

Tarifas portuárias da China e EUA alteram o fluxo de cargas e elevam os custos

Novas tarifas estabelecidas pela China e Estados Unidos da América (EUA) estão reduzindo a quantidade de navios de carga disponíveis para o transporte de mercadorias e ameaçam aumentar o custo para os consumidores de ambos os países, segundo destacaram executivos do setor.

Os operadores de navios retiraram embarcações vinculadas à China das rotas comerciais dos EUA para evitar novas tarifas portuárias que entraram em vigor dia 14 de outubro passado.

As medidas estão alterando trajetos e reduzindo o espaço disponível para cargas em embarcações motorizadas, enquanto os operadores continuam sem saber como a China determinará a propriedade e o controle de tarifas.

“Os navios disponíveis para operar em portos chineses estão, definitivamente, mais reduzidos do que antes, em todos os mercados de transporte”, disse Stamatis Tsantanis, diretor executivo da empresa de carga seca Seenergy Maritime Holdings.

“Eventualmente, todos estes custos recairão sobre o consumidor final, e isso fará com que tudo seja mais caro”, acrescentou.

O índice de Fretes de Contêineres de Xangai (SCFI) subiu 12,9%, atingindo o mais alto nível em quatro semanas, impulsionado pelo aumento nas rotas transpácificas que registraram, fortes elevações de tarifas no final da semana passado, depois do anúncio de tarifas portuárias da China, segundo indicou o analista de Jefferies, Omar Nokta.

As principais transportadoras de contêineres, entre elas Maersk, Hapag-Lloyd e CMA CGM, estão reorganizando suas rotas comerciais para evitar as tarifas portuárias impostas pelos EUA.

Mais recentemente, os membros da aliança Gemini, Maersk e Hapag-Lloyd, informaram a seus clientes que seus navios Maersk Kinloss e Potomac Express não farão escala em Ningbo, o único

porto chinês que aceita essas embarcações de bandeira estadunidense e construídas na Coreia do Sul.

“A nova regulamentação provocará deslocamento de navios e rotas comerciais”, afirmou Gernot Ruppelt, diretor executivo de Ardmor Shipping, empresa dedicada ao transporte de produtos refinados de petróleo, químicos e óleos vegetais.

“Os mercados ainda não começaram a incorporar esse custo extra por complexidade”, acrescentou Ruppelt, lembrando que a Ardmor não tem escalas programadas para portos chineses.

Tarifas no mercado de petróleo

As tarifas portuárias de represália impostas pela China a navios vinculados aos EUA elevaram os preços das viagens de grandes petroleiros (VLCCs) para a China, os maiores importadores de óleo cru do mundo.

Isto se deve ao fato de que novos gravames reduziram a disponibilidade de navios tanques que podem ser fretados sem incorrer em elevadas tarifas portuárias.

As referências para os VLCC alcançaram valores máximos em duas semanas, no dia 14 de outubro, após a implementação das tarifas portuárias, antes de recuarem ligeiramente no final da semana.

A consultoria Energy Aspects elevou a previsão para as tarifas VLCC no quarto trimestre de 2025, advertindo que existe um risco adicional de alta se as interrupções se intensificarem.

“A isenção para as embarcações construídas na China mitigou parcialmente o impacto potencial, mas um número significativo de navios operados ou de propriedade estadunidense está sendo afetado”, lembrou Gibson Shipbrokers.

No segmento de carga seca, que transporta desde carvão e ferro até produtos básicos como grãos e sal, entre 60 e 70 navios, foram afetados pelas novas tarifas, o que representa aproximadamente 3% da frota capesize (navios de grande porte) segundo a Tsantanis de Seanergy.

“Dado o desproporcional volume de cargas na China dentro do segmento capesize, é provável que isto tenha um impacto considerável em nosso mercado”, destacou, agregando que já há uma oferta relativamente limitada de navios.

[Acesse aqui a matéria na íntegra.](#)

Fonte: TodoElCampo – Tradução livre: www.terraviva.com.br