

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 novembro 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 Nov 2019-2020 | TEU | Exportações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	59.237	62.563	5.61%
2	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	26.325	35.047	33.13%
3	DB SCHENKER	39.443	30.221	-23.38%
4	AGILITY LOGISTICS	21.625	27.731	28.24%
5	ASIA SHIPPING	10.993	25.988	136.40%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	22.901	23.174	1.19%
7	VIMLOG LOGISTICA INTERNACIONAL	21.978	22.045	0.31%
8	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	17.072	19.915	16.65%
9	INTERGLOBO INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDING	10.047	13.347	32.84%
10	INTERMAR AFRETTAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	4.970	13.264	166.88%
11	CRAFT MULTIMODAL	11.810	13.007	10.13%
12	BCF COMISSÃO ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	5.644	12.502	121.51%
13	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	8.130	12.104	48.88%
14	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	9.577	11.964	24.93%
15	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	10.458	11.813	12.96%
16	SAVINO DEL BENE	11.075	11.495	3.79%
17	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	8.840	11.274	27.54%
18	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	12.735	9.908	-22.20%
19	PANALPINA	16.772	9.684	-42.26%
20	EURO AMERICA INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDERS	9.602	9.431	-1.77%
21	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	5.936	9.140	53.97%
22	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	11.897	9.053	-23.91%
23	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	6.633	8.753	31.96%
24	AGL CARGO	6.335	8.693	37.22%
25	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	10.281	8.146	-20.76%
26	EAST LINE LTD	8.167	8.054	-1.38%
27	EXPEDITORS INTERNATIONAL	8.129	7.240	-10.94%
28	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	3.046	7.235	137.54%
29	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	9.036	6.529	-27.74%
30	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	2.996	6.379	112.95%
31	JAS FORWARDING WORLDWIDE	5.493	5.917	7.73%
32	SMX INTERNACIONAL LTDA EPP	649	5.912	810.94%
33	CEVA LOGISTICS	4.510	5.881	30.40%
34	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	6.556	5.401	-17.62%
35	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	3.302	5.277	59.81%
36	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	6.005	4.726	-21.30%
37	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	2.251	4.607	104.67%
38	MASTER SUL COMEX LTDA	5.418	4.390	-18.98%
39	FEDEX TRADE NETWORKS	8.406	4.277	-49.12%
40	ACCESS GLOBAL LOGISTICS	2.551	4.229	65.79%
41	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA EPP	1.781	4.008	124.98%
42	SERVIMEX LOGISTICA LTDA	3.963	3.903	-1.51%
43	VOX SHIPPING DO BRASIL AGENCIAMENTO LTDA	0	3.882	0.00%
44	MANUPORT LOGISTICS	3.642	3.843	5.52%
45	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	2.491	3.809	52.89%
46	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	3.713	3.687	-0.69%
47	DMF LOGISTICS	4.406	3.602	-18.25%
48	GRUPO SATEL	1.310	3.495	166.76%
49	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	2.660	3.464	30.23%
50	SKYMARINE LOGISTICA LTDA	1.246	3.433	175.52%
Total		482.042	553.443	14.81%
OTHERS		322.328	326.258	1.22%
GRAND TOTAL		804.370	879.701	9.37%

Fonte: DataLiner

Importações

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	112.769	103.060	-8.61%
2	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	51.439	48.538	-5.64%
3	KUEHNE & NAGEL	58.544	45.704	-21.93%
4	AGILITY LOGISTICS	37.925	31.156	-17.85%
5	PANTOS LOGISTICS	26.926	28.407	5.50%
6	CRAFT MULTIMODAL	30.895	28.285	-8.45%
7	DB SCHENKER	34.972	26.966	-22.89%
8	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	20.903	26.829	28.35%
9	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	23.440	24.098	2.81%
10	PANALPINA	36.940	23.984	-35.07%
11	CEVA LOGISTICS	24.086	23.661	-1.77%
12	DHL GLOBAL FORWARDING	27.172	22.477	-17.28%
13	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	14.817	20.148	35.98%
14	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	21.800	19.147	-12.17%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	19.790	17.571	-11.21%
16	BDP	14.524	14.762	1.64%
17	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	12.184	13.993	14.85%
18	EXPEDITORS INTERNATIONAL	13.443	13.409	-0.25%
19	JAS FORWARDING WORLDWIDE	13.663	13.199	-3.39%
20	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	12.514	11.668	-6.76%
21	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	10.034	11.285	12.46%
22	CTI CARGO	7.278	10.975	50.79%
23	HYUNDAI GLOVIS	16.504	10.336	-37.37%
24	HM WAY LOGISTICS	14.125	10.263	-27.34%
25	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	14.710	9.472	-35.61%
26	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	12.532	9.325	-25.59%
27	MAERSK GROUP	0	9.095	0.00%
28	SAMSUNG LOGISTICS	9.181	9.045	-1.48%
29	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	11.495	8.292	-27.86%
30	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	5.266	8.075	53.34%
31	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA ME	6.357	7.576	19.18%
32	GODIS WILSON	7.630	7.426	-2.67%
33	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	8.273	7.414	-10.39%
34	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	6.207	7.294	17.51%
35	PLUSCARGO GROUP	7.704	7.204	-6.50%
36	MANUPORT LOGISTICS	6.261	6.840	9.25%
37	ASCENSUS TRADING & LOGISTICA LTDA	2.104	6.807	223.53%
38	LESCHACO GROUP	6.153	6.500	5.65%
39	PGL BRASIL LTDA	7.487	6.356	-15.10%
40	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	7.566	6.348	-16.10%
41	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	13.119	6.316	-51.86%
42	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	6.993	5.936	-15.11%
43	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	6.005	5.857	-2.46%
44	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	5.239	5.828	11.25%
45	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	5.781	5.716	-1.12%
46	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	6.429	5.531	-13.96%
47	DEUGRO FREIGHT FORWARDERS	4.294	5.303	23.51%
48	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	6.473	5.238	-19.07%
49	VENTANA SERRA	7.930	5.148	-35.08%
50	INTERGLOBO INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDING	5.043	4.775	-5.31%
TOTAL		842.919	778.641	-7.63%
OTHERS		485.428	420.290	-13.42%
GRAND TOTAL		1.328.347	1.198.931	-9.74%

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

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	10.463	11.060	5.71%
2	JF HILLEBRAND GROUP	3.388	6.032	78.03%
3	ITL CARGO	3.472	5.769	66.16%
4	BDP	2.964	4.381	47.83%
5	MGP LOGISTICS	3.340	3.453	3.38%
6	DB SCHENKER	3.413	3.003	-12.01%
7	ALTERCARGO SRL	3.083	2.858	-7.30%
8	BLU LOGISTICS	2.228	2.570	15.35%
9	AMERICANA SHIPPING GROUP	1.879	2.535	34.91%
10	TRANSCARGO	1.180	2.327	97.25%
11	ALMAR INTERNATIONAL	1.711	2.318	35.47%
12	DHL GLOBAL FORWARDING	2.415	2.183	-9.61%
13	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	0	2.092	0.00%
14	PANALPINA	2.261	2.073	-8.34%
15	PLUSCARGO GROUP	2.278	2.000	-12.22%
16	TIBA GROUP	2.359	1.902	-19.37%
17	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	1.791	1.860	3.84%
18	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	1.171	1.854	58.33%
19	INTER AMERICAN CARGO GROUP	1.630	1.849	13.44%
20	FELPOINT SRL	1.282	1.819	41.89%
21	AGROLOG SA	1.782	1.817	1.96%
22	SEABIRD ARGENTINA SA	1.562	1.795	14.88%
23	KEEMO SA	2.200	1.783	-18.94%
24	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.515	1.626	7.33%
25	MERCOLINE SRL	2.096	1.624	-22.52%
26	LATCOMEX SA	1.227	1.620	32.03%
27	RUCA LOGISTICS SA	1.441	1.547	7.36%
28	SEASIDE LOGISTICS SA	1.871	1.535	-17.96%
29	OUTLAND LOGISTICS	400	1.532	283.00%
30	CENTRAL CARGO SAS	0	1.488	0.00%
31	LOGISTICA INTEGRAL SRL	0	1.483	0.00%
32	RALESUR SA	1.492	1.476	-1.07%
33	CODE LOGISTICS SA	1.211	1.414	16.76%
34	INTERLMAR SA	989	1.365	38.07%
35	VINPAC CONTAINER LINE	1.744	1.351	-22.53%
36	JAUSER CARGO	406	1.300	220.20%
37	TERRAMAR LOGISTICA SRL	1.156	1.276	10.38%
38	PORTLAND LOGISTIC SRL	197	1.201	509.64%
39	GIORGIO GORI	988	1.157	17.11%
40	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	527	1.156	119.35%
41	GEFCO LOGISTICS	677	1.150	69.74%
42	MERCOMAR SA	1.368	1.148	-16.08%
43	JAS FORWARDING WORLDWIDE	1.050	1.110	5.76%
44	ULSA GROUP	825	1.105	33.94%
45	C & M SHIPBROKER ARGENTINA SRL	578	1.072	85.53%
46	LOGCARGO	1.649	1.017	-38.34%
47	TERRAMAR LOGISTICA	1.553	1.014	-34.71%
48	LIBRESRIO SRL	911	945	3.73%
49	SERLOG SERVICIOS LOGISTICOS SA	892	944	5.83%
50	GLOBAL DISTRIBUTION & SERVICES SA	509	937	84.09%
	TOTAL	85.125	103.927	22.09%
	OTHER	60.093	59.542	-0.92%
	GRAN TOTAL	145.218	163.469	12.57%

Fonte: DataLiner

Importações

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	25.308	19.641	-22.40%
2	LOCKSLEY SRL	13.313	14.576	9.48%
3	CRAFT MULTIMODAL	11.681	14.463	23.98%
4	PLUSCARGO GROUP	15.872	14.301	-9.90%
5	DHL GLOBAL FORWARDING	10.744	9.273	-13.69%
6	YUSEN LOGISTICS	11.397	8.017	-29.66%
7	LINER SHIPPING SERVICES SA	7.288	7.895	8.33%
8	DB SCHENKER	7.370	7.412	0.56%
9	HB LOGISTICA SRL	7.332	7.278	-0.73%
10	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	4.773	6.963	45.88%
11	INTERLOG SA	7.606	6.827	-10.24%
12	PANALPINA	11.505	6.449	-43.94%
13	GEODIS WILSON	7.847	6.059	-22.79%
14	MSL CORPORATE	6.459	5.873	-9.07%
15	ALMAR INTERNATIONAL	5.319	5.077	-4.56%
16	NAVICON URUGUAY SA	0	4.923	0.00%
17	TRANSCARGO	4.820	4.659	-3.34%
18	BLU LOGISTICS	2.925	4.229	44.58%
19	BDP	4.930	4.126	-16.31%
20	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	3.037	3.826	25.98%
21	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	6.840	3.631	-46.92%
22	TRANSPORTES UNIVERSALES	2.387	3.441	44.15%
23	GEFCO LOGISTICS	3.765	3.390	-9.96%
24	ALFA TRADING	3.561	3.350	-5.93%
25	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	2.307	3.181	37.86%
26	EXPEDITORS INTERNATIONAL	2.947	2.891	-1.91%
27	SACO SHIPPING	2.807	2.589	-7.75%
28	JAUSER CARGO	3.343	2.545	-23.87%
29	SAVINO DEL BENE	2.799	2.491	-11.00%
30	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA	49	2.401	4800.00%
31	OUTLAND LOGISTICS	1.729	2.376	37.42%
32	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	2.418	2.356	-2.56%
33	NIP CARGO SRL	1.504	2.348	56.12%
34	NAVICON SA	3.961	2.297	-42.01%
35	SEASIDE LOGISTICS SA	1.588	2.234	40.68%
36	OVERSEAS	2.323	2.185	-5.90%
37	EAEF SA	1.638	2.161	31.93%
38	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	3.166	2.119	-33.06%
39	REPREFMAR LOGISTICS	2.284	2.042	-10.60%
40	SOUTHCROSS LOGISTICS	1.782	1.980	11.08%
41	VINPAC CONTAINER LINE	1.729	1.748	1.09%
42	CEVA DE ARGENTINA SRL	0	1.740	0.00%
43	ROHLIG ARGENTINA SRL	2.176	1.630	-25.09%
44	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA	2.065	1.606	-22.23%
45	ALL IN SHIPPING	1.214	1.560	28.50%
46	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	1.646	1.491	-9.43%
47	FRACHT LOGISTICS	2.193	1.477	-32.64%
48	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	1.961	1.463	-25.40%
49	MAERSK GROUP	49	1.405	2767.35%
50	RALESUR SA	1.604	1.364	-14.96%
	TOTAL	237.361	229.378	-3.36%
	OTHER	130.838	106.161	-18.86%
	GRAN TOTAL	368.199	335.539	-8.87%

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

A Santos Port Authority (SPA) lançou, no último dia 07 de janeiro, edital de chamamento público para recebimento de doação de projetos e estudos técnicos para a subsidiar a eventual implantação de rede sem fio de longo alcance do tipo LoRa (Long Range) para aplicação em IoT (Internet das Coisas) no Porto de Santos. Interessados terão 30 dias para solicitar autorização para participar do processo.

Para a SPA, possibilitar a facilitação de redes públicas ou compartilhadas com o uso de tecnologias como a internet das coisas é estratégico para a administração do Porto de Santos, pois otimiza a logística portuária dando eficiência, segurança, velocidade, precisão, conectividade e redução de custos. Para isso, foi avaliado que o sistema de rede sem fio de longo alcance do tipo LoRa (Long Range) é, sob o aspecto operacional, adequada as atividades portuárias.

O chamamento público tem objetivo de estimular e garantir transparência na realização de doações de estudos para subsidiar a implantação do modelo mais adequado para o serviço IoT dentro da área da Poligonal do Porto Organizado. A SPA realizou uma pesquisa junto aos arrendatários do Porto de Santos segundo a qual mais de 20% têm interesse em aplicação de IoT em sensores de umidade do ar, elevadores, temperatura, proximidade, velocidade, presença e monitoramento de vagas de páteo; mais de 40% demonstraram muito interesse em sensores de chuva, incêndio, vazamento de gás e ambiental; e mais de 50% em controle de equipamentos, movimentação de ativos, sistemas de identificação, detecção de movimento e medidores de energia.

Os interessados em participar do processo têm 15 dias corridos para solicitar esclarecimentos a respeito da autorização para elaborar os estudos, os quais, pedidos e respostas, serão tornados públicos no site do Porto de Santos.

Após a publicação dos autorizados, estes terão 60 dias para apresentar os resultados dos seus trabalhos à Autoridade Portuária. Os estudos doados não gerarão qualquer direito a ressarcimento, vantagem ou preferência para os envolvidos na sua elaboração nem para potenciais interessados. Os resultados apresentados poderão ser rejeitados, mesclados ou utilizados parcialmente, de acordo com um juízo de conveniência e oportunidade da administração pública. O edital do chamamento foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) e está disponível, com todas as informações sobre cadastramento, escopo dos estudos e aplicações, no endereço eletrônico <http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Edital-Chamamento-Publico-LORA-IOT1.pdf>.

A internet das Coisas no ambiente portuário - A Internet das Coisas, capacidade de conectar dispositivos e objetos por meio de rede digital, apresenta um grande potencial de otimização do uso da infraestrutura portuária e melhoria da sua gestão, auxiliando na redução de filas e congestionamento em picos de cargas. A tecnologia tem demonstrado funcionalidades de facilitação da mobilidade de contêineres, monitoramento e controle de tempo e de acessos, acionamento de equipamentos, controle de máquinas, como guindastes, ou mesmo a manutenção preventiva, vislumbrando não somente relatórios de informações valiosas para o ajuste fino das operações, mas também oportunidades futuras por meio da análise de dados coletados, coletas estas que, fazendo parte da rotina diária, implicam previsão de quebra na cadeia de abastecimento, falhas em equipamentos e diversos

outros aspectos da aplicação da inteligência artificial ao processo portuário.

Balço anual realizado pelo Porto de Suape apontou que, em 2020, foram movimentadas 25,6 milhões de toneladas movimentadas, um aumento de 7,53% em relação a 2019, quando o porto movimentou 23,8 milhões de toneladas. Em números absolutos são 1,8 milhão de toneladas a mais. É o maior volume já registrado nos 42 anos de Suape e acima da meta estabelecida para o ano, marcado por uma pandemia que atingiu a economia mundial.

“O aumento da demanda pelo Gás Liquefeito de Petróleo (GLP, o gás de cozinha), óleo bunker (combustível marítimo) e petróleo teve grande influência nos resultados e devemos destacar também o crescimento do transbordo de contêineres, fruto de uma estratégia comercial conjunta do Tecon com o porto, ofertando condições especiais ao mercado. Essas operações de transbordo tiveram um crescimento de 57,6%, saltando de 26.361 TEUs em 2019 para 41.560 TEUs em 2020”, observa o presidente do Porto de Suape, Leonardo Cerquinho. “Esse é o primeiro passo em direção à vocação de Suape em tornar-se hub da região nordeste para a operação de contêineres, como já somos nos granéis líquidos e veículos. Novas ações estão previstas para o ano de 2021, que alçarão a operação de contêineres de Suape a outro patamar de competitividade”.

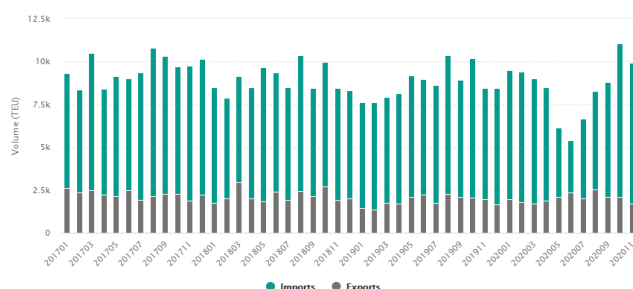
De acordo com o porto, Suape se mantém líder nacional na movimentação de granéis líquidos (combustíveis, GLP, óleos minerais, etc.), o que o torna também o principal porto de cabotagem do Brasil, a partir da distribuição dos produtos para outros terminais em navios menores. Esse tipo de carga, que representa 74% da movimentação em Suape, teve um crescimento de 8,4%, passando de 17,6 milhões de toneladas em 2019 para 19,1 milhões no ano passado. São 1,4 milhões de toneladas a mais.

As cargas conteineirizadas apresentaram um crescimento de 3,6% em toneladas, passando de 5,3 milhões de toneladas para 5,5 milhões de toneladas. Em TEUs, esse aumento foi de 1,6% (de 476.304 TEUs para 483.919).

Impulsionados pelo crescimento da demanda de trigo, os granéis sólidos tiveram o maior percentual de aumento, tendo encerrado o ano com 588,2 mil toneladas, 19,8% a mais do que no ano anterior, com 490,8 mil toneladas. Já a carga geral solta contabilizou aumento de 4,4%, saindo de 386,5 mil toneladas em 2019 para 403,4 mil toneladas em 2020.

Confira no gráfico abaixo um histórico da movimentação de contêineres no Porto de Suape mês a mês a partir de 2017:

Movimentação de contêineres no Porto de Suape | Jan 2017 a Nov 2020 | TEU



Fonte: DataLiner

Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui

A VLI iniciou, nos últimos meses, a renovação de quase 250 quilômetros do tramo norte da Ferrovia Norte Sul, trecho que liga Porto Nacional (TO) e Açailândia (MA).

A renovação consiste na troca dos trilhos e a atividade faz parte do pacote de investimentos da companhia nesse corredor – são mais de R\$ 300 milhões. Além da melhoria na linha, a VLI adquiriu 247 vagões e três locomotivas – 80 vagões e as três locomotivas chegaram em 2020 e outros ativos serão incorporados no início deste ano. Já foram finalizados a troca de trilhos em cerca de 60 quilômetros e os demais serão remodelados até 2022.

Os aportes estão alinhados à estratégia de aumentar a capacidade e agilidade no escoamento dos grãos aumentando a competitividade brasileira nas exportações. As cargas saem do interior do país, passam pelos terminais de Porto Nacional e Palmeirante, em Tocantins, e seguem até Porto do Itaqui, em São Luís (MA). “O incremento da frota e as melhorias na linha elevam nossa disponibilidade, capacidade e a confiabilidade do trecho. Dessa maneira mantemos um sistema apto a contribuir cada vez mais com o escoamento de grãos pelo Arco Norte”, destaca Daniel Schaffzick, gerente-geral do Corredor Centro-Norte da VLI.

Com a chegada de todos os novos vagões, o tramo norte da FNS passará a contar com mais de três mil vagões, sendo o Hopper o modelo mais utilizado. De 2015 para cá, a frota utilizada no trecho entre Tocantins e Maranhão mais do que quadruplicou.

Em 2019, essa malha ferroviária movimentou 7,9 milhões de toneladas de grãos (milho, soja e farelo) – um crescimento de 25% se comparado ao ano anterior, quando foram transportados 6,3 milhões de toneladas. Somando os outros produtos (combustíveis, celuloses, ferro gusa, manganês etc.) a VLI transportou mais de 11 milhões de toneladas de produtos na região.

Com um novo terminal interligado a oeste do cais, os operadores do Porto de Paranaguá preveem movimentar cerca de 6 milhões de toneladas de granéis sólidos de exportação no 1º trimestre de 2021. Somados, os volumes esperados de soja, farelo, milho e açúcar representam alta de 11% em relação ao que foi exportado nos mesmos três meses de 2020 – de 5,47 milhões de toneladas.

“Para atender essa demanda vamos precisar do Corredor de Exportação funcionando 100%. O objetivo é ter máxima produtividade nos três berços a leste do cais e ainda contar com o berço 201, no corredor oeste, e o berço 204”, destaca o diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Segundo ele, os berços 201 e 204 tiveram, em 2020, um aumento significativo do calado, passando a 12,5 metros. Além disso, um novo terminal começa a operar no Corredor Oeste de Exportação do Porto de Paranaguá, logo nos primeiros meses de 2021.

“Isso vai nos trazer possibilidade de trazer ainda mais carga para Paranaguá. Com essa capacidade ampliada, que não tínhamos nos anos anteriores, e essa estrutura temos todas as condições de atender os nossos usuários e bater novos records na exportação”, prevê Teixeira.

Novo terminal – O novo terminal que se interliga para começar 2021 operando à oeste do cais, pelo berço 201, é a Cavalca Administração Portuária (CAP). “Nossa expectativa é começar a operar logo nos primeiros meses do ano. Toda a estrutura está pronta e já recebemos o alfundegamento, agora na última semana

de dezembro”, conta o gerente-geral do terminal, Eulisses Zagonel Machado.

Segundo Machado, a empresa vai trabalhar, principalmente, com soja – em grão e farelo – originadas na região Oeste do Paraná e do estado do Mato Grosso. “Nossa expectativa é carregar de 60 a 65 mil toneladas por mês”, completa.

O terminal conta com um armazém de fundo plano para 50 mil toneladas de carga e é interligado por correias transportadoras até os equipamentos do berço – os dois shiploaders – que têm capacidade de embarcar cerca de duas mil toneladas hora, cada.

“A operação simultânea de dois corredores de exportação, no Porto de Paranaguá, vai possibilitar mais agilidade nos carregamentos, potencialmente diminuindo o tempo de espera dos navios”, afirma o gerente da CAP. A expectativa da Cavalca é exportar 180 mil toneladas de soja já no primeiro trimestre de 2021.

No mesmo berço 201, interligado no Corredor Oeste, está o terminal da Bunge. A expectativa da empresa é exportar, nos primeiros três meses deste novo ano, 415 mil toneladas de graneis – 235 mil de farelos de soja e 180 mil de soja em grão. O volume esperado é 87% maior que o consolidado em 2020, de janeiro a março de 2020, no berço: 221.532 toneladas de soja em grão e farelo.

Pelo berço 204, a Pasa espera exportar, no mesmo período, 770 mil toneladas de carga, sendo 420 mil toneladas de soja (121% a mais que as 189.946 toneladas exportadas de janeiro a março de 2020, em grão e farelo) e 350 mil de açúcar a granel (17% a mais que as 298.490 toneladas exportadas no primeiro trimestre em 2020).

Corredor Leste – Juntos, os nove terminais privados e os dois públicos interligados no Corredor de Exportação Leste, do Porto de Paranaguá, esperam movimentar 4.717.000 toneladas de soja, milho e farelo no primeiro trimestre de 2021. Esse volume representa uma movimentação média de 1.572.333 toneladas por mês.

O volume esperado é quase o mesmo do consolidado na exportação do complexo em 2020 (4.721.471 toneladas). De soja, são esperadas quase 3,1 milhões de toneladas. O volume é um pouco menor do exportado nos três primeiros meses de 2020: 3.348.522 toneladas.

De farelo de soja, a expectativa dos terminais é exportar 1.144.000 toneladas no primeiro trimestre de 2021. O volume será 6,4% maior que as 1.075.147 toneladas consolidadas no mesmo período deste ano.

O produto que deve apresentar uma alta significativa é o milho. A previsão é movimentar 475,5 mil toneladas do grão de janeiro a março do próximo ano. Em 2020, foram exportadas 297.802 toneladas do produto pelo Corredor Leste – 37% a menos do volume esperado.

Confira expectativa por terminal do Corredor Leste do Porto de Paranaguá:

TERMINAIS	FARELO DE SOJA	MILHO	SOJA	TOTAL 1º TRI.
AGTL BRASIL		75.000	225.000	300.000
CARGILL	240.000	60.000	380.000	680.000
CENTRO SUL	144.000	57.500	87.500	289.000
CIMBESSUL	30.000	10.000	100.000	140.000
COAMO	375.000	20.000	45.000	440.000
COTRIGUAÇU	235.000	50.000	370.000	655.000
INTERALLI	-----	100.000	470.000	570.000
LOUIS DREYFUS	60.000	3.000	570.000	633.000
ROCHA		100.000	700.000	800.000
SILO PÚBLICO	60.000	-----	150.000	210.000
TOTAL	1.144.000	475.500	3.097.500	4.717.000

O Porto de Imbituba fechou 2020 com recordes de embarques e de movimentação mensal e anual, diversificação de cargas e atração de investimentos. De janeiro a dezembro de 2020, foram movimentadas no porto catarinense 5,8 milhões de toneladas, volume 1,8% maior que o realizado em 2019. Dentre as cargas mais movimentadas no período, estão o coque de petróleo, a soja, o minério de ferro, os contêineres, o milho, o sal e a ureia. Ao todo, foram 228 atracações de navios no último ano.

Em 2020, o Porto de Imbituba bateu três recordes de movimentação mensal: em junho (602.370 toneladas), setembro (602.737 toneladas) e dezembro (662.489 toneladas). Além disso, ultrapassou cinco vezes o volume embarcado por navio, demonstrando sua capacidade de atendimento de grandes operações. A maior delas chegou à marca de 119,7 mil toneladas em uma única embarcação, considerado até o momento o maior embarque de granel sólido do Sul do Brasil, de acordo com os dados disponíveis no Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O portfólio de cargas também foi ampliado, agregando celulose, minério de ferro (hematita e magnetita), fertilizante (superfosfato triplo) e alimentos em big bags. A movimentação expressiva de minério proporcionou os recordes de embarque e a atração de investimentos privados dentro do porto, como a construção de um novo armazém dedicado exclusivamente à carga, com capacidade de armazenagem estática de aproximadamente 80 mil toneladas.

O terminal de contêineres Tecon Salvador conseguiu derrubar na Justiça Federal da Bahia liminar obtida pela Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport) contra tarifa cobrada para o escaneamento de cargas — inspeção não invasiva determinada pela Receita Federal. A decisão foi concedida pelo juiz Ávio Mozar José Ferraz de Novaes, da 12ª Vara Federal Cível do Estado, em pedido de reconsideração.

O magistrado entendeu que não poderia ser aplicada ao caso a Instrução Normativa nº 680, editada pela Receita Federal em 2006, que, entre outros pontos, isentava os importadores da cobrança. Considerou norma posterior do órgão — Portaria nº 3.518, de 2011, alterada pela Portaria nº 1.001, de 2014 — pela qual a aquisição, a manutenção e a operação de escâneres deve ser de responsabilidade dos próprios recintos ou locais alfandegados.

Essas novas responsabilidades, segundo o juiz, levaram os terminais a tarifar os serviços, sob pena de desequilíbrio dos contratos de concessão. “Se assim não fosse, parece-me que estaríamos diante de uma possível violação a Lei de Concessões (Leinº 8.987/95)”, diz na decisão (processo nº 1040602-44.2020.4.01.3300).

Para ele, o escaneamento só poderia ser incluído no pacote de serviços pago para a movimentação de cargas — o chamado box rate — se fosse realizado, “indistintamente”, em todas as cargas. “Podendo a referida exigência ser mitigada, por exemplo, quando o recinto alfandegado operar com carga que possibilite a inspeção visual direta ou por outra forma”, diz.

Demir Lourenço, diretor executivo do Tecon Salvador, afirma que a decisão reforça a confiança do terminal sobre a regularidade da cobrança. De acordo com ele, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em decisão administrativa de 2019, reconheceu que a atividade de inspeção não invasiva de contêineres gera custos e que eles devem ser remunerados. “A matéria em questão não deveria sequer ser passível de controvérsia já que está inserida em um ambiente regulado”, diz.

A Usuport já recorreu da decisão. No pedido, afirma que a Instrução Normativa nº 680, de 2006, está vigente, que não se pode falar em desequilíbrio dos contratos de concessão e que o custo de aquisição e operação dos escâneres deve ser bancado pelo Fundo Especial de Desenvolvimento e Modernização das Atividades de Fiscalização (Fundaf).

“Há fonte legal de custeio da atividade fiscalizatória que não implica sobre carga desproporcional e ilegal perante aqueles que movem a economia nacional”, diz Fernando Antonio da Silva Neves, do escritório Fernando Neves Advogados e Consultores, que defende a Usuport.

A tarifa começou a ser cobrada no país em 2012, de acordo com a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec). Para os exportadores e importadores, pesa no bolso. O valor é estabelecido por cada operador portuário. Varia de R\$ 80 a R\$ 1 mil por unidade, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), que tentou pela via administrativa, sem sucesso, contestar a cobrança. E cogita agora recorrer ao Judiciário. Na Bahia, há precedente favorável, enquanto nos Estados de São Paulo e Espírito Santo as poucas decisões de segunda instância são contrárias às empresas. Uma empresa que atua na fundição e refino de cobre obteve sentença favorável na 13ª Vara Cível da Bahia.

O juiz Carlos D’ávila Teixeira considerou a tarifa ilegal e determinou o ressarcimento dos últimos cinco anos. Para ele, trata-se de uma taxa, uma medida de segurança decorrente do poder de polícia da Receita Federal e que, portanto, a cobrança deveria ter sido estabelecida por meio de lei. Outras duas empresas ingressaram com ações contra o Tecon Salvador. Mas, de acordo com o terminal de contêineres, os pedidos de tutela antecipada foram indeferidos pela Justiça.

A Santos Brasil, que administra o Terminal de Contêineres do Porto de Santos (Tecon Santos), adiou de 31 de dezembro de 2020 para 31 de dezembro de 2031 a conclusão de seu cronograma de investimentos previstos no cais santista. A informação foi divulgada ao mercado no último dia 03 de janeiro por meio de fato relevante, assinado pelo diretor econômico-financeiro e de Relações com Investidores da empresa, Daniel

Pedreira Dorea. Segundo a empresa, a estimativa é investir, até o próximo ano, ao menos R\$ 360 milhões – R\$ 313 milhões já foram executados.

O montante de investimentos é relacionado ao pedido de renovação antecipada do contrato de arrendamento do terminal. Inicialmente, a empresa teria até o ano que vem para operar o Tecon, Porém, em 2015, após uma negociação com o Governo Federal, a Santos Brasil garantiu a renovação até 2047. Para isso, a operadora assumiu o compromisso de investir mais de R\$ 1,2 bilhão na instalação. Esses investimentos deverão garantir o aumento da capacidade de movimentação de contêineres no Tecon.

De 2 milhões de TEU movimentados anualmente, o volume passará a ser de 2,4 milhões de TEU por ano. Além disso, a previsão é de que a instalação alcance a marca de 150 MPH (movimentos por hora). Uma das principais intervenções previstas é a ampliação do cais dos atuais 980 metros para 1.200 metros, por meio do prolongamento do trecho acostável até o Terminal de Exportação de Veículos (TEV).

A ampliação viabilizará a atracação simultânea de três novos navios Panamax, capazes de carregar entre 7.000 e 12.500 TEU. Além disso, a empresa previu o aprofundamento de berços de atracação e a compra de equipamentos como portêineres.

Segundo o fato relevante divulgado pela empresa, “O novo cronograma de investimentos preserva a equação econômico-financeira original do contrato de arrendamento, mantendo-se inalterados o montante a se investir e o prazo de arrendamento previstos no quinto termo aditivo, resguardando-se as premissas originais já pactuadas, dentre elas as de movimentação, preço e produtividade”.

Falta de Demanda - Em nota, o presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, informou que “a falta de demanda frente à capacidade gerada ao longo do tempo pelo projeto original foi o que motivou o pedido de dilatação do prazo para a realização do investimento de R\$1,5 bi (em valores atualizados) no TeconSantos”. Segundo o executivo, a legislação permite a revisão do cronograma de investimentos. “O montante do investimento se mantém inalterado assim como o prazo de arrendamento”, informou. Segundo Sepúlveda, foi alterado o prazo para parte dos investimentos em equipamentos. Já os investimentos na infraestrutura de cais estão sendo concluídos.

A empresa pública Portos do Paraná abriu consulta para os leilões de arrendamento das áreas PAR32 e PAR50, no Porto de Paranaguá. Os certames devem acontecer no primeiro semestre de 2021, com investimentos totais de R\$ 367.648.000,00.

Os leilões serão realizados pela autoridade portuária paranaense e os procedimentos prévios são realizados com apoio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

A PAR32 é uma área de aproximadamente 6.6 mil m2, destinada a movimentação de carga geral, em especial açúcar ensacado. O espaço já conta com estrutura, no berço de atracação 205. O prazo de arrendamento é de 10 anos, prorrogáveis a critério do poder concedente.

Já a PAR50 é para operação de graneis líquidos, com área total de 85.392 m², junto ao píer de inflamáveis. O arrendamento prevê instalações de armazenagem de uso misto, com 18 tanques verticais já instalados e capacidade total de aproximadamente 70.181 m³, além de sistemas de tubulações, bombeamento, áreas administrativas e de utilidades. O prazo de arrendamento é de 25 anos, também possível de prorrogação.

Os estudos completos estão disponíveis em: –
<http://web.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/default.aspx?audiencia=69> (PAR32) e
<http://web.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/default.aspx?audiencia=72> (PAR50).

A consulta teve início no último dia 30 de dezembro de 2020 e será encerrada no dia 29 de janeiro de 2021. A audiência pública terá data, horário e local definidos e comunicados posteriormente.

A partir deste ano, o Porto do Açu passa a adotar o Environmental Ship Index (ESI), índice que classifica as embarcações que superam os padrões de emissão estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO). Navios que performam acima dos padrões ambientais, incluindo os níveis de emissões de gases do efeito estufa, têm acesso a tarifas portuárias diferenciadas. O ESI é um projeto liderado pelo World Ports Sustainability Program (WPSP), vinculado à Associação Internacional de Portos (IAPH). “Temos uma infraestrutura portuária de classe mundial, com capacidade para receber os maiores navios do mundo. Ao adotar o Environmental Ship Index, deixamos claro que o Açu está comprometido em participar do esforço global de redução de emissões”, explica José Firmo, CEO da Porto do Açu Operações.

Estima-se que a indústria internacional de navegação seja responsável por 2% a 3% das emissões de gases do efeito estufa no mundo. O embarque de petróleo bruto, carvão, minério de ferro, grãos e outras commodities a granel representam mais de 80% do comércio marítimo global.

O Porto do Itaqui fechou 2020 com movimentação acima da marca histórica alcançada em 2019, com 25,3 milhões de toneladas de cargas movimentadas. Os grãos (soja, milho e farelo de soja) chegaram aos 12,1 milhões de toneladas – incluindo as operações do Tegram e da VLI –, um crescimento de 8,5% sobre o mesmo período de 2019. E o volume de fertilizante atingiu os 2,6 milhões de toneladas movimentadas, registrando alta de 21% sobre 2019. Destaque também para a celulose, com 1,4 milhão de toneladas exportadas e 35% acima do que foi exportado em 2019; além das cargas em contêineres, que se consolidaram em 2020, com a escala semanal.

Expansão - Maior projeto de expansão que vem sendo empreendido no Porto do Itaqui desde 2019, o Novo Tegram iniciou suas atividades no final do primeiro semestre de 2020. Os investimentos do Consórcio Tegram no Itaqui possibilitam realizar embarques simultâneos de grãos pelos berços 100 e 103, elevando a capacidade do porto para movimentar 20 milhões de toneladas de grãos por ano, considerando também as operações da VLI no Berço 105. O Consórcio investiu R\$ 260 milhões nesta segunda fase do empreendimento. Somados ao aporte de recursos da primeira fase (R\$ 600 milhões), o total investido é de R\$ 860 milhões. A obra gerou cerca de 500 empregos e no pós-obra o terminal deve absorver mais de 100 novos trabalhadores.

O Tegram é uma das maiores obras de infraestrutura para a exportação da safra brasileira de grãos e tem beneficiado diretamente os produtores da região do MATOPIBA (Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia) e do Nordeste de Mato Grosso. A proximidade do Itaqui com a nova fronteira agrícola do Brasil gera maior agilidade no escoamento da safra para mercados estratégicos, como o europeu e o asiático.

Planos para 2021 - A gestão do Porto do Itaqui tem em curso um Plano de Investimentos – entre recursos públicos e privados – no valor total de R\$ 1,4 bilhão para infraestrutura portuária, que abrange obras entregues, em andamento e projetos para 2021.

Com recursos próprios da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, gestora do Porto do Itaqui, estão em fase de conclusão as obras de recuperação dos berços, pavimentação das vias internas e de acesso ao porto, novo sistema elétrico com modernização da subestação receptora e a construção de uma base de resposta a emergência no Terminal da Ponta da Espera.

Entre os investimentos privados mais importantes, além do Novo Tegram, destacam-se as obras em andamento da expansão do terminal de fertilizante, de dois terminais de graneis líquidos e um de celulose, que devem ser concluídas em 2021. Ainda para o próximo ano está previsto o leilão de quatro novos terminais de combustíveis, a construção de um novo berço (99) e uma pera ferroviária.

Navegação

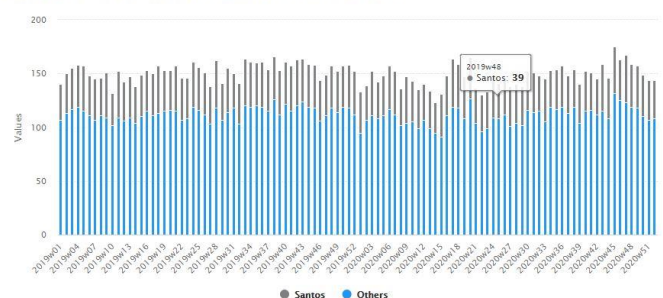
As escalas de navios contêineres nos portos brasileiros são um indicativo da atividade econômica do país. Por isso, a equipe da Datamar reuniu alguns dados que podem funcionar como um termômetro do atípico ano de 2020.

Em dezembro de 2020, o país registrou 664 escalas de navios contêineres em seus portos, uma queda de 2,5% em relação a igual mês de 2019. Em Santos, a queda foi ligeiramente maior, - 2,85%. Já na comparação com novembro de 2020, as escalas caíram 5,8%.

Apesar dos efeitos da pandemia da covid-19 na atividade econômica, os portos brasileiros registraram uma queda de apenas 3% nas escalas de navios contêineres em 2020 em relação a 2019. Já o Porto de Santos registrou queda de 4% no período.

Escalas de navios contêineres nos portos brasileiros | Jan 2019 a Dez 2020 por semana

Container Vessel Calls in Brazilian Ports | Jan 2019 to Dec 2020 per week



Source: DataLiner

A tabela abaixo traz o número de escalas de navios contêineres em cada porto brasileiros em 2020 e seu comparativo com 2019.

A maior parte dos portos registrou queda nas atracções. O ano foi muito bom para o agronegócio, e as exportações de grãos bateram recordes, mas a movimentação de contêineres foi menor que em 2019 na maior parte dos portos. O destaque positivo foi o Porto de Navegantes, que cresceu 8%.

Em relação ao crescimento das atracções no Porto de Itaquí 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

Escalas de navios contêineres no Brasil por porto | Acumulado Jan a Dez 2019-2020

Ports	2019	2020	Diff.%
Itaquí	9	34	278%
Navegantes	520	561	8%
Manaus	208	216	4%
Paranagua	771	796	3%
Porto De Itaguai	305	312	2%
Pecem	399	393	-2%
Natal	41	40	-2%
Itajai	440	424	-4%
Vila Do Conde	170	163	-4%
Santos	2.030	1.942	-4%
Vitoria	190	181	-5%
Itapoa	590	553	-6%
Salvador	521	486	-7%
Rio De Janeiro	617	573	-7%
Suape	500	464	-7%
Rio Grande	513	463	-10%
Fortaleza	71	64	-10%
Imbituba	57	51	-11%

De acordo com a Portonave, o resultado do Porto de Navegantes é reflexo de uma somatória de fatores, puxados pela retomada do crescimento econômico – o PIB do Brasil no terceiro trimestre fechou em +7,7%. Mesmo com o cenário da pandemia mundial, o setor portuário não parou e se mostrou essencial, tanto para o abastecimento das indústrias e insumos para o consumo interno, quanto para o envio de produtos e matérias-primas para outros países. As importações, que no início da pandemia até a metade do ano tiveram queda, se recuperaram nos últimos meses. Só em novembro, o Porto de Navegantes teve seis escalas extras de navios.

A conclusão da primeira fase da Nova Bacia de Evolução, que possibilita aos portos de Itajai e Navegantes receber navios com até 350 metros de comprimento, foi um dos fatores que colaborou com o crescimento da movimentação também. Desde maio, mais de 40 navios com mais de 306m giraram no novo espaço de manobras. Um trabalho que uniu esforços da Autoridade Portuária, Marinha, Praticagem e Governo do Estado para ser executado.

Outro porto que teve uma movimentação maior de contêineres foi Paranaguá, que registrou 3% mais atracções em 2020 em relação a 2019. De acordo com a Portos do Paraná, os portos do estado fecham o ano com quinze recordes batidos. A movimentação histórica de mais de 55 milhões de toneladas de carga movimentada, o maior número de caminhões recebidos no Pátio de Triagem, o maior navio de grãos já recebido, entre outros, fizeram com que os portos de Paranaguá e Antonina se destacassem no setor nacional.

“Apesar da crise sanitária, os portos paranaenses avançaram. O Estado teve uma safra de soja espetacular e o preço do produto no mercado internacional favoreceu as exportações. Além disso, o açúcar teve muito destaque, o frango congelado e o óleo vegetal”, comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Além disso, em dezembro, a autoridade portuária divulgou que o Porto de Paranaguá pode agora carregar mais 120 contêineres cheios, por navio, nos dois últimos berços a leste do cais público: 217 e 218. Isso vale para as grandes embarcações do segmento, que medem mais de 300 metros no comprimento. O aumento significa 15% mais capacidade de movimentação.

“Isso foi possível porque a autoridade marítima acaba de aprovar mais 30 centímetros de calado operacional para esses dois berços. Passamos de 11,80 metros para 12,10 metros”, destaca Luiz Fernando Garcia. O calado operacional é a medida que vai da linha da superfície da água até o fundo do navio (quilha). “Essa medida reflete diretamente na capacidade que os navios têm de carregar. É até onde eles podem afundar, quando carregados”, simplifica Garcia.

Considerando a evolução do calado operacional, nos últimos cinco anos o terminal de contêineres do Porto de Paranaguá incrementou a capacidade de movimentação, por navio, em mais 1.280 TEUs. O ganho de calado operacional obtido de 2015 até esta última revisão é de 1,60 metros.

Para 2021, a pergunta é como a segunda onda da covid-19 e a vacina contra a doença vão afetar a economia brasileira e mundial. Para o mês de janeiro não há previsão de blank sailing.

A A.P. Moller-Maersk está mais otimista em 2021. Em seu novo relatório do comércio recém divulgado, a empresa prevê um crescimento de 3,5% nas exportações e de 7% nas importações neste ano. Além disso, a Maersk está focada em ampliar a operação no Brasil e em expandir a movimentação de carga pela via terrestre, aérea e por cabotagem.

“A meta é crescer cerca de 20% em faturamento por conta do plano de expansão dos serviços logísticos no país e ampliar essa oferta para um tremendo portfólio de clientes que usam nossos navios.”, afirma Julian Thomas, presidente do grupo Maersk no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai,

O balanço indica que a exportação se manteve positiva ao longo de todo o último ano, com crescimento de 4% no primeiro trimestre, 1% no segundo (período de pico da pandemia do COVID-19) e 7% entre julho e setembro. Segundo José Salgado, diretor executivo comercial da Maersk, o resultado se deve a fatores como “a guerra comercial entre China e Estados Unidos, a valorização do dólar e a seca nos Estados Unidos, que favoreceu produtos brasileiros como soja, milho e o suco de laranja”.

Ainda segundo o relatório, o produto refrigerado de maior destaque em 2020 é a proteína animal, especialmente a carne suína, que cresceu 63% em relação a 2019. As exportações de frutas também apresentaram crescimento de 15%. Enquanto isso, a madeira foi destaque entre as cargas secas, com aumento de 28%, principalmente para os mercados da Ásia e dos Estados Unidos. Além do café, que também teve um aumento elevado na exportação, com crescimento de 10%, com maior destaque durante o mês de novembro.

“Percebemos uma evolução de crescimento mais rápida na área de refrigeradores, principalmente em frutas e proteína animal, que estão diretamente ligadas ao consumo. Apesar da pandemia e da crise mundial, a exportação vem se recuperando”, finaliza Salgado.

O frete marítimo na rota China-Brasil disparou. O custo das importações já vinha em alta no último trimestre e, nesta semana, atingiu um patamar considerado inédito de US\$ 10 mil por TEU, segundo importadores e empresas de navegação. “É um nível histórico, nunca tinha visto o frete alcançar esse valor”, afirmou Luigi Ferrini, vice-presidente sênior da Hapag-Lloyd no Brasil. Há um ano, o custo dessa mesma rota estava na faixa dos US\$ 2 mil por TEU.

De acordo com Rafael Dantas, diretor da importadora Asia Shipping, o encarecimento dos fretes vem se acentuando desde outubro, com a retomada global da economia e a maior procura pelos produtos chineses.

A disparada ocorre também em outras rotas partindo da China. As viagens da Ásia para Europa e Estados Unidos atingiram valores acima da média, com mais de US\$ 4 mil por TEU.

A escalada de preços é fruto, principalmente, dos problemas logísticos e do grande descompasso entre oferta e demanda ocorrido ao longo do último ano – uma “tempestade perfeita para os fluxos globais de contêineres”, segundo a Centronave, que representa os grupos globais de navegação de longo curso no Brasil.

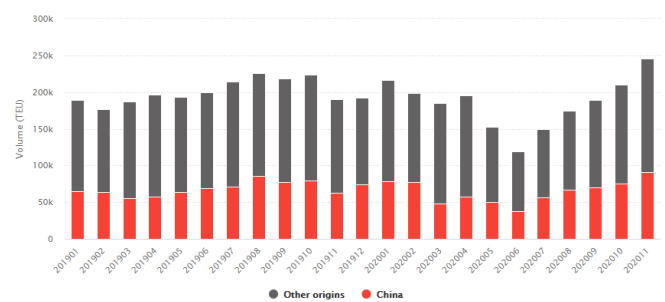
“Quando eclodiu a pandemia, muitas empresas deixaram de fazer pedidos, houve dezenas de cancelamentos de viagens [de navios de carga]. Mas a demanda por produtos não caiu como esperado. O gasto que iria para viagens foi para itens de casa, home office. O consumo local aumentou no mundo todo, e aí faltaram produtos”, resume Ferrini.

No auge da pandemia brasileira, entre março e julho, foram canceladas 23 viagens de navios da China. O número equivale a ao menos cinco semanas sem importações de contêineres do país.

Em meados do ano, ficou claro para as empresas que seria necessário retomar os pedidos. O aumento, porém, coincidiu com a retomada na Europa e nos Estados Unidos, levando a uma disputa acirrada por contêineres e embarcações. Hoje, praticamente todos os navios disponíveis no mundo estão em uso, diz a Centronave.

Confira no gráfico a seguir as principais origens das importações brasileiras

Brazilian Imports from China vs. Other origins | Jan 2019 to Nov 2020 | TEU



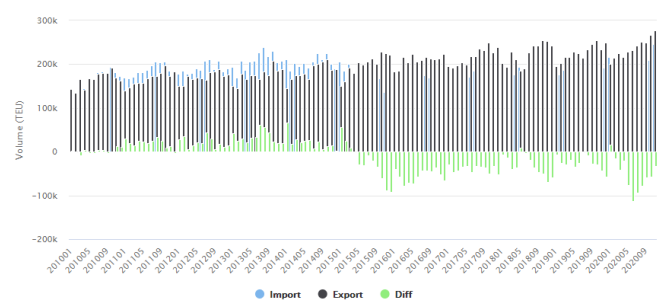
Source: DataLiner

A situação se agrava porque a pandemia também reduziu a eficiência na liberação das cargas em portos, terminais e armazéns, que também sofreram com as medidas de isolamento social e o reforço nos protocolos de vigilância sanitária.

Para tentar amenizar o gargalo, entre outubro e dezembro, as empresas de navegação acrescentaram 14 “extra-loaders” (navios adicionais), que ampliaram em cerca de 14% a capacidade na rota Xangai-Santos. O incremento, porém, não tem sido suficiente para atender à demanda. Na semana do Natal, o frete registrava US\$ 7.184 por TEU. Sete dias depois, já chegava a US\$ 8.173. Agora, armadores e importadores afirmam que os preços alcançaram a marca dos US\$ 10 mil.

No gráfico abaixo é possível ver o desequilíbrio comercial das importações e exportações brasileiras via contêiner no período de janeiro a novembro de 2020:

Trade Imbalance Brazil | Jan 2010 to Nov 2020 | TEU



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

A alta poderá afetar diversos setores que dependem de importações chinesas. É o caso, por exemplo, da indústria de produtos elétricos e eletrônicos (principalmente os portáteis e de linha marrom). As empresas de maior porte do setor, que trabalham com contratos anuais no transporte marítimo, relataram reajustes de 90%, segundo a Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros). As menores, que fazem importações esporádicas, apontaram uma alta de 200% no custo.

Para Dantas, da Asia Shipping, outro agravante é a concentração no transporte marítimo, composto por grandes grupos globais. “Após anos de crise, as empresas passaram a dividir operações, trocar informações sobre o mercado. Essa consolidação sem dúvidas contribui para os preços mais altos”, avalia.

Outro especialista ressalta que, em outras regiões, como na Europa, a disparada dos fretes já é motivo de questionamentos em órgãos de defesa da concorrência.

Ferrini rebate as críticas e diz que a concentração do setor se deu apenas devido à quebra de algumas empresas, que ficaram em situação frágil após anos de crise e redução nas tarifas aplicadas.

A Centronave diz que a disparada dos preços é fruto de uma combinação de fatores atípicos, decorrentes da pandemia e destacou que a capacidade das companhias de ampliar a oferta, para reduzir fretes, é nula: a ociosidade mundial da frota é de 1,5% (contra 10,6% há um ano). Além disso, a associação diz que a alta de preços afeta apenas o mercado spot (com negociação imediata) e estima que entre 40% e 50% das importações da China para o Brasil sejam regidas por contratos anuais, com fretes mais estáveis.

No mercado, ainda há muita incerteza sobre como os preços se comportarão no médio prazo. A Centronave acredita que o frete irá se normalizar ao longo de 2021. Para Ferrini, a perspectiva é que siga alto por mais dois ou três meses. A Asia Shipping projeta que os preços caiam em relação ao atual recorde, mas continuem acima dos US\$ 4 mil por TEU.

A ONE anunciou que suspenderá temporariamente o recebimento de carga com destino aos portos do Sul da China e Fujian durante o feriado do Ano Novo Chinês de 2021.

Segundo a empresa, a suspensão é devido “aos requisitos de quarentena da Covid-19 para as tripulações a bordo dos navios entre o sul da China e as águas de Hong Kong. Com isso, os serviços serão suspensos de meados de janeiro até o final de fevereiro de 2021”. Não haverá restrição para descarga direta em Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha.

No entanto, haverá suspensão temporária da recepção de carga para os portos do sul da China, Hainan, Guangxi e a área do “Delta do Rio das Pérolas”, incluindo, mas não se limitando a Beihai, Chiwan, DachanBay, Fangcheng, Guigang, Haikou, Qinzhou, Shekou, Shenwan, Wuzhou, Xiaolan, Xinhui, Yangpu, Terminal Yantian de Zhanjiang e Autoridade Portuária de Zhongshan. Estas são as viagens da ETA a Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha de 5 de janeiro a 18 de fevereiro de 2021.

Para os portos do sul da China, Hainan, Guangxi e a área do “Delta do Rio das Pérolas”, excluindo os portos mencionados acima, haverá suspensão temporária de recebimento de carga em serviços com ETA para Hong Kong, Yantian, Shekou, Nansha entre em 10 de janeiro e 18 de fevereiro de 2021.

Para os portos de Fujian, incluindo, mas não se limitando a Xiamen, Fuzhou, Fuqing, Quanzhou, haverá uma suspensão temporária entre 5 de janeiro e 18 de fevereiro, dos serviços com ETA para Hong Kong, Yantian, Shekou e Nansha.

Por fim, a ONE explica que caso seja necessário fazer alguma alteração, informará a seus clientes das alterações o mais rapidamente possível através dos seus canais de comunicação habituais.

Grãos

Após dois dias de longas reuniões, a Mesa de Enlace, que reúne diversas entidades do agronegócio na Argentina, decidiu paralisar por 72 horas, a partir da próxima segunda-feira, dia 11 de janeiro, a comercialização de grãos no país. A medida é uma forma de protesto contra a decisão do governo de suspender as exportações de milho até março.

A única entidade que não concordou com a paralisação temporária foi a Coninagro, que representa as cooperativas argentinas. A Confederações Rurais Argentinas (CRA), a Federação Agrária Argentina (FAA) e a Sociedade Rural Argentina (SRA) aderiram ao protesto.

Segundo o jornal “La Nacion”, as entidades insistem “na necessidade de rever esta medida absolutamente negativa para os interesses de todos os argentinos, num quadro de diálogo com as autoridades que possam resolver o futuro do campo e do país”. A suspensão dos embarques de milho começou a valer no último dia 04 de janeiro. A Argentina é um dos principais países exportadores do cereal.

Inspetores de grãos continuam em greve - O Urgara, sindicato que representa inspetores de grãos da Argentina, informou que a categoria permanece em greve e continua negociando melhorias salariais com as empresas exportadoras que atuam no país. A paralisação já dura quase um mês e dificulta as operações em alguns portos.

A greve começou no dia 9 de dezembro. Sindicatos de trabalhadores do segmento de processamento de oleaginosas também aderiram, mas nesse caso o movimento chegou ao fim depois de acordo com as empresas, no fim do ano passado. Já os inspetores continuam a negociar com a Câmara de Portos Privados e Comerciais (CPPC). No polo agroportuário de Rosario, um dos principais da Argentina, a greve enfraqueceu.

Dados divulgados no último dia 04 de janeiro pelo Ministério da Economia apontam que, em 2020, o Brasil registrou recordes de volumes embarcados de suas principais commodities, com destaque para o petróleo, açúcar e carnes, que tiveram apoio de compras da China, enquanto o café também teve uma máxima histórica.

A soja, principal produto de exportação do Brasil em valores, apesar de não ter superado o recorde em volume de 2018, teve um crescimento nos embarques de 13% ante 2019, para 83 milhões de toneladas, contando com a firme demanda chinesa.

Já o minério de ferro, que juntamente com a soja e petróleo formam a trinca de produtos que lideram a pauta de exportação do país, registrou redução de 2% no total embarcado, após a produção da mineradora Vale ter ficado aquém do esperado no ano passado. Em 2019, diante das consequências do desastre de Brumadinho – MG, os embarques já tinham caído para cerca de 335 milhões de toneladas. Em receita, contudo, houve uma alta de 14,3% nas exportações de minério de ferro, com o preço médio subindo 16,7% na comparação anual, também por efeito da menor produção da mineradora brasileira, assim como pela forte demanda chinesa.

Petróleo e combustíveis - As exportações brasileiras de petróleo no ano passado atingiram 70,6 milhões de toneladas, alta de 18,5% na comparação com 2019, com países como a China tirando proveito para adquirir grandes quantidades a preços mais baixos –em faturamento, os embarques caíram quase 19%, para 19,5 bilhões de dólares. Os embarques de óleos combustíveis também somaram máximas históricas de 15,5 milhões de toneladas, à medida que cresce a produção do pré-sal.

Farelo de soja e café - Ainda sobre as agrícolas, se os embarques de soja em 2020 ficaram apenas 200 mil toneladas inferiores ao

volume de 2018, as exportações de farelo de soja tiveram máximas históricas no ano passado, somando 17,5 milhões de toneladas.

O café não torrado fechou o ano com embarques históricos de 2,373 milhões de toneladas (ou 39,55 milhões de sacas de 60 kg), com alta de 7,2% no volume embarcado e 9,6% no faturamento, para quase 5 bilhões de dólares.

Também foi recorde o embarque de algodão, cujas exportações brasileiras chegaram a ser postergadas em algum momento no ano em função de incertezas geradas pelo coronavírus.

As exportações da pluma ainda atingiram máximas históricas em valor, com 3,2 bilhões de dólares e um total de 2,12 milhões de toneladas, contando com a demanda da China, que também ajudou o país a alcançar as maiores exportações já vistas de carnes bovina e suína.

O açúcar foi outro produto que teve recorde, muito na esteira das compras dos chineses, que conseguiram sair mais rápido da pandemia, embora o coronavírus tenha tido origem no país asiático. Os embarques totais do adoçante atingiram 31 milhões de toneladas, somando quase 9 bilhões de dólares.

No caso do milho, as exportações caíram cerca de 18% ante o recorde de 42,7 milhões de toneladas de 2019.

Carnes

Informações divulgadas pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) apontam que o resultado consolidado das exportações brasileiras de carne suína e de carne de frango confirmam as previsões feitas para 2020.

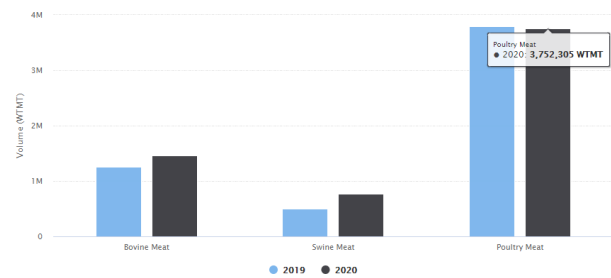
As vendas internacionais de carne suína (incluindo todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 1,021 milhão de toneladas nos 12 meses, número 36,1% superior ao registrado em 2019, quando foram exportadas 750,3 mil toneladas. A receita cambial das vendas chegou a US\$ 2,270 bilhões, resultado 42,2% maior que o alcançado em 2019, com US\$ 1,597 bilhão.

Em carne de frango, as vendas de 2020 alcançaram 4,230 milhões de toneladas, superando em 0,4% o total embarcado em 2019, com 4,214 milhões de toneladas. Apesar disso, a receita das exportações do ano chegou a US\$ 6,123 bilhões, desempenho 12,5% menor em relação aos 12 meses de 2019, com 6,994 bilhões.

“Seja pelo recorde de exportações de suínos, superando 1 milhão de toneladas pela primeira vez na história, como pela alta nos embarques de aves, as projeções setoriais estabelecidas pela ABPA e confirmadas nas vendas finais reforçam o bom momento para o Brasil no mercado internacional, a despeito de um ano desafiador em todos os sentidos. A perspectiva é que o ritmo positivo se mantenha em 2021, com a esperada retomada econômica internacional”, avalia Ricardo Santin, presidente da ABPA.

Confira no gráfico seguir o comparativo das exportações brasileiras de carnes de 2019 e 2020:

Brazilian Meat Exports (HS 0202, 0203 and 2007) | Jan to Nov 2019-2020 | WMTMT



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

Exportações de dezembro – As exportações de carne suína totalizaram 80,3 mil toneladas em dezembro, volume 5,6% maior em relação às 76 mil toneladas embarcadas no mesmo período de 2019. Em receita, a alta é de 4,1%, com US\$ 191,2 milhões no último mês de 2020, contra US\$ 183,6 milhões em dezembro de 2019. No mesmo período comparativo, as vendas de carne de frango chegaram a 380,8 mil toneladas, volume 2,8% menor em relação ao mesmo período de 2019, com 391,9 mil toneladas. A receita das exportações de dezembro chegou a US\$ 579,6 milhões, número 8,9% menor em relação ao saldo do último mês de 2019, com US\$ 636,1 milhões.

Frutas

Nos últimos anos, os acordos comerciais estabelecidos pela Coreia do Sul com diferentes parceiros praticamente fecharam as portas do país asiático para o suco de laranja brasileiro. A demanda global pela bebida está em queda há mais de uma década e a perda do mercado sul-coreano é encarada pela indústria exportadora como um alerta sobre a importância de o Brasil também se dedicar a negociações bilaterais para garantir espaço para produtos do setor de agronegócios.

Análise da Associação Brasileira dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR), que representa as três maiores exportadoras de suco de laranja do país e do mundo (Citrosuco, Cutrale e Louis Dreyfus Company), mostra que, com quase 52 milhões de habitantes e Produto Interno Bruto (PIB) de US\$ 1,6 trilhão em 2019, mais que o dobro que em 2003, a Coreia do Sul é um mercado cobiçado que importou apenas 46 toneladas de suco de laranja concentrado e congelado do Brasil na safra 2019/20 (encerrada em junho do ano passado), ante 33,6 mil em 2002/02 (US\$ 28 milhões).

Maior exportador de suco de laranja do mundo, responsável por cerca de 80% dos embarques totais, o Brasil exportou pouco mais de 1 milhão de toneladas equivalentes ao FCOJ em 2019/20 – o país também vende o suco pronto para beber (NFC) -, ou quase US\$ 1,8 bilhão. Como acontece há décadas, as vendas foram direcionadas sobretudo à União Europeia, aos Estados Unidos e ao Japão, e avanços expressivos dependem da consolidação das vendas em países como a China e de condições vantajosas para acessar outras fronteiras.

É nesse caso que se encaixa a Coreia do Sul. O país estabeleceu, na Organização Mundial do Comércio (OMC), uma tarifa ad valorem de 54% que pode ser cobrada de todos os exportadores, mas acordos celebrados por Seul com EUA e UE – mas não com Brasília – tiraram o Brasil do jogo.

Confira abaixo os principais destinos do suco de laranja brasileiro:

Principais destinos das Exportações Brasileiras de suco de laranja (HS 2009.1) | Jan a Nov 2019-2020 | WTMT

Main Destinations for Brazilian Orange Juice Exports (HS 2009.1) | Jan to Nov 2019-2020 | WTMT

Country	2019	2020	Diff. %
NETHERLANDS	559.049	555.394	-1%
UNITED STATES	259.061	198.362	-23%
BELGIUM	12.052	115.868	861%
UNITED KINGDOM	8.106	71.703	785%
CHINA	45.060	41.763	-7%
JAPAN	26.218	24.161	-8%
AUSTRALIA	4.650	10.072	117%
SAUDI ARABIA	1.825	5.978	228%
ISRAEL	3.173	5.520	74%
SPAIN	2.558	4.340	70%
OTHRES	34.233	32.245	-6%

Fonte: DataLiner

Segundo a CitrusBR, o acordo com os EUA foi assinado em 2012, e já no ano seguinte os americanos, com tarifa zero, se tornaram os maiores exportadores de suco de laranja para o mercado sul-coreano. Em 2015, foi firmado o acordo comercial entre Coreia do Sul e UE, e entre 2017 e 2019 o suco europeu, mesmo sendo a UE um grande bloco importador do produto, conseguiu "roubar" parte do espaço ocupado pelo americano no país asiático.

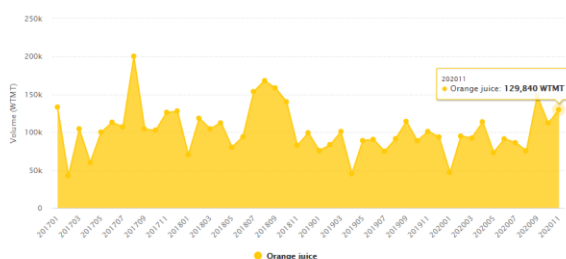
Além disso, outro movimento passou a pressionar as vendas de suco de laranja como um todo na Coreia do Sul: o avanço de sucos de outros sabores. Em 2001, diz a CitrusBR, o FCOJ representou 68% das importações de sucos em geral do país, mas essa participação caiu abaixo de 15% em 2019. Conforme a CitrusBR, no período houve um grande aumento da presença de "bebidas mistas", misturas de frutas e vegetais, no varejo sul-coreano e em vendas por meio de plataformas online. E esse aumento sedeu após acordos comerciais com países como Vietnã, Turquia e Tailândia.

"Atualmente", diz o estudo, "a Coreia do Sul tem 15 acordos de livre comércio com 12 diferentes países e três blocos econômicos. Enquanto o Brasil estiver sujeito a uma tarifa de 54%, será muito difícil, se não impossível, recuperar o mercado sul-coreano". Daí porque a CitrusBR defende celeridade nas negociações do acordo entre o Mercosul e a Coreia do Sul ou tratativas bilaterais para que o suco de laranja brasileiro volte a ser competitivo.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de suco de laranja:

Exportação Brasileira de Suco de Laranja (HS 2009.1) | Jan 2017 a Nov 2020 | WTMT

Brazilian Exports of Orange Juice (HS 2009.1) | Jan 2017 to Nov 2020 | WTMT



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

Outras cargas

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) divulgou, no dia 08 de janeiro, os números de produção de automóveis do ano fechado de 2020, fortemente impactado pela pandemia da covid-19, que interrompeu um ciclo de três anos de recuperação após outra crise, a de 2015/2016. A entidade divulgou também suas projeções para 2021, com crescimento moderado sobre o ano anterior, ainda insuficiente para recuperar os patamares de 2019.

De acordo com a Anfavea, dezembro foi o melhor em vendas de autoveículos no ano (243.967 unidades), com média diária de 11,6 mil unidades. Mas na comparação com 2019, apenas fevereiro de 2020 teve média de vendas superior, apesar da recuperação de mercado verificada no segundo semestre.

A produção de 209.296 unidades em dezembro foi uma boa surpresa, apesar de todos os desafios logísticos, das limitações de insumos e dos protocolos sanitários. "A indústria fez um grande esforço para atender a demanda, trabalhando aos finais de semana e suspendendo parte das férias coletivas, mas entra em 2021 com os estoques mais baixos de sua história, suficientes apenas para 12 dias de vendas", ressaltou o Presidente Luiz Carlos Moraes.

No acumulado do ano, os números apresentaram quedas acentuadas, mas não tão drásticas como se projetava no início da pandemia. A grande injeção de recursos emergenciais na economia e a força do agronegócio ajudaram a amenizar as perdas do segundo trimestre, quando boa parte das fábricas e lojas permaneceram fechadas. As vendas ao mercado interno fecharam com 2.058.437 unidades, queda de 26,2%, recuando ao patamar de 2016, auge da última crise econômica brasileira.

A produção de 2.014.055 autoveículos encolheu 31,6%, deixando a indústria automobilística com uma ociosidade técnica de quase 3 milhões de unidades. No ranking global, deveremos ser superados pela Espanha (dados provisórios), caindo para a nona colocação. Já as exportações de 324.330 de unidades foram as piores desde 2002, um retrocesso de quase duas décadas. Em valores, a receita de US\$ 7,4 bilhões foi menos da metade do que se exportou em 2017 (US\$ 15,9 bilhões).

O segmento de caminhões, impulsionado pelo agronegócio e pelo crescimento do e-commerce, foi o que teve as menores perdas entre os autoveículos, com queda de 11,5% nos licenciamentos em relação a 2019. Comerciais leves caíram 16%, automóveis 28,6% e ônibus 33,4%. Já as máquinas agrícolas e rodoviárias venderam 7,3% mais que no ano anterior.

Perspectivas para 2021 - A ANFAVEA também apresentou suas estimativas para o setor neste ano. A entidade prevê aumento de 15% no licenciamento de autoveículos, 9% nas exportações e 25% na produção, índices insuficientes para a retomada a patamares de 2019, pré-pandemia. Para máquinas, a expectativa é de crescimento de 7% nas vendas, 9% nas exportações e 23% na produção.

"Nunca foi tão difícil projetar os resultados de um ano, pois temos uma neblina à nossa frente desde março, quando começou a pandemia", explica Luiz Carlos Moraes. Infelizmente, observamos uma segunda onda de covid-19 em países do hemisfério norte, que parece ter chegado também ao Brasil. E sabemos que uma imunização pela vacina será um processo demorado, que tomará

quase todo o ano, impedindo uma retomada mais rápida da nossa economia. Some-se a isso a pressão de custos, as necessidades urgentes de reformas e surpresas desagradáveis como o aumento do ICMS paulista, e temos diante de nós um quadro que ainda inspira muita cautela nas nossas previsões”, resume o Presidente da ANFAVEA.

O Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex) decidiu reduzir o Imposto de Importação a 0% para mais cinco produtos usados no combate à Covid-19, contemplando seringas e agulhas classificadas nos códigos 9018.31.11, 9018.31.19, 9018.31.90, 9018.32.19 e 9018.39.10 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM. Os produtos passam a integrar a lista de reduções tarifárias temporárias de que trata a Resolução Gecex nº 17, de 17 de março de 2020.

De acordo com o órgão, o Comitê também decidiu suspender o direito antidumping vigente em desfavor das importações brasileiras de seringas descartáveis originárias da China. Assim como no caso das reduções tarifárias, a suspensão valerá até o dia 30 de junho de 2021.

Segundo o Ministério da Economia, anteriormente, a alíquota do imposto de importação de agulhas e seringas era de 16%. Vale lembrar que o governo brasileiro enfrenta dificuldades em adquirir seringas e agulhas para imunização da população no combate à pandemia da Covid-19.

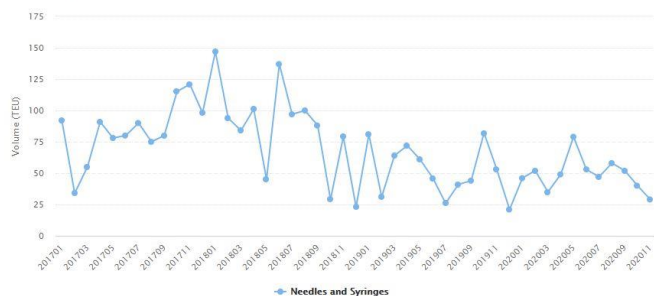
Na semana passada, em um pregão eletrônico, o governo tentou adquirir 331 milhões de seringas, mas comprou apenas 8 milhões. O preço oferecido pelo Ministério da Saúde para aquisição do material foi considerado baixo por um representante dos fabricantes brasileiros.

Posteriormente, no último dia 03 de janeiro a Economia passou a requerer uma licença especial de exportação de seringas e agulhas, limitando os embarques, com o objetivo de garantir a oferta de insumos durante o enfrentamento à pandemia.

O gráfico a seguir traz as importações brasileiras de agulhas e seringas:

Importação Brasileira de Agulhas e Seringas (9018.31.11, 9018.31.19, 9018.31.90, 9018.32.19 e 9018.39.10) | Jan 2017 a Nov 2020 | TEU

Brazilian Import of Needles and Syringes (9018.31.11, 9018.31.19, 9018.31.90, 9018.32.19 and 9018.39.10) | Jan 2017 to Nov 2020 | TEU



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

Lista Covid-19 - Com a recente decisão do Gecex, a lista de produtos com tarifa zerada no âmbito do combate à pandemia da Covid-19 passa a contemplar 303 produtos. A Lista Covid-19 teve sua vigência prorrogada até 30 de junho de 2021, pela Resolução Gecex nº 133, de 24 de dezembro de 2020.

Segundo o órgão, o Gecex, ao longo do ano passado, avaliou o abastecimento brasileiro de produtos relativos ao setor de saúde

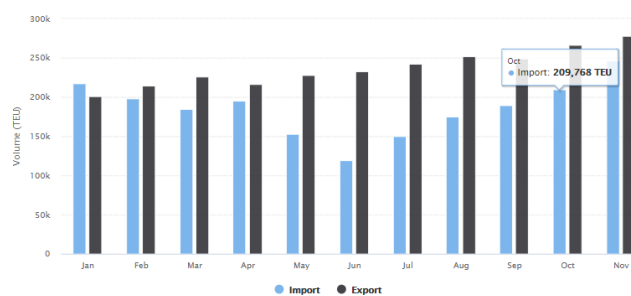
no decorrer das fases da pandemia e emitiu 16 Resoluções sobre reduções tarifárias ao amparo da Lista Covid. O governo brasileiro monitora e promove ajustes na mencionada lista, tendo em conta a avaliação das circunstâncias epidemiológicas verificadas no país.

Economia

Os dados do DataLiner recém divulgados apontam que, em novembro de 2020, o Brasil registrou crescimento tanto nos volumes importados como nos exportados em relação aos demais meses do ano, como resultado da recuperação econômica do país. Tanto as importações como as exportações via contêineres tiveram, em novembro, o melhor mês do ano no comparativo entre os 11 primeiros meses. Confira no gráfico a seguir esses dados:

Importações x Exportações Brasileiras | Jan a Nov 2020 | TEU

Brazilian Imports vs. Exports | Jan to Nov 2020 | TEU



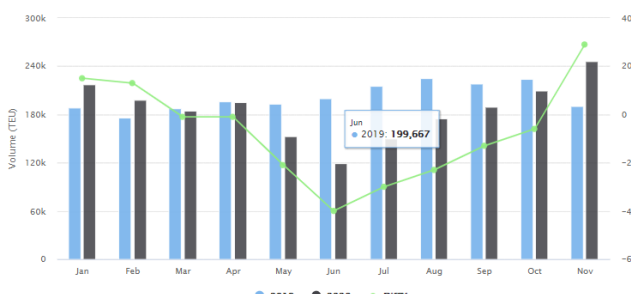
Source: DataLiner

Importações

As importações caíram no auge da crise econômica mundial e se recuperaram nos últimos meses do ano. Como resultado dessa recuperação, novembro de 2020 registrou um volume em TEU 29% superior a igual mês de 2019, depois de meses de volume inferior ao ano anterior. Confira no gráfico a seguir as importações brasileiras via contêineres por mês e o comparativo com o mesmo período de 2019:

Importações Brasileiras via contêiner | Jan a Nov 2019 – 2020 | TEU

Brazilian Imports via Container | Jan to Nov 2019 – 2020 | TEU

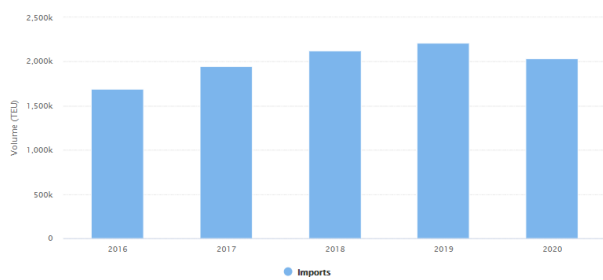


Source: DataLiner

Apesar do bom novembro, no acumulado do ano, nos 11 primeiros meses, as importações em 2020 foram inferiores aos dois anos anteriores:

Comparativo das Importações Brasileiras | Jan a Nov 2016-2020 | TEU

Comparison of Brazilian Imports | Jan to Nov 2016-2020 | TEU



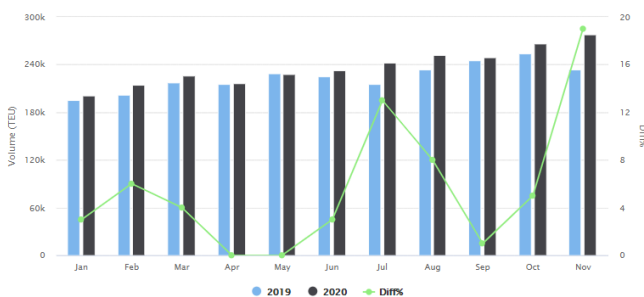
Source: DataLiner

Exportações

Ao contrário das importações, as exportações brasileiras em 2020 tiveram um ano muito satisfatório. Com volumes superiores a 2019 em todos os meses do ano. Em novembro de 2020, os volumes exportados foram 19% maiores que igual mês de 2019. No acumulado do ano, o volume exportado via contêiner foi superior aos quatro anos anteriores. Confira abaixo:

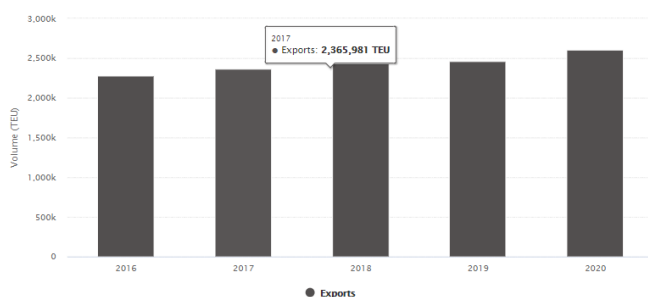
Exportações Brasileiras via contêiner | Jan a Nov 2019-2020 | TEU

Brazilian exports via container | Jan to Nov 2019-2020 | TEU



Source: DataLiner

Comparison of Brazilian Exports | Jan to Nov 2016-2020 | TEU



Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

Balança comercial de 2020 - Dados divulgados nesta segunda-feira, dia 04 de janeiro, pelo Ministério da Economia apontam que a queda das importações em ritmo maior que o recuo das exportações fez a balança comercial encerrar 2020 com superávit maior do que em 2019. No ano passado, o Brasil exportou US\$ 50,235 bilhões a mais do que importou, alta de 4,6% em relação ao superávit observado em 2019. Pelo critério da média diária, que divide o saldo total pelo número de dias úteis, o crescimento somou 7,1%.

No ano passado, o Brasil exportou US\$ 206,972 bilhões, com recuo de 5,9% em relação a 2019 pelo critério da média diária. As importações somaram US\$ 156,737 bilhões, com retração de 9,5% também pela média diária. Como as compras do exterior caíram mais do que as vendas, o saldo comercial cresceu no acumulado do ano.

Por causa da pandemia da covid-19, o Brasil passou a exportar menos à medida que o consumo mundial caiu. Em contrapartida, o país também passou a comprar menos do exterior por causa da alta de quase 30% do dólar no ano passado.

De acordo com o órgão, o superávit da balança comercial poderia ter sido maior não fosse o desempenho de dezembro. No mês passado, o Brasil registrou saldo negativo, importando US\$ 800,7 milhões a mais do que exportando.

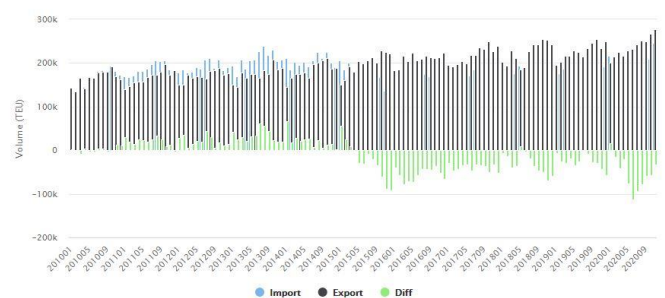
O recuo das exportações em dezembro foi puxado pela agropecuária, cujas vendas para o exterior caíram 19,1% no mês passado em relação ao mesmo mês de 2019. Isso se deve à antecipação de embarques de diversos produtos, como soja (-91%) e arroz com casca ou bruto (-99,5%). Como as vendas se concentraram até novembro, os embarques caíram no mês seguinte.

As exportações da indústria extrativa encolheram 10,3% em dezembro, puxada por minérios de metais preciosos (-45,2%) e por óleos brutos de petróleo (-62,8%). Somente as exportações da indústria de transformação cresceram no mês passado, tendo subido 5,4% na comparação com dezembro de 2019. As principais altas foram registradas no açúcar processado, com aumento de 116,64%, no ouro processado (+61,5%) e nos combustíveis (+25,9%).

No gráfico abaixo é possível ver o desequilíbrio comercial das importações e exportações brasileiras via contêiner no período de janeiro a novembro de 2020:

Trade Imbalance Brasil | Jan 2010 a Nov 2020 | TEU

Trade Imbalance Brazil | Jan 2010 to Nov 2020 | TEU



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

No dia 07 de janeiro, Portugal, que assumiu a presidência rotativa da União Europeia por seis meses em 1 de janeiro, afirmou que tentará concluir o acordo de livre comércio do bloco com o Mercosul, acertado em 2019 depois de duas décadas de negociações que ainda não foram finalizadas.

O ministro português das Relações Exteriores, Augusto Santos Silva, disse que seu país precisa fazer progresso, pois um fracasso prejudicará a reputação da União Europeia, o maior bloco comercial do mundo. "A nossa credibilidade está em jogo. É responsabilidade de Portugal tentar concluir este processo e

assumimos esta obrigação”, disse Santos Silva em um briefing online.

Vale lembrar que a UE concordou, em junho de 2019 em criar uma área de livre comércio com 700 milhões de habitantes com o Mercosul, formado por Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. A Venezuela está suspensa do bloco sul-americano. Mas a França e o Parlamento Europeu desde então lideram a oposição à finalização de detalhes do acordo, alegando que o Mercosul tem de fazer mais para cumprir seus compromissos sobre o clima sob o Acordo de Paris e que o Brasil está fracassando no combate ao desmatamento da Amazônia.

Mas Santos Silva disse que a França e a Irlanda não devem usar a questão ambiental para se desviarem das preocupações sobre a escala das futuras importações de carne à UE, afirmando que os países do bloco se beneficiarão por poderem exportar mais para a América Latina.

A eleição de Alberto Fernández como presidente da Argentina em agosto de 2019 também levantou dúvidas sobre o comprometimento do Mercosul, quarto maior bloco comercial do mundo, com o acordo com a UE. Fernández disse que quer renegociar partes do acordo. Santos Silva disse que as negociações comerciais não serão reabertas.

Análise do Serviço Agrícola Estrangeiro do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (FAS/USDA) aponta que o país tem US\$ 4 bilhões em exportações agropecuárias que podem ser afetadas em alguma medida pelo acordo comercial entre União Europeia e Mercosul. O acordo ainda precisa ser ratificado pelos parlamentos nacionais.

Um dos produtos americanos que podem ser prejudicados é o etanol, que tem 28% de participação nas importações da União Europeia, segundo o órgão americano. Entre 2015 e 2019, a fatia de mercado do etanol americano no mercado europeu ficou, em média, em 22%, enquanto a do etanol do Mercosul ficou em 7%.

Com o acordo com a UE, o Mercosul terá uma cota isenta de tarifa para 570 milhões de litros de etanol para uso industrial e 253 milhões de litros de etanol para outros usos, incluindo combustível. O FAS observa, porém, que outros países também exportam etanol ao bloco europeu, e que não se sabe, por enquanto, quais países exportadores serão os mais afetados.

Já as exportações americanas de carne não devem ser muito afetadas, na avaliação do órgão, porque os EUA também fizeram recentemente um acordo bilateral com a UE que aumentou a cota de importação de carne americana no bloco europeu. Pelo acordo bilateral, a cota para a carne americana começou em 2020, com 18,5 mil toneladas, e crescerá progressivamente até 35 mil toneladas em 2026.

Além disso, as cotas da UE para os EUA e para o Mercosul têm diferenças por produtos, o que reduz os impactos aos americanos, segundo o órgão.

Já na abertura de mercado que o Mercosul promoverá aos produtos agrícolas da UE, o impacto para as exportações americanas deve ser mais pulverizado entre diferentes itens com valor agregado, como produtos intermediários (enzimas e glúten, por exemplo), preparados alimentícios, produtos lácteos, ração e vegetais processados.

Apesar de os EUA e da UE terem produtos similares nas categorias de ingredientes, preparados e processados que exportam aos países do Mercosul, o órgão americano vê dificuldade dos países do bloco sul-americano em substituir produtos de uma origem por outra, dependendo da especificidade das mercadorias.

O Serviço Agrícola Estrangeiro americano também considerou que o acordo entre UE e Mercosul inaugurou um precedente importante ao reconhecer 350 indicações geográficas de produtos europeus, o maior acerto comercial já feito envolvendo o tema. O princípio de precaução — contra questões sanitárias e humanas — também é visto pelos EUA como uma vitória da diplomacia europeia, que pode ser aplicado em outras negociações em curso pelo bloco.

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