



## REPORT 08/23

---

28/04/2023

- Notícias no Brasil e no mundo
  - A demanda fraca leva taxas SPOTs ao nível sustentável mais baixo
  - Declínio nas exportações asiáticas
  - Uma “nova era” para os mercados de carga aérea
- Modal Marítimo
  - Extremo Oriente

# REPORT

## Noticias no Brasil e no mundo

### A demanda fraca leva taxas SPOTs ao nível sustentável mais baixo

A fraca demanda nos três principais tráfegos marítimos, juntamente com o esperado aumento na capacidade, contribuirá para redução nas taxas, de acordo com o último relatório da Maritime Strategies International (MSI).

E o CEO da ONE, Jeremy Nixon, disse que: “A demanda no último trimestre [1º trimestre de 2023] foi significativamente mais fraca do que nos primeiros trimestres dos dois anos anteriores”. Mas ele acrescentou que isso não era inesperado “já que o ciclo de recuperação da Covid 2022 trouxe fortes programas de aumento de estoque para mercadorias de consumo”. Embora Nixon acredite que houve uma supercorreção afetando as vendas e os níveis de estoque, a ONE não espera nenhum sinal de recuperação até junho ou julho.

O relatório da MSI descreve as taxas spot como estando “no seu nível sustentável mais baixo”, mas elas estão estáveis, enquanto os termos do contrato ainda estão em negociação para muitos e “há mais espaço para enfraquecimento em termos de taxas de frete contratuais”.

De acordo com o Xeneta XSI, as importações dos Estados Unidos registraram a menor queda mensal de todos os índices, 1,5%.

As importações europeias registraram seu maior declínio de todos os tempos, de acordo com a Xeneta, com as taxas de longo prazo caindo 19,5% mês a mês. As exportações se saíram apenas um pouco melhor, com o subíndice caindo 15,8%.

Fonte: [The Loadstar](#)

### Declínio nas exportações asiáticas

O feriado de 1º de maio da China, com duração de cinco dias a partir de sábado, atrasará os aumentos planejados das tarifas de fretes pelos armadores, e os volumes de carga saindo da Ásia caíram abaixo das expectativas, dificultando ainda mais as negociações de contratos com transportadores transpacíficos.

As esperanças das companhias marítimas aumentaram em 14 de abril, quando o Shanghai Containerized Freight Index mostrou que as taxas da costa oeste da Ásia para os EUA atingiram uma alta de cinco meses, encerrando quatro semanas consecutivas de aumentos. As taxas da costa leste da Ásia para os EUA também aumentaram, quase 20% desde 7 de abril, no entanto, na última sexta-feira, ambas as taxas caíram 2%.

O feriado de 1º de maio na China deve afetar os volumes de carga, especialmente porque a capacidade de espaço é maior do que durante o feriado do Ano Novo Lunar.

O banco de dados comercial Descartes Datamyne mostra que a demanda está lenta há muito tempo, com os volumes da Ásia para os EUA caindo em dois dígitos por sete meses consecutivos. Suas estatísticas mostram que no mês passado, o tráfego de contêineres de 10 países asiáticos para a América do Norte diminuiu 32%, ano a ano, para apenas 1,22 milhões de TEU.

# REPORT

A China, maior exportadora de bens de consumo, embarcou 646 mil TEU para a América do Norte em março, 37% a menos que no ano anterior, enquanto a Coreia do Sul, a segunda maior, viu seus volumes caírem 17% na comparação anual, para 162 mil TEU.

O Vietnã, que vem crescendo como centro manufatureiro às custas da China, registrou uma queda de 31% em suas exportações de março para a América do Norte, para 105.000 teu, e Taiwan exportou 65.000 teu, uma queda de 33% em relação ao ano anterior.

Fonte: [The Loadstar](#)

## Uma “nova era” para os mercados de carga aérea

Nova capacidade no mercado de passageiros e cargueiros está mudando os parâmetros da carga aérea neste ano.

Diferentes aeronaves entrando no mercado alterarão o equilíbrio, de acordo com Frank Ziesemer, CEO da Strike Aviation. Mas ele disse que essas mudanças não foram pensadas, principalmente no mercado de cargueiros. “Durante a pandemia, todo mundo procurava cargueiros, porque os aviões de passageiros estavam parados. Assim, as companhias aéreas mudaram para aeronaves de carga sem uma estratégia clara, apenas para atender às necessidades do mercado. Atualmente, as transportadoras aéreas de carga estão aumentando as frequências e capacidades para ganhar participação de mercado. Alguns fazem-no sem calcular os custos ou ganhos e perdas, e sem receber qualquer ajuda do Estado, o que pode levar a dificuldades imprevistas”, explicou.

Do lado do passageiro, no entanto, pode haver benefícios para companhias aéreas, apesar do retorno da capacidade apontando para transportadoras de baixo custo, que estão comprando aeronaves de fuselagem estreita de longo alcance para o Atlântico Norte. “Essas aeronaves podem voar sem escalas sobre o Atlântico, o que significa que passarão a operar em rotas do Nordeste dos Estados Unidos e Canadá para a Europa. Como essas aeronaves não transportam tanta carga aérea quanto as aeronaves *widebody*, elas terão um impacto notável e positivo nos preços do frete aéreo. Isso reduzirá significativamente a capacidade de carga aérea transatlântica, bem como da Europa para o Oriente Médio, nos próximos cinco anos.”, disse Ziesemer.

Ele acrescentou: “Integradores como FedEx e UPS, bem como companhias aéreas como a Air Canada, vão lucrar com isso porque têm uma frota mista de cargueiros e aeronaves de passageiros, e vão melhorar suas posições nos países em desenvolvimento”.

No entanto, algumas companhias aéreas de passageiros aumentaram a capacidade, alertou, trocando aeronaves como o A330 pelo A350. “Por exemplo, companhias aéreas como a Iberia e a Finnair voltaram ao seu horário pré-pandemia e, com os novos aviões, duplicaram a sua capacidade, sobretudo na região do Atlântico Norte. Isso resulta em taxas mais baixas.”

Ziesemer disse que os vencedores na nova era seriam as empresas que investiram em pessoas, treinamento e tecnologia. “Tenho certeza de que algumas das transportadoras de carga aérea que estão investindo pesadamente em tecnologias e recursos humanos definirão o novo padrão para toda a indústria de carga aérea.”

Fonte: [The Loadstar](#)

# REPORT

## Modal Marítimo

### Extremo Oriente

Próximo feriado na Ásia: Labour Day – de 01 a 03 de Maio

#### Cenário na China:

- Os armadores, em geral, estenderam os valores de frete para embarques saindo até 07 de Maio. Parte dos armadores já estendeu até 14 de Maio, mas outra parte insiste em aplicar o GRI (aumento de fretes) de 08 até 14 de Maio com a justificativa de que está difícil liberar espaço nessa primeira quinzena do mês, principalmente devido aos *Blank Sailings* (omissões de saídas) anunciados recentemente.
- Os armadores alertam para o risco de rolagem das reservas, atrasos nas saídas/escalas de navios e transbordos não previstos na programação inicial.
- Omissões de atracação: 3 serviços da Ásia para a América do Sul anunciaram que omitirão a atracação nos portos de Shanghai, Ningbo e Shenzhen nas semanas 16, 18 e 19, conforme abaixo:
  - ESA SERVICE (COSCO, Evergreen, CMA-CGM e PIL)  
Omissões: ETD Shanghai 06/05, ETD Ningbo 07/05 e ETD Yantian 10/05
  - ESA2 SERVICE (COSCO, Evergreen, CMA-CGM e PIL)  
Omissões: ETD Shanghai 14/05, ETD Ningbo 15/05 e ETD Shekou 18/05.
  - ASELOOP 2 (ONE, MSC, HPL)  
Navio MSC SCHUBA B omitirá atracação em Ningbo.
- Foram anunciados 2 *Blank Sailings* (omissões de saídas de navios) nas semanas 18 e 19, conforme abaixo:

ESA SERVICE ( COSCO/EMC/CMA/PIL)		shanghai	Ningbo	Yantian
Week16	EVER LIVELY 1535-056W	22-Apr	23-Apr	26-Apr
Week17	COSCO SHIPPING SEINE 030W	29-Apr	30-Apr	3-May
Week18	Slide down ETD 6 May / 7 May / 10 May ex SHA/NGB/YTN			
Week19	YM TRUST 0007W	13-May	14-May	17-May

ESA2 SERVICE ( COSCO/EMC/CMA/PIL)		shanghai	Ningbo	Shekou
Week18	XIN CHI WAN 067W	7-May	8-May	11-May
Week19	Blank sailing etd 14/15/18 May ex SHA/NGB/SHK			
Week20	EVER ELITE 0217-160W	21-May	22-May	25-May

- Alguns armadores enfrentam escassez de containers de 40'NOR, conforme abaixo:
  - Evergreen – escassez em Ningbo
  - CMA-CGM e Hyundai – escassez em Shenzhen
- 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.