

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

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	42.408	46.350	9.30%
2	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	18.016	23.416	29.97%
3	DB SCHENKER	29.600	22.879	-22.71%
4	AGILITY LOGISTICS	16.193	21.145	30.58%
5	ASIA SHIPPING	7.244	19.680	171.67%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	16.491	16.110	-2.31%
7	VMLOG LOGISTICA INTERNACIONAL	15.920	15.844	-0.47%
8	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	12.285	15.143	23.26%
9	CRAFT MULTIMODAL	8.791	9.272	5.47%
10	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	7.193	8.845	22.96%
11	PANALPINA	12.796	8.742	-31.68%
12	DC LOGISTICS	6.387	8.354	30.79%
13	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	6.914	8.265	19.55%
14	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	6.203	7.869	26.87%
15	SAVINO DEL BENE	8.016	7.749	-3.34%
16	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	5.849	7.049	20.52%
17	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	9.547	6.979	-26.90%
18	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	6.841	6.643	-2.90%
19	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	4.280	6.435	50.35%
20	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	8.896	6.260	-29.63%
21	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	7.784	5.739	-26.27%
22	EAST LINE LTD	5.348	5.637	5.40%
23	AGL CARGO	4.009	5.434	35.55%
24	EXPEDITORS INTERNATIONAL	6.197	5.087	-17.92%
25	INTERMAR AFRETEAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	2.110	5.039	138.82%
26	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1.718	4.687	172.86%
27	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	6.383	4.502	-29.47%
28	JAS FORWARDING WORLDWIDE	4.086	4.490	9.90%
29	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	4.498	4.371	-2.83%
30	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	4.727	4.130	-12.63%
31	BCF COMISSONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	2.724	4.120	51.25%
32	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	2.081	3.907	87.75%
33	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	5.128	3.610	-29.60%
34	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	1.823	3.571	95.93%
35	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	314	3.504	1015.92%
36	CEVA LOGISTICS	2.446	3.484	42.47%
37	MASTER SUL COMEX LTDA	4.263	3.123	-26.75%
38	FEDEX TRADE NETWORKS	6.845	3.056	-55.35%
39	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA EPP	1.115	3.036	172.16%
40	MANUPORT LOGISTICS	2.722	2.892	6.25%
41	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	1.351	2.883	113.41%
42	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	2.677	2.810	4.99%
43	SERVIMEX LOGISTICS LTDA	2.893	2.713	-6.22%
44	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	1.785	2.699	51.17%
45	ACCESS GLOBAL LOGISTICS	1.859	2.681	44.24%
46	GRUPO SATEL	985	2.674	171.41%
47	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	1.756	2.442	39.07%
48	DMF LOGISTICS	3.343	2.415	-27.76%
49	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	2.726	2.412	-11.53%
50	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	3.185	2.406	-24.47%
	TOTAL	348.752	382.583	9.70%
	OTHERS	230.326	226.518	-1.65%
	GRAND TOTAL	579.078	609.101	5.18%

Fonte: DataLiner

**DataLiner Brasil OTI (NVO) Rankings | Jan a Agosto 2019-2020 | TEU | Importações**

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	81.269	67.083	-17.46%
2	KUEHNE & NAGEL	42.174	33.749	-19.98%
3	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	34.963	30.688	-12.23%
4	AGILITY LOGISTICS	28.053	21.833	-22.17%
5	PANTOS LOGISTICS	19.667	20.076	2.08%
6	DB SCHENKER	25.542	19.550	-23.46%
7	CRAFT MULTIMODAL	22.775	19.149	-15.92%
8	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	14.320	19.035	32.93%
9	PANALPINA	27.553	17.851	-35.21%
10	DHL GLOBAL FORWARDING	20.038	17.379	-13.27%
11	CEVA LOGISTICS	17.421	16.750	-3.85%
12	DC LOGISTICS	16.738	16.048	-4.12%
13	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	14.799	14.302	-3.36%
14	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	10.290	14.155	37.56%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	14.717	11.140	-24.30%
16	BDP	9.795	9.563	-2.37%
17	JAS FORWARDING WORLDWIDE	9.977	9.137	-8.41%
18	EXPEDITORS INTERNATIONAL	9.699	9.074	-6.44%
19	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	8.240	8.830	7.17%
20	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	7.206	8.037	11.52%
21	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	8.660	7.791	-10.03%
22	CTI CARGO	5.133	7.046	37.28%
23	HYUNDAI GLOVIS	11.521	6.989	-39.34%
24	MAERSK GROUP	0	6.881	0.00%
25	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	8.573	6.695	-21.90%
26	HM WAY LOGISTICS	9.732	6.669	-31.47%
27	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	9.103	6.210	-31.78%
28	SAMSUNG LOGISTICS	6.944	5.951	-14.30%
29	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	10.660	5.464	-48.74%
30	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	3.127	5.363	71.51%
31	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	5.714	5.289	-7.43%
32	GEODIS WILSON	5.459	5.212	-4.52%
33	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	4.688	4.869	3.86%
34	PLUSCARGO GROUP	5.759	4.746	-17.60%
35	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA ME	4.559	4.725	3.64%
36	MANUPORT LOGISTICS	4.400	4.535	3.07%
37	LESCHACO GROUP	4.473	4.422	-1.12%
38	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	9.040	4.407	-51.25%
39	PGL BRASIL LTDA	5.013	4.317	-13.89%
40	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	5.121	4.148	-19.00%
41	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	4.669	3.991	-14.51%
42	ASCENSUS TRADING & LOGISTICA LTDA	1.487	3.762	152.99%
43	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	4.257	3.736	-12.24%
44	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	5.151	3.713	-27.92%
45	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	4.637	3.694	-20.33%
46	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	3.700	3.569	-3.54%
47	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	4.132	3.568	-13.65%
48	CMA CGM LOGISTICS	1.340	3.513	162.19%
49	DELFIN CARGO SERVICE GROUP	4.971	3.502	-29.55%
50	CISA TRADING SA	2.954	3.322	12.45%
	TOTAL	600.211	531.531	-11.44%
	OTHERS	347.775	284.179	-18.29%
	GRAND TOTAL	947.986	815.710	-13.95%

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

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	7.948	8.072	1.57%
2	ITL CARGO	2.168	4.355	100.88%
3	JF HILLEBRAND GROUP	2.339	3.964	69.49%
4	BDP	2.658	3.309	24.47%
5	ALTERCARGO SRL	2.126	2.576	21.17%
6	MGP LOGISTICS	2.173	2.510	15.51%
7	DB SCHENKER	2.440	2.233	-8.48%
8	AMERICANA SHIPPING GROUP	1.492	1.976	32.40%
9	BLU LOGISTICS	1.589	1.843	15.98%
10	ALMAR INTERNATIONAL	939	1.619	72.41%
11	TRANSCARGO	787	1.610	104.64%
12	PANALPINA	1.774	1.580	-10.91%
13	TIBA GROUP	1.664	1.561	-6.19%
14	PLUSCARGO GROUP	1.698	1.544	-9.10%
15	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	0	1.454	0.00%
16	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	1.273	1.444	13.46%
17	DHL GLOBAL FORWARDING	1.638	1.416	-13.56%
18	INTER AMERICAN CARGO GROUP	1.069	1.412	32.09%
19	SEABIRD ARGENTINA SA	1.206	1.376	14.14%
20	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	734	1.367	86.24%
21	LATCOMEX SA	949	1.343	41.52%
22	AGROLOG SA	1.301	1.294	-0.54%
23	KEEMO SA	1.407	1.268	-9.85%
24	OUTLAND LOGISTICS	154	1.212	687.01%
25	LOGISTICA INTEGRAL SRL	0	1.180	0.00%
26	FELPOINT SRL	705	1.150	63.12%
27	RALESUR SA	1.078	1.112	3.15%
28	SEASIDE LOGISTICS SA	1.335	1.110	-16.85%
29	VINPAC CONTAINER LINE	1.245	1.078	-13.41%
30	RUCA LOGISTICS SA	1.059	1.024	-3.31%
31	CODE LOGISTICS SA	791	964	21.87%
32	INTERALMAR SA	662	949	43.43%
33	LIBRESRIO SRL	901	945	4.88%
34	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.101	892	-18.98%
35	FRUCOMEX SRL	444	880	98.16%
36	MERCOMAR SA	992	867	-12.60%
37	MERCOLINE SRL	1.314	854	-35.01%
38	GIORGIO GORI	647	840	29.83%
39	GEFCO LOGISTICS	407	837	105.40%
40	PORTLAND LOGISTIC SRL	155	816	426.45%
41	JAB COMERCIO EXTERIOR & ADUANA SRL	1.096	807	-26.37%
42	C & M SHIPBROKER ARGENTINA SRL	312	790	153.04%
43	ULSA GROUP	427	785	83.84%
44	JAS FORWARDING WORLDWIDE	711	782	10.06%
45	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	230	779	238.70%
46	TERRAMAR LOGISTICA SRL	498	776	55.82%
47	GLOBAL DISTRIBUTION & SERVICES SA	423	762	80.14%
48	MARALCOR SA	240	756	214.67%
49	LOGCARGO	1.375	721	-47.58%
50	OCEAN INTERNATIONAL SERVICES SA	633	667	5.37%
	TOTAL	60.307	75.461	25.13%
	OTHER	42.061	40.436	-3.86%
	GRAN TOTAL	102.368	115.897	13.22%

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	18.288	14.467	-20.90%
2	CRAFT MULTIMODAL	7.356	9.518	29.39%
3	PLUSCARGO GROUP	10.824	9.328	-13.82%
4	LOCKSLEY SRL	9.992	8.997	-9.96%
5	DHL GLOBAL FORWARDING	7.273	6.325	-13.03%
6	DB SCHENKER	5.339	5.622	5.31%
7	LINER SHIPPING SERVICES SA	4.659	5.598	20.15%
8	YUSEN LOGISTICS	8.045	5.361	-33.36%
9	HB LOGISTICA SRL	4.958	4.690	-5.41%
10	INTERLOG SA	5.124	4.583	-10.56%
11	PANALPINA	8.415	4.571	-45.68%
12	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	3.394	4.490	32.29%
13	MSL CORPORATE	4.710	3.879	-17.65%
14	GEODIS WILSON	6.118	3.721	-39.18%
15	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	2.276	3.248	42.71%
16	ALMAR INTERNATIONAL	4.107	3.208	-21.89%
17	TRANSPORTES UNIVERSALES	1.745	3.047	74.62%
18	BDP	2.868	3.001	4.64%
19	TRANSCARGO	3.113	2.962	-4.86%
20	NAVICON URUGUAY SA	0	2.776	0.00%
21	BLU LOGISTICS	1.868	2.460	31.69%
22	ALFA TRADING	2.373	2.207	-7.00%
23	GEFCO LOGISTICS	3.053	2.159	-29.28%
24	SAVINO DEL BENE	2.020	2.102	4.06%
25	EXPEDITORS INTERNATIONAL	2.189	2.036	-7.00%
26	NAVICON SA	2.882	1.959	-32.03%
27	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	1.539	1.867	21.31%
28	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA	0	1.832	0.00%
29	SACO SHIPPING	2.094	1.825	-12.84%
30	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	5.099	1.751	-65.66%
31	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	1.783	1.720	-3.53%
32	SEASIDE LOGISTICS SA	1.152	1.529	32.73%
33	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	2.359	1.523	-35.42%
34	JAUSER CARGO	2.397	1.513	-36.88%
35	EAFF SA	1.145	1.512	32.05%
36	NIP CARGO SRL	914	1.381	51.09%
37	OVERSEAS	1.657	1.377	-16.92%
38	REPREMAR LOGISTICS	1.601	1.339	-16.36%
39	OUTLAND LOGISTICS	1.116	1.308	17.20%
40	DAMCO LOGISTICS	1.468	1.256	-14.44%
41	ROHLIG ARGENTINA SRL	1.200	1.115	-7.08%
42	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.251	1.112	-11.15%
43	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA	1.668	1.108	-33.57%
44	ALL IN SHIPPING	895	1.050	17.32%
45	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	1.186	1.041	-12.23%
46	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	1.428	1.032	-27.73%
47	FRACHT LOGISTICS	1.573	995	-36.74%
48	VINPAC CONTAINER LINE	1.231	993	-19.35%
49	MERCOMAR SA	1.100	962	-12.55%
50	NEW TIME LOGISTICS SA	720	959	33.19%
	TOTAL	169.565	154.414	-8.94%
	OTHERS	91.917	71.895	-21.78%
	GRAND TOTAL	261.482	226.308	-13.45%

Fonte: DataLiner

Fonte: DataLiner

**Portos, terminais e infraestrutura**

**A Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária de Santos, empossou no último dia 15 de outubro, Afrânio de Paiva Moreira Junior como novo diretor de Infraestrutura da empresa. Ele assume cargo que estava sendo ocupado, em substituição, pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, que acumulava as duas diretorias desde abril.**

Afrânio de Paiva Moreira Junior é Vice-Almirante da Marinha do Brasil e já foi Capitão dos Portos de São Paulo entre 2007 e 2009. Tem 63 anos, é doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval e tem MBA em Gestão de Relações Internacionais pelo Instituto Coppead de Administração, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). “O desafio é grande, dada a importância do Porto para o comércio exterior e como indutor de emprego e renda na região. Mas as expectativas são as melhores possíveis”, afirmou.

O novo diretor de Infraestrutura toma posse indicado pelo Ministério da Infraestrutura, com autorização do Conselho de Administração da SPA (Consad).

**No último dia 14 de outubro, o Poder Executivo do Paraguai autorizou o Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC) do país a habilitar e regulamentar a operação de portos privados.**

O Decreto nº 4.143 foi assinado pelo Presidente da República do Paraguai, Mario Abdo Benítez. Para isso, foi criado o Departamento de Portos como uma divisão da Diretoria da Marinha Mercante, que aprovou o regulamento que autoriza a operação de portos privados.

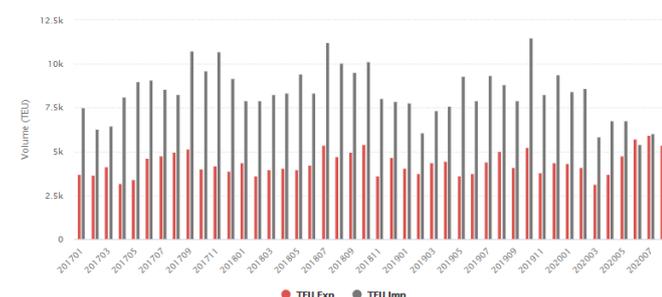
Anteriormente, os pedidos de autorização, atendendo aos requisitos estabelecidos e com o parecer favorável da Marinha Mercante, eram encaminhados ao MOPC. De lá seguiam ao Conselho de Desenvolvimento Econômico e Financeiro e, finalmente, sua aprovação dependeria de decreto do Executivo.

Com essa modificação e ampliação acertadas, a decisão final dependerá de resolução ministerial.

Segundo o chefe da Marinha Mercante, Patricio Ortega, o objetivo é encurtar os prazos e criar uma nova modalidade de portos privados, como o de turismo, além de carga geral a granel e carga containerizada.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de contêineres no Paraguai mês a mês a partir de janeiro de 2017:

Movimentação de contêineres no Paraguai | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU



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

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

**A SCPAR Porto de Imbituba protocolou em Brasília (DF), no último dia 13 de outubro, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Imbituba.**

Conforme as normas de gestão portuária brasileira, o EVTEA é a etapa inicial dos processos licitatórios de arrendamento de áreas dentro de portos organizados (públicos). O estudo apresenta uma série de informações sobre previsão de movimentação, investimentos, estimativas de custos, dentre outros fatores para alavancar o empreendimento portuário.

O TGL de Imbituba fica entre os Cais 1 e 3. Atualmente, é composto por três tanques de armazenamento, dois deles fora de operação. O tanque operante tem capacidade de 4.826 m<sup>3</sup>. O terminal também conta com 806 metros de dutos de alimentação que ligam o Cais ao TGL e equipamento para carregamento de veículos de transporte rodoviário. O arrendamento transitório pelo período de até 180 dias ou até que o processo licitatório para arrendamento de longo prazo, de 25 anos, seja concluído, está em fase de licitação.

“O próximo passo após a entrega do EVTEA é aguardar uma manifestação da Secretaria Nacional de Portos sobre o estudo. Estamos confiantes de que o documento protocolado viabilizará darmos um passo importante no processo de qualificação e melhor gestão da infraestrutura do porto, aproveitando de todo o seu potencial”, afirma o diretor da autoridade portuária, Fábio Riera. O último arrendamento de longo prazo firmado pelo Porto de Imbituba é de 2008, do Terminal de Contêineres (TECON).

O estudo do TGL foi produzido pela NCA Engenharia, Arquitetura e Meio Ambiente e doado pela empresa Fertisanta.

**O Porto de Paranaguá vai ampliar as movimentações pelo Corredor Oeste de Exportação. No próximo mês, um novo terminal se integra ao Corredor de Exportação Oeste, no novo berço 201. Esteiras para o transporte de granéis vão ligar o armazém da empresa Cavalca Administração Portuária (CAP) aos carregadores de navios. O investimento privado é de R\$ 100 milhões.**

“A modernização feita pela Portos do Paraná, com novos shiploaders e extensão do cais, possibilitou a entrada de mais terminais exportadores. Eles se conectarão ao eixo comum público, nos moldes do Corredor de Exportação Leste”, explica o diretor de Operações da autoridade portuária, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Segundo ele, o Corredor Oeste trará maior potencial de produtividade de embarque. “O sistema em pool, usado no Paraná, nos dá maior eficiência de embarque, reforçando a posição dos portos do Paraná como grandes exportadores de granéis sólidos”, explica.

A instalação das novas esteiras já foi concluída, com testes realizados sem o produto. A empresa aguarda o processo de alfandegamento para iniciar a operação. O armazém da CAP tem capacidade estática de 55 mil toneladas e a capacidade de expedição, na correia transportadora, é de 2 mil toneladas/hora.

A dala, do terminal até o ponto zero, ponto de conexão com o berço 201, tem 1.275 metros. As correias que percorrem esse trajeto são totalmente fechadas, até o porto.

Dois tombadores estão disponíveis para os caminhões, com capacidade de descarga de até 350 toneladas por hora. Ambos contam com sistema de sucção de poeiras, garantindo 100% de aproveitamento da mercadoria no momento que o caminhão é tombado. Todas as torres de elevação e de transferência também contam com sistema de despoejamento.

De acordo com o gerente-geral do terminal, Eulisses Zagonel Machado, o projeto deve gerar 60 empregos diretos, com possibilidade de expansão. “É um projeto que está acontecendo desde 2015. Com isso, vamos atender a cadeia completa. O empreendimento é bom para a cidade, para a população, traz benefícios e geração de empregos para quem vive aqui”, destaca.

**No dia 6 de outubro o novo Portainer Super Post Panamax da MultiRio saiu da fábrica de Shanghai, na China, com destino ao terminal da empresa no Porto do Rio de Janeiro. A previsão de chegada do equipamento é de 20 de novembro.**

Após sua chegada, a MultiRio contará com cinco portêineres, além dos atuais três MHCs (Mobile Harbour Crane).

O novo equipamento foi projetado para atender os maiores navios que frequentam a costa Leste da América do Sul, bem como próximas gerações de embarcações. Conta com capacidade de 65 toneladas, sendo capaz içar contêineres a 49 metros de altura e a uma distância horizontal de 67 metros.

O investimento visa aumentar a produtividade e segurança do Terminal.

**No último dia 08 de outubro, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) apresentou as conclusões da Operação Relíquia, que fiscalizou cargas perigosas no Porto de Santos e no polo industrial de Cubatão durante aproximadamente três semanas, quando mais de 50 empresas foram vistoriadas.** O Ibama concluiu que a operação de cargas perigosas no Porto de Santos é segura, pois conta com ações preventivas e fiscalizatórias com relação à movimentação e armazenamento desse tipo de carga.

O objetivo da operação foi verificar a condição de segurança e preparação para combate a emergências na região do Porto de Santos, principalmente em vista da tragédia ocorrida com explosão na área portuária de Beirute, no Líbano, no dia 04 de agosto último.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, representou a diretoria da Santos Port Authority (SPA), a autoridade portuária, na reunião, que teve por objetivo avaliar os trabalhos realizados. “A movimentação portuária tem, muitas vezes, natureza de risco, e a prevenção de acidentes, por meio de rígidos controles e fiscalização, é imperativa no Porto de Santos. Por isso a SPA deu todo apoio à Operação Relíquia e atua de forma rigorosa para garantir a segurança das cargas e das pessoas no Porto de Santos”, disse Stupello.

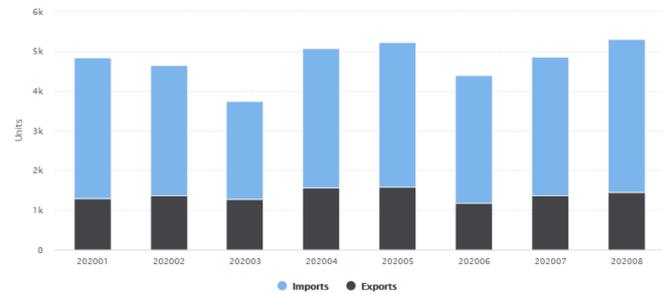
O Ibama, em sua apresentação de fechamento, exaltou o bom trabalho de controle e fiscalização que é realizado continuamente pela SPA, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Exército sobre as operações de movimentação de cargas perigosas no Porto de Santos.

Foram indicados alguns pontos de melhoria que serão implantados pelos terminais portuários para aumentar ainda mais

as medidas de prevenção, não sendo constatadas situações de risco grave ou iminente. Além da SPA, Ibama, Antaq e Exército, participaram da reunião a Marinha, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Defesa Civil, Secretaria Municipal do Meio Ambiente (Santos) e Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp).

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas perigosas no Porto de Santos no período de janeiro a agosto de 2020:

Movimentação de Carga IMO no Porto de Santos | Jan a Ago 2020 | UNIT



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

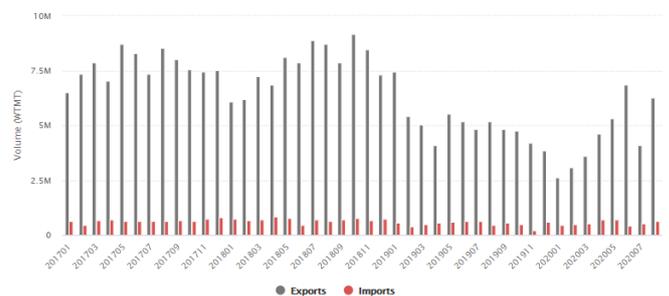
**A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) homologou, junto à Autoridade Marítima, o Instrumento Normativo de Parâmetros Operacionais nº14.001.03, em vigência desde o último dia 11 de setembro.** A norma estabelece como manobra regular do Terminal Sepetiba Tecon, no Porto de Itaguaí, os navios porta-contêineres com 340m de LOA, 50m de boca e calado de 14,70m, podendo chegar a 15,40m com a utilização de maré. Além disso, como manobra especial, o terminal está apto a receber também os meganavios com 367 metros de LOA.

Segundo o superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis da CDRJ, Alexandre Neves, “com isso, o Terminal Sepetiba Tecon, no Porto de Itaguaí, passa a ter as melhores condições de calado da costa leste da América do Sul e a previsão é de que novas linhas utilizem o terminal e, conseqüentemente, haja um crescimento na movimentação de contêineres”.

Ainda de acordo com informações do superintendente, os parâmetros operacionais foram alterados em decorrência dos investimentos realizados pelo Terminal da Sepetiba Tecon – CSN em obras de dragagem na bacia de evolução, área de manobra e berços de atracação no terminal. Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de cargas no Porto de Itaguaí:

**Movimentação de Cargas no Porto de Itaguaí | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT**

Cargo Handling at the Port of Itaguaí | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



Graphic source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

**No dia 08 de setembro, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) recebeu um “scanner” de contêineres, alugado por empresas que operam no terminal. O equipamento, cujos procedimentos de instalação já foram iniciados, visa aumentar a segurança da operação portuária e a prevenção ao tráfico internacional de drogas.**

“As conversações e negociações com os agentes públicos (Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Ministério da Agricultura), armadores (CMA CGM) e operadores portuários (Progeco) que operam no porto estão em andamento desde 2019 no sentido de aumentar a segurança”, informou a Codern, no comunicado.

De acordo com a companhia, o equipamento foi alugado por meio de uma parceria da armadora CMA CGM, da operadora portuária Progeco, além de fruticultores do estado, os principais clientes do terminal, ao custo entre R\$ 350 mil a R\$ 400 mil por mês. O contrato vai até setembro de 2021. Até lá, a companhia diz que tentará ter um equipamento próprio.

A partir da entrada em operação do “scanner”, a Codern afirma que a Receita Federal passará a receber diretamente as imagens geradas pelo equipamento. Assim, tabletes de drogas que possam estar dentro da carga poderão ser detectados.

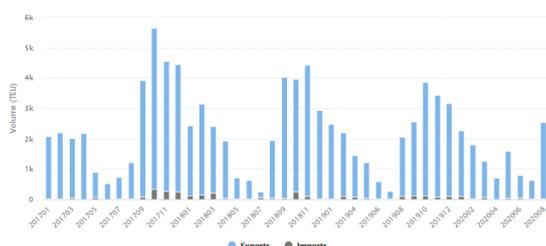
**Tráfico internacional de drogas** - As discussões sobre a necessidade do “scanner” se intensificaram após a Polícia Federal e a Receita Federal fazerem várias operações com apreensão de cocaína dentro de contêineres de frutas que seguiriam para a Europa. Em 2019, a Polícia Federal considerou que Natal havia virado um ponto de partida da droga para os Países Baixos, a partir do terminal.

Após uma operação que apreendeu cerca de 3,3 toneladas de cocaína no porto, a empresa CMA CGM, que é a única transportadora das frutas produzidas no estado para a Europa, suspendeu temporariamente as viagens partindo do Porto de Natal e exigiu medidas de segurança urgentes para continuar atuando no estado.

Mesmo após a retomada das operações, o terminal continuou sendo usado por criminosos para realizar o tráfico internacional de drogas. No último dia 03 de outubro, a Polícia Federal prendeu quatro pessoas em flagrante e apreendeu mais de 238 quilos de cocaína que chegavam ao terminal em um caminhão para ser colocados dentro de um contêiner carregado de frutas.

**Recorde de movimentação em setembro** - Ainda sobre o Porto de Natal, a Companhia Docas do Norte (CODERN) divulgou que, no mês de setembro, o local quebrou seu recorde de movimentação de cargas, atingindo a marca histórica de 107.643 toneladas, em comparação a uma média mensal de cerca de 35 a 40 mil toneladas.

Cargo Handling at the Port of Natal | Jan 2017 to Aug 2020 | TEU



**O Governo do Uruguai anunciou que pretende iniciar a dragagem do Porto de Montevidéu a 14 metros para aumentar a profundidade e permitir a chegada de navios de calados maiores que os atuais.**

O presidente da Administração Nacional dos Portos (ANP) do Uruguai, Juan Curbelo, se reuniu com o presidente da República do país, Luis Lacalle Pou, e o chanceler Francisco Bustillo, para estudar a situação dos principais canais de navegação.

Curbelo explicou à imprensa que o Governo decidiu que antes do final do ano iniciará os procedimentos para aumentar a profundidade do porto da capital para 14 metros. “É uma resolução que o governo já tomou” e que será anunciada formalmente nas próximas semanas, afirmou.

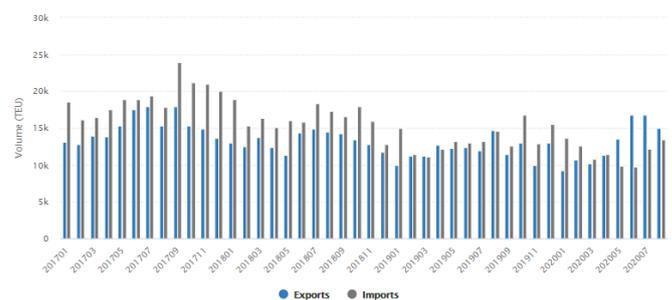
O presidente da ANP explicou que se abrem todas as possibilidades para assumir as obras, não só no porto de Montevidéu, mas também na dragagem de outros terminais portuários que envolverão um investimento de cerca de 100 milhões de dólares.

“Acreditamos que as obras devam começar no início do próximo ano para que em 2023 o porto tenha o calado definido”, disse Curbelo.

Sobre como isso seria feito, ele disse que “nenhuma das ferramentas” está descartada e que pode perfeitamente ser feito por meio de licitação, da iniciativa privada ou das dragas da ANP. Embora nesta última possibilidade ele lembrou que outros portos do país também devem ser dragados.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de contêineres no Porto de Montevidéu mês a mês a partir de janeiro de 2017:

Container Handling at the Port of Montevideo | Jan 2017 to Aug 2020 | TEU



Source: DataLiner (To request a Dataliner demo click here)

## Navegação

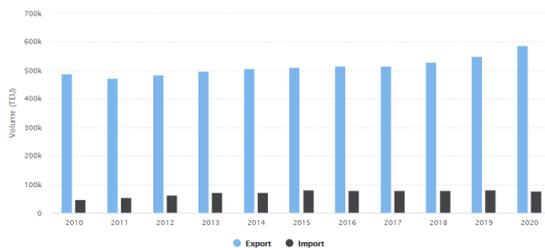
**No último dia 15 de outubro, o CEO da Datamar, Andrew Lorimer, foi um dos palestrantes 12th Cool Logistics Global conference, evento que este ano teve como tema ‘Redesenhando a Cadeia de Frio: Imagine, Transforme e Reconstrua’.** A conferência é o principal fórum para profissionais de logística, transporte e cadeia de suprimentos com foco em cargas perecíveis. Lorimer falou sobre o mercado de contêineres reefer na Costa Leste da América do Sul, principalmente da falta do produto no mercado por conta do desequilíbrio entre importações e exportações.

Nos oito primeiros meses deste ano, foram exportados quase sete vezes mais contêineres reefer pela região do ECSA do que

importados. Mas esta situação não ocorreu apenas em 2020. Nos últimos anos, a proporção de exportação vs importação é aproximadamente de 1 para 6, o que vem gerando desafios de abastecimento de contêineres reefers e, por consequência a adoção de soluções como NOR (non-operating reefer), importação de contêineres vazios, entre outros.

Confira no gráfico a seguir as importações e exportações de contêineres reefer na Costa Leste da América do Sul no período de janeiro a agosto ano a ano a partir de 2010:

Desequilíbrio do mercado de contêineres reefer | Jan a Ago 2010-2020 | TEU



Fonte: DataLiner

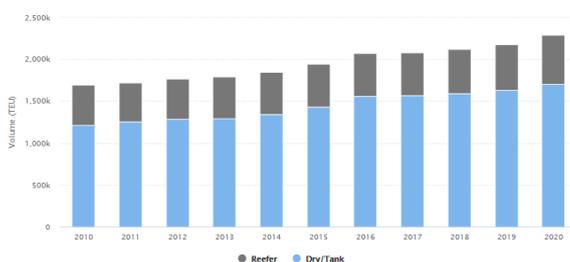
Dados do DataLiner apontam que o Brasil responde por 75% das exportações via contêiner reefer no ECSA no período entre 2017 e 2019, seguido pela Argentina (17%), Paraguai (6%) e Uruguai (2%). Apesar disso, o Brasil tem a menor porcentagem de exportação via contêiner reefer entre os demais tipos de contêiner da região, 23%, seguida pela Paraguai e Argentina, ambos com 30% e Uruguai, com 38%.

Já em relação às importações via contêineres reefer, a liderança também é brasileira, com 86% dos contêineres reefer importados pela região. Argentina tem 7% do total, Uruguai 6% e Paraguai 1%. Entre as importações via contêiner reefer em relação às importações via outros tipos de contêiner, as porcentagens de Brasil e Uruguai são as mesmas: 5%. Paraguai tem 2% e Argentina 1%.

Crescimento constante - Na média dos últimos dez anos, as exportações via contêiner reefer têm registrado crescimento constante de 1,9% ano a ano e atualmente, a categoria representa 25% do volume total de contêineres exportados.

Apesar disso, a demanda chinesa por proteína animal fez com que, nos últimos três anos, as exportações dessa categoria registrassem crescimento superior à média, dando representatividade ao reefer. Vale lembrar que, nesse período, a China vem enfrentando escassez de carne suína por conta da gripe suína africana, que dizimou seus rebanhos e aumentou sua necessidade de importação de proteína animal. Em 2020, a demanda chinesa por carne suína foi a grande responsável pelo aumento das exportações via reefer. Confira no gráfico a seguir:

Exportações da região do ECSA por tipo de contêiner | Jan a Ago 2010-2020 | TEU

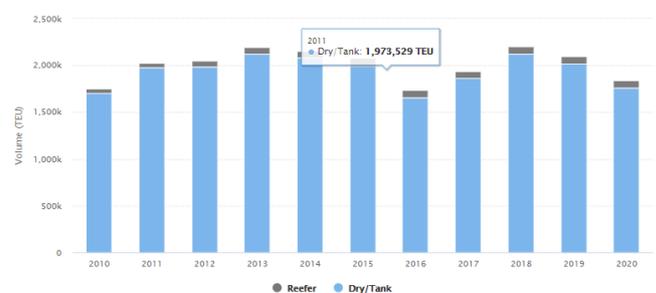


Fonte: DataLiner

A China é, agora, o principal destino das exportações via contêiner reefer da região do ECSA, com 31% do total. Essa representatividade vem crescendo ano a ano: 10% em 2010, 12% em 2011 e 2012, 14% em 2013, 16% em 2014, 17% em 2015, 20% em 2016 e 2017, 23% em 2018 e 28% em 2019.

Já as importações de contêineres reefer pela Costa Leste da América do Sul permanece relativamente estável desde 2016. Apesar disso, no acumulado janeiro a agosto de 2020, elas caíram 4%. Acompanhe os dados ano a ano no gráfico abaixo:

Importações da região do ECSA por tipo de contêiner | Jan a Ago 2010-2020 | TEU



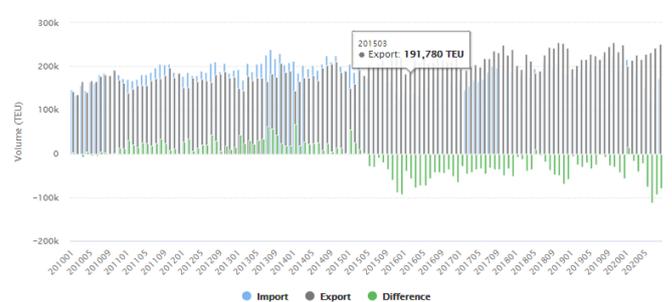
Fonte: DataLiner

### Principais produtos exportados via contêiner reefer

As carnes são os principais produtos exportados via contêiner reefer, segundo os dados do DataLiner, com 68% do total, seguida por frutas, com 14%, peixes, com 6% e sucos, com 4%. Os outros produtos correspondem a 9% do total. Vale destacar que com exceção da evolução do volume carne, as demais categorias têm volumes relativamente constantes.

Por fim, a conclusão do estudo realizado pela Datamar para a Cool Logistics Global conference é que a queda das importações e o aumento das exportações agravaram o problema de desbalanceamento de contêineres Reefer. Isso implica em um aumento na importação de NOR e contêineres Reefer vazios. Confira a seguir:

Desequilíbrio de contêineres | 2010 a 2020 por mês | TEU



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

**A CMA CGM anunciou o lançamento do BRAZEX Loop 2, um serviço semanal CMA CGM de / para o Brasil com conexões otimizadas de / para a América do Norte, Caribe, Ásia e Europa, usando Kingston como um hub para cobertura total.**

O Brazex 2 é 100% operado pela CMA CGM com uma frota de cinco navios. O serviço é direto semanal de / para o Norte e o Sul do Brasil com tempos de trânsito competitivos de USEC / Flórida, Golfo dos EUA e México para o Brasil.

O serviço semanal ligará Vila Do Conde, Vitória, Santos e Navegantes de / para o Caribe, Ásia, Europa e América do Norte graças ao Kingston Hub

Além disso, possibilitará ligação direta de Vila Do Conde, Vitória e Sul do Brasil para Caucedo (República Dominicana), San Juan (Porto Rico) e Port of Spain (Trinidad)

Primeiras viagens:

- Primeira viagem NB: ETD Santos em 21 de outubro de 2020
- Primeira viagem SB: ETD Kingston em 10 de novembro de 2020

**As companhias de navegação CMA CGM e MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) anunciaram que agora estão integradas à plataforma TradeLens. A plataforma digital é executada na IBM Cloud e IBM Blockchain e foi desenvolvida em conjunto pela IBM e AP Moller – Maersk.**

A transformação digital promovida pela plataforma durou mais de um ano e exigiu um investimento considerável em novos recursos de API. Um marco no processo foi a realização de um projeto piloto com 15 clientes envolvendo mais de 3.000 remessas exclusivas, 100.000 eventos e 6.000 contêineres para garantir que a plataforma distribua e compartilhe dados de remessas em várias cadeias de suprimentos.

Os membros do TradeLens usam a plataforma para se conectar ao ecossistema e compartilhar as informações necessárias para suas remessas com base nas permissões, sem compartilhar dados confidenciais. O TradeLens permite acesso quase em tempo real aos dados de origem, aumenta a qualidade das informações, fornece uma visão abrangente dos dados conforme a carga se move ao redor do mundo e ajuda a criar um registro de transações mais seguro.

Lançado em 2018, o ecossistema TradeLens agora inclui mais de 175 organizações, abrangendo mais de 10 transportadoras marítimas e abrangendo dados de mais de 600 portos e terminais. Já rastreou 30 milhões de embarques de contêineres, 1,5 bilhão de eventos e aproximadamente 13 milhões de documentos publicados.

Recentemente, houve a adição de novos portos e terminais, como porto comercial de Vladivostok, DP World, PT Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL), Portbase, QTerminals e Hamad Port, SSA Marine's Manzanillo International Terminal – Panama (MIT - Panama), Shipwaves, South Asia Gateway Terminals e Yilport Holding.

**A Maersk está mudando sua orientação para todo o ano de 2020 com base nos números preliminares do terceiro trimestre e nas perspectivas atuais para o quarto trimestre. “A AP Moller – Maersk está a caminho de entregar um forte terceiro trimestre com sólido crescimento de lucros em todos os nossos negócios, em particular em Oceano & Serviços Logísticos. Os volumes se recuperaram mais rápido do que o esperado, nossos custos permaneceram sob controle, as taxas de frete aumentaram devido à forte demanda”, afirmou o CEO da A.P. Moller – Maersk, Søren Skou.**

De acordo com a empresa, as perspectivas para 2021 permanecem incertas devido à pandemia em curso. O impacto positivo dos pacotes de estímulo econômico dos países pode ser

menos forte em 2021, novas quarentenas em potencial e a eficácia de uma vacina deverão impactar o próximo ano.

A empresa reportou uma receita não auditada de US \$ 9,9 bilhões e um EBITDA antes dos custos de reestruturação e integração de US \$ 2,4 bilhões para o terceiro trimestre de 2020, impulsionada por uma recuperação contínua na demanda e iniciativas para melhorar os custos. Apesar disso, os volumes do negócio Oceano diminuíram cerca de 3% no terceiro trimestre de 2020 em comparação com o ano anterior.

A companhia também planeja uma reestruturação de cerca de US \$ 100 milhões no terceiro trimestre de 2020 com demissões de aproximadamente 2.000 colaboradores em consequência das mudanças na organização do negócio Oceano & Serviços Logísticos anunciadas em 1 de setembro de 2020.

Dado o resultado no terceiro trimestre de 2020 e o impulso atual de ganhos em todos os negócios, o EBITDA do ano de 2020 deve ficar na faixa de US \$ 7,5-8,0 bilhões, antes dos custos de reestruturação e integração (anteriormente US \$ 6,0-7,0 bilhões). Todos os outros parâmetros do guidance divulgado em 19 de agosto permanecem inalterados.

De acordo com a empresa, as condições de negociação para os próximos trimestres permanecem sujeitas a uma incerteza maior do que o normal, dadas as interrupções causadas ou potencialmente causadas pelo COVID-19.

**Brasil e Uruguai planejam fechar um acordo para desenvolver a navegação pela lagoa Mirim, compartilhada por ambos os países. De acordo com o subsecretário de Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Juan José Olaizola, a hidrovia binacional permitirá aos produtores agrícolas uruguaios melhorar seus custos de exportação.**

Os governos do Uruguai e do Brasil, que têm jurisdição sobre ele, estão em contato para finalizar o projeto, que envolve a instalação de um terminal próximo à foz do rio Tacuarí.

“Iniciamos contatos com o Governo brasileiro e eles se manifestaram favoravelmente ao desenvolvimento da hidrovia da lagoa Mirim”, afirmou Olaizola. Segundo ele, o projeto reúne a necessidade do produtor agrícola uruguaio de escoar sua carga em melhores condições econômicas, e do brasileiro de poder receber essa mercadoria.

O projeto “faz parte de uma política geral do Uruguai e do Ministério dos Transportes, de promover diferentes hidrovias que permitam otimizar os custos logísticos da produção uruguaia nas diferentes regiões do país”, disse subsecretário de Transportes, referindo-se ao Rios Paraguai, Paraná e Uruguai, além da lagoa Merín.

O assunto foi analisado em recente videoconferência na qual Olaizola participou junto com o ministro dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Luis Alberto Heber, e o ministro de Infraestrutura do Brasil, Tarcísio Gomes de Freitas.

“Os dois países concordam com a importância de promover essa hidrovia”, observou Olaizola, acrescentando que a representação diplomática do Uruguai em Brasília está trabalhando muito ativamente para concretizar a iniciativa.

Segundo a Presidência da República do Uruguai, produtores agrícolas do leste e nordeste do país levantaram a necessidade de construir um terminal portuário na foz da lagoa Merín para o escoamento de cargas de arroz. Dali, as cargas seriam embarcadas em direção ao Porto de Rio Grande, no Brasil, em um circuito que incluiria também a navegação pelas lagoas Merín e Los Patos. Essa possibilidade melhoraria os custos associados à exportação deste e de outros cereais

Além da construção do porto, o projeto envolva dragagem de uma área de oito quilômetros na jurisdição brasileira da lagoa Merín para facilitar a navegação das barcas com destino ao exterior.

**A empresa sul-coreana Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co informou que recebeu a aprovação do Lloyd's Register para desenvolver o projeto de um navio movido a amônia. O porta-contêineres de 23.000 TEU movido a amônia deve entrar em funcionamento até 2025, segundo comunicado divulgado pela empresa.**

Segundo a Daewoo Shipbuilding, o projeto está sendo desenvolvido em conjunto com o Lloyd's Register e a fabricante global de motores MAN Energy Solutions desde junho.

Além da empresa, os outros dois construtores navais da Coreia do Sul, Hyundai Mipo Dockyard Co. e Samsung Heavy Industries Co. e Daewoo Shipbuilding também investem na construção de navios ecológicos. A Hyundai Mipo obteve aprovação para seu petroleiro movido a amônia de 50.000 DWT do Lloyd's Register em julho, enquanto a Samsung Heavy Industries obteve aprovação da empresa britânica para seu navio-tanque de amônia A-Max em setembro.

Samsung Heavy e Hyundai Mipo planejam comercializar seus navios movidos a amônia até 2024 e 2025, respectivamente.

A MAN Energy Solutions é a responsável pelo desenvolvimento do motor de todos esses navios ambientalmente compatíveis.

A amônia atraiu a atenção dos construtores navais globais como um combustível naval ecologicamente correto já que não emite dióxido de carbono quando queimado. A Agência Internacional de Energia espera que a amônia seja um dos principais combustíveis para navios em 2060, de acordo com um relatório divulgado pelo órgão.

A Organização Marítima Internacional (IMO) tomou medidas obrigatórias para reduzir as emissões de dióxido de carbono dos navios em mais de 30% até 2025 em comparação a 2008 e 70% até 2050.

Este ano, a IMO reduziu o limite de enxofre dos combustíveis marítimos de 3,5% para 0,5%.

**A Log-In Logística Intermodal informou ao mercado que ampliará seu serviço de navegação costeira com o atendimento ao porto de Assunção, no Paraguai.**

A linha ligará os principais portos brasileiros ao Mercosul, de Manaus a Assunção, usando serviços marítimos regulares já em operação.

Para chegar a Assunção, os navios da Log-In farão conexão em Buenos Aires, a partir de onde as cargas em contêineres serão

transferidas para embarcações menores, do armador Independencia Shipping Lines (ISL), com quem a Log-In firmou parceria.

Três navios da ISL farão a travessia de Buenos Aires a Assunção, via Rio Paraná, inicialmente com escala quinzenal.

De acordo com o comunicado da Log-In, o trecho entre Buenos Aires e Assunção tem grande potencial para navegação, uma vez que 92% de tudo que é transportado do Paraguai para o Brasil é feito por caminhão, e apenas 8% usa o transporte marítimo.

Segundo o diretor-presidente da Log-In, Marcio Arany, trata-se de uma oportunidade de captar volumes do modal rodoviário. "Acreditamos que este é o primeiro passo para o desenvolvimento de novos negócios na região", disse ele no comunicado.

### Grãos

**A Bolsa de Comércio de Rosário reduziu em 1 milhão de toneladas sua estimativa para a produção de trigo na Argentina na safra 2020/21. A expectativa agora é que o país colha 17 milhões de toneladas, redução de 24,4% ante as 22,5 milhões de toneladas colhidas no ciclo passado.**

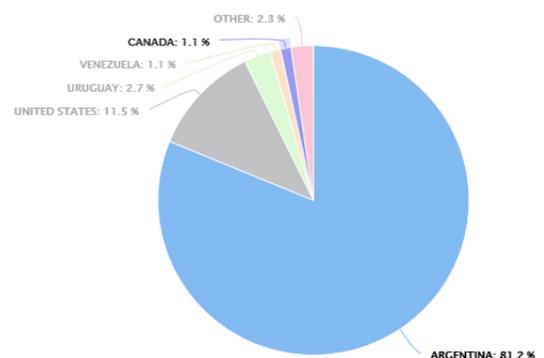
De acordo com o órgão, a redução se deve ao prolongado período de estiagem em algumas das principais regiões de cultivo do país. "A falta de chuvas se agrava no momento em que a área atravessa suas etapas mais críticas", disse em comunicado.

A bolsa destacou que o norte da Argentina não tem chuvas relevantes há oito meses, enquanto no oeste e no centro da área agrícola, a seca já dura seis meses. "A falta de chuvas se agrava no momento em que a área atravessa suas etapas mais críticas", disse a Bolsa em comunicado.

A projeção de rendimento está em 2.880 quilos por hectare, bem abaixo dos 3.250 quilos por hectare projetados no início da safra.

A Argentina é um dos principais fornecedores de trigo para o Brasil, com 81,2%. Confira no gráfico a seguir:

Importação Brasileira de Trigo com as principais origens | Jan a Ago 2020 | WTMT



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

### Frutas

**No final do segundo trimestre do ano, as exportações argentinas de maçã para o Brasil aumentaram 120% e registraram o maior volume de vendas das últimas cinco safras com 22.770 toneladas, segundo dados do Serviço**

## Nacional de Qualidade e Saúde Agroalimentar (Senasa) da Argentina.

O Brasil se posicionou como o destino mais importante das maçãs do país, seguido pela Rússia, com pouco mais de 10.000 toneladas, Bolívia, com quase 9.000 toneladas, Paraguai e Estados Unidos, com quase 5.000 toneladas cada.

Esses cinco destinos responderam por 65% das exportações totais de maçã da região.

Apesar da maior demanda por maçãs no mercado brasileiro, os preços FOB que os exportadores declararam à Alfândega mostram uma queda significativa. Segundo dados da Alfândega, o valor FOB médio das maçãs destinadas ao Brasil ficou em US\$ 0,74 o quilo nesta safra, ou seja, quase 10% menor que no mesmo período do ano passado e cerca de 25% menor que no mesmo período de 2018.

Ligeira queda nas exportações de peras

De acordo com o Senasa, ao final do segundo trimestre do ano, a Argentina havia exportado um total de 72,6 mil toneladas de peras para o Brasil, volume que reflete queda de 1% ano a ano e queda de 5% em relação ao o mesmo período de 2018.

O preço FOB médio das peras foi de US\$ 0,68 por quilo, 8% abaixo do ano anterior e 24% menor que em 2018.

## Açúcar e etanol

**De acordo com a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), o ritmo forte de embarques do setor sucroalcooleiro impulsionou as exportações brasileiras do agronegócio em setembro. As vendas externas do setor subiram 89,8%, elevando as vendas setor para US\$ 1,14 bilhão.**

As exportações de açúcar de cana em bruto mais que dobraram, passando de US\$ 420,36 milhões (setembro/2019) para US\$ 888,38 milhões, alta de 111,3%. Os maiores importadores brasileiros de açúcar foram China (US\$ 159,90 milhões; +230,3%), Índia (US\$ 73,76 milhões; +474,0%), Bangladesh (US\$ 72,02 milhões; +207,4%), Indonésia (de US\$ 0 em setembro de 2019 para US\$ 64,10 milhões em setembro de 2020).

Segundo o órgão, a queda da produção de açúcar na Índia e na Tailândia nesta safra de 2020 permitiu o aumento das exportações brasileiras. Ainda no setor sucroalcooleiro, as exportações de álcool também subiram, passando de US\$ 112,19 milhões para US\$ 124,38 milhões (+10,9%).

O total de vendas do setor ao exterior em setembro somou US\$ 8,56 bilhões, 4,8% mais que no mesmo mês do ano passado. A participação do agronegócio nas exportações totais do Brasil era de 40,2%, em setembro de 2019 subiu para 46,3% em setembro deste ano.

As importações de produtos do agronegócio em setembro ficaram praticamente iguais às de setembro de 2019, com registros de US\$ 1,05 bilhão (0,3%). Desta forma, o saldo da balança comercial contabilizou US\$ 7,5 bilhões.

Os embarques do complexo soja arrefeceram, tendo incremento de 3,5%, atingindo US\$ 2,22 bilhões. A quantidade exportada de soja em grão foi de 4,47 milhões de toneladas (-2,9%), o equivalente a US\$ 1,63 bilhões. Depois de sucessivos recordes nas quantidades exportada de soja em grão nos últimos meses, houve queda na quantidade exportada em setembro. Essa queda já reflete a redução dos estoques do grão no país. Ainda no setor, as exportações de farelo de soja foram de US\$ 549,90 milhões (21,7%) e óleo de soja atingiram de US\$ 27,77 bilhões (-48,3%).

Outro produto de destaque nas vendas externas brasileiras foi a carne suína, que subiu 34,3%, passando de US\$ 139,36 milhões (setembro/2019) para US\$ 187,18 milhões, em setembro deste ano. As exportações de carne suína in natura para a China cresceram de US\$ 65,99 milhões (setembro/2019) para US\$ 103,04 milhões (+56,1%).

A China permanece como principal destino dos embarques dos produtos do agronegócio brasileiro, com 27,5% em setembro deste ano, totalizando US\$ 2,56 bilhões. Em segundo lugar, os Estados Unidos importaram US\$ 658 milhões, com participação de 7,7% dos produtos brasileiros no mês pesquisado. Já os Países Baixos seguem em terceiro lugar, com US\$ 341,8 milhões e com 4% de participação.

Entre janeiro e setembro de 2020 as exportações brasileiras do agronegócio somaram US\$ 77,89 bilhões, o que representou crescimento de 7,5% em relação ao mesmo período em 2019. As importações do setor alcançaram US\$ 9,18 bilhões, ou seja, 10,7% inferiores ao ano anterior.

## Minérios

**A Hidrovias do Brasil informou que a Mineração Corumbaense Reunida, subsidiária da Vale International, comunicou a Girocantex, sua controlada, que irá movimentar em 2021 o volume contratual máximo previsto no contrato entre as partes.**

Com isso, a companhia terá que dedicar 8 comboios para atender à solicitação da Vale, o que significa 6 comboios a mais do que será usado em 2020.

A Hidrovias do Brasil explica que o contrato, celebrado em 2012, foi feito na modalidade take or pay e se refere ao transporte de até 3.250 mil toneladas de minério de ferro por ano na Hidrovia Paraguai-Paraná, pelo período de 25 anos.

## Carnes

**Quase dois meses depois de a China ter dito que encontrara resíduos de coronavírus num lote de asas de frango importado do Brasil, as autoridades chinesas voltam a fazer a mesma afirmação, mas desta vez em relação à carne bovina brasileira.**

Segundo as autoridades chinesas, foram detectados vestígios de coronavírus na embalagem de carne bovina numa inspeção feita no Porto de Dalian, um dos maiores do país.

A carne foi produzida pela unidade de Barretos (SP) do frigorífico Minerva. Barretos é a cidade onde a empresa foi fundada há 96 anos. O Minerva é o terceiro maior produtor de carne bovina do Brasil, ficando atrás somente da JBS e da Marfrig.

A embaixada do Brasil em Pequim já foi comunicada oficialmente do caso.

De janeiro a julho, o Brasil exportou 1,1 milhão de toneladas de carne bovina. Isso significa um faturamento de US\$ 4,7 bilhões. Desse total, 60% do faturamento vêm exatamente da China.

Vale destacar que no caso do frango ocorrido há dois meses, em que as autoridades municipais de Shenzhen afirmaram ter encontrado a presença de coronavírus também na embalagem de produto exportado pelo Brasil, nunca ficou esclarecido exatamente o que aconteceu, pois a contraprova jamais foi mostrada às autoridades brasileiras.

## Café

**Em setembro deste ano, o país exportou 3,8 milhões de sacas de café – considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. O volume representa a maior quantidade de café brasileiro exportado para o mês e um aumento de 8,6% em relação a setembro de 2019.** A receita cambial gerada pelas exportações chegou a US\$ 458 milhões, representando também um aumento, de 3,6%, em relação ao mesmo período do ano passado. Na conversão em reais, a receita foi equivalente a R\$ 2,5 bilhões, crescimento de 35,7% em relação a setembro de 2019. Já o preço médio da saca de café foi de US\$ 120,7/saca. Os dados são do Cecaafé – Conselho dos Exportadores de Café do Brasil.

Com relação às variedades, em setembro, o café arábica correspondeu a 74,8% do volume total exportado, com 2,8 milhões de sacas. O café conilon representou 17,7% de participação, com o embarque de 672,5 mil sacas, 93,8% a mais comparado ao volume exportado em setembro de 2019. Já o café solúvel representou 7,5% das exportações, equivalente a 283,1 mil sacas.

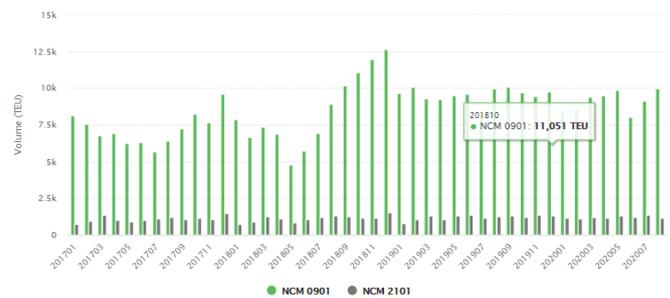
“Estamos muito satisfeitos com os resultados de exportação do café em setembro. O volume de vendas foi recorde em relação ao mesmo mês nos anos anteriores e, além disso, tivemos um aumento muito significativo na receita total em reais. Observamos também que os resultados poderiam ter sido ainda melhores, na ordem de 10 a 15%, se não fossem os problemas logísticos de falta de contêineres e espaços nas embarcações. O mês de setembro também marca a entrada efetiva da safra 2020/2021, registrando uma excelente performance tanto na quantidade quanto na qualidade”, afirma Nelson Carvalhaes, presidente do Cecaafé.

Dados do DataLiner apontam que houve um desequilíbrio de quase 80 mil unidades na movimentação de contêineres no Brasil em agosto. Foram quase 251 mil contêineres deixando o país e apenas 172 mil chegando. Em janeiro, eram registradas as chegadas de 216 mil contêineres e a partida de 201 mil. Esse desequilíbrio de contêineres acabou prejudicando um pouco as exportações de café.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de café mês a mês a partir de 2017:

## Exportações Brasileiras de Café (HS 0901 e 2101) | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU

Monthly Brazilian Coffee Exports (HS 0901 and 2101) | Jan 2017 to Aug 2020 | TEU



milhões, representando 21,6% do valor total das exportações no ano civil de 2020.

Os principais destinos de cafés diferenciados foram, respectivamente: EUA, que importaram 1 milhão de sacas (20,1% do volume total embarcado no ano civil); Alemanha, com 726,8 mil sacas (14,2% de participação); Bélgica, com 625,6 mil sacas (12,2%); Japão, com 420 mil sacas (8,2%); Itália, com 354,4 mil sacas (6,9%); Espanha, com 196,4 mil (3,8%); Reino Unido, com 194,6 mil sacas (3,8%); Suécia, com 168,8 mil sacas (3,3%); Canadá, com 161 mil sacas (3,1%); e Países Baixos, com 137,1 mil sacas (2,7%).

#### Ano-Safra 2020/21

Nos três primeiros meses do Ano-Safra 2020/21 (jul-set), o Brasil apresentou o melhor desempenho histórico para as exportações no início da safra, demonstrando que a colheita brasileira de café neste ciclo entrou de forma expressiva no mercado, em razão de seu volume e qualidade. No período, o país exportou 10,5 milhões de sacas de café, registrando o maior volume das exportações para o período nos últimos cinco anos e crescimento de 2,7% em relação ao mesmo período da safra anterior. A receita cambial gerada com as exportações foi de US\$ 1,3 bilhão, equivalente a R\$ 6,8 bilhões, aumento de 34,3% em relação ao período da safra anterior. Já o preço médio foi de US\$ 119,5.

#### Portos

O Porto de Santos segue na liderança da maior parte das exportações no ano civil de 2020, com 78,5% do volume total exportado a partir dele (equivalente a 24 milhões de sacas). Em segundo lugar estão os portos do Rio de Janeiro, com 14% dos embarques (4,3 milhões de sacas).

#### Economia

**Em 14 de outubro, a Câmara Americana de Comércio divulgou o 'Monitor de Comércio Brasil-Estados Unidos' que apontou que o comércio bilateral entre Brasil e Estados Unidos até o mês de setembro registrou em 2020 o pior resultado dos últimos 11 anos.** Segundo estudo da Amcham Brasil, o valor das trocas comerciais entre janeiro e setembro de 2020 foi de US\$ 33,4 bilhões, uma redução de 25,1% em relação ao mesmo período de 2019.

“A contração de ¼ da corrente de comércio entre Brasil e Estados Unidos é um golpe duro no comércio bilateral, sendo o pior resultado para o período desde a crise econômica de 2009”, afirma Abrão Neto, vice-presidente executivo da Amcham Brasil, entidade que representa cerca de cinco mil multinacionais brasileiras e americanas.

O relatório aponta três fatores principais para explicar a forte redução das trocas bilaterais. “A combinação dos graves efeitos da crise econômica causada pela pandemia, da queda do preço internacional do petróleo e de restrições comerciais em setores específicos, como o siderúrgico, responde por grande parte da contração do comércio bilateral”, contextualiza Abrão Neto.

Exportações e importações em baixa - Segundo análise da Amcham Brasil, no acumulado do ano, as exportações brasileiras para os EUA caíram 31,5% em comparação com igual intervalo de

2019, alcançando o total de US\$ 15,2 bilhões. É o menor valor para o período desde 2010. Em termos relativos, os EUA foram o mais afetado entre os 10 principais destinos de exportação do Brasil em 2020.

“Foram sete bilhões de dólares a menos em exportações. Como o perfil do comércio bilateral é composto principalmente por produtos de maior valor agregado, a atual crise econômica atingiu em cheio nossas exportações para os Estados Unidos. A taxa de queda foi quatro vezes maior do que a redução das exportações totais do Brasil para o mundo”, explica Abrão Neto.

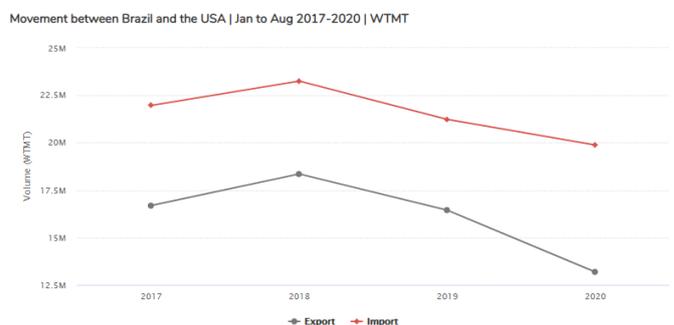
Por outro lado, as importações brasileiras vindas dos Estados Unidos despencaram neste terceiro trimestre, com redução de 41,6% em relação a 2019. Entre janeiro e setembro de 2020, as importações totalizaram US\$ 18,3 bilhões, uma queda de 18,8%.

Cenário de déficit - Como resultado do encolhimento das exportações e importações, a tendência é que o Brasil registre o maior déficit comercial com os Estados Unidos dos últimos cinco ou seis anos, aponta a projeção feita pela Amcham Brasil. Até o momento, o saldo negativo foi de US\$ 3,1 bilhões em desfavor do Brasil.

Apesar da forte redução do comércio bilateral, os EUA seguem como o segundo principal parceiro comercial do Brasil (12,3% do total de suas trocas com o mundo). A China se mantém em 1º lugar, tendo aumentado sua fatia para 28,8%, segundo dados do estudo.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de cargas mês a mês entre Brasil e Estados Unidos a partir de 2017:

#### Movimentação entre Brasil e EUA | Jan a Ago 2017-2020 | WTMT



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto: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