

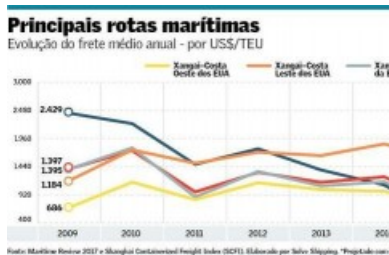
13/03/2018 - 05:00

Frete Ásia-Brasil é o mais caro do mundo

Por **Fernanda Pires**

Os fretes marítimos de importação entre a China e o Brasil, uma das principais rotas do comércio exterior brasileiro, subiu quase seis vezes nos últimos dois anos e fecharam 2017 com a média mais alta do mundo na comparação com outros destinos.

Conforme dados levantados pela consultoria Solve Shipping a pedido do **Valor**, o frete spot referência de um contêiner de 20 pés (Teu) saindo do porto de Xangai para o de Santos encerrou 2017 em US\$ 2,7 mil em média. É mais que o dobro do registrado na segunda rota mais cara, entre Xangai e a Costa Leste dos Estados Unidos.



A explicação é simples. De um lado caiu à metade, para três, o número de serviços de navegação entre Ásia e Brasil de outubro de 2015 a dezembro de 2017. Uma medida deliberada dos armadores (donos de navios) após anos de superoferta no transporte marítimo que derrubaram os fretes e afetaram seus balanços. Além disso, houve queda nas importações brasileiras em virtude da crise.

De outro lado está a falta de infraestrutura nos portos brasileiros, impedindo que os grandes navios sejam usados à plena capacidade. Consequentemente, a economia de escala por contêiner transportado é menor do que a de outras rotas.

"O desequilíbrio entre a oferta e a demanda vivido nessa rota em 2015 levou os fretes a atingirem insustentáveis US\$ 100 por Teu em alguns meses e fez com que os armadores buscassem estancar seus prejuízos por meio do corte de 37,5% da capacidade", diz Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping. A capacidade nominal de contêineres recuou de aproximadamente 44 mil Teus por semana em setembro de 2015 para 28 mil Teus por semana em dezembro passado.

Essa rota tem como principais armadores a Hamburg Süd, líder nos tráfegos com o Brasil, a Maersk, maior armador do mundo, e a MSC. Procuradas, apenas a Maersk se manifestou.

Segundo João Momesso, diretor de Trade e Marketing para a Costa Leste da América do Sul da Maersk Line, o frete Xangai-Santos está nesse patamar por três causas. Duas ligadas à falta de infraestrutura e uma ao custo de combustível. "A falta de profundidade dos portos brasileiros impede que o contêiner de 20 pés seja carregado em sua totalidade. Nos outros tráfegos usamos navios maiores, isso permite diluir o custo por contêiner", diz. O maior navio da Maersk empregado no transporte entre a China e o Brasil tem capacidade nominal para 8 mil Teus. Já o que faz o transporte entre o país asiático e a Europa tem 20 mil Teus. A economia de escala é muito maior.

Por fim, o combustível subiu. "Em 30 de janeiro a tonelada estava em US\$ 380, ante US\$ 280 um ano antes. Como Xangai-Santos é um dos tráfegos mais distantes, o consumo por contêiner é muito alto", disse o executivo.

Também o número de armadores encolheu na rota. Em outubro de 2015 havia 18 empresas, ante 13 em dezembro passado, um recuo de 28%. Mas Barreto, da Solve, afirma que a compra da Hamburg Süd pela Maersk não teve impacto na redução desse universo. Anunciada em dezembro de 2016, a aquisição da Hamburg Süd só foi concluída em novembro de 2017.

Em 2017 as importações em contêiner da Ásia cresceram acima de dois dígitos e os navios nessa rota estão cheios novamente. De acordo com Barreto, se a reestruturação nos serviços e acordos de compartilhamento determinados pelas autoridades asiáticas para autorizar a compra da Hamburg Sud ocorrerem apenas no fim do ano, a capacidade ao longo do exercício crescerá só 5%, por conta de um novo serviço quinzenal do armador PIL. "A tendência é de que os fretes se mantenham pressionados para cima ao longo do ano."

Para ele, os importadores, exportadores e os terminais portuários da rota precisarão monitorar o que vai acontecer com a capacidade após a reestruturação dos serviços e consórcios.

Coordenador-geral do Comitê dos Usuários de Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo, José Cândido Senna avalia que há um fator estrutural inescapável: a geografia. Os grandes fluxos comerciais estão no Hemisfério Norte. Além disso, cita as limitações de infraestrutura portuária.

Para Senna, é "inquestionável" que a dragagem - ou a falta dela - condiciona a formação de custos do armador e, conseqüentemente, o preço do frete. "Por isso é importante haver instrumentos para que, na medida em que os usuários dos portos se sintam prejudicados pela ausência de dragagem, a entidade à frente desse processo seja responsabilizada."