

Notícias principais

Confira a seguir o ranking dos 50 principais NVOCC do Brasil no período de janeiro a novembro de 2019, com base nos dados do Dataliner, da Datamar:

**Top 50 Ocean Transport Intermediaries in Brazil
January to November 2018-2019 in TEU - Exports**

#	Company	2017	2018	%diff
1	KUEHNE & NAGEL	67.004	59.254	-12%
2	DB SCHENKER	32.417	39.479	22%
3	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	26.009	26.329	1%
4	DHL GLOBAL FORWARDING	27.153	22.936	-16%
5	VMLOG LOGISTICA INTERNACIONAL	19.223	21.998	14%
6	AGILITY LOGISTICS	23.782	21.629	-9%
7	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	15.978	17.072	7%
8	PANALPINA	20.350	16.776	-18%
9	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	13.366	12.766	-4%
10	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	16.049	11.897	-26%
11	CRAFT MULTIMODAL	14.103	11.815	-16%
12	SAVINO DEL BENE	12.099	11.073	-8%
13	ASIA SHIPPING	20.504	11.026	-46%
14	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	10.542	10.458	-1%
15	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	12.572	10.281	-18%
16	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	9.818	10.047	2%
17	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	12.784	9.603	-25%
18	DC LOGISTICS	9.400	9.586	2%
19	FR MEYERS SOHN LOGISTICA BRASIL LTDA	7.690	9.036	18%
20	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	7.960	8.840	11%
21	FEDEX TRADE NETWORKS	15.234	8.406	-45%
22	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	9.389	8.213	-13%
23	EAST LINE LTD	7.637	8.167	7%
24	EXPEDITORS INTERNATIONAL	7.441	8.147	9%
25	B & M LOGISTICA INTERNACIONAL	7.013	6.635	-5%
26	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	6.164	6.564	6%
27	NOVA ERA CONSULTORIA ADUANEIRA	7.538	6.452	-14%
28	COMMANDER LOGISTICA LTDA	8.301	6.426	-23%
29	AGL CARGO	2.809	6.335	126%
30	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	7.045	6.005	-15%
31	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	8.795	5.941	-32%
32	BCF COMISSONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	6.844	5.550	-19%
33	JAS FORWARDING WORLDWIDE	6.176	5.497	-11%
34	MASTER SUL COMEX LTDA	5.006	5.418	8%
35	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	5.384	4.970	-8%
36	PBL & ASSOCIADOS LTDA	5.140	4.689	-9%
37	CEVA LOGISTICS	2.828	4.514	60%
38	ACTION AGENCIAMENTO DE CARGAS LTDA	4.573	4.447	-3%
39	DMF LOGISTICS DO BRASIL LTDA	4.584	4.406	-4%
40	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	4.670	4.232	-9%
41	SERVIMEX LOGISTICS LTDA	1.078	3.963	268%
42	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	5.526	3.703	-33%
43	MANUPORT LOGISTICS	4.327	3.642	-16%
44	PLUSCARGO GROUP	3.828	3.508	-8%
45	CARGO SHIPPING SERVICES	2.566	3.501	36%
46	MARIMEX DESPACHOS TRANSPORTES E SERVICOS LTDA	2.925	3.419	17%
47	GEODIS WILSON	3.384	3.384	0%
48	URF LOGISTICA	4.013	3.355	-16%
49	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	3.997	3.302	-17%
50	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	3.334	3.291	-1%
Total		546.352	507.982	-7%
Others		360.463	298.373	-17%
Grand Total		906.815	806.355	-11%

**Top 50 Ocean Transport Intermediaries in Brazil
January to November 2018-2019 in TEU - Imports**

#	Company	2017	2018	%diff
1	KUEHNE & NAGEL	49.921	47.922	-4%
2	DB SCHENKER	28.044	36.269	29%
3	DHL GLOBAL FORWARDING	23.877	20.088	-16%
4	AGILITY LOGISTICS	21.647	19.532	-10%
5	TALATRANS WORLDWIDE CORPORATION	11.059	14.596	32%
6	PANALPINA	17.279	14.311	-17%
7	CEVA LOGISTICS	12.216	10.894	-11%
8	SHANGHAI XINHAILIAN TRANSPORTATION CO LTD	180	10.783	5891%
9	CROSS MOTION LOGISTICS SA DE CV	9.025	10.536	17%
10	LANDSTAR LOGISTICS	7.510	10.455	39%
11	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	9.337	9.122	-2%
12	FEDEX TRADE NETWORKS	16.381	8.694	-47%
13	EVER ALLIANCE INTERNATIONAL LTD		7.826	0
14	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	5.322	7.586	43%
15	SAVINO DEL BENE	6.894	6.665	-3%
16	IBRAKOM CARGO LLC		6.435	0
17	ASIA SHIPPING	7.897	6.307	-20%
18	JAS FORWARDING WORLDWIDE	7.321	6.256	-15%
19	EXPEDITORS INTERNATIONAL	5.710	6.239	9%
20	CRAFT MULTIMODAL	6.157	6.208	1%
21	MITSUMI SOKO	4	4.536	0
22	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	5.833	3.336	-43%
23	HAPAG LLOYD	629	3.316	427%
24	C STEINWEG	2.638	3.215	22%
25	SHENZHEN HIFROZEN INTL LOGISTICS DVPT CO LTD	3.194	3.165	-1%
26	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	3.226	3.111	-4%
27	JENKINS GROUP	3.846	2.994	-22%
28	MANUPORT LOGISTICS	2.323	2.825	22%
29	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	8.800	2.784	-68%
30	DEL CORONA & SCARDIGLI LOGISTICS	3.865	2.769	-28%
31	SAMSKIP	3.601	2.584	-28%
32	APRILE	2.236	2.570	15%
33	GTS CARGO	4.537	2.562	-44%
34	SHENZHEN RUIYUAN COLD CHAIN SERVICE CO LTD	2.190	2.324	6%
35	COOP FREIGHT LOGISTICS LTD	3.627	2.193	-40%
36	GEODIS WILSON	2.045	2.064	1%
37	SHANGHAI UNITED FORTUNE INTL LOGISTICS CO LTD	448	2.052	358%
38	CH ROBINSON WORLDWIDE INC	1.099	2.009	83%
39	QINGDAO NEW OCEAN LINE CO LTD	1.906	1.878	-1%
40	MODE TRANSPORTATION	827	1.865	126%
41	FRACHT LOGISTICS	1.700	1.839	8%
42	JAWHART AL ALAA GENERAL TRADING & CUSTOMS CLEARANCE		1.805	0%
43	VANGUARD LOGISTICS	1.357	1.684	24%
44	VOLVO LOGISTICS	1.571	1.652	5%
45	POINTER INVESTMENT HK LTD	932	1.650	77%
46	MAR VI SPEED SRL SPEDIZIONI INTERNAZIONALI	2.103	1.537	-27%
47	TRANSBORDER SAS	1.401	1.533	9%
48	CAROTRANS LOGISTICS	1.914	1.531	-20%
49	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	1.479	1.512	2%
50	OCEAN FREIGHT EXPRESS LLC	2.455	1.453	-41%
Total		317.565	337.073	6%
Others		276.551	263.752	-5%
Grand Total		594.116	600.825	1%

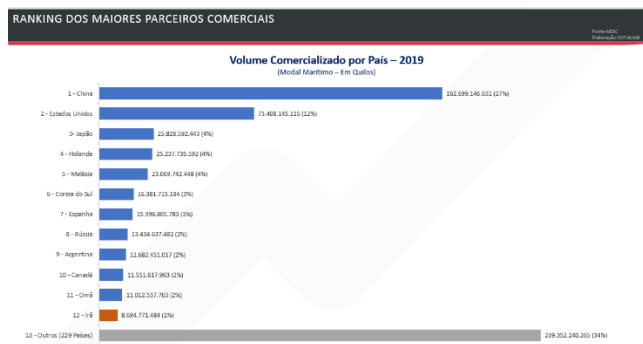
BRASIL - IRÃ

Panorama da relação de comércio entre o Brasil e o Irã



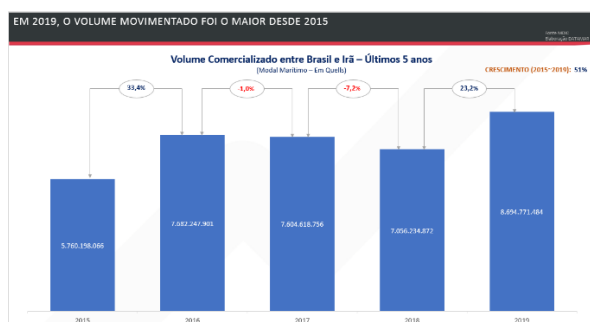
De acordo com a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, os possíveis impactos da crise entre o Irã e Estados Unidos nas exportações brasileiras devem ser acompanhados com cautela. “Está muito cedo ainda, é um momento tenso para o mundo todo, mas isso ainda não nos afetou”, afirmou.

Um estudo realizado pela Datamar, com base nos dados do MDIC, apontou que o Irã é o 12º país na lista dos maiores parceiros comerciais do Brasil, com 8.6 bilhões de toneladas de produtos exportados ao país via modal marítimo. O ranking de parceiros brasileiros é liderado pela China, seguida pelos Estados Unidos, Japão, Holanda, Malásia, Coreia do Sul, Espanha, Rússia, Argentina, Canadá e Omã.



O Brasil é o maior exportador de milho para o Irã. Segundo o Ministério da Agricultura, as vendas somam cerca de US\$ 1 bilhão, correspondente à metade da balança comercial entre os dois países. Além do milho, que representa 61% do total de produtos comercializados pelo Brasil ao Irã em volume, outros produtos exportados são a soja (25%), açúcar (7%) e fertilizantes (6%).

O estudo realizado pela Datamar apontou, também, que o Irã representou 1,4% das negociações comerciais feitas pelo Brasil em 2019. Além disso, as exportações brasileiras representam 94% do volume negociado entre os dois países. Outro dado importante, levantado pela Datamar, mostra que o volume comercializado entre o Brasil e o Irã nos últimos cinco anos cresceu 51%.



Tereza Cristina reconhece que há uma apreensão, em virtude do cenário internacional, entre os agricultores brasileiros, mas que “por enquanto nós não temos ainda nenhum motivo para dizer que houve algum tipo de retaliação”, ponderou. “Os países árabes, não só o Irã, precisam de segurança alimentar e o Brasil é um dos países que podem dar essa segurança”, destacou. “O Brasil é um grande celeiro, a gente espera que isso se acomode o mais rápido possível e que a agricultura brasileira possa continuar a produzir e a contribuir para o abastecimento interno e mundial”, disse.

Tereza Cristina lembrou ainda que o Irã é sim grande importador de milho e de soja, mas o Brasil continua a abrir outros mercados. “Nós não podemos colocar todos nossos ovos numa só cesta”, comparou. “Esperamos poder continuar exportando para o Irã, para Arábia Saudita, para os Emirados Árabes, para o Kuwait, e para novos mercados na Ásia, além da China, com grande população e altas taxas de crescimento”, enumerou. “São países que têm um potencial de importação porque precisam de alimentos. O que o Ministério da Agricultura faz é esse equilíbrio: abrir novos mercados, não colocando todos os ovos numa cesta só”, enfatizou.

Portos, terminais e infraestrutura

Desde o dia 1º de dezembro de 2019, o Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul (TGSFS), até então operado pela CIDASC – Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina, passou a ser administrado pela SCPAR Porto de São Francisco do Sul S/A.

A mudança foi um compromisso da campanha eleitoral do governador de Santa Catarina, Carlos Moisés, em relação à modernização e eficiência do terminal graneleiro e da gestão e operação portuária do estado.

Foram concluídas na última semana as obras de recuperação da profundidade nos berços de atracação da Ilha Barnabé, no Porto de Santos. Um exame para atestar a profundidade dos locais – chamado batimetria, será realizado para comprovar os resultados. No dia 09/01 será iniciada a remoção dos sedimentos em Alemoa. A previsão é que as obras sejam finalizadas até 20 de fevereiro.

Os serviços são executados pela empresa holandesa Van Oord Operações Marítimas, contratada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Ministério da Infraestrutura. Duas embarcações são utilizadas nesse serviço.

Segundo o órgão, entre 20 de dezembro e 20 de fevereiro, devem ser dragados 1,8 milhão de metros cúbicos de sedimentos na Ilha Barnabé e na Alemoa. O volume será removido do canal de navegação e de berços de atracação que sofreram com o assoreamento.

Estudos para concessão de canal de navegação - Ainda sobre o Porto de Santos, a Santos Port Authority (SPA), novo nome da Codesp, recebeu três estudos para subsidiar eventual concessão do canal de navegação do Porto de Santos. As apresentações atendem edital de chamamento publicado pela SPA em junho/2019, cujo prazo para apresentação terminou nesta segunda-feira, dia 6 de janeiro. O objetivo foi obter parâmetros para subsidiar a modelagem de eventual concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, que poderá ser objeto de licitação pela Administração Pública.

Oito dos 16 autorizados pela SPA a realizar e doar os estudos apresentaram material, sendo um individualmente (Boskalis do Brasil Dragagem e Serviços Marítimos Ltda) e os demais em dois grupos de trabalho, um formado por DTA Engenharia Ltda, Jan De Nul do Brasil Dragagem Ltda e Leonardo S.p.A.; e outro por Terrafirma Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda, Dragabras Serviços de Dragagem Ltda, CPEA – Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda e Veirano Advogados.

Os documentos entregues serão avaliados pela SPA, explica o presidente Casemiro Tércio Carvalho: “Vamos avaliar as contribuições para elaborar um modelo e, a partir daí, decidir se será uma concessão isolada ou se a proposta será incorporada ao projeto de desestatização da administração portuária”. Segundo Tércio, “o mais importante são os parâmetros de eficiência da gestão do canal. A meta é mais movimentos de navios por dia”.

O Porto fluvial de Cáceres, localizado no Mato Grosso, deve retomar às operações no primeiro semestre de 2020, depois de quase oito anos de desativação. A informação é do governador do Mato Grosso, Mauro Mendes.

De acordo com Mendes, foi fechado um plano de trabalho com a associação de produtores locais para que o porto e, por consequência, a navegação no trecho da hidrovía Paraguai-Paraná, entre Cáceres e Puerto Quijarro, na Bolívia, voltem a funcionar.

Para o prefeito de Cáceres, Francis Maris, a reativação do porto trará benefícios para todo o estado de Mato Grosso. “Para se ter uma ideia, para cada tonelada de soja transportada pelo rio Paraguai, há uma economia de 100 dólares, segundo estudo do Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária. Isso agregará mais renda aos produtores. Também será possível importar produtos utilizados na agricultura, como ureia e potássio, a um custo menor”, afirmou o prefeito.

Após o início do funcionamento do porto, o próximo passo é a criação de uma Zona Franca de Exportação (ZPE), que atualmente está sendo estudada por três entidades que avaliam a viabilidade do projeto.

De acordo com Matías Laso, gerente geral da concessionária DP World San Antonio, a expectativa é que o terminal deva movimentar 20% menos carga em 2020 em relação a 2019. A contração deve ser sentida nas importações de varejo e veículos, entre outros produtos.

“Começamos 2019 muito bem, com uma taxa de crescimento superior a 10% e alta produtividade, destacando nossa segurança e treinamento. O sucesso na chegada de navios e cruzeiros confirma isso. Mais tarde, infelizmente, perdemos algumas linhas que deixaram de chegar ao nosso país, uma situação que se tornou mais aguda com as greves de outubro e novembro. Além disso algumas linhas que foram para Valparaíso”, informou Laso.

A EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária começou 2020 realizando obras de dragagem de manutenção nos berços 100 a 104 do Porto de Itaqui. O trabalho integra o pacote de obras de manutenção e melhorias da infraestrutura que têm por objetivo preparar o porto para a entrada em operação de novos terminais e a segunda fase do Tegram – Terminal de Grãos do Maranhão.

“Após o recorde histórico de mais de 25 milhões de toneladas em 2019, o que representa aumento de mais de 12% em relação ao volume movimentado em 2018, precisamos estar preparados para atender demandas ainda maiores. Para este ano temos a previsão de chegar aos 14 milhões de toneladas de grãos, com a segunda fase do Tegram, e aos 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes com a nova estrutura do terminal da COPI”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

Também estão previstas para 2020 em Itaqui obras de recuperação estrutural dos berços e manutenção das defensas, pavimentação de vias e manutenção dos sistemas elétricos e de combate a incêndio, dentre outras.

A dragagem será executada pela empresa Rohde Nielsen do Brasil e a previsão é de que esteja concluída ainda em janeiro. Os oito berços do Itaqui possuem entre 13 e 19 metros de profundidade, o que permite a atracação de navios de grande porte.

Navegação

A CMA CGM, a Cosco Shipping, a Evergreen e a OOCL realizaram, no dia 9 de janeiro, o lançamento do seu novo produto “Ocean Alliance Day 4”, que busca fortalecer a oferta de serviços das companhias de navegação membros e que começará em abril.

Com o novo serviço, a Ocean Alliance oferecerá a seus clientes mais escalas portuárias, mais conexões diretas e melhores tempos de trânsito, fortalecendo sua competitividade. Com o “Day 4”, os clientes do grupo se beneficiarão de uma oferta de serviço otimizada e cada vez mais adaptada.

O produto inclui o uso de 325 navios porta-contêineres, 38 serviços e uma capacidade estimada de transporte de cerca de 3,8 milhões de TEUs.

O produto aprimorado da Ocean Alliance oferece uma oferta abrangente de serviços no comércio transpacífico, com 19 serviços; uma forte oferta entre a Ásia e a Europa com 7 serviços; uma grande oferta entre a Ásia e o Mediterrâneo com 4 serviços; 2 serviços transatlânticos que conectam o norte da Europa à costa leste dos Estados Unidos e ao Golfo do México. Além disso, é a única aliança que oferece 4 serviços entre a Ásia e o Oriente Médio, 2 serviços na Ásia e no Mar Vermelho.

Um estudo realizado pela Gerência de Desenvolvimento e Estudos – GDE da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS da ANTAQ indicou que a capacidade utilizada da frota de porta-contêineres na cabotagem atingiu 76,2% em agosto do ano passado.

Os dados do Sistema de Desempenho Portuário – SDP indicaram um crescimento de 28% na cabotagem no período de 2010 a 2018, saltando de aproximadamente 127 milhões de toneladas para 163 milhões de toneladas. Neste período, o destaque é o transporte de contêineres, que cresceu sistematicamente desde 2010, atingindo a participação de 18,1% em 2018, e se consolidando como a segundo maior perfil de carga transportado na cabotagem, atrás apenas dos granéis líquidos e gasosos.

Quando se analisa a evolução da tonelagem de contêineres transportada na cabotagem, considerando o primeiro semestre de cada ano da série histórica – 2010 a 2018, foi constatado um crescimento de 204% no período, com uma aceleração no crescimento no primeiro semestre de 2019 em relação ao

primeiro semestre de 2018, com uma evolução de 24,7% na tonelagem transportada.

Esse comportamento pode ser explicado, em parte, como consequência da greve dos caminhoneiros, realizada em maio de 2018, e com a subsequente instauração da tabela de fretes rodoviários, que tornou o transporte de cabotagem mais atraente para os donos de carga.

A versão integral do estudo estará disponível em breve no site da ANTAQ.

A Petrobras suspendeu o trânsito de navios pelo Estreito de Ormuz, importante corredor de transporte de petróleo localizado entre o Golfo de Omã e o Golfo Pérsico, com o Irã e os Emirados Árabes Unidos em cada costa, em virtude da tensão entre os Estados Unidos e o Irã.

Segundo o comunicado divulgado pela empresa, “a Petrobras avalia rotineiramente alterações nas rotas de suas embarcações com o objetivo de evitar trechos que tragam risco à segurança de suas operações. A companhia avaliou o referido cenário e, em conjunto com a Marinha do Brasil, decidiu por evitar, no momento, o trânsito pelo Estreito de Ormuz. Tal mudança não trará qualquer impacto ao abastecimento de combustíveis no Brasil. Os desdobramentos locais seguem sendo monitorados e avaliados”.

A Maersk Tankers está lançando um novo serviço digital independente com o objetivo de reduzir as emissões de CO2 das embarcações e otimizar ganhos no transporte marítimo.

O negócio, ainda sem nome, será responsável pelo desenvolvimento e vendas do software SimBunker para proprietários e gerentes de embarcações no setor de transporte marítimo para ajudá-los a usar suas embarcações com mais eficiência. Essa eficiência resultará na redução das emissões de CO2, servindo de apoio aos esforços contínuos do setor de transporte marítimo em direção a um desenvolvimento mais sustentável, além de aumentar a produtividade das embarcações.

O SimBunker otimiza os gastos com os combustíveis dos navios, o que pode representar até 60% dos custos totais da viagem, determinando soluções ideais para fatores como velocidade, e rota. O software desenvolvido na Maersk Tankers será comercializado como um novo negócio.

O ano de 2019 foi de sucesso para o comércio internacional da Bolívia através da hidrovía Paraguai-Paraná, segundo o gerente técnico da Câmara de Exportadores de Santa Cruz (Cadex), Rafael Rivas. Foram transportadas 1,3 milhão de toneladas de carga de exportação e importação por esse canal.

De acordo com o profissional, em 2018, foram transportadas 1,1 milhão de toneladas pela hidrovía.

Em 2019, os principais produtos exportados pelo rio foram soja e seus derivados, feijão, gergelim e carne bovina.

Grãos

Segundo a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), as vendas externas do agronegócio somaram US\$

96,8 bilhões no ano passado, representando 43,2% do total exportado pelo Brasil. Em 2018, a participação do agronegócio nas exportações totais do país foi de 42,3%.

Os destaques que lideraram as exportações agrícolas foram o milho, carnes e algodão. O milho registrou volume recorde de exportação, com 43,25 milhões de toneladas. O recorde anterior foi registrado em 2017, com 29,25 milhões de toneladas do cereal exportadas.

O total exportado em 2019 foi 4,3% menor em comparação ao volume de 2018. “Tal redução ocorreu em função da queda do índice de preço das exportações do agronegócio brasileiro, que caiu 6,9% em 2019. Essa queda foi compensada pela elevação de 2,7% no índice de quantum das exportações, ou o equivalente ao incremento de 2,7% no volume exportado em 2019”, diz nota técnica da Secretaria.

A Agroconsult divulgou, no dia 09/01, uma previsão da produção de milho no Brasil na safra 2019/20. De acordo com a consultoria, deve haver um recuo de 1,3% na produção do grão em relação ao recorde do ciclo anterior, totalizando 101,6 milhões de toneladas.

Mesmo assim, a área total plantada com milho no Brasil deve avançar 2%, para 17,8 milhões de hectares. Já a área da segunda safra, a principal do país, deve somar 13 milhões de hectares, crescimento de 3% em relação ao ciclo anterior.

A chamada “safrinha” deve impactar no resultado com uma produtividade reduzida, atingindo 74 milhões de toneladas — 3,5% a menos que na temporada passada. Isso porque ela deve ter uma janela climática de plantio menos favorável em relação à temporada anterior, quando os trabalhos puderam ser mais adiantados.

De acordo com o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado no dia 08/01 pelo IBGE, as safras de grãos, cereais e leguminosas em 2019 e 2020 devem registrar dois recordes consecutivos, tornando-se as maiores da série histórica iniciada em 1975. Com 241,5 milhões de toneladas em 2019, e 243,1 milhões de toneladas em 2020, as duas safras superam o recorde anterior de 2017, de 238,4 milhões de toneladas.

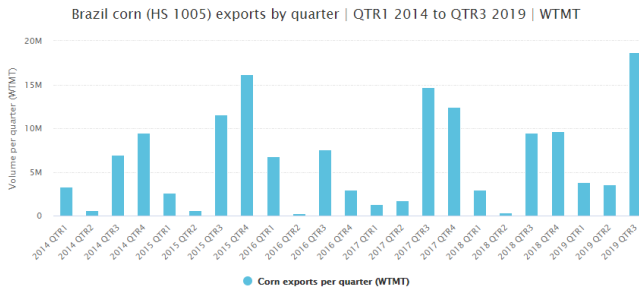
Em 2020, deve haver um crescimento de 1,7 milhão de toneladas (0,7%) em relação a 2019. Analisando-se os cinco produtos de maior importância para a próxima safra, apenas o milho 2ª safra apresentou estimativa de produção menor que em 2019, de 10,4%. Apresentam variação positiva o algodão herbáceo (2,7%), o feijão 1ª safra (3,3%), o arroz (0,9%), o milho 1ª safra (1,8%) e a soja (7,8%), essa última sendo um novo recorde da série histórica do IBGE.

Com relação à área prevista, apresentam variação positiva o algodão herbáceo em caroço (7,1%), o feijão 1ª safra (2,1%), a soja (2,3%) e o milho 1ª safra (1,9%). O arroz em casca apresenta variação negativa de 2,1%, enquanto o milho 2ª safra manteve a área do ano anterior (0%).

Estimativas da consultoria e corretora INTL FCStone indicam que a primeira safra de milho do Brasil 2019/20 será 3,4% menor que o esperado, atingindo 25,75 milhões de toneladas, após o tempo quente e chuvas irregulares afetarem a produção no Rio Grande do Sul.

A previsão da safra de milho do Rio Grande do Sul teve uma queda de 20% ante a previsão anterior e agora está estimada em 4,8 milhões de toneladas.

Para se ter uma ideia das exportações de milho brasileiras em 2019, o gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações do cereal por trimestre, desde 2014:



Soja - A FCStone ainda elevou a previsão da safra de soja do Brasil 2019/20 para 121,76 milhões de toneladas, ante 121,6 milhões de toneladas na estimativa anterior.

Minérios

A Atlantic Nickel, empresa do grupo Appian Brazil, realizou a primeira venda de concentrado de níquel resultante da mina Santa Rita, localizada no município de Itagibá, no sul da Bahia. O embarque, de 10.000 toneladas, deve acontecer entre os dias 15 e 25 de janeiro, conforme disponibilidade no porto de Ilhéus. A venda do minério foi acertada com a Trafigura, considerada uma das maiores tradings de metais do mundo. Pelo contrato firmado, parte da produção anual da Atlantic Nickel será destinada para a trading em um acordo de longo prazo.

Como parte do acordo, a Trafigura irá oferecer um financiamento de US\$ 40,8 milhões de dólares para a empresa. Dessa forma, a Atlantic Nickel garante os recursos necessários para alavancar suas operações na mina de Santa Rita, retomada em outubro de 2019. "Este é um marco e demonstra a excelência técnica da nossa equipe que conseguiu a volta da produção comercial com meses à frente do plano inicial, de forma segura e responsável", afirma Paulo Castellari, CEO da Appian Brazil, braço do fundo de Private Equity Appian Capital Advisory.

O fundo adquiriu 100% da mineradora em 2018, quando ainda era conhecida como Mirabela. Após investimentos realizados na planta de beneficiamento, aquisição de equipamentos e reestruturação da mina Santa Rita, foi possível retomar as operações. A venda para a Trafigura é apenas o primeiro contrato de offtakers que a Appian tem buscado estabelecer, em linha com a crescente demanda de níquel sulfetado.

A expectativa da Atlantic Nickel, com a retomada das operações, é atingir a capacidade nominal de produção de cerca de 120 mil toneladas até dezembro de 2020. "Permaneço confiante nos investimentos na mina Santa Rita. Com uma operação de baixo custo e com longa vida útil, a mina possui um grande potencial e acreditamos nos benefícios que virão do uso do níquel frente ao crescimento mundial da utilização de veículos elétricos", declara Paulo Castellari.

Carnes

Segundo a Scot Consultoria, os incêndios que atingem a Austrália podem favorecer as exportações brasileiras de carne bovina para a Indonésia além dos embarques de gado vivo. "Estes incêndios são cíclicos, mas o fogo afetou a pecuária de corte e tende a prejudicar o desempenho australiano no comércio internacional de carne e boi", afirmou diretor da empresa, Alcides Torres.

De acordo com o executivo, estimativas da Federação Nacional de Fazendeiros divulgadas pela imprensa australiana indicam que desde setembro uma área de 6,3 milhões de hectares foi queimada, causando a perda de 100 mil cabeças de gado.

A possibilidade de incremento nos embarques de carne brasileira para a Indonésia, país atualmente abastecido pela Austrália, e de comercialização de gado vivo, segmento em que o Brasil também concorre com os australianos, impulsionou os ativos ON da Minerva Foods na sessão do dia 07/01 na B3, que chegaram a subir 4,58%, liderando as altas das empresas do setor de carnes.

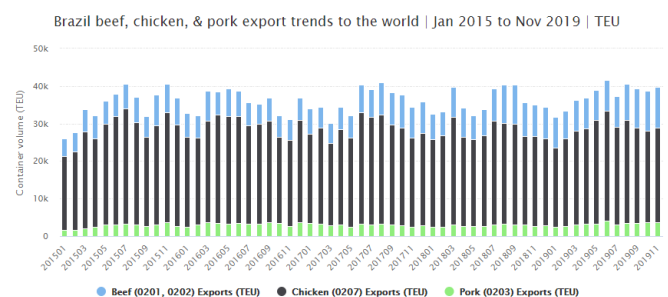
No fim de agosto de 2019, o governo indonésio liberou a importação de carne bovina de dez frigoríficos brasileiros e, na época, a Minerva anunciou que tinha cinco plantas habilitadas a exportar para lá. Ainda no segundo semestre, os primeiros embarques para o país foram realizados. Em 2018, a Indonésia foi responsável pela importação de aproximadamente 150 mil de toneladas de carne bovina, sendo a Austrália responsável por suprir cerca de 40% deste total.

De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as vendas das exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos produtos, entre in natura e processados) encerraram 2019 com saldo positivo em volume e receita.

Ao todo, foram exportadas 4,212 milhões de toneladas nos 12 meses do ano, volume 2,8% superior ao registrado ao longo de 2018, com 4,1 milhões de toneladas.

Apenas em dezembro, foram embarcadas 391,9 mil toneladas, número 11,2% superior às 352,5 mil toneladas efetivadas no último mês de 2018. O número é o melhor desempenho mensal registrado ao longo de 2019.

O gráfico a seguir, feito com base nos dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de carne de frango, porco e bovina no período de janeiro de 2015 a novembro de 2019:



Em receita, as vendas do de carne de frango em 2019 totalizaram US\$ 6,994 bilhões, número 6,4% superior ao alcançado em 2018, com US\$ 6,570 bilhões. Se considerarmos apenas o mês de dezembro, a alta nas exportações chegou a 9,6%, com US\$ 636 milhões no último mês de 2019, contra US\$ 580,1 milhões registrados em dezembro de 2018.

Em 2019, a China foi o principal destino internacional da carne de frango do Brasil, com importações totais de 585,3 mil toneladas, volume 34% superior ao realizado em 2018, com 438 mil toneladas. Apenas em dezembro, o país asiático importou 72 mil toneladas, volume 94% superior ao efetivado no último mês de 2018.

Também na Ásia, o Japão aumentou suas compras em 7% em 2019, com volume total de 424 mil toneladas.

Já no Oriente Médio, os Emirados Árabes Unidos (EAU) foram destaque no ano, com importações totais de 341,1 mil toneladas, volume 10% superior ao realizado no ano anterior.

O Iêmen também elevou suas importações da carne frango do Brasil, com total de 105,9 mil toneladas, um incremento de 24% em relação à 2018.

De acordo com o governo chinês, o rebanho de porcos da China aumentou 2,2% em dezembro na comparação com o mês anterior, um avanço após os surtos de gripe suína africana que devastaram criações em todo o país.

Segundo dados oficiais, a China viu uma redução de quase 40% em seu rebanho de porcos no ano passado em função da doença.

O vice-ministro de Agricultura e Assuntos Rurais, Yu Kangzhen, afirmou, nesta quarta-feira, 08/01, que uma recuperação teve início em outubro e o rebanho de suínos já aumentou em 7% em relação a setembro.

Apesar do recente crescimento do rebanho, Yu disse que a prevenção de novos surtos de gripe suína ainda é uma tarefa complexa e o maior risco à recuperação dos rebanhos.

Yu afirmou ainda que, embora o número de surtos confirmados tenha caído, o vírus espalhou-se pelo país e os riscos devem aumentar com o maior número de suínos e o clima frio, que congela a água e torna operações de limpeza e desinfecção mais desafiadoras.

De acordo com dados divulgados no dia 06/01 pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as vendas de carne suína do Brasil (considerando todos os produtos entre in natura e processados) alcançaram volume recorde em 2019. Ao todo, foram embarcadas 750,3 mil toneladas ao longo dos 12 meses do ano passado. O saldo é 16,2% superior ao registrado em 2018, quando foram embarcadas 646 mil toneladas.

Apenas em dezembro, foram embarcadas 76 mil toneladas, volume 35,1% maior em relação ao mesmo período de 2018, com 56,2 mil toneladas. É o maior embarque mensal já registrado na história do setor.

Em receita, o saldo das vendas alcançou US\$ 1,597 bilhão, número 31,9% maior que o resultado de 2018, com US\$ 1,2 bilhão. Em

dezembro, as vendas chegaram a US\$ 183,6 milhões – maior saldo mensal já alcançado pelo setor.

O grande impulso das exportações de carne suína em 2019 foram as vendas para a Ásia – região fortemente impactada pela gripe suína africana. A China importou 248,80 mil toneladas, volume 61% superior ao total embarcado em 2018. O Vietnã aumentou suas importações em 82,6%, com total de 13,54 mil toneladas em 2019.

Na América do Sul, o Uruguai foi o principal destino, com 40,48 mil toneladas importadas, volume 12,8% maior em relação ao saldo de 2018. Também o Chile se destacou, com importação de 44,54 mil toneladas (+28,9%). No Leste Europeu, a Rússia importou 35,28 mil toneladas.

Outras cargas

De acordo com a Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, a exportação de veículos brasileiros caiu 31,9% em 2019 em relação ao ano anterior, somando 428,2 mil unidades.

Essa queda é explicada pela crise da Argentina, principal exportador da indústria automobilística brasileira.

Para 2020, a Anfavea projeta um crescimento de 7,3% na produção de automóveis e um acréscimo de 9,4% no número de veículos licenciados, mas uma queda de 11% das exportações.

A tabela a seguir traz as principais expectativas da entidade para 2020:

Autoveículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus)		Realizado / 2019	Projetado / 2020	%
Mil Unidades				
Licenciamento	Total veículos	2.788	3.050	9,4
	Veículos leves	2.660	2.907	9,0
	Veículos pesados	122	143	18,9
Exportações	Total veículos	428	381	-11,0
	Veículos leves	407	365	-10,4
	Veículos pesados	21	16	-22,7
Produção	Total veículos	2.845	3.160	7,3
	Veículos leves	2.804	3.000	7,0
	Veículos pesados	141	160	13,4
Máquinas Agrícolas e Rodoviárias				
Mil Unidades		2019	2020	%
Vendas Internas		43,7	45	2,9
Exportações		12,9	13	1,0
Produção		53,1	56	5,4
Autoveículos e Máquinas Agrícolas e Rodoviárias				
Bilhões de US\$		2019	2020	%
Exportações em valor		9,8	9,2	-5,9

Fonte: ANFAVEA.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com. Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033

Datamar Consultores Associados Ltda.

Rua Funchal 203, 9th floor

Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP