

5/5/2020

Shipping é um dos setores mais afetados

Covid-19 e o transporte marítimo

Estamos preparados? Estávamos preparados? Vamos estar melhor preparados?

O transporte marítimo enfrentará na linha da frente esta pandemia, e a lição a tirar é a procura da bonança, porque a tempestade ainda não tem, neste momento, fim à vista.



E se em duas semanas 90% da frota aérea estivesse parqueada nas pistas dos aeroportos, o cancelamento de escalas no transporte marítimo subisse quase ao mesmo ritmo que a curva de infetados com Covid-19, as crianças estivessem em casa com os pais fruto do fecho das escolas, começássemos a banalizar os termos teletrabalho e lay-off? E, se ao mesmo tempo, os níveis de poluição atingissem valores mínimos históricos, os golfinhos retornassem a Veneza e mesmo assim o transporte marítimo, apesar de muitos constrangimentos continuasse a trilhar os mares?

Quando escrevi o artigo sobre as vulnerabilidades do transporte marítimo na última edição da TR, já se passavam algumas destas coisas na nossa sociedade, mas estávamos ainda longe de perceber o que nos iria acontecer...As medidas adotadas por uns países não foram igualmente seguidas por todos, nem o impacto das mesmas foi sincronizado a nível mundial. As empresas deram saltos tecnológicos de cinco/dez anos em questão de semanas, fazendo o impossível para tentar laboral à distância, nos setores permitidos claro. Existem e irão continuar a existir as abordagens dos epidemiologistas e dos economistas. Se para uns

seria melhor optar pela curva com um pico em detrimento da deriva da economia, o “aplanamento” da curva, faz-nos ganhar vida, mas o impacto económico é incerto neste momento.

«O coronavírus parece ter sido uma das últimas cartas no que respeita a vulnerabilidades no transporte marítimo». Foi assim que começou o meu último artigo na Transportes em Revista, numa altura em que a Covid-19 ainda era para quase todos nós apenas mais um vírus, que se encontrava ainda longe, e ainda o tratávamos por “Corona” apenas em Portugal. Dois meses passados e tudo mudou.

O impacto desta pandemia no transporte marítimo atingiu, e continua a atingir, várias vertentes. O transporte de passageiros em navios de cruzeiro foi severamente afetado, levando alguns países a bloquearem por completo a acostagem destas cidades flutuantes, sendo registados casos realmente preocupantes por todo o mundo. Com o desenrolar das atividades a nível mundial, o congestionamento portuário pode surgir em vários pontos do globo, fruto da falta de trabalhadores, de serviços, ou de equipamentos. As cadeias de abastecimento, procuram a todo o custo novas formas de se erguerem e conseguirem funcionar, transportando os bens necessários à sobrevivência, mas também ao consumo. As tripulações dos navios, sofrem silenciosamente sem a possibilidade de serem substituídas devido às restrições impostas por alguns países ao seu desembarque, mas também devido às dificuldades de repatriamento, em virtude da falta de soluções aéreas. As seguradoras enfrentam igualmente problemas com algumas das cargas que foram apanhadas no meio deste turbilhão, bem como existem disputas legais para acostar navios em portos alternativos ao destino original das suas cargas, que de um modo ou outro, têm igualmente restrições devido ao Covid-19, levando algumas delas à deriva na procura de soluções alternativas.

Congestionamento portuário

À medida que os portos do Extremo Oriente começam a reabrir, depois da primeira vaga de inatividade total/parcial, são muitas as cargas que finalmente conseguem ser despachadas, mas que podem ficar sem “dono” devido a cancelamentos, entretanto já feitos sobre essas mesmas mercadorias. A acumulação dessas cargas nos portos de destino pode gerar agora em alguns portos mundiais uma acumulação indesejada em cais, aumentando o tempo de estadia das mesmas, havendo a possibilidade de congestionamentos a breve prazo. É certo que a capacidade disponível pode ainda acomodar muitas dessas cargas, mas continua a ser um problema que as economias do Ocidente podem levar algum tempo a resolver, fruto da inatividade comercial a que foram obrigadas.

Um dos maiores operadores de transporte marítimo lançou aos seus clientes, no início de abril, a possibilidade de deixarem as suas cargas em seis hubs de transshipment estratégicos

distribuídos mundialmente, ao abrigo do programa de suspensão de trânsito (SOT- Suspension of Transit), devido a problemas que possam ter na entrega das mesmas nos portos de destino finais, ou em modos de transporte multimodais que possam não estar ativos ou congestionados, ou que os armazéns de receção das mercadorias estejam também eles fechados ou congestionados, ou simplesmente os importadores não possam neste momento fazer o pagamento dessas mercadorias ou não as consigam tirar dos portos de destino finais. A procura baixa drasticamente semana após semana, e os portos e navios enfrentam agora desafios adicionais para entrega das cargas, tentando assim evitar com esta medida um maior congestionamento portuário.

Olhar para esta crise, e recordando a de 2009, parece já algo difícil de conter e de não atingir valores ainda mais baixos. Estimam-se quebras de 17 milhões de TEU a nível mundial com o bloqueio da China, mas com a expansão da crise faseadamente à generalidade de todos os outros países, torna-se difícil adivinhar o impacto da pandemia no tráfego marítimo mundial, mas torna-se fácil aceitar neste momento que quebras superiores a 10% serão facilmente atingíveis.

Frota inativa e novas construções

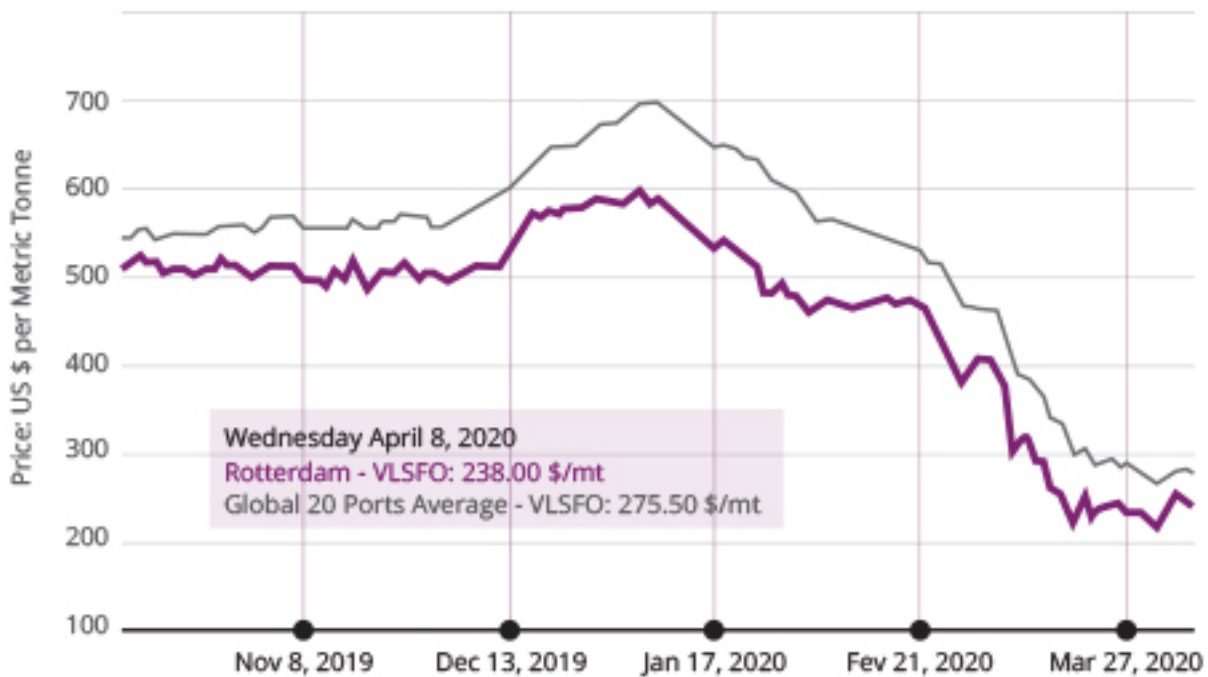
O aumento do cancelamento de escalas está a levar a um aumento da frota inativa. Segundo a Alphaliner, cerca de 13% da frota mundial disponível estará fora de serviço, ancorada/atracada, à espera do aumento da capacidade dos mercados, chegando perto da marca histórica dos três milhões de TEU. Cerca de 30% da capacidade existente nas maiores rotas foi retirada de circulação.

Por seu lado, e de acordo com a BIMCO, registaram-se quebras de cerca 55% na construção de novas unidades, em comparação com o mesmo período do ano passado (1.º trimestre), passando de 14.7m dwt para 6.6m dwt de encomendas. Devido ao fecho de estaleiros, pelas restrições impostas aos trabalhadores, as entregas sofreram atrasos de quatro a oito semanas.

Preço dos combustíveis

De acordo com as novas restrições impostas pela Diretiva IMO 2020, o uso de combustíveis com baixo teor de enxofre (VLSFO-Very Low Sulphur Fuel Oil) – à meia dúzia de meses bem mais caro que atualmente (Gráfico) – levou a uma corrida à instalação de scrubbers por parte de alguns operadores. Contudo, o novo ano chinês, em conjunto com a pandemia que atravessamos atualmente, levaram a um abrandamento na aplicação destas unidades, que acabaram, entretanto, por ter mais uma razão para novo abrandamento.

VLSFO BUNKER PRICES ROTTERDAM/GLOBAL 20 PORTS AVERAGE



Fonte:Shipandbunker.

Devido em parte à guerra no preço do petróleo entre a Arábia Saudita e a Rússia, os preços deste combustível mais amigo do ambiente, desceu para cerca de metade durante o primeiro trimestre de 2020. É uma ajuda que surge do lado dos custos, para todos os problemas que o transporte marítimo enfrenta neste momento, levando inclusive pelo menos um operador, a optar novamente pela rota do Cabo em alguns navios, contornando África a sul, pelo Cabo da Boa Esperança nos navios que seguem/retornam de/para o norte da Europa, em vez de transitarem pelo Canal do Suez. É certo que o caminho tem um acréscimo de cerca três mil milhas náuticas, mas o aumento de velocidade, e consequente incremento do custo com combustíveis, consegue ser inferior, neste momento, às taxas que pagariam pelo uso da rota do Suez, acrescentando apenas mais 4/5 dias ao transit time. Para manterem o transit time, seria esperada uma duplicação dos gastos de combustível, sendo o acréscimo de velocidade na ordem dos 4/5 nós. Existem já alguns descontos previstos para a utilização da passagem do Suez, de modo a desincentivar esta alternativa, sendo anunciados decréscimos de 6% para navios europeus, contudo, poderemos assistir a novos abaixamentos se mais operadores optarem por seguir pela rota do Cabo.

Blank Sailings

No final do mês de março, a aliança THE anunciou cerca de 15 cancelamentos (blank sailings) nas rotas Ásia-Europa, entre as semanas 15 e 19. Em termos de capacidade, podemos pensar numa redução de cerca 21% na capacidade disponível dos navios neste loop para um período de cinco semanas, em linha com o já anunciado também pela aliança

2M. Duas das três alianças registam quebras de 1/5, devendo a Ocean Alliance alinhar por quebras da mesma ordem. O tráfego do lado do Pacífico, era a esta altura – final 3.º trimestre – ainda relativamente pouco afetado, mas esperam-se igualmente cancelamentos de 10/11 escalas por semana, à medida que a pandemia atinge os EUA. Passados apenas quatro dias, os cancelamentos por parte da aliança 2M dispararam dos 21 para os 37% de redução da capacidade, com o cancelamento adicional de dois serviços semanais, esperando-se igual posicionamento nas restantes alianças. Estes cancelamentos têm origem na redução da procura, que rapidamente se estenderão também aos EUA.

No primeiro dia de abril eram já cerca de 120 os cancelamentos registados, passando num curto espaço de tempo a barreira das 100 escalas canceladas, afetando praticamente todas as grandes rotas mundiais. A meio do mês de abril, os cancelamentos de escalas chegavam já perto dos 250.

De acordo com a Container Trade Statistics, apenas nas rotas do Far East, registou-se para os dois primeiros meses do ano, um decréscimo de cerca de 1,4 milhões de TEU, passando dos 14,2 milhões de TEU em 2019, para os 12,8 milhões de TEU movimentados até fevereiro 2020.

Impacto da segunda vaga

As economias não vão renascer todas ao mesmo tempo é certo, sendo a chinesa a que dá neste momento sinais de recuperação, depois de ter sido a primeira a parar, mas uma segunda vaga pode trazer novos problemas a nível mundial. O regresso ao trabalho na China tem permitido começar o escoamento de bens e materiais, quando o resto do mundo está praticamente parado. Registaram-se quebras de 10% de movimentação nos dois primeiros meses do ano, enquanto que as exportações chinesas sofreram uma quebra de perto 17%, estimando-se que podem chegar aos 30% no segundo trimestre. A taxa de ocupação dos navios com destino à Europa e América rondava os 85%, tendo os fretes registado uma quebra de cerca de 3% e 2%, respetivamente para esses tráfegos. Se há cerca de um mês havia encomendas, mas os portos estavam paralisados, agora que os portos começam a laborar, não existem encomendas para processar, fruto dos cancelamentos já referidos, sendo de esperar para o segundo trimestre, reduções de 5% a 10% novamente na movimentação de cargas.

Com esta pandemia houve um efeito de contágio a praticamente todas as economias, através de um efeito de cascata, mas com um volume de medidas aplicadas diferenciado de país para país. Nem todos os países adotaram as mesmas medidas, em todos os setores, no mesmo tempo, nem tão pouco para o mesmo espaço de tempo. Se o adormecimento das economias foi faseado, ainda mais faseado e descompensado será o seu acordar. O impacto será diferenciado, e o retorno das atividades económicas será feito à medida e

possibilidades de cada país, havendo mais ou menos apoios estatais ao transporte marítimo – como já se fala sobre os apoios ao transporte aéreo na generalidade dos países – levando a que seja uma recuperação segmentada, lenta, e para já sem estimativa de recomeço. Será certo que estaremos melhor preparados para uma segunda onda, pelo menos a nível de assistência médica, e existirão formas mais ágeis de lidar com problemas semelhantes num futuro próximo, e como dizia uma ilustre figura da nossa praça, estamos ainda num túnel, e sabemos que existe uma luz ao fundo desse túnel, mas ainda não a conseguimos vislumbrar neste momento, porém temos a certeza que ela lá estará, e é para lá que caminhamos.

Por: Pedro Galveia

Fonte: