

Principais notícias

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

Brasil

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	53.079	56.593	6.62%
2	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	23.589	31.089	31.79%
3	DB SCHENKER	36.259	27.969	-22.86%
4	AGILITY LOGISTICS	20.176	25.641	27.09%
5	ASIA SHIPPING	9.646	23.790	146.63%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	20.995	20.677	-1.52%
7	VMLOG LOGISTICA INTERNACIONAL	20.447	20.285	-0.79%
8	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	15.444	18.725	21.24%
9	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	9.127	11.890	30.27%
10	CRAFT MULTIMODAL	10.809	11.637	7.66%
11	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	8.479	10.724	26.48%
12	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	9.198	10.428	13.38%
13	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	4.062	10.356	154.95%
14	SAVINO DEL BENE	10.054	10.148	0.94%
15	SAFEOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	8.049	10.046	24.82%
16	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	7.610	9.953	30.79%
17	BCF COMISSONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	4.494	9.890	120.07%
18	PANALPINA	15.461	9.482	-38.67%
19	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	12.128	8.708	-28.20%
20	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	8.695	8.560	-1.55%
21	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	10.882	8.139	-25.21%
22	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	5.586	7.868	40.85%
23	AGL CARGO	5.664	7.496	32.34%
24	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	5.509	7.307	32.63%
25	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	9.530	7.260	-23.82%
26	EAST LINE LTD	7.199	7.237	0.53%
27	EXPEDITORS INTERNATIONAL	7.535	6.234	-17.27%
28	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	2.689	6.074	125.90%
29	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	8.486	6.015	-29.12%
30	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	2.668	5.542	107.75%
31	JAS FORWARDING WORLDWIDE	5.030	5.381	6.99%
32	SMX INTERNACIONAL LTDA EPP	524	5.143	881.49%
33	CEVA LOGISTICS	3.839	5.007	30.42%
34	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	5.912	4.977	-15.82%
35	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	2.741	4.944	80.37%
36	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	5.667	4.356	-23.13%
37	MASTER SUL COMEX LTDA	5.174	4.044	-21.85%
38	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	1.930	4.023	108.46%
39	FEDEX TRADE NETWORKS	7.918	3.897	-50.78%
40	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA EPP	1.469	3.733	154.03%
41	ACCESS GLOBAL LOGISTICS	2.234	3.703	65.77%
42	MANUPORT LOGISTICS	3.341	3.479	4.13%
43	SERVIMEX LOGISTICA LTDA	3.626	3.467	-4.38%
44	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	2.204	3.430	55.60%
45	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	3.394	3.409	0.46%
46	DMF LOGISTICS	4.121	3.203	-22.28%
47	GRUPO SATEL	1.176	3.151	167.91%
48	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	2.364	3.072	29.95%
49	PLUSCARGO GROUP	3.249	3.024	-6.92%
50	VOX SHIPPING DO BRASIL AGENCIAMENTO LTDA	0	3.022	0.00%
	Total	439.461	494.229	12.46%
	OTHERS	294.250	292.498	-0.60%
	GRAND TOTAL	733.710	786.727	7.23%

Fonte: DataLiner

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	104.274	88.504	-15.12%
2	KUEHNE & NAGEL	54.137	41.398	-23.53%
3	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	47.133	40.890	-13.24%
4	AGILITY LOGISTICS	34.924	27.834	-20.30%
5	PANTOS LOGISTICS	25.047	25.853	3.22%
6	CRAFT MULTIMODAL	28.390	24.946	-12.13%
7	DB SCHENKER	32.181	24.364	-24.29%
8	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	18.658	23.915	28.18%
9	PANALPINA	34.284	21.930	-36.03%
10	CEVA LOGISTICS	21.862	20.695	-5.34%
11	DHL GLOBAL FORWARDING	24.887	20.592	-17.26%
12	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	21.566	20.457	-5.14%
13	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	13.337	18.063	35.43%
14	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	19.806	16.849	-14.93%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	18.331	15.013	-18.10%
16	BDP	13.157	12.487	-5.10%
17	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	11.082	11.770	6.22%
18	JAS FORWARDING WORLDWIDE	12.684	11.652	-8.13%
19	EXPEDITORS INTERNATIONAL	12.379	11.549	-6.70%
20	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	9.279	10.201	9.93%
21	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	11.442	10.178	-11.05%
22	CTI CARGO	6.508	9.682	48.77%
23	HM WAY LOGISTICS	12.757	8.891	-30.31%
24	HYUNDAI GLOVIS	15.003	8.865	-40.91%
25	MAERSK GROUP	0	8.369	0.00%
26	SAMSUNG LOGISTICS	8.745	8.198	-6.26%
27	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	13.309	8.164	-38.66%
28	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	11.547	8.133	-29.57%
29	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	10.781	7.605	-29.45%
30	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	4.529	7.215	59.31%
31	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	7.507	6.705	-10.69%
32	GEODIS WILSON	7.002	6.624	-5.39%
33	PLUSCARGO GROUP	7.212	6.334	-12.18%
34	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA ME	5.795	6.238	7.64%
35	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	5.852	6.223	6.34%
36	MANUPORT LOGISTICS	5.731	5.995	4.61%
37	ASCENSUS TRADING & LOGISTICA LTDA	1.972	5.993	203.90%
38	LESCHACO GROUP	5.649	5.680	0.56%
39	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	11.730	5.651	-51.82%
40	PGL BRASIL LTDA	6.592	5.573	-15.45%
41	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	6.934	5.508	-20.57%
42	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	6.430	5.281	-17.86%
43	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	5.479	5.012	-8.52%
44	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	5.930	5.010	-15.51%
45	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	4.704	4.936	4.93%
46	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	5.149	4.814	-6.51%
47	DEUGRO FREIGHT FORWARDERS	3.712	4.719	27.15%
48	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	6.026	4.659	-22.68%
49	VENTANA SERRA	7.516	4.505	-40.06%
50	DELFIN CARGO SERVICE GROUP	6.317	4.255	-32.64%
	TOTAL	775.258	683.980	-11.77%
	OTHERS	439.859	367.814	-16.38%
	GRAND TOTAL	1.215.117	1.051.794	-13.44%

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	9.767	10.223	4.67%
2	JF HILLEBRAND GROUP	3.074	5.702	85.47%
3	ITL CARGO	3.062	5.477	78.87%
4	BDP	2.840	3.926	38.26%
5	MGP LOGISTICS	2.965	3.243	9.38%
6	ALTERCARGO SRL	2.812	2.770	-1.49%
7	DB SCHENKER	3.136	2.745	-12.47%
8	AMERICANA SHIPPING GROUP	1.742	2.435	39.78%
9	BLU LOGISTICS	1.931	2.291	18.64%
10	TRANSCARGO	1.019	2.087	104.86%
11	ALMAR INTERNATIONAL	1.393	2.071	48.67%
12	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	0	1.970	0.00%
13	DHL GLOBAL FORWARDING	2.061	1.954	-5.20%
14	PANALPINA	2.075	1.913	-7.83%
15	PLUSCARGO GROUP	2.087	1.892	-9.37%
16	TIBA GROUP	2.161	1.794	-16.98%
17	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	960	1.755	82.81%
18	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	1.572	1.701	8.19%
19	FELPOINT SRL	1.029	1.688	64.04%
20	INTER AMERICAN CARGO GROUP	1.377	1.687	22.51%
21	AGROLOG SA	1.634	1.656	1.35%
22	SEABIRD ARGENTINA SA	1.444	1.655	14.65%
23	KEEMO SA	1.947	1.581	-18.78%
24	LATCOMEX SA	1.169	1.550	32.59%
25	OUTLAND LOGISTICS	244	1.486	509.02%
26	LOGISTICA INTEGRAL SRL	0	1.461	0.00%
27	SEASIDE LOGISTICS SA	1.669	1.408	-15.64%
28	MERCOLINE SRL	1.772	1.398	-21.11%
29	RALESUR SA	1.380	1.376	-0.29%
30	RUCA LOGISTICS SA	1.329	1.361	2.41%
31	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.409	1.339	-4.97%
32	CODE LOGISTICS SA	1.073	1.322	23.21%
33	INTERALMAR SA	931	1.288	38.40%
34	VINPAC CONTAINER LINE	1.589	1.240	-21.96%
35	TERRAMAR LOGISTICA SRL	961	1.189	23.73%
36	GEFCO LOGISTICS	603	1.076	78.29%
37	MERCOMAR SA	1.222	1.047	-14.32%
38	GIORGIO GORI	888	1.038	16.89%
39	PORTLAND LOGISTIC SRL	173	1.038	500.00%
40	JAS FORWARDING WORLDWIDE	899	1.002	11.52%
41	ULSA GROUP	708	1.000	41.24%
42	CENTRAL CARGO SAS	0	1.000	0.00%
43	C & M SHIPBROKER ARGENTINA SRL	435	978	124.71%
44	TERRAMAR LOGISTICA	1.359	957	-29.58%
45	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	385	948	146.23%
46	LIBRESRIO SRL	911	945	3.73%
47	LOGCARGO	1.573	932	-40.77%
48	GLOBAL DISTRIBUTION & SERVICES SA	487	897	84.19%
49	MARALCOR SA	381	891	133.70%
50	FRUCOMEX SRL	444	880	98.16%
	TOTAL	76.082	95.263	25.21%
	OTHER	54.643	53.533	-2.03%
	GRAN TOTAL	130.725	148.796	13.82%

Fonte: DataLiner

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	23.127	17.779	-23.13%
2	LOCKSLEY SRL	12.591	12.736	1.15%
3	CRAFT MULTIMODAL	10.304	12.728	23.52%
4	PLUSCARGO GROUP	14.392	12.440	-13.56%
5	DHL GLOBAL FORWARDING	9.587	8.026	-16.28%
6	YUSEN LOGISTICS	10.368	7.092	-31.60%
7	LINER SHIPPING SERVICES SA	6.485	7.058	8.84%
8	DB SCHENKER	6.658	6.733	1.12%
9	HB LOGISTICA SRL	6.647	6.724	1.16%
10	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	4.376	6.045	38.14%
11	INTERLOG SA	6.814	6.026	-11.56%
12	PANALPINA	10.599	5.886	-44.46%
13	MSL CORPORATE	5.908	5.140	-13.00%
14	GEODIS WILSON	7.582	5.085	-32.93%
15	ALMAR INTERNATIONAL	4.833	4.433	-8.29%
16	NAVICON URUGUAY SA	0	4.063	0.00%
17	TRANSCARGO	4.275	4.057	-5.11%
18	BDP	4.398	3.737	-15.03%
19	BLU LOGISTICS	2.697	3.723	38.04%
20	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	2.913	3.573	22.66%
21	TRANSPORTES UNIVERSALES	2.162	3.323	53.71%
22	GEFCO LOGISTICS	3.532	2.970	-15.91%
23	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	6.236	2.909	-53.35%
24	ALFA TRADING	3.275	2.759	-15.76%
25	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	2.023	2.638	30.40%
26	EXPEDITORS INTERNATIONAL	2.693	2.612	-3.02%
27	SAVINO DEL BENE	2.500	2.318	-7.28%
28	SACO SHIPPING	2.573	2.300	-10.61%
29	JAUSER CARGO	3.140	2.197	-30.03%
30	NAVICON SA	3.674	2.167	-41.02%
31	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA	33	2.164	6457.58%
32	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	2.204	2.112	-4.17%
33	NIP CARGO SRL	1.318	1.948	47.80%
34	OUTLAND LOGISTICS	1.536	1.919	24.93%
35	EAFF SA	1.525	1.913	25.44%
36	SEASIDE LOGISTICS SA	1.494	1.907	27.64%
37	OVERSEAS	2.135	1.856	-13.05%
38	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	2.956	1.852	-37.34%
39	REPREMAR LOGISTICS	2.070	1.764	-14.78%
40	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.595	1.723	7.99%
41	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA	1.949	1.457	-25.24%
42	ROHLIG ARGENTINA SRL	1.755	1.451	-17.32%
43	VINPAC CONTAINER LINE	1.559	1.438	-7.77%
44	ALL IN SHIPPING	1.108	1.399	26.26%
45	CEVA DE ARGENTINA SRL	0	1.356	0.00%
46	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	1.738	1.331	-23.42%
47	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	1.497	1.318	-11.97%
48	FRACHT LOGISTICS	1.977	1.311	-33.68%
49	DAMCO LOGISTICS	1.898	1.271	-33.03%
50	RALESUR SA	1.482	1.220	-17.68%
	TOTAL	218.191	201.985	-7.43%
	OTHER	117.069	93.589	-20.06%
	GRAN TOTAL	335.260	295.574	-11.84%

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

O Porto de Imbituba fechou novembro com 484,3 mil toneladas movimentadas no mês, alta de 12,4% em relação ao volume registrado no mesmo período de 2019 (430,7 mil). O bom desempenho foi alavancado pela variedade de produtos transportados: celulose, comidas em bags, contêineres, minério de ferro, ureia, malte e guindaste, além dos grandes volumes de coque de petróleo, que somaram 122 mil toneladas mensais, um crescimento de 25,7% frente ao mesmo mês de 2019. Destaque também para o aumento na quantidade embarcada de milho (+153%) e nos desembarques de sal (+107,4%), com mais navios atendidos. Do total de toneladas transportadas via Imbituba em novembro, a importação (46,4%) ficou um pouco acima da exportação (41,6%). Já a cabotagem, representou 11,9% das cargas.

No acumulado do ano, a movimentação está praticamente empatada com o volume realizado no mesmo período (janeiro-novembro) de 2019, apenas 0,8% abaixo. No entanto, dezembro chega com a perspectiva positiva de novo recorde mensal e

resultado anual que, se confirmado, será o melhor da história do porto, ultrapassando as 5,7 milhões de toneladas realizadas em 2019.

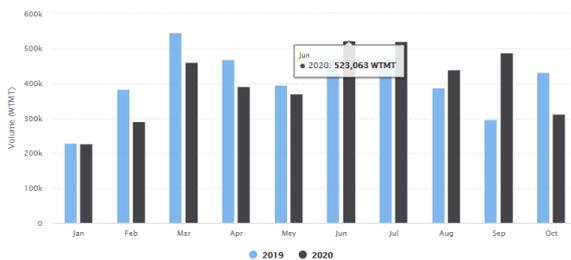
Até o momento, o Porto de Imbituba bateu dois recordes operacionais mensais este ano, em junho (602.370 toneladas) e setembro (602.737 toneladas), e quatro recordes de embarque/navio, o maior, com a marca de operação de 119,7 mil toneladas em uma única embarcação. Também teve aprovado o seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e entregue sua pera ferroviária, além do alcance recente do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias, que resultou na conquista do Prêmio Portos + Brasil, com a nota 8,5, segunda melhor entre os portos participantes; e do Certificado em Responsabilidade Social da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, pelo 5º ano consecutivo.

“Avançamos no projeto de recuperação e reforço do Cais 3 e na utilização das áreas do porto. Seguimos atraindo novos negócios e trabalhando para alavancar o potencial de contribuição de Imbituba para a cadeia de suprimentos, qualificando a infraestrutura do porto e o atendimento aos usuários”, avalia o diretor de Infraestrutura e Logística da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera.

Confira nos gráficos a seguir a movimentação de cargas via Porto de Imbituba mês a mês e o comparativo entre os dez primeiros meses de 2019 e 2020:

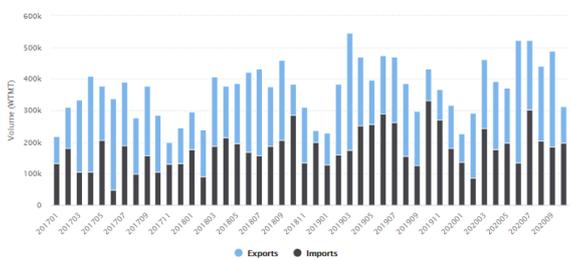
Comparativo da movimentação de cargas via Porto de Imbituba | Jan a Out 2019-2020 | WTMT

Comparison of cargo handling via the Port of Imbituba | Jan to Oct 2019-2020 | WTMT



Source: DataLiner

Cargo handling at Imbituba Port | Jan 2017 to Oct 2020 | WTMT



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

A Porto do Açú Operações, responsável pela gestão do complexo portuário da Prumo Logística em São João da Barra (RJ), quer se firmar no agronegócio na safra 2020/2021. A empresa, que este ano passou a operar na importação de fertilizantes, espera, no fluxo reverso, começar a exportar grãos a partir do próximo ano. O foco inicial será o embarque de soja.

Para operar no agronegócio, o Açú construiu em 2020 um armazém coberto no Terminal Multicargas, com capacidade para

armazenar 25 mil toneladas ao mês de insumos. A empresa planeja quadruplicar a estrutura até 2022.

Com a movimentação de grãos, a ideia da companhia é desenvolver um fluxo reverso para a importação de fertilizantes. As cargas de adubo que chegam hoje ao Açú têm como destino, sobretudo, as fazendas de café de Minas Gerais e do oeste do Espírito Santo. A intenção é que os caminhões que partem do Açú rumo a Minas com adubos, voltem transportando soja para o porto. A empresa pretende se tornar também uma rota de exportação de soja e milho do Centro-Oeste, e não apenas de grãos oriundos de produtores mineiros.

Num primeiro momento, o porto vê potencial para exportar cerca de 1 milhão de toneladas por ano de grãos, a partir do escoamento via rodovias. No futuro, o Açú acredita que pode se consolidar como uma rota do agronegócio brasileiro, se confirmada a construção da ferrovia EF-118 (Vitória-Rio) até o fim da década de 2020. O Açú estima que, com a conexão à infraestrutura ferroviária, o potencial de exportação de grãos do porto pode atingir 3,9 milhões de toneladas ao ano.

Além do escoamento de grãos e importação de adubos, o Açú tem planos, também para o futuro, de construir uma fábrica de fertilizantes no local. A empresa aposta na abertura do mercado brasileiro e seus efeitos na queda dos preços do gás natural – uma das principais matérias-primas para produção de amônia e ureia – para colocar de pé o projeto.

O Porto do Açú exporta, atualmente, sobretudo, minério de ferro e petróleo. A expectativa da empresa é que o terminal portuário de minério, operado pela Ferroport (joint venture entre a Anglo American e a Prumo), feche 2020 com uma movimentação de 24 milhões de toneladas – acima, portanto, do desempenho de 2019, de 23 milhões de toneladas.

O gráfico a seguir traz a movimentação de cargas no Porto do Açú no comparativo janeiro a outubro de 2019 e 2020:

Movimentação do Porto do Açú | Jan a Out 2019-2020 | WTMT

Port of Açú Handling | Jan to Oct 2019-2020 | WTMT

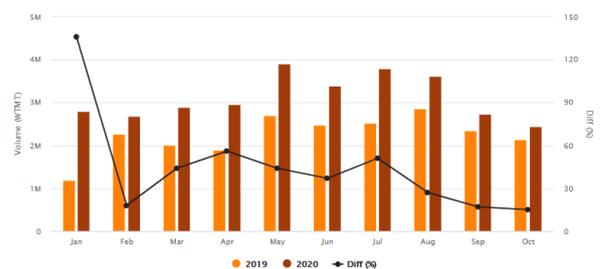


Chart source: DataLiner

Após a formalização da parceria entre a Companhia de Navegação Norsul e o Complexo do Pecém (CIPP S/A) começou a operar a sétima e nova linha regular de cabotagem do Porto do Pecém.

O objetivo é ampliar a movimentação de cargas entre o sudeste e o nordeste do Brasil. A Norsul possui o Vitoria Bay, navio de projeto multipropósito e de bandeira brasileira, dedicado a cargas eólicas e carga geral. A embarcação é considerada ideal para atender a nova dinâmica logística, ampliando serviços e operações e podendo ainda atender outras demandas que necessitem de soluções diferenciadas. O novo serviço vai conectar o Porto de Praia Mole, no Espírito Santo, ao Porto do Pecém uma vez ao mês.

“A Norsul amplia seu leque de soluções logísticas com esta nova parceria com o Pecém e potencializa novos serviços para diferentes tipos de cargas e também atende segmentos industriais como a siderurgia, energia eólica e o agronegócio. Estamos felizes com mais esta perspectiva que vai movimentar a economia, facilitar a logística de nossos clientes atuais e também nossos prospects no mercado” diz Angelo Baroncini, diretor-presidente da Norsul.

“O Complexo do Pecém tem na Norsul uma grande parceira comercial, em que ambas as empresas possuem mútuos objetivos focados em estimular e fortalecer a navegação de cabotagem em nosso país. Esta linha – com regularidade mensal – opera entre as regiões sudeste e nordeste, movimentando carga geral, principalmente produtos siderúrgicos, e estamos estimulando outros segmentos da indústria, tais como setor eólico, construção civil e granitos para se beneficiarem também da cabotagem”, finaliza o diretor-presidente do Complexo do Pecém, Danilo Serpa.

Com os dados do mês de novembro consolidados, os Portos do Paraná confirmaram o recorde de 53.561.238 toneladas movimentadas nos 11 meses de 2020. O volume é 9% maior que o alcançado no mesmo período de 2019 e 0,36% maior que o registrado durante todo o ano passado. Novembro fechou com 4.486.609 toneladas de cargas.

Exportações – No acumulado do ano, 58% das operações foram no sentido de exportação. Foram 34,45 milhões de toneladas de produtos enviados do Brasil para o mundo, via portos de Paranaguá e Antonina. O volume é 11% maior que o registrado nos mesmos 11 meses de 2019 (31 milhões de toneladas) e 3,45% que o registrado durante todo o ano anterior fechado (33,3 milhões).

O destaque do período foi a soja em grão, com 14,26 milhões de toneladas exportadas. O volume foi 36% maior que as 10,5 milhões de toneladas exportadas de janeiro a novembro de 2019 e já é 26,3% superior às 11,29 milhões de toneladas movimentadas durante todo o ano passado. Em farelo, foram 5,42 milhões de toneladas da oleaginosa exportadas. Alta de 13% em comparação ao mesmo período de 2019 (4,79 milhões) e 4,8% em relação ao movimento do ano passado.

As exportações de açúcar cresceram 79% na comparação dos 11 meses de 2019 e 2020. Foram 4,36 milhões de toneladas neste ano, contra 2,43 milhões de toneladas movimentadas no ano passado. Comparando com os 12 meses de 2019, o volume de açúcar exportado este ano já é 65% maior.

O segmento da carga geral – no qual se enquadram a celulose, as sacarias e outras cargas unitárias que vão acomodadas no porão dos navios – registra alta de 3%, comparando os 11 meses de 2020 com 2019. Este ano, foram 6,66 milhões de toneladas exportadas. Em 2019, 6,46 milhões.

Importações – Mais de 19,1 milhões de toneladas de cargas foram importadas, de janeiro a novembro, via Portos do Paraná. O volume é 5% maior que as 18,1 milhões de toneladas descarregadas em 2019, no mesmo período e se aproxima das 19,8 milhões de toneladas importadas durante todo o ano passado.

O destaque é a inusitada importação de óleo de soja. Em 2019, nenhum volume do produto desembarcou nos portos

paranaenses. Este ano, porém, foram importadas 111.427 toneladas.

Em volume, os fertilizantes seguem como os principais produtos importados. Este ano, foram 9 milhões de toneladas de adubos desembarcadas em Paranaguá e Antonina. No mesmo período, em 2019, foram 8,58 milhões. Alta registrada de 6%. Durante todo o ano passado, foram importadas 9,43 milhões de toneladas de fertilizantes.

A Carga Geral, nesse sentido do comércio exterior, também ficou em evidência. De janeiro a novembro, este ano, foram 3,9 milhões de toneladas importadas do segmento – 6% a mais que as 3,7 milhões de toneladas registradas no período, no ano passado. Nos doze meses, de 2019, foram 4 milhões de toneladas importadas.

Entre os graneis líquidos, destaque para os derivados de petróleo: 3,8 milhões de toneladas importadas, de janeiro a novembro – 3% a mais que as 3,7 milhões de toneladas registradas, no mesmo período, em 2019. O volume registrado este ano, dos produtos, ainda não ultrapassou as 4 milhões de toneladas importadas desses líquidos, durante todo o ano de 2019.

Contêineres – Nos últimos 11 meses, o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) movimentou 835.424 TEUs. A quantidade é 5% superior aos 79.643 TEUs registrados em 2019, no mesmo período.

Das unidades movimentadas em 2020, 406.270 TEUs são de exportação (3% a mais que os 395.995 TEUs do ano passado) e outros 429.154 TEUs, importação (8% a mais que os 398.648 no período do ano anterior).

Antonina – A movimentação no Porto de Antonina também cresceu. Foram 827.551 toneladas e alta de 2%, em relação ao mesmo período de 2019. O aumento foi puxado pela exportação de açúcar em saca. O embarque do produto cresceu 151%. Este ano, de janeiro a novembro, foram 122.981 toneladas; no ano passado, 48.919 toneladas.

O Terminal Portuário Ponta do Félix (TPPF), que opera no Porto de Antonina, também exportou Farelo de Soja. Foram 277.955 toneladas, pouco menos que o volume registrado em 2019, no mesmo período: 279.905 toneladas. Na importação, o desembarque de fertilizantes registrou 426.616 toneladas em 2020.

Faltado ainda um mês para o fim do ano, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) informou que bateu um recorde histórico de faturamento anual no Porto de Niterói. O total acumulado de receitas, de janeiro a novembro de 2020, atingiu a marca de R\$ 7.295.867,50, valor que já é 9,8% maior que o ano de 2019 e superior a todos os anos anteriores da história do porto. As receitas são provenientes de tarifas públicas (58%) e de arrendamentos (42%).

A gerente de Operações do Porto de Niterói, Aline Moriggi, explicou o resultado positivo, obtido mesmo durante a pandemia: “Nesse ano atípico, tomamos uma série de providências para garantir a continuidade das operações e a segurança dos trabalhadores. Apesar da perda de receitas fixas, provenientes da renovação dos contratos de arrendamento, os novos negócios no mercado offshore, o aumento das receitas variáveis e a dedicação de todos os envolvidos na cadeia logística garantiram o bom desempenho do porto”.

O Porto de Niterói conta com uma localização estratégica na Baía de Guanabara e se tornou uma base logística em apoio às atividades offshore. As principais cargas movimentadas no porto são suprimentos, peças e equipamentos que contemplam esse segmento. Com foco em empresas nacionais e internacionais de petróleo e gás que operam no país, os dois terminais arrendados pelas empresas Nitshore Engenharia e Serviços Portuários e Nitport Serviços Portuários atendem a demandas de suporte, fabricação e reparação, voltadas para módulos de plataformas de perfuração e/ou produção.

Além dos terminais arrendados, a Gerência do Porto de Niterói também pratica a cobrança das tarifas públicas das embarcações que acessam os estaleiros no entorno do porto. O resultado alcançado, neste ano, demonstra a resiliência do mercado de óleo e gás, frente a um ano de grandes desafios. “Esperamos, no ano de 2021, alcançar maiores resultados, considerando o potencial que o mercado tem demonstrado,” ressaltou Leandro Lima, superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói.

De acordo com o Estatístico Aquaviário da Antaq, o setor portuário brasileiro (portos + terminais privados) movimentou no terceiro trimestre 310,1 milhões de toneladas, o que representou um crescimento de 2,1% em comparação com igual período do ano passado. Os terminais privados movimentaram 205 milhões de toneladas, um crescimento de 1,43%. Os portos públicos, 105 milhões de toneladas – incremento de 3,45%.

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação privada que mais movimentou no terceiro trimestre: 56,5 milhões de toneladas, um decréscimo de 0,4% em comparação com o mesmo período de 2019. Em relação aos portos públicos, Santos (SP) apareceu em primeiro, com 30,6 milhões de toneladas, um incremento de 4,78%.

Minério de Ferro foi a carga mais movimentada no terceiro trimestre: 103,6 milhões de toneladas – um aumento de 0,48% em relação ao terceiro trimestre de 2019. Depois vieram combustíveis, contêineres e milho.

Em relação ao perfil de carga, foram movimentados 196,4 milhões de toneladas de granel sólido no terceiro trimestre – aumento de 1,95%. Granéis líquido e gasoso apareceram com 69,4 milhões de toneladas – um crescimento de 2,92%. A movimentação de carga containerizada caiu 2,38%, com cerca de 30 milhões de toneladas. A movimentação de carga geral subiu 10,85% (14,2 milhões de toneladas).

Acumulado de 2020 - No acumulado do ano, de janeiro a setembro, o setor portuário movimentou 849,5 milhões de toneladas. O número representou um crescimento de 3,74% em relação ao mesmo período do ano passado. Nesses nove meses, um dos destaques foi o Porto de Santos, que movimentou 86,2 milhões de toneladas, um crescimento de 8,06%. O Porto de Paranaguá (PR) também registrou crescimento (9,86%), com 39,9 milhões de toneladas movimentadas.

O Governo de Sergipe e a VLI, administradora do Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), na Barra dos Coqueiros, estão articulando diversas ações ao longo de 2020 para aumentar as operações no local e dar início à movimentação de contêineres.

O trabalho de estímulo às atividades portuárias vem sendo feito junto às empresas, buscando conhecer o volume de cargas e frequências de importações para dar partida a essa operação. Inicialmente, as importações devem ocorrer na forma de Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), chegando através do porto da Bahia e passando pelo desembarço da Receita Federal no TMIB, em área alfandegada.

“O TMIB vem registrando bons resultados diante de um cenário desafiador. Algumas operações se destacaram e comprovaram a versatilidade do terminal para atender diversos setores da economia. A movimentação de manganês, finalizada em julho, foi inédita e resultou no embarque de 25 mil toneladas para a China, com projeções para novos fluxos em 2021. Outro produto embarcado pela primeira vez foi o farelo de soja entregue em agosto. Foram 31 mil toneladas, também para o país asiático. Em relação a operação de contêineres estamos animados para iniciar, mas precisamos da participação do empresariado para juntarmos uma quantidade inicial mínima”, afirma o gerente-geral Operações Portos Nordeste da VLI, Denilson Fernandes.

O representante da VLI destaca ainda a exportação de açúcar, atualmente em andamento, após 13 anos sem registro de atividade relacionada a este produto no local. A carga de 15 mil toneladas está sendo formada, com previsão de embarque em janeiro de 2021. “O estado produz essa commodity e o terminal está apto para conectar o campo com o mercado internacional”, frisa Fernandes.

“Também estão sendo prospectadas novas operações de cargas. Além dos embarques de manganês e açúcar, já estão em fase adiantada de negociação cargas de cobre e minério de ferro”, complementa o superintendente executivo da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia (Sedetec), Marcelo Menezes.

Mais ações - A viabilização da importação de malte para produção de cerveja é mais uma das frentes que estão sendo trabalhadas. A ideia do governo é avaliar a possibilidade de implantação de silos para recebimento da carga, funcionando como um hub de distribuição regional.

A realização de um levantamento de oportunidades para adesão de incentivos em outros estados do Nordeste também está sendo discutida entre o Governo e a administradora do Porto, em conformidade com a Lei Complementar 160/2017 e o Convênio CONFAZ ICMS 190/2017. Nesse contexto, estão sendo estudadas legislações de Pernambuco, como o Programa de Desenvolvimento do Estado (Prodepe), que visa a atração de novos investimentos na área da indústria, centro de distribuição e importação. O Programa de Estímulo à Indústria (Proind); o Programa de Estímulo à Atividade Portuária (Peap) e o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo (Prodeauto) também estão sendo consultados.

O Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval para a concessão de mais quatro terminais do Porto de Itaqui, no Maranhão. Os terminais IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 são responsáveis pela movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, além de outras instalações complementares. A previsão é de que sejam investidos R\$ 480 milhões nos quatro terminais, e que o edital seja publicado em janeiro.

O terminal IQ13 é um arrendamento de terminal portuário, com uma área de 25.726 m². Parte do projeto é brownfield, ocupada por ativos (tanques e equipamentos). A outra parcela da área é greenfield, com 5.351,33 m², e está prevista no Plano de Expansão do Porto do Itaqui/MA. O arrendamento trará um aumento da capacidade estática do terminal de 7.633m³, alcançando capacidade de tancagem de 28.039m³, em 2023.

O terminal IQ11 possui uma área brownfield com 33.607m². Atualmente, o terminal é explorado provisoriamente pela Petrôleo Sabbá S.A.. Os investimentos previstos aumentarão a capacidade estática do terminal em 30.000 m³, alcançando tancagem total de 63.000m³.

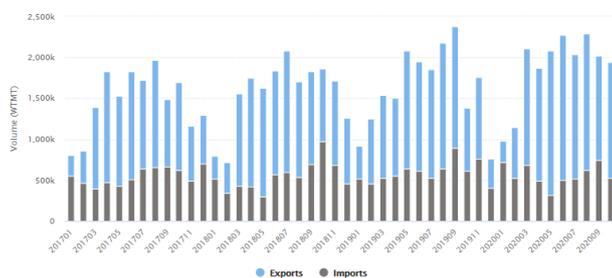
O IQ12 possui área greenfield, de 34.183m². A futura arrendatária deste terminal deverá arcar com a implantação de toda a infraestrutura do terminal para a operação de granéis líquidos, incluindo edificações, tancagem, tubulações, bem como com os equipamentos a serem utilizados na operação. O mesmo está previsto para o IQ13, que tem área de 32.078 m², greenfield.

O Porto de Itaqui tem vocação para movimentação de graneis sólidos e líquidos. Historicamente, as duas cadeias que concentram grande parte do volume são a produção de grãos – exportação de soja e milho – e a movimentação de produtos petrolíferos – importação de diesel e gasolina. A previsão é chegar à movimentação de 17,9 milhões de toneladas em 2060, seguindo uma taxa média de crescimento de 1,7% ao ano.

Os fluxos que devem apresentar a maior taxa de crescimento são os de importação de derivados de petróleo, com taxa média de 1,9% ao ano, com crescimento maior no curto prazo, de 12,1% ao ano entre 2016 e 2020.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas via Porto de Itaqui entre janeiro de 2017 a outubro de 2020:

Cargo Handling at Port of Itaqui | Jan 2017 to Oct 2020 | WTMT



Source: DataLiner (to request a DataLiner demo, click here)

O início da distribuição das vacinas contra a Covid-19 tem exigido muito planejamento das aduanas mundo afora. Importantes para conter a pandemia, elas precisam ser liberadas depressa pelas alfândegas — até por questões técnicas de preservação dos seus componentes químicos.

Ao mesmo tempo, como os imunizantes devem ser o novo alvo de quadrilhas especializadas, é preciso atenção redobrada para impedir a entrada de produtos falsos no mercado. A boa notícia é que as autoridades já conhecem muitas rotas deste comércio ilegal. Já estavam em cima do mercado paralelo de medicamentos para o tratamento de pacientes contaminados pelo novo coronavírus e equipamentos de segurança desde o início da pandemia. Toneladas já foram apreendidas.

Em uma grande operação coordenada pela Organização Mundial de Aduanas (OMA), entre maio e julho, que envolveu administrações aduaneiras de 99 países, foram interceptados mais de 307 milhões de medicamentos falsos, vencidos, ou com prazo de validade por expirar. A grande maioria não tinha autorização para ser comercializada. Entre eles, havia a controversa cloroquina, a dexametasona, vários tipos de antibióticos e de antimaláricos em geral.

Também foram confiscados 47 milhões de equipamentos de proteção falsos ou ilegais, além de quase 2,8 milhões de litros de álcool gel sem qualquer substância capaz de combater o vírus. A operação contou com a colaboração da Interpol, da Olaf, que é o braço anti-fraude da União Europeia e de laboratórios, como Sanofi, Novartis e Pfizer, que teve a sua vacina aprovada para consumo no Reino Unido na semana passada.

Esses números refletem apenas esse período de dois meses da operação STOP, como foi apelidada pela OMA. Mas dão a dimensão do problema. “A operação STOP é um ótimo barômetro do problema. Mas nós estamos trabalhando duro há meses e estamos preparados para facilitar a entrada das vacinas. Isso é nossa prioridade. Estamos prontos”, afirma o gerente do Programa de Saúde e Segurança da OMA, Maurice Adefalou.

A maioria dos produtos interceptados vem de países asiáticos. Em geral da China. O destino deles é variado: 99% dos medicamentos falsos seguiram para a África, 87% das máscaras e 82% dos testes de Covid-19, para a Europa, enquanto 84% dos termômetros iam para a América do Sul. Os dados não incluem o Brasil, que, embora tenha participado da operação, não relatou os resultados para a OMA.

Os métodos são sempre engenhosos. Para se ter uma ideia, as autoridades argentinas apreenderam uma caixa com testes de Covid-19 que haviam sido declarados como acessórios de computadores. Outro complicador está no fato de que esse comércio ilegal costuma ser pulverizado. Ou seja, são aquelas pequenas caixas de entregas online, e não em grandes contêineres. “Cerca de 57% dos produtos ilegais viajavam em pequenas caixas”, disse Adefalou.

Isso dificulta o trabalho das autoridades, que precisam do mesmo número de funcionários para controlar um contêiner e uma caixinha. O desafio das aduanas é enorme, porque precisam sempre tentar se antecipar à ação das quadrilhas.

Rotas conhecidas - É verdade que já conhecem muitas das rotas e estão há meses se preparando para lidar com os carregamentos de vacinas. Muitas já fizeram convênios com os laboratórios, com empresas comércio eletrônico e de entrega online, além de autoridades do mundo inteiro. Em vários países, se exigem declarações antecipadas das mercadorias para facilitar o controle nas fronteiras.

Dados da operação STOP:

- 1.683 interceptações
- 307 milhões de medicamentos falsos
- 47 milhões de equipamentos de proteção
- 2,76 milhões de litros de álcool gel

No meio disso tudo havia remédios falsos (sem qualquer comprovação de eficácia) ou simplesmente sem autorização. O mesmo aconteceu com o álcool gel.

- 99% dos medicamentos apreendidos iam para a África
- 87% das máscaras para a Europa
- 84% dos termômetros para a América do Sul
- 82% dos testes de Covid para a Europa
- 57% das apreensões foram feitas em produtos transportados em pequenas caixas.

No último dia 03 de dezembro, o navio mercante 'Ever Lifting' desatracou do terminal contêiner ICTSI Rio, no Porto do Rio de Janeiro, com destino ao Porto de Santos, utilizando o Canal de Cotunduba. É a primeira vez que um navio de 335 metros de LOA navega em período noturno pela via. A informação foi divulgada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

O navio porta-contêineres 'Ever Lifting' foi construído em 2015 e está navegando sob bandeira do Reino Unido. Com largura de 45 metros e calado de 13 metros, sua capacidade de carga é de 8.452 TEU. A manobra noturna no Canal de Cotunduba contou com uma ação coordenada das equipes da Gerência de Acesso Aquaviário da CDRJ, da Gestão de VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), da Marinha do Brasil, da Praticagem RJ e da Guarda Portuária, que realizou a varredura prévia do Canal e a escolta do navio durante o trajeto.

As manobras noturnas no Canal de Cotunduba, também conhecido como "Canal Varrido", foram iniciadas em abril deste ano, depois que a via ganhou uma moderna sinalização náutica. O novo balizamento conta com três boias articuladas submersíveis (BAS) dotadas da tecnologia de transceptores com AIS AtoN, que promovem maior precisão na delimitação do canal, a fim de reduzir o risco de acidentes.

Essa melhoria no principal acesso aquaviário de navios de grande porte ao Porto do Rio de Janeiro foi possibilitada por uma parceria da CDRJ com os terminais portuários ICTSI Rio, MultiRio e Triunfo Logística. Todo o projeto foi desenvolvido por um Grupo de Trabalho (GT) liderado pela Autoridade Portuária e que conta com a participação de representantes das empresas arrendatárias, da Marinha do Brasil (MB) e da Praticagem RJ.

Com o Canal de Cotunduba operacional para navegação noturna segura, estão sendo viabilizadas as operações de embarque e desembarque durante a noite e estima-se que o tempo de espera dos navios será reduzido em, aproximadamente, oito horas para cerca de 50% das escalas do Porto do Rio de Janeiro, proporcionando a maximização das janelas de entrada e saída e maior competitividade para os terminais.

Leilão de bens - Ainda sobre o Porto do Rio, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) realizou, em novembro, um leilão público de bens móveis inservíveis, que aconteceu, simultaneamente, de forma presencial e on-line. Na ocasião, foram arrematados todos os 21 lotes postos à venda, gerando uma receita de R\$1.238.900,00 para a companhia. Entre os itens arrematados, havia empilhadeiras, guindastes, pontes rolantes e sucatas ferrosas provenientes da demolição de armazéns no Porto do Rio de Janeiro.

No dia 07 de dezembro, o Porto de Santos abriu uma concorrência para três novos contratos transitórios, que ocorrem quando operadores temporários podem ocupar os terminais até que o leilão definitivo seja realizado. Serão três terrenos, que, juntos, somam 101,3 mil m²: dois na região do

Saboó – são áreas que pertenciam às empresas Deicmar e Set Port e um no Paquetá, era utilizado pela Suzano.

A ideia dos contratos transitórios é evitar que os terminais, cujos arrendamentos anteriores venceram recentemente, fiquem ociosos. Esse modelo de licitação é previsto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) desde 2016 e foi inaugurado pelo Porto de Santos neste ano, quando foram firmados três contratos do gênero, para áreas no Saboó.

Na concorrência simplificada, o recebimento de propostas começa já com a publicação do edital. A partir daí, as empresas têm uma janela de dez dias para entregar suas ofertas e, no 11º dia, abre-se ainda a possibilidade de as companhias apresentarem seu lance final. Vence o grupo que apresentar a maior remuneração ao porto – que será uma combinação entre um valor fixo (por metro quadrado) e variável (pelo volume de movimentação).

O edital não define qual tipo de carga terá que ser movimentada. Porém, no setor, já existe uma expectativa de quais grupos podem se interessar.

No caso das áreas que eram da Deicmar (um terreno de 64,4 mil m²) e da Set Port (20,9 mil m²), a avaliação do mercado é que deverão se interessar a Santos Brasil e Brasil Terminais Portuários (BTP), dois grandes operadores de contêineres do porto. As duas empresas já têm contratos de transição no Saboó, e a BTP é vizinha aos terrenos ofertados.

Já no terreno que era da Suzano, no Paquetá, uma possibilidade é que a Eldorado e a Bracell, que recentemente venceram leilões para operar terminais de celulose em Santos, tenham interesse em ficar com a área. Para uma fonte do setor, seria uma forma de as companhias já darem início à operação, já que os arrendamentos recém-firmados ainda passarão por obras.

Os contratos valem por 180 dias, mas poderão ser prorrogados. A expectativa é que os operadores temporários fiquem até que seja definido o novo arrendatário de longo prazo.

Navegação

Devido aos requisitos de quarentena do COVID-19 para tripulações de navios antes do Ano Novo Chinês (CNY 2021), os operadores de feeders no Sul da China & Hong Kong anunciaram suspensões antecipadas dos feeders de 5 de janeiro à 21 de fevereiro de 2021.

Considerando esta situação, a CMA CGM informou que está temporariamente suspendendo cargas com destino aos seguintes portos do Sul da China:

Destinos:

Região de Fujian – incluindo mas não se limitando a Fuzhou, Fuqing (via feeder), Quanzhou

Restrições: Suspensão de booking para navios com ETA Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha, Xiamen entre 5 de Jan até 21 de fevereiro 2021

Exceções: Nenhuma

Destinos:

Regiões de Dongguan, Hainan, Guangxi – incluindo mas não se limitando a Haikou, Shatian, Qinzhou, Fangcheng

Restrições: Suspensão de booking para navios com ETA Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha entre 5 de Jan até 21 de fevereiro 2021

Exceções: Nenhuma

Destinos:

Regiões Oeste PRD* – Gaolan, Maoming, Zhanjiang

Restrições: Suspensão de booking para navios com Hong Kong, Yantian entre 5 de Jan até 21 de fevereiro 2021

Exceções: Nenhuma

Destinos:

Regiões Oeste PRD – incluindo mas não se limitando a Beijiao, Zhuhai, Zhongshan, Jiangmen, Rongqi

Restrições: Suspensão de booking para navios com ETA Hong Kong, Yantian entre 5 de Jan até 21 de fevereiro 2021

Exceções: Podem ser aceitos bookings via transshipments** de Nansha & Shekou para carga Dry apenas. Não será aceito cargas Hazardous/Reefer/OOG.

Destinos:

Região Norte PRD – incluindo mas não se limitando a Huangpu, Sanshan, Yunfu, Jiujiang, Sanshui, Lianhuashan, Zhaoqing, Gaoming, Qingyuan, Jiaoxin, Huadu, Nanhai

Restrições: Suspensão de booking para navios com ETA Hong Kong, Yantian entre 5 de Jan até 21 de fevereiro 2021

Exceções: Podem ser aceitos bookings via transshipments ** de Nansha & Shekou para carga Dry apenas. Não será aceito cargas Hazardous/Reefer/OOG.

Destinos:

Região Leste PRD – incluindo mas não se limitando a Shantou

Restrições: Suspensão de booking para navios com ETA Yantian, Shekou, Nansha entre 5 de Jan até 21 de fevereiro 2021

Exceções: Podem ser aceitos bookings via transshipments ** via Hong Kong para carga Dry apenas. Não será aceito cargas Hazardous/Reefer/OOG.

*Pearl River Delta

** Sujeito à taxa adicional de feeder a ser imposta pelos operadores de feeder. A programação e a capacidade dos feeders estão sujeitas a mudanças, o consignee arcará com qualquer custo extra para cargas paradas mais do que 14 dias no porto de transshipment.

Segundo a CMA CGM, espera-se que a retomada do serviço pendente de novas atualizações dos operadores de feeders ocorra após 21 de fevereiro de 2021.

No dia 11 de dezembro, a ONE informou que tiveram início as operações para a remoção segura dos contêineres que restaram no convés do navio ONE Apus, que se acidentou no último dia 30 de novembro no Oceano Pacífico devido ao mau tempo e resultou na perda de 1816 contêineres. A permissão para a atividade de remoção foi concedida pela Guarda Costeira Japonesa.

O navio atracou no Porto de Kobe, no Japão, no último dia 08, para onde seguiu, após o acidente, para avaliar danos e determinar o número exato de contêineres perdidos. Para a remoção segura

dos contêineres foi elaborado um cronograma cuidadoso que deve levar mais de um mês para ser concluído. De acordo com a companhia, uma vez descarregado, cada contêiner será avaliado, e quando a descarga da carga for concluída, haverá uma avaliação completa de danos à embarcação e reparos subsequentes.

A ONE informou ainda que uma investigação completa do incidente está sendo conduzida pela Bandeira Estado e as autoridades marítimas competentes. A operação de descarga e investigação devem levar algum tempo.

Entendendo o acidente

O navio ONE APUS seguia de Yantian, China para Long Beach, EUA, a aproximadamente 1600 milhas náuticas a noroeste do Havaí, quando enfrentou uma violenta tempestade, com ventos fortes e grandes ondas que o fizeram tombar com força, resultando no deslocamento dos contêineres. Alguns foram perdidos, outros danificados.

Raio X do ONE APUS

Nome do navio: ONE APUS

IMO n°: 9806079

Tipo de navio: navio contêiner

Bandeira: Japão

Ano de construção: 2019

Tonelagem bruta: 146694

DWT: 138611

Dono registrado: Chidori Ship Holding LLC

Gerenciamento: NYK Shipmanagement

Fretador: ONE (Ocean Network Express)

Em uma sessão de julgamento realizada no último dia 09 de dezembro, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) deu aval, sem restrições, à prorrogação de contrato associativo celebrado entre as empresas de navegação Maersk Line e a MSC Mediterranean Shipping Company.

Denominado Vessel Sharing Agreement (VSA), o contrato tem por objeto a continuação de operação conjunta de uma linha regular, com frequência semanal, para transporte marítimo internacional de contêineres entre a Costa Leste da América do Sul e o Golfo do México e Estados Unidos. O instrumento também prevê o compartilhamento de espaço para alocação de contêineres nas embarcações de cada empresa.

A Superintendência-Geral do Cade (SG/Cade) aprovou a operação sem restrições em outubro deste ano. No entanto, terminal portuário habilitado como terceiro interessado no ato de concentração apresentou recurso contra a decisão. O caso, então, foi levado à apreciação do Tribunal da autarquia.

Nesta quarta, o Conselho entendeu que as questões apresentadas pela recorrente não suscitam problemas à livre competição no mercado. Desta forma, o Tribunal negou provimento ao recurso, mantendo, por unanimidade, a decisão da Superintendência pela aprovação da operação sem restrições.

Na madrugada de 08 de dezembro, o Plenário da Câmara dos Deputados não conseguiu concluir a votação do Projeto de Lei 4199/20, de incentivo à navegação de cabotagem (entre portos nacionais), conhecido como BR do Mar. O texto conta com urgência constitucional e tranca a pauta. Apesar disso, os parlamentares da Câmara aprovaram o texto-base da proposta da BR do Mar, na forma do substitutivo apresentado pelo relator,

deputado Gurgel (PSL-RJ), ao original do Poder Executivo. Embora a maior parte dos destaques já tenha sido analisada, falta analisar seis, que podem alterar a proposta.

O projeto libera progressivamente o uso de navios estrangeiros no Brasil sem a obrigação de contratar a construção de unidades em estaleiros locais. O texto prevê, já a partir da publicação da futura lei, que empresas poderão alugar embarcações para atuar no transporte de cargas.

Mudanças - Por 324 votos a 114, foi aprovado, no início da noite de segunda-feira (7), o substitutivo apresentado pelo deputado Gurgel. Ele promoveu alterações em mais de uma dezena de tópicos que constavam na versão do Executivo. O relator incluiu ainda dispositivo para vedar expressamente a contratação de transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos ou por empresas de cabotagem ou de navegação que pertençam a um só grupo econômico.

Foi aprovada emenda, apresentada pelo PSC, a fim de reintroduzir incentivo à formação de frota nacional e tentar assegurar a regularidade do serviço de navegação de cabotagem. A ideia constava do original do Executivo, mas havia sido excluída pelo relator.

Outro destaque aprovado, apresentado pelo MDB, assegura fonte de financiamento dos serviços de dragagem em áreas portuárias e nas hidrovias, a fim de estimular o transporte hidroviário de cargas. O objetivo é aumentar a competitividade desse modal.

O líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR), prevê que o projeto reduzirá o chamado "custo Brasil" em R\$ 3 bilhões. "Pela primeira vez, colocamos soja brasileira na China mais barata do que a norte-americana, mas é preciso evoluir mais."

Críticas - O deputado Fausto Pinato (PP-SP) insistiu várias vezes em Plenário que o texto favorecerá a formação de cartel em prejuízo do transporte rodoviário de cargas. "É questão de cadeia", disse, anunciando que irá ao Ministério Público. O líder do governo negou irregularidades.

O deputado Marcelo Ramos (PL-AM), também criticou a proposta. "Tem gente que pensa que o Brasil só existe do Sudeste para baixo e esquece que existem homens e mulheres nas regiões mais pobres. São deles os empregos que esse projeto do governo está retirando."

A análise do PL 4199/20, que começou às 15h55 e se estendeu até as 21h10, devendo ser retomado. A oposição tentará postergar os trabalhos argumentando que o texto beneficia empresas estrangeiras, ameaça empregos, prejudica a arrecadação e não reduz custos.

A Hapag-Lloyd elevou suas projeções de lucros atualizadas em outubro, com base no desempenho de negócios melhor do que o esperado no quarto trimestre atual.

Para o ano financeiro de 2020, o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) é projetado de EUR 2,6 a 2,7 bilhões, enquanto anteriormente se acreditava que atingisse um valor entre EUR 2,4 a 2,6 bilhões. Enquanto isso, para lucros antes de juros e impostos (EBIT), são esperados EUR 1,25 a 1,35 bilhão (anteriormente entre 1,1 e 1,3 bilhões de euros).

Segundo Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd, "também no quarto trimestre, a demanda do mercado por capacidade de contêineres permaneceu surpreendentemente forte e hoje estamos utilizando todos os navios disponíveis. Além disso, estamos no caminho certo com a economia de custos de nosso Programa de Proteção de Desempenho. Diante dessas circunstâncias, os resultados deste ano vão superar nossas projeções anteriores".

Além disso, "à luz da pandemia global, continuaremos monitorando de perto a segurança e o bem-estar de nossos funcionários, bem como as cadeias de suprimentos de nossos clientes, mas a implementação contínua de nossa Estratégia 2023 também permanecerá como parte integrante de nossa agenda", concluiu o CEO da Hapag-Lloyd.

Grãos

Dados detalhados do Ministério da Agricultura divulgados no último dia 10 de dezembro apontam que a importação brasileira de óleo de soja aumentou mais de 8.000% em novembro, com a Argentina ofertando a maior parte do que o Brasil comprou no mercado internacional para fazer frente a uma escassez de matéria-prima.

Já os desembarques de arroz quase triplicaram no mês passado ante novembro de 2019, para cerca de 150 mil toneladas, com o produto norte-americano, temporariamente importado sem tarifa, respondendo por 56 mil toneladas.

Lidando com preços recordes em 2020 após exportações históricas de soja em meses anteriores com a forte demanda da China e um câmbio que também favoreceu vendas externas de arroz, o Brasil teve de tomar medidas de alívio, como a isenção de tarifas de importação e a liberação do uso de matéria-prima importada na fabricação de biodiesel, notadamente óleo de soja.

Em novembro, das 55 mil toneladas que o Brasil importou de óleo de soja, um volume de pouco mais de 40 mil toneladas veio da Argentina – maior exportador global desse produto –, com Paraguai (12,5 mil toneladas) e até a Bolívia (1,8 mil toneladas) complementando a oferta.

No acumulado do ano de janeiro a novembro, as importações de óleo de soja somaram cerca de 160 mil toneladas, versus menos de 30 mil no mesmo período de 2019, com os argentinos ofertando mais de 120 mil toneladas e o restante chegando principalmente de indústrias paraguaias.

Já as importações de soja em grão no acumulado do ano atingiram cerca de 750 mil toneladas, aumento de mais de 470% ante as 131 mil no mesmo período do ano passado, com alguns analistas apostando que o Brasil trará pelo menos mais 100 mil toneladas em dezembro pra fechar 2020.

Do total importado, a maior parte veio do Paraguai (662 mil toneladas), com o Uruguai fornecendo outras 85 mil toneladas, conforme os dados do ministério.

Dados do Cecafé – Conselho dos Exportadores de Café do Brasil apontam que o Brasil exportou 4,3 milhões de sacas de café em novembro deste ano, considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. O volume embarcado representa um aumento de 32,2% em relação a novembro de 2019 e se destaca como um novo recorde em exportações do

produto para o mês, além do segundo maior embarque mensal deste ano.

A receita cambial gerada pelos embarques em novembro foi de US\$ 542 milhões, aumento de 32,3% em relação ao mesmo mês do ano passado. Na conversão em reais, o valor foi de R\$ 2,9 bilhões, a maior receita para o mês nos últimos cinco anos, com crescimento de 72,5% em relação ao novembro de 2019.

Com relação as variedades exportadas, o café arábica representou 85,1% do volume total exportado, equivalente a 3,7 milhões de sacas; o café conilon (robusta) atingiu a participação de 7,7%, com o embarque de 334 mil sacas; e o café solúvel representou 7,2% das exportações, com 313,4 mil sacas exportadas. Entre as variedades, o café arábica se destacou pelo aumento de 33,9% nas vendas em comparação a novembro de 2019 e o conilon apresentou crescimento de 63,6%. "Os resultados de exportação do café brasileiro, apresentados no mês de novembro, surpreenderam mais uma vez por sua excelente performance, tanto pelos registros em volume quanto pelo econômico", declara Nelson Carvalhaes, presidente do Cecafé.

Acumulado do ano - De janeiro a novembro, o Brasil exportou 39,8 milhões de sacas de café, aumento de 5,7% em relação ao mesmo período do ano passado. A receita cambial atingiu US\$ 5 bilhões, alta de 6,7%. Na conversão em reais, a receita foi equivalente a R\$ 25,9 bilhões, registrando crescimento de 40% em relação a jan-nov 2019. Tanto o volume exportado quanto a receita cambial em dólares e em reais no ano civil foram os maiores dos últimos cinco anos para o período. Já o preço médio foi de US\$ 126,45, aumento de 1% em relação ao ano passado.

Entre as variedades embarcadas em 2020, o café robusta se destacou pelo aumento de 25,7% nas exportações, se comparado ao volume da variedade exportado de janeiro a novembro de 2019. A variedade de café correspondeu a 11,4% do volume total embarcado no período, equivalente a 4,5 milhões de sacas. Já o café arábica teve participação de 79,3% nas exportações, com 31,5 milhões de sacas, enquanto que o café solúvel correspondeu a 9,3% dos embarques de janeiro a novembro, com 3,7 milhões de sacas.

No ano, os dez principais países consumidores de café brasileiro foram, respectivamente: Estados Unidos, que importaram 7,2 milhões de sacas (18,2% do total embarcado no período); Alemanha, com 6,7 milhões de sacas (16,9%); Bélgica, com 3,3 milhões de sacas (8,4%); Itália, com 2,8 milhões de sacas (7,2%); Japão, com 2,1 milhões de sacas (5,2%); Turquia, com 1,3 milhão de sacas (3,3%); Federação Russa, com 1,1 milhão de sacas (2,9%); México, com 971,9 mil sacas (2,4%); Espanha, com 856,5 mil sacas (2,2%); e Canadá, com 809,2 mil sacas (2%).

Entre os destinos, a Bélgica se destacou pelo crescimento de 42,6% na importação do produto brasileiro na comparação com o ano passado. A Turquia, a Federação Russa e o México também registraram aumento significativo no consumo do café brasileiro, de 16,8%, 17,2% e 13,3%, respectivamente, enquanto que a Alemanha e a Espanha apresentaram crescimento de 7,9% e 6,5%, nesta ordem.

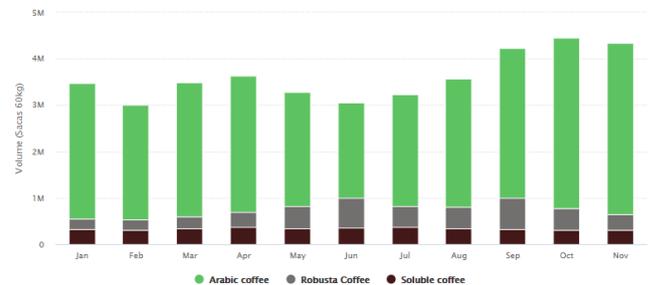
Já entre os continentes e blocos econômicos destacam-se o crescimento de 34,7% nas exportações para os países da América do Sul; 50,9% para a África; 99% para a América Central; 23,3% para os países do Leste Europeu; 26,7% para os países do BRICS; 12,9% para os países árabes, além do aumento de 42,2% nos

embarques para os países produtores de café. Vale destacar que, nos dois continentes mais afetados pela Covid-19, Europa e América do Norte, o Brasil apresentou crescimento nas exportações

para os países dos dois continentes, de 5,4% e de 1,4%, respectivamente. Também vale destacar, por fim, o aumento de 60,3% nas exportações brasileiras de café verde para países produtores no período, equivalente a 2,1 milhões de sacas.

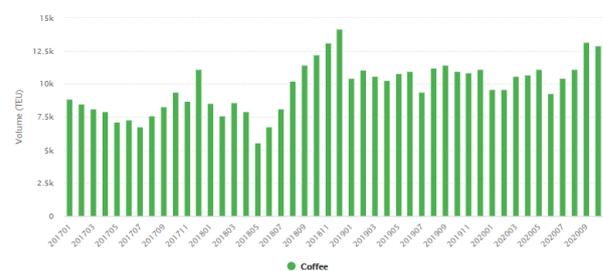
Exportações Brasileiras de Café | Jan a Nov 2020 | Sacas de 60kg

Brazilian Coffee Exports | Jan - Nov 2020 | 60kg Bags



Source: Cecafé

Brazilian Coffee Exports (HS 0901 and 2101) | Jan 2017 - 1 Oct 2020 | TEU



Source: DataLiner (to request a DataLiner demo, click here)

Ano-Safra 2020/21 - Nos cinco primeiros meses do Ano-Safra 2020/21 (jul-nov), o Brasil registrou também a melhor performance dos últimos cinco anos em termos de volume de café exportado. No período, foram embarcados 19,8 milhões de sacas de café, crescimento de 15,2% em relação ao mesmo período da safra anterior. As exportações de café arábica de julho a novembro foram de 15,8 milhões de sacas (crescimento de 16,5% em relação a mesma base comparativo de 2019). Já os embarques de café conilon foram de 2,4 milhões de sacas (aumento de 21,8%) e os de solúvel foram de 1,6 milhão. A receita cambial no Ano-Safra até agora chegou a US\$ 2,4 bilhões, alta de 12,8% no período. Na conversão em reais, a receita foi equivalente a R\$ 13,2 bilhões, aumento de 52,1% em relação aos cinco primeiros meses do Ano-Safra 2019/20.

Em relação aos portos, o Porto de Santos se manteve na liderança da maior parte das exportações no ano civil de 2020, com 77,6% do volume total exportado a partir dele (equivalente a 30,9 milhões de sacas). Em segundo lugar estão os portos do Rio de Janeiro, com 15,2% dos embarques (6 milhões de sacas).

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), apontam que, em novembro, as importações brasileiras de soja alcançaram 122,4 mil toneladas, 20 vezes mais que em novembro de 2019 (6 mil toneladas). As compras custaram US\$ 49,2 milhões, ante US\$ 1,9 milhão um ano antes, já que o valor médio da tonelada adquirida subiu de US\$ 328,8 para US\$ 402,4.

De janeiro a novembro, as importações somaram 748 mil toneladas, ante 131 mil nos 11 primeiros meses do ano passado.

Conforme a Secex, o valor das compras chegou a US\$ 245 milhões, quase seis vezes maior que no mesmo período de 2019 (US\$ 41,1 milhões). A demanda aquecida no mercado doméstico e os volumes recorde de exportação levaram o Brasil a renovar máximas também na importação de soja neste ano. A combinação desses fatores, aliada ao dólar em alta, reduziram os estoques domésticos e os volumes do grão comprado em outros países devem continuar marcantes até janeiro.

O último ano em que o Brasil importou um volume expressivo de soja foi 2014, quando o total chegou a 577 mil toneladas de janeiro a novembro. A expectativa do setor é que as importações persistam em patamares elevados até janeiro, quando começa a colheita da safra 2020/21 no Brasil – o país deverá colher um volume recorde de 134,9 milhões de toneladas.

Carnes

Estudos e projeções apresentados nesta quarta-feira, 09 de dezembro, pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) indica que a produção, as exportações e o consumo per capita de carne de frango, carne suína e de ovos devem encerrar 2020 com números positivos. Segundo a entidade, diversos destes números são recordes históricos.

Frango: De acordo com a ABPA, a produção brasileira de carne de frango poderá alcançar até 13,8 milhões de toneladas em 2020, alta de 4,2% em relação às 13,245 milhões de toneladas produzidas em 2019. Já os embarques do setor poderão chegar a 4,23 milhões de toneladas, número comparativamente 0,5% superior em relação ao registrado no ano passado, com 4,214 milhões de toneladas.

Com isto, a disponibilidade total prevista para o mercado interno deve chegar a 9,6 milhões de toneladas, volume 6,3% maior em relação ao mesmo período de 2019, com 9 milhões de toneladas. O consumo per capita deverá chegar a 45 quilos em 2020, dado 5% maior em relação ao registrado em 2019, com 42,84 quilos.

Ovos: Dobrando de tamanho ao longo da última década, conforme os levantamentos da ABPA, a produção de ovos deve alcançar 53,5 bilhões de unidades produzidas em 2020, número 9,1% superior ao registrado em 2019, quando foram produzidas 49 bilhões de unidades. Já o consumo per capita do setor deverá alcançar 250 unidades neste ano, 8,7% a mais que o índice registrado em 2019, com 230 unidades.

Carne suína: Conforme os números levantados pela ABPA, a produção brasileira de carne suína poderá alcançar até 4,3 milhões de toneladas neste ano, número 8% superior ao alcançado em 2019, com 3,983 milhões de toneladas.

Já as exportações do ano deverão, pela primeira vez, superar a casa de 1 milhão de toneladas, com total previsto de até 1,03 milhão, número 37% superior em relação às 750 mil toneladas exportadas em 2019. No mercado interno, a disponibilidade total poderá totalizar 3,3 milhões de toneladas, número até 2% superior ao registrado em 2019, com 3,233 milhões de toneladas. O consumo per capita deverá acompanhar o crescimento vegetativo da população, estabilizado em 15,3 quilos.

Na avaliação do presidente da ABPA, Ricardo Santin, assim como em 2019, a crise sanitária da gripe suína africana que impactou o rebanho suíno da Ásia, de parte da Europa e da África seguiu impulsionando as exportações brasileiras de aves e de suínos. “As

nações asiáticas se consolidaram como principais importadoras das carnes de aves e de suínos do Brasil, e foram os principais vetores do resultado do ano nos dois setores”, explica.

“No mercado internacional, os impactos no fluxo de passageiros retraiu a importação de grandes destinos islâmicos da proteína animal do Brasil, como os Emirados Árabes Unidos e a Arábia Saudita, especialmente no auge da crise pandêmica nestes países. Com a diminuição dos casos e retorno gradativo do turismo nestas nações, temos observado melhora significativa na venda destes mercados”, completa o diretor de mercados, Luis Rua.

Exportações Jan- Nov 2020

Carne de frango – As exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram em novembro 350,7 mil toneladas, volume 5,6% superior ao registrado no mesmo período de 2019, quando foram exportadas 332 mil toneladas. Em receita, as exportações de novembro alcançaram US\$476,8 milhões, número 11,3% inferior ao registrado no mesmo período de 2019, com US\$ 537,5 milhões.

No acumulado do ano, as vendas de carne de frango mantêm alta de 0,69%, com 3,849 milhões de toneladas embarcadas entre janeiro e novembro de 2020 e 3,823 milhões de toneladas no mesmo período de 2019. A receita em dólares acumulada no período é de US\$5,543 bilhões, número 12,8% menor em relação ao registrado em 2019, com US\$6,358 milhões.

Carne suína – Os embarques de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) chegaram a 87,5 mil toneladas em novembro, número 31,7% superior ao efetivado em 2019, com 66,4 mil toneladas. Em receita, a alta das exportações do décimo primeiro mês do ano chega a 35,7%, com US\$202,7 milhões de dólares, contra US\$ 149,3 milhões em novembro de 2019.

No acumulado de 2020 (janeiro a novembro), as vendas internacionais de carne suína chegaram a 940,9 mil toneladas, número 39,5% maior que o total embarcado no mesmo período de 2019, com 674,2 mil toneladas. E, pela primeira vez na história, as exportações de carne suína do Brasil ultrapassaram a casa de dois bilhões de dólares, chegando a US\$ 2,079 bilhões, número 47,1% maior que os US\$ 1,413 bilhão realizados entre janeiro e novembro de 2019.

Perspectivas para 2021: Segundo as projeções determinadas pela ABPA, a produção brasileira de carne de frango poderá alcançar até 14,5 milhões de toneladas em 2021, número que superaria em 5,5% os números totais previstos para 2020. Já as exportações deverão chegar a 4,35 milhões de toneladas, superando em até 3,6% o total que deverá ser exportado pelo Brasil em 2020. No mercado interno, a disponibilidade do produto pode chegar a 10,1 milhões de toneladas (+6,5%), com consumo per capita de até 47 quilos (+4,4%).

Já a produção brasileira de ovos deverá manter o ritmo de crescimento no próximo ano, com total de 56,2 bilhões de unidades, número 5% superior ao previsto para 2020. O consumo de ovos deve seguir em crescimento, chegando a 265 unidades em 2021, com alta de 6% em relação à 2020.

Por fim, a produção de carne suína poderá totalizar 4,4 milhões de toneladas em 2021, número até 3,5% superior à produção projetada para 2020. Segundo o mesmo período comparativo, a

alta esperada para as exportações de 2021 poderá alcançar até 10%, com total de 1,1 milhão de toneladas previstas. No mercado doméstico, a oferta poderá chegar a 3,32 milhões de toneladas, saldo até 3% maior que as projeções para 2020. E o consumo per capita poderá apresentar alta de até 2%, chegando a 15,6 quilos.

“A pressão asiática por carne de frango e carne suína do Brasil deverá se manter em patamares elevados em 2021. Ao mesmo tempo, há expectativa de retomada por importadores relevantes, como é o caso das Filipinas. Também é esperada a renovação da cota de importação pelo México no próximo ano. O efeito “Olimpíadas” também deve favorecer as vendas para o Japão, país que é presença constante entre os três principais destinos de carne de frango. Por fim, tanto no exterior quanto no mercado doméstico, é esperado um significativo impacto positivo decorrente da retomada econômica, com a superação dos efeitos da pandemia”, completa Santin.

Outras cargas

No mês de novembro, as exportações de calçados confirmaram as perspectivas de uma tendência de recuperação gradual no comércio internacional. Dados da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados) apontam que, no décimo primeiro mês do ano, foram embarcados 9,55 milhões de pares, 13,8% mais do que no mesmo mês do ano passado. Em receita gerada, o mês 11 somou US\$ 53,4 milhões, uma queda de 23,8% em relação ao mesmo mês de 2019. Segundo a entidade, o incremento das exportações de chinelos (52% em volume), com valor médio menor, foi fundamental para o resultado – e para a discrepância entre os índices. No acumulado dos 11 meses do ano, foram embarcados 84,48 milhões de pares por US\$ 598,73 milhões, quedas tanto em volume (-19,4%) quanto em dólares (-32,8%) em relação ao mesmo íterim de 2019.

O presidente-executivo da Abicalçados, Haroldo Ferreira, destaca dois fatores para a recuperação das exportações de calçados em novembro: o dólar mais valorizado sobre o real, que permitiu preços mais competitivos sem perda de rentabilidade para a indústria; e o desempenho do segmento de chinelos. “No mais, já existe uma tendência de recuperação no mercado internacional, que deve ser confirmada pela tão esperada vacinação contra a Covid-19 e a liberação dos comércios físicos”, avalia o dirigente. Mesmo com a recuperação, para o ano de 2020, Ferreira projeta uma queda na casa de 27%.

Destinos - Entre janeiro e novembro, o principal destino dos calçados brasileiros no exterior foi os Estados Unidos, para onde foram embarcados 8,5 milhões de pares, que geraram US\$ 126,7 milhões, quedas de 22% em volume e de 30,9% em receita na relação com o mesmo período do ano passado. O segundo destino foi a Argentina, para onde foram enviados 7 milhões de pares por US\$ 66,32 milhões, quedas tanto em volume (-25%) quanto em receita (-32,3%) na relação com o mesmo íterim de 2019. Além da queda natural das importações totais dos argentinos, o Brasil ainda enfrenta o problema dos atrasos nas licenças para entrada no país vizinho. O terceiro destino do período foi a França, para onde foram embarcados 6,46 milhões de pares, que geraram US\$ 52 milhões, quedas tanto em volume (-8,4%) quanto em receita (-0,7%) ante igual período do ano passado.

Estados - Nos 11 meses do ano, o principal exportador de calçados do Brasil foi o Rio Grande do Sul, de onde foram embarcados 19,9 milhões de pares por US\$ 266,9 milhões, quedas de 29,2% e 35%,

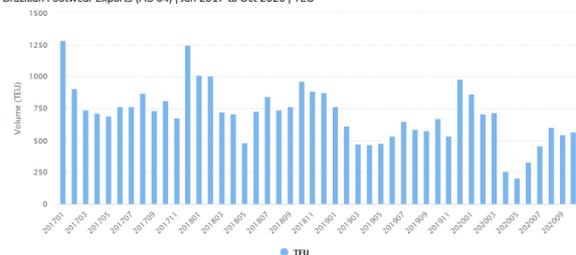
respectivamente, ante período correspondente de 2019. O segundo exportador brasileiro do setor foi o Ceará, de onde partiram 29,27 milhões de pares, que geraram US\$ 151 milhões, quedas tanto em volume (-15,6%) quanto em receita (-28,3%) na relação com o mesmo intervalo do ano passado. O terceiro maior exportador do período foi São Paulo, com o embarque de 5,8 milhões de pares por US\$ 60 milhões, quedas de 19,3% e 37,7%, respectivamente, ante 2019.

Importações do Vietnã aumentam 10,3% - Mesmo com a alta valorização do dólar, o crescimento de 10,3% em receita e de 0,3% em volume das importações de calçados do Vietnã, principal origem do calçado importado pelo Brasil, foram destaque no mês de novembro (US\$ 10,96 milhões e 586 mil pares). No mês 11, entraram no Brasil um total de 1,1 milhão de pares, pelos quais foram pagos US\$ 19,6 milhões, quedas de 23,8% em volume e de 4,8% em receita na relação com o mesmo mês do ano passado. “Mesmo com as importações totais em queda, preocupa as importações de calçados do Vietnã, que chegam ao Brasil com valores abaixo dos praticados pelo mercado e que portanto podem prejudicar a produção nacional”, explica Ferreira, destacando que a Abicalçados está atenta ao fato e solicitou, além da renovação do antidumping contra o calçado chinês – que vence em março do ano que vem –, a ampliação dos países alvos da ação para Vietnã e Indonésia.

No acumulado dos 11 meses de 2020, as importações somaram 19,64 milhões de pares e US\$ 281 milhões, quedas de 24,8% em volume e de 18,6% em receita na relação com igual período do ano passado. As principais origens foram Vietnã (9 milhões de pares e US\$ 163 milhões, quedas de 18,5% e 5% ante 2019), Indonésia (2,75 milhões de pares e US\$ 45 milhões, quedas de 39% e 38%, respectivamente) e China (5,82 milhões de pares e US\$ 33,32 milhões, quedas de 24% e 25%, respectivamente). Em partes de calçados – cabedais, solas, saltos, palmilhas etc – as importações dos 11 meses somaram US\$ 17,83 milhões, 37% menos do que em 2019. As principais origens foram Vietnã, China e Paraguai. Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras de calçados no período de janeiro de 2017 a outubro de 2020:

Exportações Brasileiras de Calçados (HS 64) | Jan 2017 a Out 2020 | TEU

Brazilian Footwear Exports (HS 64) | Jan 2017 to Oct 2020 | TEU



Source: DataLiner (to request a DataLiner demo, click here)

Levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) apontou que o mês de novembro manteve o viés de alta da indústria automobilística iniciado no segundo semestre, apresentando os melhores números do setor no ano. Exportações e produção chegaram a superar os patamares de novembro de 2019, mas o mercado interno ainda gira 7,1% abaixo do verificado no ano passado.

A produção segue impactada pelos protocolos sanitários nas fábricas e também pela falta de componentes e insumos. Em novembro foram produzidos 238.200 autoveículos, crescimento de apenas 0,7% sobre outubro, portanto incapaz de acompanhar o aumento da demanda. Esse número é 4,7% superior ao de

novembro de 2019, mas naquela época havia estoque de 330 mil veículos. Hoje há menos de 120 mil veículos estocados nas fábricas e na rede, volume suficiente para sustentar apenas 16 dias de vendas. No acumulado do ano, a produção de 1.804.759 unidades é 35% inferior à do ano passado.

A surpresa positiva foi o volume exportado em novembro, de 44.007 unidades, melhor resultado desde agosto de 2018. Essa alta é justificada pelo represamento de envios ocorrido nos últimos meses, em função do estágio de pandemia nos nossos países vizinhos, sobretudo na Argentina. E também por conta da antecipação de embarques para o encerramento do ano. De qualquer forma, o total de 285.925 unidades exportadas ainda é 28,4% menor que em 2019, que já havia sido um ano de forte queda.

Já o mercado interno fechou com 225.010 unidades licenciadas, alta de 4,6% sobre o mês anterior, porém com queda de 7,1% sobre novembro passado. No ano, foram 1.814.470 autoveículos emplacados, volume 28,1% inferior ao dos 11 primeiros meses de 2019. Isoladamente, o setor de caminhões mantém resultados melhores que os de automóveis e ônibus. Máquinas agrícolas e rodoviárias tiveram discreto aumento na produção e nas exportações em novembro, na comparação com outubro, apesar de um ligeiro recuo nas vendas.

“Os bons números de novembro dão alguma esperança para um 2021 melhor, desde que a pandemia seja controlada por vacinas, e que o ambiente de negócios no país seja estimulado por medidas de controle da dívida pública e reformas estruturantes que nos permitam ser competitivos”, afirmou o Presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes. “Mas antes disso teremos de superar alguns desafios imediatos em nosso setor e no país, como o aumento dos casos de covid-19, o risco de paralisação por falta de autopeças e a pressão de custos ligados ao câmbio e insumos. Tudo isso vem prejudicando uma retomada mais rápida da indústria”, ressaltou.

Economia

Dados da balança comercial brasileira compilados pelo Ministério da Agricultura apontam que em novembro, as exportações do agronegócio brasileiro caíram 1,5% (US\$ 7,94 bilhões) em relação a novembro do ano passado (US\$ 8,06 bilhões). O valor exportado foi impactado pela queda de 2,3% no índice de preços dos produtos de exportação. Por outro lado, houve elevação de 0,9% no índice de quantum das exportações, abrandando a diminuição dos preços médios de exportação.

O agronegócio teve 45,3% de participação nas exportações totais brasileiras (US\$ 17,53 bilhões). Já as importações de produtos do agronegócio subiram 22,1% na comparação entre novembro de 2019 e novembro de 2020, passando de US\$ 1,08 bilhão para US\$ 1,31 bilhão.

Complexo sucroalcooleiro- As vendas externas do complexo sucroalcooleiro (açúcar e álcool), milho, café verde e produtos florestais (celulose e madeiras) tiveram crescimento acentuado, em novembro.

Os dez principais produtos de exportação do agronegócio brasileiro no mês foram: milho (US\$ 878,36 milhões; +27,6% e 4,9 mil t); açúcar de cana em bruto (US\$ 765,39 milhões; +62,9% e 3 mil t); carne bovina in natura (US\$ 738,52 milhões; -1,9% e 168 mil t); café verde (US\$ 577,68 milhões; +41,9% e 276 mil t); farelo de soja (US\$ 553,13 milhões; +32% e 1,4 milhão t); celulose (US\$

551,11 milhões; +19% e 1,5 milhão t); soja em grãos (US\$ 541,80 milhões; -70% e 1,5 milhão t); algodão não cardado nem penteado (US\$ 500,10 milhões; +21,3% e 333 mil t); carne de frango in natura (US\$ 448,59 milhões; -12,1% e 334 mil t); carne suína in natura (US\$ 188,54 milhões; +36,2% e 76 mil t).

Quanto às vendas externas de milho, elas cresceram 19,1% em novembro, atingindo um recorde 4,9 milhões de toneladas para os meses de novembro. O volume recorde agregado ao aumento de 7,1% no preço médio de exportação do grão gerou receitas de US\$ 878,36 milhões com as exportações

Houve também um intenso aumento do volume exportado de açúcar na comparação com o mesmo mês de 2019, com expansão de 60,7%, atingindo 3,09 milhões de toneladas exportadas em novembro de 2020 ao preço médio de US\$ 291 por tonelada (semelhante ao de 2019). Dessa forma, o valor exportado de açúcar subiu para US\$ 900,93 milhões. O país que mais importou açúcar foi a China, com a compra de US\$ 131,45 milhões de açúcar brasileiro (+721,6%). O café teve expansão de 37,7% das vendas externas, equivalente a alta de US\$ 170,61 milhões em valores absolutos.

O principal produto de exportação, em novembro, do complexo florestal foi a celulose, com um volume recorde de 1,48 milhão de toneladas (+21,6%). Embora o volume sido significativo, a queda dos preços internacionais impediu um aumento maior do valor exportado, ficando em US\$ 551,11 milhões (+19%). Ainda no setor, as exportações de madeiras e suas obras somaram US\$ 356,96 milhões (+22,1%) e as papel foram de US\$ 143,49 milhões (-2%).

Complexo Soja - As vendas externas do complexo soja (grão, farelo e óleo) recuaram 50,6%, passando de US\$ 2,24 bilhões em novembro de 2019 para US\$ 1,11 bilhão em novembro de 2020. O principal fator da queda está relacionado à antecipação das exportações nos primeiros meses do ano.

O volume exportado de janeiro a novembro e os baixos estoques da soja em grão no Brasil fizeram com que a quantidade passasse de quase 5 milhões de toneladas, em novembro de 2019, para 1,47 milhão de toneladas em novembro de 2020, queda de 70,3%. O valor exportado de soja em grão caiu de US\$ 1,81 bilhão em novembro de 2019 para US\$ 541,80 milhões em novembro de 2020 (-70%).

As exportações de farelo de soja subiram de US\$ 418,93 milhões, em novembro de 2019, para US\$ 553,13 milhões, em novembro de 2020 (32%). A quantidade exportada do produto foi recorde: 1,41 milhão de toneladas. As vendas externas de óleo de soja recuaram 23,3%, atingindo US\$ 13,57 milhões. No acumulado, de janeiro a novembro, os embarques da soja em grão representou US\$ 28,48 bilhões (14,5%), alcançando o recorde de 82,75 milhões de toneladas (16,9%). A China foi o destino de 73,4% das exportações brasileiras de soja em grão em 2020, com US\$ 20,90 bilhões.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com

Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br

Tel + 55-11-3588-3033

Datamar Consultores Associados Ltda.

Rua Funchal 203, 4º andar

Vila Olímpia, São Paulo - 04551-904 - SP