

'Lockdown' na China volta a impactar logística no Brasil

Pandemia Exportadores enfrentam congestionamento e alta nos fretes

Crise na China afeta logística no Brasil

Taís Hirata
De São Paulo

O "lockdown" na China já começa a afetar o transporte marítimo no Brasil. Exportadores têm sofrido com aumento nos fretes e dificuldades para escoar os produtos na rota Brasil-Ásia — principalmente aqueles que dependem de contêineres refrigerados, como a indústria de carne. Na importação, atrasos e cancelamentos de viagens já indicam que haverá novos gargalos logísticos nos próximos meses.

Neste momento, a situação é mais grave para a exportação, devido ao congestionamento nos portos chineses, principalmente no de Xangai, que concentra os principais terminais de contêineres do mundo. Sem espaço para armazenagem e sem tomadas disponíveis para contêineres, algumas empresas de navegação interromperam os pedidos de cargas refrigeradas ou têm desviado os navios para outros portos chineses — que, por sua vez, também começam a ficar lotados, gerando um efeito-cascata.

Com isso, os fretes na rota de exportação do Brasil para a Ásia, que já estavam em um patamar elevado, subiram mais. Neste mês, o valor chegou a US\$ 6.800 por contêiner refrigerado de 40 pés, no mercado de curto prazo — antes da pandemia esse valor girava entre US\$ 3.000 e US\$ 4.000. Na comparação anual, a alta foi de 58%, segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI), com dados da con-

sultoria Solve Shipping.

Na importação, os fretes não foram afetados até o momento, mas a expectativa é que os preços, que vinham em queda, voltem a subir nos próximos meses. Em abril, o valor estava em US\$ 5.300 por contêiner de 20 pés, segundo a CNL. Trata-se de um patamar ainda alto para a série histórica, mas bem abaixo dos picos históricos registrados recentemente.

Este é mais um capítulo da crise global da cadeia logística, iniciada em 2020, com a pandemia. No Brasil, a rota de importação vinda da Ásia — a principal para o país — foi a mais afetada. Os preços, que antes giravam em torno de US\$ 1.500 por contêiner, chegaram a recordes acima de US\$ 10.000.

Essa disparada foi provocada pelo descompasso entre oferta e demanda global. De um lado, o consumo de bens disparou a partir do fim de 2020. De outro, a crise sanitária reduziu a capacidade de produção das indústrias e gerou entraves nos fluxos logísticos — atrasos na liberação de cargas, redução das equipes por contaminação, falta de contêineres e congestionamentos de portos.

Nos últimos meses, a relação entre oferta e demanda vinha se normalizando no país, o que explica a recente redução nos fretes na rota Ásia-Brasil, segundo Matheus de Castro, analista da CNL. Agora, porém, a situação deverá voltar a piorar. "O 'lockdown' na China vai começar a trazer novos problemas. Vemos isso pela alta nos fretes de exportação, que já reflete as dificuldades e os cancelamentos de escalas", diz.

Valor do frete por rota Ásia-Brasil

Por sentido e tipo de contêiner (US\$)

Exportação (Brasil-Ásia)



Importação (Ásia-Brasil)



Fonte: CNL, com dados da Solve Shipping

lamentos de escalas", diz.

Para Leandro Barreto, sócio da Solve Shipping, a recente queda no frete de importação é pontual, pela época de baixa temporada. A expectativa é que os preços voltem a subir a partir de maio.

Para ele, os impactos da crise serão percebidos especialmente quando as restrições na China forem encerradas. "Os gargalos tendem a aparecer e o frete tende a subir assim que o 'lockdown' acabar, porque haverá uma demanda reprimida a ser escoada. Além disso, a temporada alta já começa em junho, julho, quando a demanda sazonalmente aumenta", diz o especialista.

Para Rafael Dantas, diretor da importadora Asia Shipping, o maior impacto da atual crise não será tanto nos fretes, mas sim na falta de itens importados, devido aos gargalos logísticos. "Não acredito que voltaremos ao patamar [de fretes] de 2021. Hoje o cenário é outro, o consumo caiu, o país não está mais em 'lockdown', a demanda voltou a uma normalidade. Mas certamente teremos escassez de produtos", afirma.

Os analistas destacam que, pa-

ra além das restrições na China, há uma série de fatores que têm influenciado os preços. Um deles é a guerra na Ucrânia, segundo Castro. "É um fator que não gerou gargalos logísticos, mas tem pressionado o preço do combustível", diz. Adicionalmente, ele destaca que os problemas nos portos chineses se somam aos congestionamentos nos portos dos Estados Unidos — uma situação que se arrasta desde o ano passado, como reflexo do caos logístico gerado pela pandemia.

"Em todo o mundo, o mercado está no limite operacional e qualquer evento atrasa a normalização. A previsão era que a situação melhorasse ao longo de 2023, mas pode demorar mais", diz.

Segundo os grandes grupos de navegação, ainda é prematuro prever quando ocorrerá a normalização da cadeia logística na China. "Há diversos fatores a serem considerados, principalmente a duração desse surto da variante ômicron e das medidas governamentais que serão tomadas", disse, em nota, a entidade do setor, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Empresas **Caderno:** B **Página:** 5