

Nota Técnica: Evolução dos Custos de Importação da Região Metropolitana de Campinas

Paulo R.S. Oliveira¹

João Pedro Toledo²

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) é uma grande importadora de insumos industriais. O custo de importação destes produtos afeta diretamente os custos de produção local, e, portanto, impactam diretamente os índices de preços regionais e nacionais. O real desvalorizado tem sido o principal mecanismo de elevação dos custos de importação para os produtores regionais, mas movimentos globais importantes, como a pandemia de COVID-19 e a Guerra na Ucrânia também afetam os preços internacionais em dólares. Esses movimentos de preço podem encarecer as importações regionais independentemente dos movimentos cambiais.

Desde a crise financeira de 2008, as cadeias globais de valor têm sofrido impactos importantes que levam, de maneira geral, a desafios para manutenção dos níveis de comércio global. A pauta de importação da RMC é composta, sobretudo, por produtos industrializados, como por exemplo componentes para montagem de veículos, semicondutores para montagem de equipamentos eletrônicos. Incluindo também compostos heterocíclicos, insumo para indústria química e farmacêutica e os agroquímicos, utilizados na agricultura. Esses setores representam em grande parte as importações da região.

As restrições causadas pela COVID-19, principalmente na China, levaram à queda da produção, exportação e demanda por estes produtos. Por outro lado, a recuperação da demanda internacional a partir de 2021 não veio acompanhada da retomada da produção, levando ao aumento dos preços internacionais.³ Neste contexto, os custos de produção regionais sofrem grandes pressões, frente à alta demanda por importações, sobretudo de componentes das indústrias automobilística e eletrônica.

Esta nota tem como o objetivo mensurar o aumento dos custos de produtos importados em dólares, através de um índice regional elaborado a partir dos custos unitários de comércio. Para isso, utilizamos os dados de importação do Ministério da Economia, mais especificamente o valor FOB⁴ das importações em dólares e o peso em quilogramas dos produtos importados (NCM a 4 dígitos). Os dados considerados cobrem o período de 2012 a 2021 e o primeiro trimestre de 2022. Produtos com valor de importações inferior a US\$ 2000 ano, e peso inferior a 1000 kg/ano, foram excluídos da cesta de produtos importados regionalmente.

Em linhas gerais, utilizamos o seguinte procedimento para obter a variação inflacionária dos custos unitários de importação:

¹ Docente Extensionista do Observatório PUC-Campinas, doutor em desenvolvimento econômico.

² Bolsista de extensão do Observatório PUC-Campinas, graduando em ciências econômicas.

³ OECD - International trade during the COVID-19 pandemic: Big shifts and uncertainty, disponível em <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/international-trade-during-the-covid-19-pandemic-big-shifts-and-uncertainty-d1131663/>

⁴ Free on Board

- 1) Escolha de uma cesta de importação padrão – estabelecemos as importações de 2018, ano que precede a pandemia do COVID-19, como a cesta padrão de importação regional.
- 2) Cálculo do custo unitário de importação da cesta padrão de importação regional em diferentes anos.

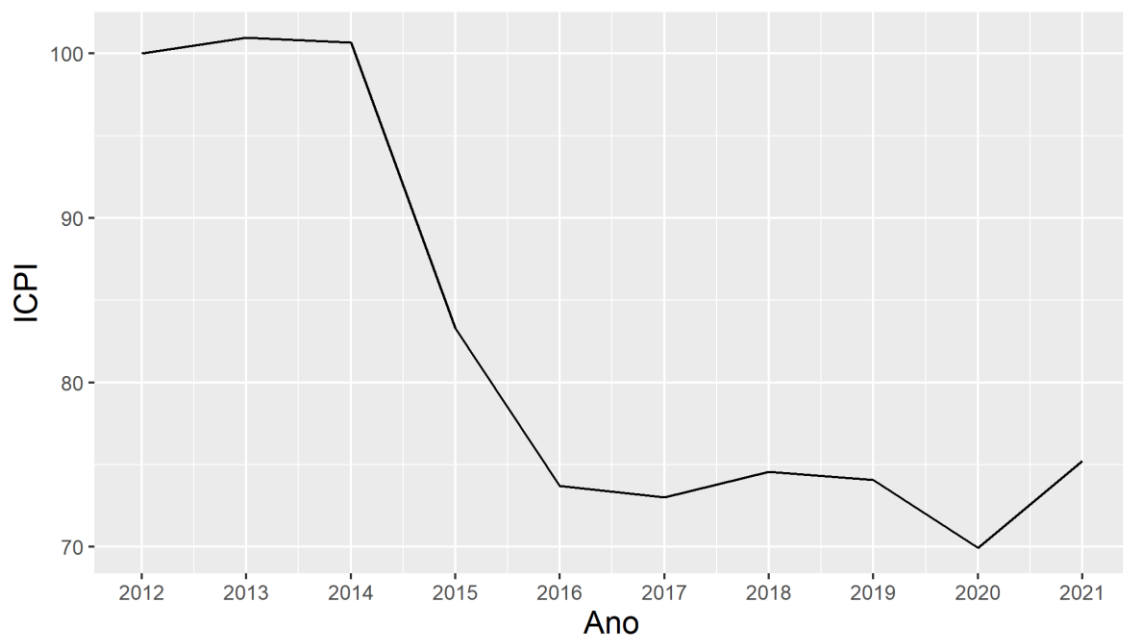
O índice do custo dos produtos importados (ICPI-RMC) pode ser expresso como:

$$ICPI = \frac{CPI_t}{CPI_b} .100$$

Onde CPI_t é o custos dos produtos importados no ano corrente, CPI_b é o custo dos produtos importados no ano base, sempre considerando-se a cesta padrão das importações regionais.

O gráfico 1 traz o ICPI regional para os anos de 2012 a 2021.

Gráfico 1 – Índice do Custo dos Produtos Importados da Região Metropolitana de Campinas (2012 – 2021)



Fonte: Elaboração Própria com base nos dados do Ministério da Economia, 2022.

Observa-se que custos de importação da RMC sofreram quedas expressivas entre 2014 e 2016, relacionada principalmente a queda no preço do petróleo internacional, levando a queda de preços de matérias primas e bens industriais, isto inclui os produtos intermediários de relevância regional para a produção de veículos, materiais eletrônicos dentre outros insumos da indústria.⁵ Após estabilidade, entre 2016-2019, observa-se uma queda nos custos dos produtos importados em 2020, mas a alta de 2021 mais do que compensa essa variação negativa.

⁵ INSEE - *Producer and Import Price Indices in industry – December 2014*, disponível em <https://www.insee.fr/en/statistiques/1565015#consulter>.

O aumento expressivo observado a partir de 2020 é condizente com a conjuntura econômica internacional, marcada pela recuperação da demanda de 2020, a resposta mais lenta da oferta global e o aumento expressivo dos custos de transporte internacional.⁶ No caso brasileiro, a desvalorização do real acabou por aumentar consideravelmente os custos de importações em moeda local, pressionando ainda mais os índices de inflação internos.

A recuperação da demanda acabou sobrecarregando as principais rotas de transporte marítimos, que representa aproximadamente 90% das cargas transportadas internacionalmente.⁷

Os custos dos fretes internacionais sofreram aumentos consideráveis. É relevante mencionar, ainda, os fechamentos parciais de portos internacionalmente importantes, como o porto de Ningbo-Zhoushan, na China, em agosto de 2021.⁸

Soma-se a este cenário a Guerra na Ucrânia, que vem causando instabilidade comercial e afetando diretamente o transporte marítimo internacional – o Mar Negro e o Mar de Azov foram incluídos como zona de risco para o transporte de mercadorias. Além disso, a Rússia é grande fornecedora de adubos e fertilizantes para a RMC – 74% das importações regionais do produto são advindas do país.⁹

É importante atentar para o comportamento de alguns produtos de peso na pauta de importação regional. Cinco produtos se destacam no movimento de alta dos custos unitários de importação: circuitos eletrônicos integrados (NCM – 8542), compostos heterocíclicos (NCM – 2933), defensivos agrícolas (NCM – 3808), partes e acessórios de veículos (NCM – 8708) e vacinas (NCM – 3002).

Os custos unitários de comércio desses produtos, em geral, apresentaram alta entre 2020 e 2021. Alguns produtos, no entanto, já apresentavam altas desde anos anteriores, como os circuitos eletrônicos integrados, com alta desde 2015, e vacinas, que sofreu forte alta a partir de 2019. É válido ressaltar que o aumento dos custos unitários de importação de vacinas está relacionado, possivelmente, a alta demanda por vacinas e insumos farmacêuticos ativos para o combate à pandemia do COVID-19.

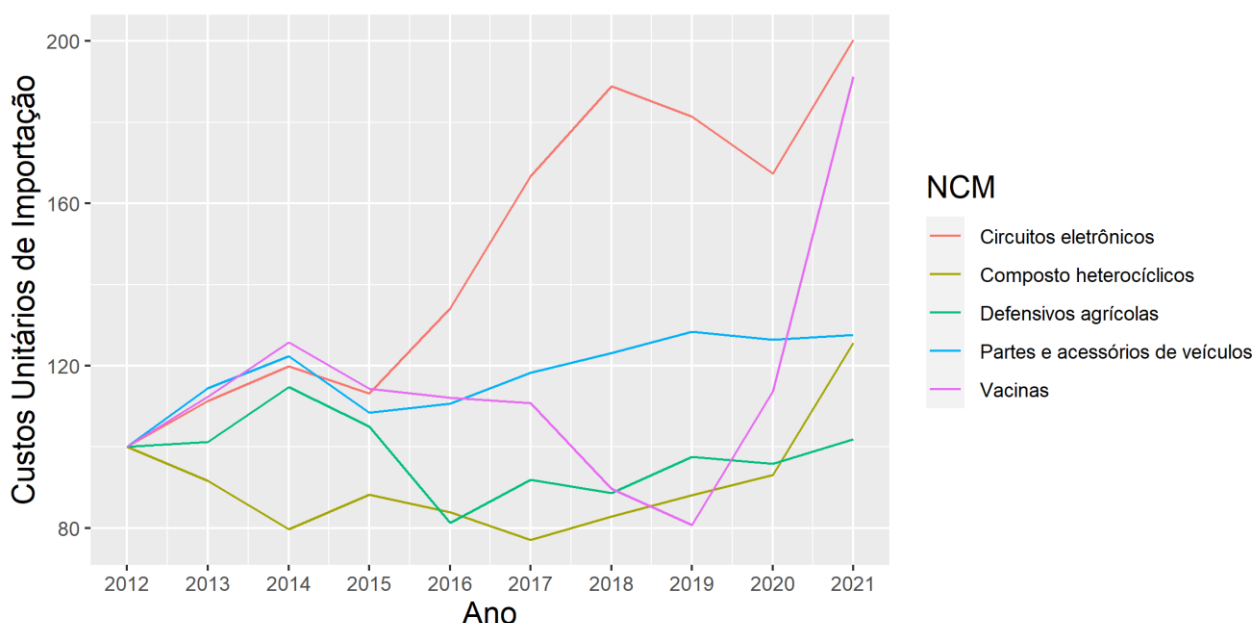
⁶ OECD - *International trade during the COVID-19 pandemic: Big shifts and uncertainty*, disponível em <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/international-trade-during-the-covid-19-pandemic-big-shifts-and-uncertainty-d1131663/>

⁷ OECD - *Ocean shipping and shipbuilding*, disponível em <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,comes%20with%20opportunities%20and%20challenges.>

⁸ *China fecha terminal por caso positivo de Covid-19 em terceiro porto mais movimentado do mundo e alerta logística global*, por Carla Mendes, disponível em <https://www.noticiasagricolas.com.br/noticias/logistica/294926-china-fecha-terminal-em-terceiro-porto-mais-movimentado-do-mundo-e-alerta-logistica-global.html>

⁹ *Guerra na Ucrânia e seus Impactos para Economia da Região Metropolitana de Campinas*, por Paulo Ricardo da Silva, disponível em <https://observatorio.puc-campinas.edu.br/nota-tecnica-guerra-na-ucrania-e-seus-impactos-para-economia-da-regiao-metropolitana-de-campinas/#:~:text=No%20total,%20os%20dois%20pa%C3%ADses,144,1%20milh%C3%B5es%20de%20d%C3%B3lares.>

Gráfico 2 – Evolução dos Custos Unitários de Importação dos Principais insumos importados da RMC de 2012 a 2021 (2012=100)



Fonte: Elaboração Própria com base nos dados do Ministério da Economia, 2022.

Vale ressaltar a importância da China como fornecedora da RMC, sobretudo no que se refere às importações de componentes eletrônicos, um dos produtos que mais sofreram alta no custo de importação. Com a pandemia a produção de circuitos eletrônicos direcionadas para a produção automobilística foi reduzida. Ao mesmo tempo que a demanda por produtos eletrônicos aumentou. Contudo, a recuperação do setor automotivo a partir do último trimestre de 2020 provocou aumento de demanda gerando escassez do produto, impactando seu preço de importação.¹⁰ Os dados da Associação nacional dos Fabricantes (ANFAVEA) mostram queda no número de veículos produzidos no Brasil, com queda de 300 mil unidades em 2021 em relação a 2020.¹¹

O que esperar para o médio e longo prazo?

O contexto global atual das cadeias globais de valor continua desfavorável para o fornecimento de insumos. A guerra na Ucrânia, sinais de arrefecimento dos casos de COVID-19, levando, inclusive a novos *lockdowns* na China, e, no caso brasileiro, o real desvalorizado tendem a pressionar os custos de importação.

Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), 58% das empresas extrativistas e de transformação que dependem de produtos importados relataram aumentos de preços acima do esperado.

A invasão da Ucrânia pela Rússia é um dos fatores que pressiona os preços, prejudicando

¹⁰ *Electronic Products*, por United States International Trade Commission, disponível em https://www.usitc.gov/research_and_analysis/tradeshifts/2020/electronic.htm

¹¹ CARTA DA ANFEVA - resultados de novembro e de janeiro a novembro de 2021, disponível em https://wll-cdn.automotivebusiness.com.br/ab-news/filer_public/5b/74/5b74cf91-2e6e-4cbf-9c22-275d62c38e0c/carta_anfavea_dezembro2021.pdf

a cadeia de suprimentos, com atrasos e interrupção no fornecimento de insumos que impactam diretamente os preços de importação. Segundo a pesquisa da CNI, mais de 80% das empresas pesquisadas em diversos setores, incluindo o metalúrgico e de veículos automotores, foram surpreendidas pelos aumentos nos custos de importação. Em relação ao setor químico 73% das empresas pesquisadas tiveram surpresa com relação ao aumento de preço dos insumos, ambos setores apresentam grande representatividade na pauta de importação da RMC.

Neste cenário, muitas empresas brasileiras tem buscado realocar a demanda por importações para fornecedores nacionais. Contudo as limitações tecnológicas, que impactam sobretudo a produtividade nacional, é um fator que deve dificultar essa realocação, e pode comprometer a competitividade das exportações.

A proporção de empresas no setor extrativista e de transformação que tem perspectiva de normalização na oferta de insumos, ainda em 2022 é de 39%, indicando insegurança quanto a estabilidade na cadeia de importação e possível estabilização nos preços.¹²

Dado o contexto, recomenda-se que, quando possível, as empresas regionais busquem o desenvolvimento de fornecedores. Do ponto de vista da política econômica, os formuladores de política, em âmbito nacional e regional, devem fomentar a substituição de importações em setores estratégicos, facilitando o desenvolvimento e implementação de ações que visem ganhos de produtividade.

¹² CNI - Confederação Nacional da Indústria. Matéria-prima: 71% das indústrias registraram alta acima do esperado, por Adriana Nicacio, disponível em <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/economia/materia-prima-71-das-industrias-registraram-alta-acima-do-esperado/>

Referências

CNI - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Transporte marítimo de contêineres e a competitividade das exportações**. 22. ed. Brasília, 2018. 82 p. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/a1/34/a134f7f5-dba6-4c06-a2dc-52ec0983ec82/transporte_maritimo_web.pdf. Acesso em: 06 jun. 2022.

ADRIANA NICACIO. CNI - Confederação Nacional da Indústria. **Matéria-prima: 71% das indústrias registraram alta acima do esperado**. 2022. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/economia/materia-prima-71-das-industrias-registraram-alta-acima-do-esperado/>. Acesso em: 02 jun. 2022.

Ministério da economia. **Balança bate recorde em 2016 com superávit de US\$ 47,7 bilhões**. 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/noticias/mdic/balanca-bate-recorde-em-2016-com-superavit-de-us-47-7-bilhoes>. Acesso em: 02 jun. 2022.

ANFAVEA. **CARTA DA ANFEVA: resultados de novembro e de janeiro a novembro de 2021**. 427. ed. São Paulo, 2021. 11 p. Disponível em: https://wll-cdn.automotivebusiness.com.br/ab-news/filer_public/5b/74/5b74cf91-2e6e-4cbf-9c22-275d62c38e0c/carta_anfavea_dezembro2021.pdf. Acesso em: 06 jun. 2022.

OLMOS, Marli. **Produção de veículos no Brasil encolhe 27,4% em janeiro ante mesmo mês em 2021**: segundo a anfeva, foram produzidos, no mês passado, 145,4 mil veículos. segundo a Anfavea, foram produzidos, no mês passado, 145,4 mil veículos. 2022. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2022/02/07/producao-de-veiculos-no-brasil-encolhe-274percent-em-janeiro-ante-mesmo-mes-de-2021.ghtml>. Acesso em: 06 jun. 2022.

ECONÔMICO, Valor. **China fecha terminam em 3º maior porto devido a covid**: fechamento tem potencial de pressionar custos de fretes e causar impacto em cadeias globais de suprimento. Fechamento tem potencial de pressionar custos de fretes e causar impacto em cadeias globais de suprimento. 2021. Disponível em: <https://valor.globo.com/mundo/noticia/2021/08/13/china-fecha-terminal-em-3o-maior-porto-devido-a-covid.ghtml>. Acesso em: 06 jun. 2022.

AGUIAR, Gabriel. **Escassez de semicondutores vai até metade de 2022, diz sócio da Bain**. 2021. Disponível em: <https://exame.com/negocios/escassez-de-semicondutores-vai-ate-metade-de-2022-diz-socio-da-bain/>. Acesso em: 24 maio 2022.

BBC. **Como a covid criou um congestionamento gigantesco no porto de Xangai que afeta o mundo inteiro**. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/04/24/como-a-covid-criou-um-congestionamento-gigantesco-no-porto-de-xangai-que-afeta-o-mundo-inteiro.ghtml>. Acesso em: 20 maio 2022.

WORLD BANK GROUP. **The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment**. Washington Dc: Michele Ruta, 2022. 84 p. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37359>. Acesso em: 06 jun. 2022.

OECD. **Ocean shipping and shipbuilding**. 2022. Disponível em: <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,comes%20with%20opportunities%20and%20challenges..> Acesso em: 25 maio 2022.

OECD - ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT. **International trade during the COVID-19 pandemic: Big shifts and uncertainty**. 2022. Disponível em: <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/international-trade-during-the-covid-19-pandemic-big-shifts-and-uncertainty-d1131663/>. Acesso em: 20 maio 2022.

OLIVEIRA, Paulo Ricardo da Silva. **Guerra na Ucrânia e seus Impactos para Economia da Região Metropolitana de Campinas**. 2022. Disponível em: <https://observatorio.puc-campinas.edu.br/nota-tecnica-guerra-na-ucrania-e-seus-impactos-para-economia-da-regiao-metropolitana-de-campinas/>. Acesso em: 02 jun. 2022.

COMMISSION, United States International Trade. **ELECTRONIC PRODUCTS**. 2022. Disponível em: https://www.usitc.gov/research_and_analysis/tradeshifts/2020/electronic.htm. Acesso em: 06 jun. 2022.

Bureau of Labor Statistics, U.S. Department of Labor, The Economics Daily, U.S. import and export prices decline in 2014 at <https://www.bls.gov/opub/ted/2015/us-import-and-export-prices-decline-in-2014.htm> (visited June 08, 2022).

INSEE. **Producer and Import Price Indices in industry – December 2014**: in december 2014, producer prices in industry fell anew. 23. ed. Paris: Insee, 2015. 2 p. Disponível em: <https://www.insee.fr/en/statistiques/1565015#consulter>. Acesso em: 06 jun. 2022