mês. Inclui portos da Argentina e Uruguai.

Tendência para os próximos meses

Por ser um mercado secundário, as rotas vinculadas ao Brasil sofrem os efeitos da demanda por embarcações e dos atrasos nos portos dos principais fluxos globais de navegação. "Isso explica a queda no início do ano nos valores do frete de importação com origem na Ásia, ao mesmo tempo em que se verificou um aumento nos fretes de exportação partindo do Brasil, especialmente para os portos dos Estados Unidos", afirma Matheus de Castro.

Ele acrescenta que a melhora no mercado de navegação brasileiro depende, no entanto, da solução dos problemas logísticos nas principais rotas globais. Em julho de 2022, o custo médio do frete de contêiner no mercado global alcançou US\$ 6.500.

O valor é quatro vezes maior que o observado antes da pandemia, mas representa uma queda de 29% em relação ao fim de 2021, quando o frete médio global esteve próximo à US\$ 10 mil por contêiner. Apesar da queda dos valores de frete nos últimos meses, o mercado de navegação internacional ainda apresenta grande instabilidade e deve retornar à normalidade apenas em meados de 2023.

"Ainda vão ser necessários vários meses até que os níveis de congestionamentos, atrasos e demanda por transporte se normalizem. O risco de uma recessão global pode atenuar a demanda pelo transporte marítimo. No entanto, novas rupturas na logística global, em função da Guerra na Ucrânia, surtos de Covid-19 na China ou qualquer outra eventualidade vão estender a crise logística, já que não há capacidade ociosa no mercado para acomodar pressões adicionais na oferta de serviços de transporte", pontua o especialista da CNI.

Atuação da CNI para mitigação dos impactos da crise logística

Mesmo com as limitações de atuação da legislação brasileira em relação às empresas de navegação estrangeira, a CNI orienta aos seus associados reportar à ANTAQ qualquer tipo de conduta abusiva ou ilegal por parte de qualquer agente interveniente nas atividades de transporte.

Ressalta-se que, desde dezembro de 2017 e desde que não tenham dado causa, os usuários de transporte marítimo de carga não podem ser cobrados por custos portuários adicionais, em decorrência do não embarque das cargas no prazo previamente programado. É um resultado para conferir maior segurança jurídica obtido por meio da publicação da Resolução Normativa 18/2017 da Antaq, sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas de navegação. Ao final de 2021, a Agência publicou outra versão, no formato da Resolução 62/2021.

No dia 29 de junho, a CNI realizou o Diálogo da Indústria com os pré-candidatos à Presidência da República 2022. Na ocasião, foi entregue aos presidenciáveis os cadernos “Transporte de Cargas: abrindo novos caminhos” e “Competitividade das Exportações Industriais: um mundo pela frente”. Os documentos apresentam as propostas da CNI para, entre outros, trazer maior equilíbrio nas relações entre as empresas de navegação e usuários do transporte marítimo de contêineres e avançar em medidas que reduzam o custo e aumentem a transparência dos procedimentos do transporte marítimo internacional. **Recomendações:**

- Fortalecimento da Resolução 62/2021 da Antaq;
- Ampliação do monitoramento, transparência e divulgação das cobranças e estatísticas do transporte marítimo brasileiro;
- Implementação do Programa de Janela Única Aquaviária, a fim de possibilitar o redesenho do fluxo de carga e trânsito aquaviário.
- Simplificação e redução das tarifas portuárias e eliminação das cobranças portuárias abusivas, a exemplo da cobrança do escaneamento de contêineres; e
- Desenvolvimento e implementação do Sistema de Comunidade Portuária.