



## COMUNICADO DE IMPRENSA

### EMBARGO

O conteúdo deste comunicado de imprensa e do respectivo relatório não deve ser citado ou resumido na imprensa escrita, radiodifusão ou meios eletrônicos antes de:

**29 de novembro de 2022, 6:00 am GMT**

(1 am Nova York, 7 am Genebra, 1 pm Bangkok)

UNCTAD/PRESS/PR/2022/025\*

Original: Inglês  
Portuguese

### UNCTAD PEDE INVESTIMENTO EM CADEIAS DE ABASTECIMENTO MARÍTIMO PARA IMPULSIONAR SUSTENTABILIDADE E RESILIÊNCIA A CRISES FUTURAS

**A publicação da UNCTAD, intitulada Revisão do Transporte Marítimo 2022, uma revisão anual abrangente do transporte marítimo mundial, adverte que o setor marítimo exigirá um maior investimento em infraestrutura e sustentabilidade para enfrentar futuras crises na cadeia de abastecimento.**

Genebra, 29 de novembro de 2022 – A Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), em seu relatório [Revisão do Transporte Marítimo 2022](#) (*Review of Maritime Transport*), pediu o aumento do investimento nas cadeias de abastecimento marítimo. Portos, frotas marítimas e conexões com o interior (ou *'hinterland'*) precisam estar melhor preparados para futuras crises globais, mudanças climáticas e a transição para uma energia com baixo teor de carbono.

A crise da cadeia de abastecimento dos últimos dois anos demonstrou que um desfasamento entre a procura e a oferta de capacidade logística marítima leva a aumentos nas taxas de frete, congestionamento e interrupções críticas das cadeias de valor globais.

Os navios transportam mais de 80% das mercadorias comercializadas globalmente, sendo a percentagem ainda mais elevada para a maioria dos países em desenvolvimento, daí a necessidade urgente de aumentar a resiliência face a choques que perturbam as cadeias de abastecimento, alimentam a inflação e afetam principalmente os mais pobres.

“Precisamos aprender com a atual crise da cadeia de abastecimento e nos preparar melhor para futuros desafios e transições. Isto inclui o reforço da infraestrutura intermodal, a renovação da frota e a melhoria do desempenho dos portos e a facilitação do comércio”, disse a secretária-geral da UNCTAD, Rebeca Grynspan. “E não devemos atrasar a descarbonização dos transportes marítimos”, acrescentou.

\* **Contatos:** Seção de Comunicação e Relações Externas da UNCTAD, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), <http://unctad.org/press>.

## É necessário investimento em sistemas de transporte marítimo para reforçar as cadeias globais de abastecimento

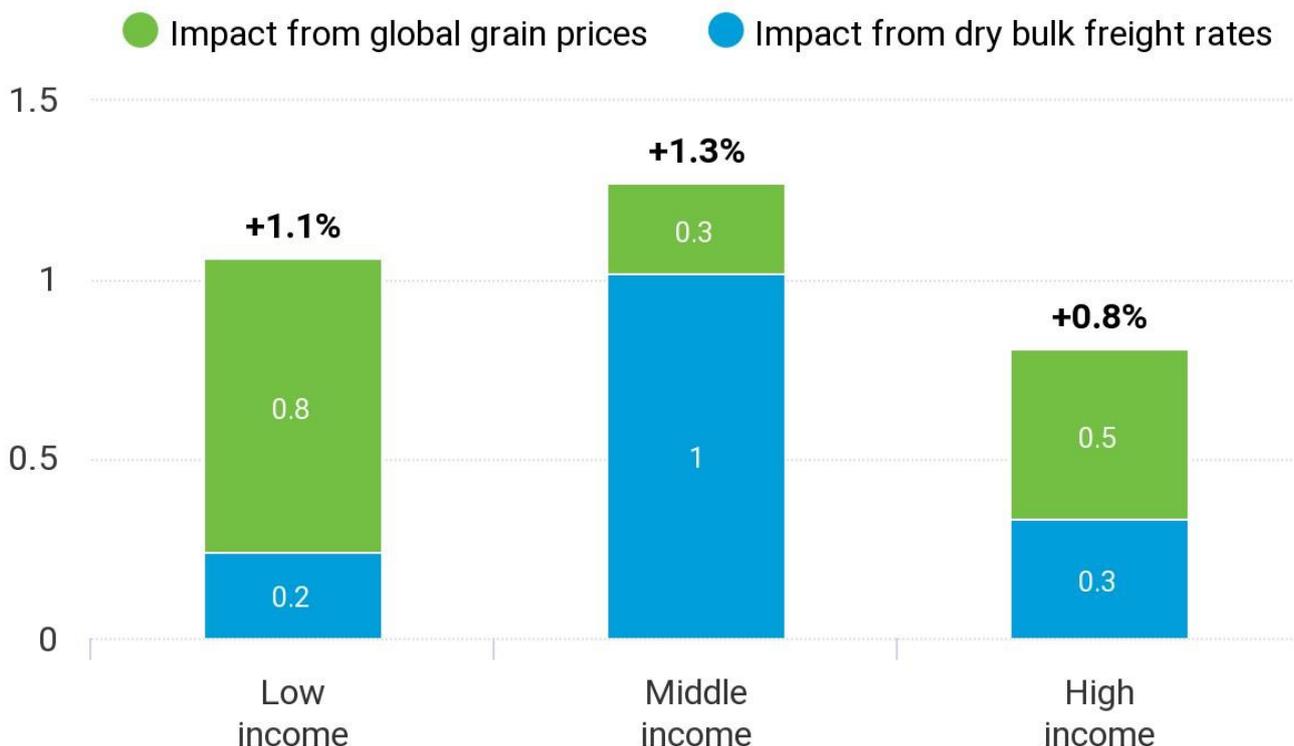
As restrições de oferta logística, combinadas com um aumento na demanda por bens de consumo e comércio eletrônico elevaram as taxas de frete de contêineres a cinco vezes seus níveis pré-pandêmicos em 2021, atingindo um pico histórico no início de 2022, e aumentando acentuadamente os preços ao consumidor. As taxas caíram desde meados de 2022, mas permanecem altas para a carga de navios-tanque de petróleo e gás natural devido à atual crise de energia.

As taxas de frete a granel seco aumentaram devido à guerra na Ucrânia e medidas econômicas relacionadas ao conflito e, além disso, por conta da continuação da pandemia de COVID-19 e das interrupções na cadeia de suprimentos. Uma simulação da UNCTAD projeta que preços mais altos de grãos e taxas de frete a granel seco podem levar a um aumento de 1,2% nos preços dos alimentos ao consumidor, com aumentos maiores em países de renda média e baixa.



## Higher dry bulk freight rates and grain prices affect countries differently

Impact of higher dry bulk freight rates and global grain prices on consumer food prices, percentage change



Source: UNCTAD calculations based on data provided by Clarksons Research, Shipping Intelligence Network, the IMF, International Financial Statistics, Direction of Trade Statistics and Consumer Price Index, UNCTADstat, and the World Bank, World Integrated Trade Solution, Commodity Price Data (The Pink Sheet) and A Global Database of Inflation.

“Se há uma coisa que aprendemos com a crise dos últimos dois anos é que os portos e a navegação são muito importantes para o bom funcionamento da economia global”, disse Shamika N. Sirimanne, diretora da Divisão de Tecnologia e Logística da UNCTAD. “Taxas de frete mais altas levaram ao

aumento dos preços ao consumidor, especialmente para os mais vulneráveis. Cadeias de abastecimento interrompidas levaram a demissões e insegurança alimentar.”

A UNCTAD pede aos países que avaliem cuidadosamente as possíveis mudanças na demanda de transporte marítimo, desenvolvam e atualizem a infraestrutura portuária e as conexões com o interior (*'hinterlands'*), envolvendo o setor privado. Países também devem reforçar a conectividade portuária, expandir o espaço e as capacidades de armazenamento e depósito, bem como minimizar a escassez de mão de obra e equipamentos.

Muitas interrupções na cadeia de suprimentos também podem ser atenuadas por meio da facilitação do comércio, principalmente através da digitalização, a qual reduz os tempos de espera e liberação nos portos e acelera os processos por meio de documentos e pagamentos eletrônicos.

### **Consulte os índices de performance dos portos globais**

- 1) [Índice de Conectividade de Transporte Marítimo \(LSCI, na sigla em inglês\) para todos os países, contêineres](#)
- 2) [Tempo no porto para os 25 principais países, seis tipos diferentes de embarcações](#)
- 3) [Índice de Conectividade Portuária de Transporte Marítimo \(PLSCI, na sigla em inglês\) para todos os portos, contêineres](#)
- 4) [Número de escalas nos portos dos 25 principais países, oito tipos de embarcações diferentes](#)

### **Mais investimento necessário para reduzir a pegada de carbono do transporte marítimo**

O relatório mostra que entre 2020 e 2021 as emissões totais de carbono da frota marítima mundial aumentaram 4,7%, com a maior parte dos aumentos vindo de navios porta-contêineres, de graneis sólidos e de carga geral.

O relatório também levanta preocupações sobre o aumento da idade média dos navios. Em número de navios, a idade média atual é de 21,9 anos, e em capacidade de carga de 11,5 anos. Os navios estão envelhecendo, em parte, devido à incerteza sobre os desenvolvimentos tecnológicos futuros e os combustíveis mais econômicos, bem como sobre as mudanças nos regulamentos e nos preços do carbono.

Os investimentos em novos navios que reduzem as emissões de gases de efeito estufa serão prejudicados pelo aumento dos custos de empréstimos, por uma perspectiva econômica sombria e por incertezas regulatórias.

A UNCTAD pede mais investimentos em melhorias técnicas e operacionais para reduzir a pegada de carbono do transporte marítimo. Isso inclui a mudança para combustíveis alternativos, com baixo ou zero carbono, otimização de operações, uso de eletricidade em terra quando nos portos, e equipamento de embarcações com tecnologia de eficiência energética.

O relatório também pede uma estrutura regulatória global previsível para investir na descarbonização e maior apoio aos países em desenvolvimento na transição energética. Destaca ainda a necessidade urgente de adaptar os portos aos impactos das mudanças climáticas, especialmente nas nações mais vulneráveis.

A UNCTAD incentiva a comunidade internacional a garantir que os países que mais sentem os efeitos negativos das mudanças climáticas – e que menos contribuíram para suas causas – não sejam afetados negativamente pelos esforços de mitigação do clima no transporte marítimo.

## Frente à consolidação do mercado, medidas para proteger a concorrência são necessárias

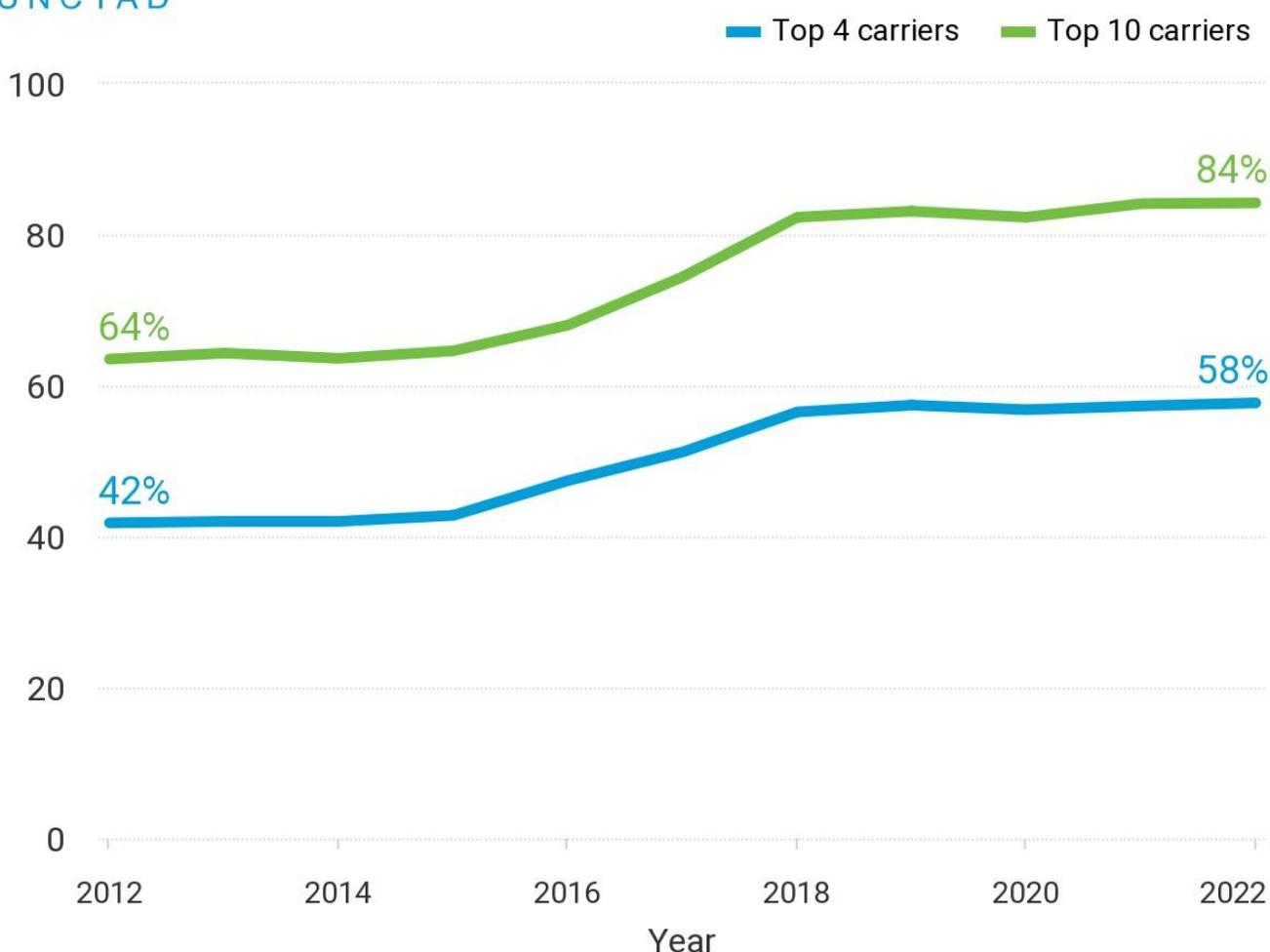
O relatório diz que o setor de transporte de contêineres foi transformado pela consolidação horizontal por meio de fusões e aquisições. As transportadoras marítimas também buscaram a integração vertical, investindo em operações de terminais e outros serviços logísticos.

Entre 1996 e 2022, as 20 maiores transportadoras aumentaram sua participação na capacidade de transporte de contêineres de 48% para 91%. E, nos últimos cinco anos, as quatro maiores operadoras aumentaram suas participações de mercado para controlar mais da metade da capacidade global.



## Market shares of top carriers have increased steeply

Market shares of top four and top ten carriers, 2012–2022



Source: UNCTAD, based on data provided by Alphaliner.

O número de empresas que prestam serviços a importadores e exportadores caiu em 110 países, principalmente em pequenos Estados insulares em desenvolvimento, onde às vezes um duopólio de transportadoras caiu para um monopólio.

A consolidação do mercado resulta em concorrência reduzida, oferta restrita e pode levar a abuso de poder de mercado, bem como taxas e preços mais altos para os consumidores.

O superdimensionamento dos navios também preocupa. Entre 2006 e 2022, o tamanho dos maiores navios porta-contêineres do mundo mais que dobrou de 9.380 unidades equivalentes a vinte pés (em inglês, *Twenty-foot Equivalent Unit* ou TEU) para 23.992 TEU. O tamanho do maior navio em cada país quase triplicou, ou seja, os navios cresceram mais rápido do que os volumes de carga para enchê-los.

A UNCTAD pede que as autoridades portuárias e empresas competidoras trabalhem juntas para proteger a concorrência e, assim, contribuir com a consolidação do setor de transporte marítimo. O relatório pede uma cooperação internacional mais forte em práticas transfronteiriças e anticompetitivas com base no [Conjunto de Regras e Princípios de Concorrência da ONU](#).

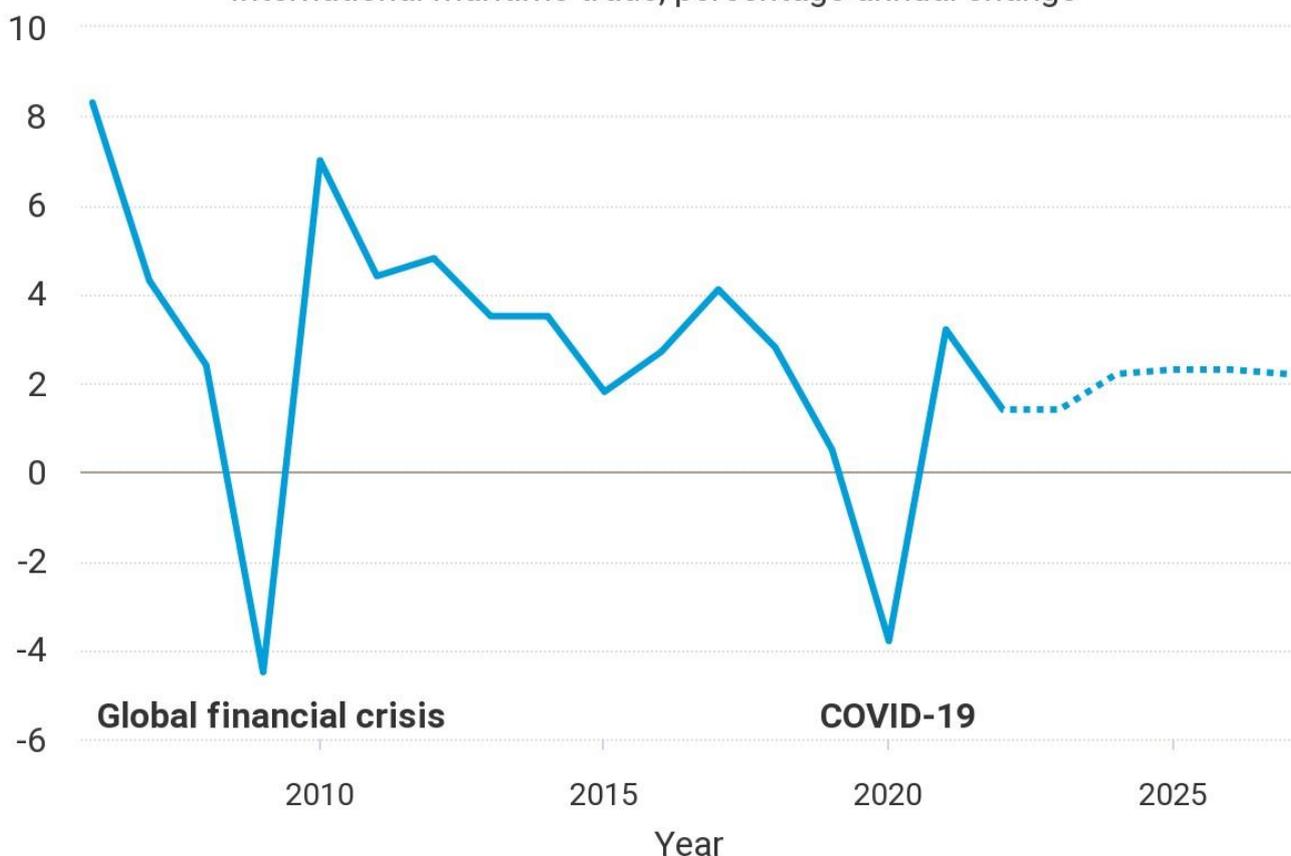
### Comércio marítimo global deve desacelerar

Segundo o relatório, o comércio marítimo internacional se recuperou significativamente em 2021, com um crescimento estimado de 3,2% e embarques totais de 11 bilhões de toneladas. Isso representa uma melhoria de 7 pontos percentuais em comparação com a queda de 3,8% em 2020.



## Maritime trade recovered in 2021 but is projected to slow down

International maritime trade, percentage annual change



Source: UNCTAD secretariat, based on UNCTADstat data and Review of Maritime Transport, various issues.

Note: Data for 2022 are projections and for 2023 to 2027 are forecasts.

O comércio marítimo da África em 2021 aumentou 5,6% em relação a 2020.

### [Números do transporte marítimo na África](#)

A Ásia permaneceu como o principal centro de manuseio de carga marítima do mundo em 2021, respondendo por 42% das exportações e 64% das importações.

### [Números do transporte marítimo da Ásia](#)

A América Latina e o Caribe tiveram um aumento de 3% no comércio marítimo em 2021.

### [Números do transporte marítimo na América Latina e no Caribe](#)

Para 2022, a UNCTAD projeta que o crescimento do comércio marítimo global será moderado para 1,4%. E para o período 2023-2027, espera-se que cresça a uma média anual de 2,1%, uma taxa mais lenta do que a média das três décadas anteriores de 3,3%.

O relatório e seus anexos online fornecem uma extensa coleção de estatísticas do comércio marítimo e uma análise das mudanças estruturais e cíclicas que afetam o comércio marítimo, os portos e a navegação.

-----

## **Sobre UNCTAD**

A UNCTAD é a principal instituição das Nações Unidas que lida com comércio e desenvolvimento. É um órgão intergovernamental permanente estabelecido pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 1964.

A UNCTAD faz parte do Secretariado da ONU e tem como membros 195 países, um dos maiores do Sistema ONU. A UNCTAD apoia os países em desenvolvimento para que tenham acesso aos benefícios de uma economia globalizada de forma mais justa e eficaz.

Fornecemos análises econômicas e comerciais, facilitamos a formação de consenso e oferecemos assistência técnica para ajudar os países em desenvolvimento a usar comércio, investimento, finanças e tecnologia para um desenvolvimento inclusivo e sustentável.

\*\*\* \*\* \*\*\*