

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 julho de 2020, comparados com o mesmo período de 2019, com base nos dados do DataLiner, da Datamar:

Brasil

DataLiner Brasil OTI (NVO) Rankings | Jan a Jul 2019-2020 | TEU | Exportações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	37.098	40.625	9.51%
2	DB SCHENKER	25.825	19.929	-22.83%
3	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	15.566	19.535	25.49%
4	AGILITY LOGISTICS	13.942	18.652	33.78%
5	ASIA SHIPPING	6.084	16.822	176.50%
6	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	10.244	13.501	31.79%
7	DHL GLOBAL FORWARDING	14.108	13.493	-4.36%
8	VMILOG LOGISTICA INTERNACIONAL	13.930	13.189	-5.32%
9	CRAFT MULTIMODAL	7.783	8.017	3.01%
10	PANALPINA	11.407	7.975	-30.09%
11	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	5.946	7.492	26.00%
12	DC LOGISTICS	5.586	7.213	29.12%
13	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	5.566	7.139	28.27%
14	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	5.479	6.810	24.30%
15	SAVINO DEL BENE	6.920	6.415	-7.30%
16	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	8.395	6.250	-25.55%
17	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	5.328	5.681	6.63%
18	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	3.679	5.645	53.44%
19	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	5.969	5.529	-7.36%
20	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	7.927	5.513	-30.45%
21	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	6.755	5.069	-24.96%
22	EAST LINE LTD	4.586	4.730	3.14%
23	AGL CARGO	3.105	4.457	43.54%
24	EXPEDITORS INTERNATIONAL	5.480	4.248	-22.49%
25	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	5.488	4.011	-26.91%
26	JAS FORWARDING WORLDWIDE	3.635	3.914	7.69%
27	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	1.876	3.858	105.65%
28	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1.520	3.772	148.20%
29	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	3.997	3.667	-8.26%
30	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	3.896	3.576	-8.21%
31	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	1.648	3.343	102.85%
32	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	4.765	3.246	-31.88%
33	BCF COMISSIONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	2.518	3.030	20.33%
34	CEVA LOGISTICS	2.144	2.847	32.76%
35	MASTER SUL COMEX LTDA	3.772	2.663	-29.39%
36	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	1.504	2.660	76.91%
37	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	235	2.639	1022.98%
38	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA EPP	954	2.632	175.75%
39	MANUPORT LOGISTICS	2.433	2.558	5.14%
40	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	2.404	2.541	5.70%
41	FEDEX TRADE NETWORKS	6.156	2.512	-59.19%
42	SERVIMEX LOGISTICS LTDA	2.469	2.346	-4.98%
43	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	1.119	2.326	107.88%
44	ACCESS GLOBAL LOGISTICS	1.593	2.272	42.65%
45	GRUPO SATEL	850	2.227	162.15%
46	COMMANDER LOGISTICA LTDA	4.608	2.169	-52.93%
47	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	2.769	2.117	-23.55%
48	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	1.436	2.114	47.21%
49	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	1.571	2.111	34.37%
50	MG LOGISTICA	838	2.032	142.48%
	TOTAL	302.906	327.113	7.99%
	OTHERS	201.174	189.865	-5.62%
	GRAND TOTAL	504.079	516.978	2.56%

DataLiner Brazil OTI (NVO) Rankings | Jan a Jul 2019-2020 | TEU | Importações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	67.592	58.102	-14.04%
2	KUEHNE & NAGEL	35.904	30.266	-15.70%
3	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	28.738	26.502	-7.78%
4	AGILITY LOGISTICS	24.859	19.054	-23.35%
5	PANTOS LOGISTICS	16.657	17.323	4.00%
6	DB SCHENKER	21.938	16.676	-23.99%
7	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	13.222	16.533	25.04%
8	CRAFT MULTIMODAL	19.892	16.443	-17.34%
9	PANALPINA	23.717	16.014	-32.48%
10	DHL GLOBAL FORWARDING	17.477	15.375	-12.03%
11	CEVA LOGISTICS	14.951	15.173	1.48%
12	DC LOGISTICS	13.644	13.896	1.85%
13	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	13.037	13.150	0.87%
14	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	8.799	12.348	40.34%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	12.410	9.322	-24.88%
16	BDP	8.111	8.362	3.09%
17	JAS FORWARDING WORLDWIDE	8.566	8.161	-4.72%
18	EXPEDITORS INTERNATIONAL	8.386	7.956	-5.12%
19	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	6.930	7.331	5.79%
20	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	6.004	7.021	16.93%
21	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	7.358	6.874	-6.58%
22	HYUNDAI GLOVIS	10.158	6.174	-39.22%
23	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	7.644	6.055	-20.78%
24	MAERSK GROUP	5	5.805	99.91%
25	CTI CARGO	4.379	5.729	30.83%
26	HM WAY LOGISTICS	8.066	5.693	-29.42%
27	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	7.730	5.394	-30.22%
28	SAMSUNG LOGISTICS	5.475	5.225	-4.57%
29	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	4.943	4.580	-7.35%
30	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	2.737	4.516	65.00%
31	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	9.127	4.513	-50.55%
32	GEODIS WILSON	4.389	4.498	2.49%
33	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	3.841	4.438	15.54%
34	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	8.381	4.085	-51.26%
35	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA ME	3.890	4.059	4.34%
36	PLUSCARGO GROUP	4.965	4.026	-18.91%
37	LESCHACO GROUP	3.829	3.986	4.12%
38	MANUPORT LOGISTICS	3.769	3.881	2.99%
39	PGL BRASIL LTDA	4.298	3.765	-12.39%
40	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	4.404	3.669	-16.70%
41	CMA CGM LOGISTICS	1.237	3.501	183.05%
42	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	4.025	3.471	-13.75%
43	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	3.652	3.282	-10.13%
44	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	3.934	3.258	-17.18%
45	DELFIN CARGO SERVICE GROUP	4.133	3.169	-23.32%
46	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	3.280	3.151	-3.93%
47	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	3.584	3.085	-13.92%
48	CISA TRADING SA	2.561	3.028	18.26%
49	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	4.110	3.010	-26.76%
50	NUNO FERREIRA CARGAS INTERNACIONAIS LTDA	2.699	2.900	7.43%
	TOTAL	513.435	463.831	-9.66%
	OTHERS	296.277	247.736	-16.38%
	GRAND TOTAL	809.711	711.566	-12.12%

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 julho de 2020, comparados com o mesmo período de 2019 com base nos dados do DataLiner, da Datamar:

DataLiner Plate OTI (NVO) Rankings | Jan a Jul 2019-2020 | TEU | Exportações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	6.670	6.992	4.83%
2	ITL CARGO	1.667	3.850	130.95%
3	JF HILLEBRAND GROUP	1.997	3.061	53.25%
4	BDP	2.588	2.881	11.34%
5	ALTERCARGO SRL	1.751	2.275	29.93%
6	MGP LOGISTICS	1.883	2.266	20.34%
7	DB SCHENKER	2.029	1.967	-3.06%
8	AMERICANA SHIPPING GROUP	1.323	1.767	33.56%
9	BLU LOGISTICS	1.343	1.635	21.74%
10	PANALPINA	1.541	1.397	-9.32%
11	TIBA GROUP	1.443	1.386	-3.95%
12	TRANSCARGO	689	1.334	93.61%
13	PLUSCARGO GROUP	1.433	1.314	-8.34%
14	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	1.066	1.296	21.56%
15	DHL GLOBAL FORWARDING	1.403	1.221	-12.98%
16	SEABIRD ARGENTINA SA	1.034	1.216	17.66%
17	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	0	1.216	100.00%
18	INTER AMERICAN CARGO GROUP	883	1.192	34.99%
19	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	660	1.148	73.94%
20	AGROLOG SA	1.191	1.143	-4.03%
21	ALMAR INTERNATIONAL	807	1.133	40.40%
22	KEEMO SA	1.102	1.102	0.05%
23	LATCOMEX SA	755	1.091	44.50%
24	VINPAC CONTAINER LINE	1.073	971	-9.51%
25	RALESUR SA	959	959	0.00%
26	OUTLAND LOGISTICS	148	952	543.24%
27	SEASIDE LOGISTICS SA	1.161	951	-18.09%
28	FELPOINT SRL	565	943	66.90%
29	RUCA LOGISTICS SA	950	902	-5.05%
30	LIBRESRIO SRL	861	889	3.30%
31	FRUCOMEX SRL	412	863	109.47%
32	LOGISTICA INTEGRAL SRL	0	830	100.00%
33	CODE LOGISTICS SA	587	817	39.18%
34	JAB COMERCIO EXTERIOR & ADUANA SRL	1.095	807	-26.30%
35	INTERALMAR SA	574	790	37.72%
36	MERCOMAR SA	879	768	-12.63%
37	C & M SHIPBROKER ARGENTINA SRL	286	714	149.83%
38	GIORGIO GORI	481	713	48.23%
39	PORTLAND LOGISTIC SRL	121	712	488.43%
40	MARALCOR SA	210	705	235.31%
41	GEFCO LOGISTICS	352	699	98.86%
42	SOUTHCROSS LOGISTICS	948	699	-26.27%
43	MERCOLINE SRL	1.111	684	-38.43%
44	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	167	682	308.38%
45	JAS FORWARDING WORLDWIDE	601	675	12.41%
46	GLOBAL DISTRIBUTION & SERVICES SA	404	657	62.58%
47	OCEAN INTERNATIONAL SERVICES SA	553	631	14.10%
48	TERRAMAR LOGISTICA SRL	395	631	59.75%
49	LOGCARGO	1.203	620	-48.48%
50	ULSA GROUP	333	609	82.88%
	TOTAL	10.300	64.757	528.72%
	OTHER	35.389	34.387	-2.83%
	GRAN TOTAL	45.688	99.144	117.00%

DataLiner Plate OTI (NVO) Rankings | Jan a Jul 2019 - 2020 | TEU | Importações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	15.738	12.931	-17.84%
2	CRAFT MULTIMODAL	6.194	8.034	29.71%
3	PLUSCARGO GROUP	9.079	7.838	-13.66%
4	LOCKSLEY SRL	7.991	7.742	-3.12%
5	DHL GLOBAL FORWARDING	5.944	5.421	-8.80%
6	LINER SHIPPING SERVICES SA	4.024	5.014	24.60%
7	YUSEN LOGISTICS	7.026	4.999	-28.85%
8	DB SCHENKER	4.529	4.973	9.79%
9	HB LOGISTICA SRL	4.181	4.083	-2.35%
10	PANALPINA	7.153	4.000	-44.08%
11	INTERLOG SA	4.150	3.880	-6.51%
12	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	2.869	3.701	29.00%
13	MSL CORPORATE	4.081	3.364	-17.57%
14	GEODIS WILSON	5.013	3.150	-37.16%
15	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	1.956	3.046	55.73%
16	TRANSPORTES UNIVERSALES	1.500	2.933	95.54%
17	ALMAR INTERNATIONAL	3.503	2.735	-21.92%
18	TRANSCARGO	2.627	2.524	-3.94%
19	BDP	2.480	2.517	1.49%
20	NAVICON URUGUAY SA	0	2.386	100.00%
21	BLU LOGISTICS	1.459	2.157	47.84%
22	ALFA TRADING	1.928	1.956	1.45%
23	SAVINO DEL BENE	1.686	1.907	13.11%
24	NAVICON SA	2.512	1.872	-25.48%
25	GEFCO LOGISTICS	2.691	1.836	-31.77%
26	EXPEDITORS INTERNATIONAL	1.857	1.766	-4.91%
27	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	1.215	1.646	35.47%
28	SACO SHIPPING	1.803	1.609	-10.75%
29	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA	0	1.589	100.00%
30	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	1.521	1.563	2.76%
31	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	2.150	1.339	-37.70%
32	EAF SA	984	1.323	34.45%
33	JAUSER CARGO	2.118	1.284	-39.38%
34	DAMCO LOGISTICS	1.238	1.235	-0.24%
35	SEASIDE LOGISTICS SA	1.040	1.220	17.31%
36	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	4.426	1.207	-72.73%
37	REPREMAR LOGISTICS	1.382	1.191	-13.82%
38	OVERSEAS	1.437	1.178	-18.05%
39	NIP CARGO SRL	758	1.162	53.30%
40	ROHLIG ARGENTINA SRL	964	1.010	4.77%
41	OUTLAND LOGISTICS	946	993	4.97%
42	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA	1.490	942	-36.78%
43	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	986	922	-6.49%
44	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	1.276	899	-29.55%
45	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.056	872	-17.47%
46	ANDES LOGISTICS	352	869	146.87%
47	ALL IN SHIPPING	769	854	11.05%
48	BOLLORE LOGISTICS	830	851	2.53%
49	NEW TIME LOGISTICS SA	629	848	34.82%
50	RALESUR SA	1.031	846	-17.94%
	TOTAL	27.383	134.217	390.14%
	OTHERS	80.295	62.477	-22.19%
	GRAND TOTAL	107.678	196.694	82.67%

Portos, terminais e infraestrutura

O Porto Fluvial de Cáceres foi reformado e está pronto para operar com o transporte de cargas pela Hidrovia Paraguai-Paraná. A informação é do governador de Mato Grosso, Mauro Mendes. A estrutura estava desativa há pouco mais de 10 anos, e será reativada após as melhorias implantadas por meio de uma cooperação entre a Companhia Mato-Grossense de Mineração (Metamat) e a Associação Pró-Hidrovia do Rio Paraguai (APH), para a retomada das atividades. “No ano passado construímos a solução junto com a Associação dos produtores da região. Ele está todo reformado, e pronto para operar. A licença ambiental já foi concedida. É uma obra muito esperada, que soma com a ZPE (Zona de Processamento de Exportação), que é outra importante iniciativa que está há décadas aguardando, e agora, nós retomamos”, afirma o governador.

A previsão é de que o Porto possa funcionar ainda neste ano, conta o secretário de Desenvolvimento Econômico (Sedec), César Miranda. “Definitivamente, tanto a ZPE, quanto o Porto, vão operar desenvolvendo toda essa região, trazendo indústrias, gerando empregos, agregando valor aos nossos produtos. Vai ser uma nova fase para a região Oeste de Mato Grosso”, avalia.

Formada por produtores da região, a Associação Pró-Hidrovia investiu aproximadamente R\$ 1,5 milhão na obra de readequação. Com o início das atividades, será possível não apenas um custo benefício mais atrativo para o produtor na exportação de produtos, como na importação de fertilizantes e adubos de países vizinhos pelo modal hidroviário.

O Porto Fluvial de Cáceres é delegado pela União para a administração pela Companhia Mato-grossense de Mineração (Metamat) desde 1998.

A expansão do Terminal de Grãos do Maranhão – Tegram, cuja operação teve início no dia 31 de agosto, está ampliando a capacidade de movimentação de grãos do Porto do Itaqui. Isso porque os investimentos do Consórcio Tegram no porto público maranhense tornaram possível realizar embarques simultâneos de grãos pelos berços 100 e 103, elevando a capacidade do Itaqui para movimentar 20 milhões de toneladas de grãos por ano, considerando também as operações da VLI no Berço 105.

O Consórcio investiu R\$ 260 milhões nesta segunda fase do empreendimento. Somados ao aporte de recursos da primeira fase (R\$ 600 milhões), o total investido é de R\$ 860 milhões. A obra gerou cerca de 500 empregos e no pós-obra o terminal deve absorver mais de 100 novos trabalhadores.

“Esse investimento contemplou a duplicação da moega ferroviária, das esteiras de recepção da moega aos armazéns e dos armazéns até o berço 100 e de um shiploader de 3 mil toneladas/hora, que mais do que dobra a nossa capacidade atual”, informa o diretor do consórcio Tegram, Marcos Pepe Bertoni.

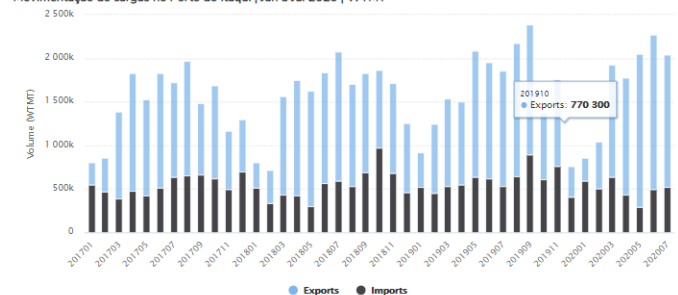
Julho recorde- O início desta nova etapa marca também o melhor julho da história do Porto do Itaqui. O total de cargas movimentado pelo porto público do Maranhão em julho atingiu a marca de 2,4 milhões de toneladas e ficou acima do recorde anterior, de 2018, quando passaram pelo Itaqui 2,3 milhões de toneladas de carga. Neste julho de 2020 também foram

registrados recordes na movimentação dos granéis sólidos e nas cargas específicas de farelo de soja, milho, trigo e GLP.

A expectativa é fechar este ano com um volume superior a 8,3 milhões de toneladas de grãos, só o Tegram. De janeiro a julho o terminal movimentou 70 navios, 300 trens, 61 mil carretas e mais de 4,8 milhões de toneladas de grãos.

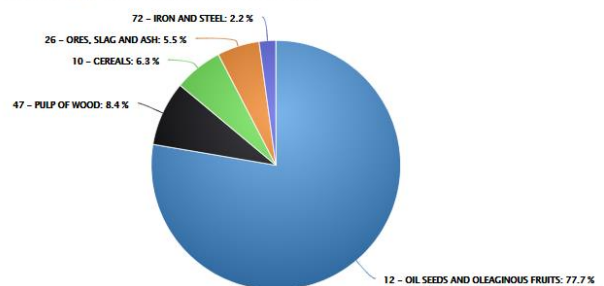
Os gráficos a seguir trazem um histórico da movimentação de cargas no Porto do Itaqui e as principais mercadorias movimentadas:

Movimentação de cargas no Porto do Itaqui | Jan a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

Principais mercadorias Exportadas em Itaqui | Jan a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

O empreendimento - O Tegram é uma das maiores obras de infraestrutura para a exportação da safra brasileira de grãos e tem beneficiado diretamente os produtores da região do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia) e do Nordeste de Mato Grosso.

O consórcio que administra o Tegram é formado pelas empresas Terminal Corredor Norte (ligada à trading NovaAgri, do grupo japonês Toyota Tsusho), Glencore Serviços (da trading Glencore), Corredor Logística e Infraestrutura (braço de logística do Grupo CGG, que tem ainda uma trading e produção de grãos) e ALZ Terminais Portuários (das tradings Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-Noh Grain).

No dia 03 de agosto, a empresa pública Portos do Paraná publicou o edital do leilão de área para movimentação de veículos, no Porto de Paranaguá. A PAR12 fica no lado leste do cais, tem 74 mil m2 e pátio com capacidade para 4 mil vagas.

Destinado à movimentação de carga do tipo Ro-Ro (Roll on/ Roll off), o arrendamento é no modelo sem estrutura física (greenfield). O critério de licitação será o maior valor de outorga e a estimativa de custos de investimento (Capex) é de R\$ 22,2 milhões.

O edital e os anexos estão disponíveis nos sites: www.portosdoparana.pr.gov.br, www.infraestrutura.gov.br e www.antaq.gov.br. Os documentos também são encontrados na sede administrativa do Porto de Paranaguá, na Avenida Ayrton Senna da Silva, 161, bairro Dom Pedro II.

A sessão pública do leilão será realizada na Bolsa de Valores de São Paulo, pela B3, no dia 18 de dezembro. A autoridade portuária paranaense é a primeira do Brasil a leiloar um terminal em seu porto. A empresa pública Portos do Paraná recebeu autonomia para administrar os contratos de exploração de áreas, em agosto de 2019.

“O convênio de delegação de competência 001/2019 foi formalizado depois de um extenso processo de análise, em que o Estado demonstrou ter estrutura e competência para realizar estes processos”, explica o presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia. “Foi um passo importante, que nos garante autonomia na gestão e permite que a exploração das instalações portuárias seja feita de maneira descentralizada”, afirma.

O arrendamento tem prazo de 25 anos, podendo ser prorrogado, a critério do poder concedente e dos termos do edital. A demanda prevista, neste período, é crescente e pode chegar a 448.716 veículos, no ano de 2045.

Os cenários e projeção de demanda fazem parte do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), feito pela Empresa de Planejamento e Logística S.A, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

No dia 03 de setembro, o Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), publicou no Diário Oficial da União, os editais para arrendamento de quatro terminais portuários: em Paranaguá (PR), Maceió (AL) e dois em Aratu, na Bahia. Os leilões estão marcados para 18 de dezembro na B3, em São Paulo.

O arrendamento do terminal ATU12, localizado em Aratu, será destinado à movimentação de graneis minerais e terá contrato de 25 anos de duração. Já o ATU 18, também em Aratu, será dedicado ao transporte de graneis vegetais e terá contrato de 15 anos. O complexo portuário, no qual o terreno greenfield está inserido, funciona como rota de escoamento da produção e importação do Polo Industrial de Camaçari – o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, abrigando mais de 90 indústrias químicas e petroquímicas, além de outros setores como automotivo, de celulose, metalurgia do cobre etc.

A estimativa é que sejam investidos R\$ 244,95 milhões no terminal ATU 12, com obras de melhorias e aquisição de equipamento. Já para o terminal ATU 18, a previsão é de investimentos da ordem de R\$ 119,94 milhões. Entre os investimentos está a construção de novos silos de armazenagem; dragagem de aprofundamento do berço de atracação; e aquisição de sistema e equipamento.

De acordo com o secretário de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, alavancar a economia com ações como a concessão dos terminais portuários é o objetivo da Pasta. “Seguimos buscando trazer oportunidades de novos investimentos no setor portuário, com esses quatro novos leilões de terminais, que são uma forma de contribuir com a retomada da economia, com geração de emprego e renda”, declarou o secretário.

Em Maceió, o arrendamento do terminal MAC 10, será por 25 anos, com previsão de investimento de R\$ 12 milhões. O terminal será dedicado à movimentação de granel líquido, especialmente ácido sulfúrico. A demanda por produtos químicos no complexo é altamente influenciada pela presença do Polo Cloroquímico de Alagoas, localizado no município de Marechal Deodoro.

No Complexo Portuário de Paranaguá, o arrendamento do terminal também será por 25 anos de área greenfield, dedicada à movimentação e armazenagem de carga Roll-On/Roll-Off (rampa de acesso para carga de veículos). Atualmente, o Brasil desempenha importante papel no setor de cargas Ro-Ro, com diversas matrizes internacionais da indústria do automóvel investindo recentemente em plantas produtivas no país.

Em 2016, segundo dados do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), as movimentações brasileiras de longo curso ocorreram tanto no sentido de exportação quanto no de importação, totalizando 1,1 milhão de toneladas. Especificamente para o cluster Paraná-São Francisco do Sul é prevista a taxa média ponderada de crescimento de 2% para o período de 25 anos, estimando-se movimentação de 276 mil toneladas em 2021 e chegando a 453 mil em 2045.

Entre os dias 21 de setembro e 8 de outubro será realizada, no Porto de Santos, uma varredura com o objetivo de identificar cargas de produtos perigosos abandonadas. A ação foi definida em um encontro com integrantes do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama), Exército, Autoridade Portuária e de órgãos ligados ao Meio Ambiente, realizado no último dia 31 de agosto.

A Operação Relíquia é realizada todo ano pelo Ibama com o objetivo de localizar e vistoriar cargas importadas que foram abandonadas ou retidas, e que podem ocasionar riscos ao ambiente e à saúde das pessoas. Porém, a explosão no Porto de Beirute chamou a atenção do órgão ambiental, que decidiu destinar os esforços à fiscalização do nitrato de amônio e de produtos perigosos.

A Operação Relíquia contemplará uma vistoria completa em 55 terminais portuários e três empresas em Cubatão.

“Fizemos a reunião com o objetivo de convidar essas autoridades estaduais e municipais a se unirem à nossa operação, que é uma operação de todos. Ela [operação] se fortaleceu mais ainda. Já tínhamos fechado com órgãos federais e, agora, com os municipais e estaduais. A operação não é punitiva, ela é preventiva e de orientação”, explica a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região.

Segundo ela, além de fazer um mapeamento dos produtos perigosos, a operação também irá vistoriar cargas armazenadas e abandonadas na área portuária e no polo industrial. “Mesmo que o terminal não mexa com produtos perigosos, vamos fazer um levantamento de cargas armazenadas, desembarçadas, mas não retiradas”, explica.

Quatro equipes devem fazer a vistoria diária em dois terminais pela manhã e outros dois pela tarde. Os grupos devem contar com membros do Exército, Ibama, SPA, Receita Federal, Antaq, ANPT, Cetesb, Defesa Civil, Anvisa e Marinha quando necessário.

“Não significa que o Porto de Santos esteja correndo algum risco, porque o controle é bem feito, tanto pela SPA (autoridade portuária) e o Exército quanto pela Receita. Essa varredura será um pouco mais intensa sobre os produtos que passam pelo Porto, e sobre como os terminais estão manipulando, armazenando e transportando”, explica Ana.

Fiscais do Ibama de outros estados brasileiros devem acompanhar as atividades na Baixada Santista. “Estamos em uma época de restrições e não fica tão confortável a vinda do pessoal para a operação. Todos estão procurando vir e participar. Ela [operação] vai servir de piloto para operações em outros portos. Eles [fiscais] vão ser os multiplicadores, se unindo ao Exército, Marinha e autoridades regionais para desenvolverem isso em outros locais”, finaliza Ana Angélica.

O Porto de Santana, principal porto do Amapá, terá uma área licitada em janeiro de 2021. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a previsão é que seja realizado um leilão de uma área de 3.186 m2 destinada a movimentação, armazenagem e distribuição de grânéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja, obtido na produção agrícola.

A expectativa do contrato é alcançar R\$ 261,6 milhões com investimento de R\$ 41,3 milhões. A concessão para os vencedores da licitação tem duração de 25 anos. Para a Antaq, o local às margens do Rio Amazonas pode movimentar em torno de 4,3 milhões de toneladas.

O processo passou por fases anteriores, como a audiência pública em fevereiro deste ano. Na oportunidade foram ouvidos na Câmara de Vereadores do município agentes afetados direta e indiretamente com a atividade, onde foram recebidas sugestões.

Atualmente o processo está em análise do Tribunal de Contas da União (TCU), de acordo com a Antaq. O lançamento do edital deve acontecer em outubro, com o leilão no início do ano que vem.

“Estima-se que as operações a serem realizadas no terminal serão de desembarque e embarque aquaviário. Desse modo, o terminal deverá viabilizar a movimentação e o armazenamento de farelo de soja destinado principalmente ao mercado internacional”, descreve a Antaq.

O responsável pelo arrendamento receberá a área com algumas estruturas existentes e deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos para obter a capacidade total de exportação, entre eles, silos de armazenagem, esteiras, elevadores e torres.

O porto de Santana foi construído na década de 1950, pela Indústria de Comércio de Minérios (Icomi), para o embarque de manganês. Atualmente, além de escoar minérios, grãos e cavaco, o porto também é local de embarque e desembarque de contêineres.

No mês de agosto, a movimentação de cargas no Porto de Cabedelo (PB) apresentou um aumento de 22,1% em relação ao mesmo mês em 2019. Levando em consideração as operações em todo o ano, o resultado também é superior. Em 2020, mais de 700 mil toneladas já foram movimentadas – 10,45% a mais do que o registrado nos oito primeiros meses de 2019.

“Estamos dando continuidade ao ritmo de crescimento já implementado. Apesar do cenário adverso, conseguimos não só manter, mas ampliar a quantidade de navios e o montante de cargas. Um resultado extremamente positivo para o nosso Porto e para a Paraíba”, comemora a presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Gilmara Temóteo.

Relatório divulgado pela Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), aponta que em 2020 já aconteceram 60 atracções no Porto de Cabedelo. As operações mais recentes foram com os graneleiros Strategic Unity, que veio da Argentina e descarregou 14.002 toneladas de trigo no berço 105, e Apogee Endeavour, que veio do Uruguai para descarregar 9.021 toneladas de malte no berço 107.

Os grânéis sólidos inclusive são os principais responsáveis pela alta nas operações. Em 2019, cerca de 367 mil toneladas foram movimentadas, enquanto neste ano o Porto de Cabedelo já movimentou quase 450 mil toneladas – uma alta de mais de 22%. Os destaques são as cargas de coque de petróleo (aumento de 38%) e de malte (aumento de 14,6%).

Para os grânéis líquidos, já aconteceram 31 operações. Foram 17 operações de descarga de gasolina, totalizando 187.107 toneladas movimentadas; e 14 operações de diesel, que somam quase 65 mil toneladas. No total, 251.151 toneladas de combustíveis já foram operacionalizadas pela Docas-PB.

No total, 700.345 toneladas passaram pelo Porto de Cabedelo em 2020, com operações de trigo, malte, coque de petróleo, ilmenita, gasolina e diesel. No mesmo período de 2019, o montante havia sido de 634.084 toneladas.

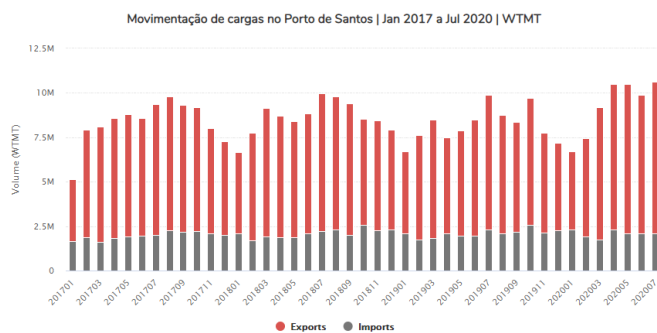
Para as cargas em contêineres, o resultado até agosto de 2020 já quase supera o total movimentado por Trânsito Aduaneiro em todo o ano de 2019. No ano passado, foram movimentadas 18,9 mil toneladas, enquanto apenas entre janeiro e agosto de 2020, 18.114 toneladas já passaram pelo pátio do Porto de Cabedelo.

A partir do dia 1º de setembro, a Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária, está implantando uma mudança na forma de programação de atracção dos navios no Porto de Santos com o objetivo de reduzir a burocracia nas atracções.

A Resolução SPA 151/2020 passa a considerar programadas apenas as embarcações que tiverem operação confirmada pela Praticagem. Até então, todas as programações de navios deveriam ser obrigatoriamente canceladas caso não houvesse a efetiva atracção do navio, sob pena de pagamento da tarifa pelo uso da infraestrutura. Como o Porto trabalha com períodos de seis horas de programação, o usuário com navio programado precisava entrar no sistema até quatro vezes ao dia para desfazer o pedido, o que exigia estrutura dedicada e custos.

Já para a SPA, um levantamento mostrou que um empregado da Companhia gasta dois meses de trabalho apenas com este serviço: são cerca de 50 mil solicitações/ano de cancelamentos de atracção.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas no Porto de Santos no período de janeiro de 2017 a julho de 2020:



Com a mudança, apenas os navios que estejam com a manobra confirmada pela Praticagem serão considerados para efeito de eventual aplicação da cobrança tarifária.

“A nova resolução elimina o chamado ‘corte de infraestrutura’, uma obrigação das empresas que solicitavam atracação no Porto de Santos, mas que, por qualquer motivo, acabavam não efetuando o uso do cais”, explica o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro. “É um serviço meramente burocrático que gerava muita reclamação da comunidade portuária e que, com uma alteração simples, a SPA elimina, gerando ganho de tempo tanto para os operadores quanto para a Autoridade Portuária”, completa.

Para manter a fluidez no tráfego de embarcações, é comum que as agências marítimas solicitem a entrada de vários navios para o mesmo berço, para garantir a vaga assim que o ponto de atracação estiver disponível. Conforme a melhor opção comercial ou de operação, qualquer destes navios estão aptos a usar o cais. Mas esse procedimento acabava por fazer com que muitas embarcações que ainda não estivessem prontas para entrar no Porto fossem enquadradas nas tabelas de cobrança de tarifas, obrigando ao operador portuário cancelar a entrada do navio naquele horário. Agora, o “corte de infraestrutura” somente será necessário após a confirmação da manobra pela Praticagem, caso haja efetivamente alguma intercorrência que impeça a atracação do navio.

A Resolução SPA 151 está à disposição no site www.portodesantos.com.br, no ícone “Legislação”.

Navegação

A CMA CGM informou que para manter sua qualidade de serviço e proteger as exportações da Costa Leste da América do Sul precisará adotar um ajuste de frete para um serviço específico.

Assim, a empresa aplicará uma GRI (aumento geral de tarifa na sigla em inglês) no trade da Costa Leste da América do Sul (serviço BRAZEX) para Costas Norte e Oeste da América do Sul, México, EUA, Canadá, América Central e Caribe, para cargas dry, a partir do dia 5 de outubro de 2020 (data de BL) no valor de US\$ 250,00 por contêiner.

De acordo com a companhia, a GRI deve vigorar até 5 de novembro de 2020.

A A.P. Moller – Maersk informou que irá integrar a marca Safmarine e continuar o processo de centralização de seus clientes sob a marca Maersk. A partir de 1º de janeiro de

2021, a Safmarine fará a transição completa para a marca Maersk.

Outra novidade é que os produtos da cadeia logística de Frete Aéreo e LCL da Damco serão integrados ao portfólio de serviços logísticos da Maersk. Assim, a oferta do produto marítimo multi-armadores (NVOCC) será descontinuada.

Como resultado da integração, até o final de 2020, as marcas Safmarine e Damco deixarão de ser oferecidas. Já a Hamburg Süd e a Aliança permanecerão como marcas independentes, com seus modelos de negócio diferenciados. Além disso, a Sealand – A Maersk Company continuará como uma marca independente sob a A.P. Moller – Maersk, mantendo sua posição como forte provedor intra-regional.

Em comunicado, a Maersk afirmou que “simplificará sua estrutura organizacional em toda a área de Ocean & Logistics globalmente para melhorar ainda mais o foco no cliente e a eficiência. Como parte disso, os escritórios de apoio da Maersk e da Hamburg Süd ficarão mais próximos em equipes mais centradas no cliente, enquanto continuam a atender os clientes como duas marcas distintas com um serviço diferenciado”.

As mudanças entrarão gradualmente em efeito a partir de 1º de Outubro.

A CMA CGM informou que vai ampliar o período de aplicação da sobretaxa (Peak Season Surcharge) aplicada, por razões operacionais, desde o dia 1º de abril de 2020 (data de embarque) para cargas reefer da Costa Leste da América do Sul para Índia, Golfo do Oriente Médio e Mar Vermelho.

De acordo com a empresa, a PSS em questão permanecerá válida até 31 de dezembro de 2020, nos valores de US\$ 500,00 para contêineres reefer de 20’ e US\$ 1000,00 para contêineres reefer de 40’ para os serviços ECSA: SIRIUS, SAMWAF, SAFRAN e NEFGUI.

Carnes

De acordo com o Ministério Público do Trabalho (MPT), a Cooperativa Central Aurora Alimentos realizará triagens médicas e testes do tipo RT-PCR para detecção da COVID-19 em todos os colaboradores e terceirizados de seus frigoríficos no Rio Grande do Sul. A medida busca controlar a disseminação do vírus e decorre de um acordo com o órgão, que observou o aumento de casos em algumas unidades da empresa. Serão diretamente beneficiados mais de 3,6 mil empregados e terceirizados das fábricas de Sarandi e Erechim.

Pelo acordo, as testagens serão feitas em duas etapas, sendo que cada uma delas abrangerá 100% dos trabalhadores das Unidades e alcançarão 7.266 testes.

Os casos positivos serão afastados por 14 dias e os inconclusos, encaminhados para nova coleta. Só poderão voltar ao trabalho os empregados que testarem negativo e estiverem assintomáticos pelo período mínimo de 72 horas. O procedimento será acompanhado pelas autoridades de saúde e vigilância epidemiológica locais. Os trabalhadores somente retornarão às atividades após a obtenção dos resultados dos testes aplicados, com vistas a viabilizar-se o bloqueio de transmissão.

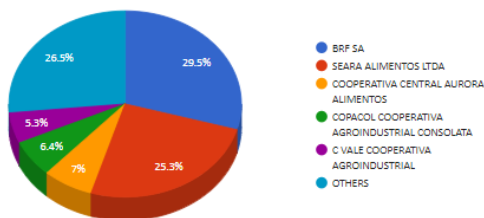
No mês de agosto, a empresa firmou acordo com o MPT para testagem de todos os trabalhadores de quatro Unidade da empresa em Santa Catarina, sendo acompanhado pelo MPT local.

Para os Coordenadores do Projeto Nacional de Adequação do Meio Ambiente do Trabalho em Frigoríficos do MPT, “a testagem de trabalhadores é estratégia fundamental para controle dos casos de COVID-19, contenção e bloqueio da transmissão e redução do impacto na saúde pública local. Empresas que estabelecem estratégias de testagem em conjunto com uma busca ativa efetiva demonstram real preocupação em manter ambientes de trabalho hígidos aos trabalhadores”.

Vale lembrar que em agosto, o governo da cidade chinesa de Shenzhen, ao sul do país, informou que uma amostra de asas de frango congeladas importadas da fábrica da brasileira Aurora Alimentos, localizada em Santa Catarina, testou positivo para o coronavírus. Depois disso, Hong Kong suspendeu as importações de frango desta unidade da Aurora e o frigorífico, voluntariamente, suspendeu as exportações da unidade para a China.

A Aurora ocupa o terceiro lugar no ranking das empresas brasileiras exportadoras de frango, como pode ser conferido no gráfico a seguir:

Exportações brasileiras de carne de frango por empresa | Jan a Julho de 2020 | TEU



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

Grãos

No mês de agosto, 44 mil toneladas de arroz foram embarcadas no Tecon Imbituba. O volume foi acondicionado em 1.720 contêineres, que foram carregados a bordo dos navios utilizados na cabotagem e que escalam semanalmente o terminal.

Pelo Tecon Imbituba passam cerca de 40% de todo arroz produzido no Estado de Santa Catarina. O terminal está estrategicamente localizado na interlândia de uma das principais zonas produtoras do grão no país e torna-se assim uma alternativa competitiva para o escoamento do produto.

O Brasil é o maior produtor e consumidor de arroz fora da Ásia e a região Sul concentra a maior parte da produção do grão, que gira em torno de 11 milhões de toneladas/ano.

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que as exportações brasileiras de café verde alcançaram 191,4 mil toneladas em agosto, alta de 1,3% em

relação a igual mês de 2019. Já os embarques de milho caíram 11,4% para 6,48 milhões de toneladas.

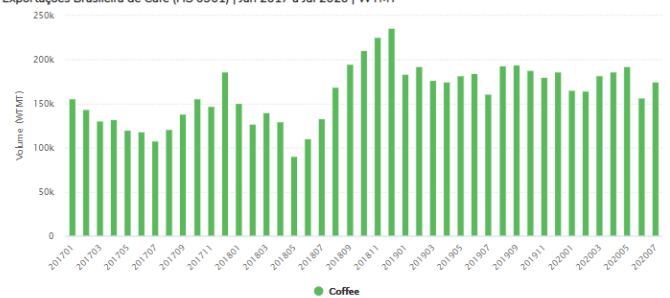
As exportações de açúcar, por sua vez, mais que dobraram em relação a agosto de 2019, com 3,47 milhões de toneladas, ante 1,59 milhão no mesmo mês do ano anterior.

A soja atingiu 6,2 milhões de toneladas. Em agosto de 2019, a exportação do grão havia sido de 5 milhões de toneladas. Com as exportações recordes de soja, principalmente para a China, estima-se que a indústria nacional será obrigada a importar 1 milhão de toneladas de oleaginosa até o final de 2020.

Outro destaque foram as vendas externas de algodão, que passaram de 45,3 mil toneladas em agosto de 2019 para 109 mil toneladas em agosto de 2020.

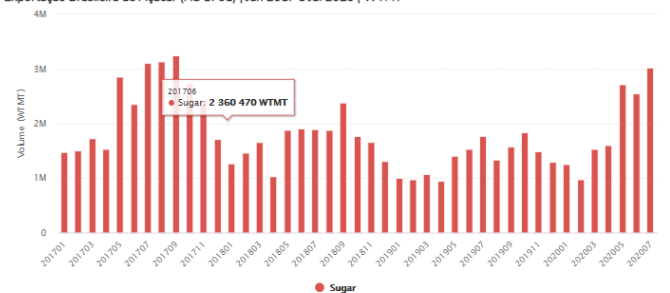
Os gráficos a seguir trazem as exportações brasileiras de café, açúcar e algodão no período de janeiro de 2017 a julho de 2020:

Exportações Brasileira de Café (HS 0901) | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT



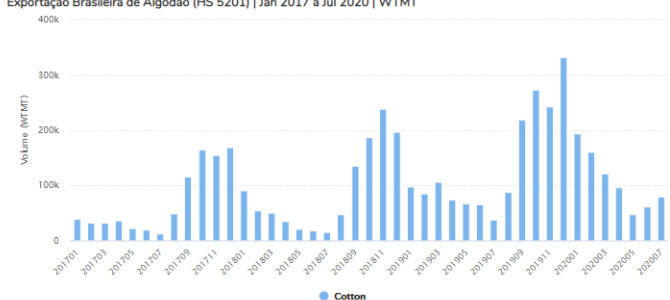
Fonte: DataLiner

Exportação Brasileira de Açúcar (HS 1701) | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

Exportação Brasileira de Algodão (HS 5201) | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

As importações brasileiras de proteína animal também seguem em alta, motivadas pelo câmbio e pela demanda chinesa. As exportações de carne suína cresceram quase 80% em agosto, com 87,7 mil toneladas, até 49 mil toneladas em agosto de 2019. Em relação à carne bovina, elas somaram, em agosto de 2020, 163,2 mil toneladas. No mesmo mês de 2019, a exportação de carne

bovina havia sido de 135,1 mil toneladas. Já as exportações de aves saltaram de 334,5 mil toneladas em agosto de 2019 para 340,7 mil em agosto de 2020.

Açúcar e Etanol

Segundo o Ministério da Economia, o Brasil não renovou a cota de 750 milhões de litros de etanol para importação com tarifa zero. Com isso, desde a última segunda-feira, 31 de agosto, compras de fora do Mercosul passam a pagar taxa de 20%.

Segundo nota do ministério, a portaria que estabeleceu a cota venceu em 30 de agosto. Mas, de acordo com uma fonte do governo, a decisão de não renovar foi tomada no último dia 31.

A não renovação da cota anual é um pedido do poderoso lobby agrícola no Brasil. Apesar disso, nada impede que o governo venha a adotar alguma nova medida que reduza barreiras tarifárias ao etanol e deixe de prejudicar os Estados Unidos, o grande exportador do produto ao Brasil, segundo uma fonte do governo.

Para a fonte, com o fim da cota, o Brasil agora deverá buscar uma negociação comercial com o governo Trump, para evitar eventuais retaliações norte-americanas.

Outras cargas

Dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea apontam que a exportação da indústria automobilística caiu 23,4% em agosto em comparação com o mesmo mês do ano passado. No acumulado dos oito meses, foram embarcados 176,7 mil veículos, um recuo de 41,3% em relação ao mesmo período de 2019. A queda na exportação de veículos é um dos reflexos da pandemia causada pelo novo coronavírus.

Já a receita com exportações das montadoras de janeiro a agosto somou US\$ 3,1 bilhões, uma queda de 34% na comparação com o mesmo período de 2019.

As fábricas de veículos retomaram a atividade em ritmo mais lento, depois da pandemia, para atender a uma demanda menor no mercado interno e nas exportações. Com 210,9 mil unidades, a produção no mês passado ficou 21,8% menor do que em igual período de 2019.

Segundo o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, o resultado de 2020 indica até agora uma perda de quatro meses de produção em relação a 2019.

No acumulado do ano, deixaram as linhas de montagem 1,11 milhão de veículos, o que representou uma retração de 44,8% em relação ao mesmo período do ano passado.

Vendas - Ainda num reflexo da crise provocada pela pandemia, a venda de veículos no país recuou 24,5% em agosto na comparação com o mesmo mês do ano passado. Foram licenciados 183,4 mil carros, comerciais leves, caminhões e ônibus.

Segundo Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea, o setor entra no terceiro trimestre mais ajustado e começa a se adaptar à nova

demanda. O setor terminou o mês com estoque suficiente para 23 dias de vendas, igual ao de julho.

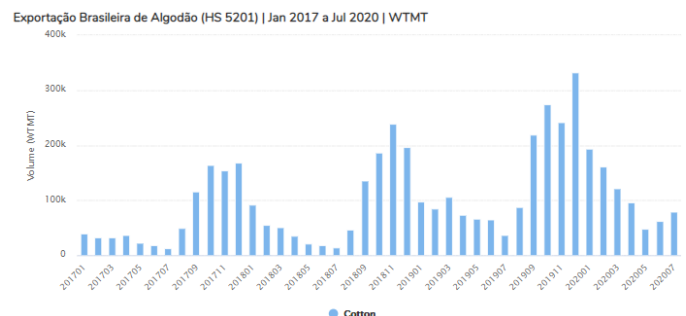
No acumulado dos oito primeiros meses do ano, o volume de vendas recuou 35%, para 1,16 milhão de veículos, na comparação com o mesmo período do ano passado.

Segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Algodão – ANEA, setembro deverá ser um bom mês para as vendas do produto no exterior. “Setembro vai ser maior que agosto, com certeza”, afirmou Henrique Snitcovski, executivo que comanda a entidade.

Para ele, os embarques deste mês deverão superar a exportação de 164,6 mil toneladas no mesmo período do ano passado, que foi o melhor setembro da série histórica. “A nossa expectativa é que consigamos um pouco mais do que no ano passado”, afirmou o executivo.

Segundo ele, os embarques de 109 mil toneladas registrados em agosto foram relevantes, mas ainda perdem dos volumes exportados em 2012 e 2011 que ficaram próximos de 120 mil toneladas em igual mês.

Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras de algodão no período de janeiro de 2017 a julho de 2020:



Os embarques nos próximos meses deverão ser beneficiados também pelas postergações de exportações realizadas nos piores momentos da pandemia, quando os preços despencaram.

Assim, as exportações contarão com novas vendas e a realização de despachos previstos anteriormente. A Anea havia estimado postergações de 150 mil toneladas.

Para Snitcovski, a moeda brasileira desvalorizada garante a competitividade do produto nacional. “Os produtores já venderam muito bem a safra que está sendo colhida já venderam boa parte da próxima safra e, agora, estão começando a buscar alternativas para vender a safra 2022, buscando oportunidades para proteger os custos”, informou.

Economia

O intercâmbio comercial da Argentina com o Brasil, durante o mês de agosto, deixou um déficit de US \$ 107 milhões para a Argentina, superior ao saldo negativo de US\$ 42 milhões registrado no mesmo mês do ano passado, segundo dados divulgados no último dia 1º, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

No oitavo mês do ano, a corrente de comércio entre Argentina e Brasil foi de US\$ 1.345 milhões, o que representa uma queda de 20,5% em relação ao mesmo mês de 2019.

O relatório oficial brasileiro destacou que a Argentina ficou em quarto lugar entre os maiores fornecedores do Brasil, atrás de China, Hong Kong e Macau, União Europeia e Estados Unidos.

Por sua vez, entre os principais compradores do Brasil, a Argentina também ficou em quarto lugar, atrás de China, Hong Kong e Macau, União Europeia e Estados Unidos.

No período janeiro-agosto, o fluxo comercial entre as duas economias caiu 27,9%, atingindo US\$ 10.058 milhões. Já a balança comercial da Argentina apresentou um déficit de US\$ 363 milhões ante superávit de US\$ 130 milhões no mesmo período de 2019.

Em agosto, a balança comercial brasileira registrou superávit recorde. No mês passado, o país exportou US\$ 6,609 bilhões a mais do que importou, o melhor resultado para o mês desde o início da série histórica, em 1989.

Tanto as exportações como as importações caíram no mês passado. Em agosto, o país vendeu US\$ 17,741 bilhões para o exterior, com recuo de 5,5% pelo critério da média diária em relação ao mesmo mês do ano passado. As importações, no entanto, caíram mais, somando US\$ 11,133 bilhões, redução de 25,1% também pela média diária.

Com o resultado de agosto, a balança comercial acumula superávit de US\$ 36,594 bilhões nos oito primeiros meses do ano. Esse é o terceiro melhor resultado da série histórica para o período, perdendo para janeiro a agosto de 2017 (superávit de US\$ 48,1 bilhões) e de 2018 (superávit de US\$ 36,7 bilhões).

No acumulado de 2020, as exportações somam US\$ 138,633 bilhões, retração de 6,6% na comparação com o mesmo período de 2019 pela média diária. As importações totalizam US\$ 102,039 bilhões, recuo de 25,1% pelo mesmo critério.

A maior parte da alta do saldo em agosto é explicada pela queda da importação da indústria extrativa, que recuou 59,51% em relação ao mesmo mês do ano passado, e da indústria de transformação, cujas compras do exterior encolheram 23,78%. Do lado das exportações, as vendas da indústria de transformação caíram 14,2%, e as vendas da indústria extrativa recuaram 8,6%. Em contrapartida, as exportações da agropecuária subiram 32,64%.

Categorias - Entre os produtos que puxaram o crescimento das exportações agropecuárias em agosto, os destaques foram a soja, cujo valor vendido aumentou US\$ 443,3 milhões em relação ao mesmo mês do ano passado, e o algodão bruto, com alta de US\$ 80,9 milhões na mesma comparação.

Na indústria extrativa, caíram as exportações de minério de ferro, com retração de US\$ 442 milhões em relação a agosto do ano passado, e de óleos brutos de petróleo, com recuo de US\$ 451,6 milhões. Nos dois casos, a queda deve-se à variação negativa dos preços internacionais na comparação com 2019, porque os volumes embarcados ficaram estáveis no caso do ferro e aumentaram 21% no caso do petróleo.

Na indústria de transformação, as maiores quedas foram registradas nas exportações de motores e máquinas não elétricos

(-US\$ 187 milhões), celulose (-US\$ 157,8 milhões) e óleos combustíveis de petróleo (-US\$ 152,6 milhões). Além da pandemia de covid-19, que impactou a economia em todo o planeta, a crise na Argentina, principal destino das exportações industriais brasileiras, contribuiu para o resultado.

Meta anual - Depois de o saldo da balança comercial ter encerrado 2019 em US\$ 48,035 bilhões, o segundo maior resultado positivo da história, o mercado estima menor superávit em 2020, motivado principalmente pela pandemia do novo coronavírus, causador da covid-19.

Segundo o boletim Focus, pesquisa semanal com instituições financeiras divulgada pelo Banco Central, os analistas de mercado preveem superávit de US\$ 55 bilhões para este ano. Em julho, o Ministério da Economia atualizou a estimativa de saldo positivo para US\$ 55,4 bilhões.

*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*