



REPORT 06/23

31/03/2023

- Notícias no Brasil e no mundo
 - Brasil e China firmam um acordo de conversão de moedas
 - Possíveis mudanças no IMO 2023
 - Cadeias de suprimentos começam a se estabilizar
- Modal Marítimo
 - Extremo Oriente

REPORT

Noticias no Brasil e no mundo

Brasil e China firmam um acordo de conversão de moedas

Diversos canais de notícias publicaram hoje o recente acordo firmado entre os Bancos Centrais da China e do Brasil para conversão direta das moedas dos dois países em operações comerciais, sem a intermediação do dólar.

A implantação desse arranjo de pagamentos no país tem o potencial de aumentar a liquidez local de yuan, manter reservas cambiais em moeda forte no país, reduzir intermediários nos pagamentos internacionais e aproximar o sistema de pagamentos local ao chinês, com aumento da eficiência operacional em termos de redução de custo e tempo.

Ainda não há uma data definida de quando esse recurso estará disponível para as empresas brasileiras, mas há economistas que não acreditam que as transações passem a ocorrer desta forma, porque o dólar é a principal moeda para precificar as commodities e continuará sendo a referência no mercado internacional.

Podem ser observadas vantagens e desvantagens nesse modelo de transação.

Fontes: [G1](#), [Canal Rural](#), [Exame](#), [Montey Times](#) e outros.

Possíveis mudanças no IMO 2023

Desde o dia 1º de janeiro de 2023, é obrigatório que todos os navios calculem seu Índice de Eficiência Energética de Navio Existente (EEXI) alcançado para medir sua eficiência energética e iniciar a coleta de dados para o relatório de seu indicador anual de intensidade de carbono operacional (CII).

Desenvolvidas no âmbito da estratégia inicial da IMO (Organização Marítima Internacional) sobre Redução de Emissões de GEE de Navios acordada em 2018, essas alterações técnicas e operacionais exigem que os navios melhorem a sua eficiência energética a curto prazo e, assim, reduzam as suas emissões de gases com efeito estufa.

Um grupo de trabalho da IMO se reuniu durante quatro dias, de 20 a 24 de março, com mais de 750 participantes inscritos de quase 80 Estados Membros da IMO. Os tópicos de discussão foram propostas relacionadas a possíveis alterações no Sistema de Coleta de Dados de Consumo de Óleo Combustível (DCS) da IMO.

Por fim, espera-se que a Estratégia atualizada e revisada seja adotada pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC), que é o órgão de decisão, em sua próxima 80ª sessão, de 3 a 7 de julho de 2023.

Fonte: [Container News](#)

REPORT

Cadeias de suprimentos começam a se estabilizar

A Cia Marítima Maersk acredita que as cadeias de suprimentos “estão finalmente começando a se estabilizar e encontrar o equilíbrio”. No entanto, os consumidores estão recebendo “sinais confusos” sobre o estado de suas economias e que a fraqueza da combinação de estoques altos – especialmente no norte da Europa – e baixa confiança na demanda futura do consumidor foi uma influência negativa.

Entre as diversas análises divulgadas pela Maersk com base em sua movimentação em volume, destacam-se essas:

- a demanda intra-asiática está saudável na maioria dos setores;
- é esperado um aumento de volume da Ásia para a América Latina, especialmente para a costa leste e costa oeste da América do Sul;
- há otimismo em relação a recuperação nas rotas comerciais Ásia-Europa, onde a demanda da Ásia para o Mediterrâneo é saudável. Mas para os mercados do norte da Europa, o comportamento do consumidor permaneceu cauteloso devido à incerteza econômica;
- à medida que a China continental continua a reabrir, estão monitorando de perto a recuperação do volume do mercado. Se necessário, continuarão utilizando-se de estratégias de *Blank Sailings* (omissões de saídas de navios) para garantir a manutenção de uma oferta de serviços competitiva;
- as taxas de frete SPOT da Ásia para a costa oeste dos EUA se estabilizaram nas últimas semanas, e da Ásia para a costa leste dos EUA ainda estão caindo. No entanto, a Maersk afirma que o setor de varejo da Ásia-Pacífico continua no caminho de uma forte recuperação;
- há mais otimismo agora do que antes do Ano Novo Chinês, embora venha de uma base muito baixa de demanda após o feriado;

Um relatório divulgado recentemente pela S&P Global Market Intelligence defende uma normalização das cadeias de suprimentos no segundo trimestre de 2023.

Este relatório chega em um momento em que os níveis de importação com destino aos Estados Unidos estão baixos, devido, em grande parte, aos níveis de estoque acima do normal, demanda reduzida do consumidor e inflação. Mas, como observa o relatório, grande parte da normalização da cadeia de suprimentos é vista pelas lentes de onde as coisas estão agora em comparação com onde as coisas estavam antes do início da pandemia.

O relatório apontou vários exemplos de onde as coisas estão na cadeia de suprimentos global com base em várias métricas e problemas, incluindo:

- os prazos de entrega dos fornecedores são os melhores desde julho de 2019, e a atividade comercial global deve desacelerar. Há sinais de normalização nos padrões de envio sazonais, embora eles só sejam confirmados no final do terceiro trimestre de 2023. As cadeias de suprimentos de eletrônicos ainda estão interrompidas;
- os estoques corporativos estão próximos, mas não totalmente, dos níveis normais. É muito cedo para avaliar se o *‘just in case’* substituirá o *‘just in time’* como principal estratégia de gerenciamento de estoque;
- os planos de *reshoring* são um processo de vários anos e há sinais de que a China continental pode estar recuperando a participação de mercado perdida em alguns produtos;

REPORT

- o conflito em curso na Ucrânia provavelmente chegará a um impasse até o final do ano e acarreta o risco de expansão de sanções e sanções secundárias;
- a bifurcação das cadeias globais de fornecimento de tecnologia continua à medida que regulamentos semelhantes aos CHIPS são lançados, mas uma dissociação total ainda é improvável. As tensões entre a União Europeia e os Estados Unidos estão sendo resolvidas; e
- o Mecanismo de Ajuste de Fronteiras de Carbono (CBAM) da União Européia começa em outubro com requisitos de relatórios. Fornecedores de aço e alumínio na China continental e no Vietnã podem estar fortemente expostos.

Fonte: [The Loadstar](#) e [Logistics Management](#)

Modal Marítimo

Extremo Oriente

Próximos feriados na Ásia:

- Qing Ming Jie – de 03 a 05 de Abril
- Labour Day – 01º de Maio

Cenário na China:

- Os armadores implementaram GRI - *General Rate Increase* - nos fretes marítimos da China para o Brasil. Já são dois aumentos consecutivos anunciados recentemente:
 - 1º GRI de 01/04 até 07/04
 - 2º GRI de 08/04 até 14/04

Esse segundo aumento fez com que o frete para Abril chegasse ao dobro do valor que vinha sendo praticado em Março, e já é o maior comparando as rotas Ásia-América do Norte e Ásia-Europa.
- Os navios previstos para sair da China na primeira semana de Abril começam a enfrentar *Overbooking* (falta de espaço). Os armadores alertam para o risco de rolagem das reservas, atrasos nas saídas/escalas de navios e transbordos não previstos na programação inicial.
- Ainda não há nenhum navio *Exta Loader* anunciado para o mês de Abril.
- Alguns armadores enfrentam escassez de containers vazios, conforme abaixo:
 - Maersk – 20'GP – escassez em Ningbo
 - Happag-Lloyd – 40'NOR – escassez em Shanghai
 - CMA-CGM e MSC – 20'GP – escassez nos portos do Norte e Sul da China
- Cargas pesadas (acima de 14 toneladas por container) ficam sujeitas à transbordo em Cingapura, mesmo quando é contratado o serviço direto. Os armadores estão priorizando cargas leves nos serviços diretos.