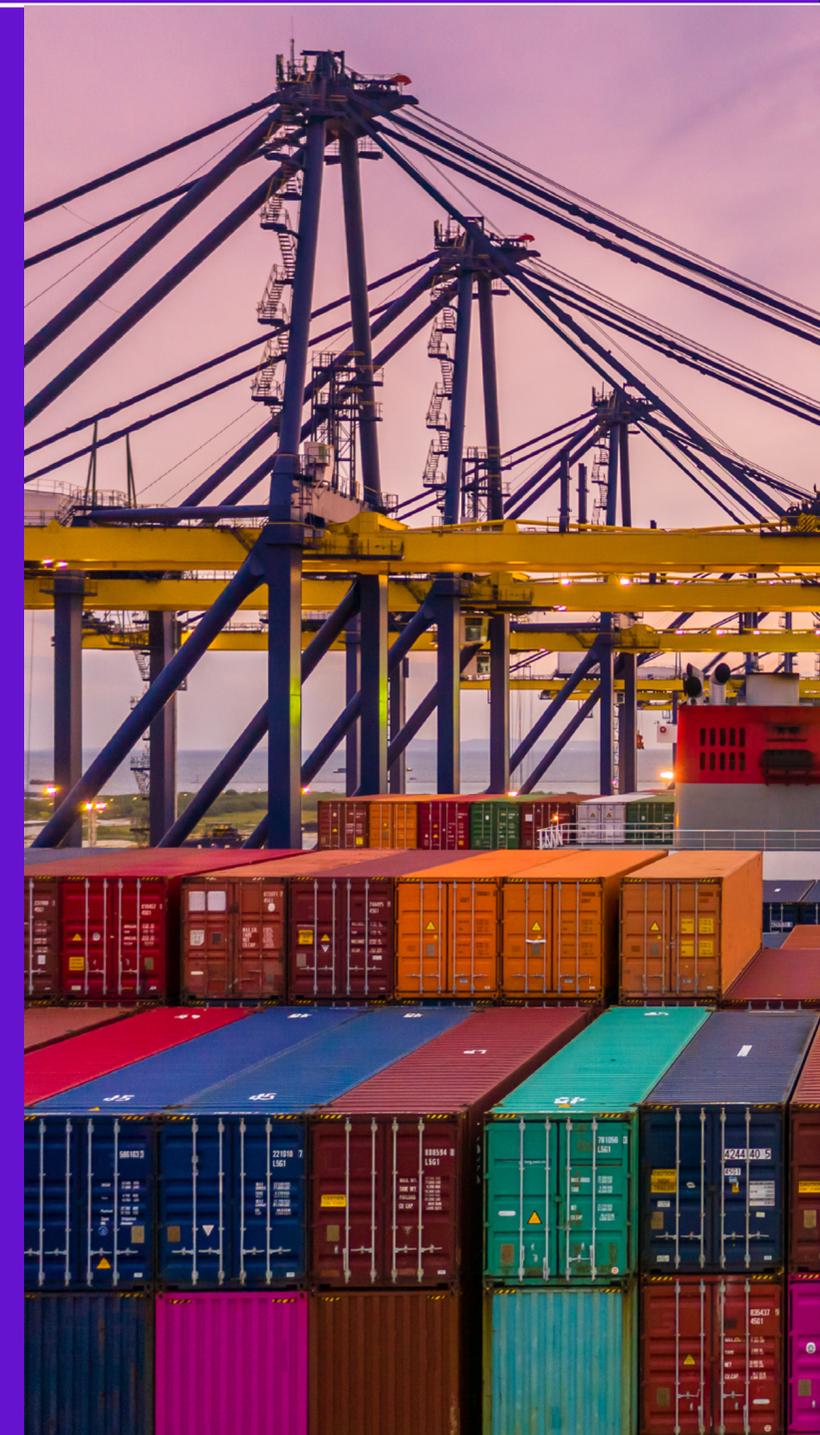


Por que
**os fretes marítimos
têm aumentado**
e quais as perspectivas?

Sumário

Por que os fretes marítimos têm aumentado e quais as perspectivas?

1. Introdução	3
2. Afinal, por que a cotação de frete marítimo sofre tanta variação?	4
3. Variação das taxas de fretes marítimos em 2023 e 2024	5
4. Índice SOLVE	6
5. Causas do novo aumento no frete marítimo	8
5.1 Questões geopolíticas	8
5.2 Eventos climáticos	10
5.3 Custo do combustível	10
5.4 Legislações (descarbonização)	11
5.5 Gargalos de infraestrutura (restrições de calados)	11
5.6 Greves	11
6. Cenários e tendências do frete marítimo	13
7. Tendências	15
8. Impactos dos custos do frete marítimo na rota para o Brasil	16
9. Conclusão	17



Introdução

O aumento dos valores dos fretes marítimos vem trazendo cenários desafiadores para muitos players que atuam no comércio internacional.

Boa parte desse aumento dos fretes pode ser creditado aos conflitos no Oriente Médio, onde desde outubro de 2023 rebeldes Houthis – uma milícia do Iêmen – começaram a atacar embarcações que navegam pelo Mar Vermelho, como forma de retaliação a Israel pelos ataques ao Hamas.

Dado que essa situação vem ocorrendo no acesso sul ao Canal de Suez – uma das principais artérias do comércio mundial – muitos navios cargueiros passaram a desviar suas rotas de navegação por segurança, passando agora a contornar o Cabo da Boa Esperança, na África do Sul.

Esse desvio vem tornando as viagens entre o oriente (China) e o ocidente (Europa / EUA) mais longas ao adicionar cerca de 7 a 15 dias no percurso de exportação e outros 7 a 15 dias na viagem de importação.

O aumento dos percursos da logística internacional, vem gerando aumento na demanda por navios, escassez de contêineres, congestionamento em alguns dos principais hub ports, atrasos, cancelamentos de escalas/viagens e, conseqüentemente, um novo desbalanceamento entre oferta e demanda no transporte marítimo global que, por sua vez, vem pressionando os fretes.

Neste material, produzido em parceria com a SOLVE Shipping, você vai explorar melhor os motivos dos recentes aumentos dos fretes marítimos e, claro, entender as tendências para os próximos meses.

Desejamos uma ótima leitura!

Afinal, por que a cotação de frete marítimo sofre tanta variação?

O frete marítimo é uma commodity e, como tal, oscila em função da oferta e da demanda.



Quando o comércio global aumenta a movimentação de insumos ou produtos acabados, principalmente em períodos de sazonalidade, a demanda por transporte marítimo aumenta.

Ou seja, à medida que mais produtos precisam ser movimentados entre países, a demanda por navios e contêineres cresce.

A oferta, por outro lado, é influenciada pela quantidade de navios e contêineres em operação, distâncias percorridas, tempo de viagem, velocidade das embarcações, entre outros. Se as viagens se tornam mais longas – por conta dos desvios pela África do Sul, por exemplo – a oferta diminui.

Outro fator que influencia no preço do frete é o custo do combustível. O Bunker Additional Fuel (BAF) é a sobretaxa de combustível aplicada sobre o frete básico contratado. O seu objetivo é cobrir os custos de combustível ao longo da viagem e são diretamente influenciados pela cotação do petróleo, pela distância percorrida e pelo consumo dos navios.

Além da relação entre oferta e demanda e do BAF, existem outros fatores que podem impactar na variação da cotação do frete marítimo, como por exemplo legislações (descarbonização), eventos climáticos (seca no Canal do Panamá) e gargalos de infraestrutura (restrições de calado e congestionamento nos portos). Veremos sobre cada um deles a seguir.

Também é válido ressaltar que o preço do frete pode variar em função da rota, portos atracados, tamanho de navios e tipos de mercadorias a serem transportadas.

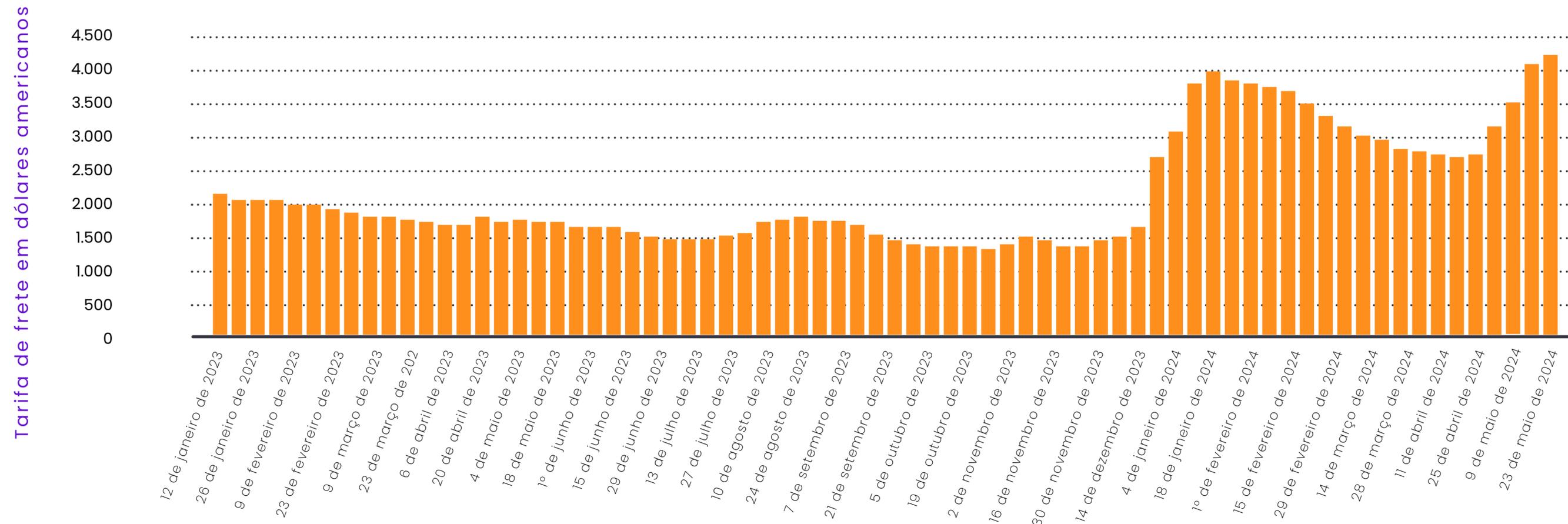
Variação das taxas de fretes marítimos em 2023 e 2024

De acordo com a Drewry – consultoria independente de pesquisa marítima – o frete médio mundial de contêineres oscilou drasticamente entre janeiro de 2023 e maio de 2024.

As taxas de frete atingiram o nível mais baixo do período em 26 de outubro de 2023, quando a tarifa média para um contêiner de 40 pés girava em torno de US\$ 1.342. Contudo, passaram a subir desde então, atingindo mais de US\$ 4.200 em maio de 2024.

Índice global de tarifa de frete de contêineres de 12 de janeiro de 2023 a 23 de maio de 2024

(em dólares americanos por contêiner de 40 pés)



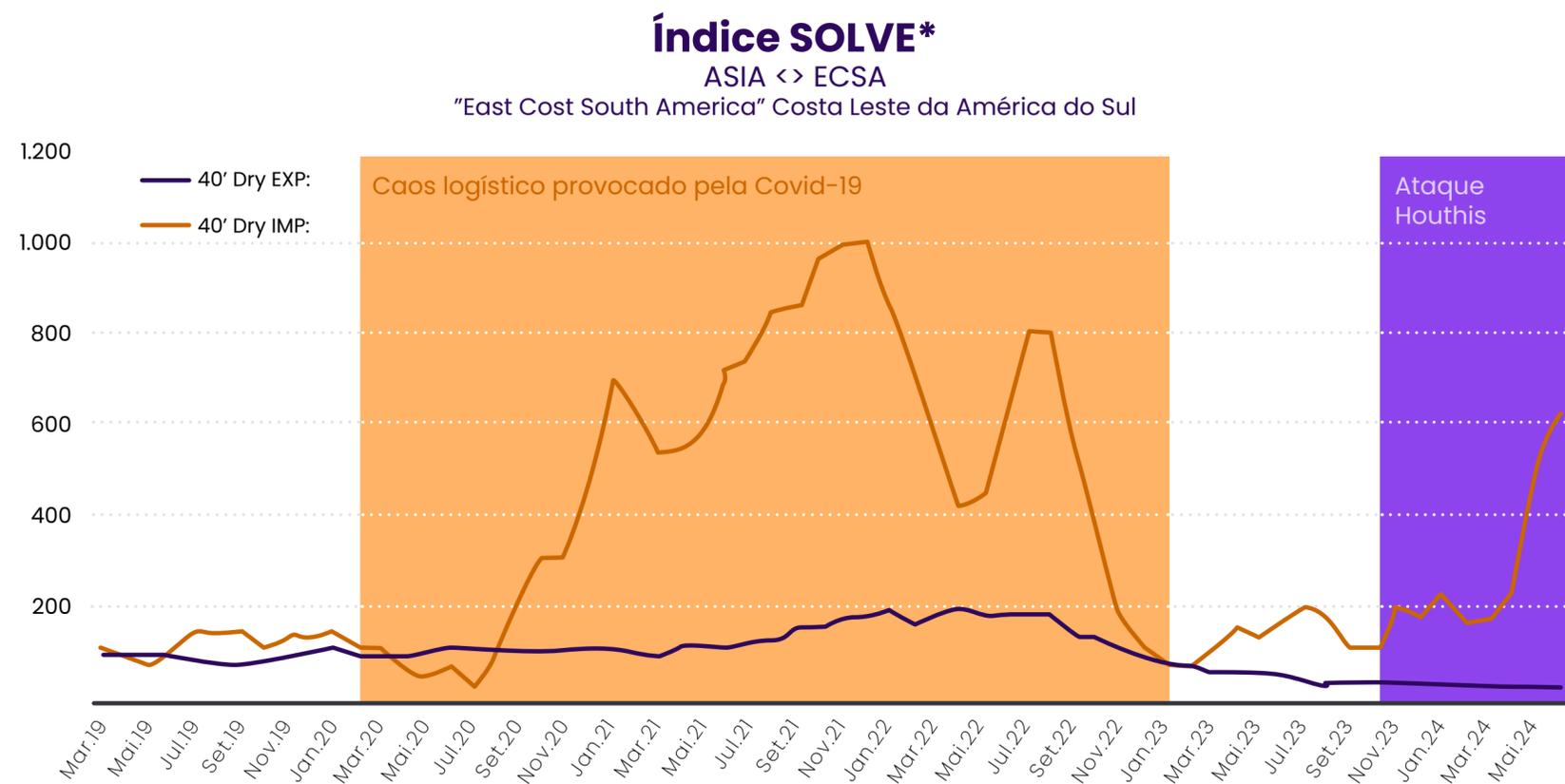
Descrição: As tarifas de frete de contêineres oscilaram dramaticamente entre janeiro de 2023 e março de 2024. As tarifas de frete caíram para seu nível mais baixo em 26 de outubro de 2023, quando a tarifa para um contêiner de 40 pés era de apenas 1.342 dólares americanos. Desde então, a tarifa global de frete aumentou de forma geral, atingindo mais de 5.800 dólares americanos em junho de 2024, o valor mais alto registrado.

Nota: Mundial: Janeiro de 2023 a julho de 2024

Fonte: Drewry. Em Statista. Acessado em 12 de julho de 2024, em <https://www.statista.com/statistics/1440707/global-container-freight-index/>

Índice SOLVE

O gráfico a seguir, desenvolvido exclusivamente para esse estudo, demonstra claramente como as últimas rupturas de mercado (Covid-19 e os ataques dos Houthis) afetaram de maneira diferente a dinâmica dos fretes de importação e exportação na rota Ásia <> Brasil.



*Baseado em fretes Spot, de/para portos diretos, Mar. 19 * 100



Construído a partir de uma amostragem de fretes spot (que movem carga) de/para portos diretos e tendo o frete de março de 2019 na base 100, esse levantamento da SOLVE demonstra que, embora tanto os fretes de Importação quanto de Exportação para a movimentação de um contêiner de 40' tenham subido durante a pandemia, o incremento nas tarifas de importação (com pico em dezembro de 2021: 896%) superaram em muito o observado na exportação (com pico em abril de 2022: +96%).

O gráfico ao lado também demonstra que desde o início dos ataques Houthis, **os fretes da Ásia para o Brasil vêm aumentando de forma consistente (junho de 2024: +515%), enquanto os fretes de exportação caem (junho de 2024: -69%)**, já que os navios têm vindo cheios da Ásia para o Brasil, porém retornando com menos volumes para a China.

Ou seja, comparando com os dados da Drewry, podemos concluir que a tendência dos fretes do Brasil para a Ásia (fretes estáveis ou em queda na exportação), está descolada dos fretes Ásia para Brasil e da tendência global que apresenta forte alta.

Durante a pandemia, o mercado observou um crescimento substancial na demanda por comércio eletrônico impulsionado por mudanças nos hábitos dos consumidores que substituíram gastos com lazer e entretenimento por compras de produtos on-line, que impulsionaram o transporte marítimo.

Os setores de transporte de cargas e logística de comércio eletrônico enfrentaram uma verdadeira explosão da demanda, ao passo que, em um primeiro momento, as empresas de navegação não tinham navios e contêineres capazes de absorver tamanho incremento da demanda.

Em um segundo momento, os armadores viram sua capacidade de transporte diminuir à medida que navios e contêineres ficavam presos em congestionamentos.

Quer saber mais sobre o mercado de eletrônicos, chips e semicondutores?

Baixe o estudo exclusivo da Logcomex sobre o tema.

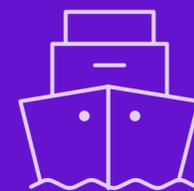
 **CLIQUE AQUI!**

Causas do novo aumento no frete marítimo

A cadeia logística global vem novamente apresentando grande volatilidade nos últimos meses, desta vez motivada por:

Questões geopolíticas

Conflitos como o da Rússia x Ucrânia, Israel x Hamas, trouxeram à tona desafios logísticos que afetam o comércio internacional de forma ampla e atemporal.



O embargo dos países ocidentais à Rússia vem gerando uma reordenação nos fluxos internacionais de carga, dado que os russos vêm buscando insumos e produtos de países aliados (notadamente a China, Irã e Coreia do Norte). Isso tem gerado um incremento de movimentação em portos já bastante movimentados da Ásia e queda de volumes nos principais portos da Europa - que até então serviam de hub port para as cargas com origem/destino à Rússia.

Contudo, os ataques dos Houthis e desvios de rotas pelo sul da África, certamente são o principal problema enfrentado pelos operadores logísticos nos últimos tempos.



Desde o início do conflito no Oriente Médio, os terroristas rebeldes do Houthis atacaram dezenas de embarcações mercantes que navegavam no Mar Vermelho, a caminho de Suez – rota vital para as cargas em deslocamento entre Ásia, Europa e a Costa Leste dos Estados Unidos.

Visando a segurança das tripulações, embarcações e das cargas, essas viagens mais longas têm consumido uma capacidade adicional da ordem de 6% em relação à capacidade total dos navios em operação.

Em paralelo, os crescentes congestionamentos observados em alguns dos principais portos do mundo vêm consumindo outros 7% da capacidade global de transporte dos navios porta-contêineres, além de gerar atrasos, escassez de contêineres, desbalanceamento entre oferta e demanda e, conseqüentemente, alta dos fretes.

A título de curiosidade, o porto de Singapura – 2º maior do mundo – tem apresentado filas de até 7 dias para atracação, levando muitos armadores a cancelar temporariamente suas escalas por lá.

No entanto, há outros fatores que também ajudam a pressionar os fretes:



EVENTOS CLIMÁTICOS

Os níveis de água no Canal do Panamá, que poderiam servir como rota alternativa ao Canal de Suez, passaram a ser controlados devido à seca provocada pelo El Niño na América Central, resultando na limitação da quantidade de navios e do calado máximo das embarcações que cruzam esse outro importante canal para o comércio internacional.



CUSTO DO COMBUSTÍVEL

Além das questões geopolíticas e eventos climáticos, outro fator importante que impacta no aumento dos preços dos fretes marítimos é o custo do combustível que, por sua vez, também tem oscilado bastante em virtude das tensões no Oriente Médio.



LEGISLAÇÕES (DESCARBONIZAÇÃO)

Visando a redução da emissão de dióxido de carbono (CO₂), as autoridades vêm implementando medidas e legislações que também afetam o transporte global de cargas.

É importante lembrar que o transporte marítimo é um modal bastante sustentável e corresponde a 3% da emissão de gases de efeito estufa, incluindo o CO₂, segundo dados da Organização Marítima Internacional (OMI) e da Comissão Europeia.

A OMI estabeleceu metas para a descarbonização reconhecendo o papel do Brasil como usuário e fornecedor de soluções, especialmente em biocombustíveis sustentáveis para transporte marítimo.

Dentre as metas estabelecidas, está a ambição de reduzir as emissões de carbono da navegação internacional em pelo menos 40% até 2030 e 70% até 2050 – em comparação aos níveis de 2008.

Na prática isso fará com que os navios voltem a crescer de tamanho, em busca de uma maior eficiência energética (consumo por tonelada por milha transportada).



GARGALOS DE INFRAESTRUTURA (RESTRIÇÕES DE CALADOS)

É válido ressaltar, no entanto, que navios maiores acabam enfrentando ainda mais restrições de calados, bacia de evolução, falta de berços de atracação e pátios, gerando cancelamentos de escalas e viagens que, por sua vez, retiram capacidade do mercado e também podem impactar na cotação do frete marítimo.



GREVES

Ameaças de greve dos portuários nas Costas Leste e no Golfo dos Estados Unidos, estão deixando o setor em alerta. Na Alemanha, os trabalhadores interromperam os turnos em busca de melhorias.

Já no Canadá, uma possível greve dos ferroviários coloca o transporte de cargas pela América do Norte em risco, refletindo em possíveis congestionamentos de portos importantes, como Vancouver.

Cenários e tendências do frete marítimo



“Em suma, entre o fim dos anos 90 e início dos anos 2000, quando oferta e demanda por transporte marítimo em contêineres cresciam a dois dígitos em meio ao auge da globalização, da containerização de cargas em todo o mundo e do boom das commodities, parecia muito menos complexo projetar a tendência para os fretes do que atualmente”

Leandro Barreto, Managing Director da SOLVE Shipping Intelligence Specialists.



O especialista explica que na época mencionada, bastava um bom entendimento dos fatores estruturais do setor, como:



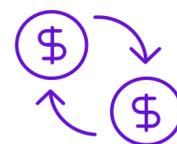
Oferta x Demanda



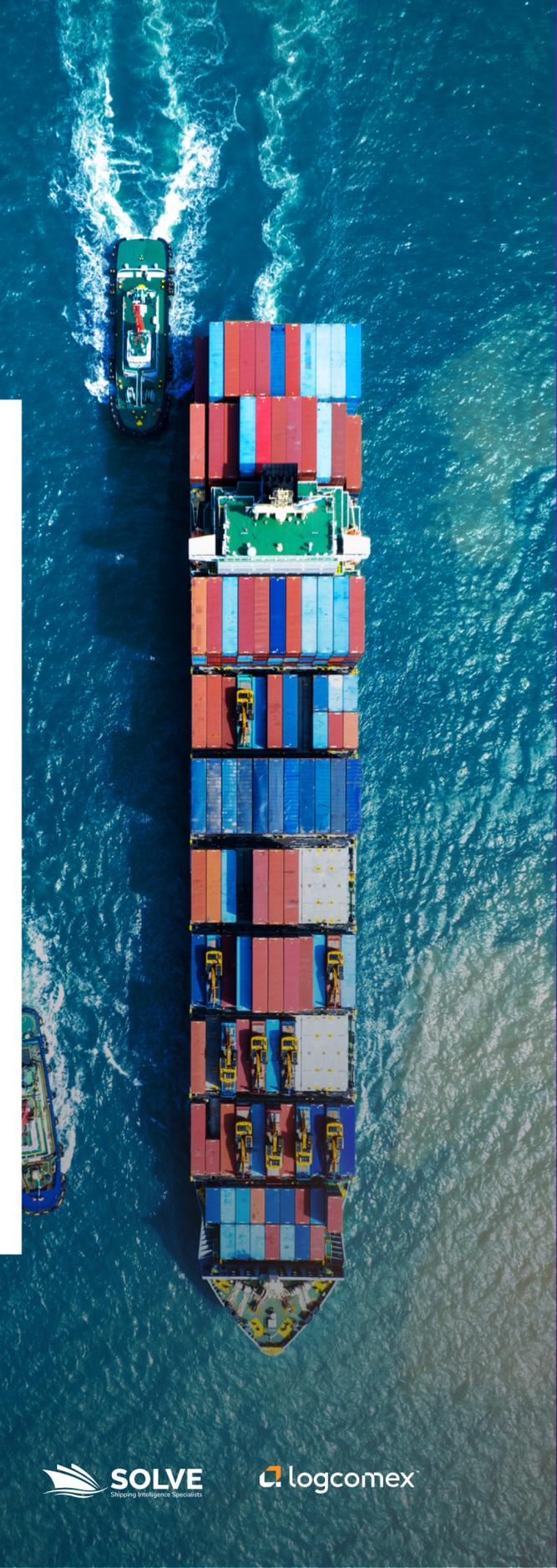
Encomendas x Sucateamento



Frota Inativa



**Custos de Combustível/
Afretamento**



Ciclos da navegação do mercado, que segundo a lenda ocorriam a cada 7 anos:



Desenvolvido por SOLVE Shipping

Ainda de acordo com Leandro Barreto, fatores econômicos globais sempre catalizavam os ciclos de navegação para cima e para baixo. Contudo, segundo ele, normalmente bastava saber em que fase do ciclo a navegação se encontrava para prever os anos seguintes com grande assertividade.

Pode-se dizer, entretanto, que projetar tendências de fretes vem se tornando uma missão cada dia mais complexa, especialmente após:

A CRISE DE 2008

Quando a oferta e a demanda global por contêineres passaram a crescer cerca de 5% ao ano;

A FALÊNCIA DA HANJIN E A ONDA DA M&A DE 2016

Provocada pelos recorrentes prejuízos do setor;

GUERRA COMERCIAL ENTRE EUA X CHINA (2018-2019)

Que deflagrou um movimento de busca dos americanos por novos parceiros comerciais;

DESDOBRAMENTOS PROVOCADOS PELA PANDEMIA DA COVID-19

Lockdowns, novos hábitos de consumo, incentivos fiscais, explosão do e-commerce, congestionamentos, redução da oferta e etc.

Com as taxas de crescimento da demanda mais moderadas e alinhadas ao aumento do PIB global, além do processo de consolidação dos armadores que racionalizou as encomendas de novos navios, a cada dia que passa os ciclos da navegação se mostram como parte de uma robusta engrenagem composta por vários fatores estruturais, conjunturais e econômicos, também compostos por outras muitas variáveis, que vêm influenciando as tendências dos fretes marítimos, conforme mostra figura a seguir:

Fundamentos do Frete Marítimo

Desenvolvido por SOLVE Shipping



“

“Ao final de 2023, muitos analistas esperavam que os valores dos fretes marítimos pudessem cair em 2024, diante de uma demanda global mais fraca em virtude da alta inflação e dos juros pelo mundo, além da previsão da chegada de muitos navios ao mercado, provocando **overcapacity**”

”

Comenta Barreto.

Porém, tanto a capacidade adicional exigida pelas rotas mais longas da Ásia para os EUA e Europa quanto os congestionamentos em alguns dos principais portos do mundo absorveram mais do que o excesso de capacidade inicialmente previsto, pressionando os fretes.

Tendências

Para o período de julho a setembro de 2024, que coincide com a época de peak season do setor devido à formação de estoques para as festas de final de ano e o inverno no hemisfério norte, não há indícios de um súbito arrefecimento da demanda. Além disso, não se espera a chegada de um número significativamente alto de novos navios no mercado. Portanto, os fretes médios globais devem continuar pressionados.

O Managing Director da SOLVE Shipping explica possíveis cenários:

1º CENÁRIO

“Supondo que Israel e Hamas assinem um tratado de paz e, com isso, os Houthis suspendam os ataques no Mar Vermelho, permitindo que os armadores voltem a utilizar o Canal de Suez: Neste cenário, haveria um excedente de navios, conforme previsto pelos analistas no final de 2023, resultando em uma queda nos fretes marítimos”.

2º CENÁRIO

“Se o conflito na Ucrânia terminar e o custo da energia diminuir para os europeus, juntamente com a redução dos preços dos grãos e fertilizantes em todo o mundo? Nesse caso, os fretes poderiam ficar ainda mais pressionados.”

3º CENÁRIO

“Caso o recente aquecimento da demanda global tenha sido resultado de uma antecipação de estoques, seja devido às viagens mais longas ou às futuras sobretaxas anunciadas por muitos países a produtos chineses (como carros elétricos): isso também poderia arrefecer os fretes em todo o mundo.”

É importante lembrar que, o que vai acontecer com os fretes no próximo trimestre, está sujeito à decisões governamentais, empresariais e dos armadores, que por sinal, ainda não foram tomadas.

Sendo assim, é fundamental que os embarcadores e agentes de cargas estejam preparados – com planos de contingência para os diferentes cenários.

Impactos dos custos do frete marítimo na rota para o Brasil

Falando especificamente da rota Ásia-Brasil, o importante incremento de capacidade (cerca de 50% comparado a julho de 2023) gerado nessa rota pelo recente upgrade dos serviços ESA/SEAS/ES1 e ESA2/SEAS2/ES2 e, sobretudo, em razão do início de dois novos serviços: New Santana (13x15.000 teu – início de julho de 2024) e Carioca (12x8.000 teu – final de agosto de 2024), pode gerar um arrefecimento nos fretes, sobretudo após o escoamento do atual acúmulo de cargas observado na China.

Vale ressaltar, contudo, que esses novos serviços tendem a diminuir consideravelmente os volumes da Ásia para o Brasil que até então seguiam via transbordo no Mediterrâneo, neutralizando, portanto, parte desse incremento de capacidade;

“Ainda assim, de nada adianta mais navios operando na costa brasileira se os terminais continuarem trabalhando no limite da capacidade, sem disponibilidade de gates, berços e pátio para operar esses navios adicionais. Mantendo os fretes pressionados”, finaliza Barreto.

Conclusão

Neste estudo completo e exclusivo desenvolvido em parceria com a SOLVE Shipping, você pode entender as causas dos aumentos dos fretes marítimos, possíveis cenários e acompanhar as tendências para os próximos meses, inclusive na rota Ásia-Brasil.

Esperamos
que tenha
gostado!



 **logcomex**TM

 **SOLVE**
Shipping Intelligence Specialists

Logcomex.com