

(X) Graduação () Pós-Graduação

OS IMPACTOS DA PANDEMIA NA IMPORTAÇÃO MARÍTIMA

Ana Clara Libero Alencar e Melo,
Universidade FUMEC,
anaclaralibero@msn.com

Thiago Soares Nunes,
Universidade FUMEC,
adm.thiagosn@gmail.com

Jurema Suely de Araújo Nery Ribeiro,
Universidade FUMEC,
jurema.nery@fumec.br

Wagner Luiz Silva,
Universidade FUMEC,
wlsilva@fumec.br

RESUMO

O comércio internacional se baseia nas trocas de produtos e serviços entre diversos países, um dos principais modais que possibilitam essa troca é o transporte marítimo que foi gravemente impactado durante a pandemia do Covid-19. O objetivo central deste trabalho foi descrever os impactos da pandemia nas importações marítimas global e brasileira. O trabalho se baseou em um estudo de artigos publicados sobre o tema, experiências da pesquisadora que trabalha na área e na aplicação de um questionário online enviado para os profissionais do ramo do comércio exterior. Os principais impactos identificados foram o aumento no valor do frete, a indisponibilidade de containers e o atraso de diversos embarques. Apesar de todos os impactos da pandemia nas importações marítimas, o setor se manteve em funcionamento uma vez que é a base do comércio internacional.

Palavras-chave: Importação marítima; Pandemia; Comércio Exterior.

1 INTRODUÇÃO

Em março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS), decretou oficialmente a pandemia do novo coronavírus. A doença, causada pelo vírus Covid-19, foi primeiramente encontrada na cidade de Wuhan na China em dezembro de 2019 e rapidamente foi espalhada pelo globo (WHO, 2020). No Brasil, de acordo com o Ministério da Saúde, o primeiro caso foi confirmado em São Paulo no dia 26 de fevereiro (MS, 2020). Porém, ainda antes de confirmados casos da doença no Brasil, foi publicada a lei 13.979/2020, conhecida como a “lei da quarentena” que dispunha de medidas para o enfrentamento emergencial ao novo coronavírus (BRASIL, 2020). A lei prevê regras de isolamento, quarentena e fechamento de portos, rodovias e aeroportos para entrada e saída do país.

Visando a contenção da doença, os países começaram a fechar suas fronteiras e o comércio internacional foi gravemente impactado (BBC, 2020). Considerando que o modal aquaviário é o mais utilizado para o transporte de mercadorias no mundo segundo a Agência Nacional de Trânsito Aquaviário (ANTAQ, 2020), pode-se utilizá-lo como parâmetro para avaliar a situação de piora/melhora no trânsito internacional. Em um importante relatório apresentado pela ANTAQ, foi demonstrado que entre janeiro e fevereiro de 2020, foi registrado uma baixa de 50% nas atracações nos principais portos da China.

Com shoppings, restaurantes, hotéis e mercados fechados, o comércio internacional sofreu um grande impacto. Milhares de fábricas de todo o mundo tiveram que parar sua produção levando a uma queda na utilização do transporte global por transporte de carga em 10,6% em 2020 (VALOR ECONÔMICO, 2021). Em decorrência, diversos armadores¹ reduziram a disponibilidade de suas rotas para se adequarem ao novo contexto (DC LOGISTICS, 2020). Porém, já em outubro, o número de importações voltou a crescer, devido a diversos fatores que serão apresentados nesse artigo, como a reabertura de mercados, o aumento nas compras online e o acúmulo de produção (PORTO DE SANTOS, 2020).

No entanto, esse crescimento de demanda foi em contramão com a oferta. Considerando que houve um aumento significativo nas compras online durante a pandemia (MASTERCARD, 2020) e levando em conta que diversos consumidores passaram a formar estoques diante do risco de desabastecimento (EPAGRI, 2020) a desestabilidade entre oferta e demanda foi significativa para diversos produtos. Como consequência dentro do transporte marítimo, houve o aumento no valor do frete em mais de 100%, a constante indisponibilidade de containers na Ásia, atrasos nos embarques, diminuição do *free time*² entre outros (CHOICE LOGISTICS, 2021).

Diante do contexto apresentado, este artigo tem como objetivo descrever os impactos da pandemia nas importações marítimas. Atualmente, a pesquisadora trabalha em uma empresa de agenciamento de carga, e possui contato diário com importadores brasileiros e prestadores de serviço de logística internacional da Ásia, Europa, América do Norte e do Sul, o que ajudou a entender os impactos da pandemia sobre outros contextos. A importância da pesquisa consiste na contribuição para pessoas que trabalham diretamente com o comércio exterior, sendo importadores, exportadores ou prestadores de serviços, trazendo um conhecimento da situação

¹ Armadores: aquele que executa toda a operação e transporte de cargas de um porto a outro, operando navios e rotas já existentes no comércio internacional (Jornal Portuário, 2020).

² *Free time*: período após a atracação do navio no qual o importador pode utilizar o contêiner sem ter de pagar.

atual e ajudando a entender como se preparar para as adversidades que o futuro desse setor espera.

Este artigo está estruturado em cinco seções a contar desta introdução. A seção seguinte trata do referencial teórico sobre logística e importação marítima. Em seguida, é exposto o método utilizado para o desenvolvimento desta pesquisa. A quarta seção se refere a análise e interpretação dos resultados e, por último, são apresentadas as considerações finais.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Para compreender o funcionamento do comércio exterior e suas funções, é importante conhecer o que é a logística e sua funcionalidade no mundo globalizado de hoje. De acordo com Fernandes (2012), alguns historiadores acreditam que a palavra logística vem da palavra francesa *logistique*, porém outros defendem que o termo se origina do antigo grego *logos*, que significa razão, cálculo, pensar e analisar.

Segundo a Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP, 2013, p.117) logística é definida como:

O processo de planejamento, implementação e controle de procedimentos para o eficiente e eficaz transporte e armazenamento de mercadorias, incluindo serviços e informações relacionadas do ponto de origem ao ponto de consumo para fins de conformidade com os requisitos do cliente. Esta definição inclui entrada, saída, movimentos internos e externos.

Entrando na importância da logística, é possível primeiramente mencionar sua notoriedade na área militar. Durante as guerras o papel da logística fica claro em cinco principais componentes: abastecimento, transporte, manutenção, evacuação e hospitalização de feridos e serviços complementares (CARVALHO et al., 2017, p. 23). Já a logística em um contexto mais administrativo, pode ser caracterizada por alguns desses mesmos componentes.

A cadeia de suprimentos tem como fundamento o abastecimento e entrega de produtos e está conectada diretamente com o transporte desses itens. Na logística a função do transporte excede a definição óbvia de “Carregar pessoas ou coisas de um lugar a outro” (MICHAELIS, 2021, p. 1), e se torna muito mais densa. Em um ambiente competitivo, o ato de transporte deve também englobar fatores como tempo de entrega e valor, por isso a escolha do tipo de transporte passa a ser tão importante.

Como principais modais há o transporte aéreo, marítimo, dutoviário, rodoviário e ferroviário, cada qual com um atributo singular. Enquanto o transporte de cargas aéreas está

entre os mais rápidos, ele também se encaixa no grupo dos modais com custos mais elevados (ALVARENGA; NOVAES, 1994). Em contrapartida há o modal marítimo, que apresenta valores mais competitivos, porém o tempo de trânsito é mais longo. Por isso a escolha do modal, é bastante influenciada pelo fator que a empresa considera como essencial para o transporte da carga naquele momento específico, seja tempo de entrega, valor, qualidade ou segurança.

Pensando nisso, é possível realizar uma ponte entre a importância da logística, do tipo de transporte e as importações. Segundo Vieira (2012), as importações possibilitam às empresas adquirirem bens de capitais de tecnologia avançada, insumos industriais e matérias-primas de alta qualidade com custo inferior aos praticados no mercado nacional. Nesse contexto de comércio internacional será abordado mais precisamente a importação marítima, primeiramente compreendendo suas características e posteriormente adentrando nos impactos que a pandemia do Covid-19 teve sobre essa atividade.

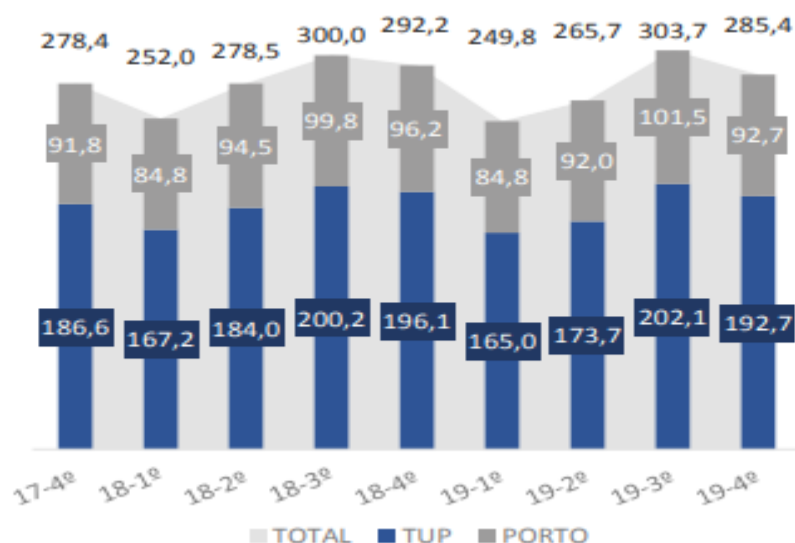
O transporte marítimo é executado por embarcações de pequeno, médio e grande porte sobre rios, lagos e mares, devido a sua singular estrutura é o único meio de transporte que possibilita a remessa de milhares de toneladas ou de métricos cubos de uma só vez (FIGUEREIDO, 2010). De acordo com a ONU (2019), ele é responsável por 80% das movimentações internacionais.

Dentro os aspectos positivos da importação marítima, pode se destacar o preço competitivo do frete que é mais barato do que o modal aéreo. Outro ponto é a capacidade de embarcar cargas maiores e mais pesadas, hoje em dia há navios porta contêineres com capacidade de transportar até 24 mil TEUs³, podendo chegar a mais de 500 mil toneladas por embarcação (ANDRADE, 2021). Em comparação, o maior avião cargueiro do mundo é capaz de carregar apenas metade desse peso (GRU AIRPORT, 2020). Outro fator positivo da importação marítima é a questão da segurança uma vez que o transporte é realizado por via fluvial, os riscos de acidente, perdas ou furtos são bem menores, principalmente se comparado com o modal rodoviário (PIBERNAT, 2021).

Em relação ao movimento de cargas publicado pela ANTAQ (2019), a Figura 1, a seguir, apresenta e evolução trimestral entre 2017 e 2019.

³ TEUs: Unidade de medida equivale a 20 pés, medida padrão utilizada para calcular o volume de um container (RUSS ROWLETT, 2012).

Figura 1: Total Geral de Cargas – Evolução trimestral da movimentação (milhões de toneladas): 2017-2019.



Fonte: SDP (2019, p. 5)

De acordo com relatório publicado pela ANTAQ (2019), as movimentações portuárias brasileiras mostraram que os portos públicos e privados movimentaram 285,4 milhões de toneladas no 4º trimestre de 2019, o que representou um recuo de 2,3% em relação ao mesmo período de 2018, totalizando um decréscimo de 6,8 milhões de toneladas.

Dentro das modalidades do transporte aquaviário, pode-se citar 4 tipos principais de transporte (ANTAQ, 2021):

- cabotagem, que é a navegação feita entre os portos de um mesmo país;
- navegação de longo curso, aquele realizado entre portos de diferentes países;
- navegação de apoio marítimo, que auxilia embarcações que atuam nas atividades de pesquisa;
- navegação de apoio portuário, que atende a embarcações e instalações portuárias.

Em 2020 ocorreram 4.904 atracações no Porto de Santos, nas quais 84,56% eram de longo curso e somente 13,76% de cabotagem (GERIN, 2021). Levando em consideração que a navegação de longo curso é a mais utilizada, conseqüentemente foi também a mais impactada com a pandemia do coronavírus entre as modalidades do transporte aquaviário.

A pandemia do coronavírus (COVID-19) teve graves conseqüências na cadeia logística

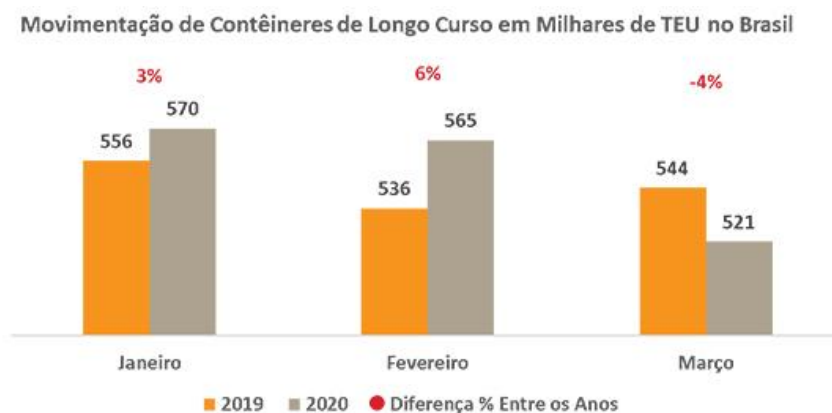
trazendo novos desafios para a atividade de importação marítima. Devido aos *lockdowns*⁴ e outras medidas que visavam o distanciamento social, diversos terminais e outros agentes da cadeia tiveram sua mão de obra reduzida durante esse período, gerando atrasos de embarques e atracações.

Enquanto o mundo todo estava fechando as fronteiras e suspendendo o trabalho de diversas áreas, ficou claro a importância do transporte marítimo que foi considerado como um setor essencial para a continuidade da entrega de suprimentos em um momento de crise internacional (UNCTAD, 2020).

Como mostrado na Figura 2, de acordo com dados fornecidos pela ANTAQ e análise de Cerigatto (2020), é possível comparar a movimentação de containers em rotas de longo curso entre 2019 e 2020. Percebe-se uma queda na movimentação de março em 4% quando comparado com o ano anterior e também uma queda de 8% quando comparado ao mês fevereiro. Conseqüentemente a essa queda na demanda de transporte no primeiro trimestre de 2020, os armadores tiveram que recorrer a diversas táticas visando diminuir o prejuízo desse período.

Tais estratégias incluíam a suspensão de serviços/rotas e limitação de espaço nos navios (ARDIGÓ,2021). É de comum acordo entre especialistas da área que a principal consequência da pandemia no transporte marítimo internacional foi o aumento no valor do frete devido à demanda reprimida, assim como a instabilidade que foi causada ao mercado face ao desabastecimento mundial na cadeia de suprimentos.

Figura 2: Comparação da movimentação de contêineres de longo curso entre os anos de 2019 e 2020.



Fonte: ANTAQ (apud, CERIGATTO, 2020)

⁴ *Lockdown*: Termo em inglês que é utilizado para descrever medida de fechamento de regiões na pandemia de Covid-19 para obrigar ao isolamento social (G1, 2020). No Brasil, quando implementado o *lockdown*, apenas os serviços considerados essenciais ficaram abertos (G1, 2020).

Dentre os principais efeitos da pandemia sobre o transporte marítimo internacional, destacam-se: a volatilidade no preço dos fretes, disponibilidade de container, alta do dólar e desvalorização do real, aceleração na digitalização.

Em relação a volatilidade nos preços dos fretes, diversos armadores aumentaram o valor básico do frete para recuperar o prejuízo que tiveram no primeiro semestre de 2020. Como apontado pela *Choice Logistics* (2021), devido ao *lockdown*, as atividades econômicas globais foram drasticamente reduzidas e conseqüentemente alteraram a quantidade de navios em atividade.

Em matéria publicada pela organização Sindmar (Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante) em 2021, foi registrado na semana do Natal de 2020, o valor do frete marítimo pela rota Shanghai a Santos no valor de \$10.000. Em comparação, um ano antes, o custo dessa mesma rota girava em torno de USD \$2.000 por TEU. Assim, os dados levantados demonstram que houve um aumento no valor do frete de cinco vezes se comparado a um ano antes.

Outra consequência da pandemia, que também só foi vista em meados de outubro de 2020, foi a crescente indisponibilidade de containers, principalmente na Ásia. Com as fronteiras fechadas e voos comerciais suspensos, muitos comerciantes que antes despachavam suas mercadorias via aérea, se viram obrigados a realizar seu comércio pela via marítima, sendo esse fato um dos fatores que levaram ao aumento na procura de containers (BUENO, 2021).

Além disso, consumidores de diferentes faixas etárias e localidades passaram a fazer compras de modo online, muitas vezes de produtos originados da China, o que também ajudou a impulsionar o aumento do transporte marítimo (BLOOMBERG, 2021). Como no começo da pandemia, muitas fábricas pararam seu funcionamento, quando a produção voltou, havia um acúmulo de estoque. E para completar, já é comum a alta na demanda de contêineres, a partir de setembro causado pelas importações realizadas já comumente nessa época para suprir as compras de fim de ano, como a *Black Friday* e o Natal, festas importantes para o calendário comercial (CARVALHO, 2021).

A consequência mais imediata dessa indisponibilidade foi o atraso nos embarques, visto que diversos importadores realizavam a reserva para um navio específico, mas na hora de retirar o container para ovação da carga, os armadores informavam que o *booking*⁵ teria que ser rolando para o próximo navio. Outra consequência foi a inclusão da taxa PSS (*peak season surcharge*)

⁵ *Booking*: reserva de espaço para cargas nos navios (Portogente, 2016).

imposta por diversos armadores, que pode variar entre 300 e 400 dólares, como medida restritiva para atrasos e cancelamentos de reservas (BUENO, 2021).

Outro ponto a se destacar foi a alta do dólar e desvalorização do real. No ano de 2020, a moeda norte-americana subiu em todo o planeta, com o aumento dos juros, diversos investidores de todo mundo passaram a investir mais no tesouro americano. Somando-se a esse fator, no Brasil, o real foi a moeda que mais se desvalorizou no ano (ante o dólar), chegando a perder quase 30% do seu valor (BBC, 2020).

Na visão dos importadores, a desvalorização do real tem um impacto gigantesco. Considerando que as transações internacionais são geralmente feitas em moedas estrangeiras, o produto importado acaba saindo mais caro. Esse aumento nos custos geralmente é repassado para o consumidor final, porém de acordo com Rodrigues (professor do Departamento de Economia da USP), parte desse impacto está sendo absorvido pelas próprias empresas importadoras, visto que muitos brasileiros tiveram queda em suas rendas, importadores têm optado por reduzirem a margem do lucro a perder o negócio (BBC, 2020).

Porém a pandemia também teve um lado positivo que foi a aceleração da digitalização. Com o aumento dos casos, o distanciamento e *lockdowns* foram incentivados e instaurados em diversos locais. Não somente fábricas e indústrias sofreram com a paralisação, mas também diversos prestadores de serviços passaram a realizar o seu trabalho em regime de teletrabalho. Dessa forma, documentos que antes eram aceitos apenas fisicamente passaram a ser aceitos digitalmente por armadores, terminais, agentes de carga e autoridades fiscais (TATAGIBA, 2020).

Apesar de todas as consequências causadas pela pandemia do Covid-19, a importação marítima é uma parte fundamental para o funcionamento da cadeia logística internacional e seu abastecimento. Apesar das altas e baixas desse modal ao longo de 2020, ficou claro a importância que esse setor tem. Um exemplo de sua magnitude foi a inclusão dos portuários como grupo prioritário na fila de vacinação contra o Covid-19. Como dito pelo ministro da infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas, “Santos é o porto mais importante da América Latina e, em breve, o maior porto do Hemisfério Sul. É isso que faz com que nossa safra se movimente, que a gente tenha saldo de transações correntes, que a gente tenha recursos, fôlego até para superar a crise sanitária do ponto de vista financeiro.” (BRASIL, 2021).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

De acordo com Gil (2001), uma pesquisa tem como objetivo apresentar

respostas/explicações aos problemas que são propostos. Quanto à natureza, essa pesquisa pode ser considerada como básica, posto que tem como meta gerar conhecimento sobre o assunto retratado. O artigo também pode ser caracterizado como descritivo, uma vez que tem como objetivo primordial a descrição das características de determinado fenômeno, e estabelecimento de relações entre variáveis (GIL, 2009). Além de qualitativo, pois

A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se preocupa, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis (MINAYO, 2001, p. 22).

Os participantes da pesquisa foram profissionais que atuam com agenciamento de cargas no Brasil e no exterior. Para coleta de dados, foi utilizado um questionário, disponibilizado online pelo *google forms*, que averiguou como a pandemia afetou o comércio exterior e, mais especificamente, a importação marítima. As questões foram elaboradas com base nos objetivos da pesquisa e buscaram consolidar a opinião de diversos profissionais da área. No total foram 10 perguntas, sendo 9 de formato aberto e 1 como múltipla escolha. Primeiramente, o questionário foi enviado aos funcionários de uma empresa de logística e desembaraço aduaneiro de Nova Lima, Minas Gerais, na qual a pesquisadora atua. Em um segundo momento, foi compartilhado com um grupo de pessoas de um grupo no WhatsApp sobre Comércio Exterior, que reúne profissionais do Brasil inteiro que trabalham no ramo de logística internacional. O questionário ficou aberto para recebimento de respostas do dia 20 ao dia 31 de maio de 2021, alcançando 16 respostas.

Realizou-se um estudo prévio em artigos científicos sobre o assunto de logística e importação marítima através de ferramentas de busca como Google Acadêmico e Spell. Análises bibliográficas foram feitas em sites de empresas de agenciamento de cargas como a DC Logistics e o Faz Comex. Complementando a pesquisa, foram coletados dados em relatórios e documentos publicados pelo governo e suas entidades, como as estatísticas do Porto de Santos e da ANTAQ.

Em relação a análise de dados, foi utilizado a análise de conteúdo, que segundo Bardin (2011, p. 48), é

um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de

conhecimentos relativos às condições de produção/recepção dessas mensagens.

Por fim, sobre os preceitos éticos e proteção aos participantes, essa pesquisa foi anônima e não solicitou dados pessoais dos profissionais, nem nomes de empresas às quais os participantes atuavam. Em toda a pesquisa, as diretrizes éticas foram respeitadas no que se refere a zelar pela legitimidade das informações.

4 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Antes de debater sobre o questionário feito com profissionais da área sobre os impactos da pandemia no comércio exterior, é importante conhecer o público pesquisado para identificar algumas de suas características. Todos que responderam à pesquisa são brasileiros/brasileiras que trabalham na área há, em média, 18 anos e atualmente atuam em empresas de médio porte - número intermediário de 110 funcionários em que até 48 desses funcionários trabalham no setor de logística, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1: dados dos participantes

	FREQ.	%
Gênero		
Feminino	10	62,5
Masculino	6	37,5
Funcionários na empresa em que atua		
até 2	1	6,25
4	1	6,25
15	1	6,25
30	2	12,5
40	4	25
45	2	12,5
50	4	25
1000	1	6,25
Há quanto tempo trabalha na área		
até 1 ano	1	6,25
1 a 5 anos	2	12,5
6 a 10 anos	0	0,0
11 a 15 anos	4	25,0
16 a 20 anos	3	18,75
21 a 25 anos	0	0,0
mais de 25 anos	6	37,5

Fonte: dados primários

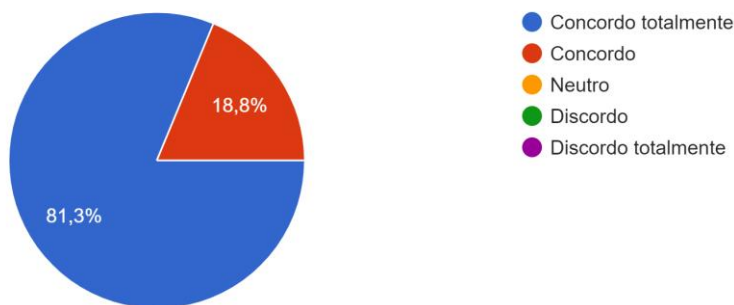
A partir dessa breve contextualização dos participantes da pesquisa, a discussão do tema do estudo será aprofundada. Um dos primeiros questionamentos realizados foi sobre a

percepção dos participantes sobre o impacto da pandemia nas importações-exportações marítimas, a Figura 3 a seguir apresenta essas informações.

Figura 3: Impacto da pandemia

Você considera que a pandemia impactou as importações-exportações marítimas?

16 respostas



Fonte: dados primários

Observa-se na Figura 3 que 100% dos participantes concordam que houve consequências da pandemia do Covid-19 nas operações internacionais, sendo que 81,3% concordam totalmente com essa afirmação. De acordo com a Agência Nacional de Trânsito Aquaviário (ANTAQ, 2021, p.1)

A situação de pandemia demanda uma série de medidas de contenção da onda de infecção. Isso afeta diretamente o comércio em geral, devido à restrição da circulação de pessoas e mercadorias, ao fechamento de fronteiras e à suspensão de parte das operações portuárias e aeroportuárias.

De acordo com Bueno (2021) fica claro o impacto da pandemia quando constatado o aumento nos atrasos/cancelamentos de embarques que ocorreram ao longo do ano de 2020 e 2021.

Foi questionado aos participantes quais foram os principais impactos negativos que a pandemia proporcionou para a importação/exportação marítima; os participantes podiam responder a mais de uma alternativa. A partir das falas analisadas, identificou-se que grande parte dos entrevistados (87,5%) mencionaram o aumento no valor de fretes e 50% falaram sobre problemas com a indisponibilidade de containers. Outros elementos também foram identificados nas falas, conforme pode ser visualizado na Tabela 2.

Tabela 2: Impactos negativos da pandemia na importação/exportação

Impactos negativos	Frequência
Valor do frete	13
Indisponibilidade de containers	8
Congestionamento de portos	2
Tempo de trânsito extenso	1
Incertezas do mercado	1
Morosidade	1
Redução de receita	1
Alto valor do dólar	1
Restrições de movimentações	1

Fonte: dados primários.

O Participante 10 relata exatamente esse sentimento: "Os impactos negativos são muitos, falta de disponibilidade de container, congestionamento portuário, aumento de preços, atraso na devolução de containers vazios etc." Outro participante também relata tais dificuldades, que em sua opinião foram causadas pelo aumento no fluxo levando a "uma sobrecarga em alguns armadores que não estavam preparados para tal, gerando, por consequência, falta de contêineres em todas as rotas." (Participante 16)

Outro questionamento realizado aos participantes foi se eles conseguiam identificar algum impacto positivo que a pandemia teve sobre as importações marítimas, 7 dos 16 participantes relataram não terem sentido nenhum impacto positivo e 4 mencionaram a digitalização dos processos que foi ampliada durante a pandemia.

Em relação às ações que o país ou empresa poderiam realizar para minimizar os impactos negativos ou maximizar os impactos positivos, as falas dos participantes também ilustraram a problemática de como esses atores podem impor ações que visem minimizar os impactos da pandemia, o Participante 7 citou o desenvolvimento de novas parcerias e a redução de custos. Também foi citada ações necessárias por parte do governo conforme pode ser visualizado nos relatos: "Mais seriedade no combate à pandemia por parte de nossos governantes" (Participante 12) e na fala do Participante 1 "a nível federal, precisamos de uma reforma tributária para o Brasil ser mais competitivo a nível internacional."

Segundo o próprio Ministério da Economia, foi adotado uma série de medidas visando "um equilíbrio entre, buscar garantir a oferta doméstica de bens essenciais no combate à COVID-19 e, por outro lado, intervir o mínimo necessário no fluxo de comércio e negócios do setor industrial brasileiro." (BRASIL, 2020, p. 19). Uma dessas medidas foi a publicação do Decreto nº 10.407, de 29 de junho de 2020, que regulamentou a proibição das exportações de produtos utilizados no combate à pandemia de Covid-19 (medida instituída pela Lei nº 13.993,

de 23 de abril de 2020) (FIESP, 2020).

Por fim, constatou-se vários impactos que a pandemia do Covid-19 teve nas importações marítimas. Apesar disso, governos, prestadores de serviços, importadores e fornecedores estão se adaptando para conseguir enfrentar esse momento de adversidades, seja através da antecipação de pedidos, da criação de uma visão mais estratégica ou no desenvolvimento de novos fornecedores. A importação marítima é fundamental para o funcionamento da economia, e com o aumento de pessoas sendo vacinadas a tendência é que a normalidade volte também para esse setor.

5 CONCLUSÕES

A pandemia do Covid-19 afetou a sociedade e conseqüentemente as organizações. A partir de 2020 as empresas e governos foram forçadas a se atualizarem para o novo cenário. Diante dessa pesquisa, foram observados alguns dos principais impactos da pandemia sob as importações marítimas. Foi aplicado um questionário, para alcançar esse objetivo com profissionais que atuam na área de comércio exterior.

Em um mundo globalizado a importação faz parte dos negócios e possibilita a troca de mercadorias ao redor do globo. O modal marítimo é, portanto, um dos principais para que essa troca seja efetivada. Apesar das diversas conseqüências que o modal sofreu após o início da pandemia, devido a sua importância, o mesmo continuou ativo ao longo do ano de 2020.

Dentre os efeitos mais impactantes o aumento no valor dos fretes marítimos, a indisponibilidade de containers e até um efeito positivo que foi a aceleração no aceite de documentos digitais, que antes da pandemia eram raramente aceitos. Afinal, com a maioria dos trabalhadores exercendo sua função de casa, a burocratização dos documentos físicos diminuiu bastante e documentos como *invoices*, conhecimentos de embarque, termos de containers dentro outros passaram a ser aceitos de forma digital por armadores e agentes de carga. Apesar de todos os países terem sofridos as conseqüências da pandemia no transporte, no contexto brasileiro é preciso ressaltar fatores adicionais como a desvalorização do real frente ao dólar.

A partir da descrição e análise desses e outros impactos, esse trabalho permitirá que empresas e pessoas que atuam no ramo de comércio exterior, tenham uma noção sobre o assunto, para que assim possam melhor se planejar e se preparar para a época pós pandêmica. Entendendo melhor os efeitos da pandemia, é possível visualizar lacunas para um melhor desempenho. No caso da indisponibilidade de container por exemplo, uma vez ciente que a oferta está em baixa, o importador passa a iniciar os seus embarques com mais antecedência

evitando atrasos e prejuízos.

Como limitação do trabalho pode-se citar o curto tempo em que o questionário ficou disponibilizado para coleta dos dados, assim como o baixo número de participantes que aderiram a pesquisa. Como sugestões de trabalho futuro podem ser indicados como a pandemia impactou as exportações e também as importações aéreas. Visto que as fronteiras foram fechadas e o transporte aéreo foi drasticamente reduzido devido a suspensão de voos comerciais, o assunto em si rende uma interessante análise.

REFERÊNCIAS

ALVARENGA, A. C.; NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada**: Suprimento e distribuição física. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1994.

ANDRADE, Leonardo. **TEU - Twenty Foot Equivalent Unit**. 2016. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/74883-teu-twenty-foot-equivalent-unit>. Acesso em: 2 maio 2021.

ANTAQ. Perguntas Frequentes – Navegação Marítima. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/navegacao/maritima-e-de-apoio/perguntas-frequentes-navegacao-maritima/>. Acesso em: 10 jun. 2021.

ANTAQ. **Anuário Estatístico 2019**: Antaq, 2019. Color. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Anu%C3%A1rio-2019-vFinal-revisado.pdf>. Acesso em: 10 maio 2021.

ANTAQ. Boletim Aquaviário. 2019. Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Boletim-Aquavi%C3%A1rio-4%C2%B0_2019-VERS%C3%83O-FINAL.pdf. Acesso em: 05 abr. 2021.

ARDIGÓ, Evandro. **Especialista da Interseas analisa efeitos da pandemia no transporte marítimo internacional**. 2021. Disponível em: <https://www.comexdobrasil.com/especialista-da-interseas-analisa-efeitos-da-pandemia-no-transporte-maritimo-internacional/>. Acesso em: 2 maio 2021.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BLOOMBERG **Custo de frete agrava impacto da pandemia em transporte marítimo**. 2021. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/custo-de-frete-agrava-impacto-da-pandemia-em-transporte-maritimo/>. Acesso em: 31 maio 2021.

BRASIL. Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 7 fev. 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-13.979-de-6-de-fevereiro-de-2020-242078735>. Acesso em: 6 abr. 2021.

BUENO, S. **Falta de contêineres: quando acabará a Peak Season?** 2021. Disponível em:

<https://www.fazcomex.com.br/blog/falta-de-containers-quando-acabara-a-peak-season/>. Acesso em: 3 maio 2021.

BUENO, S. **Impactos do dólar nas exportações**. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/impactos-do-dolar-nas-exportacoes/>. Acesso em: 5 maio 2021.

CARVALHO, J. C. et al.. **Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento**. 2. ed. Lisboa: Sílabo, 2017.

CERIGATTO, L. G. **Impacto da pandemia na navegação de longo curso**. 2020. Disponível em: ilos.com.br/web/impacto-da-pandemia-na-navegacao-de-longo-curso/. Acesso em: 29 jun. 2021.

CHOICE LOGISTICS. **FALTA DE CONTAINERS E AUMENTO DO FRETE MARÍTIMO: O QUE ESTÁ ACONTECENDO?** 2021. Disponível em: <https://choicelogistics.com.br/falta-de-containers-e-aumento-do-frete-maritimo-o-que-esta-acontecendo/#:~:text=Como%20se%20isso%20n%C3%A3o%20bastasse,para%20pagar%20i mpostos%20e%20nacionalizar> . Acesso em: 7 abr. 2021.

CORRÊA, A. Coronavírus: fechar fronteiras ajuda a evitar propagação? **BBC** Winston-Salem (EUA), 17 de março de 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-51924935>. Acesso em: 6 abr. 2021.

CSCMP, Council of Supply Chain Management Professionals. **Supply Chain Management Terms and Glossary**. 2013.

DC LOGISTICS BRASIL. **Ano Novo Chinês 2021 e a logística internacional: o que mudou com a pandemia?** 2020. Disponível em: <https://dclogisticsbrasil.com/ano-novo-chines-2021-e-a-logistica-internacional-pandemia/>. Acesso em: 15 abr. 2021.

ELIAS, H. Secretaria de Estado da Agricultura, da Pesca e do Desenvolvimento Rural. Artigo: Os efeitos da pandemia no preço dos alimentos: A pandemia, aliada à crise econômica, evidencia a importância da produção local de alimentos. 2020. **EPAGRI** Disponível em: <https://www.epagri.sc.gov.br/index.php/2020/09/08/artigo-os-efeitos-da-pandemia-no-preco-dos-alimentos/>. Acesso em: 6 abr. 2021.

FAVARO, C. **Demanda global por transporte de carga cai 10,6% em 2020, diz Iata**. 2021. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2021/02/03/demanda-global-por-transporte-de-carga-cai-106percent-em-2020-diz-iata.ghtml>. Acesso em: 29 jun. 2021.

FERNANDES, K. S. **Logística: Fundamentos E Processos**. Curitiba: Iesde Brasil, 2012.

FIESP. **Medidas de Comércio Exterior relacionadas ao combate**. 2020. Disponível em: <https://coronavirus.fiesp.com.br/blog/medidas-de-comercio-exterior-relacionadas-ao-combate-a-covid-19>. Acesso em: 08 jun. 2020.

FIGUEREIDO, G. G. A. **A logística da importação marítima**. 2010. 45 f. Tese (Doutorado) - Curso de Gestão de Logística Empresarial, Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro, 2010.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

Governo do Brasil. **VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA**: entra em vigor lei com regras sobre quarentena e medidas contra o novo coronavírus. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/saude-e-vigilancia-sanitaria/2020/02/entra-em-vigor-a-lei-com-regras-sobre-quarentena-e-medidas-contr-o-novo-coronavirus>. Acesso em: 6 abr. 2021.

GRU Ariport recebe o maior avião caequeiro do mundo. Disponível em: <http://www.grucargo.com.br/gru-airport-recebe-o-maior-avi%C3%A3o-cargueiro-do-mundo.aspx> . Acesso em: 26 maio 2021.

G1. **Entenda o que é 'lockdown'**. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/05/06/entenda-o-que-e-lockdown.ghtml>. Acesso em: 29 jun. 2021.

MENSÁRIO Estatístico Dezembro. 2020. Desenvolvido e elaborado pela DINEG/SUPOR/Gerência de Inteligência de Mercado e Estatísticas (GERIN). Disponível em: http://intranet.portodesantos.com.br/docs_codesp/doc_codesp_pdf_site.asp?id=131274
Acesso em: 26 maio 2021.

MINAYO, M. C. S. (org.). **Pesquisa Social**. Teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001

Ministério da Saúde (org.). **Resposta nacional e internacional de enfrentamento ao novo coronavírus**. Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/linha-do-tempo/#interna>. Acesso em: 6 abr. 2021.

MOTA, C. **Por que o real é a moeda que mais se desvalorizou em 2020**. 2020. BBC. São Paulo, 15 de outubro. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-54549137>. Acesso em: 17 maio 2021.

ONU. UNCTAD. Eee. **Review of MaritimeTransport 2020**. 2020. Disponível em: https://unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_forums/2020_UK/PPT_L_L-UNCTAD-RMT.pdf
. Acesso em: 2 maio 2021.

PIBERNAT. **Entenda as vantagens e desvantagens da importação marítima**. 2021. Disponível em: <https://logistica.pibernat.com.br/importacao-maritima/>. Acesso em: 26 maio 2021.

SIMOES, S. Communications Manager da Mastercard. **46% dos brasileiros aumentaram o volume de compras online durante a pandemia, indica Mastercard**: pesquisa apresentada durante o fórum anual de inovação para américa latina e caribe demonstra as mudanças que a covid-19 trouxe para consumidores, bancos e fintechs. Pesquisa apresentada durante o Fórum Anual de Inovação para América Latina e Caribe demonstra as mudanças que a COVID-19 trouxe para consumidores, bancos e fintechs. 2020. Disponível em: <https://www.mastercard.com/news/latin-america/pt-br/noticias/comunicados-de-imprensa/pr-pt/2020/november/whitepaper-habitos-pos-pandemia/>. Acesso em: 15 abr. 2021.

SINDMAR – Sindicato Nacional dos Operacionais da Marinha Mercante. **Preços do frete**

marítimo entre China e Brasil disparam, quase cinco vezes mais altos. 2021. Disponível em: <http://www.sindmar.org.br/precos-do-frete-maritimo-entre-china-e-brasil-disparam-quase-cinco-vezes-mais-altos/#:~:text=As%20maiores%20empresas%20do%20setor,aumento%20de%20200%25%20no%20custo> . Acesso em: 2 maio 2021.

TATAGIBA, M. V. Coronavírus acelera digitalização no comércio exterior. 2020. Disponível em: <https://www.abracomex.org/coronavirus-acelera-digitalizacao-no-comercio-exterior-o-que-muda-para-voce> . Acesso em: 04 jun. 2021.

TRABALHADORES portuários começam a ser vacinados contra a Covid-19: **Os portuários e aeroportuários fazem parte do grupo prioritário e tiveram a vacinação antecipada.** Os portuários e aeroportuários fazem parte do grupo prioritário e tiveram a vacinação antecipada. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/saude-e-vigilancia-sanitaria/2021/05/trabalhadores-portuarios-comecam-a-ser-vacinados-contr-a-covid-19>. Acesso em: 04 jun. 2021.

TRANSPORTAR. In: DICIONÁRIO Brasileiro da Língua Portuguesa Michaelis, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=transportar> . Acesso em: 04 jun. 2021.

VIEIRA, J. Logística internacional, o que é e sua importância para o comércio exterior? 2020 Disponível em: <https://jonas-vieira.com/2020/07/08/logistica-internacional/>. Acesso em: 2 maio 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (ong.). Coronavirus disease (COVID-19). Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/question-and-answers-hub/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19>. Acesso em: 15 abr. 2021.