

9/07/2021

# CNI diz que covid-19 desorganizou logística do comércio internacional



A Confederação Nacional da Indústria (CNI) afirmou nesta quarta-feira que a pandemia de covid-19 causou uma desorganização “sem precedentes” na logística do comércio internacional. Congestionamentos nos portos, falta de equipamentos e valores de frete excessivamente altos são algumas das consequências apontadas em webinar realizado na terça com associações e empresas que atuam no comércio exterior brasileiro.

Um mapeamento realizado este mês com 128 empresas e associações industriais – e apresentado também ontem – mostra que mais de 70% sofreram com a falta de contêineres ou de navios e mais da metade observou o cancelamento ou a suspensão de alguma escala de programa ou serviço regular. Os dados mostram ainda que 96% sentiram aumento no valor do frete de importação e 76%, no das exportações.

Gerente de logística comercial da Unctad, braço de comércio da Organização das Nações Unidas (ONU), Jan Hoffmann destacou durante o evento que as dificuldades enfrentadas pelo Brasil em função da falta de opções logísticas e da disparada do custo do transporte marítimo estão afetando as cadeias produtivas em diferentes partes do planeta.

Segundo a CNI, 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.

Por outro lado, a progressiva retomada da atividade econômica em julho do ano passado, 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.

Segundo a CNI, 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 do aumento dessa 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 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 67% 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”, destacou 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.

“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”, afirmou o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso.

Fonte: [Valor Econômico](#)