



---

## As exportações brasileiras de grãos vêm experimentando um aumento expressivo no frete marítimo, mas situação pode ser temporária

Em artigo exclusivo para a Agribrasil, Ramon Burigo, fundador da Agrifreight, traça um panorama geral do setor

O transporte marítimo talvez seja o maior exemplo do que é o livre mercado, sofrendo influência direta e constante das forças de oferta e demanda. A flutuação da demanda, portanto, faz com que o mercado 'Tramp' – onde os navios de carga seca (*dry-bulk*) estão inseridos - seja uma das formas mais especulativas de qualquer outro negócio legítimo. Segundo Martin Stopford, a função do mercado de fretes é prover o fornecimento de navios para uma boa parte do comércio internacional, mas por alguma razão, ele não se empresta à prática de precificação de longo termo.

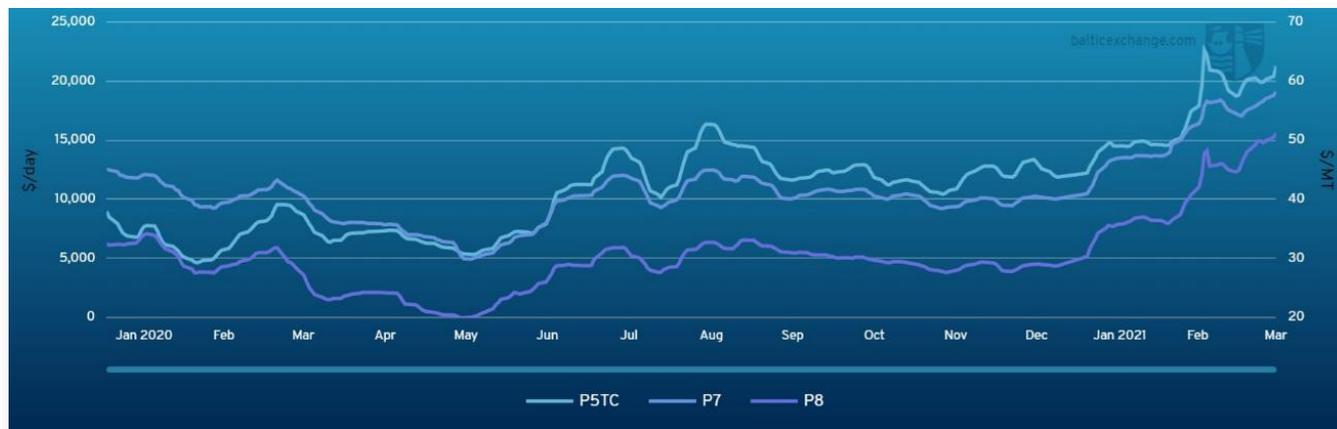
Assim, como em outros mercados de commodities, os fretes estão sujeitos às oscilações frequentes e aos seus próprios ciclos. Os ciclos do mercado no Shipping são conhecidos como Ciclos Curtos, Ciclos Longos e Sazonais.

Os principais commodities transportados pelos navios de carga seca (*dry-bulk*), são o minério de ferro, carvão, grãos, fertilizantes e produtos básicos manufaturados como aço, entre outros. Embora os grãos respondam por aproximadamente 15 por cento da demanda, a sua sazonalidade dita o curso dos fretes em períodos distintos.

Segundo o relatório do departamento de inteligência da empresa de Shipping italiana Bancosta, em 2020 observamos um aumento das importações chinesas de soja com origem americana, na ordem de 53,1%, aumentando o volume total exportado pelos Estados Unidos em 21,6%. Enquanto o Brasil se manteve como o maior exportador com 82,2 milhões de toneladas de soja e perto de 135 milhões de toneladas totais de grãos, também aumentou o seu volume para os chineses em 12,9 por cento, em relação a 2019. As exportações brasileiras seguiram um fluxo normal, com os maiores volumes embarcados entre março e agosto, porém se espalhando ao longo do ano. Todavia, no que se refere às exportações americanas, o maior volume acabou se concentrando no quarto trimestre de 2020, e se estendeu a janeiro e fevereiro de 2021, quando o país registrou respectivamente 32,5 milhões e 12,8 milhões de toneladas, subindo a demanda de frete no Golfo dos Estados Unidos e no Norte do Pacífico para a soja em 83,2 % em relação a 2019 e 61,1% em relação ao mesmo período de 2020. Este movimento acabou promovendo um aumento de demanda por navios durante o quarto trimestre de 2020, se estendendo para os primeiros meses de 2021, tanto nos mercados do Atlântico quanto no Pacífico. As viagens mais longas do Golfo Americano via o Cabo da Boa Esperança nas viagens carregadas, mantiveram os navios ocupados por mais tempo, ajudando na diminuição da oferta de navios. Juntando-se a isto, observamos uma maior demanda na Índia que vem disputando essas embarcações com os mercados do Pacífico e agora recentemente com as exportações Sul Americanas. Não obstante, o atraso na colheita da soja brasileira e o retardamento da chegada dos grãos nos portos, vêm causando filas de espera na grande maioria dos portos brasileiros, mantendo muitos navios nos line-ups por mais de 20 dias aguardando a atracação. Neste meio tempo, a demanda por embarques de minério de ferro, carvão, fertilizantes e aço também aumentou, levando o mercado a uma euforia que não se via desde 2008, antes da recessão mundial.

Na prática, vimos um aumento gradativo na diária dos navios desde 2020. Os gráficos abaixo mostram o efeito da sazonalidade das exportações brasileiras e americanas no mercado de Panamax, onde como exemplo, a média das principais rotas variou entre USD 4.681,00 no início de 2020, para USD 22.237,00 nestes primeiros meses de 2021. Os fretes dos carregamentos de soja de Santos para o Norte da China, que bateu USD 20,42 por tonelada em maio de 2020, estão sendo cotados a USD 50,61 por tonelada no mercado SPOT.

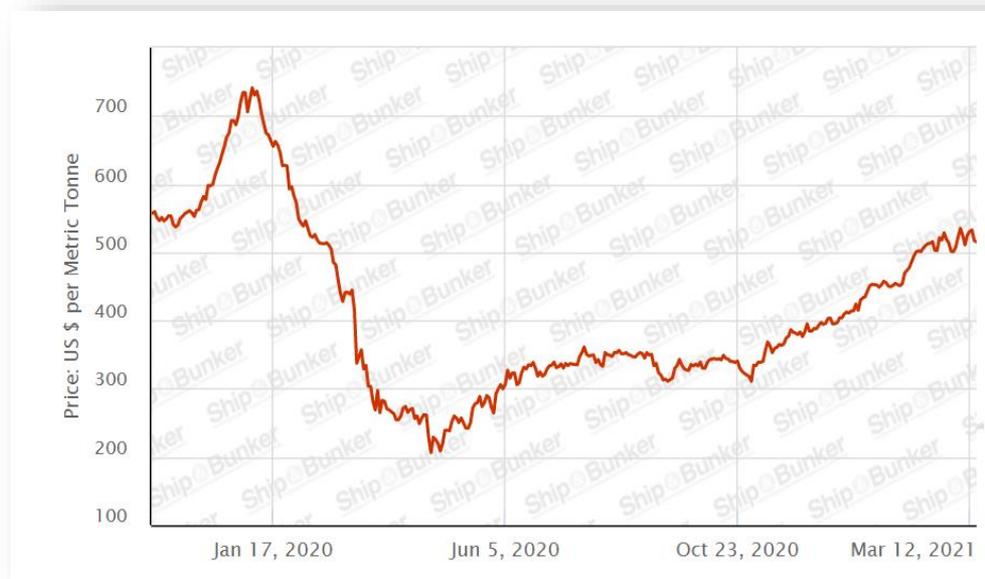
Gráfico: (eixo esquerdo: valor diário do Panamax, apurado pela média das principais rotas; eixo direito: valor por tonelada do frete para 66000 mts de soja para China).



(fonte: Baltic Exchange)

Juntado-se a isto, observamos também o aumento do preço dos combustíveis dos navios. O óleo bruto com baixo teor de enxofre (VLSFO) que em abril de 2020 teve a sua maior queda por conta da política de preço da OPEC, subiu gradativamente de Usd 206,00 a tonelada em 22 de abril de 2020, para USD 532,50 por tonelada em 15 de março de 2021.

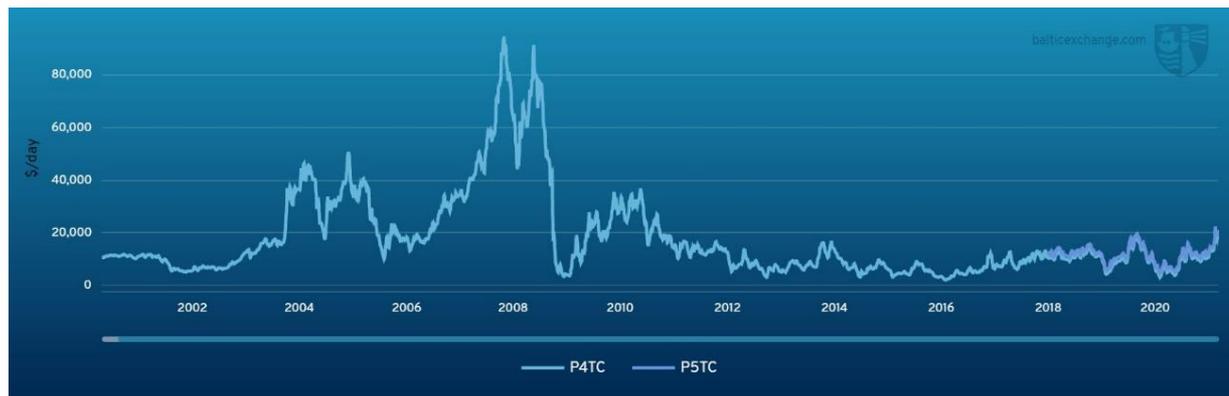
Gráfico: (Óleo bruto com baixo teor de enxofre. Preço por tonelada)



(fonte: Ship&Bunker)

O que estamos vivenciando no momento parece configurar bem um ciclo sazonal do mercado de Shipping, e espera-se que volte à sua normalidade nos próximos meses. Contudo precisamos ficar atentos aos sinais da economia e a demanda pelas commodities. Neste caso, o mercado pode estar entrando numa nova etapa de um Ciclo Curto que se caracteriza por quatro etapas: *trougt, recovery, peak, colapse*.

Estas 4 etapas foram experimentadas ao longo da história moderna do Shipping, e mais recentemente no mercado de navios *dry-bulk* entre os anos de 2000 e 2008. A diária de um panamax padrão, por exemplo, subiu de pouco menos de USD 5.350,00 em novembro de 2001, para USD 94.977,00 em novembro de 2007. Neste período o frete de Capesize para o transporte de 130 mil toneladas de minério do Brasil (Tubarão) para China (Qingdao), subiu de USD 5,97 a tonelada em agosto de 2001, para o maior valor visto de USD 107,54 a tonelada em junho de 2008. Com a queda repentina da economia global provocada pelo sub-prime americano, os fretes despencaram e a economia mundial entrou em recessão. Os estaleiros estavam cheios e com pedidos a serem entregues anos depois. Entre 2009 e 2014 os novos navios continuaram sendo entregues e em 2011 tivemos o maior acréscimo de tonelagem na frota de *dry-bulk*, com a inserção de pouco menos de 100 milhões de toneladas de capacidade de transporte. O resultado disto foi o colapso dos fretes em 2016, consolidando o pior ciclo dos últimos 150 anos. A diária de um Panamax padrão caiu para USD 2.300,00 e o frete de Capesize para 130 mil toneladas de minério chegou a USD 5.35 por tonelada entre Tubarão e Qingdao. (fonte: *Baltic Exchange*).



Embora não haja uma regularidade nesses 4 estágios e tampouco nos ciclos de Shipping, cada etapa pode ser interrompida por diferentes situações a qualquer dado momento.

Gráfico: (Valor da diária do Panamax, apurado pela média das principais rotas)

(fonte: *Baltic Exchange*)