

# CONSULTA EMPRESARIAL

INDICADORES ECONÔMICOS CNI

**CNI**

Confederação Nacional da Indústria  
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

## Logística internacional impacta negativamente o comércio exterior brasileiro

Pouco mais de três a cada cinco empresas foram altamente afetadas seja na exportação seja na importação. Para a maior parte das empresas industriais exportadoras e/ou importadoras consultadas, os principais problemas são o aumento do valor de frete, a indisponibilidade de navios ou de espaço no navio, a indisponibilidade de contêineres e o cancelamento do embarque programado.

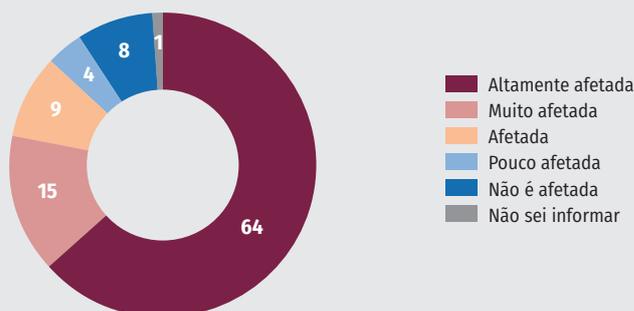
O aumento do valor de frete é o principal problema, experimentado por mais de 90% das empresas que comerciaram com o exterior em 2020.

Considerando-se apenas as empresas altamente impactadas, quase a totalidade (98%) aponta ter experimentado aumento no valor do frete tanto de exportação como de importação. Ainda considerando esse grupo de empresas – altamente afetadas – somente 5% não suspenderam ou postergaram seus embarques de exportação e 20%, de importação.

No total das empresas exportadoras, 83% precisaram suspender ou postergar alguma operação de embarque, enquanto no total das importadoras o percentual de suspensão ou postergação foi de 71%. Impactos dessa natureza resultaram em 90% de não cumprimento dos contratos entre as empresas que precisaram suspender ou postergar seus embarques de exportação e de 80%, os de importação.

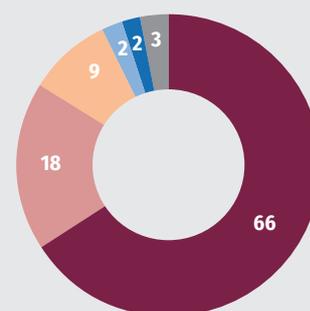
### Impacto das atuais condições de frete e da logística no mercado marítimo para as exportações das empresas

Percentual (%)



### Impacto das atuais condições de frete e da logística no mercado marítimo para as importações das empresas

Percentual (%)



Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

## A maior parte das empresas é altamente afetada tanto na exportação como na importação

As atuais condições de frete e logística no mercado marítimo impactaram sobremaneira o comércio internacional.

Uma verdadeira reação em cadeia, que provocou o congestionamento e fechamento de portos, com retenção de navios e contêineres. Como resultado, há falta de navios e contêineres em algumas rotas, bem como aumento dos prazos para atracação e desatracação dos navios.

Outros fatores intensificaram os problemas da logística internacional em 2021. O novo lockdown em Xangai afetou ainda mais as linhas comerciais com a Ásia. O conflito entre a Rússia e a Ucrânia suspendeu rotas com origem e destino para esses dois países.

Entre as empresas industriais brasileiras consultadas, 79% das que exportam foram muito ou altamente impactadas pelas atuais condições de frete e logística no mercado marítimo de exportações, enquanto entre as que importam, 84% foram muito ou altamente afetadas<sup>1</sup>.

## O aumento de frete foi o principal problema para quase a totalidade das empresas em 2021

A série de fatores que desencadeou a desordem do transporte marítimo internacional, acirrou a disputa por navios e/ou espaços e por contêineres e elevou o valor de frete.

O aumento do preço do frete foi o principal problema enfrentado tanto na exportação como na importação. Entre as empresas exportadoras, 92% experimentaram esse problema, percentual que sobe para 95%, entre as importadoras.

Nas operações de exportação, a falta de contêineres aparece como segundo principal problema, sentido por 80% das empresas exportadoras. Em seguida têm-se empatados com 76%, a indisponibilidade de navios ou de espaço no navio e o cancelamento/omissão dos embarques programados.

Além disso, problemas com suspensão de escala atingiram 58% das empresas exportadoras, o que repercute em outros custos adicionais, tais como as cobranças por sobre-estadia dos contêineres (*demurrage*, 51%) e por uso do contêiner (*detention*, 50%).

### Principais problemas enfrentados no transporte marítimo - exportações (2021)

Percentual (%)



Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

<sup>1</sup> As empresas foram questionadas sobre o quão estão sendo afetadas pelas atuais condições de frete e logística no mercado marítimo. Havia cinco opções de resposta: não afetada, pouco afetada, afetada, muito afetada e altamente afetada.

## Principais problemas enfrentados no transporte - importações (2021)

Percentual (%)



Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

Em se tratando das importações brasileiras, a situação é similar. O principal problema é o aumento do valor de frete (95%).

contêineres para trazer as mercadorias para o Brasil foi o terceiro maior problema apontado, com 72%, seguido pelo cancelamento dos embarques programados (69%).

Em segundo lugar tem-se a pouca oferta de navios disponíveis para as importações ou de espaço nas embarcações. Esse problema foi experimentado por 76% das empresas importadoras. Já a indisponibilidade de

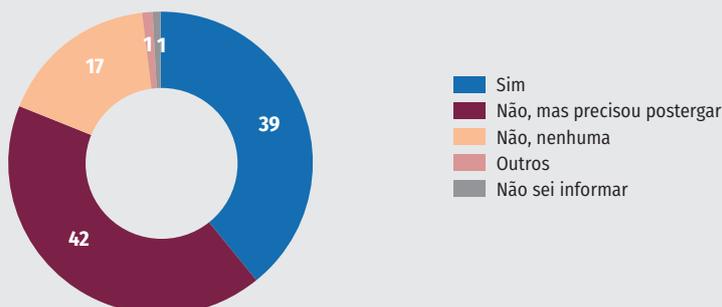
Além disso, do lado das importações a suspensão das escalas semanais dos navios atingiu um número maior de empresas, 53%. Os dois problemas repercutem em outros custos para as empresas, como a sobre-estadia dos contêineres (*demurrage*, 57%) e taxas não negociadas, que afetou 39% das empresas.

## É elevado o número de empresas que suspenderam seus embarques

Os problemas de logística resultaram em suspensão de embarques. Isso ocorreu com 39% das empresas exportadoras e com 27% das empresas importadoras. Já o percentual de empresas que precisou postergar o envio dos contêineres carregados foi de 42% na exportação e de 46% na importação.

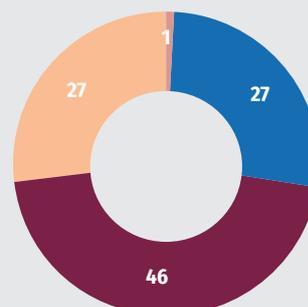
### Suspensão ou Postergação de embarque em função dos principais problemas - Exportação

Percentual (%)



### Suspensão ou Postergação de embarque em função dos principais problemas - Importação

Percentual (%)



Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

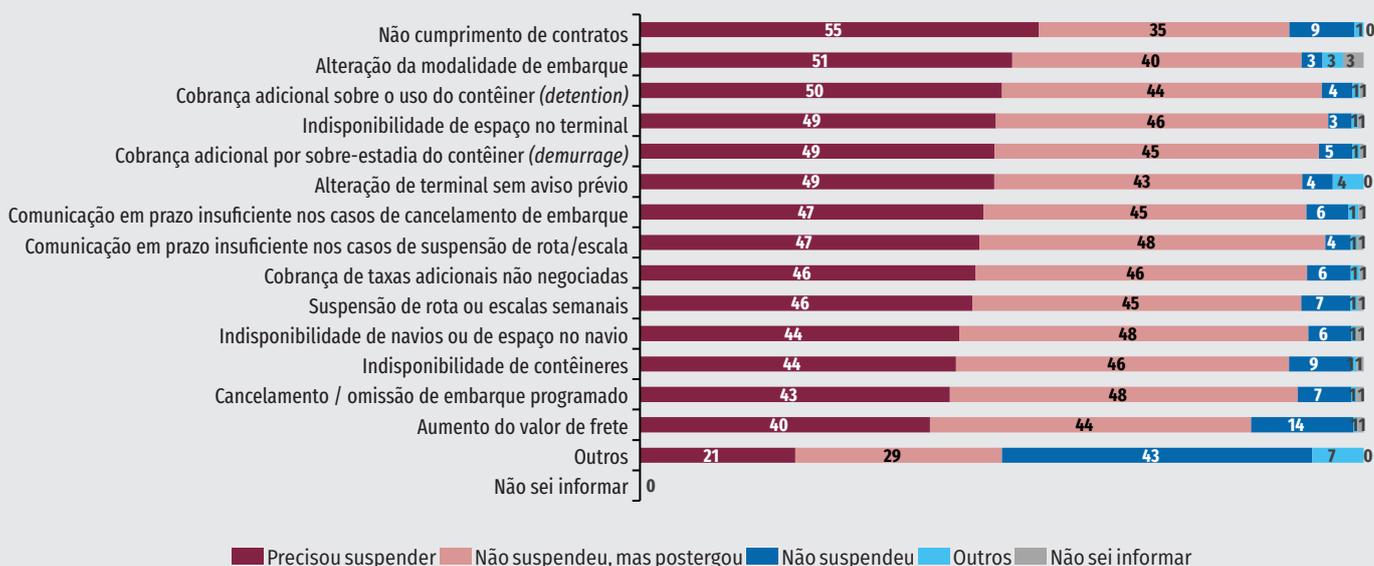
Esses movimentos de suspensão e postergação dos embarques intensificam o efeito dominó de repercussões. Entre as empresas exportadoras que registraram não cumprimento dos contratos, 55% precisaram suspender e 35% tiveram que postergar alguma operação de embarque. No mesmo sentido, entre as exportadoras que mencionaram alteração da modalidade de

embarque, 51% precisaram suspender e 40% postergar os embarques.

Em se tratando de importações, entre as empresas que listaram problemas de não cumprimento dos contratos, 38% precisaram suspender e 42% delas teve que postergar. Já entre as importadoras que registram a alteração da modalidade de embarque, o percentual de suspensão foi de 48% e de postergação dos embarques, 43%.

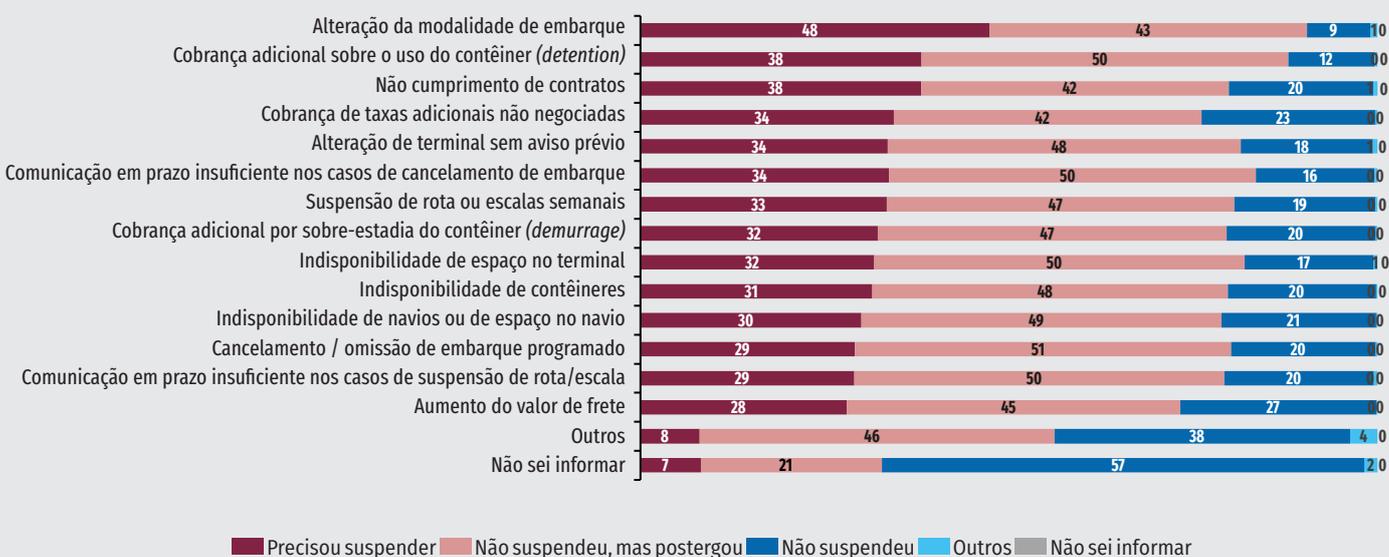
## Suspensão ou postergação dos embarques segundo os principais problemas enfrentados - Exportação

Percentual (%)



## Suspensão ou postergação dos embarques segundo os principais problemas enfrentados - Importação

Percentual (%)



## As empresas são afetadas independentemente do tipo de contêiner utilizado

No caso do Brasil, a indisponibilidade de contêineres pode ser mais agravada pelo fato do país estar distante das principais rotas de navegação e movimentar apenas 1% do fluxo global de contêineres.

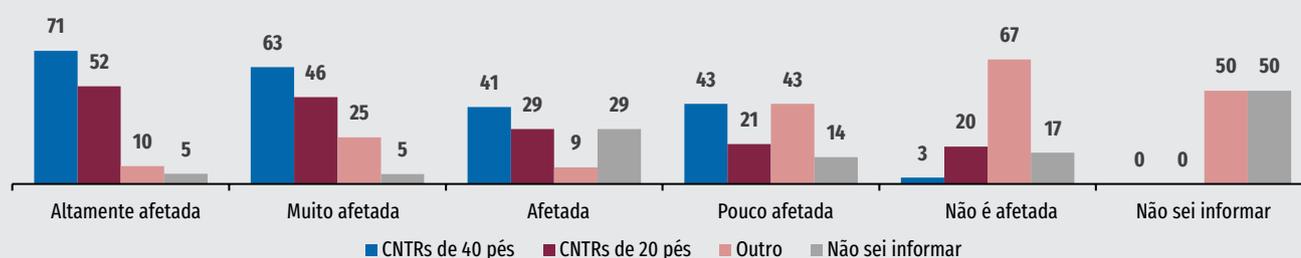
É possível observar que as empresas são afetadas pelas atuais condições de frete e logística no mercado marítimo, independentemente do tipo de contêiner utilizado.

Entre os exportadores que utilizam contêineres de 40 pés, 71% foram altamente afetados e 63% foram muito afetados pelas atuais condições logísticas. Enquanto para as exportadoras que operam com contêineres de 20 pés, 52% foram altamente afetados e 46% foram muito afetadas.

Do lado da importação o cenário não é muito diferente. Entre as empresas importadoras que utilizam contêineres de 40 pés, 72% foram altamente afetados e 57% foram muito afetadas, enquanto para as que utilizam contêineres de 20 pés, 55% foram altamente afetados e 46% foram muito afetadas.

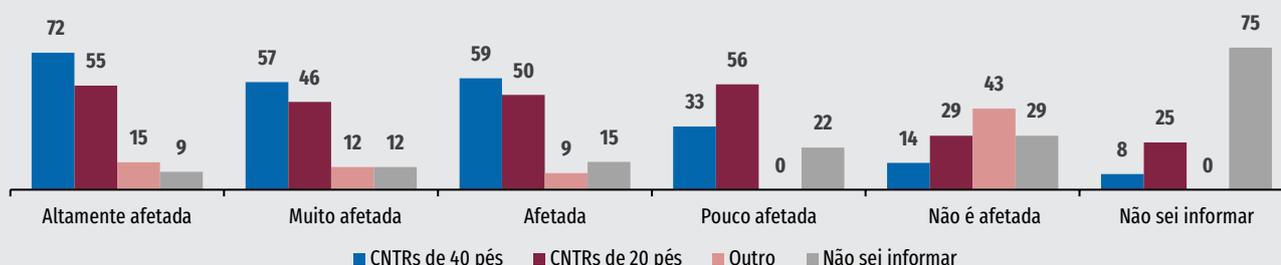
### Nível de impacto segundo o tipo de contêiner - Exportação (2021)

Percentual (%)



### Nível de impacto segundo o tipo de contêiner - Importação (2021)

Percentual (%)



Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

Agrupando as empresas de acordo com a quantidade de contêineres operados, verifica-se que os principais problemas são os mesmos. Ou seja, não difere em função da quantidade de contêineres utilizados pelas empresas nas operações de comércio exterior<sup>2</sup>.

O aumento do valor de frete, a indisponibilidade de contêineres, o cancelamento/omissão de embarque, a indisponibilidade de navios ou de espaço no navio e a suspensão de rota ou escalas

semanais atingem de modo similar todos os portes de usuários segundo a quantidade de contêineres.

Em geral, o percentual de empresas grandes usuárias que reportam problemas é maior que dos médios e pequenos usuários, o que pode ser explicado pelo fato de estarem mais expostos<sup>3</sup>.

Por outro lado, o custo adicional por sobre-estadia dos contêineres (*demurrage*) ficou entre os seis principais problemas para os médios (63%) e pequenos (40%) usuários exportadores. Para os grandes usuários, apesar de a cobrança afetar um percentual maior de empresas (69%), o problema ficou em sétima posição.

<sup>2</sup> As empresas foram classificadas em três grupos (tanto na exportação, como na importação) de acordo com a quantidade de contêineres utilizados em 2021, independentemente do tamanho. No primeiro grupo – pequeno usuário – estão as empresas que utilizaram até 30 contêineres. No segundo – médio usuário – têm-se as que utilizaram mais de 30 até 170. No terceiro – grande usuário – estão as empresas que embarcaram mais de 170 contêineres.

<sup>3</sup> No sentido de operar um número maior de contêineres e em diferentes momentos do ano. Assim, a possibilidade de ter problemas é maior.

### Problemas enfrentados segundo o volume de contêineres. Exportação - Grande Usuário (acima de 170 CNTRs)

Percentual (%)



### Problemas enfrentados segundo o volume de contêineres. Exportação - Médio Usuário (entre 30 e 170 CNTRs)

Percentual (%)



### Problemas enfrentados segundo o volume de contêineres. Exportação - Pequeno Usuário (até 30 CNTRs)

Percentual (%)



Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

Em se tratando de importações, o aumento do frete, a indisponibilidade de contêineres e de navios, o cancelamento de embarques e a *demurrage* ficaram entre os principais problemas para todos os portes de usuários, segundo o volume de contêineres embarcados.

O aumento do valor de frete afetou 100% dos grandes usuários que embarcaram acima de 170 contêineres com destino ao Brasil.

Além desses, a suspensão de escala e a cobrança de taxas adicionais não negociadas atingiram em maior grau todos os tipos de usuários, completando a lista dos sete principais problemas enfrentados pelos importadores que responderam a consulta.

### Problemas enfrentados segundo o volume de contêineres. Importação - Grande Usuário (acima de 170 CNTRs)

Percentual (%)



### Problemas enfrentados segundo o volume de contêineres. Importação - Médio Usuário (entre 30 e 170 CNTRs)

Percentual (%)



### Problemas enfrentados segundo o volume de contêineres. Importação - Pequeno Usuário (até 30 CNTRs)

Percentual (%)



## Todos os principais mercados de exportação e importação brasileiras tiveram elevado aumento no custo do frete

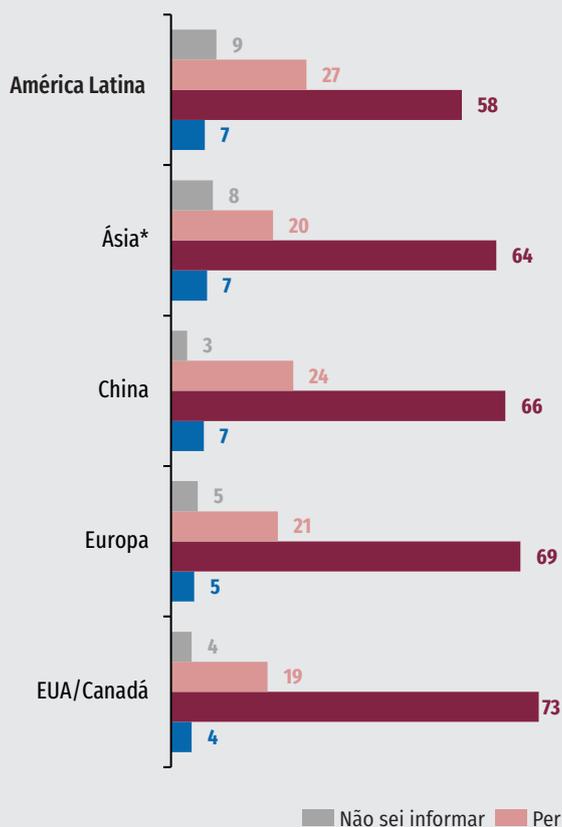
Quando consultadas sobre a evolução do mercado internacional de contêineres para exportação e para importação, a maioria das empresas relata que as condições pioraram nas relações com todos os seus principais mercados, seja de destino ou origem das suas operações.

Nas exportações, o pior impacto foi para o mercado norte-americano. Os embarques brasileiros de cargas transportadas

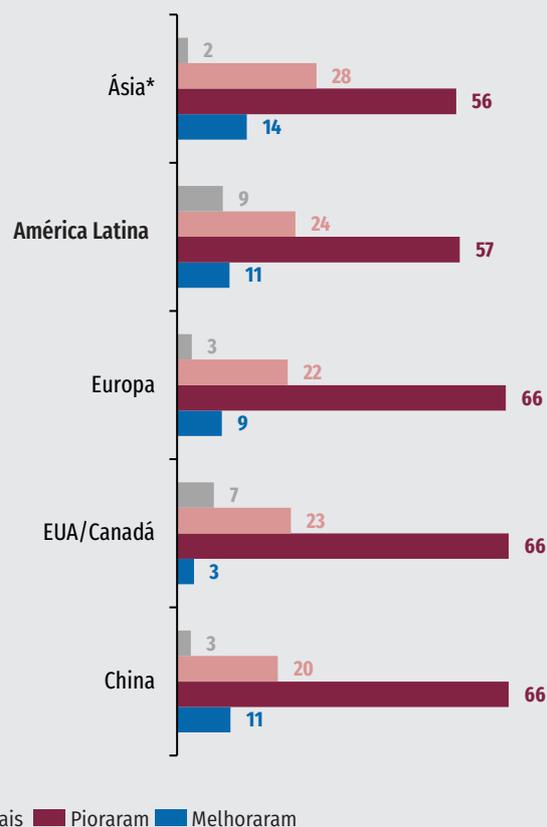
em contêineres para os Estados Unidos/Canadá pioraram, em relação ao início de 2021, para 73% das empresas que operam naquele mercado. Em seguida, os mercados cujas condições para o transporte marítimo de carga mais pioraram foram o europeu (69%) e o chinês (66%).

Já em relação às importações, o percentual de empresas que reportaram piora da situação foram iguais (66%) nos casos das mercadorias originadas nos Estados Unidos, Europa e China.

Evolução do mercado internacional de contêiner para **exportação** comparado com início de 2021  
Percentual (%)



Evolução do mercado internacional de contêiner para **importação** comparado com início de 2021  
Percentual (%)



\* Excluindo a China

Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

Todos os principais mercados, tanto de destino das exportações brasileiras como de origem das importações, das empresas que participaram da consulta, registraram fortíssimo aumento no custo do frete internacional quando comparados com os valores pré-pandemia.

A consulta revela que a crise logística, inicialmente restrita às rotas vinculadas à China, se estendeu para outros tráfegos marítimos ao longo da pandemia. Isso tem relação com os níveis de congestionamentos nos principais portos globais; a incidência de cancelamentos, suspensões e atrasos nos serviços marítimos; a demanda por embarcações nas principais rotas da navegação global; e o preço do combustível e outros custos operacionais. Para 25% das empresas que operam com o mercado norte-americano o aumento foi acima dos 500%. Já para o mercado latino-americano, a percepção de aumento nos preços acima de 500% foi notada por 20% das empresas.

Nas importações brasileiras, o percentual de empresas que perceberam aumento no frete acima de 500% foi maior no caso de mercadorias originárias da China (23,9%). Em seguida têm-se o frete originário na Ásia exceto China (19,6%).

## Especificações técnicas

### Consulta empresarial

Captura a percepção de temas relevantes a partir da aplicação de um questionário próprio, a um grupo específico de empresas, num curto espaço de tempo e revela, assim, uma fotografia do momento. Não é objeto dessa modalidade inferir resultados para a população como um todo, mas sobre a percepção do grupo consultado.

### Perfil dos respondentes

465 empresas, das quais 63,2% realizam exportações e/ou importações, 17,8% são apenas exportadoras e 18,9%, apenas importadoras.

### Período de coleta

De 23 de maio a 1 de junho de 2022.

Documento concluído em 20 de setembro de 2022.

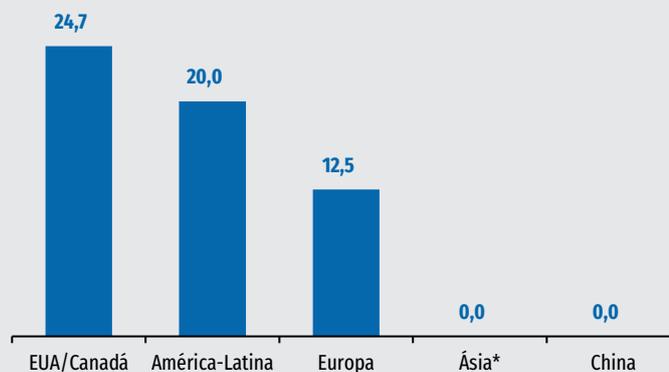
## Veja mais

Mais informações sobre esta pesquisa em:  
[www.cni.com.br/consultaempresarial](http://www.cni.com.br/consultaempresarial)

Também no caso das importações o percentual de empresas com percepção de aumento superior a 500% é maior no transporte desde a América Latina que da Europa.

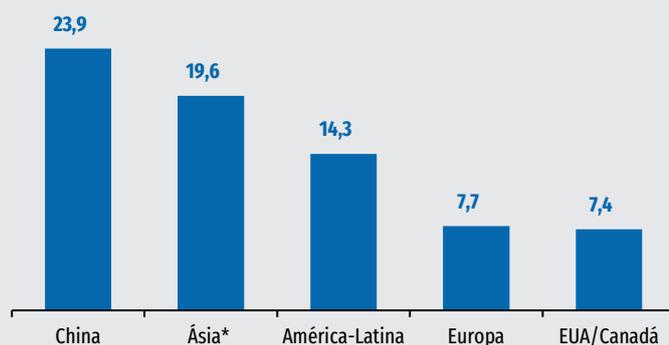
### Mercados com aumento no custo do frete de exportação superior a 500%

Percentual (%)



### Mercados com aumento no custo do frete de importação superior a 500%

Percentual (%)



\* Excluindo a China

Fonte: CNI, elaboração própria a partir de consulta empresarial

**CONSULTA EMPRESARIAL** | Publicação da Confederação Nacional da Indústria - CNI | [www.cni.com.br](http://www.cni.com.br) | Diretoria de Desenvolvimento Industrial e Economia - DDIE | Diretora: Lytha Battiston Spindola | Superintendência de Desenvolvimento Industrial - SDI | Superintendente: Renato da Fonseca | Gerência de Comércio e Integração Internacional | Gerente: Constanza Negri Biasutti | Análise: Maria Clara Rezende Avelino e Ronnie Sá Pimentel | Gerência Executiva de Economia | Gerente-executivo: Mário Sérgio Carraro Telles | Gerência de Estatística | Gerente: Edson Velloso | Equipe: Aretha Lopez Soares | Coordenação de Divulgação - CDIV | Coordenadora: Carla Gadêlha | Design gráfico: Amanda Priscilla Moreira | Serviço de Atendimento ao Cliente: Fone: (61) 3317-9992: [sac@cni.com.br](mailto:sac@cni.com.br)

Autorizada a reprodução desde que citada a fonte.

