

Síntese



2022

Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe 2022

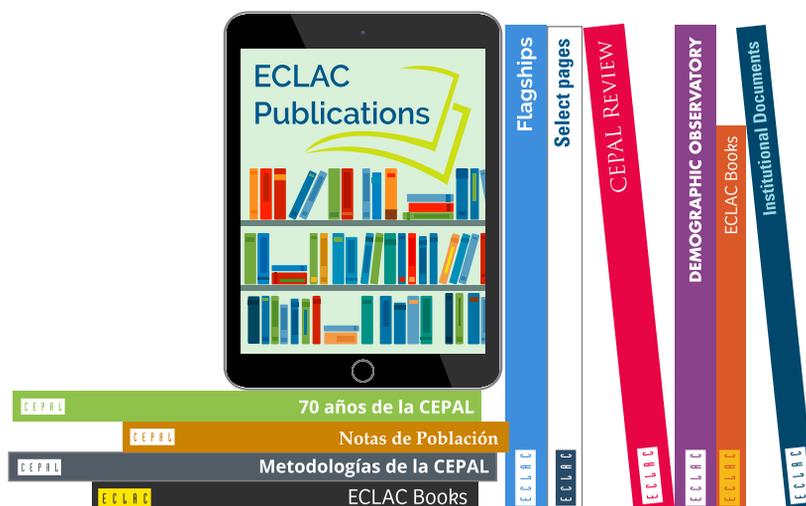
O desafio de dinamizar as exportações manufatureiras



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

Thank you for your interest in this ECLAC publication



Please register if you would like to receive information on our editorial products and activities. When you register, you may specify your particular areas of interest and you will gain access to our products in other formats.

[Register](#)



UNITED NATIONS

ECLAC



www.cepal.org/en/publications



www.instagram.com/publicacionesdelacepal



www.facebook.com/publicacionesdelacepal



www.issuu.com/publicacionescepal/stacks



www.cepal.org/es/publicaciones/apps

Síntese



2022

Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe 2022

O desafio de dinamizar as exportações manufatureiras



NAÇÕES UNIDAS

CEPAL

José Manuel Salazar-Xirinachs

Secretário Executivo

Raúl García-Buchaca

Secretário Executivo Adjunto para Administração e Análise de Programas

Keiji Inoue

Oficial Encarregado da Divisão de Comércio Internacional e Integração

Sally Shaw

Diretora da Divisão de Documentos e Publicações

Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe é uma publicação anual da Divisão de Comércio Internacional e Integração da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL).

A elaboração da presente edição esteve a cargo de Keiji Inoue, Oficial Encarregado da Divisão de Comércio Internacional e Integração. Na preparação e redação dos capítulos participaram Diogo Aita, José Elías Durán, Matthew Gomies, Sebastián Herreros, Jeannette Lardé, Nanno Mulder, Ira Ronzheimer, Miryam Saade, Mario Saeteros e Ricardo Sánchez, funcionários dessa mesma Divisão, e Cristóbal Budnevich, Eliana P. Barleta, Jorge Lupano, Eric Petri e Silvana Sánchez de Doménico, Consultores. Agradecemos as contribuições de Sebastián Castresana, Javier Meneses e Gastón Rigollet.

Publicação das Nações Unidas
LC/PUB.2023/2
Distribuição: G
Copyright © Nações Unidas, 2023
Todos os direitos reservados
Impresso nas Nações Unidas, Santiago
S. 23-00016

Notas explicativas

- Os três pontos (...) indicam que os dados faltam, não constam separadamente ou não estão disponíveis.
- O travessão (-) indica que a quantidade é nula ou desprezível.
- A vírgula (,) é usada para separar os decimais.
- A palavra "dólares" refere-se a dólares dos Estados Unidos, salvo indicação em contrário.
- A barra (/) entre cifras que expressam anos (por exemplo, 2013/2014) indica que a informação corresponde a um período de 12 meses que não coincide necessariamente com o ano civil.
- Devido a que às vezes se arredondam as cifras, os dados parciais e as porcentagens apresentados nos quadros nem sempre somam o total correspondente.

Esta publicação deve ser citada como: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), *Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe, Síntese, 2022* (LC/PUB.2023/2), Santiago, 2023.

A autorização para reproduzir total ou parcialmente esta obra deve ser solicitada à Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), Divisão de Documentos e Publicações: publicaciones.cepal@un.org. Os Estados Membros das Nações Unidas e suas instituições governamentais podem reproduzir esta obra sem autorização prévia. Somente se solicita que mencionem a fonte e informem à CEPAL essa reprodução.



Apresentação

Esta edição de *Perspectivas do Comércio Internacional da América Latina e do Caribe* corresponde a 2022 e tem três capítulos. O capítulo I examina a evolução recente do comércio mundial e regional num contexto marcado pelo conflito entre a Rússia e a Ucrânia, taxas de inflação historicamente elevadas, desaceleração da economia mundial, tensões geopolíticas e as dificuldades que a China enfrenta para conter a pandemia de COVID-19. A recuperação do comércio regional de bens observada em 2021 prolongou-se em 2022, embora com menor dinamismo e impulsionada principalmente pela alta dos preços de vários dos principais produtos básicos de exportação da região, especialmente o petróleo. A recuperação do comércio regional de serviços foi mais lenta que a do comércio de bens, mas acelerou-se em 2022 com a gradual reativação do turismo. As perspectivas do comércio mundial para 2023 não são auspiciosas, devido à persistência do conflito na Ucrânia, endurecimento das políticas monetárias, crise energética na Europa e recrudescimento da pandemia na China. A região não estará alheia a esses choques externos; portanto, cabe esperar uma acentuada desaceleração de suas exportações em 2023. Nesta conjuntura difícil, é urgente avançar na formação de um mercado regional amplo e estável que gere escalas eficientes de produção e promova encadeamentos produtivos intrarregionais.

O capítulo II apresenta um panorama do comércio exterior de manufaturas da região durante as últimas três décadas, com ênfase no desempenho exportador. Conclui-se que, em conjunto, a América Latina e o Caribe apresentam um desempenho pouco dinâmico, embora alguns países (principalmente o México) constituam exceções a esse padrão. A região somente é um ator relevante mundialmente nas indústrias automotiva e de alimentos, bebidas e tabaco, e em ambas a sua capacidade exportadora se concentra nas economias de maior tamanho. O déficit comercial da região nas manufaturas dobrou como porcentagem do PIB nas últimas duas décadas e, nesse período, o peso desses produtos nas exportações totais de bens caiu em todos os países sul-americanos. Além disso, o escasso dinamismo do comércio intrarregional desde meados da década de 2010 afetou particularmente as exportações manufatureiras. Por outro lado, a pandemia e o conflito na Ucrânia evidenciaram a alta dependência regional do abastecimento externo de produtos estratégicos, como medicamentos, dispositivos médicos e fertilizantes. Neste contexto, o aprofundamento da integração regional e o aproveitamento das oportunidades associadas a eventuais processos de deslocamento próximo (*nearshoring*) constituem opções atraentes para redinamizar as exportações manufatureiras.

O capítulo III analisa as profundas disrupções observadas nas cadeias mundiais de suprimentos por via marítima desde o início da pandemia, que foram agravadas pelo conflito entre a Rússia e a Ucrânia. Em primeiro lugar, resume os impactos dos diversos choques nas taxas de inflação e na atividade logística no âmbito mundial e regional. Em seguida, aborda a desproporção que se observa entre a alta sem precedentes dos fretes e a evolução do tráfego interoceânico, que parece chocar-se com a tradicional teoria do ciclo marítimo. Em particular, examina a crescente concentração empresarial do transporte marítimo em consequência do aumento da capacidade e escala operacional dos navios porta-contêineres desde o início da década de 2000. Por último, indica a necessidade de revisar o marco regulatório internacional do transporte interoceânico, inclusive algumas propostas em matéria de defesa da concorrência, bem como a necessidade de ajustar essa institucionalidade aos urgentes desafios em matéria climática que a indústria enfrenta.



Síntese

- A. Múltiplas crises enfraquecem o comércio mundial e regional
- B. Panorama das exportações de manufaturas da América Latina e do Caribe, 1990-2021
- C. As disrupções nas cadeias marítimas de suprimentos: impactos e perspectivas

A. Múltiplas crises enfraquecem o comércio mundial e regional

As projeções iniciais do volume do comércio mundial de bens em 2022 indicavam uma expansão de 4,7%. Contudo, o início do conflito entre a Rússia e a Ucrânia em fevereiro agravou as pressões inflacionárias que já se observavam desde 2021, o que levou a um endurecimento das políticas monetárias tanto nas economias avançadas como em várias economias em desenvolvimento. Neste contexto, ao qual se somam os efeitos da política de “COVID zero” na China, as perspectivas de crescimento mundial foram continuamente ajustadas para baixo. Nos primeiros oito meses de 2022, o volume do comércio mundial de bens cresceu a uma taxa interanual de 4,5% (veja o gráfico 1), próxima das projeções iniciais. Não obstante, a acentuada desaceleração da economia mundial permite concluir que a expansão do comércio perderá dinamismo durante a última parte do ano. Assim, em outubro a Organização Mundial do Comércio (OMC) reduziu suas projeções para um aumento de 3,5% em 2022 e um aumento de apenas 1% em 2023.

Gráfico 1

Variação interanual do volume do comércio mundial de bens, janeiro de 2019 a agosto de 2022
(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB), World Trade Monitor [base de dados on-line] <https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-august-2022>.

Durante o primeiro semestre de 2022, a desaceleração do comércio regional de bens iniciada no segundo semestre de 2021 continuou. Em junho de 2022, o valor das exportações e importações regionais ainda aumentava a taxas interanuais relativamente altas. Contudo, esse aumento foi devido principalmente à elevação dos preços do petróleo e outras matérias-primas. Os volumes comercializados cresceram em muito menor medida, em conformidade com a desaceleração da atividade econômica na região e no resto do mundo.

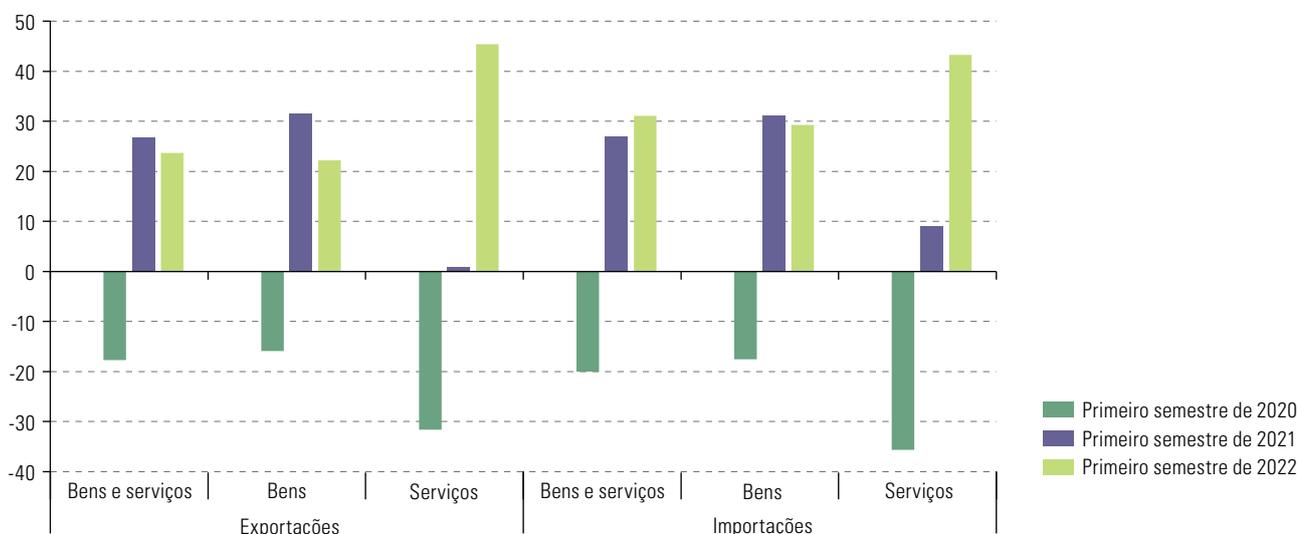
O valor das exportações regionais de bens e serviços cresceu no primeiro semestre de 2022 a uma taxa interanual de 23,5%, levemente inferior à expansão de 26,8% registrada no primeiro semestre de 2021 (veja o gráfico 2). Contudo, ao analisar separadamente a evolução das exportações de bens e de serviços, observam-se padrões contrapostos. No caso dos bens, as exportações totais aumentaram 22,3%, o que representa uma acentuada desaceleração em relação ao primeiro semestre de 2021. Em contraste,

as exportações de serviços tiveram uma notável recuperação, com uma expansão interanual de 45,4%. Esta expansão deve-se principalmente à reativação da atividade turística, embora as exportações regionais de viagens no primeiro semestre de 2022 ainda estivessem abaixo do nível registrado no mesmo período de 2019. Observa-se uma dinâmica similar no caso das importações de bens e de serviços: enquanto as primeiras apresentaram uma leve desaceleração no primeiro semestre de 2022, as últimas mostraram um dinamismo muito maior do que no primeiro semestre de 2021. Assim como no caso das exportações, isso resulta principalmente da recuperação do turismo.

Gráfico 2

América Latina e Caribe: variação interanual do valor do comércio de bens e serviços, primeiro semestre de 2020 ao primeiro semestre de 2022

(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação oficial dos bancos centrais, serviços aduaneiros e institutos de estatística da região.

Em quase todos os países da região registrou-se aumento do valor das exportações de bens no primeiro semestre de 2022. Somente o Paraguai informou queda de suas exportações, explicada principalmente pela diminuição do volume exportado de soja, devido a condições climáticas adversas. Por sua vez, o valor das importações aumentou em todos os países da região, com exceção do Haiti, uma das duas economias —junto com o Paraguai— para as quais se projeta uma contração do produto em 2022. O aumento das importações na primeira metade de 2022 superou o das exportações no conjunto da região e na maioria dos países latino-americanos, o que obedece em boa parte ao maior custo dos combustíveis, alimentos e fertilizantes devido ao conflito na Ucrânia.

No período de janeiro a agosto de 2022, o índice de preços dos principais produtos básicos exportados pela região teve uma alta de 29,8% em relação ao mesmo período de 2021, impulsionada principalmente pelo aumento dos preços dos produtos energéticos. Por sua vez, o índice de preços dos produtos agrícolas e agropecuários teve uma elevação de 20,9%. Em contraste, o índice de preços dos minerais e metais praticamente não variou em termos interanuais. No contexto da desaceleração da economia mundial, projeta-se um menor aumento dos preços dos produtos básicos nos últimos meses de 2022 e, inclusive, quedas no caso de alguns minerais e metais. Para o conjunto de 2022, projeta-se uma elevação de 22,8% do índice geral de preços dos produtos básicos exportados pela região.

As exportações de bens da região para seus principais parceiros extrarregionais mostraram dinâmicas diferenciadas nos primeiros sete meses de 2022. Observa-se uma acentuada desaceleração das exportações para a China, que em julho cresceram a uma taxa interanual de apenas 3%. Isso contrasta com a evolução das exportações à União Europeia e aos Estados Unidos, que no mesmo mês continuavam crescendo a taxas interanuais de dois dígitos. Por sua vez, em julho de 2022, as importações da região junto a seus três principais parceiros extrarregionais continuavam registrando variações interanuais superiores a 15%. Contudo, projeta-se um menor dinamismo das importações no segundo semestre, em conformidade com a desaceleração da economia regional.

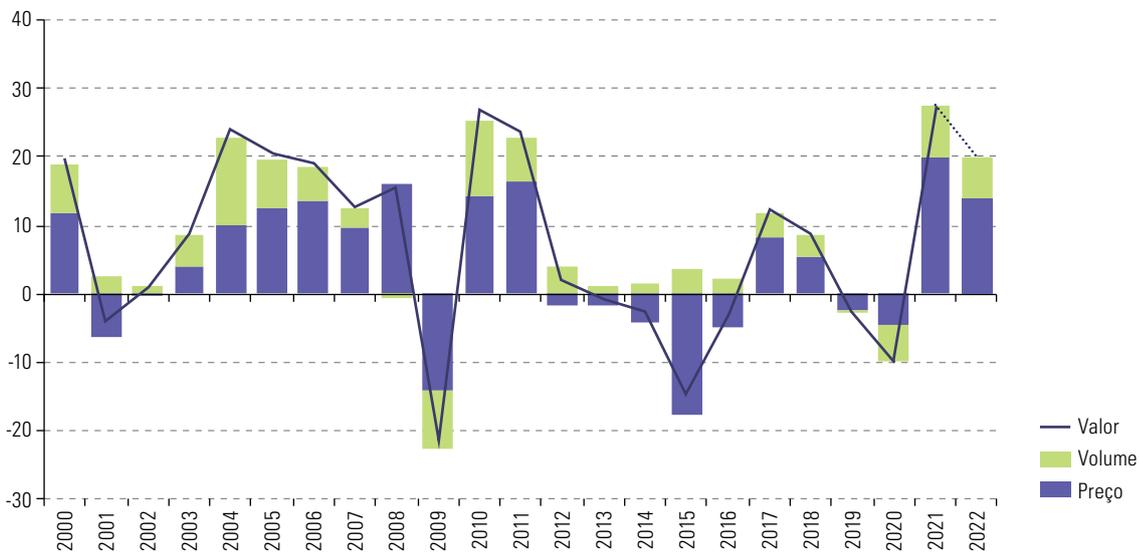
Durante o primeiro semestre de 2022, o valor das exportações intrarregionais cresceu a uma taxa interanual média de 25%. Assim, a recuperação do comércio intrarregional continua após seu último ciclo negativo, registrado entre setembro de 2018 e novembro de 2020. O valor das exportações intrarregionais registrou aumentos de dois dígitos em quase todos os setores, entre os quais se destacam os de química e petroquímica, petróleo e mineração, madeira, celulose e papel, máquinas e equipamentos não elétricos e automotivos.

Para 2022, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) projeta um aumento de 20% do valor das exportações regionais de bens, impulsionado por uma alta de 14% dos preços e um aumento de 6% do volume¹. No caso das importações, projeta-se um aumento de 24% do valor. Como no caso das exportações, a maior parte do aumento projetado do valor das importações regionais resultaria do componente de preços (veja o gráfico 3).

Gráfico 3

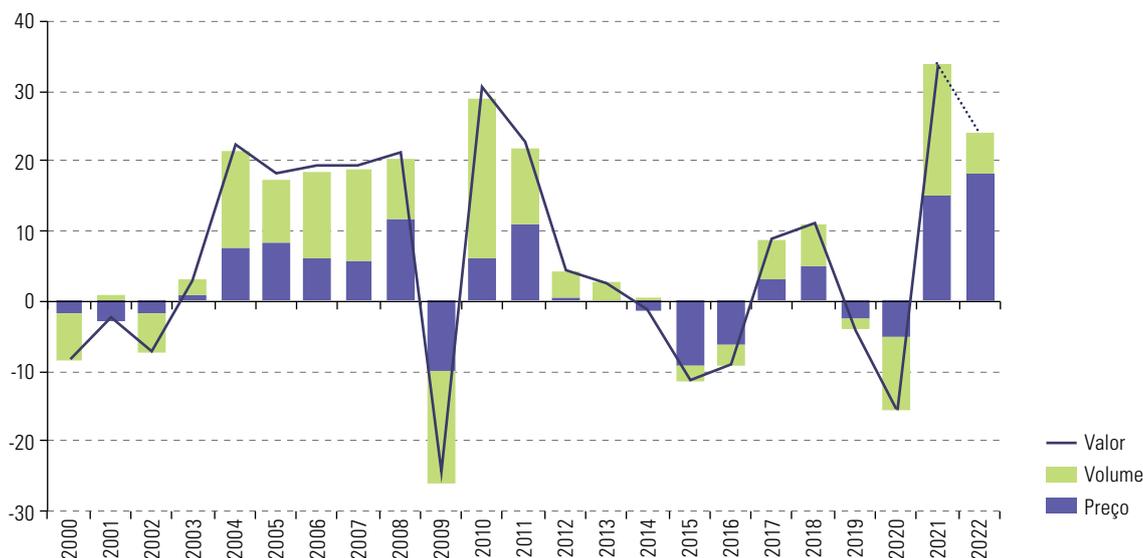
América Latina e Caribe: variação anual do comércio de bens, 2000-2022^a
(Em porcentagens)

A. Exportações



¹ Estas projeções foram calculadas com base nas cifras de comércio dos países da região no período compreendido entre janeiro e agosto de 2022.

B. Importações



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação oficial dos bancos centrais, serviços aduaneiros e institutos de estatística da região.

^a As cifras de 2022 são projeções.

Projeta-se que os maiores aumentos do valor das exportações sejam registrados em Trinidad e Tobago, Venezuela (República Bolivariana da), Colômbia e Guiana (veja o gráfico 4A). Todos esses países são exportadores líquidos de hidrocarbonetos que se beneficiaram da alta de preços durante 2022. Outros exportadores líquidos de hidrocarbonetos, como Equador e Estado Plurinacional da Bolívia, também registrarão aumentos de suas exportações acima da média regional. Em contraste, a maioria dos países exportadores de manufaturas, minerais e metais e produtos agropecuários registrarão aumentos próximos da média e em alguns casos significativamente inferiores. No caso das importações, cabe destacar o caso da América Central, sub-região que é importadora líquida de combustíveis, cujas importações em termos de valor aumentariam 7 pontos percentuais mais que as do conjunto da América Latina (veja o gráfico 4B).

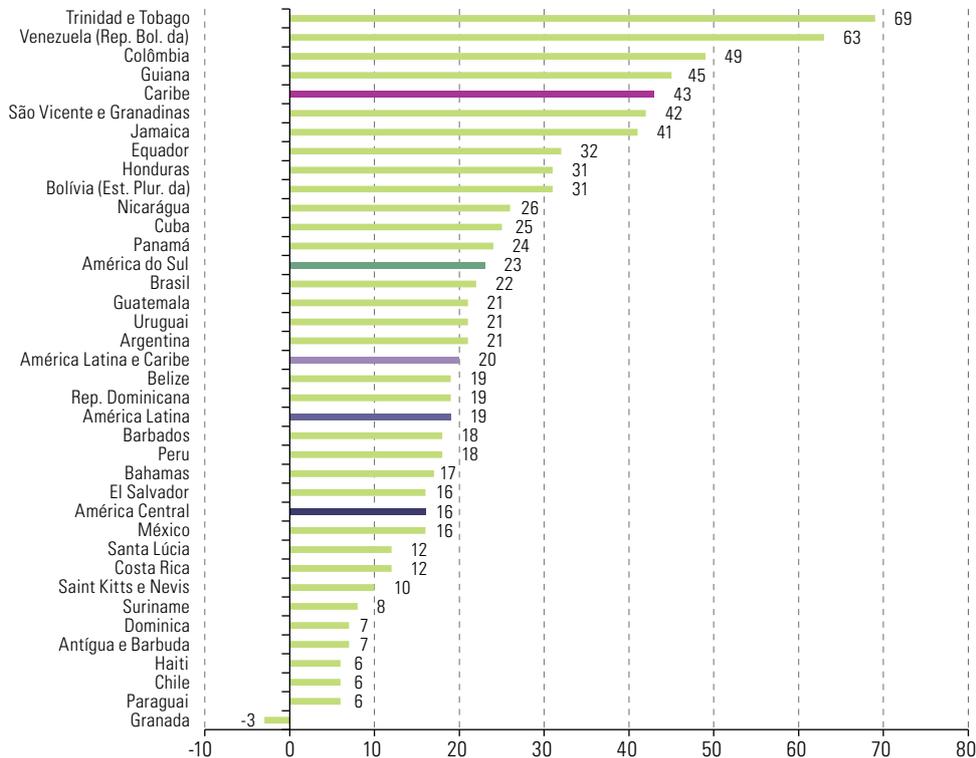
Segundo o destino, o maior dinamismo em 2022 cabe às exportações para a União Europeia e para a própria região, enquanto as exportações aos Estados Unidos aumentariam a um ritmo semelhante ao das exportações totais. As exportações para a China cresceriam somente 8%, refletindo a forte desaceleração de sua economia durante 2022. Por sua vez, as importações dos Estados Unidos cresceriam acima da média regional, enquanto as importações da China, resto da Ásia e União Europeia se mostrariam menos dinâmicas.

Estima-se que o conflito entre a Rússia e Ucrânia e a desaceleração da economia mundial terão um efeito negativo nos termos de troca da região. Prevê-se uma queda em 2022, como resultado de uma alta dos preços das exportações de bens menor que o aumento dos preços das importações. Em termos de valor, o efeito adverso projetado sobre os termos de troca da região é de pouco mais de 60 bilhões de dólares. Dos 33 países da região, 25 sofreriam um choque negativo em seus termos de troca durante 2022; as exceções seriam principalmente países exportadores líquidos de hidrocarbonetos.

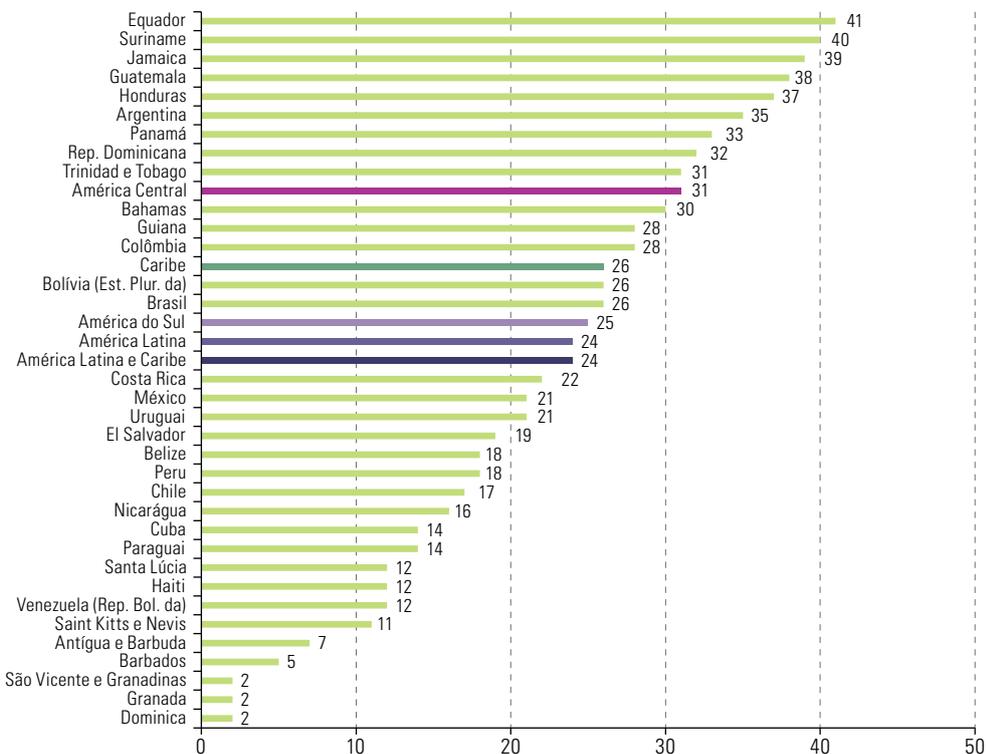
Gráfico 4

América Latina e Caribe (33 países): variação projetada do valor do comércio de bens, 2022
(Em porcentagens)

A. Exportações



B. Importações



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em informação oficial dos bancos centrais, serviços aduaneiros e institutos de estatística da região.

A deterioração projetada dos termos de troca regionais se transfere diretamente para a balança comercial. Para o conjunto da região, projeta-se um déficit de 58 bilhões de dólares na balança comercial em 2022, isto é, 45 bilhões de dólares mais do que em 2021. México, América Central e os países importadores de energia e minerais do Caribe registrariam déficits comerciais, em contraste com os países-membros do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), Comunidade Andina (CAN) e Chile.

Em suma, em 2022, as exportações regionais de bens terão seu segundo ano de crescimento a taxas de dois dígitos. No entanto, da mesma forma que em 2021, a expansão das exportações será impulsionada principalmente por fatores exógenos, e não pela capacidade de aumentar o volume exportado nem de diversificar a oferta regional para novos setores dinâmicos e intensivos em conhecimento. Cabe assinalar também que pelo segundo ano consecutivo as importações regionais de bens crescerão mais do que as exportações, situação pouco desejável num contexto de encarecimento do financiamento externo. No âmbito do comércio de serviços, a dependência regional do turismo supera amplamente a média mundial, motivo pelo qual a lenta recuperação deste setor continua condicionando negativamente as perspectivas de várias economias, em especial as do Caribe.

Da mesma forma que em 2021, em 2022 o comércio intrarregional cresceu mais que as exportações totais da região. Não obstante, esta recuperação é insuficiente para compensar os efeitos de uma tendência descendente iniciada em meados da década de 2010 e que se aprofundou em 2020 em consequência da pandemia de COVID-19. O enfraquecimento do comércio intrarregional nos últimos anos dificulta o avanço para uma recuperação inclusiva e transformadora. Com efeito, para a grande maioria dos países da região, trata-se do comércio mais intensivo em manufaturas e o que envolve a gama mais ampla de produtos. Trata-se também do intercâmbio que concentra a maior participação de empresas, especialmente micro, pequenas e médias empresas (MPME). Por todas essas razões, trata-se do comércio que, em maior medida, leva à diversificação produtiva e exportadora.

Num contexto mundial em que as principais potências econômicas estão procurando avançar em seus próprios processos de regionalização comercial e produtiva, é indispensável impulsionar o projeto de integração econômica regional. Avançar em direção a um mercado regional integrado mediante a progressiva convergência entre os agrupamentos sub-regionais é indispensável não só para gerar escalas eficientes de produção e promover processos de diversificação produtiva e exportadora, mas também para alcançar uma maior autonomia em setores estratégicos. Este último objetivo adquiriu particular relevância com as perturbações nas cadeias mundiais de suprimentos provocadas pela pandemia e pelas crescentes tensões geopolíticas.

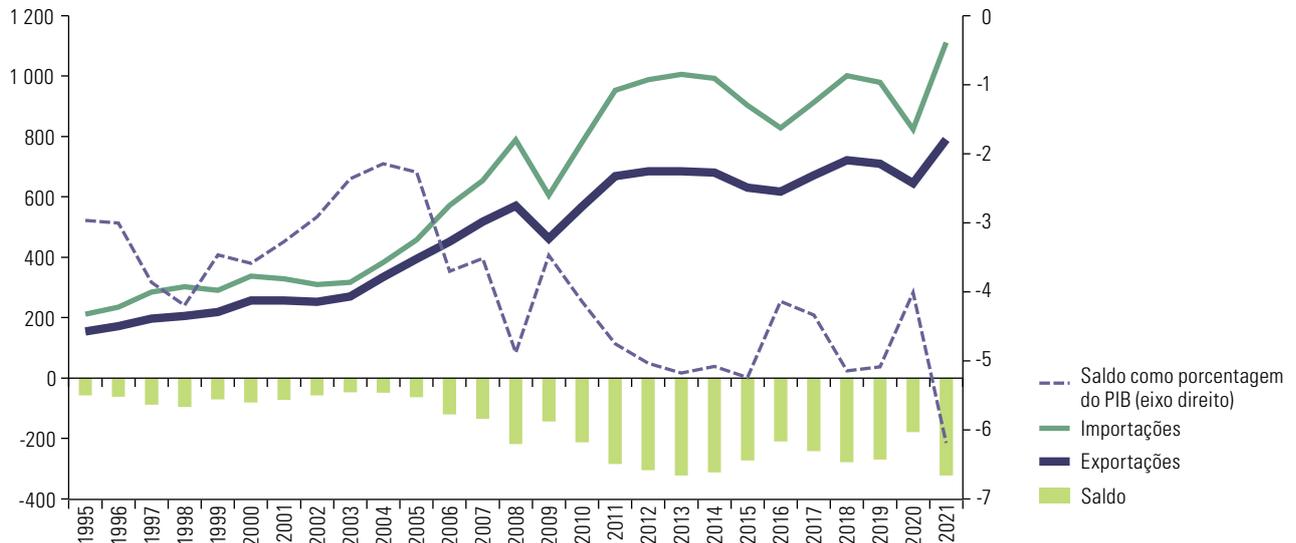
B. Panorama das exportações de manufaturas da América Latina e do Caribe, 1990-2021

Entre 1995 e 2021, o valor das exportações regionais de manufaturas (inclusive as baseadas em recursos naturais) quintuplicou, ao passar de 155 para 790 bilhões de dólares. Durante esse período, a participação regional nas exportações mundiais de manufaturas oscilou entre um mínimo de 3,8% em 1995 e um máximo de 5,1% em 2001 e ficou em 5% em 2021. As exportações regionais cresceram mais que as mundiais entre 1996 e 2001, impulsionadas principalmente pelo aumento das

exportações mexicanas durante os primeiros anos de vigência do Tratado de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA); no entanto, desde então não conseguiram sustentar esse dinamismo. A região mantém um déficit persistente em seu comércio de manufaturas. Esse déficit, que alcançou uma média de 3% do PIB regional entre 1995 e 2005, aprofundou-se desde meados da década de 2000 e alcançou 6% do PIB em 2021 (veja o gráfico 5).

Gráfico 5

América Latina e Caribe: exportações, importações e saldo comercial em manufaturas, 1995-2021
(Em bilhões de dólares e porcentagens do PIB)



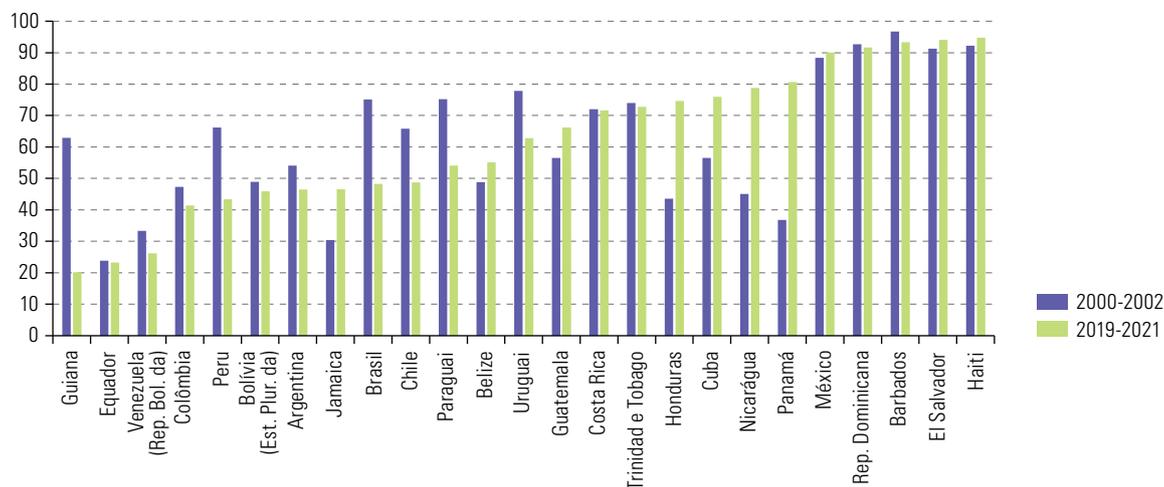
Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Nações Unidas, base de dados UN Comtrade [on-line] <https://comtrade.un.org/>.

No período 2000-2021, a participação das manufaturas no valor total das exportações de bens da região flutuou entre 62% e 75%. Seu peso mínimo foi registrado no biênio 2011-2012, no fim do chamado superciclo das matérias-primas. Desde então, sua participação recuperou-se e alcançou 66% das exportações totais em 2021. Ao excluir o México (principal exportador regional deste setor), o peso das manufaturas no total das exportações de bens da região diminuiu acentuadamente e alcança somente 49% em 2021.

Em média, o México representou 57% das exportações totais de manufaturas da região entre 2019 e 2021, seguido do Brasil, Chile e Argentina. Em geral, a participação das manufaturas nas exportações totais de bens é mais elevada na América Central, Caribe e México do que na América do Sul. De fato, nas últimas duas décadas, na maioria dos países do primeiro grupo, a participação das manufaturas nas exportações totais de bens aumentou. O oposto ocorreu em todos os países sul-americanos, que aprofundaram sua especialização na exportação de matérias-primas (veja o gráfico 6). Os Estados Unidos são o principal mercado de destino das exportações regionais de manufaturas, com uma participação de 57% do total no triênio 2019-2021, seguidos da própria região, com 15%. Ao excluir o México, a região passa a ser o principal mercado das exportações manufatureiras, com uma participação de 30%.

Gráfico 6

América Latina e Caribe (25 países): participação das manufaturas nas exportações totais de bens, médias 2000-2002 e 2019-2021^a
(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Nações Unidas, base de dados UN Comtrade [on-line] <https://comtrade.un.org/>.

^a As exportações do Panamá incluem reexportações.

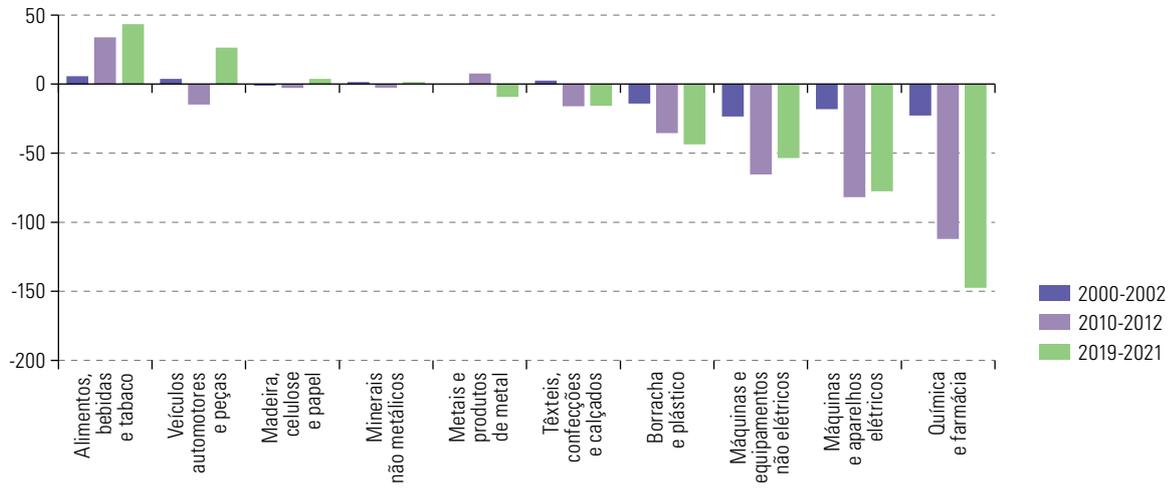
No triênio 2000-2002, o principal setor exportador de manufaturas da região foi o de máquinas e aparelhos elétricos, com quase um quarto das exportações totais, seguido dos setores automotivo e de química e farmácia. Em contraste, no triênio 2019-2021 o setor automotivo ficou em primeiro lugar com 20% das exportações regionais de manufaturas, seguido do setor de máquinas e aparelhos elétricos. O setor de alimentos, bebidas e tabaco passou a ocupar o terceiro lugar. Ao excluir o México, a distribuição setorial das exportações muda notoriamente. O principal setor exportador passa a ser o de alimentos, bebidas e tabaco, seguido do setor de metais e produtos de metal, ambos vinculados ao processamento de recursos naturais abundantes na América do Sul. Por outro lado, os setores automotivo e eletrônico deixam de figurar entre os principais setores exportadores.

A região só mostra superávits comerciais significativos em dois setores manufatureiros: o de alimentos, bebidas e tabaco e o automotivo. No extremo oposto, destacam-se por sua magnitude e seu aumento nas últimas duas décadas os déficits comerciais da região nos setores de química e farmácia, máquinas e aparelhos elétricos e máquinas e equipamentos não elétricos (veja o gráfico 7). Neste contexto, a pandemia de COVID-19 e o conflito na Ucrânia evidenciaram a dependência regional do abastecimento externo de produtos manufaturados estratégicos, como medicamentos, dispositivos médicos e fertilizantes.

As exportações automotivas da região triplicaram nos últimos 20 anos, ao passar de uma média próxima de 45 bilhões de dólares anuais no triênio 2000-2002 para pouco mais de 142 bilhões de dólares anuais no período 2019-2021. Entre ambos os triênios, o México fortaleceu sua liderança exportadora na região (veja o gráfico 8A), se posicionando também como o quinto principal exportador mundial. De fato, o superávit comercial da região em veículos automotores e peças origina-se integralmente nesse país, cujo superávit compensa com folga os déficits de todos os outros países; 87% das exportações regionais se dirigem aos Estados Unidos e à própria região. Enquanto as exportações automotivas brasileiras têm 78% de conteúdo local, no México essa proporção é muito menor, devido à sua integração nas cadeias produtivas norte-americanas (veja o gráfico 8B).

Gráfico 7

América Latina e Caribe: saldos comerciais por grandes setores industriais, médias 2000-2002, 2010-2012 e 2019-2021
(Em bilhões de dólares)

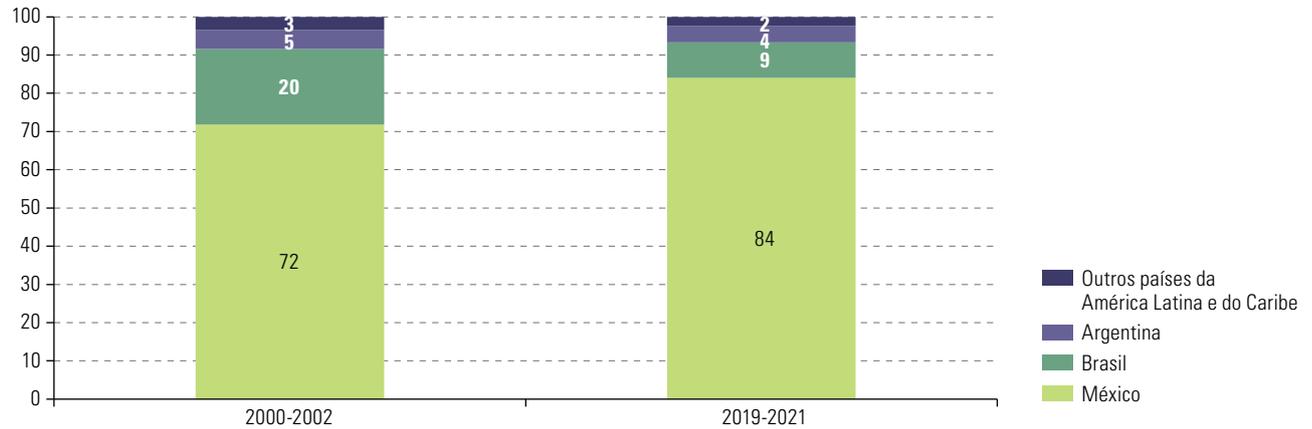


Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Nações Unidas, base de dados UN Comtrade [on-line] <https://comtrade.un.org/>.

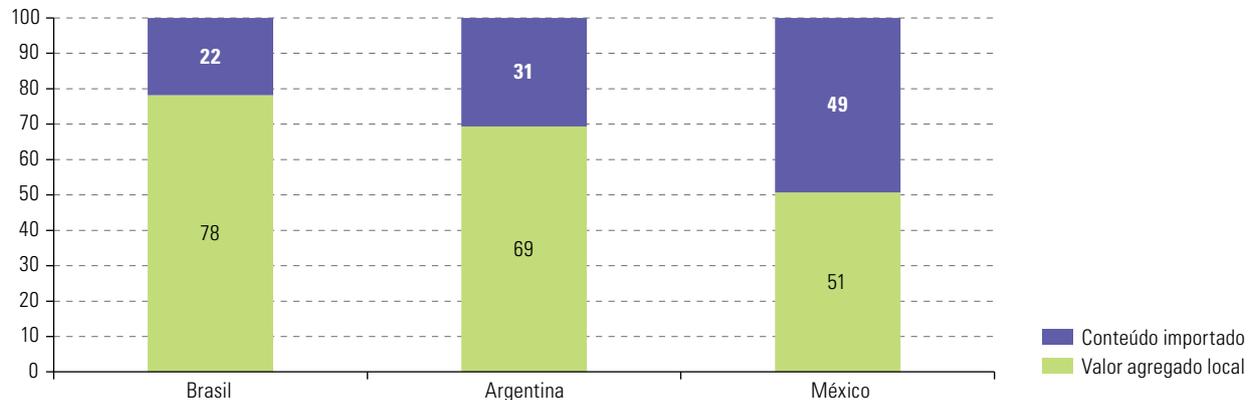
Gráfico 8

Argentina, Brasil e México: indicadores selecionados das exportações automotivas

A. Participação nas exportações automotivas da região, médias 2000-2002 e 2019-2021
(Em porcentagens)



B. Composição das exportações automotivas brutas segundo o valor agregado local e insumos importados incorporados, 2017
(Em porcentagens)



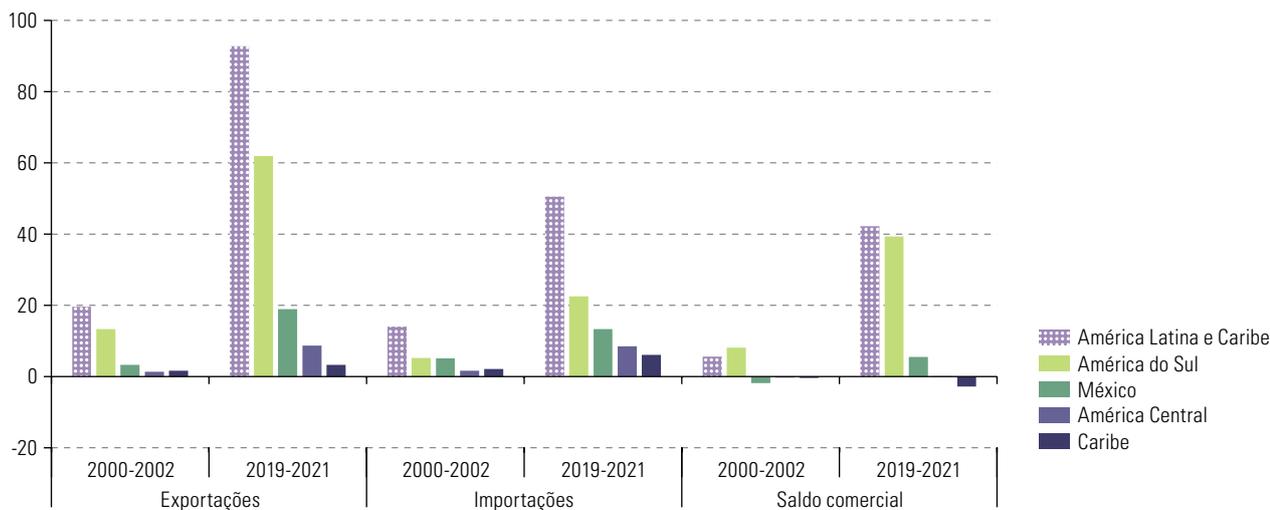
Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Nações Unidas, base de dados UN Comtrade [on-line] <https://comtrade.un.org/> e a matriz de insumo-produto mundial de 2017, preparada pelo Banco Asiático de Desenvolvimento (ADB), Comissão Econômica e Social para a Ásia e o Pacífico (CESPAP) e CEPAL.

As exportações regionais de alimentos, bebidas e tabaco foram as mais dinâmicas entre todos os setores manufatureiros nos últimos 20 anos: seu valor multiplicou-se por quase 5 e o superávit regional multiplicou-se por 7. A América do Sul é amplamente superavitária, a América Central está numa posição próxima do equilíbrio e o Caribe é deficitário (veja o gráfico 9). Brasil, México e Argentina em conjunto representam dois terços das exportações regionais. Em 2021, esses países ocuparam os postos 9, 16 e 23, respectivamente, entre os principais exportadores mundiais do setor. As exportações de alimentos são bastante diversificadas quanto a seus destinos. Da mesma forma que em outros setores, os Estados Unidos e a própria região são os principais destinos, mas a China, outros países da Ásia e a União Europeia também têm participações relevantes.

Gráfico 9

América Latina e Caribe (sub-regiões e países selecionados): comércio de alimentos, bebidas e tabaco, médias 2000-2002 e 2019-2021

(Em bilhões de dólares)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em Nações Unidas, base de dados UN Comtrade [on-line] <https://comtrade.un.org/>.

As crescentes tensões geopolíticas, os avanços tecnológicos vinculados à quarta revolução industrial e a necessidade de reduzir a pegada de carbono do transporte de carga parecem convergir para um cenário de encurtamento ou regionalização das redes internacionais de produção, no qual as empresas multinacionais procuram reduzir sua exposição a perturbações do abastecimento e se aproximar de seus principais mercados de consumo. Esse cenário oferece atraentes oportunidades para a região, especialmente associadas à chegada de empresas manufatureiras interessadas em se aproximar do mercado dos EUA. Dada a importância da proximidade geográfica nessa estratégia, as oportunidades associadas a eventuais processos de “nearshoring” parecem se concentrar em países como México, Costa Rica e República Dominicana, que também possuem acordos de livre comércio com os Estados Unidos.

Particularmente na América do Sul, o futuro do setor manufatureiro exportador está ligado à revitalização do comércio intrarregional. Para isso, é necessário gerar um mercado amplo e estável, que combine uma escala eficiente com a minimização dos custos de transação associados à integração produtiva transfronteiriça. Por sua vez, isso demanda iniciativas de integração que transcendam os acordos existentes e avancem para a convergência entre os agrupamentos sub-regionais. Fora do âmbito alfandegário, a agenda de convergência inclui vários temas de grande importância, como o uso estratégico dos sistemas nacionais de compras públicas, a harmonização regulatória e o estabelecimento de acordos regionais de facilitação do comércio.

Atualmente, todos os principais atores da economia mundial estão implementando iniciativas de política industrial orientadas ao desenvolvimento de capacidades manufatureiras em setores estratégicos, como o farmacêutico, microprocessadores e eletromobilidade. No caso da região, parece claro que os sinais do mercado por si só serão insuficientes para reverter o atraso exportador no setor das manufaturas. Consequentemente, o que está hoje em discussão não é a necessidade de uma política de fomento produtivo, mas suas características, objetivos e instrumentos. A crescente servicificação do setor manufatureiro implica que a formulação dessas políticas deve considerar todas as atividades que fazem parte das cadeias industriais de valor. Com efeito, a qualidade das infraestruturas digital, logística e de serviços de apoio à indústria, assim como as capacidades nacionais em matéria de pesquisa, desenvolvimento e inovação, são fatores determinantes da competitividade exportadora no setor das manufaturas. Esse também é o caso das políticas orientadas a aumentar a sustentabilidade ambiental das exportações industriais da região, particularmente daquelas baseadas no processamento de recursos naturais, que nos próximos anos serão submetidas a crescentes requisitos regulatórios nesse sentido na União Europeia e em outros mercados de países avançados.

C. As disrupções nas cadeias marítimas de suprimentos: impactos e perspectivas

As cadeias marítimas de suprimentos, que mobilizam 80% do volume do comércio mundial de bens e 70% de seu valor, sofreram profundas disrupções desde o início da pandemia de COVID-19 em 2020. São quatro os fatores principais que geraram gargalos nessas cadeias: i) interrupção maciça de atividades para evitar o contágio, que manteve a força de trabalho afastada da produção de bens e da prestação de serviços (inclusive serviços portuários e logísticos); ii) um maior congestionamento nos portos; iii) disponibilidade limitada de contêineres; iv) elevada concentração do setor de transporte marítimo. Essas disrupções tiveram diversas consequências, entre as quais destacam-se a escassez de produtos importados, as alterações nos mercados de logística, a perda de confiabilidade dos embarques devido às demoras atribuíveis ao maior congestionamento e um evidente aumento dos fretes marítimos.

O maior desafio enfrentado pelo transporte marítimo de carga é recuperar sua confiabilidade, que foi alterada pelas disrupções mencionadas. Desde janeiro de 2019, a confiabilidade dos itinerários marítimos programados alcançou o valor máximo em maio desse ano. Entre junho e dezembro de 2020 registrou uma pronunciada tendência à queda e após isso experimentou uma relativa estabilização. Em 2022 manteve-se, em média, em 34%. As medidas operacionais adotadas pelas empresas de transporte marítimo durante a primeira etapa da pandemia, especialmente os cancelamentos da atracação de navios (*blank sailings*), tiveram um impacto significativo na perda de confiabilidade dos itinerários marítimos.

As perturbações nas cadeias marítimas de suprimentos também foram alimentadas pelos fechamentos maciços de fronteiras, portos e aeroportos que caracterizaram a primeira etapa da pandemia. Ao mesmo tempo, as disrupções no transporte marítimo desencadearam problemas no elo terrestre, como a falta de motoristas para o transporte da carga por caminhão e de trabalhadores para completar os turnos nos portos. Esta situação provocou um maior congestionamento e desacelerou ainda mais a cadeia de suprimentos, enquanto o aumento do comércio eletrônico no contexto da pandemia pressionou ainda mais a demanda. No início de 2022, quando parecia que as cadeias de suprimentos começavam a se estabilizar, o conflito entre a Rússia e a Ucrânia gerou novas pressões.

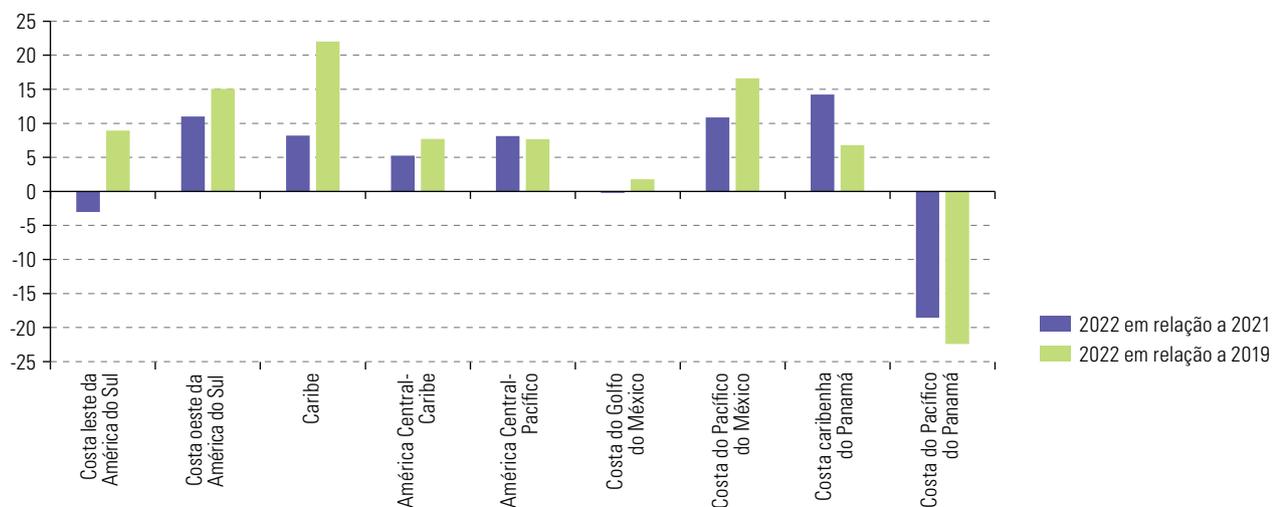
Como mostra o gráfico 10, tanto as exportações como as importações de contêineres por via marítima na região registraram variações mistas no primeiro semestre de 2022 em comparação com o mesmo período de 2021. Ao contrastar as exportações do primeiro semestre de 2022 com o mesmo período de 2019, observam-se variações positivas com as quais se superam os níveis registrados antes da pandemia (a única exceção é a costa do Pacífico do Panamá), enquanto as variações das importações de contêineres registram aumentos em relação ao primeiro semestre de 2019 (a única exceção é a costa caribenha do Panamá).

Gráfico 10

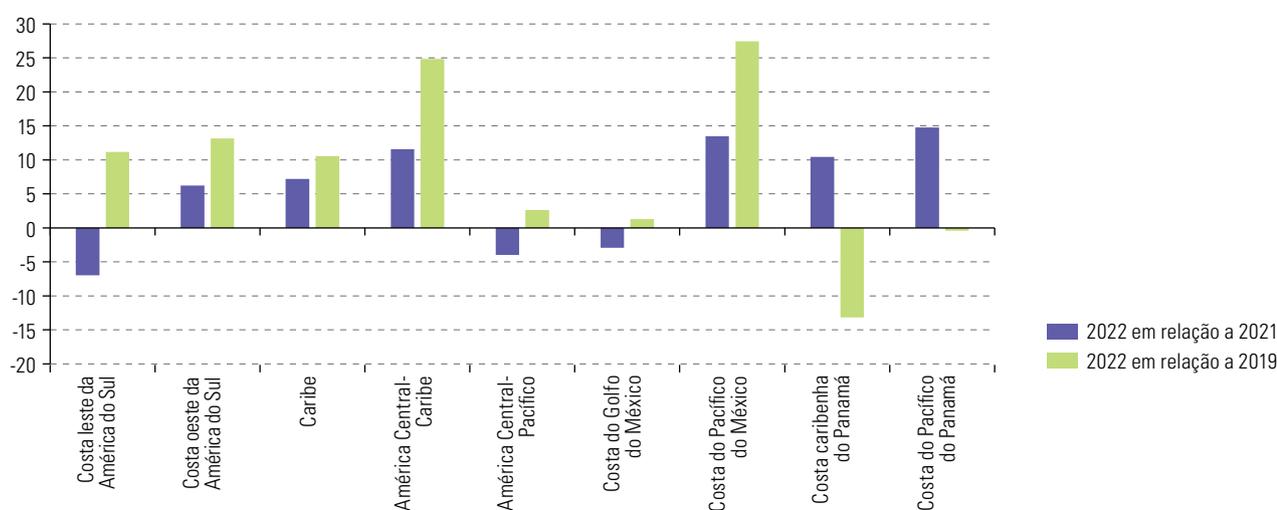
América Latina e Caribe: variação do volume das exportações e importações marítimas em contêineres por costa^a, primeiro semestre de 2022 em relação ao mesmo período de 2019 e 2021

(Em porcentagens)

A. Exportações



B. Importações



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em dados oficiais de cada um dos portos.

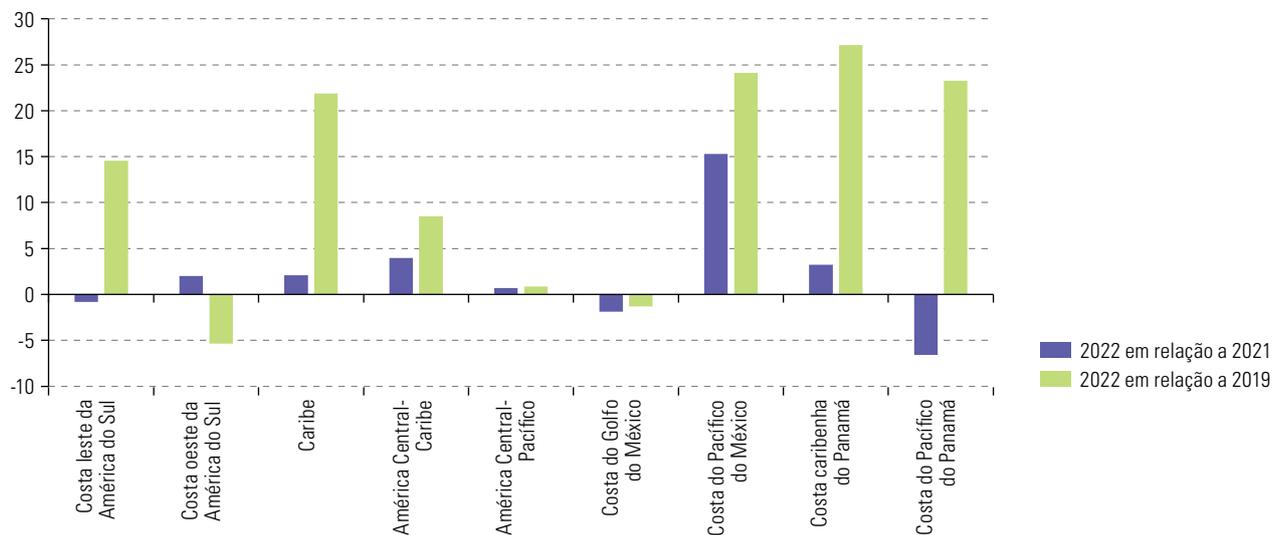
^a Medido em unidade equivalente a 20 pés (TEU).

O movimento total de carga nos portos da região apresentou variações em geral marginais entre o primeiro semestre de 2021 e o mesmo período de 2022, com exceção da costa do Pacífico do México, que mostrou um aumento muito superior ao das outras costas (veja o gráfico 11). Ao comparar o primeiro semestre de 2022 com o mesmo período de 2019, os resultados são mais positivos, com exceção da costa oeste da América do Sul e da costa do Golfo do México.

Gráfico 11

América Latina e Caribe: variação dos movimentos de contêineres por costa^a, primeiro semestre de 2022 em relação ao mesmo período de 2019 e 2021

(Em porcentagens)



Fonte: Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), com base em dados oficiais de cada um dos portos.

^a Medido em unidade equivalente a 20 pés (TEU).

Um dos principais efeitos das perturbações nas cadeias mundiais de suprimentos foi o notório aumento do preço dos fretes marítimos. Depois de haver registrado um crescimento acentuado desde meados de 2020, nos últimos meses vislumbrou-se uma tendência à estabilização dos fretes nas rotas entre a Ásia e os Estados Unidos, mas não na maioria das rotas com origem ou destino na América Latina. Cabe notar que, na maioria das rotas, o aumento dos fretes foi muito superior ao dos volumes transportados.

Embora o transporte marítimo já mostrasse tendência a uma maior concentração por parte das companhias de navegação desde 2010, a crise sanitária e a consequente interrupção das cadeias de suprimentos reforçaram essa tendência. O aumento histórico do preço dos fretes marítimos refletiu-se em lucros extraordinários para as companhias de transporte, em particular para as empresas líderes, o que facilitou o processo de integração vertical destas companhias por meio de aquisições ou investimentos, com o que ampliaram sua cobertura e diversificaram seus serviços.

A mudança no comportamento do ciclo marítimo em relação aos fretes observada nos últimos anos mostrou um novo dinamismo em quase todas as rotas no mundo. Enquanto o comércio exibiu um padrão relativamente estável, inclusive em alguns casos com tendência decrescente, o aumento do preço dos fretes de contêineres foi maior. A mudança no funcionamento tradicional do ciclo marítimo poderia ser explicada pela trajetória da oferta, que foi alterada por diversos fatores, como as condições vigentes

durante a pandemia, o cancelamento de atracções e a inatividade temporária dos navios (*laid-up*), os problemas de congestionamento portuário e distribuição terrestre e a insuficiente dotação de trabalhadores. A tendência a uma maior concentração das empresas de transporte e o debate gerado no âmbito mundial para saber se a administração da oferta das grandes empresas foi a causa do aumento do preço dos fretes marítimos constitui um dos maiores desafios a esclarecer no comportamento do transporte marítimo.

Muito antes da adoção dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e da aprovação do Acordo de Paris sobre a mudança climática, a Organização Marítima Internacional (OMI) já havia iniciado ações dirigidas a reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) dos navios, com a adoção em 1997 do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Navios. No entanto, essas iniciativas foram insuficientes para reduzir as emissões de óxido de enxofre, uma substância que contribui para a poluição ambiental e para a destruição da camada de ozônio. Observou-se a mesma situação no cumprimento dos compromissos assinados no âmbito do Acordo de Paris sobre a mudança climática e outros acordos sucessivos. O transporte marítimo produz cerca de 3% das emissões mundiais de gases de efeito estufa; portanto, avançar com celeridade para sua descarbonização constitui um desafio urgente no contexto da luta contra a mudança climática.

O mundo deve progredir de forma sustentada rumo ao uso de energias limpas em todos os meios de transporte e, no caso das empresas de transporte marítimo, também acelerar a utilização de corredores verdes portuários. De acordo com os compromissos emanados do Acordo de Paris e as metas indicadas pelos Estados membros em outros fóruns, a CEPAL está avançando em matéria de pesquisa e propostas neste sentido, entre as quais se destaca a mitigação do impacto ambiental gerado pelos cruzeiros.

Atualmente existe uma crescente tendência rumo à produção de hidrogênio verde nos portos. Diferentemente de outras fontes de energia limpa, o hidrogênio verde pode ser exportado para outros países. Para isso, é preciso que os países da região continuem avançando na geração de alternativas técnicas para seu armazenamento e transporte. Por exemplo, como parte das estratégias em torno do hidrogênio verde, o Ministério da Energia do Chile assinou um acordo com o Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping para instalar uma rede de corredores verdes que permitam o transporte marítimo verde dentro e fora do Chile, no qual se destaca o financiamento por meio de parcerias público-privadas.

Por último, é necessário sublinhar a persistente lacuna de infraestrutura econômica na América Latina e no Caribe, que foi exacerbada como resultado da crise sanitária e do conflito entre a Rússia e a Ucrânia. Neste contexto, a implementação de parcerias público-privadas pode contribuir para melhorar a infraestrutura de que a região necessita e avançar rumo ao cumprimento da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e os ODS. Os níveis de financiamento da infraestrutura e o melhor aproveitamento das capacidades disponíveis continuam sendo temas pendentes para a região, que exigem uma postura mais vigorosa. Além dos esforços isolados, a América Latina e o Caribe precisam de uma maior coordenação e cooperação regional e internacional.

www.cepal.org



Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL)
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
www.cepal.org



LC/PUB.2023/2