

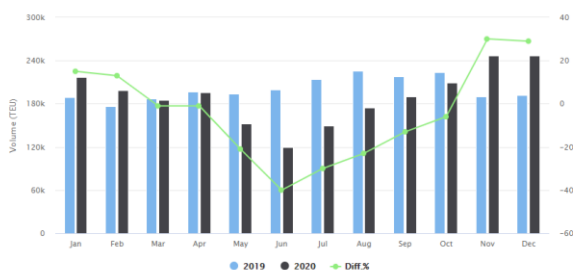
**Principais notícias**

**A Datamar publicou seus números completos de 2020 e o resultado final mostra que, apesar da pandemia COVID-19, o comércio marítimo brasileiro terminou 2020 em equilíbrio em comparação com o ano anterior.** Além disso, as perspectivas para 2021 parecem bastante positivas. O Brasil exportou ativamente o ano todo, não se incomodando com a pandemia e impulsionado pela alta do dólar que tornou os produtos brasileiros mais atrativos no exterior. As importações, é claro, foram fortemente atingidas após bons primeiros dois meses, mas se recuperaram a partir do meio do ano, desenhando uma forte recuperação em forma de V que durou até dezembro de 2020.

Os dados do DataLiner divulgados nesta segunda-feira, 1º de fevereiro, mostram que as importações de novembro e dezembro atingiram níveis históricos. Não foram apenas os melhores meses já registrados para as importações brasileiras. Eles também levaram o Brasil a registrar um crescimento geral no comércio de contêineres em 2020 em comparação com 2019, de 34.346,67 TEU, o que representa um crescimento do saldo de 0,67%.

**Importações Brasileiras via contêiner | Jan a Dez 2019 – 2020 | TEU**

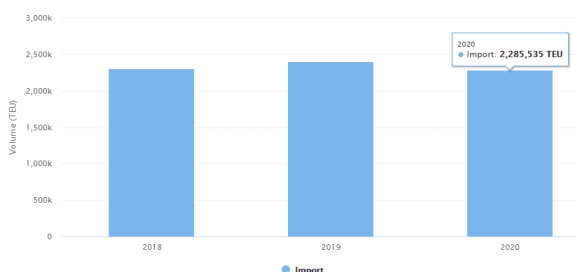
Brazilian Imports via Container | Jan to Dec 2019 – 2020 | TEU



Source: DataLiner

Mesmo com a recuperação do final do ano, a balança comercial brasileira para 2020 apontou que o país importou 5,26% menos em contêineres do que em 2019 e 0,80% menos que em 2018:

Comparison of Brazilian Imports | Jan to Dec 2018-2020 | TEU



Source: DataLiner

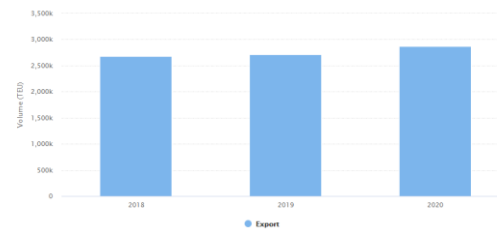
Já as exportações foram favorecidas pela alta do dólar, que deixou o produto brasileiro mais competitivo no exterior. No acumulado do ano, as exportações cresceram 5,7% em relação à 2019:

Brazilian Exports via Container | Jan to Dec 2019-2020 | TEU



Source: DataLiner

Comparison of Brazilian Exports | Jan to Dec 2018-2020 | TEU



Source: DataLiner

**Desequilíbrio comercial e disparada do frete**

O gráfico a seguir mostra o desequilíbrio comercial das importações e exportações brasileiras de contêineres em 2020, com pico no meio do ano, entre junho e julho. Esse descompasso entre oferta e demanda continuou à medida que a época do Natal se aproximava e foi visto não apenas no Brasil, mas também nas principais linhas comerciais ao redor do globo. A consequente escassez de contêineres levou a taxas de frete altíssimas, que ainda devem cair para níveis mais normais. “Pelo que pode ser visto nas conversas com os players do mercado, esse desequilíbrio pode continuar por mais alguns meses e continuar trazendo condições desafiadoras para o segmento”, disse o CEO da Datamar, Andrew Lorimer.

**Desequilíbrio comercial | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU**

Trade Imbalance | Jan 2017 to Dec 2020 | TEU



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

**Perspectivas para 2021**

Passado potencialmente o pior da crise econômica, as perspectivas para este ano são positivas. O comércio brasileiro deve crescer e o dólar deve permanecer em patamar elevado – a expectativa de apreciação do real não aconteceu.

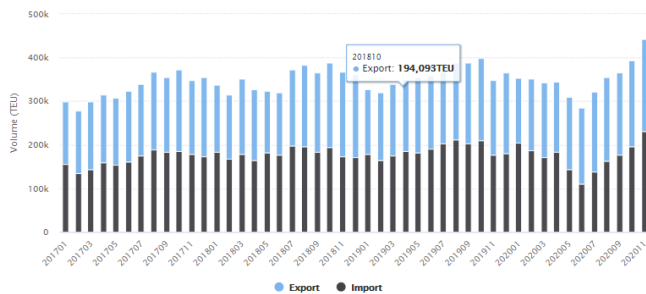
Enquanto isso, a A.P.Moller-Maersk é uma das empresas que está otimista. No novo relatório comercial divulgado em janeiro, a empresa espera crescimento de 3,5% nas exportações e de 7% nas importações neste ano.

Pelas projeções do Fundo Monetário Internacional (FMI), economia brasileira deve crescer 3,6% em 2021.

**A movimentação de contêineres dry pode ser considerada um termômetro da economia de um país. Por isso, a equipe da DatamarNews preparou um ranking das mercadorias mais exportadas e importadas via contêiner dry neste atípico ano de 2020 (Jan a Nov 2020).** O resultado você confere a seguir: Apesar das incertezas econômicas, as exportações via contêiner dry cresceram 5,78% no período de janeiro a novembro de 2020 em relação a igual período de 2019. Já as importações caíram 8,37% no mesmo comparativo. Vale destacar que o dólar alto favoreceu exportações e prejudicou as importações, como demonstrado no gráfico histórico abaixo:

**Movimentação Brasileira de Contêineres Dry | Jan 2017 a Nov 2020 | TEU**

Brazilian Dry-Cargo Container Handling | Jan 2017 to Nov 2020 | TEU



Source: DataLiner

**Exportações**

Entre as principais mercadorias exportadas via contêineres dry, a liderança é de madeira, carvão e derivados, que cresceu 13% no período de janeiro a novembro de 2020 em relação a 2019. Outros destaques são o algodão, que cresceu 27% e os açúcares, com volume 59% maior.

**Ranking de Exportação de mercadorias em contêiner Dry | Jan a Nov 2019-2020 | TEU**

Rank	Commodity	2019	2020	% change
1	Wood and coal and derivatives	405.696	459.604	13%
2	Paper And Cellulose	246.327	253.384	3%
3	Foods	146.391	168.119	15%
4	Metals and derivatives	146.476	144.250	-2%
5	Plastic and derivatives	151.557	138.922	-8%
6	Cotton	119.898	151.775	27%
7	Beverages - Infusion	119.932	126.412	5%
8	Sugar and derivatives	69.936	111.453	59%
9	Seeds and straws	77.094	102.243	33%
10	Chemicals	87.621	89.276	2%
11	Reactors and boilers	80.220	68.142	-15%
12	Textiles, derivatives and clothing	61.668	59.897	-3%
13	Animal food	57.129	60.118	5%
14	Smoke	56.668	51.423	-9%
15	Minerals and derivatives	50.273	51.015	1%
16	Rubber and derivatives	53.345	41.742	-22%
17	Vehicles and parts	48.369	35.749	-26%
18	Ceramics	42.056	40.075	-5%
19	Furniture	28.444	30.672	8%
20	Electric machines	25.752	24.993	-3%
	Total	2.074.853	2.209.266	6%
	Others	190.536	187.071	-2%
	Grand total	2.265.389	2.396.337	6%

Fonte: DataLiner

**Importações**

Já nas importações houve queda no acumulado de todas as mercadorias. Apesar disso, as importações de adubo cresceram 16% no período e alimentos 11%.

**Ranking de Importação de mercadorias em contêiner Dry | Jan a Nov 2019-2020 | TEU**

Rank	Commodity	2019	2020	% change
1	Plastic and derivatives	319.961	329.068	3%
2	Reactors and boilers	314.256	293.442	-7%
3	Vehicles and parts	323.747	235.179	-27%
4	Chemicals	277.238	280.846	1%
5	Electric machines	217.954	217.176	-0%
6	Metals and derivatives	196.445	177.319	-10%
7	Textiles, derivatives and clothing	190.793	155.332	-19%
8	Rubber and derivatives	121.384	97.750	-19%
9	Paper And Cellulose	91.613	84.011	-8%
10	Fertilizer	55.854	65.069	16%
11	Furniture	54.270	47.167	-13%
12	Glass and derivatives	47.446	39.400	-17%
13	Foods	38.561	42.970	11%
14	Drinks	40.345	37.790	-6%
15	Salt, plaster, cement	36.143	38.936	8%
16	Toys	39.761	30.506	-23%
17	Paints	25.570	25.078	-2%
18	Fuel	20.299	23.429	15%
19	Optical and photography instruments	21.329	19.928	-7%
20	Ceramics	16.976	13.687	-19%
	Total	2.449.945	2.254.085	-8%
	Others	328.483	291.573	-11%
	Grand total	2.778.429	2.545.658	-8%

**Portos, terminais e infraestrutura**

No último dia 28 de janeiro, a Companhia Docas do Rio de Janeiro, Autoridade Portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, divulgou o balanço anual de 2020 e o Plano de Negócios para o triênio 2021-2023. No ano passado, os portos da companhia atingiram um volume de 54,765 milhões de toneladas de cargas movimentadas, um crescimento de 8,6% em relação a 2019. O faturamento alcançou a marca histórica de R\$ 639,1 milhões, número que corresponde a um aumento de 30% em comparação a 2019. Para 2021, a receita total estimada é de R\$ 742 milhões, uma previsão 18% superior a 2020.

Segundo o diretor de Relações com o Mercado e Planejamento da Docas do Rio, Jean Paulo Castro e Silva, o desempenho de 2020 representa a maior variação anual do período 2015-2020, tanto em relação a movimentação de carga quanto ao faturamento: “O resultado demonstra não só a resiliência dos terminais que operam nos portos como também a capacidade de adaptação e agilidade na gestão da companhia frente aos inéditos desafios que se apresentaram em 2020, aliado à alta nas cotações do minério de ferro e do dólar.”, afirmou.

Visando um crescimento planejado e organizado da empresa, a Docas do Rio aprovou o Plano de Negócios 2021-2023 com investimentos previstos, para o período, na ordem de R\$ 2,1 bilhões, valor que será aplicado em ações referentes à administração portuária, arrendamentos em vigor e novos arrendamentos. O diretor Jean Paulo explica que a receita total estimada de R\$742 milhões “contempla os incrementos esperados com os contratos de arrendamentos em vigência, o novo formato de cobrança das tarifas de acessos aquaviários, os novos

arrendamentos e, por fim, a concretização da transferência dos imóveis que fazem parte do Plano de Desinvestimento”.

A aprovação do Plano de Negócios, elaborado por empregados de diversos setores da companhia, é uma atribuição prevista na Lei 13.303, conhecida também como ‘Lei das Estatais’, mas para o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, não se trata somente de um cumprimento legal: “A aprovação do Plano de Negócios demonstra o comprometimento da Diretoria Executiva da Docas do Rio em atender às exigências do mercado, prezando pela eficiência e transparência das nossas ações.”

Além da previsão de investimentos e receitas, o documento inclui as principais estratégias comerciais, objetivos e ações como os novos arrendamentos, o aprimoramento das atividades voltadas para o desenvolvimento socioambiental, a obtenção das licenças de operações dos portos e a modernização tecnológica das operações portuárias.

**Após quedas no primeiro semestre de 2020, a movimentação de contêineres no Porto de Santos se recuperou e terminou o ano com recorde histórico no segmento que transporta as cargas de maior valor agregado.** Dezembro registrou crescimento de 20% na movimentação de contêineres sobre o mesmo mês de 2019, para 437,4 mil TEU, e alta de 9,5% sobre novembro, que já registrara o melhor desempenho para um mês até então, com 399,3 mil TEU. No ano, foram 4,23 milhões TEU, alta de 1,6% sobre o recorde anterior, verificado em 2019 (4,17 milhões TEU). O levantamento foi feito pela Gerência de Inteligência de Mercado e Estatística da Santos Port Authority (SPA)

Considerando todas as cargas, o Porto encerrou dezembro com crescimento de dois dígitos, 16,2%, sobre igual o mesmo mês do exercício anterior, chegando a 11,9 milhões de toneladas. Os números contribuíram para o recorde geral do ano, de 146,6 milhões de toneladas, alta de 9,4% sobre 2019. A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira se manteve no patamar de 28% em dezembro, o equivalente a US\$ 103,2 bilhões. O número de atracções de navios no ano foi 4.904, alta de 1,3% em relação a 2019 (4.842).

Os embarques no mês somaram 8,0 milhões de toneladas, aumento de 16,1% na base anual, e os desembarques, 3,8 milhões de toneladas, crescimento de 16,4%. No acumulado do ano, alta também nos dois fluxos: 13,2% nos embarques, para 106,8 milhões de toneladas, e 0,3% nos desembarques, para 39,8 milhões de toneladas.

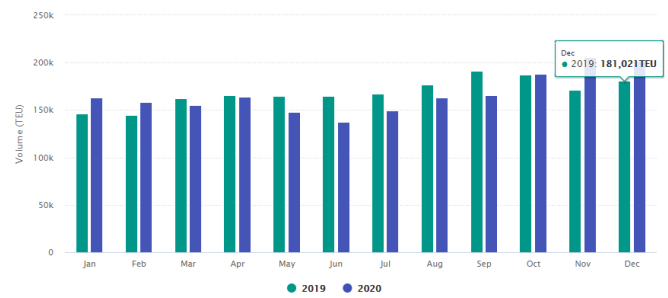
As exportações do complexo soja, álcool, celulose, óleo combustível, e óleo diesel e gásóleo apresentaram os maiores crescimentos, lideradas pelos embarques de açúcar, que avançaram 69,5%, para 24,1 milhões de toneladas.

Nos desembarques, o adubo teve o maior crescimento, com 6,5 milhões de toneladas, alta de 16,3% em relação a 2019.

Confira nos gráficos abaixo um comparativo da movimentação de contêineres em Santos e o histórico das importações e exportações:

#### Comparativo da movimentação de contêineres no Porto de Santos | Jan a Dez 2019-2020 | TEU

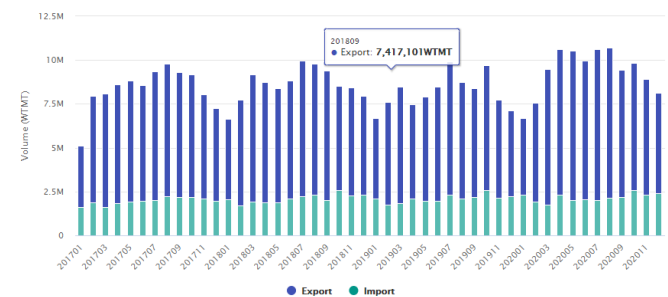
Comparison of Container Handling at the Port of Santos | Jan to Dec 2019-2020 | TEU



Source: DataLiner

#### Importações e Exportações no Porto de Santos | Jan 2017 a Dez 2020 | WTMT

Imports and Exports at the Port of Santos | Jan 2017 to Dec 2020 | WTMT



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

**O coque de petróleo foi a carga mais movimentada em volume no Porto de Imbituba em 2020, ultrapassando um milhão de toneladas (1.017.306,15). Ao todo, 28 navios atendidos no Porto transportaram este granel mineral: 19 para desembarque de importação e nove carregados para exportação.**

As operações de coque ocorreram no Cais 1 e no Cais 3, que está interligado a um sistema transportador de correia até o pátio de estocagem do Terminal de Importação e Exportação de Granéis Sólidos (TIEGS), arrendado pela CRB – Grupo Votorantim. Nestas movimentações, o granel mineral é retirado do navio por um guindaste sobre rodas (MHC), colocado no funil e transferido para o TIEGS pelas correias transportadoras. As demais operações para embarque e desembarque de coque ocorrem com MHC e contam com o apoio de piscinas e funis metálicos, respectivamente, para apoiar a retirada da carga dos caminhões ou abastecê-los.

O granel importado veio principalmente dos Estados Unidos. Já o volume exportado teve destinos diversos: Bahrein, Canadá, China e EUA. O coque tem ampla possibilidade de utilização industrial, como na produção de cimento, por exemplo.

Em relação a 2019, quando também passaram pelo Porto pouco mais de um milhão de toneladas, houve queda de cerca de 4% nos volumes de coque operados. No entanto, a carga garantiu a fatia de 17,3% do total movimentado no último ano e contribuiu significativamente para os resultados do Porto, que fechou 2020 com a maior movimentação de sua história (5,8 milhões de toneladas).

**A Santos Brasil concluiu as últimas obras civis do projeto de modernização do Tecon Vila do Conde, terminal de contêineres localizado em Barcarena (PA).** No total, foram 25 meses de obras que contemplaram a pavimentação em concreto de 36.000 m2 de pátio para armazenamento de contêineres e a

construção de dois novos gates e de espaços destinados a vestiários e refeitórios para os colaboradores.

Outra novidade é a automatização dos gates nas entradas do terminal, agilizando o fluxo de caminhões e aumentando a segurança da informação e da carga. Desenvolvidos com base em modernas estruturas de IoT (Internet of Things), os gates automatizados permitem a autenticação biométrica, o controle e gerenciamento de motoristas, evitando filas para cadastros e padronizando processos, a leitura de placas e de contêineres por meio de sensores de OCR, a aferição de peso do caminhão com a carga e a sincronização de dados entre as unidades da Companhia.

Atualmente, o Tecon Vila do Conde conta com quatro gates de entrada e dois de saída, piso de concreto em todo o seu pátio de armazenamento, que permite maior velocidade para a operação e maior capacidade de armazenamento; dispõe ainda de nove reach stackers, das quais três acabaram de chegar ao terminal, substituindo equipamentos já existentes, para movimentação de contêineres no pátio; e três guindastes MHC sobre rodas que operam no cais para embarque e desembarque de mercadorias containerizadas ou cargas de projeto.

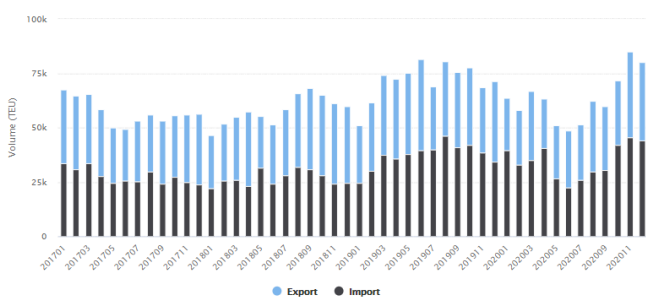
Entre 2018 e 2019, a Santos Brasil realizou investimentos da ordem de R\$ 60 milhões na unidade, em obras civis e equipamentos de pátio e cais. Estes investimentos proporcionaram um aumento substancial na produtividade do terminal e elevaram o nível de serviço.

Nos últimos anos, o Tecon Vila do Conde tem apresentado crescimento consistente e em 2019 superou a marca dos 104 mil contêineres movimentados. Em 2020, a demanda pela movimentação de cargas de projetos foi o destaque.

Confira no gráfico abaixo o histórico da movimentação de cargas da Santos Brasil mês a mês a partir de 2017:

### Importações e Exportações pela de Santos Brasil | Jan 2017 a Dez 202 | TEU

Imports and Exports via Santos Brasil | Jan 2017 – Dec 2020 | TEU



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

**O Brasil é o segundo maior produtor de resina vegetal, matéria-prima fundamental para o setor farmacêutico, químico e industrial. A mercadoria, que é exportada para todos os continentes do mundo, tem como uma das principais portas de saída o Terminal de Contêineres de Paranaguá – administrado pela TCP, no Paraná.** Das 200 mil toneladas de resina e derivados produzidas pelo Brasil, 60% do volume é destinado à exportação e, deste percentual, quase 40% é escoado pelo Terminal, líder na movimentação do produto em todo o país.

Em 2019, a TCP movimentou 2.024 contêineres do produto. Em 2020, o volume alcançou 2.246 contêineres, o que representa um

crescimento de 11% ano contra ano. Retirada do tronco do pinus, a goma – uma pasta esbranquiçada, espessa e viscosa, passa por um processo de destilação, dando origem a outros produtos como o breu e a terebintina, que podem ser utilizados, por exemplo, para a produção de goma de mascar, tintas, vernizes, borrachas sintéticas, produtos de limpeza, aditivos, entre outros.

“Entre os diferenciais para os exportadores de resina é o Armazém Alfandegado de Exportação, localizado em zona primária, que simplifica e reduz etapas trazendo redução de custo aos exportadores. Também somos o Terminal com maior número de linhas marítimas do país, além de oferecermos diversos produtos logísticos como a ferrovia interligando todo o estado além do acompanhamento da célula da gestão de fluxos”, explica Thomas Lima, diretor Comercial e Institucional da empresa.

Segundo Rafael de Castro Lopes, coordenador de Comercio Exterior do grupo Resinas Brasil, uma das vantagens competitivas de exportar via Paranaguá são as taxas portuárias praticadas pelo Terminal. A empresa localizada em Sengés, no Paraná, exporta pelo porto paranaense há 15 anos, movimentando de 400 toneladas por mês. O Grupo é referência no setor, sendo um dos maiores exportador de breu, colofonia e terebintina do mundo, responsável por pouco mais de 50% do mercado.

**No dia 16 de janeiro de 2020 foi realizada a primeira manobra na área da Nova Bacia de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes.** Um pouco mais de um ano após este feito, diversos giros foram realizados na Nova Bacia até chegar no tricentésimo giro, no último dia 27 de janeiro. O CMA CGM JACQUES JUNIOR foi o navio que completou a marca dos 300 giros. Com 300 de comprimento e mais de 48 metros de boca (largura), o navio estava atracado no berço da Portonave.

“É com muita satisfação e muita alegria que o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes tem o que comemorar. Um ano após a primeira operação, estamos completando um significativo número, o de trezentas manobras na nova bacia de evolução. Nesse período, possibilitamos não somente receber os 300 navios, mas, sobretudo, bater o recorde brasileiro de recebimento do maior navio de contêineres, o APL Paris (347,04 x 45,27), em 17 de junho de 2020”, destaca o Superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Em junho de 2020, cinco meses depois do primeiro giro, o Complexo recebeu o maior navio porta contêineres a navegar na costa brasileira, sendo um feito histórico para o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes no ano de 2020. O APL Paris, de Singapura, possui 347,4 metros de comprimento e 45,2 metros de largura, e é maior que a Torre Eiffel. O giro do APL Paris foi a 6ª manobra bem-sucedida na nova Bacia na categoria de navios acima de 306 metros de comprimento e até 350 metros.

“A gente estava perdendo muito espaço para os concorrentes, e se não fosse essa nova bacia de evolução, e não só a bacia, mas também a própria estrutura de acesso aquaviário remodelada, iríamos perder espaço. As obras nos proporcionaram um salto importante para que pudéssemos obter os ótimos resultados atuais”, ressalta Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas do Porto de Itajaí.

A Bacia do Saco da Fazenda, denominada Afonso Wippel, permitiu que o comprimento máximo de navios que escalam no Complexo Portuário saltasse de 306 metros, para 350 metros, e possibilitou que a entrada e saída de navios no período noturno fosse de até



306 metros de comprimento, aumentando de forma decisiva o crescimento do Porto de Itajaí e Navegantes.

## 2ª etapa da Bacia de evolução

A segunda etapa da obra de ampliação da bacia pretende aumentar o espaço para o giro dos navios, permitindo que o Complexo receba navios com de 366 metros, ou até 400 metros, conforme for a execução do projeto.

“A nova Bacia de Evolução foi um esforço conjunto da Autoridade Portuária, Marinha, Praticagem, Prefeitura de Itajaí, Governo do Estado e Terminais Portuários, que nos trouxeram condições operacionais e alternativas, estimulando o desenvolvimento econômico. A condição atual do complexo nos coloca na vanguarda para receber esses navios maiores, que são realidade e tendência no comércio marítimo internacional. Porém, precisamos também focar esforços para a realização da segunda fase da Bacia, para tornar o Complexo ainda mais competitivo e poder receber navios de até 400 metros de comprimento”, finaliza Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente Administrativo da Portonave.

**Segundo um estudo feito em conjunto pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (EsalqLog), da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq/USP), e o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA), o agronegócio brasileiro depende hoje um pouco menos das estradas do que dependeu no passado. Ainda assim, nas exportações, principalmente de soja e milho, o peso da matriz rodoviária tem crescido no país.**

Na soja, a dependência do transporte rodoviário caiu de 74,7% em 2010 para 67,4% em 2019. Em contrapartida, a movimentação por ferrovias cresceu de 20,2% para 24%, enquanto a movimentação hidroviária passou de 5,1% para 8,6% no período.

Quando se fala apenas de exportações de soja, no entanto, a participação do modal rodoviário subiu de 44,7% (2010) para 49,1% (2019). No mesmo período, o uso de ferrovias caiu de 47% para 38,3% e o de hidrovias cresceu de 8,3% para 12,6%.

No caso do milho, o estudo mostra que os caminhões enviaram a maior parte do grão da fazenda para os principais destinos (doméstico e portos), respondendo por quase 69% dos movimentos totais em 2019. As participações de ferrovias e hidrovias foram de 21% e 10%, respectivamente.

A participação das rodovias no transporte de milho caiu de 83,8% em 2010 para 69,2% em 2019. Mas, nas exportações do cereal, a dependência do transporte rodoviário subiu de 20% para 31%, enquanto a das hidrovias passou de 2,5% para 19,5%. O peso das ferrovias, por sua vez, diminuiu de 77,5% para 49,5%.

Segundo o levantamento, a distância média percorrida por um caminhão para levar soja e milho das fazendas para qualquer destino que não seja os terminais ferroviários e de barcas é de 357 quilômetros. As ferrovias transportam milho a uma distância média de 1.258 quilômetros e a soja, por 1.047 quilômetros.

## Fretes mais altos

Segundo o “Relatório Anual FreteBras – O Transporte Rodoviário no Brasil”, produzido pela plataforma online de transporte de cargas, Fretebras, a safra recorde de grãos no ano passado,

impulsionou a demanda por fretes no setor agrícola. Ao considerar todos os fretes oriundos deste setor, o estudo o volume foi 71,3% maior que em 2019.

Considerando todo o volume movimentado, apesar do ano atípico por conta da pandemia, o setor de transporte rodoviário de cargas teve resultado positivo em 2020. O volume de fretes registrados no país aumentou 62% na comparação com 2019.

De acordo com o estudo, o maior impacto da pandemia no setor de transportes em 2020 foi sentido na primeira metade do ano. Do primeiro para o segundo trimestre, houve queda de 8% nos fretes. A redução ocorreu exatamente no momento em que foram iniciadas as medidas de distanciamento social, impostas pela pandemia da Covid-19.

Entretanto, a chegada do terceiro trimestre, com uma alta histórica puxada principalmente pela safra recorde de produtos agrícolas, contribuiu para que houvesse um aumento duas vezes maior no volume de fretes em relação ao mesmo período em 2019, registrando um crescimento de 102%.

**A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) informou que, no último dia 21 de janeiro, foram ativados os transceptores do Sistema de Identificação Automática de Embarcações com Auxílios à Navegação (AIS AtoN) das três Boias Articuladas Submersíveis (BAS) do Canal de Cotunduba, produzidas pela empresa capixaba UMI SAN Serviços de Apoio à Navegação e Engenharia e fundeadas no principal acesso aquaviário para navios de grande porte ao Porto do Rio de Janeiro.** Com os dispositivos de AIS AtoN ativados e com os códigos atribuídos pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), a moderna sinalização náutica passou a integrar o Serviço Móvel Marítimo, gerando maior segurança para a navegação.

Concluída esta etapa, toda a implantação do projeto do novo balizamento do Canal de Cotunduba foi finalizada com sucesso. Os transceptores transmitem marcadores virtuais que indicam aos navios o exato posicionamento das BAS, com uma delimitação precisa do canal, facilitando suas manobras e reduzindo o risco de acidentes. Fabricados pela Sabik Marine são inoxidáveis e com alta resistência a choque, vibração, temperatura, água, ventos e raios UV.

## Sinalização náutica

As boias da nova sinalização náutica foram instaladas em março do ano passado, no intuito de permitir a navegação noturna mais eficiente e segura de navios de grande porte, com destino ao Porto do Rio de Janeiro, viabilizando assim um incremento de janelas das operações de embarque e desembarque, o que gerou um maior dinamismo e rentabilidade para os terminais contêineres. De abril até o final de 2020, foram realizadas as duas primeiras fases do ‘ramp-up’ de manobras experimentais noturnas. No presente momento, está em curso a 3ª fase, com manobras de navios porta-contêineres de 306 a 335m de comprimento (LOA).

O projeto, desenvolvido pela empresa Precursore Consultoria Portuária LTDA, por meio de uma parceria da CDRJ com a Marinha do Brasil (MB), a Praticagem-RJ e as empresas arrendatárias dos terminais portuários MultiRio, ICTSI-Rio e Triunfo Logística, faz parte de um conjunto de medidas que estão sendo executadas por esse Grupo de Trabalho que estuda melhorias para o acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro. Para a condução da faina de ativação dos Maritime Mobile Service

Identities (MMSI), as equipes da UMI SAN e da SABIK contaram com apoio logístico da empresa Rio Interport.

**O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes encerra 2020 com recorde histórico na movimentação e registra aumento de 15% em TEUs e crescimento de 14% na tonelagem. De janeiro a dezembro foram movimentados 1.419.082 TEUs e 15.655.812 toneladas, contra 1.230.467 TEUs e 13.724.748 toneladas do mesmo período do anterior.**

“Essa foi a maior movimentação realizada no complexo portuário em termos de TEUs, superando a movimentação de 1.230.467 TEUs em 2019 que tinha sido, até então, a maior movimentação registrada em um ano”, afirma o diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí, Heder Cassiano Moritz.

A exportação foi responsável por 61% do sentido das cargas. O frango, as carnes – com destaque para a carne suína e madeiras e derivados foram os principais produtos exportados em 2020.

Os produtos mecânicos e eletrônicos, os produtos químicos e os têxteis diversos foram os principais itens importados. A importação respondeu por 39% do sentido das cargas que passaram pelo complexo.

Heder enfatiza que as obras realizadas na melhoria do acesso e do canal aquaviário e a nova Bacia de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes foram fundamentais para alcançar esses índices. Ele ressalta que a nova infraestrutura também mudou o perfil dos navios que chegam à Itajaí e Navegantes: “A condição que temos hoje, de receber navios de 350 metros de comprimento por 48 metros de boca e também as condições de profundidade, faz com que possamos operar menos navios com mais carga. Então por isso muitas vezes temos um crescimento expressivo nas cargas e o número de atracações não acompanha”.

Ele também ressalta que 2020 encerra um quadriênio (2017/2020) extremamente positivo para o complexo: “Em 2017 nós registramos 1.119.271 TEUs; em 2018, 1.150.559 TEUs; em 2019, foram 1.230.467 TEUs; e em 2020, 1.419.082 TEUs. Nesses últimos quatro anos movimentamos 4.919.374 TEUs, em termos de toneladas nós movimentamos 54.639.210, com crescimento ano a ano nesse quadriênio”.

Observando apenas a movimentação de dezembro de 2020, no comparativo ao mesmo período do ano anterior, o complexo registrou crescimento de 21% na movimentação de TEUs e 20% na tonelagem. Em 2019 foram movimentados 114.571 TEUs e 1.282.324 toneladas, que subiu para 139.061 TEUs e 1.538.318 toneladas em 2020.

No Porto de Itajaí (Berços públicos e APM Terminals) o ano de 2020 encerra com crescimento de 11% na movimentação de TEUs, com 545.338 TEUs movimentados contra 489.202 TEUs em 2019. Na tonelagem a movimentação registrada foi de 6.054.049 contra 5.422.002 toneladas do ano anterior, o que representa um crescimento de 12%.

Em relação ao quadriênio o Porto de Itajaí também alcançou índices de crescimento expressivos. Comparado ao total movimentado em 2016, os berços públicos e APM Terminals cresceram 194,7% em toneladas, 177% em TEUs e 92,7% nas

atracações. Nos últimos quatro anos o cais público movimentou 1.644.303 TEUs e 17.950.303 toneladas.

A Portonave, que registrou em novembro sua melhor marca operacional, encerrou o ano com crescimento de 18% nos contêineres e na tonelagem. Em 2020 o terminal movimentou 873.744 TEUs e 9.476.718.00 toneladas, contra 741.265 TEUs e 8.064.145.00 toneladas em 2019. O Teporti registrou 19 escalas com movimentação de 64.931 toneladas, com queda de 58% nas cargas em relação a 2019. A Poly Terminais registrou crescimento de 3% na movimentação de cargas, totalizando 10 escalas com 46.556 toneladas em 2020. A Barra do Rio movimentou 9 escalas com 13.558 toneladas, representando queda de 31% em relação ao ano anterior.

**Nos próximos dias 4 e 5 de fevereiro, a Portos do Paraná realiza as audiências públicas que darão sequência ao processo de licitação de duas áreas disponíveis para novos arrendamentos no Porto de Paranaguá. Este ano, em ambiente virtual, a empresa pública pretende apresentar e receber sugestões para o aprimoramento da documentação necessária para a realização do certame.**

A estimativa é que o leilão das áreas seja realizado ainda neste primeiro semestre. Serão leiloadas a PAR 32, terminal portuário destinado a carga geral, com ênfase em açúcar ensacado; e a PAR50, destinada à movimentação de grãos líquidos. A audiência pública para a PAR32 será no dia 04 de fevereiro, com início marcado para as 13h e horário limite para encerramento às 18h. Já a sessão para a PAR50 será no dia 05 de fevereiro, no mesmo horário.

De acordo com a Autoridade Portuária, todas as questões operacionais, de engenharia, financeiras, econômicas e jurídicas que envolvem o arrendamento das duas áreas estão no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) que também será apresentado e debatido nas audiências.

As sessões serão conduzidas pela Portos do Paraná, com a participação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Como participar

A Portos do Paraná criou um banner no site [www.portosdoparana.pr.gov.br](http://www.portosdoparana.pr.gov.br) com todos os detalhes e passo a passo para a participação pública.

As sessões serão transmitidas pelo canal da Portos do Paraná no Youtube. Basta digitar, na ferramenta de busca da plataforma, “Appa Licitação” ([www.youtube.com/channel/UCoiMycU0x8v3knygPTCC74A](https://www.youtube.com/channel/UCoiMycU0x8v3knygPTCC74A)).

Para apenas assistir, não é necessário inscrição. Porém, caso os interessados queiram se manifestar, eles deverão se inscrever pelo Whatsapp, no número (41) 99189-7720. O período de inscrição será das 7h às 11h, nos dias das sessões. Pelo Whatsapp será possível enviar as contribuições por vídeo, áudio ou texto.

Uma sala de reunião para transmitir as audiências também será criada. Caso tenha interesse em entrar pela plataforma “ZOOM”, o interessado deve fazer essa solicitação e encaminhar o endereço eletrônico de login ao se inscrever (pelo Whatsapp).

No site da empresa pública também consta um banner específico com as informações sobre esse as consultas públicas para o processo das duas áreas. Essas começaram no dia 30 de dezembro de 2020 e seguem até o final dos respectivos dias das audiências.

Como destaca a Comissão de Licitação de Áreas Portuárias (CLAP), da Portos do Paraná, para ser considerada no processo toda sugestão ou comentário deve ser formalizado pelo formulário digital da Agência Nacional de Transporte Aquaviária (Antaq), disponibilizado no site da Portos do Paraná, desde o início das consultas. Isso pode ser feito antes, durante ou após as audiências, até as 23h59.

Após a análise das contribuições públicas e eventuais alterações nas minutas, o processo das duas áreas é encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU). Com o aval do órgão, o processo licitatório será efetivamente publicado.

### Navegação

**No último dia 26 de janeiro, mais de 300 empresas de porte se comprometeram a trabalhar juntas para ajudar centenas de milhares de marinheiros mercantes presos em navios por muitos meses devido à Covid-19. Cerca de 90% do comércio mundial é transportado por mar, e as restrições do coronavírus em muitos países estão afetando as cadeias de suprimentos globais.**

Em dezembro de 2020, a Assembleia Geral da ONU solicitou aos países designar marítimos como trabalhadores-chave. No entanto, as tripulações dos navios ainda estão lutando para trocar de lugar com colegas em terra.

Autoridades da indústria marítima dizem que muitos marinheiros estão no limite e muitos estão no mar por mais de 11 meses.

As empresas, que incluem grupos de transporte como AP Moller Maersk, as mineradoras Anglo American e Rio Tinto, as principais petrolíferas BP e Royal Dutch Shell, bem como as empresas comerciais Cargill, Trafigura e Vitol, irão aumentar o compartilhamento de informações como signatários da “Declaração de Netuno”.

Os signatários também aumentarão a colaboração entre os operadores de transporte marítimo e os fretadores para acelerar as mudanças de tripulação.

**A A.P. Moller – Maersk anunciou a nomeação de Frank Kleinegris como CFO Regional da Maersk para a América Latina e Caribe, baseado no Panamá.**

Frank Kleinegris é um líder financeiro sênior graduado em Administração de Empresas e tem mestrado em Contabilidade pela Vrije Universiteit Amsterdam. Com mais de 17 anos de experiência no setor de logística, Frank foi Vice Presidente de Integração da FedEx Express, na região Ásia-Pacífico, com sede em Hong Kong, e mais de 5 anos liderando o PMO (Project Management Office). Adquiriu forte experiência em ferramentas financeiras em sua função de auditor na PwC (antiga PricewaterhouseCoopers), além de um profundo conhecimento de como administrar um negócio lucrativo em logística de vários anos em finanças na TNT, incluindo como CFO para a mesma empresa na China, bem como foco comercial e compreensão de seu papel como Diretor Geral da TNT Singapura.

Em seu cargo mais recente como Vice-Presidente de Integração da FedEx Express Asia Pacific, liderou a equipe responsável pelo planejamento e execução da integração, garantindo o equilíbrio na obtenção de sinergias e melhorando a experiência do cliente nas regiões Ásia-Pacífico, Oriente Médio, Subcontinente Indiano e África, sendo responsável por mais de 12 mil colaboradores da TNT e 16 mil da FedEx.

O novo CFO Regional da Maersk para a América Latina e Caribe combina sua formação financeira com o conhecimento comercial adquirido em sua experiência na administração da TNT Express em Singapura como Gerente Geral, onde foi responsável por todos os aspectos do negócio, incluindo operações, vendas e experiência do cliente.

### Grãos

**Em dezembro de 2020, as exportações argentinas de trigo caíram 52% em relação a igual mês de 2019, marcando a mínima dos últimos cinco anos. A receita com o cereal também foi a mais baixa em cinco anos, segundo informações do portal local Agrofy. Os embarques representam menos da metade da tonelagem embarcada no mesmo período da temporada passada.**

A Bolsa de Rosario (BCR), destacou que, além da queda na produção, que terá reflexos no menor saldo exportável da campanha (estima-se 17 milhões de toneladas), o complexo exportador da Grande Rosario foi prejudicado por greves de diferentes setores da cadeia. “Paralisaram em maior ou menor medida a atividade dos terminais portuários e o fluxo de entrada e saída de mercadorias”, indicou.

Já a queda da receita foi afetada pela combinação de queda de produção no centro e norte do país e conflitos sindicais que interromperam o fluxo de desembarque de mercadorias em vários terminais do cinturão portuário de Gran Rosario grande parte do mês.

O relatório da BCR acrescenta que, apesar de ter regularizado parcialmente a entrada de mercadorias na primeira quinzena de janeiro, até o momento nesta safra comercial, cerca de 41,3 mil caminhões entraram nos portos da região transportando cerca de 1,24 milhões de toneladas de trigo, aproximadamente a terço do que foi inscrito no mesmo período da temporada passada.

### Outras cargas

**Em 2020, os portos brasileiros registraram 34,25 milhões de toneladas em importações de fertilizantes. O volume é quase 10% superior ao de 2019. O país é dependente de compras externas de fertilizantes para prover ao mundo o resultado de três safras anuais.**

As compras de fertilizantes representaram ao Brasil gasto de US\$ 8 bilhões em 2020. Em dólares, o valor ficou 11% abaixo do registrado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) um ano antes, quando compras de 31 milhões de toneladas custaram US\$ 9 bilhões. A queda no preço dos fertilizantes na moeda estrangeira explica o “desconto”.

No entanto, é na conversão da despesa para reais que o aumento dos desembolsos fica mais evidente. Em um quadro de desvalorização da moeda brasileira em relação à americana, o peso é maior para produtos como hortifrúts, que não são

dolarizados como a soja e o milho, por exemplo, negociados a preços internacionais na bolsa de Chicago.

As importações de fosfato monoamônico (MAP), principal fertilizante usado na soja, cresceram 22,2% no ano passado, para 4,8 milhões de toneladas. As de ureia, nitrogenado demandado pelo milho, aumentaram 27,6%, chegando a 7,1 milhões de toneladas. O ingresso de cloreto de potássio (KCl) no país, por sua vez, aumentou 7,4%, a 11 milhões de toneladas.

Segundo o diretor-executivo da Associação dos Misturadores de Adubo do Brasil (Ama), Carlos Eduardo Florence, as importações ficaram dentro do esperado e que o Brasil deve ter mantido os níveis de estoques de passagem na casa de 5 a 6 milhões de toneladas. Esse volume de estoques é habitual.

No país, por questões naturais, a oferta de fertilizantes minerais é restrita, o que exige um resguardo mínimo para contrabalançar a dependência de importações. Os países que respondem pela maior parte dos envios de adubos ao Brasil são Rússia, Canadá, China e Marrocos. Os dados de distribuição interna de 2020, que compreendem também a produção nacional, ainda não estão disponíveis.

Florence lembra que as compras do ano passado serão o combustível do plantio ainda da segunda safra sobretudo de milho, mas também de algodão no Centro-Oeste e Matopiba, de cana em São Paulo e das lavouras de batata do Sul e Sudeste durante o primeiro semestre de 2021. Com o imbróglio envolvendo o aumento de ICMS para insumos agropecuários no Estado de São Paulo, sobre o qual o governo recuou, ele acredita que mais algumas compras podem ter sido antecipadas.

## **Economia**

**Dados da Câmara de Comércio Árabe Brasileira apontam que o comércio entre o Brasil e a Liga Árabe gerou US\$ 6,1 bilhões de superávit para o lado brasileiro em 2020. O resultado corresponde a 12,2% do superávit total recorde de US\$ 50 bilhões alcançado pelo Brasil ao longo do ano. Representa ainda alta de 16,2% sobre o saldo positivo da balança Brasil-Liga Árabe de 2019.**

Segundo a entidade, as exportações do Brasil para o bloco de 22 países no Oriente Médio e no Norte da África geraram receita de US\$ 11,4 bilhões, 6,3% abaixo da de 2019. A queda, no entanto, é menor que a registrada em outras parcerias comerciais relevantes, como os Estados Unidos (-23,7%) e o Mercosul (-17,7%).

O desempenho das exportações mantém a Liga Árabe entre as três maiores parcerias comerciais do Brasil no exterior, atrás da China e dos Estados Unidos. Também confirma a região como o segundo destino das exportações do agronegócio, cujos produtos são novamente o destaque na pauta de exportações.

O açúcar brasileiro foi o produto mais demandado (receita de US\$ 2,8 bilhões, alta de 32,5% sobre 2019), seguido pela carne de frango (US\$ 1,9 bilhão, -11,7%), minério de ferro (US\$ 1,4 bilhão, -22,3%), milho (US\$ 1,1 bilhão, +3,1%) e carne bovina (US\$ 968 milhões, -18,2%), destinados principalmente aos Emirados Árabes (comprou US\$ 2 bilhões em 2020, redução de 8,7% sobre 2019), Arábia Saudita (US\$ 1,8 bilhão, -6,7%) e Egito (US\$ 1,7 bilhão, -4,0%).

No empenho de assegurar o acesso a alimentos, os árabes buscaram ativamente gêneros alimentícios pelo globo. A pandemia, no entanto, provocou uma reconfiguração significativa no comércio com a região, abrindo novos mercados e modificando a demanda em outros.

A Argélia, por exemplo, comprou US\$ 1,1 bilhão em 2020, alta de 16,2% sobre 2019. O país do Norte da África historicamente possui uma relação comercial superavitária com o Brasil, que em 2020 se inverteu em favor do lado brasileiro. O Marrocos, que costuma figurar entre os dez maiores mercados, em 2020, comprou 43% mais em relação a 2019 (US\$ 671,2 milhões) e agora está na sétima posição.

Já na pauta, o açúcar voltou a figurar como o produto mais demandado pelos parceiros árabes, desbancando o frango. Sozinha, a commodity foi responsável por 25% do total de receitas, US\$ 2,8 bilhões, alta de 32,5% sobre 2019, indicativo que o setor sucroenergético, mais mecanizado que seus concorrentes na Índia e na Tailândia, conseguiu manter um fluxo comercial estável e acabou por tomar uma fatia maior do mercado árabe.

Houve ainda maior demanda por soja (US\$ 323 milhões, +68,7%) e milho (US\$ 1,1 bilhão, +3,1%), puxada pelos mercados do Golfo Árabe. A Câmara Árabe notou ainda que o fechamento do food service na maioria dos países árabes decorrentes do lockdown local levaram à adaptação de produtos porcionados vendidos a restaurantes para a comercialização em supermercados e para a entrega em domicílio, além da maior procura por frutas em todos os grandes mercados da região.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br)  
Tel + 55-11-3588-3033  
Datamar Consultores Associados Ltda.  
Rua Funchal 203, 4º andar  
Vila Olímpia, São Paulo - 04551-904 - SP*