

China cancela 12 embarques ao Brasil até julho

Exportação em contêineres para o país asiático deverá perder 19% de sua capacidade nos próximos três meses, segundo consultoria

Por Taís Hirata — De São Paulo

11/05/2020 05h01 · Atualizado há 4 horas

Menos navios, menos contêineres

Com queda nas importações vindas da China, Brasil perde também capacidade de exportação

Capacidade nominal para exportação, em TEU*



Fonte: Solve Shipping. *unidade equivalente a 20 pés, usada para medir contêineres. **com base em projeções dos cancelamentos de viagens confirmados

A desaceleração na economia brasileira já provocou o cancelamento de 12 embarques que viriam da China, entre os meses de maio e julho. Com isso, o Brasil deverá perder 19% de sua capacidade de exportação em contêineres para o país asiático nos próximos meses, segundo levantamento da Solve Shipping.

O problema não chegará a derrubar as vendas para fora do país, que seguem se beneficiando da desvalorização do real, mas deverá elevar os custos das empresas, que terão que concorrer por espaço nos navios.



A queda na capacidade é uma consequência de um gargalo logístico, provocado pela menor importação vinda da China: como vêm menos navios ao Brasil, faltam embarcações e contêineres no país, o que pode limitar também as atividades de exportadores que utilizam os equipamentos, como os setores de carnes, celulose e algodão.

O problema já aconteceu nos últimos dois meses, quando a China vivia o auge da epidemia da covid-19. Nesse período, em que diversos terminais portuários chineses chegaram a fechar, houve um acúmulo de contêineres na Ásia e uma escassez no restante do mundo.

No Brasil, a falta de equipamentos foi sendo resolvida ao longo de abril, com a vinda de contêineres adicionais, mas deverá voltar a ser um problema a partir do próximo mês.

Dos 12 cancelamentos de viagens já previstos para os próximos três meses, dois ocorrerão em maio, sete, em junho e já há outros três confirmados para julho. O motivo é a queda nas atividades na economia brasileira, com o fechamento de indústrias e varejo em meio à pandemia da covid-19, afirma Leandro Barreto, sócio da consultoria.

“Até agora, o problema tem sido tratado com a vinda de ‘extra loaders’ [navios adicionais] e o desvio de cargas por outras rotas, com transbordo no Caribe ou no

Além dos cancelamentos de viagens, outro potencial entrave é o acúmulo de contêineres na própria costa brasileira. Isso tem ocorrido porque, com a alta do dólar perante o real, muitos importadores têm retardado a nacionalização da carga.

Nos terminais alfandegados da Localfrío em Itajaí (SC), por exemplo, houve uma alta de 30% no número de contêineres armazenados entre fevereiro e março.

Para Antônio Jorge Camardelli, presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), essa retenção de cargas nos portos brasileiros é um receio que tem sido monitorado pelo setor, mas que ainda não gera grande preocupação.

Com o dólar favorável às vendas para fora, a perspectiva é que o gargalo logístico não impedirá o crescimento das exportações de setores importantes que dependem de contêineres, mas poderá limitar um avanço ainda maior, avalia Andrew Lorimer, diretor da consultoria Datamar.

As exportações brasileiras para a China tiveram um avanço de 4% no primeiro trimestre, mesmo com o mês de março já sofrendo impactos da pandemia, diz ele.

A avaliação entre analistas é que o impacto desse entrave logístico será comercial, já que empresas menores terão que pagar mais caro para garantir espaço nos contêineres.

A situação também ajuda as empresas de navegação, diz Lorimer. “É natural que os armadores cancelem as viagens. Isso também faz com que o frete nas exportações fique em um patamar saudável, em um momento em que o preço está em queda.”

Apesar da situação preocupante na rota China-Brasil, Barreto, destaca que outros percursos marítimos continuam estáveis. Fora os 12 cancelamentos, há apenas outros três navios que deixarão que chegar à costa brasileira nos próximos três meses: dois deles vindos da Costa Leste dos Estados Unidos e um da Costa Oeste da América do Sul.