
A INSTABILIDADE NO CANAL DE SUEZ E O IMPACTO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Daniel Felipe Rodrigues

Fatec Praia Grande

daniel.rodrigues38@fatec.sp.gov.br

Frederico Moreira Carbonari

Fatec Praia Grande

RESUMO

O presente artigo analisa o impacto dos conflitos no Oriente Médio sobre a movimentação do Canal de Suez e, consequentemente, sobre o comércio marítimo global. Entre 2023 e 2025, observou-se uma redução significativa no total de embarcações que utilizaram o canal, evidenciando como instabilidades geopolíticas podem afetar diretamente cadeias de suprimentos e fluxos comerciais internacionais. A pesquisa se baseou em dados da Suez Canal Authority, complementados por relatórios de organismos internacionais de comércio e transportes marítimos. A metodologia adotada consistiu em análise quantitativa do tráfego de navios por tipo e tonelagem, comparando períodos de estabilidade e de conflito. Os resultados indicam que, durante os anos de instabilidade, houve não apenas uma diminuição no número total de travessias, mas também alterações na composição das embarcações, com impacto direto no transporte de petróleo e contêineres. Adicionalmente, o estudo ressalta o efeito dominó sobre rotas alternativas, custos logísticos e prazos de entrega, evidenciando a vulnerabilidade do comércio global a eventos regionais. Conclui-se que a segurança do Canal de Suez é estratégica não apenas para o Egito, mas para toda a economia mundial, e que medidas preventivas e estratégias de diversificação logística são essenciais para mitigar riscos em períodos de crise.

PALAVRAS-CHAVE: Canal de Suez, Comércio Internacional, instabilidade política, Oriente Médio, Rotas Marítimas.

ABSTRACT

This article analyzes the impact of conflicts in the Middle East on the traffic through the Suez Canal and, consequently, on global maritime trade. Between 2023 and 2025, a significant reduction in the total number of vessels transiting the canal was observed, highlighting how geopolitical instabilities can directly affect supply chains and international trade flows. The research is based on data from the Suez Canal Authority, complemented by reports from international trade and maritime transport organizations. The methodology involved a quantitative analysis of vessel traffic by type and tonnage, comparing periods of stability and conflict. Results indicate that during years of instability, there was not only a decrease in the total number of transits but also changes in vessel composition, directly impacting the

transportation of oil and containers. Additionally, the study highlights the domino effect on alternative routes, logistics costs, and delivery times, evidencing the vulnerability of global trade to regional events. It is concluded that the security of the Suez Canal is strategic not only for Egypt but for the global economy, and that preventive measures and logistics diversification strategies are essential to mitigate risks during periods of crisis.

Keywords: Suez Canal, International Trade, Political Instability, Middle East, Maritime Routes.

INTRODUÇÃO

A construção do Canal de Suez teve início no ano de 1859, liderada pelo diplomata francês Ferdinand de Lesseps, sendo aberto em 17 de novembro de 1869. O canal liga o Mar Mediterrâneo com o Mar Vermelho permitindo uma passagem direta entre os dois mares sem a necessidade de contornar o continente africano via Cabo da Boa Esperança, o que afeta diretamente o tempo e o custo das navegações.

O Canal de Suez é uma hidrovia artificial, possui 193 quilômetros de extensão, 24 metros de profundidade e 365 metros de largura. Está localizado na região da Península do Sinai, liga as cidades litorâneas de Suez e Porto Saíde, localizadas no Mar Vermelho e no Mar Mediterrâneo, respectivamente.

Devido a sua localização geográfica, se destaca por ser uma importante rota para o comércio mundial, especialmente por ligar Europa, Ásia e África. Entretanto, por estar localizado em uma região marcada por tensões políticas e disputas geoestratégicas, o canal está sujeito a instabilidades que podem comprometer sua operação. Um episódio de interferência que ocorreu recentemente no canal foi o bloqueio causado pelo encalhe do navio *Ever Given* em março de 2021. Durante seis dias houve um bloqueio total da rota, gerando um congestionamento das embarcações, atraso em entregas e um prejuízo bilionário para empresas e governos. Apesar de ser um acontecimento pontual, demonstra a dependência global em relação ao canal, e a fragilidade das cadeias de suprimentos diante de imprevistos.

Com o início dos conflitos entre Israel e Hamas na Faixa de Gaza em 2024, a estabilidade política da região tem sido ameaçada. No Iêmen o grupo rebelde Houthi tem causado problemas na região, realizando ataques com drones e mísseis no Mar Vermelho, trazendo grandes problemas nas operações do canal. Esses ataques estão fazendo embarcações evitarem o Mar Vermelho, escolhendo caminhos mais longos como ao redor do Cabo da Boa Esperança o que aumenta os tempos de viagem e custos de transporte.

Além da importância prática do Canal de Suez para o comércio exterior, é fundamental entender esse contexto sob uma visão mais ampla do comércio internacional e da geopolítica. Segundo Paul Krugman (1991), grandes rotas logísticas como o Canal de Suez não apenas facilitam o fluxo de mercadorias, mas também influenciam a forma como as cadeias produtivas globais se organizam. Em outras palavras, a localização estratégica de uma rota pode determinar onde as empresas escolhem produzir, distribuir e até mesmo investir.

Nesse sentido, é possível afirmar que o Canal de Suez vai muito além de uma simples ligação entre oceanos. Ele representa uma peça-chave na logística mundial, justamente por encurtar o tempo de transporte entre a Ásia e a Europa dois polos extremamente importantes para o comércio global. Quando essa rota sofre interferência, como nos casos recentes de instabilidade no Oriente Médio, o impacto é sentido em toda a cadeia de suprimentos, desde o custo do frete até o preço final dos produtos no mercado consumidor.

Dessa forma, estudar o Canal de Suez não significa apenas analisar uma via marítima, mas compreender um espaço geoestratégico onde comércio internacional, logística e geopolítica se entrelaçam. As instabilidades políticas e sociais da região, somadas à sua relevância econômica, tornam esse corredor marítimo um objeto de análise essencial para entender os desafios atuais da globalização.

Do ponto de vista geopolítico, autores como Saul Cohen (2003) destacam que existem áreas do planeta consideradas “espaços geoestratégicos críticos”, justamente por estarem localizadas em regiões com grande circulação de bens, influência militar e interesses internacionais. O Canal de Suez é um exemplo clássico disso. Essa importância ajuda a explicar o interesse crescente da China na região, através da iniciativa “*One Belt and One Road*”, que tem como objetivo garantir rotas comerciais seguras e fortalecer sua presença em pontos estratégicos, como os portos egípcios.

Essas abordagens teóricas ajudam a reforçar que os impactos causados pela instabilidade na região do Canal de Suez são mais profundos do que aparentam. Eles afetam diretamente a forma como o comércio internacional funciona e exigem adaptações logísticas, políticas e econômicas por parte de todos os países envolvidos.

O propósito deste estudo será analisar os desafios enfrentados pelo Canal de Suez diante da instabilidade política no Oriente Médio e suas consequências para o comércio global. Para isso, foi conduzida uma pesquisa exploratória, utilizando a análise de dados qualitativos e quantitativos para compreender tanto os impactos geopolíticos quanto os efeitos econômicos da crise. A análise qualitativa permite avaliar o contexto político e estratégico da região,

enquanto os dados quantitativos fornecem suporte para medir as variações no tráfego marítimo, nos custos de frete e no impacto econômico global. Com essa abordagem, o estudo busca oferecer uma visão abrangente sobre a relevância do Canal de Suez e os desafios que podem influenciar o comércio internacional nos próximos anos.

Dessa forma, este estudo busca compreender de que maneira a instabilidade política na região tem impactado o funcionamento do Canal de Suez e, por consequência, o comércio internacional contemporâneo.

1 REVISÃO DA LITERATURA

O Canal de Suez é considerado uma das principais rotas comerciais do mundo e, segundo dados da *Suez Canal Authority* (SCA), em 2023 mais de 26.400 navios atravessaram o canal, o que representa cerca de 12% de todo o tráfego marítimo mundial. A hidrovia desempenha um papel essencial no escoamento da produção de combustíveis fósseis do Oriente Médio, responsável por aproximadamente 8,3 milhões de barris de petróleo por dia em 2023, cerca de 10% de todo o petróleo movimentado globalmente. Essa dimensão energética reforça a relevância estratégica do canal, que também se consolida como um ponto de ligação fundamental entre as exportações chinesas e o mercado europeu, tornando-se peça central na integração econômica entre Ásia, África e Europa.

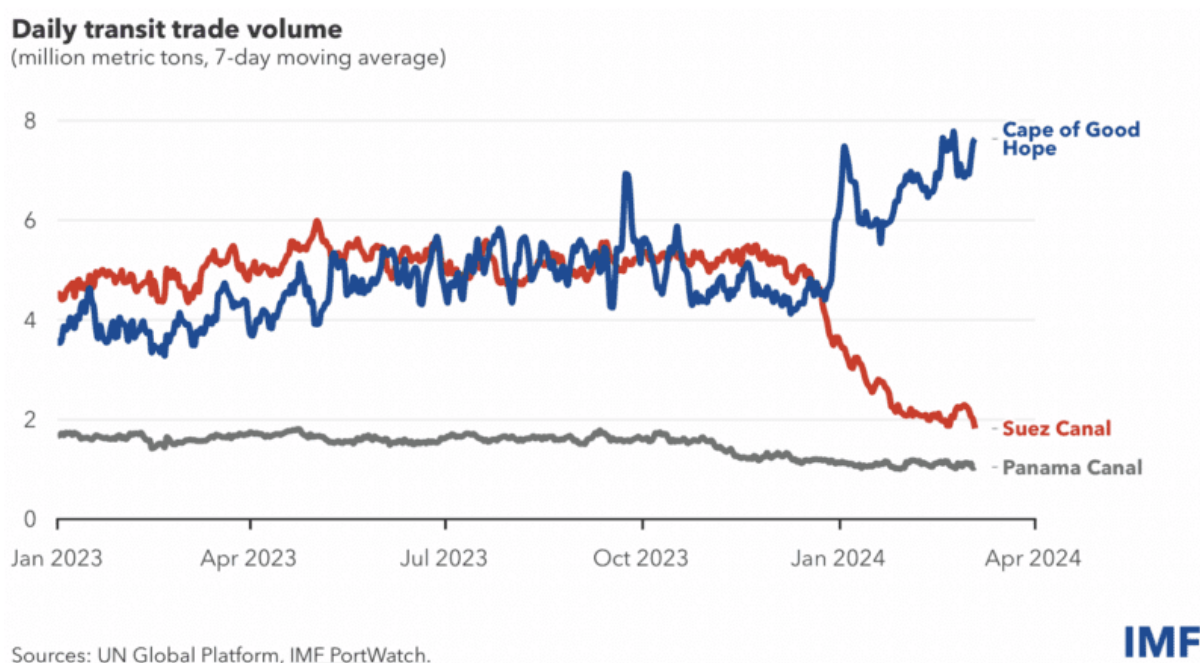
De acordo com Osama Rabie, presidente da Autoridade do Canal de Suez, o desempenho financeiro da rota reflete diretamente essa dependência global. Em entrevista à *Reuters* (2024), Rabie afirmou que, no ano fiscal de 2022/23, a receita anual foi de US\$ 9,4 bilhões, mas caiu para US\$ 7,2 bilhões em 2023/24, uma redução de 23,4%. Segundo ele, o número de navios que utilizam o canal também diminuiu de 25.911 para 20.148 no mesmo período, evidenciando o impacto imediato da instabilidade no Mar Vermelho sobre o fluxo comercial entre a Ásia e a Europa. Essa retração é um dos indicadores mais claros de como tensões geopolíticas podem afetar não apenas a segurança marítima, mas também as finanças e a competitividade do Egito, país cuja economia depende fortemente das receitas geradas pelo canal.

Corroborando esses dados, Mike Schuler (2024), do portal *Gcaptain*, aponta que “o Canal de Suez, principal rota marítima entre a Ásia e a Europa, sofreu uma diminuição anual de 50% no volume de comércio nos primeiros dois meses de 2024 devido aos ataques Houthi na área do Mar Vermelho, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI)”. Essa

informação reforça o cenário de declínio acentuado na movimentação de embarcações, resultado direto do aumento dos riscos de navegação e do redirecionamento de rotas por parte das grandes companhias marítimas.

A combinação entre a queda de receitas, o menor volume de embarcações e o aumento dos custos logísticos revela um ponto de inflexão na dinâmica do comércio internacional. O Canal de Suez, que historicamente simboliza a eficiência do transporte global, passou a ilustrar as vulnerabilidades das cadeias de suprimentos diante de eventos políticos e militares regionais, evidenciando a interdependência entre segurança geopolítica e desempenho econômico global.

Figura 1 – Gráfico Daily Transit Trade Volume



Fonte: IMF PortWatch 2024

Como é possível observar no gráfico, houve uma queda brusca na movimentação diária de embarcações pelo Canal de Suez. Em contrapartida, o uso da Rota do Cabo tem crescido proporcionalmente, servindo como alternativa para evitar a região do Mar Vermelho e os riscos decorrentes dos ataques a navios comerciais. Essa mudança de rota, porém, tem consequências diretas sobre o custo e a eficiência logística do comércio global.

Segundo o índice *Freightos Baltic*, que mede as taxas globais de frete de contêineres, no dia 1º de dezembro de 2023 o valor médio do transporte de um contêiner de 40 pés estava em US\$ 1.179,20, e em apenas seis semanas saltou para US\$ 2.613,00, um aumento de 121,59% (Oliveira, 2024, *CNN Brasil*). Esse dado evidencia a relação imediata entre a instabilidade

geopolítica e o aumento dos custos logísticos, já que a ampliação do trajeto, o consumo adicional de combustível e o congestionamento de rotas alternativas impactam diretamente o valor do frete. Além disso, as seguradoras marítimas também elevaram seus prêmios diante do risco crescente de ataques, o que contribuiu para o encarecimento geral das operações de transporte.

Além do aumento do valor do frete, o tempo de navegação é afetado de forma significativa pela mudança de rota. Estima-se que o desvio pelo Cabo da Boa Esperança possa acrescentar de 9 a 14 dias em viagens que ligam a Ásia à Europa, dependendo das condições climáticas e do tipo de embarcação. Esse acréscimo de tempo representa não apenas uma perda operacional para as companhias de navegação, mas também uma ruptura na sincronização das cadeias de suprimentos globais, especialmente naquelas que operam sob sistemas de produção e entrega *just in time*. Assim, o impacto logístico não se limita à esfera marítima: ele se estende à indústria, ao varejo e ao consumidor final, que sente o reflexo dos atrasos e do aumento de custos nos preços dos produtos importados.

O aumento do preço do frete e dos custos de navegação também é sentido diretamente no mercado brasileiro, dada a forte dependência do país em relação às importações de manufaturados asiáticos e de petróleo proveniente do Oriente Médio. Essa elevação de custos pressiona o setor logístico nacional e reduz a competitividade das exportações, evidenciando como eventos localizados em regiões distantes podem gerar efeitos globais em cadeia, afetando inclusive economias periféricas como a brasileira.

Outro fator que merece destaque é o crescimento da presença chinesa nos portos estratégicos do Egito, um movimento que tem se intensificado nos últimos anos. Esse processo envolve tanto empresas privadas quanto estatais chinesas, engajadas na aquisição parcial, desenvolvimento e operação de portos e terminais localizados nas margens do Canal de Suez. Atualmente, uma empresa estatal da China detém participações em dois portos, nas entradas norte e sul do canal, enquanto uma empresa privada chinesa atua em dois portos estratégicos na costa mediterrânea egípcia e se prepara para iniciar operações em um terceiro porto, localizado na base naval de Abu Qir.

Esse movimento faz parte de uma estratégia geopolítica mais ampla, associada à *Belt and Road Initiative*, lançada pela China para fortalecer suas conexões comerciais com a África e a Europa. O objetivo é garantir rotas seguras e diversificadas para o escoamento de produtos e energia, reduzindo a dependência de corredores marítimos vulneráveis como o Canal de Suez.

“[...]A proeminente empresa chinesa Hutchison Ports investiu mais de 1,5 bilhões de dólares no Egito, estabelecendo uma colaboração de longo prazo com a Marinha Egípcia para construir e gerir um novo terminal de contentores na Base Naval de Abu Qir, na costa do Mediterrâneo. Esta parceria vem com uma concessão de 38 anos.”

(Mohamed, S. Amr, 03 de Novembro, 2023, Middle East Institute)

Esses investimentos chineses, portanto, não apenas ampliam a influência econômica de Pequim no Oriente Médio, mas também refletem uma estratégia para reduzir riscos logísticos em uma região marcada por instabilidade. Mohamed (2023) destaca que empresas chinesas, estatais e privadas, obtiveram concessões de até 38 anos para operar em portos egípcios estratégicos, como *East Port Said* e *Ain Sokhna*, o que reforça a presença de Pequim em pontos estratégicos das rotas que conectam a Ásia ao Mar Vermelho e ao Mediterrâneo. Além disso, segundo o autor, a China vem ampliando sua atuação na Zona Econômica do Canal de Suez, com a instalação de parques industriais e expansão de operações logísticas conduzidas por companhias chinesas. Mesmo em meio à volatilidade regional, Mohamed observa que o Canal de Suez permanece central para a estratégia marítima chinesa, tanto pela relevância logística quanto pelo peso político que exerce.

1.1 Evolução Recente do Tráfego no Canal de Suez (2023–2025)

Nos últimos anos, o Canal de Suez tem registrado variações expressivas em seu tráfego, refletindo não apenas tendências do comércio marítimo global, mas também impactos de fatores geopolíticos e de segurança regional. Em 2023, a via alcançou um recorde histórico em número de embarcações e tonelagem líquida, consolidando-se como um dos principais corredores logísticos do mundo (*Suez Canal Authority*, 2023).

No entanto, em 2024, os ataques a navios no Mar Vermelho e a instabilidade no entorno levaram a uma queda significativa tanto no volume de embarcações quanto nas receitas da Autoridade do Canal. Já os dados parciais de 2025 permitem observar se essa retração persiste ou se há sinais de recuperação do fluxo, oferecendo um panorama recente sobre a importância e a vulnerabilidade do canal.

Tabela 1: Números totais por tipo de navio

Números Totais por Tipo de Navio			
Tipo de Navio	2023	2024	2025*

Navios-Tanque	8.435	4.954	2.368
Navios GNL	819	119	89
Graneleiros	7.186	4.106	1.539
Carga Geral	2.056	1.437	663
Porta-Contêineres	5.847	1.748	940
Ro/Ro	207	154	98
Transp. Carros	1077	122	66
Passageiros	106	19	10
Outros	701	554	282
TOTAL	26.434	13.213	6.055

*Dados dos dois primeiros trimestres de 2025

Fonte: Suez Canal Authority Navigation Statistics - Adaptação Própria

A Tabela 1 evidencia uma redução abrupta do número total de embarcações que transitaram pelo Canal de Suez entre 2023 e 2025. Em 2023 registraram-se 26.434 navios, número que caiu para 13.213 em 2024 e para 6.055 nos dados parciais de 2025 (*Suez Canal Authority*, 2025).

Essa redução corresponde a uma retração de aproximadamente 77% em apenas dois anos, refletindo diretamente os impactos da instabilidade política no Oriente Médio e os riscos operacionais no Mar Vermelho.

Observa-se que, apesar da queda no total, a participação relativa dos navios-tanque permanece elevada em todos os anos, representando cerca de 32% do total em 2023 e aumentando proporcionalmente à medida que outros tipos de embarcação reduziram sua presença. Esses dados indicam que o tráfego energético continua sendo um dos componentes centrais do uso do canal. Essa persistência relativa dos tanques, mesmo em um cenário de retração geral, sinaliza que hidrocarbonetos (petróleo e gás natural) mantêm importância estratégica, ainda que em volumes reduzidos.

Já os porta-contêineres e graneleiros, fortemente associados ao comércio de manufaturados e commodities, sofreram as maiores quedas relativas, indicando o redirecionamento de rotas para alternativas mais longas, como a do Cabo da Boa Esperança.

Tabela 2: Tonelagem Total por tipo de navio

Tonelagem Total por Tipo de Navio			
Tipo de Navio	2023	2024	2025
Navios-Tanque	416.368	243.313	115.220

Navios GNL	91.850	13.176	9.459
Graneleiros	295.126	161.249	60.645
Carga Geral	22.513	15.091	8.715
Porta-Contêineres	657.036	74.801	34.676
Ro/Ro	7.351	5.240	3.257
Transp. Carros	66.366	6.596	3.564
Passageiros	5.479	497	275
Outros	6.165	4.568	2.318
TOTAL	1.568.254	524.531	238.171

*Dados dos dois primeiros trimestres de 2025

Fonte: Suez Canal Authority Navigation Statistics - Adaptação Própria

A Tabela 2 complementa a leitura anterior ao mostrar que a queda em tonelagem foi ainda mais pronunciada que a queda em número de navios: a tonelagem total passou de 1,57 bilhão de toneladas em 2023 para 524,5 milhões em 2024 e 238,2 milhões (Suez Canal Authority, 2025).

Essa diminuição de 84,8% em dois anos indica que não apenas o número de embarcações foi afetado, mas também que navios de maior porte deixaram de utilizar a rota, o que reforça a hipótese de desvio estratégico das grandes embarcações comerciais para rotas alternativas. A relação entre o número de navios e o volume total transportado mostra que o porte médio das embarcações no Canal de Suez caiu de forma significativa, o que tende a ocorrer quando as empresas optam por navios menores para reduzir riscos e custos operacionais em áreas instáveis. A categoria dos navios-tanque manteve relevância proporcional, mas com volumes absolutos menores - comportamento coerente com o cenário de tensões regionais que restringem a navegação de navios de grande calado (Reuters, 2024).

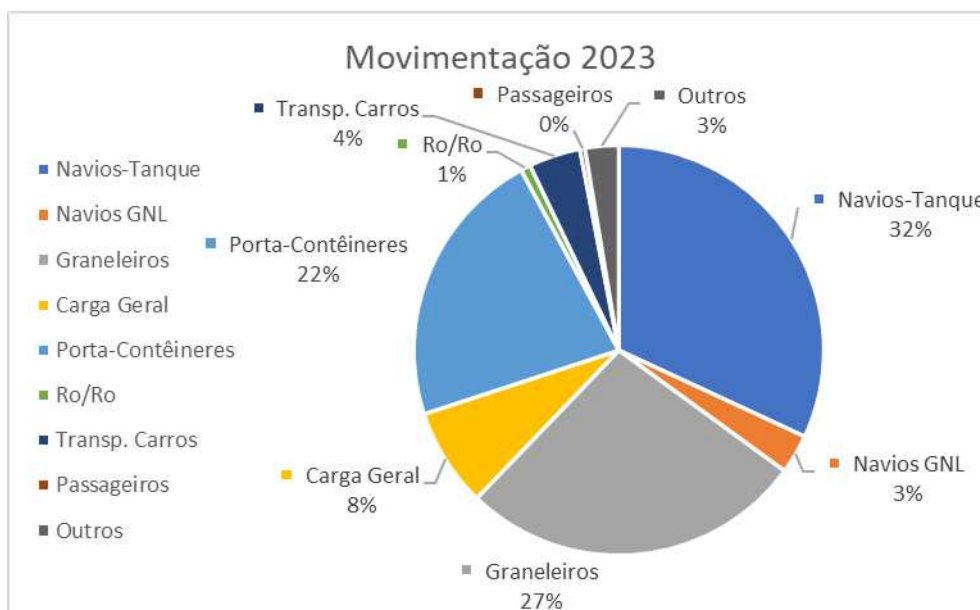
Portanto, a análise cruzada das Tabelas 1 e 2 demonstra que a queda na tonelagem supera a redução no número de navios, evidenciando uma retração seletiva em larga escala, em que os grandes navios comerciais e porta-contêineres são os mais afetados. Esse fenômeno reflete o que Krugman (1991) descreve como uma “reorganização espacial das cadeias produtivas”, em que o aumento dos riscos logísticos redefine a geografia do comércio global.

Com base nesses dados, é possível estimar a quantidade diária de barris de petróleo transportados pelo Canal de Suez. Considerando a conversão média internacional de 1 tonelada de petróleo para 7,33 barris, o volume anual correspondente a 416,4 milhões de toneladas (referente ao ano de 2024) resulta em aproximadamente 3,05 bilhões de barris por ano.

Dividindo esse valor por 365 dias, estima-se que cerca de 8,36 milhões de barris de petróleo tenham sido transportados diariamente pelo Canal de Suez apenas em 2023.

Essa variação recente no tráfego do Canal de Suez não pode ser entendida apenas como um reflexo circunstancial dos conflitos na região, mas como um indicador estrutural de vulnerabilidade nas rotas marítimas globais. O canal, por sua localização e relevância histórica, funciona como um termômetro da estabilidade internacional: quando há segurança e previsibilidade, o fluxo de embarcações cresce; quando surgem tensões políticas ou riscos operacionais, o comércio se reorganiza rapidamente, buscando alternativas mais longas e custosas. Assim, os dados apresentados a seguir não representam apenas estatísticas de navegação, mas expressam mudanças profundas na geoeconomia do transporte marítimo, evidenciando o impacto direto que fatores políticos, energéticos e logísticos exercem sobre as principais cadeias de suprimentos do mundo.

Gráfico 1: Movimentação 2023



Fonte: Suez Canal Authority Navigation Statistics - Adaptação Própria

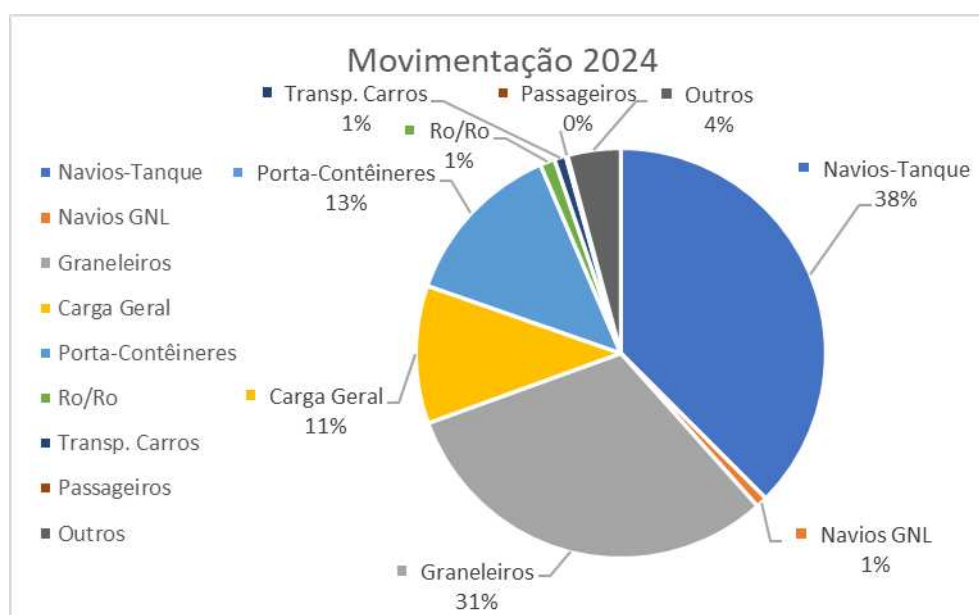
Em 2023, o Canal de Suez apresentou um cenário de estabilidade e forte movimento comercial, reflexo da retomada das cadeias globais de suprimentos no período pós-pandemia. De acordo com a Suez Canal Authority (2024), foram 26.434 embarcações registradas, com destaque para os navios-tanque (31,91%), porta-contêineres (27,18%) e graneleiros (22,12%).

Esses números demonstram a relevância do canal para o comércio energético e industrial entre a Ásia e a Europa, visto que grande parte do petróleo, gás natural e matérias-primas exportadas do Oriente Médio passam por essa rota. O desempenho positivo de 2023 também coincide com um cenário de menor tensão política regional, o que garantiu previsibilidade

logística e custos de transporte mais equilibrados - fatores fundamentais para o comércio internacional fluir sem rupturas (Reuters, 2024).

Em síntese, o ano de 2023 representa o último momento de pleno funcionamento do Canal antes da escalada de conflitos no Oriente Médio, funcionando como base comparativa para a análise dos anos seguintes.

Gráfico 2: Movimentação 2024



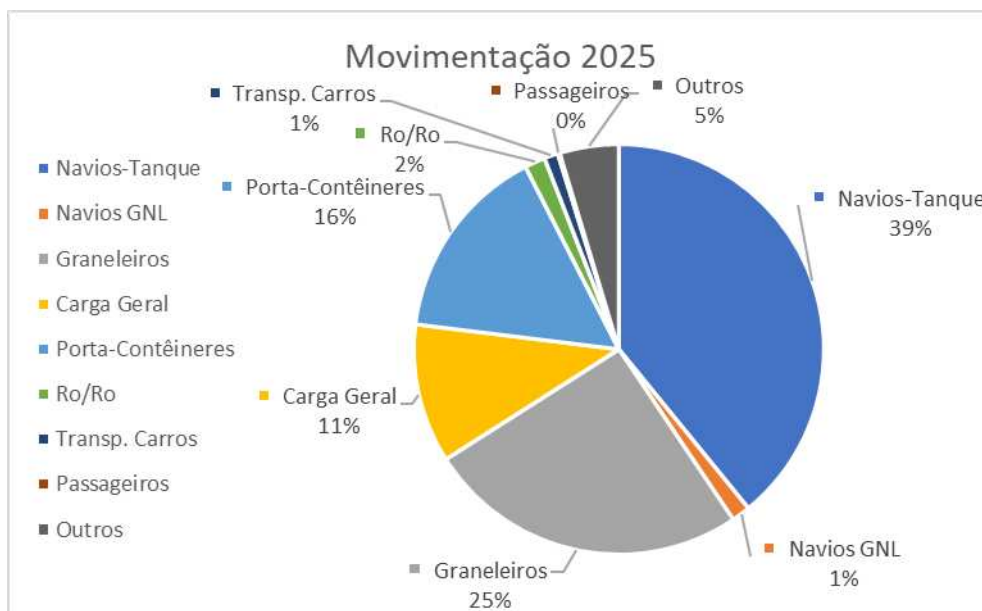
Fonte: Suez Canal Authority Navigation Statistics - Adaptação Própria

Em 2024, observa-se uma mudança drástica na composição e no volume do tráfego marítimo, diretamente relacionada à instabilidade política e aos conflitos no Oriente Médio. Segundo a Autoridade do Canal de Suez o total de embarcações caiu para 13.213, o que representa uma redução de 50,03% em relação ao ano anterior (*Suez Canal Authority*, 2025). Apesar da queda, os navios-tanque aumentaram sua participação relativa para 37,4%, demonstrando que o fluxo de petróleo ainda persiste mesmo em contextos de risco -algo esperado, dado o caráter essencial da demanda energética global. Já os porta-contêineres, responsáveis por grande parte do comércio manufatureiro, sofreram a maior retração. Isso mostra que os operadores logísticos e armadores passaram a evitar o Canal de Suez em rotas de carga geral e contêineres, preferindo alternativas mais longas, como o Cabo da Boa Esperança, para reduzir o risco de ataques (Kamali et al., 2024).

Essa decisão tem impacto direto sobre o comércio internacional, pois o aumento da distância média e dos custos operacionais reflete em fretes mais altos, prazos maiores e

desequilíbrios nas cadeias de abastecimento, afetando principalmente países importadores de produtos asiáticos, como o Brasil e as nações da União Europeia (Oliveira, 2024).

Gráfico 3: Movimentação 2025



*Dados dos dois primeiros trimestres de 2025

Fonte: Suez Canal Authority Navigation Statistics - Adaptação Própria

Os dados parciais de 2025 reforçam a tendência de retração. Até o momento, foram 6.055 embarcações registradas, o que indica uma queda adicional de 53,9% em relação a 2024. A tonelage total transportada também reduziu mais da metade, alcançando 238,17 milhões de toneladas (Suez Canal Authority, 2025).

Embora os tanques ainda liderem em volume, representando 39% do total, o recuo dos porta-contêineres e graneleiros evidencia que a rota perdeu competitividade logística frente às alternativas, especialmente nas conexões Ásia-Europa. Essa mudança tem implicações diretas para o comércio global, pois o Canal de Suez é responsável por cerca de 12% do tráfego marítimo mundial (Suez Canal Authority, 2024). A redução de seu uso não apenas afeta o Egito em termos de receita, mas também reconfigura os fluxos comerciais internacionais, forçando empresas e governos a revisarem suas estratégias de transporte e seus custos de importação.

1.2 Rotas Alternativas ao Canal de Suez

O bloqueio do Canal de Suez em 2021 causado pelo encalhe do navio *Ever Given*, serviu como um marco na percepção global sobre a dependência excessiva dessa rota. Segundo Cardoso (2024), o episódio paralisou cerca de 422 embarcações, gerando um congestionamento

inédito e perdas bilionárias para o comércio internacional. Além dos impactos econômicos imediatos, o evento expôs a vulnerabilidade estrutural das cadeias logísticas mundiais, demonstrando que uma interrupção localizada pode desencadear efeitos em cascata sobre o abastecimento e os preços em escala global. O Banco Mundial (2021) também aponta que o bloqueio provocou atrasos na entrega de produtos manufaturados e energia, afetando desde a indústria eletrônica até o setor de combustíveis. Esse episódio reforçou a necessidade de diversificação de rotas marítimas, estimulando governos e empresas a repensarem estratégias logísticas e a investir em alternativas mais resilientes.

Para Notteboom e Rodrigue (2011), o Canal de Suez, o Canal do Panamá e o Estreito de Malaca constituem os principais corredores logísticos do planeta, responsáveis por conectar continentes e reduzir distâncias comerciais. No entanto, a concentração do tráfego em poucos pontos estratégicos amplia a exposição a riscos operacionais e geopolíticos. Assim, a busca por novas vias de navegação, como a Rota do Mar do Norte, viabilizada pelo degelo do Ártico, tem se tornado tema recorrente na agenda de comércio internacional.

Essa alternativa, ainda em estágio experimental, poderia reduzir em até 30% o tempo de viagem entre a Ásia e a Europa (BERNHOFEN et al., 2016), embora envolva desafios ambientais e tecnológicos significativos. Do ponto de vista ambiental, a Rota do Mar do Norte depende do derretimento do gelo no Ártico, o que, embora facilite a navegação, levanta preocupações sobre os efeitos das mudanças climáticas e os riscos de poluição em ecossistemas extremamente sensíveis. Já sob a ótica tecnológica e operacional, essa rota exige embarcações equipadas com cascos reforçados e sistemas de propulsão capazes de enfrentar temperaturas extremas, além de altos custos de seguro e manutenção. A falta de infraestrutura portuária adequada ao longo do trajeto também limita a capacidade de resposta em caso de emergências ou avarias, tornando a operação viável apenas para um número restrito de companhias marítimas com alto poder de investimento.

Além dos aspectos econômicos, Cardoso (2024) destaca que o desvio de rotas durante o bloqueio do Canal de Suez também teve impactos ambientais expressivos, como o aumento das emissões de gases poluentes e o risco de contaminação em áreas costeiras menos preparadas para o tráfego intenso. Isso demonstra que as soluções logísticas precisam ser pensadas de forma integrada, considerando simultaneamente eficiência, segurança e sustentabilidade. Dessa forma, o episódio de 2021 não apenas evidenciou a fragilidade do sistema de transporte marítimo global, mas também impulsionou a formulação de políticas voltadas à resiliência e à mitigação de riscos ambientais nas rotas internacionais de comércio.

Com os recentes conflitos no Oriente Médio e o aumento dos ataques no Mar Vermelho, muitas empresas de navegação têm optado por evitar o Canal de Suez, redirecionando seus navios para rotas alternativas, como a do Cabo da Boa Esperança, localizada no sul da África. Embora essa rota seja considerada segura do ponto de vista geopolítico, ela implica um aumento considerável tanto no tempo de viagem quanto no custo das operações. Segundo dados da Maersk (2024), desviar pelo Cabo da Boa Esperança pode adicionar entre 9 e 14 dias extras a uma viagem entre a Ásia e a Europa, dependendo da origem e das características da embarcação.

Além do impacto temporal, os custos operacionais também aumentam substancialmente. Um estudo publicado por Kamali et al. (2024) no IMF Blog aponta que, ao evitar o Canal de Suez, o custo adicional por contêiner em uma viagem de Xangai para Roterdã pode ultrapassar US\$ 1.500, devido ao maior consumo de combustível, taxas portuárias adicionais e ao impacto no cronograma logístico global.

Outras alternativas logísticas também estão sendo avaliadas, como o Corredor Índia–Oriente Médio–Europa (IMEC), anunciado em 2023, que visa conectar os portos da Índia à Europa através dos Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita e Israel, utilizando uma combinação de transporte marítimo e ferroviário. No entanto, esse corredor ainda está em estágio inicial de desenvolvimento e enfrenta desafios políticos significativos devido à instabilidade na região israelense.

Ademais, há um crescente interesse em rotas mais ao norte, como a Rota do Mar do Norte, que passa pelo Ártico russo. Essa rota poderia reduzir até 30% do tempo de viagem entre a China e a Europa, especialmente durante os meses de verão, quando o gelo diminui. No entanto, a viabilidade dessa rota depende de avanços tecnológicos em embarcações quebra-gelo, além de enfrentar limitações ambientais e geopolíticas. De acordo com um artigo da *The Economist* (2024), o aumento do uso da Rota do Mar do Norte tem sido um reflexo das mudanças climáticas e da busca por alternativas mais rápidas e eficientes, com um número crescente de navios explorando essa opção nos últimos anos.

Ou seja, apesar do Canal de Suez continuar sendo a rota mais eficiente em condições normais, os acontecimentos recentes evidenciam que o comércio global está se adaptando e buscando alternativas para mitigar riscos. Essa comparação sublinha a importância estratégica do Canal, mas também alerta para a necessidade de diversificação e adaptação contínuas no setor logístico internacional.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este estudo foi realizado por meio de uma pesquisa exploratória, com enfoque em uma abordagem qualitativa, visando analisar os impactos da instabilidade política no Canal de Suez e suas repercussões para o comércio internacional. Essa escolha metodológica se justifica pela natureza recente e dinâmica do fenômeno analisado, ainda pouco consolidado em termos de literatura acadêmica, o que torna necessário compreender suas causas, efeitos e possíveis desdobramentos. A pesquisa qualitativa possibilitou interpretar o contexto geopolítico e os múltiplos fatores que influenciam as decisões de empresas e países em relação às rotas marítimas, permitindo uma leitura mais ampla e contextualizada dos fatos.

Complementarmente, foi adotada uma abordagem quantitativa, com o objetivo de fornecer uma base empírica aos achados qualitativos e reforçar a credibilidade das conclusões. Por meio dessa vertente, foram levantados e comparados dados concretos sobre a redução do tráfego de navios no Canal de Suez durante o período de 2023 a 2025, bem como sobre as variações nas taxas de frete e seus impactos econômicos globais. Essa combinação entre métodos qualitativos e quantitativos favorece uma análise integrada, permitindo correlacionar os eventos geopolíticos com as transformações observadas nas dinâmicas comerciais e logísticas.

Os dados utilizados são de fontes secundárias, obtidos a partir de relatórios de instituições internacionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Mundial. Também foram considerados dados oficiais da Autoridade do Canal de Suez (SCA) e informações publicadas em veículos especializados de credibilidade, como Reuters, CNN, *Gcaptain* e *Middle East Institute*. Para embasar a análise teórica, foram consultados artigos científicos e estudos acadêmicos que abordam temas como comércio marítimo, infraestrutura portuária e geopolítica das rotas internacionais.

A análise dos dados foi conduzida de forma comparativa e temporal, observando a variação no volume de tráfego marítimo e nas receitas do Canal de Suez antes e depois da intensificação dos conflitos no Oriente Médio, a partir de 2023. Além disso, foram utilizados indicadores de mercado, como o *Freightos Baltic Index*, para avaliar o comportamento das tarifas de frete e o tempo adicional de navegação em rotas alternativas, como a passagem pelo Cabo da Boa Esperança.

Outro aspecto relevante abordado foi a influência estratégica da China na região, considerando seus investimentos na infraestrutura portuária egípcia por meio da *Belt and Road Initiative*. Essa análise permitiu identificar como as relações comerciais e políticas sino-egípcias

contribuem para a manutenção da funcionalidade do canal e para o redesenho das rotas marítimas internacionais diante de cenários de crise.

Por fim, a metodologia adotada possibilitou uma compreensão ampla e interdisciplinar do objeto de estudo, articulando dimensões políticas, econômicas e logísticas. Embora os dados utilizados sejam de natureza secundária, sua triangulação entre diferentes fontes e organismos internacionais garante consistência e validade analítica aos resultados obtidos. Dessa forma, o estudo contribui para ampliar o entendimento sobre a vulnerabilidade das rotas estratégicas globais e as respostas adotadas pelos agentes do comércio internacional frente às incertezas geopolíticas contemporâneas.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise dos dados evidencia de maneira consistente os efeitos dos conflitos no Mar Vermelho sobre a movimentação do Canal de Suez e sobre o comércio marítimo global. Entre 2023 e 2025, verifica-se uma redução significativa no número de embarcações que utilizaram o canal, passando de 26.434 em 2023 para 13.213 em 2024 e 6.055 nos dados parciais de 2025 (*Suez Canal Authority, 2023-2025*).

Essa variação, equivalente a uma queda acumulada de aproximadamente 77% no período, reflete o desvio de rotas provocado pela elevação do risco geopolítico na região. O comportamento observado indica que essa retração não se limitou a uma reação pontual aos primeiros episódios de instabilidade, mas consolidou-se como uma tendência, marcada pela adoção de novas estratégias logísticas e pela redefinição das rotas comerciais por parte dos armadores e operadores (*World Bank, 2024*).

Essa retração chamou a atenção de organismos internacionais que monitoram o comércio marítimo global. Segundo o *International Transport Forum* (2024), o cenário vivido no Mar Vermelho representa um dos episódios mais críticos desde a pandemia de COVID-19, evidenciando a vulnerabilidade das cadeias de suprimentos globais diante de choques geopolíticos regionais. Essa vulnerabilidade estrutural reforça a noção de que o comércio internacional, embora integrado e eficiente, depende de poucos corredores estratégicos para manter o fluxo global de mercadorias. Assim, qualquer interrupção em uma dessas rotas, como o Canal de Suez, tende a gerar efeitos multiplicadores em diversas regiões do mundo.

Ao comparar o número de navios com a tonelagem total transportada, nota-se que a redução em volume foi proporcionalmente maior, o que confirma que os navios de grande porte deixaram de transitar com mais frequência. A tonelagem caiu de 1.568.254 em 2023 para

524.531 em 2024 e 238.171 em 2025, representando uma diminuição de cerca de 84,8% (*Suez Canal Authority*, 2023-2025).

Esse dado revela que o impacto foi mais severo para embarcações de alto calado, especialmente porta-contêineres e graneleiros, enquanto navios-tanque, apesar da retração, mantiveram presença relativa mais elevada. Em 2023, eles representavam cerca de 31,9% do total, crescendo para 37,4% em 2024, o que reforça a hipótese de que o transporte energético continua sendo um fluxo prioritário, ainda que com custos adicionais e riscos maiores (*Suez Canal Authority*, 2024).

Do ponto de vista econômico, as consequências dessa retração são significativas. A receita da Autoridade do Canal de Suez caiu de US\$ 9,4 bilhões em 2022/23 para US\$ 7,2 bilhões em 2023/24, o que corresponde a uma redução de 23,4% (*Suez Canal Authority*, 2023-2025).

Paralelamente, os custos de frete marítimo tiveram alta abrupta: o valor médio para o transporte de um contêiner de 40 pés subiu de US\$ 1.179,20 em dezembro de 2023 para US\$ 2.613,00 em janeiro de 2024, aumento de 121,59% (*International Maritime Organization*, 2024).

Isso significa que a instabilidade no Mar Vermelho não apenas eleva custos de operação, mas também reconfigura relações comerciais e dependências regionais, obrigando países importadores a diversificar fornecedores e investir em estoques estratégicos.

Analisando a composição do tráfego também é possível observar a seletividade do impacto. Enquanto os segmentos de contêineres e granel apresentaram forte retração, os navios-tanque mostraram maior resiliência, justamente por transportarem petróleo e derivados em volumes que, convertidos, equivalem a cerca de 8,36 milhões de barris por dia (*Suez Canal Authority*, 2023-2025). Esse dado ilustra a importância estratégica do Canal de Suez para o abastecimento energético global e explica por que parte desse fluxo se mantém ativa, mesmo diante da insegurança regional.

Quando se relacionam esses resultados com as discussões apresentadas nas seções 2.1 e 2.2, percebe-se uma coerência entre o comportamento dos agentes econômicos e as teorias sobre reorganização das cadeias produtivas. A instabilidade geopolítica levou à reconfiguração espacial do comércio internacional, forçando empresas a reconsiderar rotas, prazos e custos logísticos. A escolha de desviar pelo Cabo da Boa Esperança, ainda que implique um aumento médio de dez dias nas viagens e custos superiores a US\$ 1.500 por contêiner em rotas entre Ásia e Europa, revela a prioridade dada à segurança das cargas (*World Bank*, 2024). Esse

movimento reforça a noção de que a geopolítica marítima continua sendo um fator determinante na dinâmica do comércio exterior contemporâneo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os eventos ocorridos entre 2023 e 2025 demonstraram o grau de vulnerabilidade desse corredor marítimo diante da instabilidade regional. Conflitos no oriente médio, causaram ataques a embarcações no Mar Vermelho, e tensões políticas prejudicaram a segurança da navegação e provocaram mudanças no comportamento das principais companhias marítimas.

Esses comportamentos, podem ser evidenciados através dos dados analisados indicando que a instabilidade na região, resultou em uma retração expressiva do tráfego no canal e consequentemente no aumento do custo do frete, devido a rotas alternativas mais longas e mais custosas, como o Cabo da Boa Esperança. Essa escolha trouxe impactos operacionais relevantes, como maior tempo de viagem e consumo de combustível, dando indícios que, em situações de crise, a segurança pode ser tão importante quanto a eficiência econômica.

Apesar da forte queda no volume de contêineres transportados, o canal mantém importância estratégica para fluxos de mercadorias entre Ásia e Europa, já que grande parte desse comércio depende estruturalmente dessa rota em condições estáveis. Isso significa que a redução observada no período não elimina o papel central do canal, mas evidencia sua sensibilidade a choques regionais.

Em contra partida, verificou-se o fortalecimento de investimentos internacionais na região, com destaque para a atuação chinesa na gestão de portos egípcios e na expansão de projetos vinculados à Nova Rota da Seda. Esses movimentos mostram que o canal está inserido em uma disputa mais ampla por influência logística e geoeconômica.

Diante desse cenário, foi possível observar que a instabilidade política e as ameaças à segurança marítima moldam a dinâmica do comércio internacional e exigem soluções de curto e longo prazo. No imediato, empresas e governos tendem a adotar rotas alternativas, reforçar medidas de segurança e revisar planejamentos operacionais. Para o longo prazo, é esperado que exista um avanço nas questões políticas, com acordos multilaterais a fim de reduzir vulnerabilidades e manter a previsibilidade das operações.

Portanto, a partir dos resultados deste estudo, entende-se que a prioridade deve ser fortalecer a diplomacia e aumentar a capacidade do sistema marítimo internacional de manter suas operações mesmo diante de crises. Recomenda-se que esforços internacionais estejam

focados a fim de aprimorar a segurança da navegação no Canal de Suez e aumentar a colaboração entre países que dependem dessa rota. Ademais, o fortalecimento de mecanismos de gestão de risco, combinado com investimentos em infraestrutura portuária e monitoramento marítimo, pode ajudar a reduzir os impactos de crises futuras e proporcionar maior estabilidade às cadeias globais de suprimentos. Essas ações são fundamentais para manter a importância estratégica do Canal de Suez e diminuir a fragilidade logística identificada no período analisado.

REFERÊNCIAS

BERNHOFEN, Daniel; EL-SAHLI, Zouheir; KNELLER, Richard. Estimating the effects of the container revolution on world trade. *Journal of International Economics*, v. 98, p. 36–50, 2016.

BOCKMANN, Michelle Wiese. Houthi attacks to cut Suez oil trade flows by two-thirds, says IEA. *Lloyd's List*, 18 jan. 2024. Disponível em: <https://www.lloydslist.com/LL1147976/Houthi-attacks-to-cut-Suez-oil-trade-flows-by-twothirds-says-IEA>. Acesso em: 29 ago. 2024.

CARDOSO, Cíntia C. P. A. Bloqueio Marítimo do Canal de Suez: uma análise estratégica dos impactos ambientais, logísticos e econômicos. Zenodo, 2024. DOI: 10.5281/zenodo.13265105.

HEILAND, Ingild; ULLTVEIT-MOE, Karen Helene. The impact of transportation infrastructure on firm productivity: Evidence from the Suez Canal expansion. *Journal of Economic Geography*, v. 20, n. 4, p. 977–1006, 2020.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. Maritime Trade Disruptions and Supply Chain Resilience – 2024 Report. Paris: OECD/ITF, 2024.

KAMALI, Parisa; KOEPKE, Robin; SOZZI, Alessandra; VERSCHUUR, Jasper. Red Sea Attacks Disrupt Global Trade. IMF Blog, 07 mar. 2024. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/03/07/Red-Sea-Attacks-Disrupt-Global-Trade>. Acesso em: 29 ago. 2024.

MAERSK. Maersk Data Report. 2024. Disponível em: <https://www.maersk.com>. Acesso em: 06 maio 2025.

MOHAMED, Salah Amr. China's growing maritime presence in Egypt's ports and the Suez Canal. Middle East Institute, 03 nov. 2023. Disponível em: <https://www.mei.edu/publications/chinas-growing-maritime-presence-egypts-ports-and-suez-canal>. Acesso em: 03 set. 2024.

NOTTEBOOM, Theo; RODRIGUE, Jean-Paul. The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution. *GeoJournal*, v. 76, n. 3, p. 333–346, 2011.

OLIVEIRA, Débora. Conflito no Mar Vermelho encarece frete marítimo em 121%; veja o que pode ficar mais caro no Brasil. CNN Brasil, 16 jan. 2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/conflito-no-mar-vermelho-encarece-frete-maritimo-em-121-veja-o-que-pode-ficar-mais-carro-no-brasil/>. Acesso em: 02 set. 2024.

RAKHA, Anas. Economic impacts of the maritime silk road initiative on the Suez Canal. Taylor & Francis Online, 04 fev. 2024. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15140326.2024.2308949>. Acesso em: 02 set. 2024.

REUTERS. Suez Canal revenue drops as some shippers shun Red Sea. Reuters, 18 jul. 2024. Disponível em: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/suez-canal-revenue-drops-some-shippers-shun-red-sea-2024-07-18/>. Acesso em: 29 ago. 2024.

SCHULER, Mike. IMF PortWatch: Suez Canal Trade Cut in Half. Gcaptain, 11 mar. 2024. Disponível em: <https://gcaptain.com/imf-portwatch-suez-canal-trade-cut-in-half/>. Acesso em: 02 set. 2024.

SUEZ CANAL AUTHORITY. Navigation Statistics. SCA Official Portal, 2025. Disponível em: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>. Acesso em: 04 out. 2025.

THE ECONOMIST. The Northern Sea Route and the Changing Dynamics of Global Shipping. The Economist, 2024. Disponível em: <https://www.economist.com>

. Acesso em: 06 maio 2025.

WORLD BANK. The impact of the Suez Canal blockage on global trade. Washington: World Bank Publications, 2021.