

Preços de fretes para o Brasil: razões para as oscilações recentes e o que esperar adiante

- ▶ Após normalização dos preços de fretes internacionais diante dos choques entre 2020-21, os preços de contêineres subiram significativamente no mundo desde o último trimestre de 2023 em meio a novos eventos geopolíticos, ambientais e econômicos.
- ▶ Além de restrições a rotas no Mar Vermelho desde o final de 2023, houve, mais recentemente, aumento expressivo do volume de cargas nos portos chineses. Este último fenômeno decorre do quadro de excesso de capacidade de produção de vários setores na China, bem como da antecipação de compras por importadores desde o início de 2024, em um contexto de barreiras e tarifas comerciais crescentes sobre produtos chineses.
- ▶ Do ponto de vista da inflação global, apesar das pressões de fretes, tal dinâmica não se materializou sobre a inflação de bens, uma vez que o excesso de capacidade chinês provocou deflação de preços de exportação, mais do que compensando o aumento do custo de transporte.
- ▶ Os preços de fretes nas importações brasileiras subiram cerca de 34% na média de três meses até setembro de 2024 em relação ao mesmo período do ano anterior. A maior parte dessas pressões têm origem nos produtos chineses, em particular máquinas, aparelhos e equipamentos elétricos e mecânicos, assim como veículos, com o forte fluxo de importação de elétricos e híbridos.
- ▶ Olhando adiante, os preços de fretes no Brasil tendem a arrefecer, em linha com o movimento já observado nos preços globais de contêineres. Tal dinâmica é consistente com a redução das pressões geradas pela antecipação do comércio global com a China à medida que a materialização das barreiras de comércio, por economias relevantes, potencialmente reduza o volume exportado pelo gigante asiático.
- ▶ Por outro lado, as vigentes restrições ao fluxo de navios nas principais rotas comerciais e a (ainda) forte relevância das exportações chinesas indicam que preços internacionais de fretes não devem tão cedo experimentar uma normalização completa para os níveis observados em 2023, o mesmo valendo para os preços de frete no Brasil.

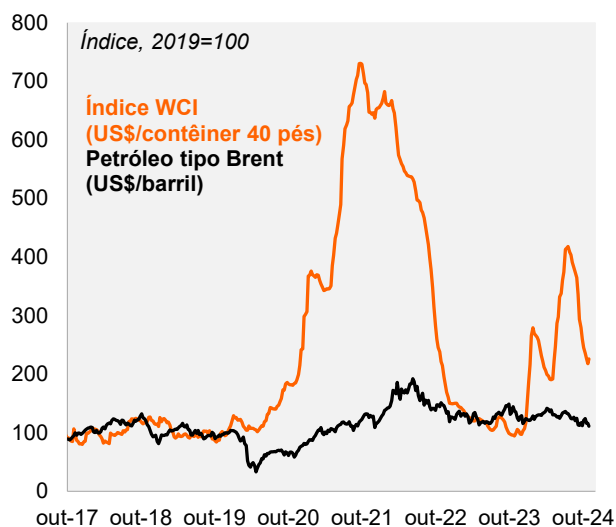
1 – Contexto global: fluxo de navios de carga, preços de frete e seus principais determinantes

Após a normalização dos preços de fretes internacionais diante dos choques entre 2020-21 (efeitos econômicos do pós-pandemia seguido da invasão russa à Ucrânia), os preços de contêineres subiram significativamente no mundo desde o último trimestre de 2023 em meio a novos eventos geopolíticos, ambientais e econômicos (ver 1º gráfico). Tais dinâmicas de preços de fretes foram tão intensas nesses dois episódios (2020-21 e atualmente) que extrapolaram em múltiplas vezes a evolução do preço de petróleo no período, usualmente considerada uma variável determinante para o custo de transporte e que tinha uma correlação mais próxima com preços de fretes até 2019.

Dentre as razões para esse descolamento nos preços de fretes marítimos, avaliamos que, do lado da oferta, ataques no Oriente Médio desde o final de 2023 vêm dificultando o fluxo de mercadorias em rotas importantes, como é o caso do canal de Suez. Com isso, armadores ajustaram suas rotas, por exemplo, contornando a África via o Cabo da Boa Esperança. Isso levou a um encarecimento das rotas comerciais, entre outros fatores, pelo aumento do tempo médio de deslocamento. Na América Central, destaca-se

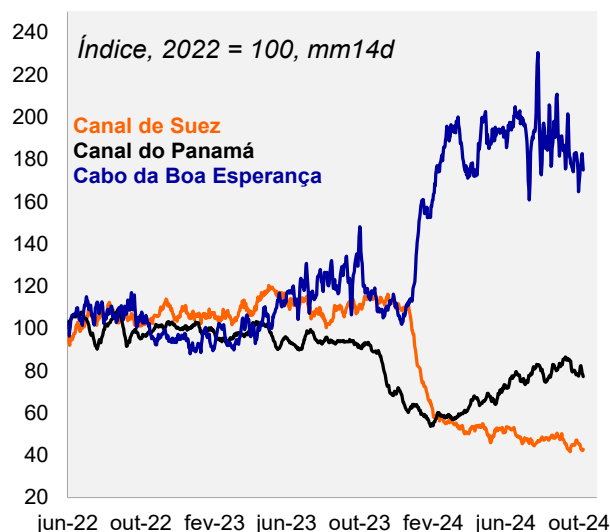
também a seca no canal do Panamá no final do ano passado, dificultando o fluxo de navios entre os oceanos Pacífico e Atlântico. Apesar de alguma normalização nos últimos meses, o fluxo de navios na região segue cerca de 20% abaixo da média de 2022 (ver 2º gráfico).

Índice global de preço de container (WCI) vs petróleo



Fonte: BBG, WCI.

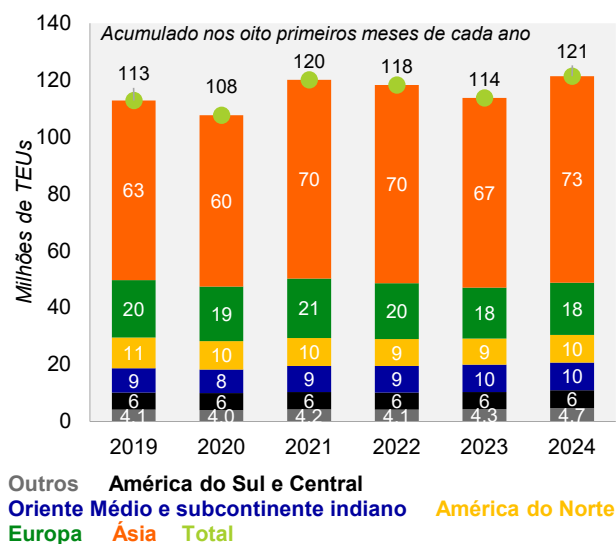
Trânsito de navios



Fonte: IMF Port Watch.

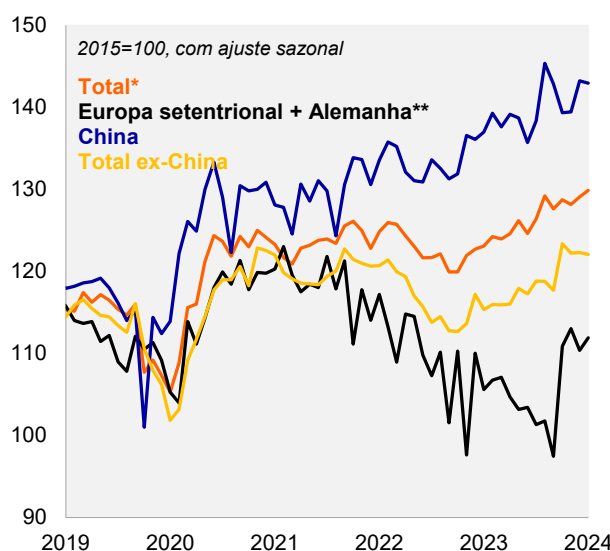
Do ponto de vista da demanda, os oito primeiros meses de 2024 foram marcados por volumes elevados no transporte global de contêineres, que alcançou uma corrente de comércio de 121 milhões de TEUs¹ no período, acima dos records anteriores, de 2021 e 2022. Este movimento foi influenciado, principalmente, pelo fluxo de contêineres de origem asiática (1º gráfico), em particular da China. Ainda que o recente choque sobre os preços de contêineres tenha inicialmente refletido restrições de oferta, estes também passaram a refletir pressões de demanda.

Volume global de container transportado, por origem



Fonte: Container Trade Statistics.

Índice de fluxo de container nos portos



Fonte: RWI, ISL, Organização Mundial do Comércio.

*Com base em dados de fluxo de 92 portos, responsáveis por aproximadamente 64% do tráfego global de contêineres.

** Resume o fluxo de contêineres nos portos de Le Havre, Zeebrugge, Antuérpia, Roterdã, Bremen/Bremerhaven e Hamburgo.

¹ TEU ("Twenty-foot Equivalent Unit") é uma unidade padrão de medida utilizada na indústria de transporte marítimo para descrever a capacidade de carga dos contêineres. Um TEU representa um contêiner padrão de 20 pés de comprimento.

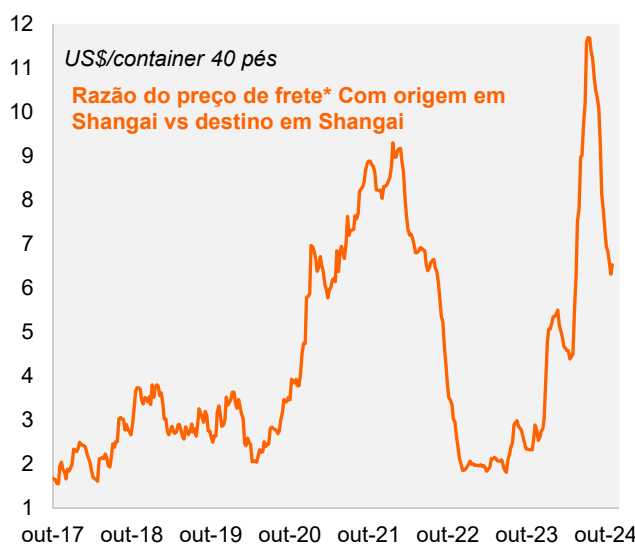
Dentre os principais portos globais, houve aumento expressivo do volume de cargas na China (2º gráfico acima). Também houve maior volume em portos europeus, a partir de bases deprimidas, contribuindo para exacerbar gargalos de curto prazo e seus impactos sobre os fretes.

Explicações para o maior volume nos portos chineses incluem o forte desempenho das exportações chinesas em meio ao direcionamento de política do governo para a indústria, gerando excesso de capacidade ociosa em vários setores, como carros elétricos e painéis solares, além da antecipação de compras por importadores desde o começo de 2024, em um contexto de barreiras comerciais crescentes e diante das ainda presentes restrições ao canal de Suez. Ao mesmo tempo, os meses de agosto a outubro são sazonalmente pressionados, em razão da alta temporada de estocagem de mercadorias por varejistas globais, em antecipação às vendas da Black Friday e Natal, contribuindo para a maior demanda por fretes.

Sob a ótica da inflação global, apesar das pressões de fretes decorrentes do maior volume transacionado, tal dinâmica não se materializou sobre a inflação de bens, uma vez que o excesso de capacidade chinesa provocou deflação de preços de exportação, mais do que compensando o custo de transporte.

Tal combinação levou a um aumento na discrepância entre os preços de fretes que têm origem na China versus aqueles que têm a China como destino. Os volumes muito superiores de carga transacionados pela China em comparação com o restante do mundo contribuíram para gerar um desbalanceamento entre a entrada e saída de mercadorias em seus portos. A razão entre os preços de frete de origem vs destino nos portos chineses chegou a ultrapassar o patamar de 11 vezes, e agora se encontra acima de 6 vezes, ainda próxima dos níveis mais altos de 2021.

Preço de contêiner saindo da China chegou a mais de onze vezes o preço do contêiner em direção à China nos últimos dois meses

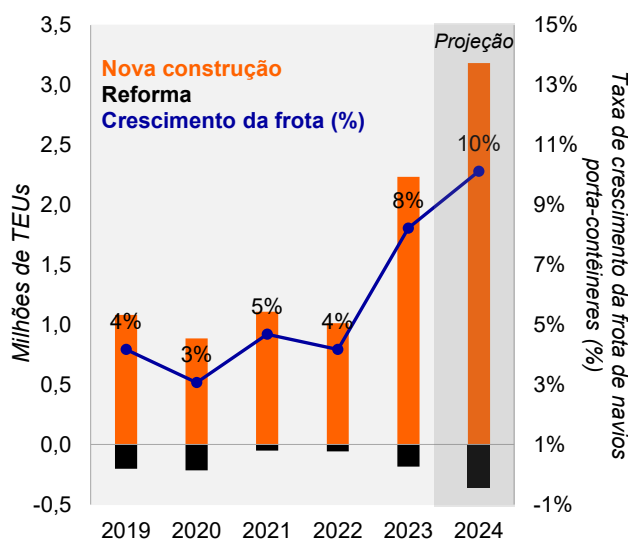


Fonte: BBG, WCI.

*Preço médio de frete relativo às rotas envolvendo Los Angeles e Rotterdam para/de Shanghai.

Um fator adicional que pode explicar as pressões sobre preços de fretes marítimos nos últimos anos são as renovações e expansões de frotas, que apesar de contribuírem com aumento e/ou melhora na eficiência de capacidade de transporte no médio prazo, vêm acompanhadas de custos tecnológicos mais elevados, em meio a regulamentações ambientais mais restritivas para o setor.

Desenvolvimento da frota de navios porta-contêineres, 2019-2024

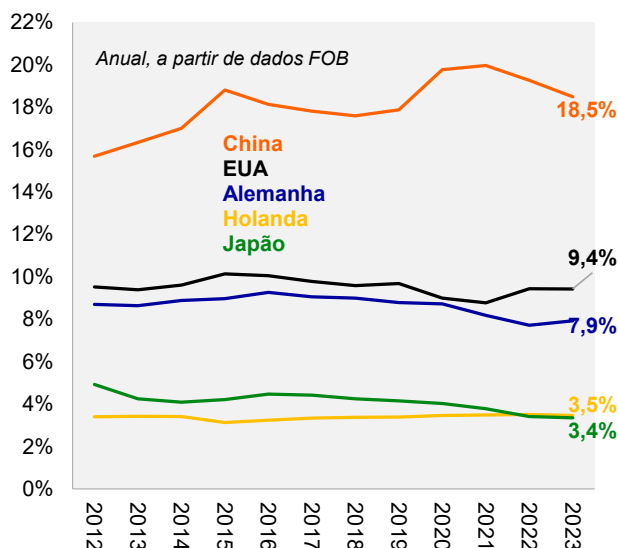


Fonte: Estimativas da OMC baseadas em dados da BIMCO e Clarksons Research.

2 – China: relevância global e composição das exportações

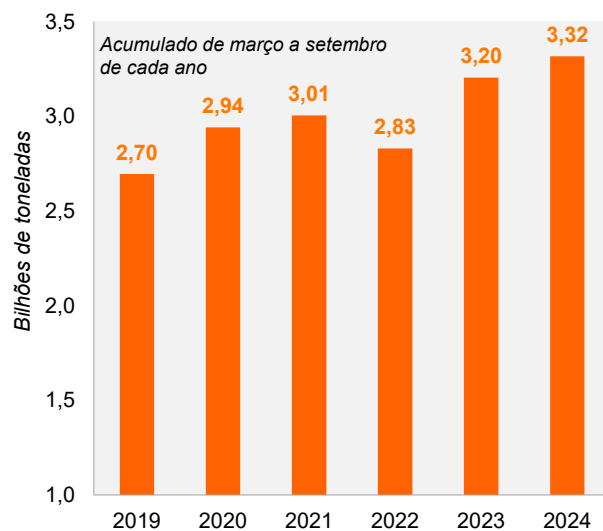
A China é o país com maior participação nas exportações globais e sua dinâmica recente tem sido determinante para o aumento na demanda por fretes, ao registrar recorde no volume transportado ao longo de 2024.

Participação nas exportações globais



Fonte: UN Comtrade, Itaú.

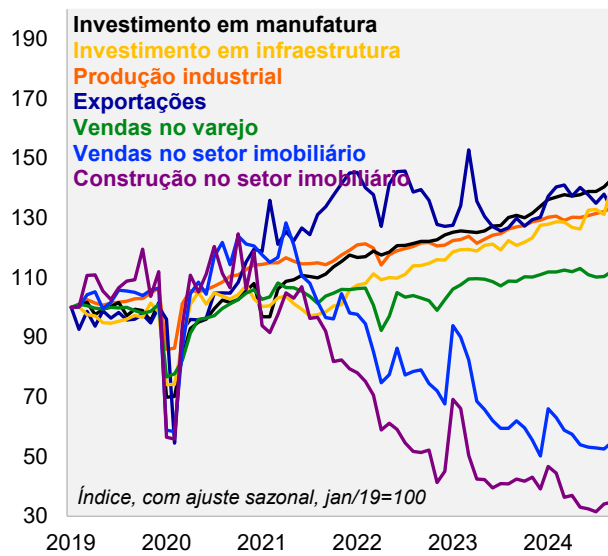
China: volume de frete comercial (EX+IM)



Fonte: Administração Geral das Alfândegas da China, Itaú.

O modelo de crescimento econômico chinês tem tido especial foco no investimento e no crescimento das exportações, sobretudo de produtos de maior tecnologia, como carros elétricos, baterias e painéis solares. A estratégia do país de ser a fábrica do mundo, apesar de relativamente bem-sucedida, tem se aproximado de um limite, tanto por motivos geopolíticos, com a imposição de barreiras e tarifas crescentes aos produtos chineses, como por motivos domésticos, com a fraqueza da demanda doméstica exigindo subsequentes estímulos a atividade.

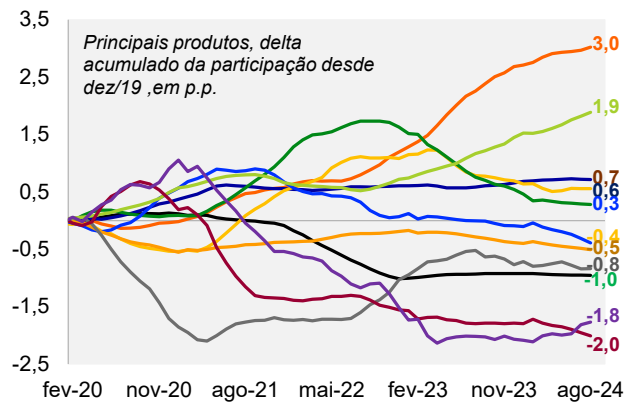
China: indicadores de atividade por setor



Fonte: BBG, Haver, Itaú.

Do ponto de vista da composição das exportações chinesas, observa-se, desde 2020, expansão significativa nas vendas de veículos. A participação deste setor na pauta total de exportações chinesas dobrou desde o início da pandemia, ao crescer 3,0 p.p. no período. Em unidades, até ago/24, a China já exportou cerca de 6,1 milhões de veículos nos últimos 12 meses – volume 6 vezes superior ao observado no final de 2020 –, sendo aproximadamente 36% de motorização puramente elétrica ou híbrida.

Evolução da pauta de exportações Chinesa*



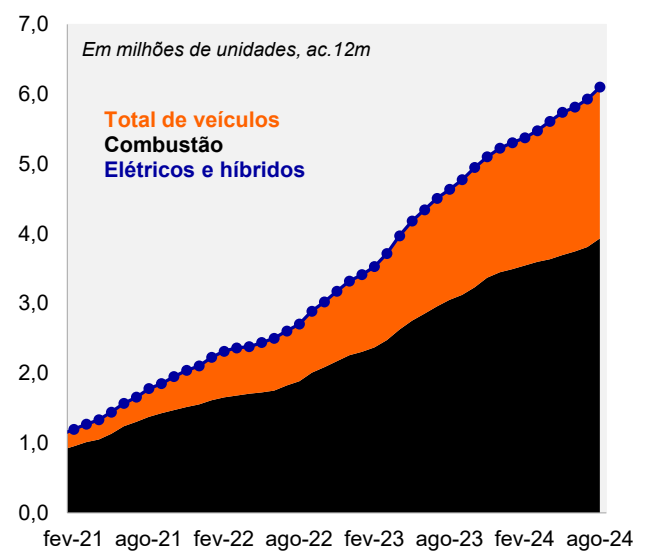
Fonte: Administração Geral das Alfândegas da China.

- Veículos e suas partes**
- Plásticos e borrachas**
- Químicos e relacionados**
- Calçados e chapeleria**
- Instrumentos óticos/médico-cirúrgicos**
- Têxteis e seus artigos**
- Classificação especial****
- Metais básicos**
- Artigos ind. diversos**
- Outros**
- Máquinas e equip. elétricos**

* Composição setorial baseada nos saldos de exportação FOB, seguindo a categorização SH2.

** Classificação especial é um critério criado pela China, não considerado no Sistema Harmonizado (SH) de classificação de comércio internacional. Nele são incluídos produtos/commodities com regime aduaneiro simplificado, assim como encomendas transfronteiriças de comércio eletrônico através de serviço postal ou expresso.

Veículos comerciais e de passageiros exportados pela China



Fonte: Administração Geral das Alfândegas da China, Itaú.

O Brasil já é o quarto maior parceiro da China no comércio de veículos até agosto, bem próximo da Bélgica (3º), após ganhar protagonismo neste ano. A Rússia hoje é o maior importador de veículos chineses, aumentando significativamente sua participação desde o início da guerra com a Ucrânia, refletindo os efeitos das sanções comerciais impostas ao país. Já os EUA vêm diminuindo sua participação, mas seguem como o segundo maior parceiro individual nesta categoria.

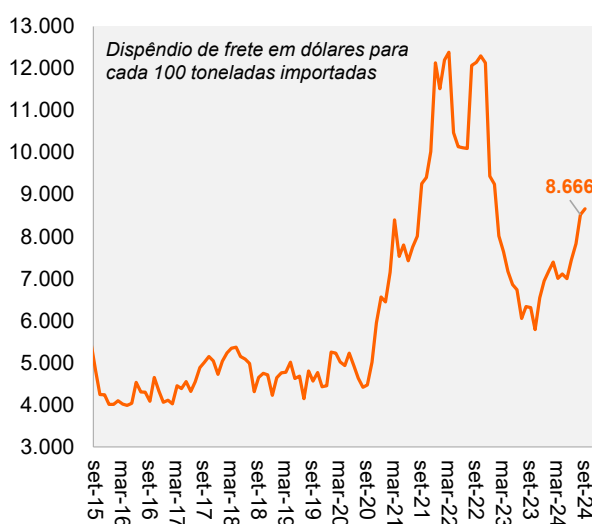
Principais países na pauta de exportação de veículos da China					
Categoria 87 - Veículos automóveis, FOB, acumulado nos 8 primeiros meses de cada ano.					
Países	2020	2021	2022	2023	2024
Rússia	2,8%	3,6%	3,4%	11,3%	11,2%
EUA	18,5%	16,0%	14,3%	9,6%	9,6%
Bélgica	1,0%	3,1%	3,9%	3,8%	3,8%
Brasil	1,6%	1,8%	1,6%	1,7%	3,6%
Reino Unido	1,2%	1,2%	2,0%	2,5%	3,5%
Emirados Árabes	2,0%	3,2%	3,4%	4,0%	3,4%
Japão	5,2%	4,5%	3,6%	3,1%	3,0%
Alemanha	4,0%	4,6%	3,7%	3,1%	3,0%
Austrália	2,0%	3,0%	3,1%	3,4%	2,6%
Coréia do Sul	3,1%	2,6%	2,3%	2,1%	2,5%
Outros	58,7%	56,4%	58,7%	55,2%	53,8%

Fonte: Administração Geral das Alfândegas da China.

3 – Como têm evoluído os fretes internacionais para o Brasil, por parceiros e produtos?

No Brasil, assim como no mundo, os preços de fretes² na pauta de importação vinham se normalizando ao longo de 2023 após os choques dos anos anteriores, mas sua dinâmica voltou a ficar pressionada em 2024, subindo cerca de 34% na média de três meses até setembro em relação ao mesmo período do ano anterior.

Preço de frete das importações brasileiras



Fonte: ComexVis (MDIC), Itaú.

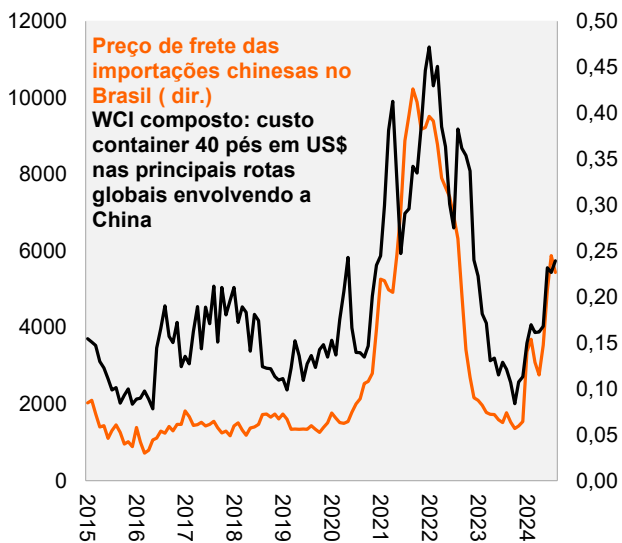
² Aqui definido como a razão entre o dispêndio de frete (em US\$) dividido pelo quantum importado (em kg).

A fim de mapear a origem dessas mudanças, a tabela abaixo resume a evolução nos preços dos fretes das importações brasileiras entre os nossos principais parceiros comerciais, ordenados pela sua contribuição na variação de preços:

Var. no preço de fretes nas importações brasileiras		
Principais países, dados até set/24		
Países	Var. anual, mm3m (set/24)	Contribuição na pauta brasileira (p.p.)
China	102,6%	33,8%
Índia	72,0%	1,6%
Coreia do Sul	59,6%	0,8%
Tailândia	-12,6%	0,6%
Canadá	8,9%	0,5%
México	19,0%	0,4%
Espanha	14,4%	0,4%
Japão	-34,0%	0,2%
Holanda	2,6%	0,1%
Argentina	6,0%	0,1%
Itália	-27,3%	-0,2%
França	-45,1%	-0,4%
Alemanha	-9,6%	-0,5%
Rússia	-1,1%	-1,0%
EUA	-6,0%	-2,5%
Outros	9,7%	0,0%
Total	33,9%	33,9%

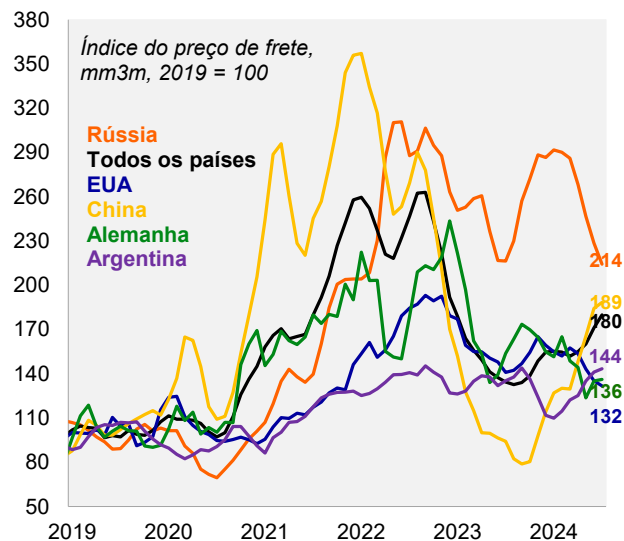
O custo de frete de importações chinesas para o Brasil subiu 102,6% na média de três meses até setembro de 2024 em relação ao mesmo período do ano anterior. Dado seu peso, esta representa a única fonte relevante de pressão de preços nos fretes ao importador brasileiro, entre seus parceiros comerciais. O papel dominante da China nas pressões de preços de fretes das importações brasileiras é um espelho da evolução dos preços de contêineres nas principais rotas globais que envolvem o gigante asiático. Além disso, no caso da Rússia, as pressões de preço do frete para o Brasil vêm se sustentando em níveis mais altos (embora em queda na margem) desde o final de 2021, refletindo as sanções econômicas globais após a invasão da Ucrânia.

Pressão global nos preços de containers refletiu diretamente na pauta de importação brasileira vindas da China



Fonte: ComexVis (MDIC), Itaú.

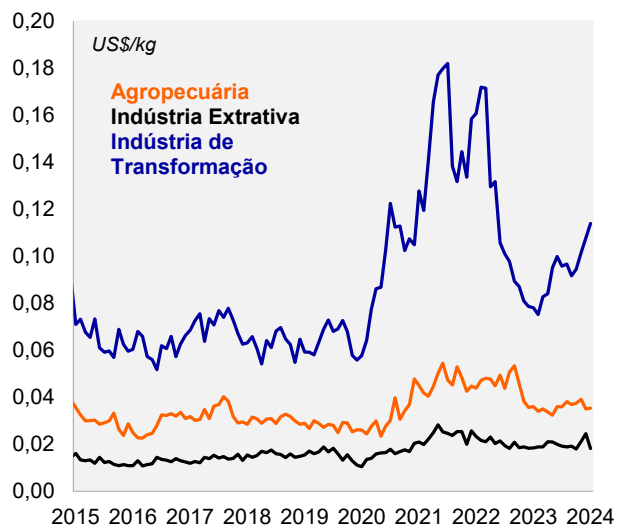
Evolução do preço do frete nos principais parceiros comerciais do Brasil desde 2019



Fonte: ComexVis (MDIC), Itaú.

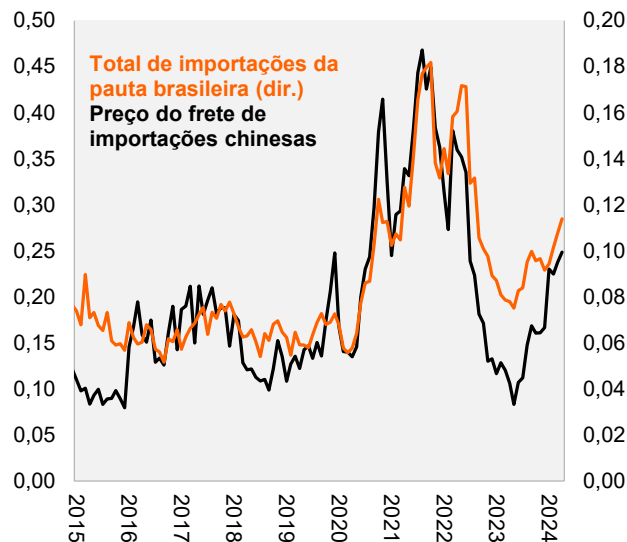
Sob a ótica de produto, segmentando inicialmente os preços de fretes nas três principais seções setoriais³ (agricultura, indústria extrativa e transformação), evidencia-se que as pressões estão concentradas nos produtos da indústria de transformação. A dinâmica de preços de fretes nesses produtos é fortemente correlacionada com a evolução dos fretes das importações chinesas. Tal conclusão não é uma surpresa, diante do elevado peso que a China exerce na pauta de importações brasileira como um todo (25% nos últimos 12 meses até set/24), e nos itens da indústria de transformação (27%).

Dinâmica de preço de frete, segundo classificação ISIC seção



Fonte: ComexVis (MDIC), Itaú.

Indústria de transformação: comparação preço frete China vs total de importações



Fonte: ComexVis (MDIC), Itaú.

De modo geral, produtos chineses vêm ganhando destaque na pauta de importação brasileira. Em estudo recente (acesse [aqui](#)), buscamos detalhar como tem se dado esse aumento, em termos de volume e preços, bem como em termos setoriais. A alta vem ocorrendo por aumento de volume (quantum), apesar de queda concomitante de preços em muitos casos. Os setores cujos produtos mais comumente experimentaram aumento de volume importado e/ou queda de preços foram: produtos químicos, metais semi-acabados, plásticos e borrachas, têxtil e automotivo.

4 – Principais produtos seus impactos sobre o preço de frete nas importações brasileiras

Consistente com o crescente papel da China em nossas importações, no mês de junho o item ‘Veículos e suas partes’ representou a maior contribuição individual (+11 p.p.) para a variação anual dos fretes no Brasil. Uma possível explicação para este movimento foi a decisão do governo brasileiro de elevar a alíquota de importação de veículos elétricos em 1º de julho de 2024, de 10% para 18%⁴.

Como consequência, montadoras de veículos elétricos e híbridos estrangeiras decidiram antecipar suas exportações para o Brasil, pressionando o custo de frete. Nas importações de veículos de passageiros, por exemplo, a China é hoje o principal parceiro comercial do Brasil, com 46% de participação⁵ até set/24, valor este que é 32 p.p. acima do observado no mesmo período do ano passado, indicando forte expansão dos veículos chineses no Brasil no último ano.

³ Aqui, utilizou-se a classificação ISIC (*International Standard Industrial Classification of All Economic Activities*) para separar os custos de frete entre os setores: agropecuária, indústria de transformação e extrativa.

⁴ Segundo o cronograma do governo, a expectativa é de nova alta para 25% em um ano, atingindo o patamar de 35% a partir de julho de 2026. Veículos híbridos e com tecnologia plug-in também estão sujeitos a esses aumentos de tarifas. Não necessariamente as mesmas tarifas que as praticadas pelos 100% elétricos.

⁵ Calculado a partir do valor das importações FOB nos últimos 12 meses.

Contribuição (em p.p.) para a variação anual dos preços de fretes nas importações brasileiras, por produto									
Produtos (SH2)	jan/24	fev/24	mar/24	abr/24	mai/24	jun/24	jul/24	ago/24	set/24
Circuitos integrados, máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes	-2,4%	-0,7%	-2,5%	1,5%	0,7%	1,9%	5,5%	6,7%	8,7%
Turboreatores, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes	-3,2%	-3,4%	-1,6%	-1,3%	0,2%	1,0%	4,4%	6,9%	8,1%
Produtos químicos orgânicos	-2,3%	-1,1%	-0,5%	-0,3%	0,0%	0,7%	1,8%	2,0%	3,0%
Borracha e suas obras	-1,1%	-0,6%	-0,4%	0,1%	0,0%	0,4%	1,4%	2,2%	3,0%
Plásticos e suas obras	-1,3%	-0,8%	-0,7%	0,0%	-0,4%	0,2%	1,8%	2,6%	2,8%
Inseticidas, fungicidas, herbicidas e outros produtos químicos	-0,4%	-0,2%	-0,3%	0,2%	-0,1%	0,4%	1,3%	1,7%	2,7%
Veículos e suas partes	-1,5%	-0,6%	-0,5%	1,3%	1,3%	11,1%	2,0%	3,1%	2,5%
Outros	-10,0%	-0,3%	-1,8%	-2,3%	0,3%	-5,0%	11,3%	9,2%	6,4%
Var. a/a dos preços de fretes totais das importações brasileiras	-22,3%	-7,7%	-8,3%	-0,9%	2,0%	10,6%	29,4%	34,5%	37,3%

Fonte: ComexVis (MDIC), Itaú.

De julho em diante, ganharam protagonismo as pressões de fretes advindas das importações de máquinas, aparelhos e materiais elétricos e mecânicos. Parte desse movimento é consistente com as evidências de maior volume de importações desses produtos a partir da expansão da produção industrial brasileira nos últimos meses.

Olhando adiante, os preços de fretes no Brasil tendem a arrefecer, em linha com o movimento já observado nos preços globais de contêineres. Tal dinâmica é consistente com a redução das pressões geradas pela antecipação do comércio global com a China à medida que a materialização das barreiras de comércio, por economias relevantes, potencialmente reduza o volume exportado pelo gigante asiático.

Por outro lado, as vigentes restrições ao fluxo de navios nas principais rotas comerciais e a (ainda) forte relevância das exportações chinesas indicam que preços internacionais de fretes não devem tão cedo experimentar uma normalização completa para os níveis observados em 2023, o mesmo valendo para os preços de frete no Brasil.

André C. B. Matcin
Fernando M. Gonçalves

Pesquisa macroeconômica – Itaú
Mario Mesquita – Economista-Chefe

Para acessar nossas publicações e projeções visite nosso site:
<https://www.itaubba.com.br/itaubba-pt/analises-economicas>

App Itaú Análises Econômicas

Notícias sobre economia na palma da sua mão, com vídeos e comentários de nossos especialistas.

Baixe agora na App Store ou Google Play

Informações Relevantes

1. Este relatório foi desenvolvido e publicado pelo Departamento de Pesquisa Macroeconômica do Itaú Unibanco S.A. ("Itaú Unibanco"). Este relatório não é um produto do Departamento de Análise de Ações do Itaú Unibanco ou da Itaú Corretora de Valores S.A. e não deve ser considerado um relatório de análise para os fins do artigo 1º da Instrução CVM n.º 20, de 2021.
2. Este relatório tem como objetivo único fornecer informações macroeconômicas e não constitui e nem deve ser interpretado como sendo uma oferta de compra e/ou venda ou como uma solicitação de uma oferta de compra e/ou venda de qualquer instrumento financeiro, ou de participação em uma determinada estratégia de negócios em qualquer jurisdição. As informações contidas neste relatório foram consideradas razoáveis na data em que o relatório foi divulgado e foram obtidas de fontes públicas consideradas confiáveis. Entretanto, o Itaú Unibanco não dá nenhuma segurança ou garantia, seja de forma expressa ou implícita, sobre a integridade, confiabilidade ou exatidão dessas informações. Este relatório também não tem a intenção de ser uma relação completa ou resumida dos mercados ou desdobramentos nele abordados. O Itaú Unibanco não possui qualquer obrigação de atualizar, modificar ou alterar este relatório e informar o respectivo leitor.
3. As opiniões expressas neste relatório refletem única e exclusivamente as visões e opiniões pessoais do analista responsável pelo conteúdo deste material na data de sua divulgação e foram produzidas de forma independente e autônoma, inclusive em relação ao Itaú Unibanco, à Itaú Corretora de Valores S.A. e demais empresas do grupo econômico do Itaú Unibanco.
4. Este relatório não pode ser reproduzido ou redistribuído para qualquer outra pessoa, no todo ou em parte, qualquer que seja o propósito, sem o prévio consentimento por escrito do Itaú Unibanco. Informações adicionais sobre os instrumentos financeiros discutidos neste relatório encontram-se disponíveis mediante solicitação. O Itaú Unibanco e/ou qualquer outra empresa de seu grupo econômico não se responsabiliza e tampouco se responsabilizará por quaisquer decisões, de investimento ou e outra, que forem tomadas com base nos dados aqui divulgados.

Observação Adicional: Este material não leva em consideração os objetivos, situação financeira ou necessidades específicas de qualquer cliente em particular. Os clientes precisam obter aconselhamento financeiro, legal, contábil, econômico, de crédito e de mercado individualmente, com base em seus objetivos e características pessoais antes de tomar qualquer decisão fundamentada na informação aqui contida. Ao acessar este material, você declara e confirma que compreende os riscos relativos aos mercados abordados neste relatório e às leis em sua jurisdição referentes a provisão e venda de produtos de serviço financeiro. Você reconhece que este material contém informações proprietárias e concorda em manter esta informação somente para seu uso exclusivo.

SAC Itaú: Consultas, sugestões, reclamações, críticas, elogios e denúncias, fale com o SAC Itaú: 0800 728 0728. Ou entre em contato através do nosso portal <https://www.itaú.com.br/atendimento-itaú/para-voce/>. Caso não fique satisfeito com a solução apresentada, de posse do protocolo, contate a Ouvidoria Corporativa Itaú: 0800 570 0011 (em dias úteis das 9h às 18h) ou Caixa Postal 67.600, São Paulo-SP, CEP 03162-971. Deficientes auditivos, todos os dias, 24h, 0800 722 1722.