

Notícias principais

Confira a seguir o ranking dos 50 principais OTI (NVO) do Brasil e do Plate (Argentina, Paraguai e Uruguai) para shipping em contêiner no período de janeiro a junho de 2020, comparados com o mesmo período de 2019, com base nos dados do DataLiner, da Datamar:

Exportadores
DataLiner Brazil OTI (NVO) Rankings | Jan to Jun 2019-2020 | TEU | Exports

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	33.073	34.724	4.99%
2	DB SCHENKER	21.953	17.544	-20.08%
3	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	12.453	16.348	31.28%
4	AGILITY LOGISTICS	12.211	15.283	25.16%
5	ASIA SHIPPING	4.977	13.254	166.30%
6	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	8.270	11.849	43.28%
7	DHL GLOBAL FORWARDING	12.019	11.304	-5.95%
8	VMLOG LOGISTICA INTERNACIONAL	12.228	10.803	-11.65%
9	PANALPINA	10.097	7.245	-28.25%
10	CRAFT MULTIMODAL	6.723	6.786	0.94%
11	DC LOGISTICS	4.635	6.292	35.75%
12	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	4.806	6.105	27.04%
13	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	4.876	6.100	25.12%
14	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	4.748	5.435	14.48%
15	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	6.804	5.302	-22.08%
16	SAVINO DEL BENE	5.961	5.233	-12.21%
17	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	3.153	4.841	53.54%
18	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	6.953	4.760	-31.54%
19	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	5.374	4.629	-13.86%
20	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA	4.678	4.421	-5.49%

Rank	Company	2019	2020	% Change
	LTDA			
21	EAST LINE LTD	3.871	4.389	13.38%
22	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	5.722	4.164	-27.23%
23	EXPEDITORS INTERNATIONAL	4.590	3.803	-17.14%
24	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	4.668	3.507	-24.87%
25	JAS FORWARDING WORLDWIDE	3.221	3.433	6.58%
26	AGL CARGO	2.326	3.383	45.44%
27	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	1.838	3.176	72.80%
28	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	3.482	3.167	-9.05%
29	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1.186	3.081	159.78%
30	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	4.274	2.972	-30.46%
31	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	3.392	2.947	-13.12%
32	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	1.175	2.710	130.64%
33	CEVA LOGISTICS	1.746	2.412	38.14%
34	BCF COMISSONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	2.458	2.394	-2.60%
35	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA EPP	867	2.343	170.24%
36	MASTER SUL COMEX LTDA	3.313	2.307	-30.35%
37	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	1.941	2.149	10.72%
38	MANUPORT LOGISTICS	2.160	2.099	-2.82%
39	FEDEX TRADE NETWORKS	5.208	2.092	-59.83%
40	SERVIMEX LOGISTICS LTDA	2.160	2.058	-4.72%
41	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	178	1.897	965.73%

Rank	Company	2019	2020	% Change
42	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	1.249	1.869	49.64%
43	COMMANDER LOGISTICA LTDA	4.104	1.854	-54.82%
44	GRUPO SATEL	691	1.851	168.07%
45	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	2.409	1.831	-24.00%
46	CARGO SHIPPING SERVICES	1.711	1.808	5.65%
47	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	1.017	1.802	77.12%
48	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	2.111	1.797	-14.89%
49	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	1.303	1.736	33.23%
50	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	1.276	1.728	35.42%
	TOTAL	261.636	275.016	5.11%
	OTHERS	171.378	157.667	-8.00%
	GRAND TOTAL	433.014	432.682	-0.08%

Rank	Company	2019	2020	% Change
	FORWARDING			
12	DC LOGISTICS	11.411	12.032	5.44%
13	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	10.770	11.921	10.69%
14	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	7.218	10.653	47.60%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	10.607	7.994	-24.63%
16	BDP	6.287	7.495	19.21%
17	JAS FORWARDING WORLDWIDE	7.293	7.257	-0.49%
18	EXPEDITORS INTERNATIONAL	6.844	6.845	0.02%
19	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	5.908	6.152	4.13%
20	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	6.078	6.042	-0.59%
21	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	4.912	6.000	22.15%
22	HYUNDAI GLOVIS	8.377	5.854	-30.12%
23	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	6.081	5.561	-8.54%
24	HM WAY LOGISTICS	6.863	5.119	-25.41%
25	MAERSK GROUP	5	4.767	99.90%
26	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	6.747	4.670	-30.78%
27	CTI CARGO	3.671	4.542	23.74%
28	SAMSUNG LOGISTICS	4.464	4.477	0.29%
29	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	3.960	4.107	3.72%
30	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	3.299	4.074	23.49%
31	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	2.335	3.922	67.97%
32	GEODIS WILSON	3.455	3.886	12.47%
33	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	7.720	3.834	-50.34%
34	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	7.603	3.752	-50.65%
35	LESCHACO GROUP	3.239	3.540	9.32%
36	NEXT SHIPPING LOGISTICA	3.514	3.495	-0.54%

Importadores

DataLiner Brazil OTI (NVO) Rankings | Jan to May 2019-2020 | TEU | Imports

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	56.204	50.245	-10.60%
2	KUEHNE & NAGEL	30.057	26.911	-10.47%
3	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	23.510	22.957	-2.35%
4	AGILITY LOGISTICS	21.586	16.838	-21.99%
5	PANTOS LOGISTICS	14.737	15.393	4.45%
6	DB SCHENKER	18.361	14.519	-20.92%
7	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	11.839	14.444	22.00%
8	PANALPINA	19.659	14.291	-27.31%
9	CRAFT MULTIMODAL	17.128	14.283	-16.61%
10	CEVA LOGISTICS	12.429	13.584	9.29%
11	DHL GLOBAL	15.152	13.551	-10.57%

Rank	Company	2019	2020	% Change
	INTERNACIONAL LTDA ME			
37	CMA CGM LOGISTICS	1.143	3.490	205.36%
38	MANUPOINT LOGISTICS	3.116	3.412	9.50%
39	PLUSCARGO GROUP	4.227	3.373	-20.21%
40	PGL BRASIL LTDA	3.712	3.293	-11.28%
41	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	3.739	3.191	-14.67%
42	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	3.285	2.955	-10.03%
43	KPM AGENCIAMENTO DE CARGAS LTDA	2.827	2.905	2.76%
44	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	3.385	2.892	-14.57%
45	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	3.249	2.844	-12.47%
46	DELFIN CARGO SERVICE GROUP	3.483	2.834	-18.63%
47	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	3.154	2.767	-12.27%
48	CISA TRADING SA	2.136	2.661	24.58%
49	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	3.311	2.607	-21.26%
50	NUNO FERREIRA CARGAS INTERNACIONAIS LTDA	2.195	2.583	17.68%
	TOTAL	432.284	406.816	-5.89%
	OTHERS	251.146	216.955	-13.61%
	GRAND TOTAL	683.430	623.771	-8.73%

Fonte: DataLiner

Plate

Além do Brasil, confira agora o ranking dos 50 principais OTI da Argentina Paraguai e Uruguai (região do Plate) no período de janeiro a junho de 2020, comparados com o mesmo período de 2019 com base nos dados do DataLiner, da Datamar:

Exportadores

DataLiner Plate OTI (NVO) Rankings | Jan to Jun 2019-2020 | TEU | Exports]

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	5.801	5.467	-5.76%

Rank	Company	2019	2020	% Change
2	ITL CARGO	1.309	3.036	131.93%
3	BDP	2.520	2.522	0.08%
4	JF HILLEBRAND GROUP	1.757	2.418	37.59%
5	ALTERCARGO SRL	1.401	1.887	34.69%
6	MGP LOGISTICS	1.502	1.749	16.44%
7	DB SCHENKER	1.803	1.692	-6.16%
8	AMERICANA SHIPPING GROUP	1.168	1.499	28.34%
9	BLU LOGISTICS	1.175	1.350	14.89%
10	TIBA GROUP	1.300	1.293	-0.54%
11	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	872	1.130	29.56%
12	TRANSCARGO	605	1.088	79.83%
13	PANALPINA	1.344	1.073	-20.16%
14	DHL GLOBAL FORWARDING	1.229	1.038	-15.54%
15	PLUSCARGO GROUP	1.188	1.009	-15.07%
16	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	0	1.008	100.00%
17	SEABIRD ARGENTINA SA	909	999	9.90%
18	INTER AMERICAN CARGO GROUP	717	976	36.12%
19	KEEMO SA	914	966	5.69%
20	ALMAR INTERNATIONAL	654	962	47.09%
21	LATCOMEX SA	482	956	98.34%
22	AGROLOG SA	1.031	940	-8.83%
23	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	595	925	55.46%
24	OUTLAND LOGISTICS	146	868	494.52%
25	VINPAC CONTAINER LINE	906	855	-5.63%
26	FRUCOMEX SRL	262	846	222.84%
27	RALESUR SA	880	838	-4.77%
28	SEASIDE LOGISTICS SA	1.004	820	-18.33%
29	JAB COMERCIO EXTERIOR & ADUANA SRL	1.089	790	-27.46%
30	FELPOINT SRL	438	784	79.00%

Rank	Company	2019	2020	% Change
31	RUCA LOGISTICS SA	774	760	-1.81%
32	LIBRESRIO SRL	639	716	12.05%
33	MARALCOR SA	183	674	268.31%
34	CODE LOGISTICS SA	502	672	33.86%
35	MERCOMAR SA	794	625	-21.28%
36	INTERALMAR SA	513	605	18.03%
37	C & M SHIPBROKER ARGENTINA SRL	264	594	125.19%
38	JAS FORWARDING WORLDWIDE	495	588	18.79%
39	MERCOLINE SRL	903	586	-35.11%
40	GIORGIO GORI	406	583	43.60%
41	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	142	553	289.44%
42	LOGCARGO	967	552	-42.94%
43	ULSA GROUP	257	542	110.89%
44	OCEAN INTERNATIONAL SERVICES SA	466	535	14.81%
45	GEFCO LOGISTICS	270	534	97.78%
46	SOUTHCROSS LOGISTICS	834	530	-36.45%
47	CH ROBINSON WORLDWIDE ARGENTINA SA	405	503	24.20%
48	SAMLOG SRL	212	502	136.79%
49	GLOBAL DISTRIBUTION & SERVICES SA	385	498	29.35%
50	REPROMAR LOGISTICS	265	462	74.34%
	TOTAL	19.703	53.398	171.01%
	OTHER	30.081	28.221	-6.18%
	GRAN TOTAL	49.785	81.619	63.94%

Fonte: DataLiner

Importadores DataLiner Plate OTI (NVO) Rankings | Jan to Jun 2019 - 2020 | TEU | Imports

Search:

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	13.270	11.568	-12.82%
2	LOCKSLEY SRL	6.672	7.054	5.73%
3	CRAFT MULTIMODAL	5.256	6.743	28.29%

Rank	Company	2019	2020	% Change
4	PLUSCARGO GROUP	7.501	6.666	-11.13%
5	YUSEN LOGISTICS	6.025	4.807	-20.22%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	4.948	4.739	-4.23%
7	LINER SHIPPING SERVICES SA	3.392	4.602	35.67%
8	DB SCHENKER	3.828	4.451	16.27%
9	PANALPINA	5.923	3.560	-39.90%
10	HB LOGISTICA SRL	3.524	3.508	-0.46%
11	INTERLOG SA	3.530	3.354	-4.99%
12	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	2.476	2.927	18.21%
13	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	1.799	2.908	61.65%
14	MSL CORPORATE	3.423	2.907	-15.07%
15	TRANSPORTES UNIVERSALES	1.268	2.747	116.65%
16	GEODIS WILSON	4.109	2.591	-36.93%
17	ALMAR INTERNATIONAL	2.958	2.402	-18.80%
18	TRANSCARGO	2.184	2.264	3.64%
19	BDP	2.123	2.255	6.22%
20	NAVICON URUGUAY SA	0	2.047	100.00%
21	ALFA TRADING	1.567	1.798	14.74%
22	SAVINO DEL BENE	1.407	1.786	26.94%
23	BLU LOGISTICS	1.241	1.765	42.22%
24	NAVICON SA	2.177	1.730	-20.53%
25	GEFCO LOGISTICS	2.365	1.590	-32.77%
26	EXPEDITORS INTERNATIONAL	1.579	1.514	-4.13%
27	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	1.019	1.474	44.65%
28	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	1.289	1.389	7.76%
29	SACO SHIPPING	1.527	1.295	-15.18%
30	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA	0	1.265	100.00%
31	DAMCO LOGISTICS	1.024	1.222	19.34%
32	EAF SA	799	1.158	44.93%

Rank	Company	2019	2020	% Change
33	JAUSER CARGO	1.745	1.122	-35.70%
34	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	1.832	1.120	-38.85%
35	SEASIDE LOGISTICS SA	930	1.048	12.69%
36	REPREMAR LOGISTICS	1.226	1.047	-14.60%
37	NIP CARGO SRL	548	1.013	84.85%
38	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	3.735	1.009	-72.99%
39	OVERSEAS	1.178	1.006	-14.60%
40	ROHLIG ARGENTINA SRL	733	907	23.74%
41	OUTLAND LOGISTICS	744	839	12.77%
42	ANDES LOGISTICS	299	813	171.91%
43	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA	1.291	804	-37.72%
44	SOUTHCROSS LOGISTICS	851	779	-8.52%
45	BOLLORE LOGISTICS	691	767	11.00%
46	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	843	766	-9.13%
47	LK GLOBAL SA	306	759	148.04%
48	RALESUR SA	899	754	-16.13%
49	MASTERLINE LOGISTICS	795	745	-6.29%
50	NEW TIME LOGISTICS SA	558	743	33.15%
	TOTAL	21.027	118.127	461.79%
	OTHERS	68.231	54.884	-19.56%
	GRAND TOTAL	89.258	173.011	93.83%

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura**Rankings de portos****Exportações Brasil (TEU por porto)**

Ports	2019	2020	% Change
SANTOS	485.260	507.235	4.53%
PARANAGUA	174.866	187.405	7.17%
NAVEGANTES	134.814	147.332	9.29%
RIO GRANDE	112.242	106.878	-4.78%
ITAPOA	92.204	81.910	-11.16%
ITAJAI	66.846	77.947	16.61%
SALVADOR	45.540	45.512	-0.06%
RIO DE JANEIRO	47.462	44.465	-6.32%
VITORIA	34.300	33.084	-3.54%
VILA DO CONDE	26.851	25.137	-6.38%
PORTO DE ITAGUAI	16.945	12.696	-25.08%
SUAPE	10.544	11.832	12.22%
PECEM	8.033	11.000	36.94%
FORTALEZA	9.987	8.972	-10.16%
NATAL	7.631	8.177	7.16%
MANAUS	8.548	6.744	-21.10%
OUTROS	946	422	-55.39%

Importações do Brasil (TEU por porto)

Ports	2019	2020	% Change
SANTOS	463.298	418.272	-9.72%
PARANAGUA	117.067	115.605	-1.25%
NAVEGANTES	111.868	94.369	-15.64%
MANAUS	76.659	80.586	5.12%
ITAPOA	83.294	79.367	-4.71%
ITAJAI	49.009	65.743	34.15%
RIO DE JANEIRO	64.598	53.864	-16.62%
SUAPE	38.865	36.089	-7.14%
RIO GRANDE	38.024	33.734	-11.28%
SALVADOR	31.799	31.855	0.18%
VITORIA	29.412	24.934	-15.23%
PECEM	13.727	15.917	15.95%
PORTO DE ITAGUAI	18.343	11.371	-38.01%
VILA DO CONDE	3.812	4.200	10.18%
FORTALEZA	916	737	-19.54%
IMBITUBA	739	282	-61.84%
OTHERS	533	652	22.42%

Exportações Plate (TEU por porto)

Ports	2019	2020	% Change
BUENOS AIRES	183.835	196.298	6.78%
MONTEVIDEO	92.474	98.921	6.97%
ZARATE	15.007	15.636	4.19%
SAN ANTONIO ESTE	10.756	13.334	23.97%
ROSARIO	9.124	9.561	4.79%
BAHIA BLANCA	8.419	4.964	-41.04%
PUERTO MADRYN	4.721	3.696	-21.70%
MAR DEL PLATA	0	716	100.00%
PUERTO DESEADO	252	708	180.95%
LA PLATA	489	571	16.77%

Importações do Plate (TEU por Porto)

Ports	2019	2020	% Change
BUENOS AIRES	251.528	232.547	-7.55%
MONTEVIDEO	75.946	68.146	-10.27%
ZARATE	24.951	22.222	-10.94%
ROSARIO	9.458	9.456	-0.02%
USHUAIA	5.720	7.743	35.37%
PUERTO MADRYN	1.328	1.262	-4.97%
PUERTO DESEADO	444	234	-47.30%
BAHIA BLANCA	679	103	-84.83%
MAR DEL PLATA	174	67	-61.49%
LAS PALMAS +AR	1.572	17	-98.92%
SANTA FE	11	17	54.55%

Nesta semana, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou os projetos de arrendamento dos terminais ATU12 e ATU18, localizados no Porto de Aratu, na Bahia. O primeiro será destinado à movimentação de graneis minerais e terá contrato de 25 anos de duração. Já o segundo será dedicado ao transporte de graneis vegetais e terá contrato de 15 anos. A expectativa é que os leilões, cujos critérios serão maior valor de outorga, ocorram ainda em 2020.

A estimativa é que sejam investidos R\$ 294,5 milhões no terminal ATU 12, com obras como construção de novo armazém; implantação de sistema para tratamento de efluentes líquidos do píer, incluindo drenagem; dragagem de aprofundamento do berço de atracação; aquisição de equipamento para descarregamento de navios; ampliação do sistema de transporte por esteiras, entre outras melhorias.

Já para o terminal ATU 18, a previsão é de investimentos da ordem de R\$ 119,8 milhões. Entre os investimentos está a construção de cinco novos silos de armazenagem; ampliação e alargamento da plataforma; dragagem de aprofundamento do berço de atracação; aquisição de equipamento para carregamento de navios e aquisição do sistema de transporte

por esteiras. No total, serão gerados mais de 2 mil empregos entre diretos, indiretos e efeito-renda.

Atualmente existe apenas um terminal especializado na movimentação de granel sólido vegetal no complexo portuário, que opera no limite da sua capacidade dinâmica. Assim, o empreendimento visa a suprir esse déficit, atendendo a necessidade de armazenamento e escoamento da safra de grãos da região oeste da Bahia.

Conforme dados do Plano Mestre do Porto de Aratu-Candeias, foram movimentados 1,8 milhão de toneladas de granéis sólidos em 2014, com destaque para os desembarques de fertilizantes e concentrado de cobre. A projeção é que até 2030 essas cargas passem a ser o terceiro principal produto movimentado no porto, elevando seu market share para 14%. O complexo portuário funciona como rota de escoamento da produção e importação do Polo Industrial de Camaçari, o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, e sua zona de influência agrega os estados da Bahia, Sergipe, Alagoas e Pernambuco.

O Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, exportou, de janeiro a julho deste ano, quase 13 milhões de toneladas de grãos e farelos. O volume é 10% maior que o movimentado nos mesmos sete meses de 2019. Mais de 97% das exportações do complexo, cerca de 12,5 milhões de toneladas, são de soja, em grão e em farelo.

O produto segue sendo a principal demanda dos terminais e operadores do Corredor. Na programação, os produtos ainda representam os maiores volumes a serem carregados.

Aos poucos, porém, o milho volta a aparecer no line-up e nas programações, tanto de carga quanto de descarga. "O milho, historicamente, é movimentado de forma mais intensa no segundo semestre. Esperamos seguir com as boas negociações, tanto pela alta demanda do mercado internacional, quanto pela boa safra e câmbio positivo para as exportações", adianta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O próximo navio com o grão está previsto para atracar no Corredor de exportação do Porto de Paranaguá no próximo dia 11. O navio Achile deve carregar 60 mil toneladas do produto.

Além desse, outros sete navios já estão programados ou são esperados ainda este mês, totalizando um volume de pouco mais de 432 mil toneladas de milho. Até setembro, os operadores do complexo esperam movimentar mais de um milhão de toneladas do grão.

Segundo o Departamento de Economia Rural (Deral), da Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento, o Paraná deve colher, nesta segunda safra, cerca de 11,5 milhões de toneladas de milho. "A estiagem, apesar de histórica, teve seu impacto mitigado por um investimento maior dos produtores em tecnologia, e isso contribuiu para uma perda menor no campo", divulga o departamento no último boletim conjuntural.

Até agora, a colheita totaliza cerca de 26% da área plantada, de 2,3 milhões de hectare. Segundo os especialistas da Secretaria da Agricultura, com o avanço da colheita no Estado o mercado do milho aqueceu e a comercialização já chega a mais de 40% da produção esperada, enquanto que no mês passado eram 28% comercializados.

No dia 07 de agosto, a partir das 19h, foi realizada a quarta manobra experimental noturna da segunda fase do “ramp up”, que terá um total de seis manobras com navios de 286 a 306 metros de comprimento, no Canal de Cotunduba, principal acesso ao Porto do Rio de Janeiro. Como o canal ganhou uma nova e moderna sinalização náutica, que permitirá a navegação noturna com segurança de navios de grande porte, é necessário realizar esse processo de transição, que ainda terá uma terceira fase de testes.

De acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), foi necessário alertar pescadores, velejadores e demais navegantes de pequenas embarcações na Baía de Guanabara para que deixem livre essa via de navegação, popularmente conhecida como “Canal Varrido”, e que redobrem a atenção para a entrada e saída de grandes navios, no intuito de evitar acidentes. Para a segurança de todos e eficiência das manobras, lanchas da CDRJ fazem a varredura do canal antes das manobras dos navios, com ajuda de lanchas da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) e da Praticagem RJ.

O Porto de Aratu-Candeias vai receber cerca de R\$ 280 mil em melhorias de infraestrutura. Os investimentos serão realizados por uma de suas arrendatárias, a empresa Magnesita Refratários S/A.

Segundo a Companhia de Docas do Estado da Bahia (Codeba), as intervenções serão realizadas no Terminal de Graneis Sólidos, especificamente na casa de transferência e no carregador do navio.

A empresa recebeu autorização da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, de acordo com a Portaria Nº 1408, de 26 de junho de 2020, para realizar os investimentos em caráter de urgência.

O Porto de Aratu-Candeias é composto por quatro terminais que fazem a movimentação de graneis sólidos, líquidos e gasosos. Em 2020, o porto já movimentou 2.787.157 toneladas.

No último dia 31 de julho, o complexo naval, portuário e industrial do Estaleiro Enseada, na Bahia, deu início à primeira operação de exportação de minério de ferro.

O navio Star Athena atracou no terminal do estaleiro para o primeiro embarque de minério de ferro oriundo da Brazil Iron, que produz no município de Piatã.

Com o isso, o Estaleiro Enseada, que há seis anos estava em suspensão por conta de cancelamentos de projetos e desde outubro de 2019 em recuperação judicial, começa a operação do terminal especializado em exportação de minério e dá início as operações logísticas da empresa, que se constituirão em uma das principais linhas da sua retomada econômica.

As outras linhas são: a construção de navios que já tem projetos contratados, e a área industrial. A operação logística prevê também a exportação do minério de ferro da Bamin, empresa com a qual o Estaleiro já está negociando contrato para tornar-se o terminal exportador.

No início de julho, a empresa naval Petrocity Portos S.A, anunciou que firmou parceria com o Estaleiro Enseada para a construção de dois navios porta-contêineres, com financiamento no valor de 340 milhões, aprovado pelo Fundo Nacional de

Marinha Mercante. Os dois navios serão utilizados para o transporte de cabotagem em 2021.

O Porto de Paranaguá está realizando esta semana uma operação diferente. O navio Penguin Arrow, atracado no berço 215, opera, simultaneamente, dois tipos de cargas diferentes. Ao mesmo tempo que descarrega malte, é embarcada 45.758 toneladas de celulose – a segunda maior quantidade do produto movimentada no porto paranaense.

O navio atracou na noite de domingo (2 de agosto). A operação teve início na segunda (3 de agosto), mas para concluir o carregamento serão cerca de três dias de movimentação. O diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, a operação exige muita coordenação. “Esse tipo de operação não é comum, mas está previsto no regulamento de programação, atracação e operação dos portos”, disse. “Sua efetivação depende do plano de carga e descarga feitos pelo armador e executado pelo operador das cargas. O maior desafio é sincronizar os movimentos de carga e descarga. É preciso um bom planejamento”.

Serão três mil toneladas de malte, de origem francesa, que serão descarregados. Já no embarque, são 45.758 toneladas de celulose que tem como destino a China. As duas operações serão realizadas pelo operador Rocha.

A celulose embarcada pertence à Klabin. Segundo a empresa, esse segundo maior embarque é justificado pelo volume destinado à China, principal comprador do produto. “Nesse caso, especificamente, como o grande volume vai para a China e tínhamos dois navios programados para carregar, com datas próximas, conseguimos mandar todo o volume concentrado em um navio só”, explica Gerson Ferreira, coordenador de Logística Internacional da Klabin.

Um navio levaria 20 mil toneladas no final de julho e outro, 25 mil toneladas agora no início de agosto. Segundo o representante da empresa, além da Ásia (China), a Europa também é destino da celulose embarcada pelo Porto de Paranaguá.

O maior lote de celulose já embarcado pela Klabin, no porto paranaense, foi de 46 mil toneladas. O volume foi carregado no último mês de novembro, no navio norueguês Star Lindesnes, que também seguiu para a China.

O Penguin Arrow é um navio de carga “multi propósito” com bandeira das Bahamas. A embarcação, que seguirá totalmente carregada de celulose, diretamente para os portos chineses, mede 199,7 metros de comprimento (loa) por 32,2 metros de largura (boca).

O design do navio é diferente, pois este traz no convés pontes rolantes chamadas de “gantry crane”. Essas, espécies de “guindastes”, operaram em lugares onde não tem equipamentos de terra, com maior rapidez porque permite ao operador visão total da carga.

No último dia 01 de agosto, entrou em operação, no Porto do Pecém, um novo berço de atracação. O navio Log-In Polaris desatracou para se tornar a primeira embarcação a utilizar as instalações do berço 10 – localizado no Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), que possui capacidade

para receber navios de até 330 metros de comprimento com calado de até 15,30 metros.

A atracação do navio Log-In Polaris no berço 10 marca também a primeira operação simultânea nos berços 10 e 9, onde já estava atracado o navio Hayling Island. Essa foi a primeira vez no histórico de operações do Pecém em que esses dois berços foram utilizados ao mesmo tempo.

O início das operações no berço 10 do Porto do Pecém veio logo após a ANTAQ publicar, na semana passada, o Termo de Liberação de Operação (TLO) que autoriza a operação na área ampliada do Terminal Portuário do Pecém, com a operação integral de atividades que compreendem a movimentação de carga geral e containerizada, graneis sólidos e líquidos, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ, especificamente, ao Contrato de Adesão (adaptação) nº 113/2016 e seus aditivos. O documento está no Diário Oficial da União (DOU), página 38, seção 1.

Com a conclusão dessas obras está sendo finalizada a segunda expansão do Porto do Pecém, que contemplou uma série de investimentos para elevar a capacidade operacional do terminal portuário. Dentre eles estão principalmente: a ampliação e pavimentação do quebra-mar; a construção de três novos berços de atracação (berços 8, 9 e 10) de navios; e a aquisição da Correia Transportadora de Minérios e do Descarregador de Minérios.

Os investimentos chegaram a R\$ 1,3 bilhão e incluíam ainda outras obras e equipamentos, como os carregadores de placa e a construção do prédio do Corpo de Bombeiros. Como parte da modernização do Terminal Portuário do Pecém também foram realizadas obras de ampliação do prédio administrativo; recuperação e modernização das torres de iluminação; construção da subestação de energia e pavimentação da área destinada às operações do scanner de cargas.

Navegação**Os Correios pretendem utilizar a cabotagem para entregar livros didáticos em 2021. Para isso, o órgão lançou um edital, no último mês de junho, para contratação de empresas interessadas em prestar esse serviço.**

Será a primeira vez que o Correios utiliza essa modal. Por isso, no próximo dia 12 de agosto vai realizar uma videoconferência com empresas do setor de navegação para discutir as melhores estratégias desta operação.

O objetivo é utilizar a cabotagem para realizar a entrega de 17,2 mil toneladas de livros didáticos para o próximo ano letivo (2021). Serão cinco lotes, levados pelas editoras ao Porto de Santos, que seguirão para alguns centros de distribuição do eixo Norte e Nordeste e, em seguida, terão como destino final as escolas públicas.

Após esta primeira experiência, a intenção dos Correios é expandir a utilização do modal marítimo para outros produtos e contratos da empresa.

No último dia 04 de agosto foi divulgado o Quarto Estudo de Gases de Efeito Estufa da IMO, realizado para a Organização Marítima Internacional por um consórcio internacional**composto por dez consultorias, institutos de pesquisa e universidades de quatro continentes. O consórcio foi liderado por CE Delft.**

De acordo com o estudo, as emissões do transporte marítimo de gases de efeito estufa aumentaram de 977 milhões de toneladas em 2012 para 1.076 milhões de toneladas em 2018 (aumento de 9,6%). A intensidade de carbono do transporte marítimo melhorou cerca de 11% nesse período, mas o crescimento da atividade foi maior que os ganhos de eficiência.

Já nas próximas décadas, projeta-se que as emissões aumentem em 50% até 2050, em relação a 2018, apesar de mais ganhos de eficiência, pois a demanda por transporte deverá continuar crescendo. Embora os impactos da pandemia de Covid-19 provavelmente causem um declínio nas emissões em 2020, não se espera que eles afetem significativamente as projeções para as próximas décadas.

Grãos**Segundo dados do Departamento de Agricultura dos EUA – USDA, a importação de trigo de trigo duro vermelho de inverno dos Estados Unidos pelo Brasil em 2020 já soma 419,8 mil toneladas.**

Só na última semana foram adquiridas 63,5 mil toneladas do cereal. O volume é a segunda maior aquisição de trigo dos EUA pelo Brasil em 2020, abaixo apenas de uma compra de 69 mil toneladas da variedade —conhecida pela sigla em inglês HRW— no final de abril.

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estima que o Brasil importará um recorde de 7,3 milhões de toneladas de trigo neste ano de todas as origens, diante do consumo firme de derivados do cereal (como pães e massas) em meio à pandemia de coronavírus.

O Brasil já importou cerca de 3,5 milhões de toneladas de trigo no primeiro semestre, alta de pouco mais de 150 mil toneladas ante volume do mesmo período de 2019, tendo a Argentina como principal fornecedora, com 3,12 milhões de toneladas, ante 2,96 milhões de toneladas na primeira metade do ano passado.

Os Estados Unidos aparecem em segundo, com 172 mil toneladas (versus 72 mil toneladas no primeiro semestre de 2019), segundo dados de importações do governo brasileiro.

Outros fornecedores no semestre incluíram Paraguai e Uruguai, com pouco 97 mil e 80 mil toneladas, respectivamente.

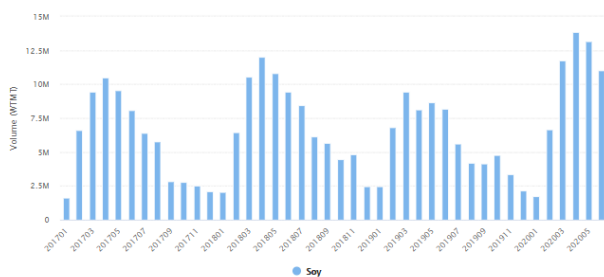
A Rússia também deve aparecer como exportadora ao país neste ano, tirando proveito de o Brasil ter estabelecido em junho uma cota adicional de 450 mil toneladas para importar trigo de fora do Mercosul sem Tarifa Externa Comum (TEC) até novembro, o que elevou o volume anual isento de taxa para 1,2 milhão de toneladas.

Segundo o economista-chefe da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), Daniel Amaral, o Brasil poderá aumentar a produção de soja em 5 milhões de toneladas em 2021, para um recorde de 130,5 milhões de toneladas.

Para o executivo, as exportações brasileiras da oleaginosa poderão atingir 80 milhões de toneladas em 2021, enquanto o esmagamento doméstico poderia atingir um novo recorde anual de 45 milhões de toneladas.

Já para este ano, o executivo revisou para cima em 500 mil toneladas a projeção da safra de soja do Brasil, para 125,5 milhões de toneladas. Segundo sua análise, as exportações de soja em 2020 deverão atingir 80 milhões de toneladas, ante 79,5 milhões de toneladas da projeção realizada em julho. Ele também elevou ligeiramente a previsão de processamento de soja no Brasil neste ano, para 44,6 milhões de toneladas, versus 44,5 milhões na projeção anterior.

O gráfico a seguir ilustra o bom momento das exportações brasileiras de soja:



Fonte do gráfico: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Carnes

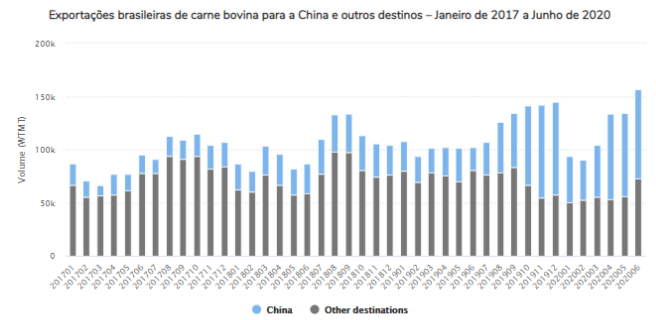
De acordo com a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), as exportações de carne bovina do Brasil, considerando os produtos in natura e processados, atingiram o recorde mensal de 194.093 toneladas em julho, alta de 17% ante o mesmo período de 2019. Até o momento, o maior volume mensal havia sido registrado em maio deste ano, quando o país embarcou 183.018 toneladas da proteína. Segundo a entidade, a receita avançou 22% em julho, para 776,3 milhões de dólares.

Para a Abrafrigo, “as compras chinesas têm mais do que compensado as quedas nas vendas para a União Europeia e para os países árabes, ocasionadas principalmente pela epidemia de Covid-19 que reduziu drasticamente o consumo fora de casa”.

Atualmente, a China responde por 57,5% da exportação brasileira no setor. Em julho, o mercado chinês atingiu o patamar mais elevado do ano em compras no Brasil, com 115,18 mil toneladas. Até o momento, as maiores aquisições tinham sido vistas em maio, quando os chineses importaram 83,9 mil toneladas da carne bovina.

No acumulado de 2020 até julho, as compras chinesas que ingressaram pela cidade Estado de Hong Kong e pelo continente atingiram 634.624 toneladas, quase o dobro das 381.325 importadas em 2019 no mesmo período.

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de carne bovina para a China e demais destinos mês a mês:



Fonte do gráfico: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Açúcar e etanol

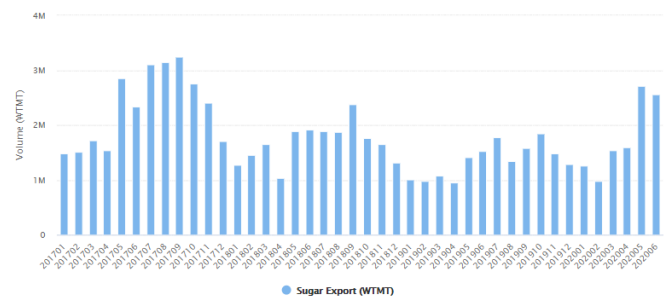
Em julho, as exportações brasileiras de açúcar aumentaram 91,5% em relação ao mesmo mês de 2019, para 3,487 milhões de toneladas. Com isso, elas se aproximam de um nível recorde de embarques mensais, segundo dados do governo federal divulgados no dia 03 de agosto.

De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), o recorde, até o momento, foi em setembro de 2017, quando foram embarcadas 3,5 milhões de toneladas do adoçante.

As exportações da commodity têm sido beneficiadas pelo câmbio e por ampla disponibilidade de oferta para exportar.

Assim como acontece com outras commodities, a China configura como o principal destino do açúcar brasileiro.

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de açúcar mês a mês a partir de 2017:



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Petróleo & Gás

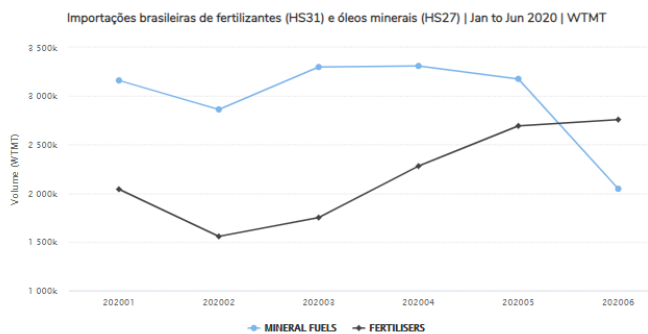
O Brasil importou 15% menos petróleo dos países árabes no primeiro semestre de 2020 em relação ao mesmo período do ano passado como efeito das medidas de isolamento social, e consequente redução da mobilidade por conta da pandemia causada pelo novo coronavírus.

Em compensação, cresceram as vendas de fertilizantes importados dos árabes. Entre janeiro e maio a importação do petróleo árabe (US\$ 690 milhões) chegou a ser ultrapassada pela de fertilizantes do bloco (US\$ 778 milhões).

A importação de fertilizantes vem sendo motivada pelo bom momento da agricultura brasileira, já que mesmo na pandemia a demanda por alimento não cai. Além disso, a desvalorização do real frente ao dólar beneficia as exportações agrícolas, aumentando, consequentemente, o consumo de fertilizantes.

Confira no gráfico a seguir as importações brasileiras de fertilizantes no primeiro semestre de 2020:

Importações brasileiras de fertilizantes (HS31) e óleos minerais (HS27) | Jan to Jun 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Perspectivas para os próximos meses

Além das importações de fertilizantes continuarem com boas perspectivas, para os próximos meses, especialistas no setor de combustíveis também estão otimistas.

“Embora a pandemia ainda represente impactos significativos na demanda de combustíveis, há perspectivas de melhorias nos próximos meses. No mês de junho foi possível notar uma recuperação dos volumes de processamento do refino nacional aos patamares observados no histórico. Estimamos que o impacto da pandemia no segmento de refino será menor do que na demanda de combustíveis, e que em 2021 já será possível observar um retorno do processamento de petróleo nas refinarias aos patamares de 2019”, finaliza a diretora de Estudos do Petróleo, Gás e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Heloisa Borges Bastos Esteves.

Nesta segunda-feira, 03 de agosto, a Petrobras lançou um edital de licitação para arrendamento do terminal de regaseificação de GNL da Bahia (TR-BA) e instalações associadas. A licitação será restrita às empresas aceitas na convocação de pré-qualificação e o processo seguirá os atos. “O arrendamento está alinhado com a estratégia da companhia de melhoria na sua alocação do capital e da construção de um ambiente favorável à entrada de novos investidores no setor de gás natural”, informou a Petrobras.

De acordo com a companhia, o TR-BA tem um píer tipo ilha com todas as facilidades necessárias para atracação e amarração de um navio Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) e de um navio supridor a contrabordo do FSRU. A transferência de gás é feita diretamente entre o FSRU e o supridor na configuração lado a lado. O gasoduto integrante do terminal tem 45 quilômetros de extensão e 28 polegadas de diâmetro, interligando o TR-BA a dois pontos de entrega.

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) no último dia 03 de agosto apontam que as

exportações brasileiras de petróleo mais que dobraram em julho para 8,19 milhões de toneladas, ante 3,76 milhões de toneladas embarcadas em julho de 2019.

O volume foi o segundo maior de 2020, atrás apenas das 8,4 milhões de toneladas embarcadas em maio, e também se aproxima do recorde mensal registrado em dezembro de 2019, quando o país comercializou 8,5 milhões de toneladas da commodity.

No primeiro semestre de 2020, o Brasil já havia ampliado as exportações de petróleo para a Ásia. A Petrobras conseguiu elevar em 65,4% os embarques do combustível durante o segundo trimestre do ano, em relação ao mesmo período de 2019, segundo divulgou em julho.

As receitas registradas com as exportações de petróleo no mês passado, no entanto, subiram 14,7%, para 1,78 bilhão de dólares, em intensidade menor que o volume, limitadas pelos preços do óleo no mercado internacional.

O preço da commodity baixou 47,2% em julho, para 218 dólares por tonelada, segundo a Secex, ante 413,5 dólares por tonelada um ano antes

Outras cargas

Balanco divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), nesta sexta-feira, 07 de julho, aponta que o primeiro mês do segundo semestre apresentou números mais positivos para o setor automotivo, na comparação com o tombo dos três meses anteriores.

Em julho, a produção chegou a 170,3 mil unidades, alta de 73% sobre junho, mas ainda 36,2% inferior ao mesmo mês do ano passado. Apesar da elevação, foi o pior julho desde 2003 para o setor.

Os emplacamentos de autoveículos (174,5 mil) cresceram 31,4% sobre junho, mas caíram 28,4% em relação a julho de 2019, pior volume desde 2006. Nas mesmas comparações, as exportações subiram 49,7% e recuaram 30,8%. No resultado acumulado do ano, a queda mais dramática é na produção (48,3%), a mais baixa deste século, seguida pelas exportações (43,7%) e por licenciamento (36,6%).

“Além de um número maior de dias úteis, julho foi um mês no qual as montadoras e concessionárias fizeram um grande esforço para recompor o caixa prejudicado pela longa quarentena. Mas o ritmo de vendas diário foi apenas 20% superior ao de junho, o que demanda cautela na análise de como será a recuperação no segundo semestre. Ainda temos uma pandemia que não deu trégua, com casos crescentes de Covid-19 em estados importantes do país. É como se estivéssemos numa estrada sinuosa e com forte neblina, com grande dificuldade de enxergar o horizonte com clareza”, avalia Luiz Carlos Moraes, Presidente da Anfavea.

Como vem ocorrendo desde o início da pandemia no Brasil, os segmentos de caminhões e máquinas conseguem manter ritmo de vendas e produção acima dos veículos leves, o que não impede perdas na comparação com o ano anterior. O único indicador positivo no acumulado do ano é o de vendas de máquinas agrícolas e rodoviárias, 1,3% superiores às de 2019.

Economia

Na avaliação do diretor-geral da Organização Mundial de Comércio (OMC), Roberto Azevêdo, o comércio internacional deverá sofrer uma inevitável queda de 13% em 2020 em consequência da pandemia de Covid-19 que afetou as economias de todo o mundo. A declaração foi feita no último dia 04 de agosto em webinar promovido pela Câmara Internacional de Comércio (ICC) e Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Segundo o embaixador, no início da pandemia, a OMC trabalhava com dois cenários, um pessimista e outro ainda mais negativo. O primeiro previa uma contração de 12% nas trocas mundiais e o outro apostava numa retração muito pior, de 32%. Roberto Azevêdo afirmou que deve prevalecer o menos pior dos cenários e reiterou que “isso é pior do que na crise de 2008/2009 e pior do que isso só na Grande Depressão dos anos 30”.

Para Roberto Azevêdo, a Covid-19 não acabará com a globalização, mas deverá trazer profundas mudanças não apenas para as relações entre os países mas também provocará profundas transformações no comércio internacional.

Para o diretor-geral da OMC, a globalização que será criada com o pós-pandemia terá entre outras características a reconfiguração das cadeias globais de valor, num cenário em que as corporações buscando reduzir as dependências em relação a um só insumo, região ou fornecedor.

Na avaliação de Roberto Azevêdo, “a pandemia expôs o risco de concentração da produção. As cadeias de produção serão ampliadas e o Brasil pode se aproveitar de oportunidade. Mas tem que ter competitividade”.

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, 4º andar

Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP