

PORTO & MAR

Surto de coronavírus começa a afetar transporte marítimo

Movimentação de cargas é comprometida e valor dos fretes em certas regiões do planeta voltou ao nível de 2008

DE LONDRES

Após um ano de dificuldades por causa da guerra comercial entre as duas maiores potências econômicas do globo, os EUA e a China, o transporte marítimo agora sofre com as consequências do coronavírus.

Com a ampliação da epidemia iniciada na China pelo mundo, a movimentação de cargas foi comprometida e os preços em algumas regiões do globo voltaram ao nível de 2008, no auge da crise financeira internacional. Com tanta volatilidade sobre o setor, os agentes buscaram hedge e um novo campo para especulação no mercado de derivativos, que apresentou forte crescimento com as incertezas iniciadas no ano passado.

A paralisia das atividades em algumas rotas marítimas, por causa da doença, fez o indicador de frete diário para contêineres Freight Baltic Index (FBX) cair mais 7% na semana encerrada em 21 de fevereiro, para US\$ 1.350. A volatilidade do indicador está em 4,3%, com destaque de baixa para a rota que liga a Costa Leste dos Estados Unidos para a China ou leste asiático, que recuou 28% apenas nesses dias.

O valor está distante do pico recente de US\$ 1.581, registrado em meados do mês passado. A máxima de



Navio contêiner deixa o Porto de Santos: variação dos preços dos fretes nas rotas mundiais é acompanhada pela equipe econômica do Governo

curto prazo foi o ápice de uma trajetória de alta desencadeada pelo alívio com o início de um acordo comercial entre Estados Unidos e China, em dezembro, mas que durou pouco tempo. Antes disso, o pico de US\$ 1.603 havia sido verificado em meados de janeiro de 2019.

Os preços dos fretes nas

rotas mundiais também são acompanhados de perto pelos membros da equipe econômica no Brasil. "Não está saindo nada para lugar nenhum. Está tudo parando", disse um deles em relação ao trânsito de navios de transporte entre países da Ásia.

Além da doença em si, o governo teme pelos refle-

xos negativos de uma queda do Produto Interno Bruto (PIB) da China para a economia brasileira. Brasília conta atualmente com uma expansão do PIB doméstico de 2%, mas vê no coronavírus a maior ameaça ao crescimento nacional. Assim como agentes do mercado financeiro, o governo acredita que uma

queda de 1 ponto percentual (p.p.) do PIB do gigante asiático possa ter relação direta na casa de 0,4 p.p. sobre a atividade do País.

Em Londres, a Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) também monitora os desenvolvimentos do setor e alguns de seus 173 membros – 172 países que

DERIVATIVOS

Com todas as incertezas relacionadas ao mercado marítimo, o segmento de derivativos de frete para navios-tanques e de carga seca registrou aumento no volume das negociações ao longo do ano passado. De acordo com a Baltic Exchange,

a comercialização de FFA (sigla em inglês para Acordo de Frete a Petroleiro) de navios-tanque atingiu 473.113 lotes em 2019, um incremento de 38% sobre o ano anterior – um lote é o dia de locação de uma embarcação ou mil toneladas métricas de transporte marítimo de carga.

No caso de cargas secas, o aumento no ano passado foi de 11% sobre 2018, para 1.632.773 lotes. "No ano passado, os mercados sofreram grandes oscilações, com problemas que vão desde o desastre do minério de ferro da Vale, ataques ao transporte de navios-tanque no Oriente Médio e previsões de impacto da IMO para 2020", disse o presidente-executivo da Baltic Exchange, Mark Jackson.

fazem parte da ONU mais as Ilhas Cook – já relataram casos de entes-feros por causa da doença. Durante a última reunião da entidade realizada na capital britânica, foi levada à IMO que embarcações de alguns países têm dificultado a inspeção de tripulações.

"Há tanto o temor de se levar a contaminação para dentro do navio quanto o de ser identificado algum caso suspeito que impeça a continuidade do desembarque das cargas", explicou uma fonte em Londres. (Estadão Conteúdo)