Notícias principais

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

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	47.504	51.871	9.19%
2	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	19.952	27.071	35.68%
3	DB SCHENKER	33.085	25.529	-22.84%
4	AGILITY LOGISTICS	18.073	23.491	29.98%
5	ASIA SHIPPING	8.477	21.777	156.90%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	18.694	18.300	-2.11%
7	VMLOG LOGISTICA INTERNATIONAL	18.107	18.231	0.69%
8	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	13.876	17.064	22.97%
9	CRAFT MULTIMODAL	9.884	10.575	6.99%
10	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	8.095	10.229	26.35%
11	DC LOGISTICS	7.326	9.568	30.61%
12	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	7.938	9.419	18.66%
13	PANALPINA	14.144	9.265	-34.50%
14	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	7.129	8.962	25.72%
15	SAVINO DEL BENE	9.000	8.802	-2.20%
16	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	6.690	8.283	23.81%
17	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	10.760	8.038	-25.30%
18	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	7.655	7.539	-1.51%
19	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	4.865	7.192	47.83%
20	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	10.102	7.044	-30.27%
21	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	2.840	7.006	146.71%
22	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	8.534	6.412	-24.86%
23	AGL CARGO	4.826	6.211	28.70%
24	EAST LINE LTD	6.183	6.110	-1.18%
25	BCF COMISSIONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	3.466	5.912	70.57%
26	EXPEDITORS INTERNATIONAL	6.830	5.695	-16.62%
27	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	5.045	5.650	11.98%
28	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	2.095	5.530	163.99%
29	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	7.510	5.336	-28.95%
30	JAS FORWARDING WORLDWIDE	4.523	5.029	11.20%
31	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	5.472	4.533	-17.16%
32	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	2.414	4.521	87.28%
33	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	2.084	4.515	116.69%
34	CEVA LOGISTICS	2.960	4.391	48.34%
35	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	360	4.099	1038.61%
36	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	5.371	3.944	-26.57%
37	FEDEX TRADE NETWORKS	7.358	3.572	-51.45%
38	MASTER SUL COMEX LTDA	4.700	3.546	-24.56%
39	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA	1.249	3.415	173.31%
40	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	1.564	3.244	107.43%
41	ACCESS GLOBAL LOGISTICS	2.043	3.189	56.11%
42	SERVIMEX LOGISTICA LTDA	3.289	3.182	-3.25%
43	MANUPORT LOGISTICS	2.997	3.180	6.11%
44	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	2.954	3.125	5.81%
45	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	2.004	3.052	52.27%
46	GRUPO SATEL	1.077	2.866	166.07%
47	DMF LOGISTICS	3.755	2.830	-24.63%
48	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	2.072	2.764	33.40%
49	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	2.842	2.719	-4.30%
50	PLUSCARGO GROUP	2.831	2.676	-5.48%
	Total	392.602	436.505	11.18%
	OTHERS	260.571	259.155	-0.54%
	GRAND TOTAL	653.173	695.660	6.50%

Fonte: DataLiner

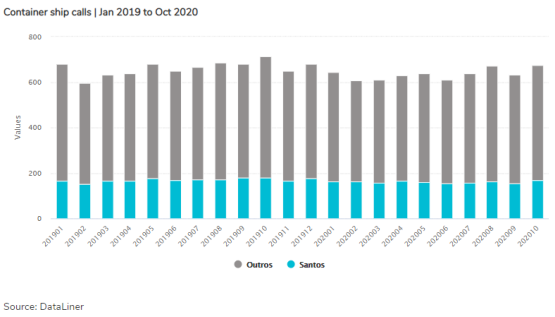
DataLiner Brazil OTI (NVO) Rankings | Jan a Setembro 2019-2020 | TEU | Importações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	93.157	78.023	-16.25%
2	KUEHNE & NAGEL	47.770	37.585	-21.32%
3	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIO	40.894	35.866	-12.29%
4	AGILITY LOGISTICS	31.539	24.990	-20.77%
5	PANTOS LOGISTICS	21.948	23.011	4.84%
6	CRAFT MULTIMODAL	25.525	22.049	-13.62%
7	DB SCHENKER	28.670	22.036	-23.14%
8	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	16.236	21.409	31.86%
9	PANALPINA	30.891	19.741	-36.09%
10	DHL GLOBAL FORWARDING	22.123	18.916	-14.50%
11	CEVA LOGISTICS	19.677	18.559	-5.68%
12	DC LOGISTICS	19.030	18.245	-4.12%
13	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	11.646	16.196	39.07%
14	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	17.055	15.432	-9.52%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	16.539	13.163	-20.41%
16	BDP	11.494	10.860	-5.52%
17	JAS FORWARDING WORLDWIDE	11.418	10.417	-8.76%
18	EXPEDITORS INTERNATIONAL	10.906	10.194	-6.53%
19	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	9.575	10.146	5.97%
20	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	8.364	9.129	9.14%
21	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	10.030	8.870	-11.56%
22	CTI CARGO	5.897	8.315	41.00%
23	HM WAY LOGISTICS	11.225	7.636	-31.97%
24	HYUNDAI GLOVIS	13.434	7.635	-43.17%
25	MAERSK GROUP	0	7.600	100.00%
26	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	9.578	7.168	-25.16%
27	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO	10.395	7.145	-31.27%
28	SAMSUNG LOGISTICS	7.880	6.946	-11.85%
29	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	12.018	6.582	-45.23%
30	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	3.691	6.256	69.49%
31	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	6.528	5.952	-8.83%
32	GEODIS WILSON	6.249	5.931	-5.08%
33	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	5.260	5.720	8.75%
34	PLUSCARGO GROUP	6.483	5.585	-13.85%
35	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA M	5.134	5.483	6.80%
36	MANUPORT LOGISTICS	5.056	5.318	5.18%
37	LESCHACO GROUP	5.057	5.015	-0.82%
38	PGL BRASIL LTDA	5.820	4.895	-15.89%
39	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTD	10.146	4.837	-52.33%
40	ASCENSUS TRADING & LOGISTICA LTDA	1.731	4.819	178.39%
41	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	5.784	4.686	-18.99%
42	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIO	6.058	4.604	-24.00%
43	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	5.330	4.515	-15.28%
44	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSP	4.841	4.286	-11.46%
45	DEUGRO FREIGHT FORWARDERS	3.168	4.270	34.81%
46	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	5.361	4.209	-21.48%
47	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRE	4.200	4.199	-0.02%
48	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	4.584	4.094	-10.69%
49	DELFIN CARGO SERVICE GROUP	5.657	3.938	-30.38%
50	VENTANA SERRA	6.996	3.888	-44.43%
	TOTAL	688.047	606.367	-11.87%
	OTHERS	389.996	323.219	-17.12%
	GRAND TOTAL	1.078.043	929.586	-13.77%

Em outubro, as escalas de navios contêineres nos portos brasileiros caíram 5,6% em relação a igual mês do ano passado como reflexo da pandemia causada pelo novo coronavírus, que reduziu o nível de atividade das indústrias, o consumo das famílias e, consequentemente, as importações via portos. Em Santos, a queda foi de 7,2%. Vale destacar que o mês de outubro foi o que mais registrou escalas de navios em todo o ano de 2019.

Apesar disso, na comparação entre outubro e setembro de 2020, houve crescimento de 6,6% nas escalas de navios. Em Santos, o crescimento foi maior, de 9,15%, o que mostra uma recuperação da atividade. Já no comparativo janeiro a outubro de 2019 e 2020, os resultados ainda são negativos, com queda de 4,1% no número de escalas. Em Santos, no comparativo ano a ano, a queda foi de 5,5%.

Confira no gráfico a seguir o histórico mês a mês a partir de janeiro de 2019:



Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

A tabela a seguir mostra o comparativo das escalas de navios por porto no acumulado janeiro a outubro de 2019 e 2020:

Container ship calls in Brazilian ports – Jan to Oct 2019-2020

Ports	2019	2020	Diff %
Itaqui	5	28	460%
Natal	33	34	3%
Navegantes	436	446	2%
Paranagua	644	654	2%
Porto De Itaguai	257	258	0%
Manaus	175	175	0%
Itajai	366	360	-2%
Pecem	325	317	-2%
Fortaleza	56	53	-5%
Santos	1.691	1.598	-5%
Salvador	431	404	-6%
Vitoria	158	146	-8%
Itapoa	491	453	-8%
Rio De Janeiro	512	472	-8%
Suape	419	384	-8%
Vila Do Conde	145	132	-9%
Rio Grande	431	390	-10%
Imbituba	48	43	-10%

Vale destacar que esse crescimento do Porto de Itaqui deve-se ao fato de que em agosto de 2019 começou uma fase de teste para um serviço regular que se concretizou em fevereiro/2020

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

Em relação aos blank sailings, a previsão é de apenas uma escala em branco para o mês, do armador PIL, na semana 47, no trade da Ásia (FEAS) – Serviço Sino South America.

Desempenho do Porto de Santos

Uma reportagem divulgada no último dia 02 de novembro pela Folha de S. Paulo destacou o fato de que o boom do agronegócio camuflou a queda na circulação de contêineres no porto de Santos, já que os dados relativos à movimentação de cargas no local divulgados pela autoridade portuária indicam que 2020 está sendo um ano positivo, puxado principalmente pela movimentação de cargas sólidas a granel, principalmente pelas exportações de açúcar, milho e soja.

A Agência Nacional de Transportes – Antaq, acredita que a queda observada na movimentação de cargas conteinerizadas no Porto de Santos responde exclusivamente a fatores conjunturais, e não a fatores estruturais de longo prazo. Na avaliação da entidade, a queda observada na movimentação de cargas conteinerizadas está coerente com os efeitos adversos da pandemia de Covid-19 sobre o nível de atividade e consumo das famílias, especialmente no âmbito nacional. A agência apontou que o porto de Santos concentra o maior parque industrial e o maior mercado consumidor do país. "Lembremos que o surto de Covid-19 no Brasil teve início no estado de São Paulo, o que levou o governo estadual a imediatamente adotar fortes medidas restritivas à circulação de pessoas, ao funcionamento do comércio e serviços, e exigindo cuidados redobrados no funcionamento das indústrias", disse a Antaq, em nota.
A opinião é compartilhada pelo diretor de operações da SPA, autoridade portuária de Santos, Marcelo Ribeiro. "É a conjuntura. Quando você pega os dados do porto em exportação e importação, vê que, normalmente, exporta 70% e importa 30% das cargas movimentadas. Mas hoje ele está fazendo 74% de exportação e 26% de importação, e isso é fruto da conjuntura", diz Ribeiro.

A SPA diz que a queda era esperada e é coerente com os efeitos da pandemia. Ao mesmo tempo, entende que os quatro primeiros meses mostraram resiliência do porto em meio à pandemia, com crescimento das exportações.

Já os portos da região Sul do Brasil foram beneficiados com o crescimento das exportações de proteína animal, principalmente para a China, que sofre com a gripe suína africana, que dizimou seus rebanhos de porcos, diminuiu as reservas governamentais da proteína e levou o país à recorrer às importações para alimentar sua população.

Portos, terminais e infraestrutura

O Porto de Paranaguá vem recebendo diversos investimentos públicos e privados, mesmo durante a crise causada pela pandemia do novo coronavírus. A autoridade portuária que administra o porto e é responsável por oferecer a infraestrutura necessária às atividades de movimentação de cargas, deve investir R$ 703 milhões nos próximos anos. Somente na contratação do projeto executivo de modernização do Corredor de Exportação Leste serão aplicados R$ 4 milhões.

Além disso, nesta semana, a Rocha Terminais Portuários e Logística anunciou novos investimentos na duplicação da capacidade de armazenagem e movimentação de granéis sólidos pelo Corredor de Exportação Leste do Porto."Vamos ampliar para 270 mil toneladas a capacidade total de armazenagem em Paranaguá. Além disso, vamos ampliar a capacidade de descarga para mais de 600 caminhões/dia, contando com dois novos tombadores", explica o superintendente de Granéis de Exportação da empresa.

O projeto de ampliação prevê a duplicação da estrutura do Terminal de Granéis Sólidos de Exportação, que passará a ter dois novos armazéns, com capacidade de armazenamento de 62 mil toneladas cada. As obras começam já este mês e a previsão é que estejam concluídas até dezembro de 2021.

Atuando em portos de Norte a Sul do País, a Rocha movimenta 20 milhões de toneladas de produtos por ano. Além dos granéis de exportação (soja e milho), atua com granéis sólidos de importação (fertilizantes), granéis líquidos, celulose, produtos siderúrgicos e cargas em geral e de projetos.

De acordo com o diretor-presidente da empresa, Juliano Agnolo, o investimento na expansão da estrutura no Porto de Paranaguá é relevante não apenas para a empresa, mas para o agronegócio brasileiro, segundo ele, "o motor do País", para o Estado do Paraná e para os portos paranaenses.

Corredor de Exportação é planejado para os próximos 50 anos

A empresa Portos do Paraná já contratou o projeto básico para a modernização e remodelação do Corredor de Exportação Leste do

Porto de Paranaguá. A obra aumentará a capacidade operacional do complexo em 100%.

O diretor-presidente da empresa, Luiz Fernando Garcia, explica que o objetivo é dar condições para que o complexo atenda a demanda com excelência para os próximos 50 anos. "Considerando a potência dos shiploaders (equipamentos carregadores de navios) e a demanda de mercado, vamos investir já neste projeto para chegar ao volume de até 18 mil toneladas por hora, ou seja, 6 mil toneladas/hora em cada berço de atracação", afirma Garcia.

O projeto básico para as obras de repotenciamento do complexo será a base para o projeto executivo e também das obras que dobrarão a capacidade de embarque de grãos e farelo pelos três berços exclusivos do corredor (212, 213 e 214). O objetivo é elevar a produtividade para reduzir o tempo de operação, aumentar a rotatividade das embarcações e diminuir o custo de toda a cadeia.

A proposta é desenvolver um novo sistema com a instalação de novas correias transportadoras e a aquisição de novos equipamentos eletromecânicos. As novas correias serão enclausuradas – protegidas de modo a evitar perdas na carga, sujeira da cidade e prejuízo à qualidade do ar e ao meio ambiente como um todo em função do pó. No mesmo projeto estão previstas todas as obras necessárias para que o Corredor de Exportação opere em plena capacidade.

O Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá é formado por nove terminais privados: Cargill, AGTL, Interalli, Centro Sul, Coamo, Louis Dreyfus, Cotriguaçu, Cimbesul e Rocha, que somam capacidade global de 1,025 milhão de toneladas. Há, ainda, os terminais públicos: um silo vertical, com capacidade estática de 100 mil toneladas, e quatro silos horizontais, com capacidade total de 60 mil toneladas.

O modelo paranaense para embarque de granéis de exportação é único no Brasil. A carga pode ser embarcada simultaneamente nos três berços de atracação exclusivos para granéis e é possível que um mesmo navio receba mercadoria de diferentes produtores, em sistema de pool.

As estruturas de armazenagem são interligadas por correias transportadoras. As linhas levam os produtos até os porões dos navios, que são carregados por seis equipamentos (shiploaders) que operam em três berços preferencias (212, 213 e 214).

Na manhã do dia 04 de novembro, uma operação conjunta de fiscalização deflagrada por agentes da Receita Federal e Polícia Federal em um terminal de contêineres do Porto de Paranaguá resultou na apreensão de 324 quilos de cocaína. A droga estava escondida em um contêiner carregado com compensados de madeira, que seria enviado para o porto de Antuérpia, na Bélgica.

Os agentes e policiais que atuam no trabalho de fiscalização das mercadorias que são movimentadas no terminal localizaram os tabletes da droga durante uma ação rotineira de monitoramento. As equipes contam com um scanner de alta precisão e ao identificar uma situação suspeita, dentro da estrutura, ela é separada e aberta.Foi a décima sétima apreensão de cocaína no terminal de contêineres do porto, este ano. Ao todo, foram apreendidas mais de 5.5 toneladas do entorpecente durante as ações de fiscalização realizadas em 2020.

A última havia sido no dia 26 de setembro, quando foram apreendidos cerca de 254 quilos de droga. As bolsas com o entorpecente foram colocadas dentro de um contêiner carregado com bobinas de papel, que seria enviado para o porto espanhol de Algeciras.

Além do trabalho de fiscalização realizado no terminal de contêineres do porto, as Polícia Federal e Receita Federal monitoram empresas suspeitas ligadas ao setor de exportação de mercadorias. Toda a droga apreendida é encaminhada para a Superintendência da Polícia Federal em Curitiba, que segue com as investigações. Ninguém foi preso.

Na última semana, foi concluído, no Cais 3 do Porto de Imbituba (SC), o embarque piloto de um projeto de exportação de minério de ferro. Com isso, a carga passa a integrar o portfólio de produtos atendidos pelo complexo portuário, com projeção de movimentação de 400 mil toneladas nos próximos 5 meses. A operação inaugural de 41,4 mil toneladas foi realizada no navio NORDIC STAVANGER, que desatracou na noite do dia 1 de novembro e tem como destino final o Porto de Ijmuden, na Holanda.Com cerca de 190 metros de comprimento, a embarcação zarpou com 4 porões carregados de minério. A operação portuária esteve a cargo da ILP e o navio foi agenciado pela Orion.

A atração dessa nova carga já repercute na qualificação da estrutura do porto. A Sul Norte Logística, operadora portuária, está concluindo um armazém de lona de 6.400 m^2 e construirá mais dois módulos 5.600 m^2 na retaguarda do Cais 3, especificamente para atender essa carga. A área ainda permite a expansão do projeto, caso necessário. Segundo Juliano Franco, gerente Administrativo da empresa, esta oportunidade de mercado tem um importante impacto social local na geração de empregos, com o aumento inicial de 20% no quadro de funcionários, apenas da Sul Norte, podendo abrir ainda mais vagas, dependendo do aumento de volume movimentado.

A carga agora embarcada via Porto de Imbituba tem origem em Corumbá, Mato Grosso do Sul, e chega pelo modal rodoviário. Antes o minério era escoado por hidrovia para a Argentina e Uruguai e depois seguia para a Europa por navegação marítima. Para o diretor-presidente do Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins, "a transferência logística de uma operação dessa magnitude de outros países para o Brasil impacta positivamente no desenvolvimento do próprio país, mantém os negócios e a renda no âmbito interno, beneficia diversas famílias com emprego e fomenta as empresas".

Os sindicatos portuários que integram a Fempinra convocaram a paralisação das atividades em todos os terminais do Porto de Buenos Aires no dia 4 de novembro, para que os trabalhadores participassem da mobilização que partiu do terminal 5 do complexo até o escritórios da Administração Geral dos Portos (AGP).

Os sindicatos de Apuntadores Marítimos, Guincheros, Capatazes e Marinha Mercante aderiram à medida. Da mesma forma, o Sindicato dos Portos Unidos da Argentina (SUPA), que agrupa estivadores, também aderiu.

"O objetivo é expressar nossa rejeição em decorrência do fechamento iminente do Terminal 5 e expressar nossa solidariedade a todos os colegas que ali trabalham, em caso de possível risco de perda do emprego", disse a Fempinra, em nota.

Compromisso da AGP

Vale destacar que semanas atrás a AGP assinou com a Terminales Río de la Plata (TRP, concessionária dos Terminais 1, 2 e 3) e com a APM Terminals (concessionária do Terminal 4) um acordo de compromisso pelo qual o as empresas prometeram absorver os trabalhadores da Bactssa a partir de 16 de maio de 2021, quando termina o contrato da concessionária do terminal 5 de acordo com o AGP.

"Todos os trabalhadores que atuam no terminal 5 receberão a respectiva indenização trabalhista, e posteriormente serão incorporados como trabalhadores às demais operadoras", confirmaram fontes portuárias que participaram da assinatura do ato.

A lei foi assinada para preservar as fontes de trabalho e manter o porto operacional após o término do contrato com a operadora do terminal 5. Mas os sindicatos parecem manter suas reservas quanto ao que foi assinado pela AGP e os outros concessionários.

A VLI arrematou em leilão, no último dia 30 de outubro, a operação de um terminal intermodal situado em Porto Franco (MA). O ativo conta com estruturas de armazenagem e transbordo de grãos e a previsão é elevar a movimentação de cargas na região do Arco Norte em mais de 30%. A VLI vai investir entre obrigações contratuais, adequação e capacitação do terminal mais de R$ 20 milhões durante os próximos 15 anos. Além desse período, a concessão pode ser renovada por mais cinco anos. As obras, que devem iniciar no próximo ano, vão gerar mais de 100 empregos no estado.

A expectativa é de iniciar a movimentação de grãos no fim de 2021. A utilização dessa unidade está em sinergia com a atuação da companhia no estado e o ativo será integrado ao sistema multimodal da VLI que já movimenta cargas. Nos últimos anos, a VLI aportou nesse fluxo quase R$ 2 bilhões na construção de dois terminais no Tocantins, aquisição de locomotivas e vagões e melhorias na linha férrea. "O novo terminal reforça nossa estratégia de transformar a logística do país. Movimentamos, no ano passado, quase oito milhões de toneladas de grãos (milho, soja e farelo) com destino ao Porto do Itaqui. Entendemos como essencial o fomento à nova fronteira agrícola do país e nosso sistema torna-se cada vez mais robusto para atender o mercado", aponta Alessandro Gama, diretor de Portos e Terminais da VLI.

Navegação

De acordo com a publicação The Loadstar, citando a Alphaliner, a Mediterranean Shipping Company (MSC) estaria expandindo sua frota com uma série de aquisições de navios usados por cerca de US $ 180 milhões. Alguns dos navios já foram afretados pela empresa.

Segundo a publicação, a MSC se concentrou na compra desses navios depois que os valores de arrendamento dos porta-contêineres dispararam em resposta à crescente demanda.

Embora as transações da MSC, tanto no mercado de leasing quanto no mercado de compra e venda, sejam mantidas em reserva, a Alphaliner detalhou que seriam quatro navios de 8.200 a 8.500 TEU da Zeaborn Ship Management.

Esses navios são o ER Tianping, o ER Tianshan, o ER Tokyo e o ER Texas, construídos em 2006. A MSC já tinha afretado o Texas ER por US $ 12.400 por dia e pagava o dobro pelo uso do Tokyo ER. Já o ER Tianshan está afretado pela Maersk e o ER Tianping é alugado pela ZIM até março de 2021. De acordo com o The Loadstar, com base no relatório Alphaliner, a MSC "está interessada em praticamente tudo que flutua".

No dia 28/10, a 2ª Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ) afirmou, em julgamento de repercussão geral, que a pretensão de cobrança de valores relativos à despesa de sobre-estadia de contêineres previamente estabelecidas em contrato de transporte marítimo unimodal prescreve em cinco anos, conforme disposto no artigo 206, parágrafo 5º, inciso I do Código Civil de 2002.

A sobre-estadia de contêineres, ou demurrage, é a indenização paga pelo embarcador (dono da carga) pelo tempo que exceder ao período contratualmente previsto para a devolução de contêineres ao transportador marítimo nas operações portuárias de carga e descarga.

A decisão, unânime entre os ministros que compuseram o julgamento, acolheu o posicionamento a partir de uma ação de autoria da Pluscargo Brasil, de que o prazo prescricional para casos de cobrança de demurrage em contrato de transporte marítimo (unimodal), amparado por termo de devolução de contêineres, deve ser de cinco anos e não de somente um ano, em ação representada pelo advogado Alexandre González.

Todas as ações que tramitam no Brasil, e que tem como discussão a temática acima, estavam suspensas desde o ano passado, por conta da proposta de afetação apresentada pelo ministro Ricardo Villas Bôas Cueva.

Nos casos em que não há prévia estipulação no contrato de transporte, aplica-se a regra geral de prescrição de 10 anos, nos termos do artigo 205 do Código Civil.

De acordo com González, o julgado vai balizar todas as futuras decisões no país que envolvam o tema."É importante a formação do presente entendimento, que trará de uma vez por todas a segurança jurídica tão esperada para as futuras ações que abordem a presente discussão".

Grãos

O governo brasileiro publicou uma instrução normativa conferindo segurança jurídica para importações de soja e milho transgênicos dos Estados Unidos, em um momento em que o Brasil lida com baixos estoques e preços recordes desses produtos. A instrução normativa, segundo a assessoria de imprensa do Ministério da Agricultura, reconhece a equivalência de eventos geneticamente modificados entre Brasil e EUA.

A norma busca eliminar incertezas sobre importações dos EUA, já que o país da América do Norte possui eventos transgênicos ainda não aprovados no Brasil, conforme afirmam especialistas. Os norte-americanos são potenciais fornecedores de grãos ao Brasil, que enfrenta uma escassez de soja, principalmente devido às fortes exportações para a China e diante de aquecida demanda interna.

Vale lembrar que, com preços recordes de soja e milho, o governo brasileiro zerou a tarifa de importação desses grãos para países de fora do Mercosul, no mês passado.

A norma, publicada no último dia 04 de novembro, surge na mesma semana em que os EUA confirmaram uma exportação de 30 mil toneladas de soja ao Brasil.

As importações de soja pelo Brasil, contudo, devem ser maiores junto a parceiros do Mercosul, conforme indicam as projeções neste momento. De janeiro a setembro, as importações de soja pelo Brasil somaram 528 mil toneladas, segundo dados do governo, que apontam o Paraguai como maior fornecedor, com 521 mil toneladas. No ano passado, as compras brasileiras foram de apenas 144 mil toneladas.

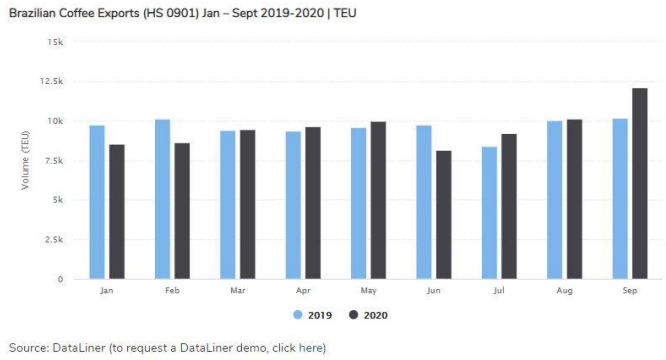
A exportação de café brasileiro aos países árabes registrou uma taxa de crescimento médio anual de 3,8% nos últimos nove anos, até 2019. Neste ano, de janeiro a setembro, os embarques do produtos seguiram avançando, ficando 7,3% maiores frente ao mesmo período de 2019.

No período de 2010 a 2019, entre os países árabes, o Cecafé destacou o crescimento de 328,8% para Argélia, 16,3% para a Jordânia, 13,1% para a Síria e 10,3% para a Tunísia.

Em um ano em que todos os setores enfrentam desafios gerados pela pandemia da covid-19, o setor cafeeiro conviveu com incertezas quanto à venda do grão. O Cecafé garante que apesar disso, os embarques seguiram normalmente durante o período. "É importante destacarmos que as exportações de café do Brasil, de modo geral, seguiram o ritmo normal de embarques, oferecendo um produto com muita qualidade e sustentabilidade, cumprindo rigorosamente as medidas de segurança e proteção dos colaboradores e seguindo as regras da OMS (Organização Mundial da Saúde) e das instituições públicas de saúde municipais e estaduais", afirmou Carvalhaes.

O presidente do Conselho lembrou que a demanda se manteve estável já que, embora restrições aplicadas diretamente a hotéis, restaurantes e cafeterias, tenham afetado principalmente o segmento de cafés especiais, houve a elevação do consumo nos lares.

Confira no gráfico a seguir o comparativo das exportações brasileiras de café em 2019 e 2020:



Também em ano de pandemia, a Cooperativa Regional de Cafeicultores em Guaxupé (Cooxupé) registrou um aumento na venda de café aos países árabes. Em 2020 até o momento, a exportação do café verde da espécie arábica soma 18.322 sacas de 60kg do produto. No ano de 2019 inteiro o volume embarcado foi de 16.900 sacas do mesmo tipo de café.

A instituição é a maior cooperativa de produtores de café do Brasil e tem incentivado a produção de grãos de qualidade. A exportação para o bloco árabe, no entanto, ainda é voltada para o mercado de commodities.

Na última segunda-feira, dia 02 de novembro, um terminal de exportação de grãos dos Estados Unidos, localizado perto de Baton Rouge, em Louisiana, embarcou cerca de 38 mil toneladas de soja norte-americana em um navio graneleiro com destino ao Brasil. O embarque é pouco usual, já que o Brasil é o principal exportador global da oleaginosa mas lida com a alta dos preços.

Vale lembrar que, no mês passado, o Brasil suspendeu de maneira temporária as tarifas sobre importações de milho, soja e produtos de soja de fora do Mercosul, em uma tentativa de conter a inflação, já que meses de exportações recorde de soja do Brasil para a China neste ano, motivadas pela alta do dólar, reduziram a oferta doméstica do grão, e uma oferta significativa da próxima safra não chegará antes de janeiro.

Das cerca de 56,3 milhões de toneladas de soja que a China importou de abril a setembro deste ano, 48,9 milhões de toneladas, ou 86%, foram do Brasil.

O embarque de exportação de 38 mil toneladas de soja dos EUA para o Brasil representa a maior transação do tipo desde 1997, quando o país importou mais de 600 mil toneladas da oleaginosa dos EUA, segundo dados do Censo dos EUA.

A Abiove, associação da indústria de processamento de soja do Brasil, disse na semana passada que os grãos dos EUA devem ser usados para processamento interno no Brasil. Importações em maiores quantidades, no entanto, exigiriam aprovação para certas sojas geneticamente modificadas que são autorizadas nos EUA mas não no Brasil.

China busca novos fornecedores para a oleaginosa

Enquanto o Brasil recorre à importação de soja, a China busca novos fornecedores na África. De acordo com o site chinês de notícias South China Morning Post, o país abriu seu mercado de soja para a Tanzânia, na medida em que busca, aos poucos, diminuir sua dependência das principais origens Brasil e Estados Unidos. Um acordo com o país africano foi consolidado no dia 26 de outubro, segundo o diretor da divisão África do Ministério de Relações Exteriores da China,Wu Peng.

"Ambas, China e África, se beneficiam destes laços fortes que estão se formando" disse Peng em seu pronunciamento. Em contrapartida, a África deverá importar da nação asiática maquinário, eletrônicos e produtos manufaturados. Outros países como Quênia, Etiópia, Namíbia, África do Sul e Botsuana já possuem acordos com a China para a exportação de produtos agrícolas como café, chá, abacate, soja, carne bovina e frutas.

Embora o volume seja bastante limitado e distante das grandiosas necessidades da China – a embaixada de Pequim na Tanzânia estimou a demanda pela oleaginosa em 103 milhões de toneladas por ano – este é mais uma das medidas que o país encontrou para diversificar sua originação.

"A Tanzânia se junta à lista de países que podem capitalizar no enorme mercado de exportação de soja. E abre novas oportunidades para os agricultores tanzanianos encontrarem um

mercado confiável para o produto", complementa a embaixada. Assim, especialistas confirmam que, de fato, as importações chinesas de produtos agrícolas africanos estão aumentando, porém, em uma escala ainda pequena.

"Parte disso vem do desejo da China de reduzir sua dependência das importações dos EUA e do Brasil, mesmo que a produção africana ainda seja pequena para promover uma diferença real e efetiva neste comércio", explica Mark Bohlund, pesquisador sênior da REDD Intelligence ao South China Morning Post.

Paralelamente, questões políticas e mensagens importantes são transmitidas em acordos como estes, como explica o economista especializado em economia internacional e professor do Insper, Roberto Dumas Damas. "Se fosse apenas um assunto de pura diversificação de origens, certamente os chineses não fariam questão de que isso saísse nos principais jornais locais. É mais ou menos como 'leiam nas entrelinhas, eu também sei retaliar'. A sutileza dos chineses ao enviar mensagens sublimadas é extremamente conhecida", diz.

Em agosto, o South China Morning Post já havia dado destaque à uma proposta de "aliança da indústria de soja" com a Rússia como forma de aprofundar e intensificar as relações comerciais entre os dois países. Além de uma união das indústrias e dos demais elos da cadeia produtiva, a aliança previa ainda um aumento das áreas de produção de soja em ambos os países. Assim, os chineses devem importar 3,7 milhões de toneladas de soja russa até 2024.

Açúcar e etanol

Dados divulgados no último dia 03 de novembro pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que, em outubro, as exportações brasileiras de açúcar somaram 4,2 milhões de toneladas, um novo recorde mensal, ao superar a marca de 3,93 milhões de toneladas registrada no mesmo mês de 2012. Em relação a outubro de 2019, os embarques do adoçante representam um salto de 119%.

Segundo especialistas, as vendas de açúcar do Brasil, principal exportador global da commodity, têm sido beneficiadas pela maior produção nacional, menor oferta em importantes países concorrentes e um câmbio favorável a embarques. Até a quarta semana do mês, o país já havia embarcado 3,2 milhões de toneladas, sinalizando que estava a caminho de uma nova máxima.

Outro destaque vai para as exportações brasileiras de café verde, que alcançaram 225,4 mil toneladas (3,75 milhões de sacas de 60 kg) em outubro, aumento de 13% ante o mesmo mês de 2019, segundo a Secex.

A desvalorização do real favorece exportações de café do Brasil, ajudando nas vendas da safra 2020 do país, que já tinham superado 60% do total até meados de outubro, conforme levantamento da consultoria Safras & Mercado, volume acima do mesmo período de 2019 e da média histórica.

Do outro lado, os embarques de milho recuaram para 5,15 milhões de toneladas em outubro, ante 6 milhões de toneladas no mesmo mês do ano passado, embora a colheita do cereal de segunda safra tenha terminado e os preços estejam em patamar elevado.

Entre as commodities da indústria extrativa, o minério de ferro teve recuo nas vendas externas, para 31,2 milhões de toneladas. Um ano antes, o Brasil embarcou 34,1 milhões de toneladas do produto.

No mercado de carnes, os exportadores brasileiros viram recuo tanto nas vendas da proteína bovina quanto de aves, ao contrário do cenário otimista ocorrido ao longo do ano.

Os embarques de carne bovina baixaram para 162,7 mil toneladas em outubro versus 170,5 mil toneladas no mesmo mês de 2019. As exportações da proteína de aves caiu para 296,6 mil toneladas, ante 334,6 mil toneladas no intervalo avaliado.

Outras cargas

Levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) divulgado em 06 de novembro, aponta que como já havia ocorrido em setembro, o setor automotivo manteve sua recuperação em outubro com bons números de licenciamentos e produção. A retomada se dá em um cenário de grandes desafios para a indústria automobilística, e projeta para o fechamento do ano números bem próximos às das projeções feitas pela entidade.

A produção no mês foi de 236.468 autoveículos, crescimento de 7,4% sobre setembro, mas queda de 18% em relação a outubro de 2019. No acumulado dos dez meses, o recuo é de 38,5%, bem próximo à projeção de -35%. Já o mercado interno fechou o mês com 215.044 unidades licenciadas, elevação de 3,5% sobre o mês anterior, com retração de 15,1% sobre outubro do ano passado. A queda acumulada no ano já chega a 30,4%, em linha com os -31% previstos pela Anfavea.

As exportações tiveram uma sensível reação em outubro, graças à retomada de mercados vizinhos após uma prolongada quarentena. Foram enviados ao todo 34.882 autoveículos, crescimento de 14,3% sobre setembro e de 16,4% sobre outubro de 2019. O encolhimento acumulado em 2020 é de 34,2%, ante a projeção de -34% feita pela associação.

"Os resultados de outubro revelam os esforços da indústria para atender ao crescimento da demanda em alguns segmentos do mercado", ressaltou o Presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes. "Temos muitos desafios para atingir uma recuperação mais vigorosa, como os novos protocolos das fábricas, a dificuldade de planejar o médio prazo, a alta dos custos e, recentemente, a falta de alguns insumos", destacou o dirigente.

O setor de máquinas agrícolas e rodoviárias, menos afetado que o de autoveículos, registrou alta de 9% na produção (4.919 unidades) na comparação com setembro. Boa parte desse incremento se deveu às exportações de 901 unidades, 21,1% a mais que no mês no anterior. Já as vendas internas (4.530) recuaram 5% em outubro. No acumulado do ano, as vendas cresceram 1,6%, mas a produção e as exportações caíram 18,1% e 32,1%, respectivamente.

Carnes

No dia 05 de novembro, o Ministério da Agricultura da Alemanha informou a detecção de um foco de gripe aviária em uma granja de frango em Schleswig-Holstein, conforme a

agência Reuters. A cepa detectada é a H5N8, de alta patogenicidade.

De acordo com o ministério, oito aves morreram em um curto espaço de tempo por causa do vírus. O restante dos frangos da granja foram sacrificados.

No início do ano, a Alemanha já havia registrado um caso de gripe aviária em uma granja de frango na região norte da Baixa Sazônia.

Gripe suína africana - Além da gripe aviária, a Alemanha também tem detectado alguns casos de gripe suína africana em javalis selvagens e está adotando rígidas medidas para conter a doença, que foi a principal responsável por dizimar a população de porcos da China, o que levou o país asiático a aumentar consideravelmente as importações de proteína animal, o que acabou beneficiando o Brasil.

O Serviço Nacional de Qualidade e Saúde Animal (Senacsa) do Paraguai informou que as exportações de carne do país encerraram o mês de outubro com 196 mil cabeças de gado abatidas. O volume superou o mesmo mês de 2019 em 5,5%.

Segundo o presidente da entidade, Joseph Martin. as exportações continuam aquecidas. "Temos perspectivas muito boas, principalmente para novembro deste ano".

De acordo com o executivo, as exportações nos 10 meses de 2020 foram de 211 mil toneladas, 11 mil toneladas a mais do que as exportadas no mesmo período do ano passado, quando foram exportadas 200 mil toneladas. "Estamos co volumes muito bons, apesar da pressão atualmente exercida pela seca", disse Martin.

Um distrito da província chinesa de Shandong detectou a covid-19 em uma embalagem de carne de porco importada do Brasil. As autoridades da província de Wendeng determinaram que todas as pessoas que tiveram contato com a carne suína devem informar o governo.

Não é a primeira vez que as autoridades chinesas detectam traços do vírus em carne brasileira. Em agosto, um lote de asas de frango exportado pela catarinense Aurora testou positivo.

Na ocasião, a detecção do vírus também foi associada à embalagem. A unidade da Aurora em Xaxim (SC), que produziu a carne de frango, teve as exportações à China suspensas, apesar da falta de evidências de que os alimentos transmitam a doença.

No caso da embalagem de carne suína que teria sido detectada em Shandong, ainda não há informações sobre o nome do frigorífico brasileiro que a produziu.

Para a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), a contaminação pode ter ocorrido em uma das etapas do transporte do produto ao país asiático. Em nota, a entidade sustentou que os indícios apontam que a contaminação não ocorreu no frigorífico que produziu a carne. A ABPA ainda não tem todos os detalhes do caso ocorrido na China, mas está atuando junto ao governo brasileiro para auxiliar com informações. A entidade lembrou, ainda, que não há evidências de contaminação por covid-19 a partir do consumo de alimentos.

O Ministério da Agricultura informou que ainda não foi notificada oficialmente pelas autoridades chinesas sobre a suposta identificação de traços do novo coronavírus em embalagem de carne suína brasileira exportada.O episódio foi identificado pelo serviço sanitário local e não pela Administração Geral de Alfândegas (GACC, na sigla em inglês), com quem os adidos brasileiros em Pequim mantém contato direto. Por isso, a informação ainda não foi confirmada e notificada oficialmente.

Economia

O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) – órgão colegiado presidido pelo Ministério da Economia – aprovou, em 05 de novembro, a redução de 35% para 20% da tarifa aplicada às importações de brinquedos. A medida valerá a partir do próximo dia 1o de dezembro, mas deve começar a ter efeitos mais expressivos sobre os preços no início de 2021, considerando-se o tempo necessário para a realização de novas importações já amparadas pela redução tarifária.

A redução abrange brinquedos como patinetes, triciclos, bonecos, quebra-cabeças e trens elétricos, entre outros. A tarifa de 35% vigente para esses itens era a terceira mais elevada do mundo, inferior apenas às praticadas por Afeganistão e Zimbábue. A redução a 20% iguala a tarifa brasileira à Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul e elimina a elevação tarifária excepcional que incidia sobre as importações desde 2011.

Queda nos preços - Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), estima-se que a redução tarifária gere queda de 5,1% a 5,7% nos preços ao consumidor e aumente em 6,9% a 7,7% a quantidade total de brinquedos comercializados no mercado brasileiro.

Outro efeito positivo decorrente da redução tarifária é desestimular o descaminho – prática de trazer produtos ao país sem pagar tributos – e a pirataria, além de favorecer o crescimento do varejo formal no Brasil.

A decisão do Gecex foi precedida de consulta pública conduzida pela Subsecretaria de Estratégia Comercial da Secretaria-Executiva da Camex e de estudos técnicos realizados por diversos órgãos. A consulta contou com a participação de milhares de interessados, entre pessoas físicas, jurídicas e órgãos de governo.

Os Estados Unidos são o terceiro parceiro comercial do Brasil, atrás apenas da China e da União Europeia. No período entre agosto de 2019 e julho de 2020, as exportações brasileiras para esse mercado registraram US$ 24 bilhões, representando aproximadamente 11% do total exportado pelo país (US$ 216,7 bi). Desse montante, 28% foram de produtos do agronegócio (US$ 6,7 bi). No entanto, há ainda muito o que avançar na direção de itens relevantes na pauta importadora americana, um mercado de cerca de US$ 275 bilhões que o Brasil ainda não participa.

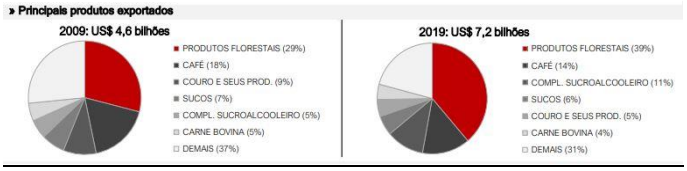
Esse é o resultado de um estudo realizado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP): o Painel Mercados – A inserção do Brasil no comércio mundial de produtos do

agronegócio. Trata-se de um relatório anual que oferece uma compilação exclusiva de dados sobre as importações e exportações de produtos do setor, oriundos de várias bases, nacionais e internacionais.

Em 2019, o Brasil exportou US$ 96,8 bilhões em produtos do agronegócio para 198 mercados. Desse montante, US$ 7,2 bilhões foram para os Estados Unidos, o que representou 7,4% das exportações brasileiras totais desse setor. Em 2009, a participação dos EUA na pauta exportadora do agro foi de 7,0%, mostrando que a participação do país americano ficou relativamente estável nesses 10 anos, assim como o portfólio, que permaneceu concentrado nos mesmos produtos, sendo composto predominantemente por produtos de base florestal (madeira e celulose).

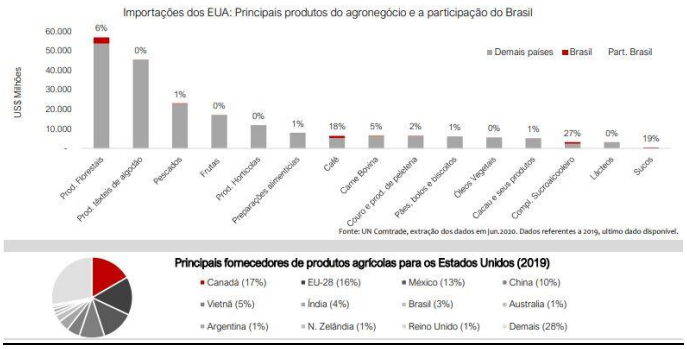
De acordo com o estudo, os principais produtos do agronegócio brasileiro exportados para os EUA em 2019, que representaram cerca de 70% do total, foram produtos florestais, café, etanol, suco de laranja, couro e carne bovina.

O gráfico a seguir traz o comparativo das exportações brasileiras do agronegócio para os EUA em 2009 e 2019:



Inserção brasileira em setores selecionados

Do total das importações de produtos do agronegócio dos Estados Unidos em 2019, cerca de 3% foram adquiridos do Brasil. Os itens selecionados no gráfico abaixo representam cerca de 70% da pauta de produtos agropecuários importados pelos EUA. Nota-se que o Brasil é pouco representativo nas aquisições americanas dos principais produtos do agronegócio, tendo alguma relevância em setores como café, açúcar e etanol, sucos e produtos florestais (celulose e madeira). Somos o 6º colocado no ranking dos principais fornecedores de produtos do agro para os americanos, atrás de Canadá (17%), UE-28(16%), México (13%), China (10%), Vietnã (5%) e Índia (4%).



Nesta terça-feira, 03 de novembro, o Ministério da Economia divulgou o resultado da balança comercial brasileira para o mês de outubro. No mês, o país Brasil teve superávit comercial de 5,5 bilhões de dólares, abaixo do esperado pelo mercado. De acordo com o órgão, o resultado foi novamente alavancado pela retração expressiva das importações. A expectativa do mercado era de um superávit de 6,1 bilhões de dólares.

Embora o saldo positivo tenha mais do que dobrado em relação ao mesmo mês do ano passado, quando foi de 2,5 bilhões de dólares, ele ficou abaixo do superávit de 5,8 bilhões de dólares registrado em outubro de 2018.

A maior parte da alta do saldo em outubro é explicada pela queda da importação da indústria de transformação, que recuou US$ 140,67 milhões pela média diária em relação ao mesmo mês do ano passado, e da indústria extrativa, cujas compras do exterior encolheram US$ 15,16 milhões.

Do lado das exportações, o fim da safra de grãos fez as exportações da agropecuária caírem US$ 36,93 milhões pela média diária em relação a outubro do ano passado. Em contrapartida, as vendas da indústria extrativa subiram US$ 14,89 milhões, e as exportações da indústria de transformação, que acumulavam uma longa sequência de quedas, subiram US$ 23,38 milhões na mesma comparação.

Com o resultado do mês passado, a balança comercial acumula superávit de US$ 47,662 bilhões de janeiro a outubro. Esse é o segundo melhor resultado da série histórica para o período, perdendo para janeiro a outubro de 2017 (superávit de US$ 58,451 bilhões).

No acumulado de 2020, as exportações somam US$ 174,379 bilhões, retração de 6,5% na comparação com o mesmo período de 2019 pela média diária. As importações totalizam US$ 126,717 bilhões, recuo de 14,7% pelo mesmo critério.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida 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