

Danilo Oliveira [NAVEGAÇÃO \(/NOTICIAS/NAVEGACAO-E-MARINHA\)](#) 18/03/2019 - 18:18

Foco na oferta x demanda continuará elevando fretes marítimos (/noticias/navegacao-e-marinha/foco-na-oferta-x-demanda-continuara-elevando-fretes-maritimos)



Arquivo

Uma melhor gestão da oferta e demanda de navios por parte dos armadores vem contribuindo para os fretes marítimos aumentarem. A avaliação é da Solve Shipping, que percebe um aumento gradativo dos fretes desde 2018, sobretudo a partir do quarto trimestre quando foram registrados aumentos de até 20% nos fretes de exportação do Brasil. A tendência, segundo a consultoria, é que os fretes fechem 2019 com média superior ao ano passado e que em 2020, além de um equilíbrio entre oferta e demanda ainda maior, os fretes também sejam impactados pela mudança de combustível dos navios. A avaliação do mercado é que os fretes continuarão a variar muito conforme a utilização dos navios e que a “receita” de negociação para uma determinada rota ou serviço não necessariamente se aplicará às demais.

A leitura é que os armadores estão utilizando todas as estratégias disponíveis para recuperarem as perdas registradas nos últimos 10 anos, inclusive com a falência de grandes armadores como a sul-coreana Hanjing Shipping. Os grandes proprietários de navios sabem que, se por um lado o frete cai rápido, por outro a subida dos preços demora. Um exemplo é que, nos dois primeiros meses de 2019, foram retiradas 35 viagens entre Ásia e EUA, o que representa redução de 20% nessa rota. As empresas também anunciaram mais de 10 cancelamentos de viagens na mesma rota para março e abril. Já na rota Brasil-Ásia, com o cancelamento de três escalas no mês de março, houve reduções de 19% e 12,5% nas capacidades de importação e de exportação, respectivamente.

Muitas vezes é mais vantajoso para o armador bancar os custos de retirar um navio de circulação e mantê-lo parado por uma viagem do que arcar com os custos da perda de receita gerada ao operá-lo por meses com baixa utilização, pressionando os fretes pra baixo. “Os armadores estão fazendo o dever de casa deles para manter certo equilíbrio oferta x demanda para que os fretes parem de cair e voltem a subir”, analisa o sócio-consultor da Solve, Leandro Carelli Barreto.



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2_bannerid=277_zoneid=96_cb=979460f96d_oadest=https%3A%2F%2Fwww.portosenavios.cc 2019)

Barreto considera a diminuição do número de *players* no mercado como processo de seleção natural, fruto da sobre capacidade que o setor vivencia há 10 anos. A primeira onda veio com a crise econômica mundial de 2008, que fez com que os armadores: reduzissem a velocidade dos navios (para aumentar a demanda por navios), demolissem navios antigos, cancelassem encomendas e postergassem entregas. A segunda ocorreu entre 2011 e 2012, quando o preço do petróleo subiu muito e gerou uma nova corrida aos estaleiros em busca dos mega porta-contêineres, da ordem de 14.000 e 15.000 TEUs, visando economia de escala como forma de redução do custo unitário de transporte. Nos últimos três anos, porém, houve queda drástica no número de encomendas para construção naval em todo o mundo.

O sócio-consultor da Solve explica que a oferta e a demanda estão se encontrando e há algum tempo as encomendas de novos navios voltaram a padrões mais racionais. “Não fosse a guerra comercial entre EUA e China, que está fazendo o comércio das economias europeia e americana desacelerarem, seria possível sentir já em 2019 uma pressão interessante sobre o frete”, avalia Barreto.

Embora o frete dos porta-contêineres siga tendência de alta no mundo inteiro, no Brasil os fretes marítimos subiram entre 10% e 20% no último trimestre de 2018, de acordo com levantamento divulgado pelo consultoria europeia Dynamar/Dynaliners. Esse aumento foi de 20% para Ásia e de quase 15% para Europa e Estados Unidos,


enquanto na importação da Europa os preços cresceram acima de 10%. A Solve observa que essa alta fez com que algumas *commodities* que vinham em processo de containerização, celulose e soja, por exemplo, voltassem para navios de carga geral já a partir de janeiro de 2019.

Importadores e exportadores precisarão estar atentos às movimentações dos armadores para não serem pegos de surpresa com aumento de fretes, sobretudo porque nos últimos anos a tendência dos preços era de queda. Os usuários precisarão cada vez mais minimizar o impacto dessas oscilações e saber o momento de repassá-las para o custo do produto. Enquanto armadores têm capacidade de ajustar oferta e demanda, será mais difícil para os clientes deles conseguirem reduzir o frete em 2019 e 2020. No cenário mais conservador, os fretes vão parar de cair. “Entender as tendências de mercado é importante para importadores e exportadores irem mais embasados nas negociações de frete”, observa Barreto.


A questão do combustível com menor teor de enxofre a partir de 2020 é um ponto que não deve incomodar tanto os exportadores, voltados para conseguir negociações melhores do que as de seus concorrentes. Independente do reequilíbrio entre oferta x demanda de navios, as estimativas apontavam que os fretes no mercado internacional já aumentariam perto de US\$ 200/TEU, só em função do custo do combustível. Barreto acredita que, como o *bunker* aumentará no mundo inteiro, não atrapalhará a competitividade dos produtos brasileiros.

Por [Danilo Oliveira \(/component/contact/contact/1203-autor/15?Itemid=101\)](/component/contact/contact/1203-autor/15?Itemid=101)
(Da Redação)

Comentários



0 comentários Classificar por



[Plugin de comentários do Facebook](#)