

Frete marítimo ultrapassa US\$ 10 mil por contêiner e penaliza comércio exterior brasileiro

Fonte: Agência CNI de Notícias

Data: 05/08/2021

A pandemia de Covid-19 causou uma desorganização sem precedentes na logística do comércio internacional, que sofre com congestionamentos nos portos, falta de equipamentos e valores de frete excessivamente altos. Com o objetivo de discutir o contexto atual e as perspectivas para o transporte internacional de contêineres, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) realizou em 27/07/2021, um webinar com associações e empresas que atuam no comércio exterior brasileiro.

O evento contou com a participação do gerente de logística comercial da UNCTAD, Jan Hoffmann, que destacou que as dificuldades enfrentadas pelo Brasil em função da falta de opções logísticas e da disparada do custo do transporte marítimo estão afetando de maneira generalizada todas as cadeias produtivas em diferentes partes do planeta.

Uma crise global de oferta e demanda

Em 2020, após as primeiras medidas de lockdown começarem a ser adotadas em diferentes países, as previsões apontavam para uma forte retração do comércio, que seria revertida apenas com o fim da pandemia. De fato, no primeiro semestre do ano passado, diversos setores produtivos interromperam suas atividades, o que pressionou as empresas de navegação a adotarem medidas, como o cancelamento de escalas e serviços de transporte, para mitigar os prejuízos em função da queda na demanda.

No entanto, desde julho do ano passado, a progressiva retomada da economia em diversos países levou a uma disparada de encomendas por insumos e mercadorias do comércio exterior em níveis acima das projeções e da capacidade logística dos armadores e terminais portuários.

O epicentro desse desbalanceamento entre oferta e demanda se concentrou na China, maior exportadora de produtos manufaturados do planeta, onde se acumulavam produtos nos armazéns e portos, faltavam contêineres vazios e se formavam filas de navios na espera por espaços para atracação.

O resultado direto do aumento da demanda, reprimida nos meses anteriores e potencializada por mudanças no padrão de consumo redirecionado para compras online e de eletroeletrônicos, foi a disparada do custo de transporte de contêineres para todas as rotas com origem em portos chineses.

Os fretes no mercado spot, que estavam em uma média de US\$ 2 mil por contêiner antes da pandemia, alcançaram recentemente valores próximos a US\$ 10 mil, no caso da rota para o Brasil, se tornando o frete mais caro com origem na China.

A escalada dos valores de fretes para as diferentes rotas deve permanecer nos próximos meses, em função das dificuldades logísticas em escoar o volume acumulado de cargas e do início de recomposição de estoques para as vendas de fim de ano nos Estados Unidos e na Europa.

A posição particularmente vulnerável do Brasil

A posição brasileira no comércio internacional de contêineres é de pouca relevância e grande vulnerabilidade em termos de oferta, de preço dos serviços de transporte e de eficiência aduaneira-portuária. O país responde por apenas 1% dos contêineres movimentados globalmente e está fora das principais rotas de navegação, que são comparativamente mais curtas e com mais opções de escalas e serviços semanais.

No caso do comércio bilateral com a China, existe ainda um desbalanceamento no fluxo de cargas (o Brasil importa mais mercadorias containerizadas do que exporta), o que eleva o custo de oportunidade da utilização de um contêiner na rota em detrimento de outras mais rentáveis, especialmente se os contêineres levam mais tempo para serem liberados.

Em momentos como o atual, de grande competição global por serviços de transporte, as particularidades da posição brasileira no comércio marítimo agravam os problemas que a indústria e os países estão enfrentando. Além do aumento no valor de frete, tanto na importação quanto na exportação, diversas empresas no Brasil não estão conseguindo realizar operações do comércio exterior.

Para mapear os problemas enfrentados desde o início da pandemia, a CNI realizou, em julho de 2021, uma consulta com 128 empresas e associações industriais, em que mais de 70% relataram ter sofrido com a falta de contêineres ou de navios e mais da metade observaram o cancelamento ou a suspensão de alguma escala de programa ou serviço regular. Os dados mostram ainda que 96% observaram um aumento no valor do frete de importação e 76% nas exportações.



Dúvidas sobre o assunto, enviar e-mail para consultoria@haidar.com.br

“A logística internacional, sobretudo no atual contexto, é prioritária para a competitividade do comércio exterior brasileiro e a consulta que realizamos confirma isso. Em torno de 66% dos respondentes apontam ter suspenso embarques de exportação em função das dificuldades logísticas e isso é ainda mais agravado se considerarmos a interface com os processos aduaneiros. Além de superar as questões de transparência e de equilíbrio que estão afetando todos os mercados, no Brasil também precisamos reduzir custos e agregar maior eficiência aos controles aduaneiros para ágil liberação das cargas”, destaca a gerente de Diplomacia Empresarial e Competitividade do Comércio da CNI, Constanza Biasutti.

A expectativa da CNI é de que o mercado marítimo internacional caminhe, progressivamente, para uma situação de normalidade e equilíbrio, na medida em que a demanda reprimida seja atendida e as rupturas na oferta sejam corrigidas. É de se esperar que não ocorram outras perturbações significativas nas cadeias logísticas da navegação, tanto em função de novas medidas restritivas em função da pandemia, quanto por acidentes como o do navio Evergreen, no Canal de Suez.

“Enquanto esse período de águas turbulentas não for superado, o papel das autoridades regulatórias em diferentes países consiste em fiscalizar e dar transparência às operações das empresas de navegação para que não sejam cometidos contra os usuários dos serviços de transporte comportamentos abusivos em função do poder de mercado adquirido, que já era grande e se agravou com a pandemia”, afirma o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso.