15:40 25%

Custo de navios sobe até 173% por conflito no mar Vermelho

Fenômeno é resultado da redução da capacidade causada pelas ameaças a embarcações de carga no Canal de Suez

Brendan Murray

BLOOMBERG As taxas de envio de contêineres de curto prazo entre a Ásia, a Europa e os Estados Unidos estão aumentando devido à redução da capacidade causada pelas ameaças às embarcações de carga no Mar Vermelho.

A taxa pontual para o transporte de mercadorias em um contêiner de 40 pés da Ásia para o norte da Europa agora ultrapassa os US$ 4.000, um aumento de 173% em relação ao período anterior aos desvios iniciados em meados de dezembro. A informação é da Freightos.com, uma plataforma de reserva e pagamento de carga, divulgada na última quarta-feira (3).

O custo para transportar mercadorias da Ásia para o Mediterrâneo aumentou para US$ 5.175, de acordo com a Freightos, segundo a qual algumas transportadoras anunciaram preços acima de US$ 6.000 para essa rota a partir de meados de janeiro. As tarifas da Ásia para a costa leste da América do Norte subiram 55%, para US$ 3.900 por um contêiner de 40 pés.

"Os serviços da Ásia para o norte da Europa e para o Mediterrâneo custam agora mais do que o dobro dos níveis de janeiro de 2019, mas ainda estão bem abaixo dos picos durante a pandemia de Covid-19", disse Judah Levine, chefe de pesquisa da Freightos.

Um indicador separado das taxas de contêineres pontuais divulgado na última quinta-feira (4) também mostrou um aumento. De acordo com o Drewry World Container Index, as taxas da China para a Europa mais do que dobraram desde 21 de dezembro, e as de Xangai para Los Angeles aumentaram 30%.

As companhias de navegação aumentam seus preços quando a capacidade está sobrecarregada e adicionam sobretaxas pelo tempo extra que leva para entregar as mercadorias e durante períodos mais movimentados do ano.

"A demanda pode estar aumentando à medida que os remetentes começam a antecipar o transporte de volumes para compensar os tempos de trânsito mais longos e se preparar para o feriado do Ano Novo Lunar na China no início de fevereiro", disse Levine em um post no blog. "Isso poderia aumentar o risco de congestão".

Crise no mar Vermelho

Rota por Suez (19 dias)
Rota alternativa (31 dias)
Desvio de petroleiros do golfo Pérsico

15% do comércio mundial passa por Suez

90% do comércio mundial é marítimo

US$ 10 bi (R$ 50 bi) é o que o Egito ganha com pedágio

Fontes: ABN, Washington Institute e Reuters

55% é quanto subiu o custo de mandar um contêiner de 40 pés da Ásia para a costa leste da América do Norte

28% foi quanto diminuiu o trânsito em Suez entre 24 de dezembro e 2 de janeiro, em relação ao ano anterior

A disparada das taxas faz parte das consequências de uma desaceleração no tráfego do Canal de Suez, que caiu mais de um quarto nos últimos dias, à medida que as embarcações tomam rotas mais longas para evitar ataques de mísseis dos militantes Houthi, apoiados pelo Irã, no Iêmen.

Os Houthi afirmam estar atacando qualquer embarcação que tenha conexão com Israel, embora essas supostas ligações estejam cada vez mais tênues.

Enquanto isso, explosões perto do túmulo do comandante iraniano Qassem Soleimani, que mataram cerca de 100 pessoas, ameaçam ampliar o conflito no Oriente Médio. Teerã disse que os ataques foram realizados para punir sua postura em relação a Israel, embora os EUA tenham afirmado que nem Israel nem eles próprios estavam envolvidos.

O Estado Islâmico, rival do Irã, reivindicou a autoria das explosões na quinta-feira (4).

Nos 10 dias até 2 de janeiro, o trânsito pelo Canal de Suez diminuiu 28% em relação ao ano anterior, de acordo com dados divulgados na quarta-feira pela plataforma PortWatch do FMI (Fundo Monetário Internacional), produzida em parceria com a Universidade de Oxford. Isso é condizente a 3,1% do comércio global que está sendo desviado do Mar Vermelho, de acordo com os dados.

O FMI classificou o Mar Vermelho como uma rota de navegação "sistemicamente importante" que lida com mais de 19.000 embarcações por ano. A redução do tráfego tem sido observada desde 16 de dezembro, disse a instituição sediada em Washington em uma nota.

Para os proprietários de carga que veem seus custos de frete aumentarem, o risco é que as taxas pontuais permaneçam elevadas e os deixem com menos poder de negociação quando estiverem negociando contratos de longo prazo, que normalmente ocorrem entre março e maio. A maioria das mercadorias oceânicas é movida com base nas taxas estabelecidas nesses contratos.

E o impacto vai além do setor de contêineres.

Os mercados de petroleiros também viram algumas altas, escreveu a corretora de navios Braemar em um relatório de pesquisa, principalmente para embarcações que transportam combustíveis refinados, como gasolina e diesel.

Os ganhos para navios que transportam combustíveis refinados do Mediterrâneo para o Japão via canal subiram de cerca de US$ 8.000 por dia no início de dezembro para US$ 26.000 esta semana. "Qualquer rota envolvendo o Mar Vermelho está aquecida", disseram os analistas da Braemar.

Homem em plantação de cevada em Saladillo, no interior da província de Buenos Aires, na Argentina Luis Robayo - 5.ago.2023 - AFP

Argentina quer modernizar suas sementes para competir com Brasil e Estados Unidos

Jonathan Gilbert

BUENOS AIRES | BLOOMBERG A Argentina quer adequar suas regras para a tecnologia de sementes patenteadas, criadas décadas atrás, à era moderna, uma medida que lhe permitiria competir com Brasil e EUA, grandes rivais no setor agrícola.

Como parte das reformas abrangentes do novo presidente Javier Milei para abrir a economia, fabricantes de sementes como Syngenta, Corteva e Bayer poderiam cobrar royalties dos agricultores. A medida traria investimentos para a Argentina e daria ao país acesso a sementes geneticamente modificadas mais modernas.

Uma lei que data da década de 1970 protege agricultores do pagamento de taxas anuais às empresas de sementes. Como resultado, foram deixados para trás, enquanto o Brasil registra colheitas recordes ano após ano. Sem as cepas mais recentes, a produtividade da soja argentina é cerca de 17% inferior à do Brasil e dos EUA, segundo analistas da Junta Comercial de Rosário.

Mudar as regras seria "um grande passo", disse Pablo Vaquero, distribuidor de sementes de algodão. "Há anos que estamos atrás do Brasil e dos EUA, e agora eles nos superam."

A Argentina costuma ocupar o primeiro lugar no ranking de exportação de farelo e óleo de soja, o terceiro nos embarques de milho e é uma das principais fornecedoras globais de trigo. Mas o setor agrícola enfrenta um declínio constante, à medida que governos impõem impostos pesados aos agricultores e interferem nas exportações. A maioria dos agricultores votou em Milei por suas políticas libertárias, na tentativa de reverter a situação.

O pacote do novo presidente incluí a adesão da Argentina à mais recente convenção global -de 1991- que protege de forma mais abrangente os direitos de propriedade intelectual dos produtores de sementes. A medida deve enfrentar resistência no Congresso, onde o partido de Milei é minoria.

> Você sabe quantos programas sérios existem hoje na Argentina para melhorar a genética da soja? Um, dois, três no máximo. No Brasil há um mínimo de 30
>
> **Juan José Blanchard**
> Responsável pela América Latina na Louis Dreyfus

Embora a situação atual pareça poupar dinheiro aos agricultores, colocou efetivamente o cinturão dos Pampas em um túnel do tempo, onde variedades de sementes ultrapassadas rendem menos do que suas rivais internacionais.

Em uma conferência sobre soja em setembro, Juan José Blanchard, responsável pela América Latina na Louis Dreyfus, destacou como o problema da tecnologia das sementes contribuiu para a crise do setor agrícola.

"Você sabe quantos programas sérios existem hoje na Argentina para melhorar a genética da soja?" disse Blanchard, que é argentino. "Um, dois, três no máximo. No Brasil há um mínimo de 30. Portanto, se continuarmos onde estamos, a diferença entre a Argentina e o Brasil em produtividade agrícola ficará cada vez maior."

Se o pacote for aprovado, a implementação das regras sobre sementes ficará a critério de parlamentares e autoridades locais, disse Rodolfo Rossi, ex-cientista de sementes que comanda a associação Acsoja.

Os governos anteriores tentaram, mas não conseguiram, cobrar agricultores pelas sementes colhidas em uma safra e usadas para plantar a seguinte.

Durante alguns anos, a partir de 2016, a Argentina até permitiu que a Monsanto – posteriormente adquirida pela Bayer – testasse carregamentos de soja para sua tecnologia "Intacta" e tentasse cobrar royalties. Em 2021, a Bayer saiu do mercado argentino de sementes de soja, citando mudanças na estratégia global e um redirecionamento de investimentos no país para projetos "lucrativos".