

Fretes mais altos



Nos últimos dias, armadores internacionais anunciaram aumento no frete, em todas as rotas para o exterior. De forma genérica, o transporte de um container para Europa, que custa US\$ 2 mil, passará para US\$ 2.500. Como grupos privados, os armadores têm todo direito de elevar sua remuneração, especialmente porque se sabe que, desde a crise de 2008, houve redução dos lucros e diminuição das cargas embarcadas.

A se estranhar, o fato de que a aplicação dos reajustes se deu em conjunto, com pequenas diferenças de preço e prazo de vigência. Com a crise, é natural que as empresas se unam totalmente – através de compra ou fusão – ou que, mesmo com acionistas diferentes, passem a atuar em conjunto. O que não se pode permitir é que isso atinja o interesse nacional.

Na navegação internacional, o Brasil está de mãos atadas, pois não há sequer uma companhia nacional no setor. Há cerca de 15 anos, quando se criou o Registro Especial Brasileiro (REB), diversos estímulos à operação de armadores brasileiros com base em regras internacionais foram cortados e os incentivos que restaram foram insuficientes para que armadores brasileiros se aventurassem fora de suas costas. Assim, só há navios verde e amarelos nas costas nacionais, protegidos por lei específica de cabotagem. É triste admitir que 100% das cargas de importação e exportação, são transportadas por estrangeiros, o que gera um déficit de fretes estimado entre US\$ 12 bilhões a US\$ 20 bilhões anuais.