

Crise na cadeia de suprimentos vai acabar?

Demanda por bens, que subiu com a pandemia, pode continuar pressionando o setor de transportes

Por Harry Dempsey — Financial Times, de Londres

11/01/2022 05h01 Atualizado há um dia



No Porto de Los Angeles, porta de entrada para as importações da China aos EUA, ainda há empresas descarregando fantasias de Halloween — cerca de 90% do comércio global se dá pelo mar — Foto: Tim Rue/Bloomberg

Bob Biesterfeld conhece a gravidade da crise da cadeia de abastecimento global - ele ainda tem transportadoras descarregando fantasias de Halloween de contêineres no complexo portuário de Los Angeles e Long Beach.

Para o chefe da CH Robinson, maior agência de fretes da América do Norte, o atraso nas remessas de fantasias de vampiros, fantasmas e bruxas é a ilustração perfeita da bagunça que tomou conta do mercado de cargas marítimas nos últimos 18 meses. Cerca de 90% do comércio mundial se dá pelo mar e os problemas na logística têm atormentado empresas ao redor do planeta, desde vinícolas na Argentina a fabricantes de roupas no Sri Lanka.

O recorde de atraso das embarcações tem congestionado portos e sobrecarregado armazéns, agravando os problemas de suprimento causados pela falta de chips e de produtos petroquímicos. Empresas menores tiveram que batalhar com unhas e dentes por espaço em contêineres nos barcos para não interromper a produção e poder continuar vendendo seus produtos, ao mesmo tempo em que se viam diante de acúmulos de matérias-primas e de pressões sobre seu fluxo de caixa (precisaram absorver o custo dos fretes, até sete vezes mais caros do que antes da pandemia). Os consumidores, por sua vez, vivenciam o problema na forma de prateleiras vazias, disponibilidade limitada de certos produtos e aumento dos preços.

Jens Bjorn Andersen, CEO da DSV, uma das maiores empresas de logística do mundo, hoje espremida entre clientes furiosos e empresas marítimas frustradas, descreve a situação como a pior que já viu em mais de 30 anos no setor.

Se os gargalos continuam, varejistas e fábricas terão atrasos crônicos, com custos altos, e isso tudo pressiona a inflação

Os gargalos na navegação expuseram uma das ameaças mais graves à economia mundial agora emergindo da pandemia [e deixam uma grande dúvida no ar]: se o tráfego mundial vai continuar engarrafado ou voltar a fluir em 2022. Se os gargalos continuarem, os custos do frete permanecerão altos e o espaço de carga nos navios, limitado, obrigando varejistas e fábricas a enfrentar atrasos crônicos. Isso, por sua vez, iria alimentar a inflação, virar cadeias de abastecimento de ponta-cabeça e acelerar a consolidação das redes e rotas de transporte marítimo, provocando transformações profundas no comércio mundial.

Durante a pandemia, as empresas de transporte marítimo de contêineres tiveram que fazer malabarismo para atender ao aumento espetacular na demanda dos consumidores por bens, depois de terem reduzido boa parte de sua capacidade durante os lockdowns iniciais na primeira metade de 2020. Como resultado, um sistema que funcionava em alta sincronia foi arrancado de seu ritmo.

“Costumávamos trabalhar numa estrada de oito pistas, [depois] encolhemos a estrada pela metade”, diz Randy Chen, vice-presidente de operações logísticas mundiais da Wan Hai Lines, uma transportadora marítima de Taiwan. “O setor de navegação foi o primeiro a voltar a ter oito pistas.” Já os portos, armazéns e empresas de caminhões - todos atingidos por falta de mão de obra relacionada à covid-19 - tiveram mais dificuldade para fazer o mesmo, acrescenta Chen.

Os atrasos foram agravados pelo fechamento de terminais em dois dos cinco portos de contêineres mais movimentados no mundo, o de Shenzhen e o de Ningbo-Zhoushan, ambos na China, após pequenos surtos de covid-19, assim como pelo inusitado bloqueio do Canal de Suez por um gigantesco navio de 400 metros de comprimento. “A cada vez que temos um incidente relacionado à covid, é como um acidente de carro que interrompe todas as oito pistas”, afirma Chen.

A crise no transporte é em escala mundial e afeta companhias e consumidores de São Paulo a Tóquio

Agora, a disseminação da variante ômicron mantém o setor de transporte marítimo à beira de um ataque de nervos, na expectativa de qual poderia ser o próximo obstáculo a atravancar as operações. Na Europa, lockdowns antes do Natal em alguns países e restrições adicionais em outros chacoalharam a confiança. A maioria dos holofotes está voltada para o que a China - lar de sete dos dez maiores portos de contêineres do mundo, incluindo o mais movimentado, Xangai - fará a seguir. Em dezembro Pequim, que opera uma política nacional de tolerância zero à covid-19, decretou lockdown em Xi'an, uma cidade de 13 milhões de habitantes na região central do país; Hong Kong proibiu temporariamente voos de passageiros de oito países, incluindo os Estados Unidos; e a cidade de Ningbo foi parcialmente fechada na semana passada diante de novos casos de covid-19.

A perspectiva de uma reprise dos problemas da cadeia de abastecimento vistos em 2021 deixa as empresas apavoradas. “Nosso depósito está cheio, mas sempre faltam uma ou duas peças”, diz Johanna Urkauf, diretora-gerente da KTM Bike Industries, uma fabricante austríaca de bicicletas.

Erik Yim, diretor-gerente do grupo estatal China Merchants Port Holdings, diz que “a única maneira” de restaurar a ordem na cadeia de abastecimento seria um alinhamento mais próximo entre os governos nacionais quanto às medidas para conter o coronavírus, por meio de um protocolo que fosse reconhecido internacionalmente e projetado para proteger os trabalhadores de áreas essenciais do transporte. Além disso, acrescenta, seria necessário manter abertos os portos e outras infraestruturas vitais e enviar alertas antecipados sobre atrasos.

Simon Heaney, analista da Drewry, uma firma de consultoria marítima, mostra-se pessimista e não acredita em mudanças drásticas neste ano. “A esta altura, acreditávamos que haveria mais avanços no destravamento das cadeias de abastecimento. [Mas], na verdade, a situação piorou”, diz Heaney. “Temos mais informações chegando e nos avisando sobre a gravidade da crise enfrentada pela logística continental [de caminhões e portos].”

Um fator-chave para determinar se as empresas de transporte marítimo poderão voltar a ter uma infraestrutura confiável para o comércio internacional em 2022 será a força da demanda por bens de consumo. Se ela continuar forte, será difícil dar conta dos pedidos em atraso. Cerca de 60% dos gastos de um consumidor nos EUA, em geral, referem-se a bens e o restante, a serviços, mas isso, agora, aumentou para 65%, de acordo com a Bernstein. Como resultado, as importações dos EUA em setembro e outubro de 2021 aumentaram quase 20% em relação aos mesmos meses de 2019.

A demanda por transporte marítimo de contêineres tende a aumentar nas semanas que antecedem o ano novo lunar chinês - no início de fevereiro de 2022 - quando as fábricas fecham temporariamente e as exportações diminuem. É quando poderíamos ver alguma melhora, diz John Pearson, CEO da DHL Express.

Executivos do setor, contudo, dizem que o ano novo lunar provavelmente será seguido por um reabastecimento de estoques baixos - nos EUA, por exemplo, estão em seus menores patamares históricos. Esse movimento poderia se sobrepor ao pico da temporada do verão setentrional, quando já começam a ser feitas remessas marítimas de produtos para a Black Friday e o Natal.

Ron Widdows, ex-executivo no setor de navegação e chefe atual da FlexiVan, que tem uma das maiores frotas da América do Norte de carretas para aluguel - as estruturas acopladas aos caminhões para carregar contêineres - diz que uma queda prolongada nos fluxos de carga ajudaria a restaurar a produtividade, livrar-se dos contêineres vazios e lidar com os atrasos. No entanto, ele considera improvável que isso ocorra tão cedo.

Em vez disso, ele prevê mais dificuldades na obtenção de produtos para comercializar, diante da possível paralisação de parte da indústria chinesa durante a Olimpíada de Inverno, em Pequim, em função de regras estritas de quarentena contra a covid-19 para marinheiros. "Trata-se tanto de [um problema de] volatilidade quanto de volume absoluto", diz.

Nem todos os clientes das empresas marítimas estão convencidos de que haverá uma forte demanda por muito tempo. Alguns tiveram que pagar cerca de US\$ 15 mil para transportar um contêiner de 40 pés (cerca de 12 metros) da China para a Costa Oeste dos EUA, dez vezes mais do que antes da pandemia. Os custos do transporte devem continuar subindo neste ano, já que as atuais altas tarifas do mercado à vista são usadas nos contratos anuais de frete, atualmente em negociação. Outros clientes dizem que o alarmismo quanto a um possível caos na navegação soa mais a uma estratégia de barganha das transportadoras.

A volta do turismo e do uso de hotéis e de outros serviços, assim como o aumento das contas do consumidor e das taxas de juros mais altas, são, todos, fatores que poderiam suavizar a demanda por bens, diz James Hookham, CEO do Global Shippers Forum, uma associação setorial que representa importadores e exportadores.

"Não estou acreditando nessa onda que diz que vamos precisar suportar isso durante a maior parte de 2022", disse Hookham, para quem o congestionamento do transporte marítimo pode diminuir dentro de semanas, assim que os consumidores começarem a sentir o aperto. "A continuidade dos altos níveis de demanda por remessas marítimas contêineres não é algo inevitável."

Os problemas do transporte são mundiais e afetam empresas e consumidores de São Paulo a Tóquio. Ainda assim, alguns executivos e analistas acreditam que um dos gargalos, acima de todos os demais, pode ser a chave para acabar com os problemas: os portos vizinhos de Los Angeles e Long Beach, a porta de entrada das importações asiáticas aos EUA. A infraestrutura antiga e a incapacidade de operar 24 horas, sete dias por semana, como alguns portos asiáticos, se somaram para provocar um sério congestionamento.

O tamanho da fila de navios fora dos terminais à espera para atracar tornou-se um termômetro das turbulências na cadeia de abastecimento pelo mundo. A fila se estende por muitos quilômetros no mar, também, em razão de novas normas, e o número efetivo de navios porta-contêineres à espera - acima de cem na última quinta-feira é recorde. Cerca de 22% da capacidade de transporte marítimo à espera para atracar no mundo refere-se ao complexo Los Angeles/Long Beach, pelos números da terça-feira passada, segundo a Kuehne + Nagel, um grupo suíço de logística.

“Se revolvermos a América do Norte, então, haveria capacidade suficiente para o resto do sistema”, disse Alan Murphy, analista da firma de consultoria Sea-Intelligence, em encontro com especialistas em navegação, em dezembro.

Aliviar o congestionamento nos EUA, entretanto, parece longe de ser uma tarefa simples. Joerg Wolle, presidente do conselho de administração da Kuehne + Nagel, diz que a ineficiência dos portos e a falta de motoristas de caminhão - dois fatores sem solução no curto prazo - fizeram com que o sistema tenha sido incapaz de lidar com o aumento na demanda.

Wolle prevê certo alívio na falta de mão de obra com o retorno gradual de trabalhadores, mas acredita que isso levará tempo. “Teremos sorte e nos daremos por satisfeitos se virmos um alívio real [no sistema] até o outono [setentrional]”.

Os equipamentos são mais uma frente limitadora. Os EUA têm 4% menos carretas em circulação do que em 2018, segundo a firma de consultoria ACT Research, embora a demanda por elas tenha aumentado. Biesterfeld, da CH Robinson, diz que os fabricantes de carretas e reboques não têm capacidade para produzir um volume que faça a diferença antes do segundo semestre de 2022.

Mais uma sombra pairando sobre o retorno à normalidade é a negociação com os trabalhadores do complexo Los Angeles/Long Beach, cujos contratos vencem em julho. O contrato anterior, de 2015, só foi alcançado graças à intervenção do governo Obama, depois de nove meses de negociações e de uma greve que deixou dezenas de navios do lado de fora do porto. Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, uma firma de dados de transporte marítimo, com sede em Oslo, diz que as conversas com os estivadores, normalmente centradas nas questões da remuneração e da automação, quase certamente resultarão em “alguma forma de interrupção incontornável”.

Nos dez anos anteriores ao coronavírus, o transporte de carga em contêineres estava tão barato que o setor, afetado pelo excesso de capacidade, tinha dificuldade para lucrar. Algumas transportadoras quebraram e as principais companhias marítimas do mundo formaram três alianças, compartilhando espaço nas viagens. Hoje, as nove principais transportadoras do mundo controlam 83% da tonelagem.

Essa consolidação, somada à escassez de investimentos em novos navios antes da pandemia e ao endurecimento das normas sobre emissões, levou muitos especialistas a concluir que as altas tarifas de frete persistirão.

A possibilidade de que o mundo tenha que aprender a conviver com tarifas de frete elevadas se transformou também em uma discussão sobre a ligação entre os custos do transporte e a inflação. Executivos do setor dizem que os custos, mesmo multiplicados por dez, ainda são uma fração muito pequena do preço que o consumidor paga por um produto. Um relatório da Organização das Nações Unidas (ONU) de novembro, contudo, previu um aumento de 1,5% na inflação mundial em razão do transporte marítimo - e uma elevação ainda maior para itens de menor valor, como móveis, ou produtos de alta tecnologia feitos de milhares de peças que precisam cruzar os oceanos.

A crise do transporte marítimo também trouxe dúvidas sobre a evolução da infraestrutura que sustenta o comércio internacional e a prosperidade econômica.

Scott Price, presidente da UPS International, acredita que uma consequência dos últimos 18 meses é a “migração para novos modelos de cadeia de abastecimento”, com as empresas transferindo a produção de bens complexos para mais perto dos consumidores - como forma de combater os custos de transporte mais altos e o fim da mão de obra chinesa barata.

Essas previsões chegam à medida que as empresas marítimas alocam mais embarcações para as linhas mais lucrativas. A capacidade em tonelagem para as rotas entre a América do Norte e a Ásia aumentou 30% entre janeiro e dezembro de 2021, segundo dados da firma de consultoria Alphaliner. Enquanto boa parte dessa capacidade adicional ficava em filas de espera em vez de navegando, a capacidade destinada à África ou a trajetos entre países asiáticos caiu, respectivamente, 3,3% e quase 10% no mesmo período.

As empresas de navegação também reduziram bastante o número de escalas em suas rotas no segundo semestre de 2021. As paradas nos cinco maiores portos da Ásia e do norte da Europa em rotas semanais caíram 25% desde 2016, um fenômeno que se acelerou ainda mais na pandemia, de acordo com a Alphaliner. Lars Mikael Jensen, chefe da rede oceânica mundial da Maersk, diz que a mudança para um modelo mais baseado em centros de conexão - que o grupo dinamarquês está adotando - ajudará a recuperar a confiabilidade.

“Em vez de fazer escala em cada porto diretamente, colocamos [a carga] em redistribuidores num ponto de conexão”, diz ele. “Isso tornará a rede menos vulnerável a atrasos individuais nos portos [...] isso é algo que queremos fazer mais.”

Essa próxima fase de consolidação nos destinos do setor preocupa a economista especializada em transportes Antonella Teodoro, da firma de consultoria MDS Transmodal. Suas análises mostram uma queda de 12% desde o início de 2019 no número de países com os quais as nações africanas estão diretamente conectadas, o que torna o comércio mais caro.

“Uma conectividade menos direta a pequenas economias deveria tirar o sono de alguns reguladores”, diz Teodoro. “Não se trata de não termos os produtos de Natal a tempo, mas de uma piora [da situação econômica] para os países deixados para trás pela globalização.”

Sean van Dort, presidente de logística da associação setorial Joint Apparel Association Forum Sri Lanka, compartilha desses receios. Há menos navios fazendo escalas em Colombo, centro comercial do país, para entregar tecidos, fios e acessórios do Leste Asiático, necessários para que os fabricantes de roupas locais produzam para marcas multinacionais.

“Muitas pequenas e médias empresas precisaram fechar ou ter suspensões temporárias, pois não têm poder financeiro para arcar com o frete aéreo de mercadorias”, diz. As empresas marítimas são como “um inseto atraído pela luz e vão para onde estão as tarifas de frete mais altas”.

Para os donos de cargas na ponta final de um sistema em crise, o setor de transporte marítimo avisa que notícias melhores vão demorar a chegar.

“Não creio que volte a se normalizar”, diz Andersen, da DSV, para quem os últimos dois anos provocaram mudanças nos fundamentos no setor de logística. “Se ‘normalizar’ significa voltar à situação que víamos antes da covid, para ser honesto, acho que nunca voltaremos [a isso].” **(Tradução de Sabino Ahumada)**