

**IMPACTOS DA PANDEMIA NA MOVIMENTAÇÃO INTERNACIONAL DE CARGAS:
O ENCARECIMENTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO, A ESCASSEZ DE CONTÊINERES E
SUAS CONSEQUÊNCIAS.**

Marcelo Paixão

Estagiário na área de Direito Administrativo e Regulatório

RESUMO

O presente artigo busca contextualizar, bem como realizar a devida reflexão crítica acerca do atual cenário de escassez de contêineres e como a pandemia do COVID-19, aliada à reinvenção dos hábitos de consumo da sociedade ocidental, contribuiu para a oscilação da logística de transporte internacional de cargas por vias marítimas, culminando nas altas taxas globais de frete e propositura de novas condições de envio de bens. Destarte, observaremos não apenas como a recuperação “assimétrica” entre certos países, em especial os países asiáticos e do oeste europeu, atuou como fator que, ironicamente, estimulou a referida escassez, mas também seu reflexo no comércio internacional.

Palavras-chave: Contêineres. Escassez. Comércio internacional. Frete.

**IMPACTS OF THE PANDEMIC ON INTERNATIONAL CARGO SHIPMENT:
THE HIGHER COSTS OF MARITIME TRANSPORTATION, THE SCARCITY OF
CONTAINERS AND THEIR CONSEQUENCES.**

ABSTRACT

The present article reaches to contextualize, as well as to develop the due critical reflections about the current scenario of containers shortage and how the COVID-19 pandemic, allied to the reinvention of western society consume habits contributed to the logistics oscillation regarding international cargo transport using maritime routes, leading to the current high

freights rates and proposal of new shipping conditions of goods. Thus, we will observe not only how the “asymmetrical” recuperation of certain countries, in special the Asians and western-European ones, acted as a factor that, ironically, stimulated referred scarcity, but also its reflection on the international trade.

Keywords: Containers. Scarcity. International trade. Freight.

1 – Introdução

Uma vez reconhecida a gravidade da enfermidade resultante do surto da nova cepa do coronavírus ao final de 2019, foi apenas questão de meses para que grande parte da população mundial recorresse ao isolamento social.

Embora o grande foco do confinamento tenha sido a situação de reestruturação das relações sociais e como “navegar” através do isolamento inesperado, é fato que o comércio internacional precisou se adaptar para lidar com a queda drástica na demanda de bens e commodities que não mais eram necessários na mesma quantidade em diversas partes do mundo, como suprimentos para a indústria de eventos e matérias-primas como petróleo e aço.

Todavia, enquanto a população não via outra opção que não permanecer em casa, a possibilidade de “e-commerce” fez com que as vendas de empresas especializadas na referida modalidade de comércio disparassem, o que, aliado à gradual recuperação e elaboração de planos de reabertura social em meio à pandemia, gerou o incremento de demanda em um setor que ainda trabalhava para se reestabelecer.

Contudo, muito embora sejam expressivos os lucros de empresas operadoras do referido “e-commerce”, como será demonstrado, a demanda de transporte de mercadorias depositada em empresas operadoras desse tipo de serviço foi maior que a disponibilidade de contêineres, elemento crucial para a efetivação do transporte marítimo.

A rápida elevação de demanda na movimentação de cargas fez com que o comércio marítimo, de modo a não interromper movimentações financeiras internacionais, precisasse manter seu funcionamento em um momento em que diversos portos enfrentavam situação de surtos locais de COVID-19, diminuição do número de trabalhadores portuários, redução no número de horas trabalhadas e implementação de protocolos de contenção da pandemia,

além da desestabilização da logística de transporte em terra. Como não havia mais disponibilidade de motoristas para movimentar os caminhões de carga, as mercadorias que adentraram os portos até mesmo antes da pandemia não mais possuíam a rede de transporte que retirava os contêineres dos terminais marítimos ou ao menos os esvaziava, gerando acúmulos de carga sucessivos os quais puseram em risco a acessibilidade dos exportadores às unidades de armazenamento para a travessia marítima.

Outrossim, a recuperação e adaptação de grandes exportadores, como a China, fez com que muitos produtos fossem facilmente carregados nos contêineres remanescentes nos terminais do país e enviados para outras partes do mundo nas quais não puderam ser propriamente descarregados a tempo. Tais fatores ocasionaram a escassez de um dos elementos essenciais para o transporte internacional de carga: os contêineres.

2 – Impulsionadores da crise

2.1 – Alta da importação e recuperação gradual.

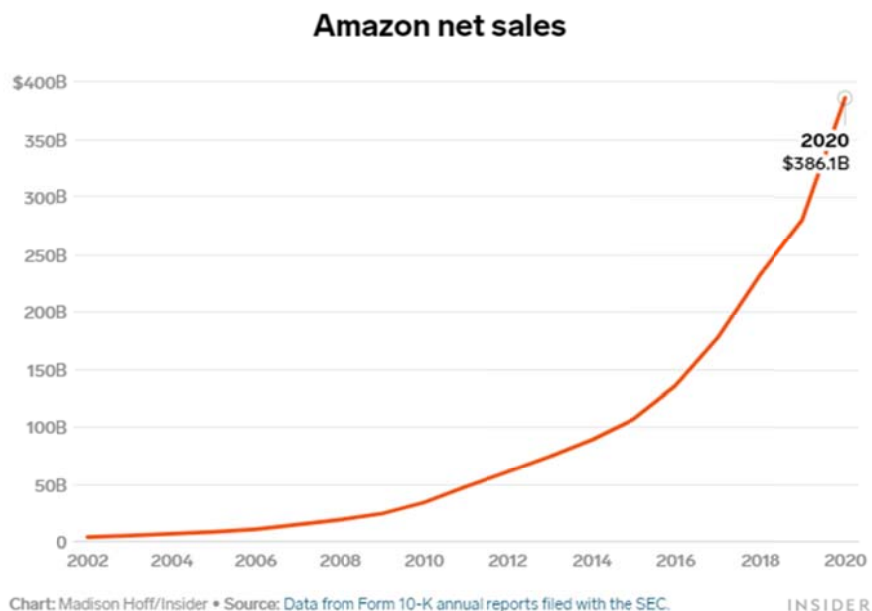
Como mencionado, a alta inesperada da importação com razoável reestruturação das exportações asiáticas e a diminuição de eficiência da logística portuária em terra foram fatores que favoreceram a escassez de contêineres hoje sentida no comércio marítimo.

Ao falarmos sobre recuperação assimétrica e gradual de países, observamos referências ao fato de que certos países, como a China, puderam retornar o funcionamento logístico das exportações antes que os portos em países importadores, sobretudo ao norte e oeste da Europa, bem como nas costas leste e oeste da América do Norte, estivessem devidamente preparados para o recebimento e gerenciamento da mercadoria que lhes era enviada, ocasionando situações como a presença de 41 embarcações na baía de São Francisco aguardando a oportunidade de atracar no porto de Oakland em fevereiro de 2021. Quanto a tal acontecimento, o porta-voz do referido porto, Robert Bernardo, em suma, declarou que a reclusão ocasionada pela pandemia aumentou o montante de compras online, resultando em uma alta de demanda de importação que se traduz no alto volume de bens chegando aos portos e no cenário de congestionamento marítimo observado na costa da Califórnia.

Como levantado por Bernardo, as compras online representaram um aumento de demanda o qual não era esperado no contexto de suspensão de atividades. De fato, os registros de vendas de gigantes do comércio mostram diferenças de bilhões de dólares em vendas entre os anos de 2019, 2020 e 2021, o que pode ser facilmente percebido pelo demonstrado no gráfico:

Gráfico 1 – Evolução de vendas em “e-commerce” pela Amazon

Amazon's net sales have increased exponentially over the years and reached over \$108 billion in the first quarter of 2021.



Como pode ser percebido, ao contrário do esperado, o cenário da pandemia alavancou o comércio, sendo inegável a influência das festividades de final de ano no montante de compras, ao passo em que, de acordo com o portal americano de notícias ABC News, as vendas durante a “Black Friday” de 2020 somaram 9 bilhões de dólares, superando o ano anterior em 21,6%.

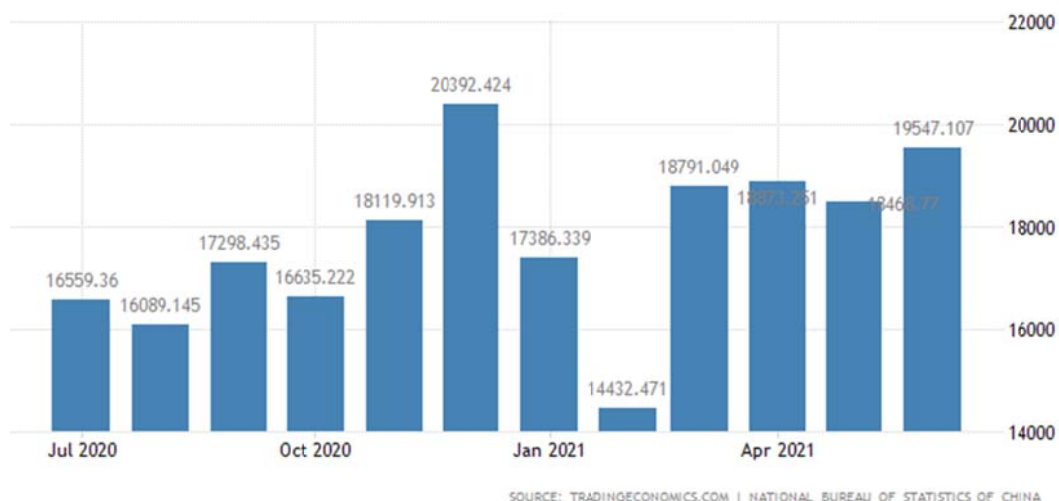
Logo, do ponto de vista logístico, a alta na demanda refletiu em uma forte exportação, principalmente de eletrônicos, vinda da China. Ao ser o primeiro país fortemente afetado pela pandemia, a China também pôde ser o primeiro país a elaborar um

plano de reabertura, tornando-se capaz, portanto, de suprir a demanda ocidental por bens de consumo, como mostrado nos gráficos:

Gráfico 2 – Exportação chinesa de eletrônicos em centenas de milhões de dólares entre agosto de 2020 e julho de 2021.



Gráfico 3 – Exportação chinesa em centenas de milhões de dólares entre julho de 2020 e junho de 2021.



Em contrapartida, para manter suas exportações, a China dependia da disponibilidade de contêineres que agora, em sua grande parte, estavam parados e ainda carregados em terminais marítimos em outras partes do mundo.

2.2 – Indisponibilidade e reabastecimento de contêineres.

Embora benéfica para o país, a alta de exportações na China sobrecarregou diversos portos ao redor do mundo que, por estarem aplicando medidas de controle à pandemia, como a diminuição do número de trabalhadores portuários e a redução da jornada de trabalho dos mesmos, não mais conseguiram lidar com o montante de mercadorias e contêineres que adentravam os terminais marítimos, ocasionando o acúmulo, tanto de contêineres que já estavam nos portos e não puderam ser propriamente descarregados devido à elevação do custo de transporte terrestre, também ocasionado pela redução do número de trabalhadores e de suas jornadas de trabalho, quanto de novos contêineres advindos de países asiáticos. Portanto, com portos lotados operando aquém de suas capacidades logísticas, eventos como a “fila” de navios na Califórnia tornaram-se recorrentes não apenas na costa oeste, mas também na costa leste dos EUA e em outros países.

Contudo, o envio constante de contêineres nas exportações chinesas não foi seguido pelo retorno dos mesmos, uma vez que, em muitos casos, os contêineres permaneceram dentro de embarcações em portos congestionados pelos motivos já aludidos. Frente à possibilidade de queda da exportação devido à falta das unidades de armazenamento, o que já ocasionava a sutil escalada do custo médio de frete marítimo, a China recorreu impulsionou sua demanda por contêineres em detrimento de suas importações, ao passo em que se tornou mais lucrativo para operadores de transporte marítimo o envio de das unidades vazias de portos ao redor do mundo de volta para o sudoeste da Ásia.

3 –Índice mundial de frete: Escalada de custos e seus reflexos

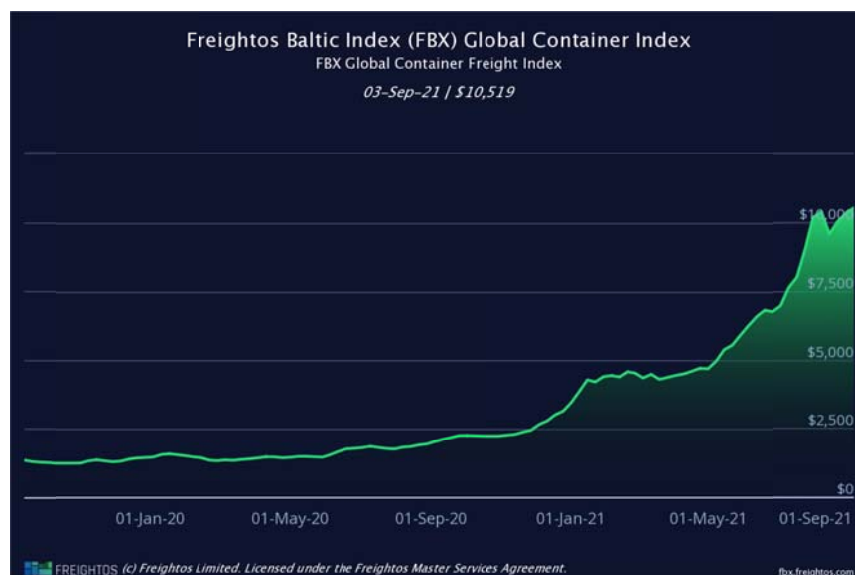
3.1 – Elevação dos custos de transporte

Como produto direto da junção de todas as referidas questões acerca das novas dificuldades de operação de transporte marítimo, incremento de demanda e restrições logísticas em terra, não houve artifícios os quais impedissem a elevação drástica nos índices

mundiais de frete, os quais em grande parte dependiam da disponibilidade de contêineres, os quais se tornaram escassos.

Como podemos observar no gráfico abaixo, a taxa mundial de frete apresentou sutis aumentos ao longo do terceiro trimestre de 2020, os quais evoluíram quase exponencialmente durante todo o ano seguinte.

Gráfico 4 – Evolução do preço médio mundial de frete de contêineres entre janeiro de 2020 e setembro de 2021.



De acordo com o portal de notícias TIME, o preço de transporte de carga em contêiner de aço de 40 pés, aproximadamente 12 metros, entre Shanghai, China, e Rotterdam, Holanda, alcançou a marca de 10.522 dólares, o que representa um aumento de 547% em relação à média de preços no mesmo período ao longo dos últimos 5 anos.

Ainda de acordo com o mesmo portal de notícias, é fato que cedo ou tarde o preço excedente na importação de bens será repassado ao consumidor final, o qual já arca com impactos da presente crise ao notar a indisponibilidade de certos produtos estrangeiros que, outrora, eram abundantes no comércio. Outrossim, para empresas que sobrevivem do transporte de bens de baixo valor agregado a situação se torna ainda pior, visto que produtos como brinquedos e mobília demandam muito mais espaço e contêineres para

serem movidos em quantidade suficiente para representar lucro satisfatório. Logo, para inúmeros setores industriais produtores de bens de baixo valor agregado, a escalada dos preços de frete representa uma clara ameaça para suas finanças, ao passo em que será preciso encontrar o meio termo no qual o novo custo de transporte seja proporcionalmente distribuído para a atividade comercial e para o consumidor final de modo a afastar tanto a impossibilidade de compra pelos consumidores quanto a ruptura financeira das indústrias.

Entretanto, para grandes empresas operadoras do transporte marítimo, a interferência da pandemia apenas modificou seu modal de atuação. Optando pela movimentação de contêineres vazios e com mercadoria de volta para o sudeste asiático com fretes altíssimos, empresas como a Maersk, responsável, sozinha, pela movimentação de 20% dos contêineres no mar, aprimoraram seu desempenho ao passo em que a mesma chegou a obter receita de aproximadamente 29.1 bilhões de dólares em 2020 apenas com o transporte de cargas pelo mar, não contabilizando no montante a receita com logística em terra e manutenção de terminais portuários.

Ainda assim, a priorização do lucrativo modal de “retornar caixas vazias” por parte de grandes transportadoras representou grande golpe contra nações agroexportadoras, as quais perderam parte de sua produção anual devido à rejeição das transportadoras em transportar as commodities para a Ásia.

3.2 – Reflexos da alta e indisponibilidade de transporte

Como aludido, o incremento da demanda asiática por contêineres vazios ensejou a recusa das operadoras de transporte em movimentar exportações de países ocidentais para países como China, Índia e Vietnã.

Entretanto, para muitos produtores, a negativa do transporte de cargas representa não apenas um incômodo atraso, mas também a perda da produção agroindustrial de países exportadores de tal categoria de commodities. De acordo com o portal de notícias financeiras e mercadológicas, CNBC, as transportadoras negaram a movimentação de cerca de 178 mil contêineres em outubro e novembro de 2020, gerando apenas nos portos de Nova York e Nova Jersey a perda de aproximadamente 632 milhões de dólares representados em cerca de 41.550 contêineres. No Brasil, de acordo com a plataforma de notícias G1, uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria em julho de

2021 constatou que 70% das 128 associações industriais pesquisadas relatam sofrer os impactos da falta de navios e contêineres para o escoamento de suas produções.

Ainda assim, mesmo para as commodities de alto valor agregado, como a indústria de microchips e semicondutores, o cenário não difere em tanto do já apresentado, uma vez que, como trazido pelo portal BBC em julho de 2021, de acordo com Pat Gelsinger, chefe executivo da Intel, a atual falta de tais componentes no mercado ocidental devido à incomum demanda por eletrônicos em meados de 2020 e inexistente reposição pela indústria asiática pode levar até 2 anos para ser sanada com produção eficiente das mesmas partes por indústrias norte americanas e europeias.

Ademais, é mais que razoável admitir que o contínuo crescimento das embarcações foi fator impulsionador do incremento nos valores de frete, uma vez que navios com capacidade recorde de contêineres e com altíssimo custo de manutenção foram usados para transportar unidades de armazenamento vazias em número aquém de suas imensas capacidades, o que resultou na divisão do custo de manutenção das embarcações para um número menor de consumidores do serviço de transporte, o que consequentemente encareceu o modal de frete.

Diante do cenário de óbvia degradação continuada da produção ocidental devido priorização do lucro pelas grandes transportadoras, entidades como a Comissão Marítima Federal (EUA) iniciaram investigações sobre o histórico de transportes em portos americanos para decidir se a recusa no transporte de carga representa violação contra o *US Shipping Act.*, Legislação que torna ilegal a “recusa irrazoável à negociação e acordos” e o “envolvimento em condutas que irrazoavelmente restrinjam o uso de serviços intermodais.

Portanto, embora seja extremamente lucrativo para as transportadoras realizar o frete de contêineres vazios, tal prática pode levar diversos setores industriais a crises financeiras letais. Outrossim, é patente que a recusa no transporte já impacta na falta de produtos que não mais estão disponíveis ao consumidor final, como pode ser visto na crescente falta de alimentos em supermercados ingleses.

4 – Conclusão

A partir do demonstrado ao curso do presente artigo, depreende-se que a interferência da pandemia junto à fragilidade logística do transporte de cargas e a

instabilidade entre a oferta e demanda de diversas commodities ao redor do mundo ocasionaram a crise que, embora facilmente visualizada na patente falta de contêineres, fundamenta-se primordialmente no desequilíbrio do transporte de mercadorias as quais não podem se mover na velocidade necessária para acompanhar os novos padrões de consumo da sociedade, principalmente quando levamos em consideração o cenário de reabertura comercial e de aparentes últimos meses da pandemia do coronavírus.

Embora não seja razoável declarar que existe caos generalizado no transporte internacional, visto que o modal de frete marítimo continua operando, é fato que taxas de frete até 500% maiores do que as anteriormente praticadas irão afetar tanto o preço final das mercadorias quanto a capacidade das indústrias em continuar produzindo, o que já está ocasionando falta de alimentos em países importadores, como a falta de carne na Inglaterra, e degradação de mercadorias perecíveis em nos portos de nações agroexportadoras, como as laranjas americanas e a soja brasileira.

Ainda assim, parte da responsabilidade pela específica falta de alimentos e de bens de baixo valor agregado deve ser direcionada para transportadoras e operadoras de frete marítimo, as quais visam ao lucro potencial em detrimento do transporte efetivo ao ponto de governos questionarem se tal atitude pode ser equiparada a violações de tratados internacionais de comércio

Portanto, é visível que a crise hoje vivenciada possui raízes fundidas aos hábitos de consumo da sociedade capitalista, o que torna incerta a eventual resolução a curto prazo do desequilíbrio atual entre a distribuição de mercadorias.

Ademais, dada a dificuldade inerente da sociedade em conscientemente alterar seus hábitos de consumo, é plausível esperar a ruptura financeira de pequenos empreendimentos comerciais, bem como novas estratégias de reequilíbrio contratual entre indústrias e atacadistas, bem como entre indústrias e operadoras de frete marítimo, como forma de retomar o fluxo internacional de mercadorias.

Assim, uma vez que dificilmente alteraremos pacificamente nosso modal de consumo, teremos como legado da pandemia, no contexto aludido pelo presente artigo, a visualização de que pequenas interferências no modo de produção capitalista tendem a resultados caóticos; a atual falta de contêineres é apenas sintoma visível de frágeis pilares sobre os quais edificamos sociedades.

5. Referências

Almeida, Isis. Koh, Ann. Hirtzer, Michael. How China's growing appetite for containers is upending global food trade. **Business Standard**, 2021. Disponível em: <https://www.business-standard.com/article/international/a-container-crisis-has-led-to-food-piling-up-in-all-wrong-places-globally-121020200148_1.html>. Acesso em 10 de ago. de 2021.

China Exports of Electronic Technology. **Trading Economics**, 2021. Disponível em: <<https://tradingeconomics.com/china/exports-of-electronic-technology>>. Acesso em: 22 de set. de 2021.

China's export slump to ease in June as economies reopen, imports fall less - Reuters poll. **Reuters**, 2021. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/uk-china-economy-trade-idUKKCN24E0BH>>. Acesso em 7 de ago. de 2021.

Fitchette, Todd. The shipping container shortage is getting worse. **Farmprogress**, 2021. Disponível em: <<https://www.farmprogress.com/trade/shipping-container-shortage-getting-worse>>. Acesso em: 8 de jul. de 2021.

Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index. **Freightos Data**, 2021. Disponível em: <<https://fbx.freightos.com/>>. Acesso em 30 de set. de 2021.

Gilbert, Bem. Jeff Bezos thanks Amazon employees and customers for paying for his jaunt to space: 'You guys paid for all of this'. **Business Insider**, 2021. Disponível em: <<https://www.businessinsider.com/jeff-bezos-thanks-amazon-customers-for-paying-trip-to-space-2021-7>> . Acesso em 18 de jul. de 2021.

Graff, Amy. Here's why you're seeing so many container ships in San Francisco Bay. **SFgate**. Disponível em: <<https://www.sfgate.com/bayarea/article/container-ships-San-Francisco-Bay-Port-of-Oakland-16064580.php#taboola-2>>. Acesso em: 13 de out. de 2021.

Heilweil, Rebecca. Supply chain havoc is getting worse — just in time for holiday shopping, **Vox**, 2021. Disponível em: <<https://www.vox.com/recode/22714507/shipping-delays-chip-shortage-holiday-shopping>>. Acesso em 2 de out. de 2021.

Horowitz, Julia. How the pandemic turned humble shipping containers into the hottest items on the planet. **CNN**, 2021. Disponível em: <<https://edition.cnn.com/2021/09/08/business/shipping-containers/index.html>>. Acesso em: 02 de out. de 2021.

Intel chief warns of two-year chip shortage. **BBC**, 2021. Disponível em: <<https://tecnoblog.net/247956/referencia-site-abnt-artigos/>>. Acesso em: 20 de set. de 2021.

LaRocco, Lori Ann. Shipping carriers rejected tons of U.S. agricultural exports, opting to send empty containers to China. **CNBC**, 2021. Disponível em: <<https://www.cnbc.com/2021/01/26/shipping-carriers-rejected-us-agricultural-exports-sent-empty-containers-to-china.html>>. Acesso em: 23 de ago. de 2021.

Longley, Alex. Bosley, Catherine. Hipwell, Deirdre. Surge in Shipping Costs Globally Could Cause Price Hikes From Coffee to Toys. **Time**, 2021. Disponível em: <<https://time.com/6073233/shipping-costs-surge-price-hike-goods/>>. Acesso em: 9 de set. de 2021.

Porciano, Jonathan. Amazon Posts \$108.5 Billion In Sales, Smashing Expectations In Best First Quarter Ever. **Forbes**, 2021. Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/jonathanponciano/2021/04/29/amazon-earnings-first-quarter/?sh=100f97b69b19>>. Acesso em 3 de julho de 2021.

Port of Oakland cargo volume off due to crowded ports. **Port of Oakland**, 2021. Disponível em: <<https://www.portofoakland.com/press-releases/port-of-oakland-cargo-volume-off-due-to-crowded-ports/>>. Acesso em 20 de jul. de 2021.

Shin, Hoshik. How The Shipping Container Crisis Demonstrates The Risk Of Imbalance In Global Trade. **Forbes**, 2021. Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/forbesbusinessdevelopmentcouncil/2021/05/25/how-the-shipping-container-crisis-demonstrates-the-risk-of-imbalance-in-global-trade/?sh=36d77a551090>>. Acesso em: 11 de ago. de 2021.

Souza, Elderlan. BBC News Brasil. Como crise no transporte marítimo mundial pode afetar seu bolso. **Youtube**, 7 de out. de 2021. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=lfqmjovJyS0&list=LL&index=2>>. Acesso em: 12 de out. de 2021.

Souza, Vivian. Crise no mar: entenda a escassez de contêineres que afeta produtores do mundo todo. **G1**, 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2021/09/09/crise-no-mar-entenda-a-escassez-de-conteineres-que-afeta-produtores-do-mundo-todo.ghtml>>. Acesso em: 15 de set. de 2021.

Weise, Karen. Amazon's profit soars 220 percent as pandemic drives shopping online. **The New York Times**, 2021. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2021/04/29/technology/amazons-profits-triple.html>>. Acesso em: 1 de out. de 2021.