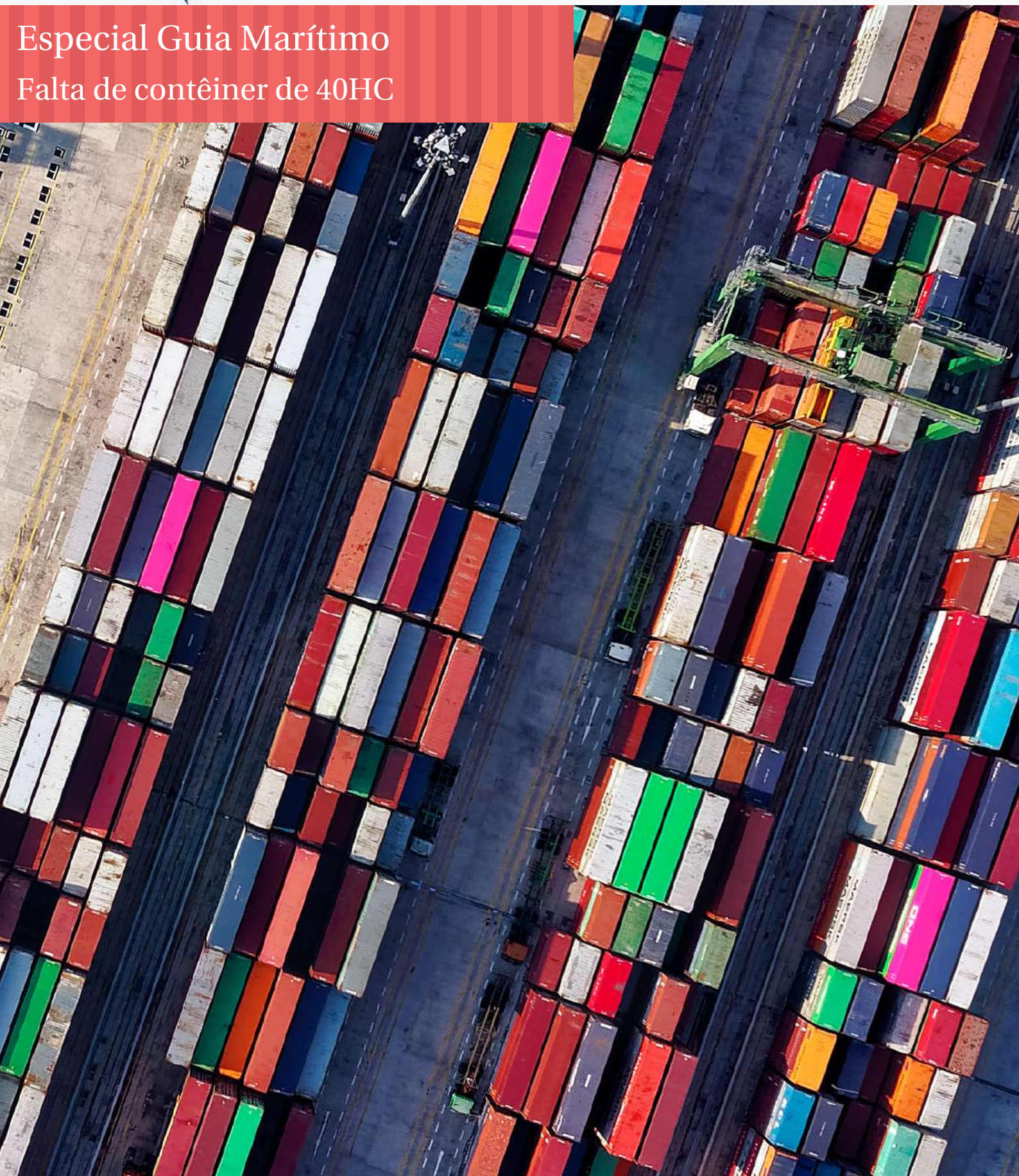




guiaMARÍTIMO

a ferramenta do comércio exterior

Especial Guia Marítimo
Falta de contêiner de 40HC



A explosão do varejo (sobretudo nos EUA) e a falta de contêiner 40HC



*Por Leandro Carelli Barreto

Recebi, com satisfação, do amigo Martin Von Simson a missão de escrever sobre a situação dos equipamentos no Brasil e no mundo. O assunto realmente tem ganhado ampla cobertura da mídia internacional, inclusive de veículos não especializados como o Wall Street Journal, que no último dia 15/11¹ revelou que até mesmo exportadores norte-americanos estão tendo dificuldades em encontrar contêineres para embarques de produtos agrícolas para a Ásia já que os armadores estariam preferindo retornar com os equipamentos vazios visando atender a forte demanda das importações no sentido oposto.

O que está acontecendo na rota Ásia > EUA é de fato tão atípico que tem sido usualmente descrito no noticiário como um “black swan” (ou cisne negro), uma expressão em inglês usada para se referir a qualquer tipo de evento inesperado, mas altamente significativo, e certamente é uma das principais razões da escassez de contêineres de 40HC em todo o mundo. Nico Hecker, Diretor Global de Logística de Contêineres da Hapag-Lloyd resumiu: “Atualmente, estamos vendo um “black swan” e experimentando um forte aumento da demanda de contêineres de 40HC, após uma das maiores quedas na demanda de todos os tempos”.

Já o respeitado professor Theo Notteboom, explicou recentemente que: “A reabertura dos mercados e a atual onda de reabastecimento/armazenamento resultaram em um aumento repentino de fluxos em contêineres nas últimas semanas, com vários portos na Europa e na América do Norte relatando volumes de tráfego recorde no lado das importações, enquanto muitos portos asiáticos importantes também estão vendo uma forte recuperação dos volumes em comparação com o primeiro semestre do ano. Este aumento repentino nos volumes em várias das grandes rotas comerciais e o reposicionamento em massa de contêineres de volta para a Ásia está testando os limites de capacidade dos portos/terminais e dos sistemas de transporte interno, levando a rupturas na conectividade do transporte terrestre em alguns portos.”

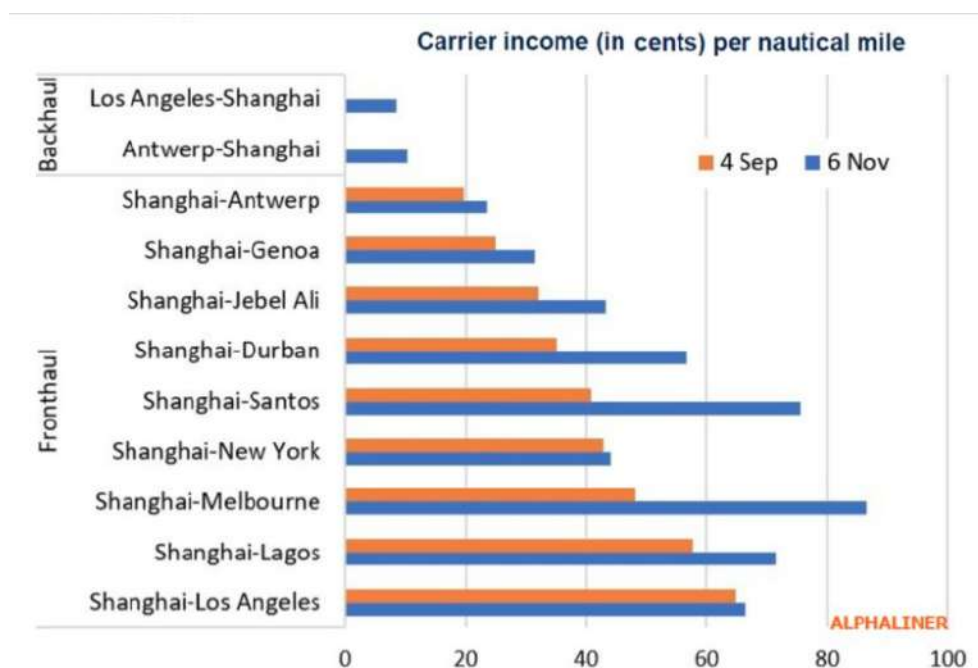
Na prática, o que essa súbita explosão do varejo, sobretudo nos EUA, está causado é um grande imbalance nos fluxos internacionais de contêineres (Steve Ferreira, CEO da consultoria Ocean Audit com sede em Nova York, estima que Walmart, Home Depot, Lowes e Target estão movimentando agora 300% de seu pico de volume normal). De acordo com a Container xChange – plataforma que mapeia disponibilidade de equipamentos em todo o mundo através de um índice no qual acima de 0,5 indica surplus e abaixo de 0,5 indica deficit – os estoques em algumas regiões atingiram níveis alarmantes nas últimas semanas: “Podemos ver a disponibilidade de contêineres, especialmente em Xangai e Los Angeles, diminuindo drasticamente para valores de 0,04 e 0,22 para 40HCs, tamanho popular para bens de consumo.” Vale destacar que a marca de 0,04 registrada em Xangai foi o índice mais baixo registrado este ano.

Um porta-voz da Maersk disse à FreightWaves: “Alugamos todos os equipamentos que podemos encontrar no mercado durante julho-outubro, mas agora o mercado de leasing secou. Não há mais contêineres disponíveis no mercado.” Vale dizer que o valor de aluguel do contêiner subiu 50% nos últimos seis meses e, além disso, as fábricas que produzem esse tipo de equipamento estão com a capacidade esgotada até o segundo trimestre de 2021, o que levou o preço de venda do equipamento a subir de US\$ 1.600 para US\$ 2.500 em um ano.

Apesar dos dados e argumentos relevantes já mencionados acima, talvez tenha sido a Alphaliner, quem tenha conseguido explicar tudo isso o que está acontecendo da forma mais didática: a financeira. “O frete spot entre Xangai e Los Angeles atingiu o nível médio histórico de US\$ 3.871/FEU, enquanto o transporte do mesmo equipamento de Los Angeles de volta para Xangai custará ao exportador dos EUA cerca de US\$ 500/FEU”. Isso sem contar que no caso das exportações dos produtos agrícolas norte-americanos para a China, os contêineres normalmente têm de ser deslocados até o interior de ambos os países para ova/desova, o que diminui consideravelmente o “giro anual” desses ativos.

Ou seja, para o armador, voltar com o equipamento vazio nesse caso significa, além de conseguir girar mais vezes seu equipamento, um aumento de receita já que pode faturar em média 66,53 centavos de dólar por milha náutica na viagem com destino aos EUA e apenas 8,59 centavos de dólar por milha náutica na viagem de retorno. Ainda segundo o Alphaliner: “Com contêineres de 40HC em falta, as transportadoras podem preferir usar seus equipamentos disponíveis nas negociações mais lucrativas.”

O gráfico seguinte demonstra tanto as rotas mais rentáveis do mundo (frete/distância) quanto a evolução dos fretes nos últimos três meses onde, inclusive, a rota Xangai-Santos ocupa a segunda colocação entre as mais rentáveis, tendo subido de 41 em 4 de setembro para 75 centavos por NM/FEU (+83%) em 6 de novembro.



Fonte: [Containers are 'the new gold' amid 'black swan' box squeeze](#) – FreightWaves – 11/11/20

Outra boa reflexão foi divulgada recentemente pelo time da SeaIntel: “É relativamente fácil ajustar a capacidade quando a demanda muda, mas não é possível deslocar rapidamente contêineres vazios em todo o mundo”. Ou seja, os recentes balanços publicados pelos armadores demonstram que estes conseguiram gerenciar bem a queda na demanda vivida no 2º tri por meio de um ajuste de capacidade sem precedentes – os famosos blank sailings, mas a despeito de uma capacidade instalada de navios até quase 30% maior que no mesmo período do ano passado em muitas rotas – dessa vez por conta dos extraloaders, lidar com esse imbalance nos fluxos de equipamentos tem sido bem mais complexo.

O mais intrigante nisso tudo é que na semana 47, portanto, já caminhando para o final do 4º tri e quando tradicionalmente já se observa um arrefecimento na movimentação mundial de cargas um relatório da Ningbo Shipping Exchange observou que: “A demanda por transporte continua a crescer. Todas as viagens desta semana partiram com carga total e a oferta de espaço é muito limitada. Os armadores tiveram até que rolar alguns contêineres para as próximas viagens, e os bookings aumentaram drasticamente esta semana”.

A situação é tão dramática que alguns agentes de carga ouvidos pelo Loadstar disseram que a escassez de contêineres está os preocupando mais que os recorrentes recordes nos níveis de frete, já que pode levar a novas rupturas nos níveis de serviço, na integridade e, conseqüentemente, nos volumes embarcados, o que num cenário tão instável poderia levar alguns de seus clientes a deixar de “surfear essa onda de consumo”.

Mas enquanto embarcadores de produtos de maior valor agregado “festejam” a retomada do varejo, como dito no início desse texto, produtores de commodities (de menor valor agregado) vêm enfrentado problemas para despachar suas produções para outros continentes e já começam a erguer o tom de voz. Segundo Peter Friedmann, Diretor Executivo da Coalizão de Transporte Agrícola dos EUA, esse problema de falta de equipamentos é potencializado pelo fato de muitos contêineres estarem sendo utilizados para armazenagem por grandes importadores dos EUA, os chamados “champions” (grandes varejistas e gigantes do e-commerce): “os armadores costumam oferecer aos principais importadores nos EUA um free time virtualmente ilimitado. Enquanto exportadores dos EUA normalmente têm de três a cinco dias”.

E para tornar a situação ainda mais dramática, aparentemente alheios a complexidade do problema de falta de equipamento (ou das eventuais consequências globais de suas reivindicações locais), uma outra coalizão nos EUA composta por mais de 40 entidades de caminhoneiros, transportadores e despachantes aduaneiros pediu no último dia 15 de novembro ao FMC – Comissão Marítima Federal – que considerasse uma suspensão imediata das cobranças de demurrage e detention nos portos de Los Angeles/Long Beach e Nova York/Nova Jersey até que o congestionamento nesses dois complexos portuários se dissipasse. Em carta essa coalizão afirmou que seus membros só este ano “pagaram bem mais de US\$ 150 milhões em demurrage e detention injustificados nos portos da Califórnia e Nova York/Nova Jersey devido ao enorme congestionamento criado por volumes recordes, juntamente com a falta de mão de obra qualificada e de chassis disponíveis”.

Ou seja, o FMC vem está no meio de um fogo cruzado entre poderosos setores dos EUA e sendo convocado a “intervir” no setor marítimo. Muito embora não nos caiba entrar no mérito da legitimidade nenhuma dessas reivindicações, tecnicamente falando a solução proposta de suspender a cobrança de demurrage/detention poderia piorar ainda mais a situação da falta de equipamento em todo o mundo – seria algo como tentar apagar fogo com gasolina.

O que fica claro em meio a toda essa crise é que o valor do frete marítimo diluído no custo unitário das mercadorias de maior valor agregado chega a ser desprezível (centavos de dólar no caso de um par de sapatos, por exemplo) e, portanto, o nível de serviço e a disponibilidade de equipamentos são muito mais importantes do que o valor do frete. Por outro lado, os recentes aumentos dos fretes inviabilizam o comércio de algumas commodities de menor valor agregado (ex.: produtos agrícolas) e, portanto, enquanto o frete marítimo variar exclusivamente em razão da oferta e da demanda como qualquer outra commodity, reequilibrar essa balança também será um belo desafio tanto para os embarcadores quanto para os armadores, que só têm a ganhar com um cadeia logística mais estável.

No Brasil, atualmente são os importadores de cargas da China os que mais estão tendo que “brigar” por equipamentos – não por acaso o levantamento do Alphaliner aponta a rota Xangai-Santos como a segunda mais rentável do mundo. Na exportação, embora haja relatos de armadores com instabilidade no estoque de 40HC há mais de 3 meses, de outros que estariam fazendo “promoção” para embarques com outros tipos de equipamentos, de um que estaria exportando vazios para a China e até mesmo um armador que estaria aceitando somente bookings com destino à China (para posteriormente atender a demanda no sentido oposto), no geral a informação é de que os fretes não oscilaram tanto e que “dá para embarcar”, mesmo que se tenha que buscar mais de um armador para garantir o equipamento.

Olhando para o futuro, as perspectivas de alguns importantes players do setor (Alphaliner, Textainers e Triton), são de que o mercado global não se normalizará até o Ano Novo Chinês e, além disso, espera-se um aumento nas negociações com contratos (com garantia de equipamento) e pressão dos armadores para redução de free times.

No cenário local, contudo, há sinais divergentes à medida que dados da SOLVE Shipping indicam que os navios continuam saindo cheios da Ásia rumo ao Brasil e setores da indústria e do comércio nacional afirmam que seguem apenas repondo tanto seus próprios estoques quanto os estoques de seus clientes que foram consumidos durante a crise e, portanto, ainda precisam formar novos estoques. Por outro lado, também já se observa um arrefecimento na demanda por cabotagem (talvez como reflexo da redução do valor e da cobertura do auxílio do Governo pago às famílias durante a pandemia) o que poderia, num segundo momento, também apontar para um arrefecimento nas importações brasileiras, que é atualmente o setor mais afetado por essa falta de equipamentos.

Em suma, tendo em vista que a capacidade já cresceu tudo o que poderia, a questão da disponibilidade de 40HC está agora muito mais relacionada a fatores econômicos relacionados à demanda do que à navegação propriamente dita. Portanto, será preciso estar ainda atento a uma série de variáveis, tais como: retomada econômica dos países, pacotes de estímulos fiscais dos governos, Desemprego/Renda, Câmbio, Inflação, Comércio eletrônico, além claro, de novos lockdowns e da tão esperada vacina para o Covid-19.

¹ [U.S. Exporters Coming Up Empty in Scramble for Outbound Containers](#)



Guia Marítimo

+55 (11) 9 8203-0265

danielcamargo@guiamaritimo.com.br

Artigo, Estudos, Notícias e Press releases:

redacao@guiamaritimo.com.br



Guia Notícias



Guia Empresas