

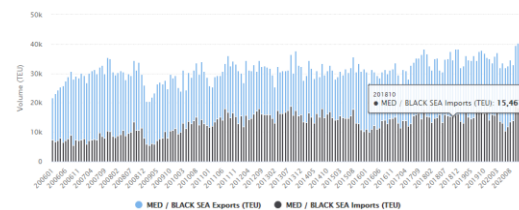
Principais notícias

A pandemia da Covid-19 alterou a movimentação de contêineres do Brasil com as demais faixas de comércio? Dados do DataLiner apontam que, no ano passado, as exportações brasileiras para as principais faixas de comércio cresceram, enquanto as importações caíram. Acompanhe a seguir esses dados por região:

Mediterrâneo e Mar Negro

Nesta faixa de comércio, as exportações cresceram 3,01% em relação à 2019, enquanto as importações caíram 1,26%.

Total Export & Import - to & from Mediterranean & Black Sea - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

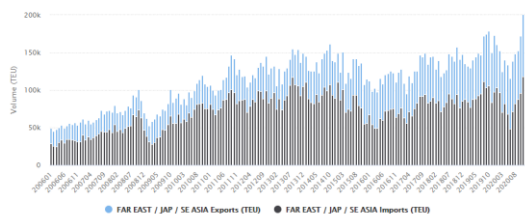


Source: DataLiner

Extremo Oriente, Sudeste Asiático e Oceania

Aqui, as exportações cresceram 11,86% em 2020. Já as importações caíram 6,25%.

Total Export & Import - to & from Far East, South East Asia - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

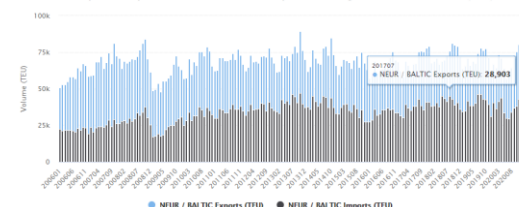


Source: DataLiner

Norte da Europa e região do Báltico

Para essa faixa de comércio, as exportações subiram 3,23%, enquanto as importações caíram 4,54%.

Total Export & Import - to & from North Europe & Baltic - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

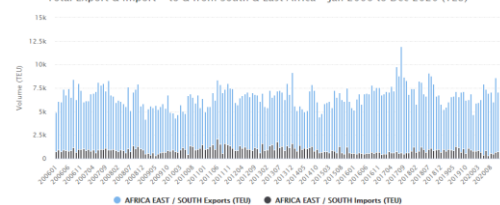


Source: DataLiner

Sudeste da África, Oriente Médio e subcontinente indiano

Nessa tradelane, as exportações cresceram 10,45%. As importações tiveram uma grande queda em 2020, de 29,16%.

Total Export & Import - to & from South & East Africa - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

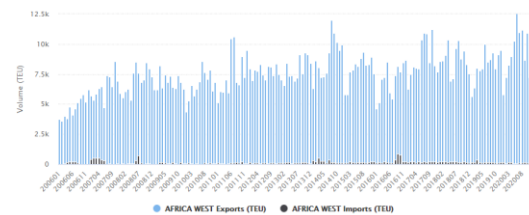


Source: DataLiner

África Ocidental

As exportações para essa faixa de comércio cresceram 12,11% em 2020 em relação à 2019. As importações caíram 30,16%.

Total Export & Import - to & from Africa West - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

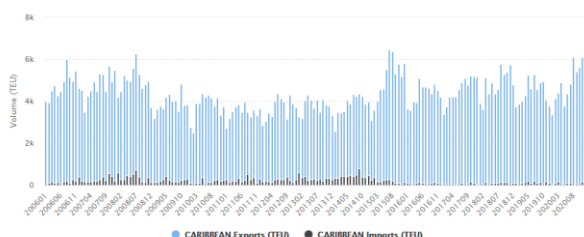


Source: DataLiner

Caribe

As exportações para essa tradelane cresceram 10,03%. Já as importações caíram 18,66%.

Total Export & Import - to & from Caribbean - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

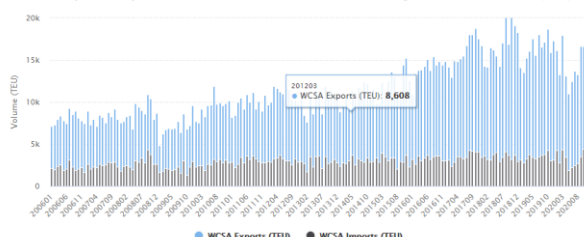


Source: DataLiner

Costa Oeste da América do Sul

Nessa tradelane, as exportações caíram 7,08%. Já as importações subiram 2,13%.

Total Export & Import - to & from West Coast South America - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)

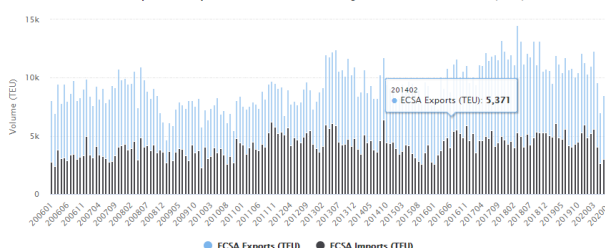


Source: DataLiner

ECSA

No ECSA, as exportações caíram 5,80%. As importações tiveram uma queda maior: 8,62%.

Total Export & Import - to & from ECSA - Jan 2006 to Dec 2020 (TEU)



Source: DataLiner

Confira a seguir o ranking dos 50 principais OTI (NVO) do Brasil e do Plate para shipping em contêiner no período de janeiro a dezembro 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 Dez 2019-2020 | TEU | Exportações

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	65.677	68.449	4.22%
2	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	29.054	38.568	32.75%
3	DB SCHENKER	42.525	32.761	-22.96%
4	AGILITY LOGISTICS	23.698	29.665	25.18%
5	ASIA SHIPPING	12.130	27.556	127.17%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	25.011	25.758	2.99%
7	VIMLOG LOGISTICA INTERNACIONAL	23.667	23.664	-0.01%
8	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	18.796	21.137	12.45%
9	INTERMAR AFREITAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	6.702	18.072	169.87%
10	INTERGLOBO INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDING	10.939	14.749	34.83%
11	CRAFT MULTIMODAL	12.816	14.308	11.64%
12	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	8.717	14.072	61.43%
13	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	10.614	13.341	25.70%
14	BCF COMISSONARIA ADUANERA & SERV DE IMP & EXP LTDA	6.064	13.278	118.96%
15	INDIA LOGISTICA INTERNACIONAL	11.680	13.070	11.90%
16	SAVINO DEL BENE	11.946	12.656	5.94%
17	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	9.829	12.346	25.61%
18	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	6.437	10.821	68.10%
19	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	14.145	10.641	-24.77%
20	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	13.217	10.377	-21.49%
21	EURO AMERICA INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDERS	10.874	10.372	-4.62%
22	AGL CARGO	7.068	9.971	41.07%
23	PANALPINA	18.129	9.781	-46.05%
24	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	7.490	9.659	28.96%
25	EAST LINE LTD	8.901	9.157	2.88%
26	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	11.054	8.821	-20.20%
27	EXPEDITORS INTERNATIONAL	8.837	7.894	-10.67%
28	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	3.466	7.747	123.53%
29	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	10.222	7.330	-28.29%
30	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	3.293	7.002	112.66%
31	CEVA LOGISTICS	5.328	6.730	26.31%
32	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	788	6.543	730.33%
33	JAS FORWARDING WORLDWIDE	6.124	6.428	4.97%
34	FESHI SERVICOS ADUANEROS & TRANSPORTES LTDA	7.091	6.000	-15.39%
35	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	3.669	5.863	59.80%
36	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	6.489	5.332	-17.83%
37	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	2.574	4.981	93.55%
38	MASTER SUL COMEX LTDA	5.659	4.952	-12.50%
39	FEDEX TRADE NETWORKS	8.842	4.637	-47.55%
40	ACCESS GLOBAL LOGISTICS	2.811	4.595	63.48%
41	EASYWAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA	2.128	4.386	106.06%
42	VOX SHIPPING DO BRASIL AGENCIAMENTO LTDA	0	4.274	0.00%
43	MANUPORT LOGISTICS	3.939	4.236	7.54%
44	SERVIMEX LOGISTICA LTDA	4.305	4.192	-2.62%
45	BLUE LINE AGENCIAMENTO MARITIMO LTDA	2.752	4.098	48.89%
46	DMF LOGISTICS	4.713	4.025	-14.60%
47	ASLA AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	3.945	4.022	1.96%
48	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	2.958	3.770	27.45%
49	PLUSCARGO GROUP	3.831	3.759	-1.88%
50	SKYMARINE LOGISTICA LTDA	1.366	3.683	169.62%
	TOTAL	532.308	609.531	14.51%
	OTHERS	347.898	360.706	3.68%
	GRAND TOTAL	880.206	970.237	10.23%

Importações

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

Rank	Company	2019	2020	% Change
1	ASIA SHIPPING	123.272	117.194	-4.93%
2	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	56.480	56.261	-0.39%
3	KUEHNE & NAGEL	63.744	50.258	-21.16%
4	AGILITY LOGISTICS	40.823	34.949	-14.39%
5	CRAFT MULTIMODAL	33.656	32.043	-4.79%
6	PANTOS LOGISTICS	29.172	31.926	9.44%
7	DB SCHENKER	37.605	30.190	-19.72%
8	COMISSARIA PBERNAT LTDA	23.400	28.388	21.32%
9	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	25.699	27.792	8.15%
10	CEVA LOGISTICS	26.398	26.444	0.17%
11	PANALPINA	39.031	25.762	-34.00%
12	DHL GLOBAL FORWARDING	29.397	24.519	-16.59%
13	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	16.235	22.729	40.00%
14	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	24.318	21.034	-13.50%
15	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	21.711	20.165	-7.12%
16	BDP	15.600	17.022	9.12%
17	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	13.404	16.380	22.21%
18	EXPEDITORS INTERNATIONAL	14.839	14.993	1.04%
19	JAS FORWARDING WORLDWIDE	14.596	14.634	0.26%
20	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	13.952	13.119	-5.97%
21	CITICARGO	7.956	12.488	56.97%
22	INDIA LOGISTICA INTERNACIONAL	10.699	12.439	16.26%
23	HM WAY LOGISTICS	15.505	11.729	-24.35%
24	HYUNDAI GLOVIS	18.074	11.725	-35.13%
25	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	15.918	10.903	-31.51%
26	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	13.633	10.535	-22.72%
27	MAERSK GROUP	420	9.979	2278.88%
28	SAMSUNG LOGISTICS	9.752	9.752	0.00%
29	RENAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	6.113	9.243	51.20%
30	FORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	12.356	8.910	-27.89%
31	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA ME	7.118	8.650	21.52%
32	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	9.028	8.329	-7.75%
33	GEODIS WILSON	8.252	8.262	0.13%
34	PLUSCARGO GROUP	8.284	8.198	-1.04%
35	ASCENSUS TRADING & LOGISTICA LTDA	2.390	7.946	232.47%
36	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	6.741	7.749	14.96%
37	MANUPORT LOGISTICS	6.713	7.466	11.22%
38	P&L BRASIL LTDA	8.193	7.316	-10.70%
39	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	8.158	7.299	-10.53%
40	LESCHACO GROUP	6.675	7.230	8.31%
41	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	5.914	6.965	17.77%
42	ASLA AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	14.623	6.929	-52.62%
43	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	6.610	6.823	3.22%
44	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	7.493	6.682	-10.82%
45	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	6.542	6.470	-1.10%
46	FISVAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	6.594	6.095	-7.85%
47	DACHSER TRANSPORT & LOGISTICS	6.983	5.913	-15.32%
48	DEUGRO FREIGHT FORWARDERS	4.372	5.800	32.68%
49	VENTANA SERRA	8.283	5.783	-30.18%
50	CISA TRADING SA	4.982	5.398	8.35%
	TOTAL	918.103	874.809	-4.72%
	OTHERS	528.913	475.421	-10.11%
	GRAND TOTAL	1.447.016	1.350.231	-6.89%

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

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

Rank	Company	Forwarder/Forwarder Name	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL		11.078	11.873	7.18%
2	JF HILLEBRAND GROUP		3.808	6.313	65.77%
3	ITL CARGO		3.894	6.043	55.19%
4	BDP		4.926	4.926	32.06%
5	MSP LOGISTICS		3.602	3.717	3.19%
6	DB SCHENKER		3.903	3.280	-13.75%
7	ALTERCARGO SRL		3.408	2.954	-14.08%
8	BLU LOGISTICS		2.472	2.776	12.30%
9	AMERICANA SHIPPING GROUP		2.016	2.674	32.64%
10	TRANSCARGO		1.346	2.581	92.53%
11	ALMAR INTERNATIONAL		2.178	2.456	12.77%
12	DHL GLOBAL FORWARDING		2.581	2.341	-9.32%
13	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA		1.283	2.248	75.21%
14	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL		0	2.209	100.00%
15	PANALPINA		2.529	2.162	-14.53%
16	PLUSCARGO GROUP		2.482	2.123	-13.77%
17	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS		2.047	1.981	-3.23%
18	TBA GROUP		2.714	1.980	-27.04%
19	AGROLOG SA		1.940	1.972	1.65%
20	KEEMO SA		2.355	1.959	-16.80%
21	FEL POINT SRL		1.404	1.939	38.11%
22	INTER AMERICAN CARGO GROUP		1.788	1.933	8.11%
23	SEABIRD ARGENTINA SA		1.674	1.898	13.41%
24	MERCOLINE SRL		2.316	1.848	-20.21%
25	CENTRAL CARGO SAS		0	1.819	100.00%
26	SOUTHCROSS LOGISTICS		1.619	1.813	12.01%
27	RUCA LOGISTICS SA		1.524	1.793	17.65%
28	OUTLAND LOGISTICS		400	1.742	335.50%
29	LATCOMEX SA		1.294	1.683	30.06%
30	SEASIDE LOGISTICS SA		2.123	1.641	-22.70%
31	RALESUR SA		1.657	1.612	-2.72%
32	JAUSER CARGO		450	1.412	214.44%
33	TERRAMAR LOGISTICA SRL		1.223	1.494	22.16%
34	LOGISTICA INTEGRAL SRL		0	1.481	100.00%
35	CODE LOGISTICS SA		1.340	1.478	10.30%
36	VINPAC CONTAINER LINE		1.847	1.432	-22.47%
37	INTERALMAR SA		1.126	1.412	25.44%
38	PORTLAND LOGISTIC SRL		212	1.346	534.75%
39	GORGIO GORI		1.069	1.287	20.39%
40	JAS FORWARDING WORLDWIDE		1.164	1.268	8.98%
41	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS		599	1.258	110.02%
42	GEFCO LOGISTICS		723	1.251	73.15%
43	MERCOSUR SA		1.519	1.195	-21.92%
44	FOL PARAGUAY SA		541	1.171	116.48%
45	C & M SHIPBROKER ARGENTINA SRL		730	1.128	54.59%
46	ULSA GROUP		914	1.115	21.99%
47	SERLOG SERVICIOS LOGISTICOS SA		980	1.079	10.00%
48	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO		1.452	1.067	-27.20%
49	LOGCARGO		1.659	1.034	-37.69%
50	TERRAMAR LOGISTICA		1.743	1.032	-40.79%
	TOTAL		94.365	112.365	19.07%
	OTHER		66.037	64.591	-2.19%
	GRAND TOTAL		160.403	176.957	10.32%

Importações

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

Rank	Company	Notify/Notify Name	2019	2020	% Change
1	KUEHNE & NAGEL		27.749	21.121	-23.89%
2	LOCKSLEY SRL		14.460	16.310	12.79%
3	PLUSCARGO GROUP		17.687	16.023	-9.41%
4	CRAFT MULTIMODAL		13.263	15.819	19.27%
5	DHL GLOBAL FORWARDING		11.834	10.065	-14.95%
6	LINER SHIPPING SERVICES SA		8.068	8.910	10.44%
7	YUSEN LOGISTICS		12.180	8.895	-26.97%
8	HB LOGISTICA SRL		8.256	8.039	-2.62%
9	DB SCHENKER		8.232	7.963	-3.27%
10	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS		7.165	7.899	10.87%
11	INTERLOG SA		8.296	7.509	-9.55%
12	PANALPINA		12.062	6.741	-44.11%
13	MSL CORPORATE		7.105	6.506	-8.44%
14	GEODIS WILSON		8.412	6.418	-23.71%
15	ALMAR INTERNATIONAL		5.715	5.483	-4.07%
16	NAVICON URUGUAY SA		13	5.477	420.90.77%
17	TRANSCARGO		5.334	5.299	-0.65%
18	BLU LOGISTICS		3.267	4.689	42.91%
19	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT		7.634	4.433	-41.92%
20	BDP		5.273	4.383	-16.88%
21	TITO GLOBAL TRADE SERVICES		3.320	4.053	22.08%
22	ALFA TRADING		3.901	3.981	2.05%
23	GEFCO LOGISTICS		3.889	3.868	-0.58%
24	TRANSPORTES UNIVERSALES		2.754	3.242	18.68%
25	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA		2.537	3.506	38.18%
26	EXPEDITORS INTERNATIONAL		3.244	3.104	-4.31%
27	JAUSER CARGO		3.587	2.844	-20.71%
28	SACO SHIPPING		3.016	2.809	-6.87%
29	NIP CARGO SRL		1.780	2.754	54.72%
30	OUTLAND LOGISTICS		1.929	2.728	41.42%
31	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA		2.616	2.642	0.99%
32	SAVINO DEL BENE		3.229	2.615	-19.02%
33	OVERSEAS		2.566	2.502	-2.49%
34	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA		240	2.490	937.50%
35	SEASIDE LOGISTICS SA		1.784	2.466	38.23%
36	NAVICON SA		4.399	2.370	-46.12%
37	REPRESMAR LOGISTICS		2.811	2.328	-10.84%
38	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO		3.351	2.321	-30.61%
39	EAFF SA		1.759	2.316	31.67%
40	SOUTHCROSS LOGISTICS		1.989	2.161	8.62%
41	VINPAC CONTAINER LINE		1.933	2.102	8.74%
42	CEVA DE ARGENTINA SRL		0	1.948	100.00%
43	ROHIG ARGENTINA SRL		2.536	1.799	-29.06%
44	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA		2.167	1.746	-19.43%

Portos, terminais e infraestrutura

As exportações pelos portos do Paraná em 2020 superaram as importações em 60,65%. O saldo positivo na balança comercial foi de US\$ 6,52 bilhões. A receita gerada pelos produtos embarcados pelos terminais paranaenses somou US \$17,27 bilhões. Em mercadorias que chegaram ao país por Paranaguá e Antonina, foram US \$10,75 bilhões.

“Esse superávit pelo comércio gerado através dos portos de Paranaguá e Antonina é fundamental para o equilíbrio da economia nacional e gera lucros, não apenas para o país, mas também para o Estado e as cidades do Litoral”, destaca o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Mais de 90% das exportações foram de produtos do agronegócio. “A atividade sustentou a economia do país e impediu que os impactos da pandemia fossem ainda maiores. O agro cria um ciclo virtuoso, gerando empregos no campo, no transporte, na armazenagem e na atividade portuária”, lembra Garcia. “Até mesmo as importações são impactadas pela produção rural, já que o principal produto que vem de fora é fertilizante”, completa.

Produtos – A movimentação geral dos portos do Paraná em 2020 foi de 57,34 milhões de toneladas – 8% a mais que em 2019, com 53,2 milhões. Nessa nova marca histórica, as exportações somaram 36,33 milhões de toneladas, ou seja, 63,36% do total. Já as importações, representaram 36,64% da movimentação total, somando 21 milhões de toneladas.

De acordo com os dados divulgados pelo Ministério da Economia, o produto que mais gerou receita, nas exportações do Porto de Paranaguá, foi a soja: quase US\$ 5,12 bilhões. Do produto, foram 14,26 milhões exportadas pelo porto paranaense.

Já entre as importações, os grupos de mercadorias de maior valor que chegaram ao Brasil pelos portos de Paranaguá e Antonina foram os adubos, que somaram US\$ 2,46 bilhões; os derivados de petróleo (US\$ 1,27 bilhão); e reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos (US\$ 1,17 bilhão).

Ainda segundo os dados do Ministério da Economia, as exportações brasileiras geraram receita de quase US \$209,82 bilhões. A receita gerada pelas exportações pelos portos paranaenses é a terceira maior do país, entre 74 portos e aeroportos, e responde por 8,23% do total.

Já as importações brasileiras somaram US \$158,93 bilhões. Também nesse sentido, os portos do Paraná estão na terceira posição, entre 94 portos e aeroportos de entrada, e respondem por 6,76% do total.

Confira os dez produtos que mais geraram receita, entre as exportações pelos portos do Paraná:

Soja – US\$ 5.118.068.216

Frango – US\$ 2.349.099.340

Farelo de Soja – US\$ 1.934.199.450

Açúcar – US\$ 1.346.885.271

Carne bovina – US\$ 1.297.583.446

Óleo de soja – US\$ 507.561.715

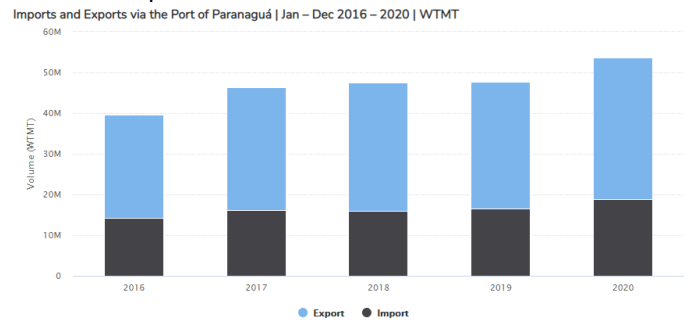
Automóveis – US\$ 482.292.092

Milho – US\$ 453.140.321

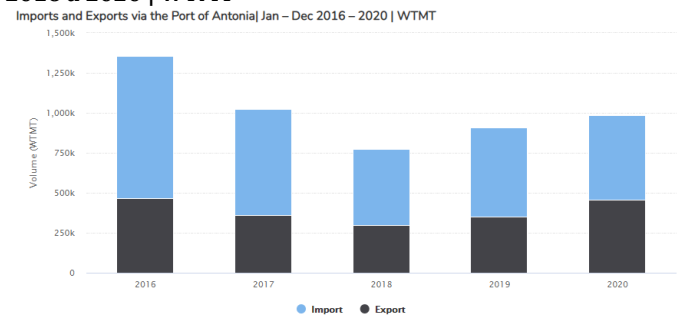
Celulose – US\$ 433.468.278

Papel – US\$ 210.746.879

Os gráficos abaixo trazem um comparativo das importações e exportações via portos de Paranaguá e Antonina a partir de 2016:

Importações e Exportações via Porto de Paranaguá | Jan a Dez 2016 a 2020 | WTMT

Source: DataLiner

Importações e Exportações via Porto de Antonina | Jan a Dez 2016 a 2020 | WTMT

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

No último dia 04 de fevereiro foi realizada uma audiência pública virtual sobre a desestatização da CODESA e a concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, sob a coordenação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A audiência durou seis horas e recebeu dezenas de contribuições. O modelo de concessão proposto foi o landlord, uma parceria entre o público e o privado – este teria mais liberdade e flexibilidade na administração portuária com foco na eficiência e agilidade na gestão, possibilitando mais produtividade, mais coordenação e mais investimento. O evento começou às 9h e encerrou às 15h.

O modelo proposto pelo BNDES sugere prazo de concessão de 35 anos, com mais 5 anos adicionais em caso de necessidade. A concessionária não fará a operação de cargas (movimentação e exploração direta de terminais), mas a agilização de negócios, atraindo novas cargas, oferecendo tarifas vantajosas e infraestrutura operacional. Essa flexibilidade, porém, não será irrestrita, por exemplo: o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) terá que ser atualizado a cada quatro anos e aprovado pelas autoridades fiscalizadoras.

Outros pontos destacados, dentre os relativos à concessionária foram: pagamento de outorga fixa (à vista) e mais variável (7,5% sobre a receita); investimentos obrigatórios de R\$ 55 milhões em recuperação estrutural e mais R\$ 300 milhões para segmentação do acesso à Capuaba, em Vila Velha; investimentos de R\$ 1,3 bilhão para manutenção da infraestrutura nos 35 anos concedentes. Quanto aos contratos vigentes (4 no Porto de Vitória e 1 em Barra do Riacho) de exploração da área portuária, a concessionária poderá pactuar estes e outros novos contratos.

Cronograma - A audiência pública teve início no dia 28/12/20 e encerrará em 10/02/21. Os documentos estão disponíveis para consulta e contribuições no site da Antaq. Uma outra audiência será agendada para tratar especificamente da venda da CODESA e de temas relacionados aos empregados. Pelo cronograma, a novas fases compreendem: março, aprovação do modelo de desestatização; abril, abertura do data Room com informações disponíveis sobre o modelo de concessão; agosto, avaliação pelos órgãos de controle (TCU); setembro, publicação do edital; novembro, leilão.

O projeto é o primeiro de desestatização de portos públicos implantado no Brasil. Recebeu muitas contribuições durante a audiência e propostas poderão ser encaminhadas à Antaq, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da Agência (<http://portal.antaq.gov.br>), até às 23h59 do próximo dia 10 deste mês. A CODESA será a primeira companhia docas a ser concedida no país. Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia192020@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

A movimentação de cargas no Porto de Imbituba registrou em janeiro um crescimento de aproximadamente 18,9%, comparado ao mesmo período do ano passado. Ao todo, foram transportadas no Porto Público 407,5 mil toneladas mensais, melhor volume desde janeiro de 2016, quando foi alcançada a marca de 414,9 mil toneladas.

Imbituba recebeu 19 embarcações no primeiro mês do ano, as quais transportaram 12 produtos. O granel sólido representou a fatia de aproximadamente 78% da movimentação. Neste grupo, os maiores volumes foram principalmente de coque de petróleo (176,2 mil toneladas), que apresentou crescimento de 128,3% em relação a janeiro de 2020, seguido do sal (35,6 mil toneladas), hulha betuminosa (33,5 mil toneladas) e minério de ferro (31,5 mil toneladas). Destaque também para os contêineres da linha semanal de cabotagem, com 58 mil toneladas.

Entre as cargas gerais, o Porto manteve estável o embarque mensal de celulose com montante de dezembro: 15 mil toneladas. A novidade foi a realização da primeira etapa de transbordo de cabos elétricos, material que será destinado à nova linha de transmissão de energia da Grande Florianópolis. Também passaram pelo Porto de Imbituba: sulfato de sódio (20,2 mil toneladas), malte (15,3 mil t), fertilizante MAP (6,6 mil toneladas), barrilha (8,8 mil toneladas) e soda cáustica (5 mil toneladas).

O Porto de Santos está passando nesta semana por uma grande ação de fiscalização ambiental. É a “Operação Descarte”, coordenada pelo Instituto Brasileiro de Meio

Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com participação da Santos Port Authority (SPA) e outras instituições. O objetivo é coibir o despejo ilegal de resíduos e substâncias no mar por parte dos navios cargueiros.

A área de Meio Ambiente da SPA e a Guarda Portuária vêm participando das ações de fiscalização na condição de autoridades intervenientes, além de auxiliarem no planejamento das operações por meio da identificação de potenciais alvos. Atuam ainda na Operação a Marinha do Brasil, Receita Federal, Polícia Federal, Polícia Militar Ambiental, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A ação conta com lanchas e até uma aeronave para fazer as vistorias no mar e nas embarcações. O avião Poseidon, do Ibama, sobrevoou o estuário do Porto e as áreas de fundeio para averiguar possíveis indícios do lançamento de resíduos na água. A ação foi sigilosa para garantir a identificação de suspeitas de descarte irregular.

“A ‘Operação Descarte’ demonstra a união e o esforço conjunto das autoridades que atuam no Porto de Santos para combater irregularidades ambientais cometidas por navios e prestadores de serviços de apoio. Neste sentido, é importante que as agências e armadores sempre contratem serviços de empresas credenciadas junto à SPA e devidamente habilitadas pelos órgãos de controle”, explica o diretor de Infraestrutura da SPA, Afrânio Moreira.

Esta é a segunda vez que a “Operação Descarte” ocorre como ação coordenada de ampla fiscalização. Na primeira ocasião, em julho de 2019, vistoriou 15 embarcações no Porto de Santos.

Na sessão de julgamento do último dia 3 de fevereiro, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) impôs medida preventiva contra a Portonave Terminais Portuários de Navegantes e a APM Terminals Itajaí, empresas que operam o Complexo Portuário de Itajaí, em Santa Catarina.

Com a decisão, as operadoras ficam impedidas de cobrar taxas Terminal Handling Charge 2 (THC2), também chamada de Serviço de Segregação e Entrega (SSE) – uma taxa adicional à tarifa básica –, ou quaisquer outros valores a título de segregação e entrega de contêineres a recintos alfandegados independentes, até o julgamento do mérito dos processos.

Por maioria, o Conselho deu provimento a dois recursos voluntários interpostos pela Localfrio Armazéns Gerais Frigoríficos, prestadora de serviço de armazenagem alfandegada no Complexo Portuário de Itajaí. A decisão foi tomada em processos que apuram a cobrança de THC2 ou SSE pelos operadores portuários para a movimentação em solo de contêineres com cargas originárias de importação.

“As condutas investigadas têm alto potencial lesivo, podendo obstaculizar a atuação dos recintos alfandegados independentes no mercado de armazenagem alfandegada por meio da elevação artificial de seus custos, distorcendo a concorrência e gerando prejuízos ao bem-estar social irrecuperáveis caso não haja intervenção da autoridade antitruste”, concluiu o conselheiro Luiz Hoffmann, relator de um dos recursos.

Entenda o THC2 - Na importação de mercadorias, o THC (Terminal Handling Charge) é a tarifa básica que o armador paga ao operador portuário. A tarifa engloba as despesas de movimentação horizontal dos contêineres em terra, do momento

do descarregamento do navio até a entrega ao recinto alfandegado contratado pelo importador.

Usualmente, os operadores portuários, como Portonave e APM Terminals, também prestam serviços de armazenagem, concorrendo nesse mercado com os recintos alfandegados independentes. A THC2 ou SSE consiste na cobrança pelo operador portuário de outra tarifa, adicional à tarifa básica, a título de “segregação de contêineres”, dos recintos alfandegados independentes.

A Localfrio, no entanto, alega que a cobrança seria indevida, já que o serviço de “segregação de contêineres” estaria incluso na tarifa básica paga pelo armador, o agente que efetivamente contrata os serviços do operador portuário.

Além disso, afirma que, como Portonave e APM detêm poder de mercado no Complexo Portuário de Itajaí e possuem área de armazenagem, um aumento de custo imposto aos recintos alfandegados independentes acaba por desviar demanda para o próprio operador, que não arca com esse mesmo custo. Assim, a cobrança de THC2 ou SSE tornaria os recintos alfandegados uma opção menos competitiva para os importadores.

Processos administrativos - Os recursos voluntários julgados nesta quarta-feira foram interpostos pela Localfrio contra decisão da Superintendência-Geral do Cade (SG/Cade), em outubro passado, que negou o pedido de medida preventiva em desfavor da Portonave e APM Terminals, no âmbito dos processos que apuram suposta cobrança indevida da taxa THC2 ou SSE pelos operadores portuários.

Com a decisão do Conselho, a medida preventiva prevalece até que a investigação conduzida pela SG/Cade seja concluída. Ao final da investigação, a Superintendência opinará pela condenação ou arquivamento do caso, encaminhando-o para julgamento pelo Tribunal do Cade, responsável pela decisão final.

Segundo a Agência Reuters, protestos de caminhoneiros na Argentina continuam a atrapalhar as operações nas áreas portuárias de Rosário e Buenos Aires.

Os caminhoneiros bloqueiam estradas com a alegação de que estão sendo afetados pela inflação no país. Eles pedem ajustes nos impostos pagos na atividade e redução nos valores de pedágios e combustíveis. A categoria deve se reunir com o governo.

“Os protestos serão endurecidos. Os bloqueios de estradas vão aumentar nacionalmente”, afirmou Santiago Carlucci, chefe da organização de motoristas Tuda (Transportistas Unidos de Argentina) para uma rádio argentina, segundo a Reuters.

Neste dia 03, cerca de 2 mil caminhões chegaram aos terminais de grãos em Rosário e Buenos Aires, metade do número normalmente registrado nesta época. Alguns trabalhadores de cargas no país não trabalham com medo de serem parados em bloqueios.

Vale lembrar que em dezembro de 2020, trabalhadores de processadoras da Argentina paralisaram suas atividades para protestar contra os baixos salários, mas houve negociação com as empresas e a greve foi encerrada.

A DP World Santos anunciou, no último dia 1º de fevereiro, uma mudança na estrutura da organização. Fábio Medrano

Siccherino, atual Diretor Comercial e de Relações Institucionais, assumirá o cargo de Diretor-Presidente a partir do dia 1º de abril de 2021.

Em seus sete anos de trajetória na DP World Santos, Fábio esteve à frente da agenda comercial do terminal, com destacada atuação na parceria firmada com a Suzano, em 2017, que deu origem à construção e operação do maior complexo de celulose do país.

Nestes anos, teve ainda papel fundamental no processo de posicionar a DP World Santos como um terminal multipropósito, buscando soluções alternativas à movimentação de contêineres, algo que tem se mostrado como uma decisão acertada, agregando receitas adicionais importantes para a empresa.

Desde 2020, Fábio também estava responsável pela agenda de Relações Institucionais do terminal. Formado em Engenharia Química pela FEI (Faculdade de Engenharia Industrial), com MBA em Logística pelo Instituto Coppead e Mestrado em Supply Chain pela FGV (Fundação Getúlio Vargas), o executivo possui mais de 24 anos de experiência em Supply Chain e desenvolvimento de projetos multimodais dentro e fora do Brasil.

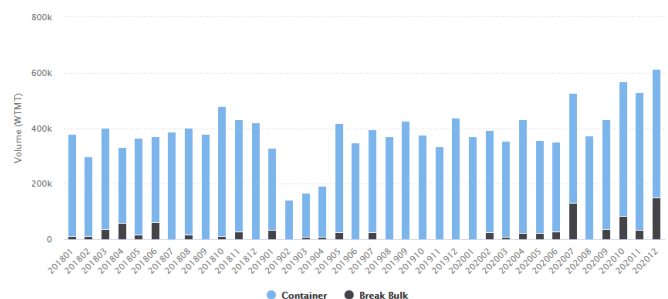
Já o australiano Dallas Hampton ocupou a posição de Diretor-Presidente do terminal por pouco mais de três anos. Ele deixará o cargo ao final deste mês, encerrando, também, suas atividades profissionais – após mais de 30 anos dedicados ao setor portuário, dos quais atuou em diversos países do mundo.

Dallas chegou ao Brasil em novembro de 2017, no momento de transição da antiga Embraport para a DP World Santos, com o desafio de consolidar uma nova cultura organizacional e tornar os processos internos mais sólidos e alinhados à visão e propósito do Grupo DP World.

Obteve bons resultados financeiros e recordes operacionais para a empresa, deixando como legado a consolidação da DP World Santos como terminal multipropósito, opção alternativa à movimentação de contêineres, o que tem agregado receitas adicionais importantes para a empresa.

Confira no gráfico abaixo a movimentação por tipo de carga na DP World Santos:

Monthly Cargo Handling by Type at DP World Santos | Jan 2018 – Dec 2020 | WTMIT



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

Desde o dia 1º de fevereiro, a Suape – Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros tem novo presidente: o engenheiro e ex-secretário de infraestrutura do Recife, Roberto Gusmão. Junto com ele, assumem os novos diretores de Administração e Finanças, Jorge Vieira, e de Gestão Fundiária e Patrimônio, João Alberto Faria. Em virtude da pandemia, não houve cerimônia de posse.

“Temos o grande desafio não só de dar continuidade aos projetos estruturadores em andamento, mas de ampliar esses projetos e consolidar a vocação de Pernambuco como centro logístico na movimentação de cargas no Nordeste”, afirma Roberto Gusmão. “O Porto de Suape já tem um papel muito relevante no cenário nacional e queremos que se torne cada vez mais competitivo”. Em 2020, Suape alcançou a marca histórica de 25,6 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um aumento de 7,53% em relação a 2019, quando o porto movimentou 23,8 milhões de toneladas.

Gusmão sucede a Leonardo Cerquinho, que ficou dois anos à frente da presidência da estatal. Empresário e engenheiro agrônomo, ele possui mestrado em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e foi presidente da Autarquia de Manutenção e Limpeza Urbana do Recife (Emlurb), além de secretário de Infraestrutura do Recife.

Na madrugada do dia 02 de fevereiro, uma denúncia anônima, repassada para a Polícia Federal, resultou na prisão de dois homens e na apreensão de 170 quilos de cocaína. A dupla foi presa em flagrante, dentro do terminal de contêineres do Porto de Paranaguá, quando colocava bolsas com drogas dentro das estruturas.

Após receber a denúncia, os policiais federais começaram a monitorar um caminhão que carregaria um contêiner no terminal portuário. Dentro do pátio, o ajudante do motorista desceu da cabine carregando cinco bolsas de viagem carregadas com os tabletes de cocaína. Neste momento, os policiais que acompanhavam a dupla flagraram os suspeitos colocando as bolsas dentro de um contêiner e deram voz de prisão aos dois.

Além das duas prisões, foram apreendidas as cinco bolsas de viagem com os tabletes de cocaína, que somados pesavam cerca de 170 kg da droga.

Os dois presos e a droga apreendida foram encaminhados para a Delegacia de Polícia Federal em Paranaguá.

A apreensão realizada pela Polícia Federal, na madrugada desta terça-feira, 2, foi a primeira realizada em 2021. No ano passado, ações conjuntas realizadas pela PF e Receita Federal apreenderam mais de 7 toneladas de cocaína no terminal de contêineres do Porto de Paranaguá.

O volume de chuva registrado em janeiro deste ano, em Paranaguá, foi 356,4% maior que no mesmo mês de 2020. A água que, no tempo e na medida certa, favorece o desenvolvimento do campo, acaba provocando paralisações em parte das operações portuárias.

Segundo o levantamento da Portos do Paraná, as paralisações somaram 12,6 dias (mais de 302 horas) no mês. O tempo é cerca de 82% maior que os 6,9 dias (pouco mais de 165 horas) registrados em janeiro do ano passado. Os números consideram o embarque de graneis como soja, milho e farelo.

“Em portos do mundo todo, não é possível operar grãos com tempo úmido. A natureza da carga não permite e a qualquer sinal de chuva, os navios atracados paralisam as operações. Os porões só voltam a abrir quando o comandante do navio tem segurança de que a carga não será molhada e não corre o risco de estragar”, explica o diretor de Operações da empresa pública, Luiz Teixeira da Silva Junior.

Não é apenas o embarque dos graneis sólidos que são impactados pela chuva, alguns desembarques de graneis importados também são paralisados. Dos fertilizantes, por exemplo, apenas a ureia opera com garoa.

As operações que seguem mesmo debaixo de chuva são as dos contêineres, de veículos, de carga geral (com exceção de papéis e sacaria), sal e dos graneis líquidos (feita em tubulações e tanques fechados).

Segundo o diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atexp), André Maragliano, a chuva impacta, mas os reflexos não são significativos nesse momento de entressafra, em que o embarque da soja ainda não é intenso. “Aproveitamos o período para finalizar as manutenções corretivas e preventivas para que tenhamos um ano com total disponibilidade dos equipamentos. Os embarques de soja devem começar a partir da segunda semana de fevereiro e durante o ano a chuva não tem um impacto tão grande. Isso porque a estatística da chuva em Paranaguá não é diferente da chuva nos outros portos mais próximos, como São Francisco do Sul e de Santos”, completa o operador.

VOLUME – Segundo o Sistema de Tecnologia e Monitoramento Ambiental do Paraná (Simepar), este ano, em janeiro, foram 563,2 milímetros de chuva registrada em Paranaguá. Nos 31 dias de janeiro, em 2020, foram 123 milímetros.

Paralisação do Corredor de Exportação, por chuva, em 2020

Janeiro	– 6,9 dias
Fevereiro	– 12 dias
Março	– 4,3 dias
Abril	– 3,1 dias
Mai	– 2,7 dias
Junho	– 11,7 dias
Julho	– 6,1 dias
Agosto	– 8 dias
Setembro	– 6,7 dias
Outubro	– 9,7 dias
Novembro	– 6,8 dias
Dezembro	– 6,1 dias

Navegação

A Mediterranean Shipping Company (MSC) continua comprando navios usados para ampliar sua frota e atender o aumento da demanda por transporte de contêineres. Relatórios da Alphaliner apontam que nas últimas três semanas o armador adquiriu oito navios.

Segundo a Alphaliner, a MSC comprou a embarcação Westermoor, de 2.764 TEU, construída em 2001, do proprietário alemão Hans Peterson, que atualmente está alugada para a Hapag-Lloyd. A empresa também adquiriu os navios BF Osprey e BF Mahia de 2.546 TEU construídos em 2008, do proprietário alemão Foroohari. Os barcos estão alugados à ONE e à própria MSC respectivamente, de acordo com a Splash24 / 7.

A MSC também adquiriu o Bomar Vanquish e o Bomar Valor, de 1.683 TEU, controlados pela Borealis e fabricados em 2003. O Bomar Vanquish já é locado pela MSC, enquanto o Bomar Valor é operado pela Maersk.

Além disso, o armador fez a aquisição das embarcações Miro, de 1.730 TEU e fabricada em 1998 e Spero, construída em 2002, da

Atlantica Shipping, com sede em Oslo, e o Boundary, de 1.122 TEU, construído em 1996 e pertencente à Jepsen Shipping Partners.

Dados do VesselsValue mostram que a MSC adquiriu um total de 20 embarcações no ano 2020, e analistas da Sea-Intelligence sugeriram em um relatório recente que a MSC pode em breve ultrapassar a Maersk como a maior companhia do setor no mundo.

A.P. Moller-Maersk anunciou a chegada de Ricardo Rocha como novo Diretor da área de Logísticas e Serviços para América Latina e Caribe. Com mais de 20 anos de experiência, Ricardo Rocha assume a diretoria de Logísticas e Serviços da Maersk após gerenciar times de alto rendimento em empresas multinacionais como CEVA Logistics, Kuehne + Nagel, DHL Global Forwarding e UPS Supply Chain Solutions.

“Sinto-me honrado em me juntar à Maersk na América Latina durante uma transformação significativa em nossas soluções de Logística e Serviços, onde nossos clientes desempenham um papel decisivo. Com foco em crescimento, a empresa tem um roteiro claro para a região e estou ansioso para trabalhar com meus colegas para fazer da Maersk a Integradora ou Logística de Contêineres em todos os países onde atuamos”, afirmou Ricardo Rocha.

O novo diretor da Maersk iniciou sua carreira em operações e finanças e, desde 2015, tem desenvolvido soluções de cadeia de fornecimento para Logística Aérea, Marítima, Terrestre, Desembarço Aduaneiro, Armazenagem e Distribuição. Rocha também tem ampla experiência em Vendas e Marketing, Desenvolvimento de Negócios, Gestão Geral e Gestão Financeira com passagem em mercados de países como Colômbia, Argentina, Chile, Panamá e Peru

Graduado em Vendas e Marketing pela Universidade Anhembi Morumbi, ele também participou do Programa de Alta Administração desenvolvido pela Cranfield School of Management e, recentemente, concluiu um curso de Negócios Globais e Política pela Yale School of Management.

Ricardo Rocha é brasileiro e circulou por diferentes países da América Latina em sua carreira, onde sua liderança tem sido bem reconhecida devido ao profundo entendimento da cultura de negócios na área de Logística. Rocha ficará no Escritório Regional do Panamá, onde supervisionará a região, num período em que a Maersk está consolidando sua proposta de valor como integrador logístico de ponta a ponta de contêineres.

Grãos

Estudo realizado pelo setor de Inteligência de Mercado (IM) da Câmara de Comércio Árabe Brasileira apontou que há uma expectativa de crescimento nos embarques de soja brasileira aos árabes, motivado pelo aumento do preço da commodity nos próximos anos no mercado internacional. Segundo o estudo há indicações de que o crescimento nas exportações ocorrerá também em nível global.

De acordo com o órgão, o potencial de mercado para o produto se deve à produção de ração animal e ao próprio uso para alimentação humana da soja. O imposto tarifário das vendas de soja do Brasil aos árabes é considerado baixo, o que também favorece o comércio.

É o que já ocorre nas exportações brasileiras à Arábia Saudita, Tunísia, Argélia e Egito. Estes países têm tarifa zero para as importações vindas do Brasil. De 2018 a 2020 os envios do produto se concentraram nesses quatro países.

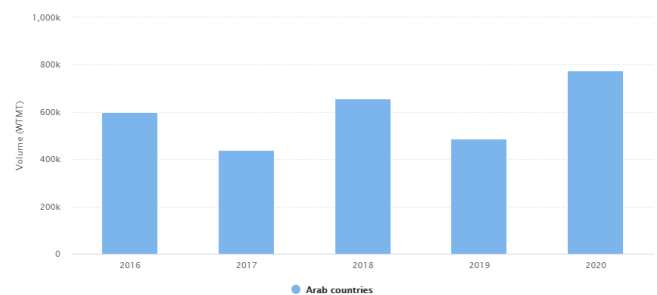
Para ir além dessas fronteiras, a Câmara de Comércio Árabe Brasileira destaca como mercados potenciais o Bahrein, Iraque, Jordânia, Líbano, Palestina e Sudão. As tendências que levam esses mercados a se destacarem são a alteração dos hábitos de consumo atrelados à perspectiva de aumento da renda.

“O consumo de soja tem crescido de maneira muito acentuada frente ao aumento da renda, principalmente em países em desenvolvimento. O Fundo Monetário Internacional estima um crescimento da renda na maioria dos países árabes entre 2020 e 2025, países nos quais também deve ser observado crescimento populacional relevante”, diz o texto do estudo.

Outro ponto é que, em decorrência do uso da soja como ração do gado, despontam oportunidades nos países árabes que têm avançado na produção de proteína animal. É o caso observado na criação de bovinos na Arábia Saudita, Catar, Omã e Tunísia.

Exportação Brasileira de Soja (HS 1201) para os Países Árabes | Jan a Dez 2016-2020 | WTMT

Brazilian Soy Exports (HS 1201) to Arab Countries | Jan - Dec 2016-2020 | WTMT



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

Entre os pontos fortes desse comércio está a contribuição da soja e seus subprodutos ao Produto Interno Bruto (PIB) e às exportações agrícolas no Brasil. Há, ainda, o fato da soja ser utilizada como substituta do leite em produtos como leite de soja, queijo de soja, ou adicionada a itens como pão de soja, massa e farinha, e da própria carne vegetal, que se alinha ao consumo entre os jovens árabes.

Apesar de ser apontada como produto com potencial para diminuir a insegurança alimentar, o estudo aponta que é baixa a possibilidade da introdução ou expansão da produção de soja em países em desenvolvimento na África. Entre os desafios do mercado está a produção concentrada em poucos países, entre eles, Estados Unidos, Brasil, China e Argentina, que respondem por quase 90% da produção mundial. A monocultura também é alvo de críticas emergentes por conta da expansão da área cultivada.

Carnes

Dados divulgados no último dia 10. de fevereiro pelo Uruguai XXI, órgão responsável pela promoção das exportações, dos investimentos e da imagem do país apontam que as exportações uruguaias cresceram 7,6% em janeiro deste ano em relação ao mesmo mês de 2020, atingindo US \$ 674 milhões, incluindo a zona franca.

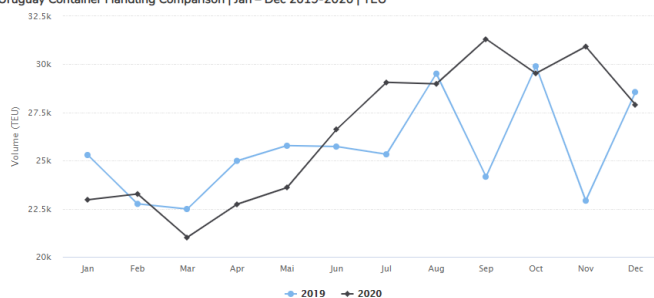
De acordo com o órgão, alguns produtos tiveram um impacto positivo. Entre eles estão o trigo, a madeira, carne bovina, energia elétrica e laticínios. No lado oposto, entretanto, aparecem a celulose, o arroz e a lã.

Os subprodutos da carne foram os grandes responsáveis pelo salto das exportações uruguaias: cresceram 31% em relação ao mesmo período do ano anterior e totalizaram um faturamento de US \$ 26 milhões. A carne bovina foi o principal produto de exportação do Uruguai. As vendas somaram US \$ 130 milhões e apresentaram crescimento de 17% em janeiro deste ano, em relação ao mesmo mês de 2020.

O gráfico abaixo traz o comparativo da movimentação de contêineres no Uruguai em 2019 e 2020:

Comparativo da movimentação de contêineres no Uruguai | Jan a Dez 2019-2020 | TEU

Uruguay Container Handling Comparison | Jan - Dec 2019-2020 | TEU



Fonte: DataLiner

Paraguai também tem alta nas exportações de carne bovina

Segundo o Serviço Nacional de Qualidade e Saúde Animal (Senacsa) do Paraguai, o país começou o ano com a exportação de 21.363 toneladas de carne bovina, o que significa um aumento de 2,7% em relação a igual mês de 2019.

O presidente da Senacsa, José Carlos Martin Camperchioli, destacou que as vendas externas da carne bovina paraguaia registraram o melhor início pelo menos na última década. "Este 2021 estamos começando com o pé direito, assim como terminamos no ano passado. São projeções muito boas".

O Chile continua sendo o maior comprador, com 7.842 toneladas. Já a Rússia e Israel ficaram em segundo e terceiro lugar com 4.957 e 2.601 toneladas, respectivamente. Por sua vez, o Brasil registrou ligeira queda nas importações, com volume de 1.655 toneladas.

O restante das exportações correspondem a outros 21 destinos que adquirem menor volume e ainda assim tiveram maior participação no primeiro mês de 2021. Com 2.850 toneladas, o crescimento das exportações para esses 21 destinos foi de 32,9%.

Confira no gráfico abaixo o histórico das exportações paraguaias de carne bovina a partir de 2017:

Exportações paraguaias de carne bovina (HS 0202) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU

Paraguay Beef Exports (HS 0202) | Jan 2017 - Dec 2020 | TEU



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

Petróleo e gás

As exportações de petróleo pela Petrobras bateram recorde em 2020. Ao todo, a companhia vendeu no ano passado, no exterior, em média, 713 mil barris diários. O volume representa alta de 33% em relação aos patamares de 2019.

No relatório de produção e vendas de 2020, divulgado pela empresa no último dia 02 de fevereiro, a petroleira apontou que continuou a registrar, em janeiro, "ótima performance" nas exportações da commodity. Nesse sentido, a estatal cita que o Terminal de Angra dos Reis (RJ) bateu recorde de operações no mês passado, tendo exportado 19,3 milhões de barris, ante os 18,7 milhões de barris registrados em maio de 2020.

A Petrobras destacou que as exportações tiveram papel fundamental na geração de caixa e para impedir perdas na produção durante os piores momentos da contração de demanda. Em abril, no ápice da crise econômica desencadeada pela pandemia de covid-19, a estatal exportou 1 milhão de barris/dia. A petroleira informou que o óleo do campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, é hoje o principal óleo da cesta de exportação da empresa e ganhou 14 clientes ao longo de 2020.

A estatal informou que, num ano marcado pelo excesso de oferta na indústria global, a companhia conseguiu reduzir em 8 milhões de barris os estoques de óleo em 2020.

A marca histórica nas exportações acompanha os recordes registrados também na produção da commodity no ano passado. Ao todo, a estatal produziu, em média, 2,266 milhões de barris/dia de óleo em 2020, alta de 4,3% em relação a 2019.

Enquanto a produção da companhia no pré-sal subiu 21,1% em 2020, para 1,546 milhão de barris/dia, nas demais áreas de atuação da empresa houve queda nos dados operacionais. A produção recuou 15,3% nos campos terrestres (para 105 mil barris/dia); 51,5% em águas rasas (para 32 mil barris/dia), em meio a desinvestimentos e hibernação de plataformas; e 17,3% no pós-sal, em águas profundas (para 582 mil barris/dia).

O pré-sal respondeu por 66% de óleo e gás da companhia. Ao todo, a empresa produziu um patamar recorde de 2,836 milhões de barris diários de óleo equivalente (BOE/dia), alta de 2,4% em relação a 2019.

O aumento das exportações da companhia também acompanha a retração do mercado interno. Em 2020, a empresa registrou queda de 5,1% na venda total de derivados no Brasil, para 1,66 milhão de barris/dia, em média. devido aos impactos da pandemia de covid-19, principalmente no segundo trimestre do ano

Apesar disso, a Petrobras aumentou em 2,8% a produção de derivados no país. Ao todo, a companhia produziu, em média, 1,828 milhão de barris/dia. As refinarias operaram com fator de utilização de 79% na média do ano, ligeiramente acima do registrado em 2019, que foi de 77%.

Parte dessa produção foi para o exterior. Embalada pela demanda crescente por derivados com baixo teor de enxofre no mercado internacional, a Petrobras elevou em 46%, para 194 mil barris/dia, o volume de óleo combustível vendido no exterior.

A Petrobras informou que a exportação de óleo combustível manteve-se estável nos dois últimos trimestres de 2020, no nível de 204 mil barris/dia e atribuiu o crescimento nos embarques do derivado, no ano passado, às oportunidades de mercado proporcionadas pela regulamentação IMO 2020 – que estabelece novos limites de emissões no transporte marítimo.

Outras cargas

Dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) apontam que em 2020 o Brasil aumentou em 2% o volume exportado em produtos minerais em relação à 2019. Os negócios do setor no mercado internacional geraram ao Brasil 11% a mais em divisas na comparação, alcançando US\$ 37 bilhões. A China reforçou sua posição de principal destino do minério de ferro brasileiro. O país asiático respondeu em 2019 por 62% das exportações. Já em 2020, esse percentual subiu para 72%.

De acordo com o Ibram, embora a produção de 2020 não tenha sido muito superior a 2019, os resultados financeiros do ano passado foram beneficiados pela variação dos preços no mercado internacional e pela valorização do dólar. O Brasil é, depois da Austrália, o maior produtor mundial de minério de ferro, cuja valorização foi superior a 60% ao longo do ano passado. A tonelada terminou 2020 custando US\$ 155,84.

Entre todos os produtos minerais, as maiores variações foram registradas com o minério de ferro e o ouro. A produção de minério de ferro gerou no ano passado faturamento de R\$ 138,7 bilhões, 39% superior a 2019. Já a alta do ouro foi de 76%, com R\$23,2 bilhões. Apesar do alto faturamento, a produção mineral comercializada ficou quase estável. Em 2019, foram negociados 985 milhões de toneladas e em 2020 foi 1,009 bilhão de toneladas.

A ANFAVEA – Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores – divulgou os números da indústria automobilística em janeiro. Segundo a entidade, a produção foi de 199,7 mil unidades, um crescimento de 4,2% sobre janeiro de 2020, mas recuo de 4,6% em relação a dezembro.

As exportações também trilham esse caminho. Com 25 mil unidades embarcadas, o crescimento foi de 21,9% sobre o mesmo mês do ano passado, porém com queda de 34,8% em relação ao mês anterior.

Já o licenciamento total de 171,1 mil automóveis representou desempenho negativo, mesmo levando-se em conta os dois dias úteis a menos de janeiro em relação ao mesmo mês do ano passado. A queda foi de 11,5% em relação a janeiro de 2020 e de 29,8% na comparação com dezembro.

Segundo o presidente da entidade, Luiz Carlos Moraes, ainda há fatores preocupantes no horizonte, como a falta de alguns

insumos (em especial semicondutores), o baixo estoque de veículos e o agravamento da pandemia causada pelo coronavírus, que prejudica atividades industriais e comerciais em algumas regiões do país.

Em 2020, as categorias contempladas pela Associação Brasileira das Indústrias de Biscoitos, Massas Alimentícias e Pães & Bolos Industrializados (Abimapi) foram responsáveis por exportações no valor de US\$ 196,3 milhões, alta de 15% em relação ao total exportado em 2019, que foi da ordem de US\$ 171 milhões. Em volume, o aumento foi ainda mais significativo: 52%, somando 158 mil toneladas de produtos vendidos ao exterior.

“Em 2020, a crise provocou alta demanda por produtos de primeira ordem na alimentação como farinhas, misturas, macarrão, massas instantâneas, pão de forma, além de alimentos congelados. Destacamos o pão de forma, que triplicou o faturamento em exportações em 2020, tendo como destino principal os países da América do Sul”, contextualiza Claudio Zanão, presidente-executivo da Abimapi.

Para 2021, a associação espera sustentar o crescimento destas categorias, projetando um aumento médio de ao menos 10% frente a 2020, tendo em vista a permanência do período da pandemia e eventual crise financeira em decorrência da Covid-19.

“Manteremos um cuidadoso olhar para a China, entre os mercados-alvo de nosso setor no exterior. Devemos acompanhar o crescimento previsto pelo PIB Chinês de 8,2% em 2021, sustentando um substancial aumento das exportações brasileiras ao país em 2020”, conclui Zanão.

Em 2020 as exportações brasileiras cresceram 120% em valor para a China frente a 2019 – o destino subiu 13 posições e passou a figurar entre os 30 principais do setor no exterior, o segundo no continente asiático atrás apenas do Japão.

Pães & Bolos Industrializados - As categorias pães e bolos industrializados movimentaram um total de US\$ 77,8 milhões de produtos exportados – receita 34% superior à de 2019 – resultante da venda de 71 mil toneladas de produtos, totalizando 83% de aumento.

“Estas categorias ganham espaço no mercado devido à praticidade e maior vida útil com destaque para as misturas para pães e bolos, impulsionadas também pelo isolamento provado pela pandemia com aumento de refeições dentro dos lares. Além disso, fatores como qualidade na composição dos produtos e em embalagens, além de bom preço, determinam os bons resultados também para pães de forma e torradas”, destaca Claudio Zanão.

Massas Alimentícias - As massas alimentícias foram a categoria que mais se destacou, com um aumento expressivo de 159% em faturamento, totalizando US\$ 24,3 milhões e 29 mil toneladas em volume, 247% a mais que no mesmo período de 2019.

“O macarrão foi um dos alimentos mais consumidos durante a pandemia. Sua crescente popularidade em diferentes culturas ao redor do mundo pode ser atribuída não só à sua deliciosa versatilidade, mas também por ser acessível ao ‘bolso’ da grande maioria de famílias”, diz Zanão.

O Brasil fortaleceu as exportações de massas grano duro em 2020. Apenas para El Salvador, Chile, Venezuela e Estados Unidos, os

principais destinos das exportações da categoria no último ano, as vendas somaram US\$ 15,7 milhões e 22,7 mil toneladas.

Biscoitos - Já os biscoitos somaram US\$ 94 milhões em faturamento e 57 mil toneladas de produtos exportados, apontando estabilidade em volume quando comparado ao mesmo período de 2019.

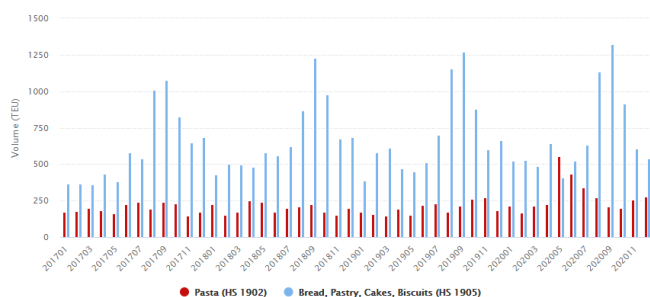
“A falta de confiança na economia não permitiu grandes investimentos ou compras a longo prazo o que trouxe a racionalização do consumo na categoria”, explica Zanão.

Apesar desse panorama, reforça-se que esta é a categoria mais forte do setor da Abimapi e respondeu por 43,5% do total das exportações brasileiras. Em 2020, as exportações brasileiras de biscoitos cresceram de forma exponencial para mercados importantes na América do Sul, como Bolívia, Chile, Colômbia e Peru, além de destinos no Oriente Médio, como Iêmen e Omã.

Confira no gráfico abaixo a movimentação brasileira dos NCMs de massas e produtos de padaria:

Movimentação Brasileira de Massas (HS 1902) e Produtos de Padaria (HS 1905) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU

Brazilian Handling of Pasta (HS 1902) and Bakery Products (HS 1905) | Jan 2017 to Dec 2020 | TEU



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click [here](#))

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