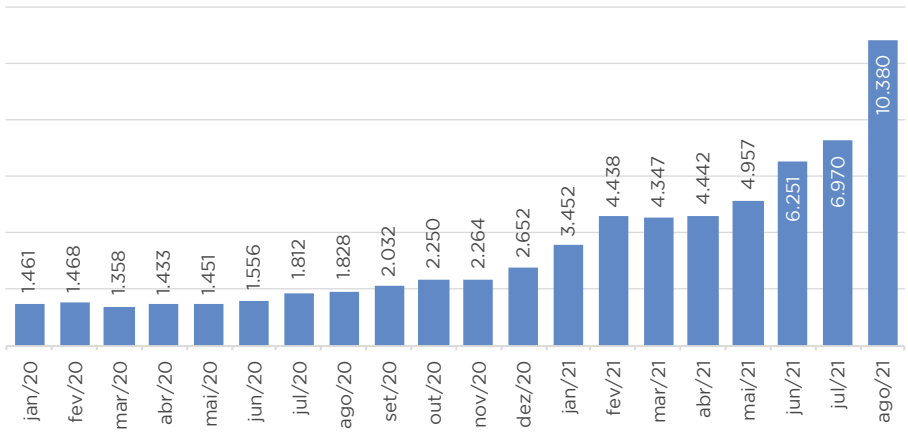
POR QUE OS FRETES MARÍTIMOS ESTÃO TÃO CAROS?

ROBERTA POSSAMAI[1], FELIPPE SERIGATI[2]

Uma mudança substancial nos valores dos fretes vem afetando diretamente praticamente todos os setores econômicos que têm no comércio internacional um relevante canal de compra e venda de seus produtos. Entre janeiro de 2020 e agosto último, a média global de preços de contêineres cresceu mais de 600% (sem levar em conta eventuais ajustes sazonais). Neste ano, já há uma alta acumulada de 238%. Puxado pela pandemia de COVID-19, o aumento nos preços dos fretes marítimos foi causado por um conjunto de fatores.

COM O início da pandemia de COVID-19, após um período de significativa contração na disponibilidade de transportes marítimos, a demanda por esses serviços rapidamente se aqueceu. Logo, o ajuste para esse desequilíbrio foi, naturalmente, a expansão dos valores dos fretes. De acordo com o Global Container Freight Index/Freightos Baltic Index (FBX), a média global de preços dos contêineres cresceu quase 610%, passando de US$ 1.461, em janeiro de 2020, para US$ 10.380, em agosto último. Considerando apenas o ano corrente, já há uma alta acumulada de 238% neste ano (janeiro a agosto frente ao mesmo período do ano anterior).

EVOLUÇÃO DO GLOBAL CONTAINER FREIGHT INDEX
(US$ REFERENTES À PRIMEIRA SEXTA-FEIRA DE CADA MÊS)



Fonte: FBX

Essa alta dos custos de transporte tem impactado todos os setores da economia que têm alguma ligação com o mercado externo. No caso dos bens voltados para exportação, os produtos mais prejudicados são aqueles cujos preços são definidos no mercado internacional e com baixo valor agregado, tais como as *commodities* agrícolas – esses fretes elevados diminuem sobremaneira as margens de lucro de alguns elos da cadeia de produção. Em relação aos bens importados, como, por exemplo, insumos agropecuários, o alto preço do transporte marítimo encarece ainda mais esses produtos, que já têm sofrido com a desvalorização cambial.

É importante ressaltar que esse cenário de fretes elevados deve se manter no curto e no médio prazos. Ou seja, apesar de o registro de encomendas de novos navios ter atingido recordes históricos, o aumento da oferta de navios porta-contêineres pode demorar até três anos para acontecer. Logo, espera-se que, antes do fim de 2022 ou, até mesmo, do primeiro semestre de 2023, essa questão de oferta reduzida de fretes marítimos não tenha se resolvido por completo ainda.

REDUÇÃO DA OFERTA DE TRANSPORTES E MAIORES DIFICULDADES DE OPERAÇÃO

Com a propagação da COVID-19 ao redor do mundo no início de 2020, diversas nações decretaram medidas de restrição de circulação de pessoas, gerando, entre tantas outras consequências, uma desordem na logística marítima do Planeta, cujos efeitos são sentidos ainda hoje. Naquele momento, os principais portos do mundo paralisaram temporariamente suas atividades, fazendo com que os navios ficassem retidos e demorassem mais tempo para ir a outros destinos, prejudicando toda a cadeia de transporte marítimo e reduzindo a oferta desses serviços no mercado.

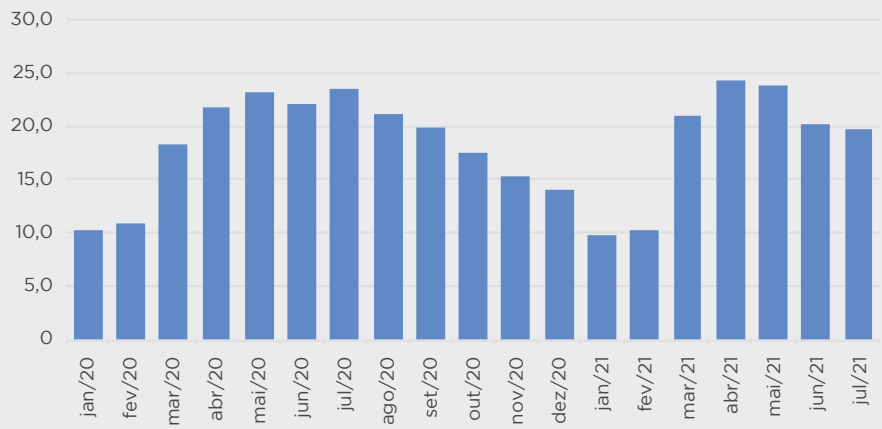
Ao mesmo tempo, o comércio internacional sofria fortes retrações por conta das incertezas geradas pela pandemia. Isso fez com que as empresas de navegação adotassem medidas mais restritivas, para tentar minimizar os prejuízos causados pela baixa demanda, cancelando algumas escalas de transporte, suspendendo a fabricação de novos

APESAR DAS TURBULÊNCIAS NOS FRETES MARÍTIMOS, O VOLUME EXPORTADO PELO AGRONEGÓCIO CONSEGUIU SE SUSTENTAR

Ao longo da primeira onda de COVID-19, o agronegócio brasileiro conseguiu beneficiar-se das incertezas iniciais decorrentes da crise sanitária, alcançando novos mercados e reforçando a presença naqueles em que já operava. Contudo, a partir do segundo semestre de 2020, justamente quando as principais economias começaram a demonstrar recuperação, o volume de exportação do agronegócio brasileiro entrou em uma trajetória de desaceleração, mantendo-se assim até o primeiro bimestre de 2021.

Possivelmente, o aumento no preço dos fretes nesse período deve ter contribuído para essa dinâmica. Porém, mesmo com os valores dos fretes atingindo picos históricos, o volume de vendas externas cresceu em todo o período e, a partir do fim do primeiro trimestre deste ano, o ritmo de alta voltou a acelerar.

VOLUME DE EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO
(MILHÕES DE TONELADAS)



Fonte: MAPA

contêineres e, até mesmo, deixando de realizar novos pedidos de navios. Adicionalmente, outros fatores prejudicaram o bom funcionamento da cadeia logística internacional, tais como:

- Encalhamento, por seis dias, do navio Ever Given, em março deste ano, o que interrompeu as atividades no canal de Suez – uma das rotas comerciais mais importantes do mundo. Esse acidente fez com que, segundo a Autoridade do Canal de Suez (SCA, na sigla em inglês), mais de 420 navios permanecessem bloqueados no período.

- Fechamento parcial, em agosto último, do terceiro porto de contêineres mais movimentado do Planeta (que fica na China), devido ao caso de COVID-19 de um dos seus funcionários.

- Maior lentidão na operação dos portos de diversos países devido às restrições sanitárias adotadas, fazendo com que os navios levem mais tempo para embarcar e desembarcar seus produtos.

Todos esses aspectos, conjuntamente, causaram uma desordem na logística marítima, resultando em uma redução na capacidade de oferta de navios e contêineres.

RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E EXCESSO DE ESTÍMULOS ECONÔMICOS

A demanda por fretes marítimos, após um primeiro momento de queda no início da pandemia, passou a registrar um crescimento robusto. Isto é, após os iniciais efeitos adversos da primeira onda de COVID-19, que reduziram a demanda por esse tipo de transporte, houve uma intensa recuperação na procura por esses serviços.

Essa retomada da demanda ocorreu, sobretudo, por conta da injeção de quantias impressionantes de capital por grandes nações com o objetivo de recuperar rapidamente suas economias. A consequência dessa maior liquidez foi, naturalmente, o aumento do consumo nesses países, e, como grande parte dos bens tem origem no comércio internacional, houve uma maior procura por navios e contêineres. ■

1 Mestre em Economia Agrícola pela Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getulio Vargas (FGV-EESP) e pesquisadora do Centro de Agronegócio da FGV (FGV Agro) – roberta.possamai@fgv.br

2 Doutor em Economia pela FGV-EESP, professor e pesquisador do FGV Agro – felippe.serigati@fgv.br