Principais notícias

A equipe da DatamarNews realizou um levantamento dos terminais portuários que mais movimentaram cargas em 2020 e fez um comparativo com igual período do ano anterior com base nos dados do DataLiner. Confira a seguir os rankings dos terminais portuários brasileiros em exportações e importações:

Nas exportações, a liderança é do BTP, que cresceu 26,71% em relação a 2019. Em seguida, vem a TCP, com crescimento de 8,52% no mesmo período. Confira a lista completa:

Ranking dos Terminais Portuários – Exportações | Jan a Dez de 2019-2020 | TEU

Ranking of Port Terminals – Exports | Jan to Dec 2019-2020 | TEU

Rank	Terminal	2019	2020	% Change
1	BTP	512.257	643.542	25.63%
2	TCP	364.029	391.577	7.57%
3	SANTOS BRASIL	411.305	347.320	-15.56%
4	PORTONAVE	273.396	315.930	15.56%
5	DP WORLD SANTOS	188.263	222.623	18.25%
6	TECON RIO GRANDE	226.633	222.435	-1.85%
7	ITAPOA	183.291	177.844	-2.97%
8	APM TERMINALS ITAJAI	133.394	162.417	21.76%
9	TECON SALVADOR	81.076	83.689	3.22%
10	MULTI-RIO	68.000	72.927	7.24%
11	TEC P1	49.179	49.201	0.05%
12	APM TERMINALS PECEM	21.272	32.686	53.66%
13	ICTSI RIO BRASIL	35.855	32.659	-8.91%
14	SEPETIBA TECON	25.908	24.693	-4.69%
15	CAIS PUBLICO NATAL	22.674	24.004	5.87%
	TOTAL	2.596.532	2.803.547	7.97%
	OTHERS	117.205	64.903	-44.62%
	GRAND TOTAL	2.713.737	2.868.450	5.70%

Source: DataLiner

Já nas importações, a liderança é da Santos Brasil, cujo volume caiu 10,26% em 2020 em relação a 2019. Um destaque positivo foi o da DP World Santos, que cresceu 22,01% no mesmo período:

Ranking dos Terminais Portuários – Importações | Jan a Dez de 2019-2020 | TEU

Ranking of Port Terminals – Imports | Jan to Dec 2019-2020 | TEU

Rank	Terminal	2019	2020	% Change
1	SANTOS BRASIL	446.849	414.096	-7.33%
2	BTP	464.469	393.962	-15.18%
3	TCP	236.093	233.226	-1.21%
4	PORTONAVE	217.606	231.008	6.16%
5	DP WORLD SANTOS	144.741	181.207	25.19%
6	ITAPOA	190.608	180.414	-5.35%
7	APM TERMINALS ITAJAI	108.166	129.509	19.73%
8	TERMINAL CHIBATAO	74.561	86.564	16.10%
9	TECON SUAPE	68.506	68.224	-0.41%
10	MULTI-RIO	74.309	63.007	-15.21%
11	ICTSI RIO BRASIL	61.982	62.222	0.39%
12	TECON RIO GRANDE	74.112	61.920	-16.45%
13	TECON SALVADOR	57.051	52.426	-8.11%
14	SEPETIBA TECON	61.948	47.381	-23.51%
15	SUPER TERMINAIS	50.312	46.830	-6.92%
	TOTAL	2.331.315	2.251.996	-3.40%
	OTHERS	74.587	33.539	-55.03%
	GRAND TOTAL	2.405.902	2.285.535	-5.00%

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

Quais portos brasileiros e da região do Plate tiveram melhor desempenho em 2020? Quais registraram maior crescimento? E a maior queda? Confira abaixo o resultado de um levantamento realizado pela equipe do DatamarNews com base nos dados do DataLiner sobre o desempenho dos portos em 2020 e o comparativo com 2019:

Brasil

O Porto de Santos foi o que mais exportou em 2020, com 1.132.161 TEUs enviados ao exterior, um crescimento de 7.05% em relação à 2019. A maior queda das exportações foi no Porto de Fortaleza, que caiu 28.39%.

Ranking dos Portos Brasileiros| Exportação | Jan a Dez 2019-2020 | TEU

Ranking of Brazilian Ports | Exports | Jan to Dec 2019-2020 | TEU

Classificação	Portos	2019	2020	% Mudança
1	SANTOS	1.057.600	1.132.161	7.05%
2	PARANAGUA	364.528	392.056	7.55%
3	NAVEGANTES	273.382	316.275	15.69%
4	RIO GRANDE	234.084	228.643	-2.32%
5	ITAPOA	182.445	174.391	-4.41%
6	ITAJAI	137.390	162.570	18.33%
7	SALVADOR	96.139	94.905	-1.28%
8	RIO DE JANEIRO	97.350	93.723	-3.73%
9	VITORIA	67.829	74.277	9.51%
10	VILA DO CONDE	53.936	51.751	-4.05%
11	PECEM	26.711	39.157	46.60%
12	PORTO DE ITAGUAI	32.034	26.102	-18.52%
13	NATAL	22.418	24.034	7.21%
14	SUAPE	22.290	24.017	7.75%
15	FORTALEZA	26.074	18.672	-28.39%
16	MANAUS	17.411	14.772	-15.16%
	OUTROS	2.116	944	-55.39%

Source: DataLiner

Já nas importações, o destaque positivo foi o Porto de Itajaí, que cresceu 20.32% em 2020, para 140.503 TEU.

Ranking of Brazilian Ports | Imports | Jan to Dec 2019-2020 | TEU

Classificação	Portos	2019	2020	% Mudança
1	SANTOS	966.694	867.848	-10.23%
2	PARANAGUA	246.093	243.056	-1.23%
3	NAVEGANTES	222.429	229.642	3.24%
4	ITAPOA	186.718	176.212	-5.63%
5	MANAUS	156.598	165.828	5.89%
6	ITAJAI	116.775	140.503	20.32%
7	RIO DE JANEIRO	131.290	116.511	-11.26%
8	SUAPE	82.161	80.629	-1.87%
9	RIO GRANDE	77.952	67.418	-13.51%
10	SALVADOR	71.062	67.351	-5.22%
11	VITORIA	63.273	57.183	-9.63%
12	PECEM	31.712	37.914	19.56%
13	PORTO DE ITAGUAI	40.439	24.048	-40.53%
14	VILA DO CONDE	7.709	8.129	5.45%
15	FORTALEZA	2.346	1.600	-31.78%
16	NATAL	857	425	-50.35%
	OTHERS	1.795	1.239	-30.97%

Plate

Na região do Plate, a liderança nas exportações foi do Porto de Buenos Aires, que cresceu 7,72% O Porto de Montevidéu registrou 4.95% de crescimento em igual período.

Ranking dos Portos da região do Plate | Exportação | Jan a Dez 2019-2020 | TEU

Ranking of Ports in the Plate region | Export | Jan to Dec 2019-2020 | TEU

Classificação	Portos	2019	2020	% Mudança
1	BUENOS AIRES	399.498	422.352	5.72%
2	MONTEVIDEO	197.967	207.776	4.95%
3	ZARATE	31.853	31.827	-0.08%
4	ROSARIO	23.182	19.058	-17.79%
5	SAN ANTONIO ESTE	10.756	13.334	23.97%
6	BAHIA BLANCA	11.102	8.910	-19.75%
7	PUERTO MADRYN	10.298	7.969	-22.62%
8	LA PLATA	1.627	729	-55.19%
9	MAR DEL PLATA	42	716	1604.76%
10	PUERTO DESEADO	252	708	180.95%

Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

Nas importações, a maior parte dos portos teve queda. Enquanto as importações caíram 8.02% no Porto de Buenos Aires, no Porto de Montevidéu as quedas foram de 2,60%.

Ranking dos Portos da região do Plate | Importação | Jan a Dez 2019-2020 | TEU

Ranking of Ports in the Plate region | Imports | Jan to Dec 2019-2020 | TEU

Classificação	Portos	2019	2020	% Mudança
1	BUENOS AIRES	533.421	490.625	-8.02%
2	MONTEVIDEO	161.633	157.434	-2.60%
3	ZARATE	54.848	44.275	-19.28%
4	ROSARIO	20.221	20.564	1.70%
5	USHUAIA	12.793	15.785	23.39%
6	PUERTO MADRYN	2.632	1.932	-26.60%
7	PUERTO DESEADO	965	462	-52.12%
8	BAHIA BLANCA	924	225	-75.65%
9	MAR DEL PLATA	294	125	-57.48%
10	LAS PALMAS +AR	2.201	104	-95.27%
11	SANTA FE	43	44	2.33%
12	CALETA OLIVIA	0	7	0.00%
13	LA PLATA	2	4	100.00%
14	RIO GRANDE(AR)	0	4	0.00%
15	CAMPANA	0	2	0.00%
16	SAN MARTIN	1	2	100.00%
17	COLONIA	20	0	-100.00%
18	CORRIENTES	6	0	-100.00%

Portos, terminais e infraestrutura

As delegações do Paraguai e do Brasil aprovaram os editais de licitação para a construção da ponte que ligará as cidades de Carmelo Peralta (Paraguai) a Puerto Murtinho (Brasil). É uma obra fundamental para a consolidação do Corredor Bioceânico que ligará os terminais portuários brasileiros ao Porto de Antofagasta, no Chile.

Ambas as delegações reiteraram o firme compromisso assumido pelos presidentes do Paraguai e do Brasil de concluir a construção da referida ponte, que será financiada pela Itaipu Binacional.

Segundo o Ministério das Relações Exteriores do Paraguai, a ponte permitirá a interligação rodoviária, e promoverá o desenvolvimento sustentável de ambos os países, bem como dos demais países que integram o Corredor Bioceânico, tendo em vista que ela será um elo fundamental na união entre o Pacífico e o Atlântico, através do Chaco paraguaio.

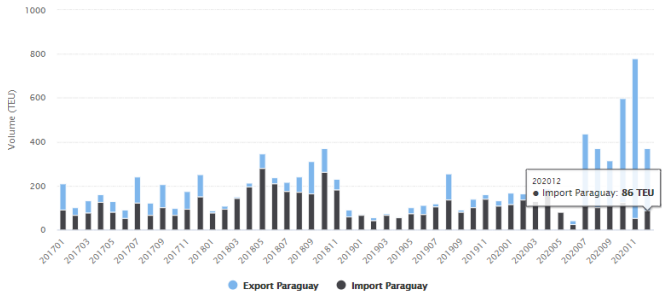
A delegação paraguaia para aprovação dos editais foi chefiada pela diretora-geral de Comércio Exterior do Ministério das Relações Exteriores, Gloria Amarilla, e composta por representantes dos ministérios de Obras Públicas e Comunicações, da Fazenda, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, da Itaipu Binacional e a Embaixada do Paraguai no Brasil.

Já do lado brasileiro estiveram presentes representantes do Departamento da América do Sul do Ministério das Relações Exteriores, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, da Itaipu Binacional e da Embaixada do Brasil no Paraguai, além de representantes do Estado de Mato Grosso do Sul.

O gráfico abaixo traz o volume movimentado entre o Paraguai e o Brasil desde 2017. O gráfico permite ver que houve um crescimento considerável nas exportações do Paraguai ao Brasil no último ano:

Importação e Exportação do Paraguai de/para o Brasil | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU

Imports and Exports from Paraguay to/from Brazil | Jan 2017 to Dec 2020 | TEU



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

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) realizará, no dia 11 de março, licitação, na modalidade pregão eletrônico, para execução da dragagem de manutenção do Porto Organizado de Ilhéus.

O edital foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) do dia 17 de fevereiro. A obra vai restabelecer o calado de 10 metros do porto, permitindo a atracação de navios maiores, incrementando a logística portuária da região, bem como beneficiando a operação de navios de cruzeiro na Costa do Cacau.

A última manutenção do calado do Porto de Ilhéus foi realizada em 2014. Informações pelos telefones (71) 3320-1192, 3320-1217 ou 3320-1250, pelo endereço eletrônico pregao@codeba.com.br e clicando aqui.

O aumento no número de escala de trabalho de duas para quatro no Porto de Paranaguá vem causando polêmica entre os sindicalizados do Ogmo Paranaguá – Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto de Paranaguá.

Em janeiro, o órgão fez a adição de duas escalas de trabalho às outras duas já existentes, totalizando quatro escalas, uma para cada período – 7h às 13h; 13h às 19h; 19h à 1h; 1h às 7h. O Porto de Paranaguá era um dos únicos do país a continuar com o sistema de duas escalas. Outros grandes portos brasileiros, como

os de Santos (SP), Imbituba (SC), Itaqui (MA), São Francisco do Sul (SC) e Suape (PE), já haviam optado por sistemas que incluem de três a quatro chamadas de trabalho.

Segundo Shana Carolina Colaço Vaz Bertol, diretora executiva do Ogmo Paranaguá, a alteração foi motivada buscando melhoria contínua na gestão da mão de obra e na viabilização das operações portuárias. Isso porque, muitos trabalhadores demonstravam insatisfação quando eram escalados para trabalhar em navios que, por alguma razão, como chuva, término de navio, quebra de equipamento, falta de liberação de carga, etc., acabavam pagando salário-dia ao invés de remuneração por produtividade.

Segundo o órgão, o novo sistema de quatro chamadas garante ao operador portuário a organização de operações mais assertivas. Atualmente, no sistema de duas chamadas, o operador atua com uma previsibilidade de 12 horas, tendo com frequência suas atividades prejudicadas por fatores inesperados (chuva, talho de navio, quebra de equipamento, liberação de carga, etc). Com a implantação das quatro chamadas, esse período de previsibilidade passa a ser de 6 horas, o que possibilita um planejamento mais eficiente das operações. Além disso, o trabalhador poderá escolher o período desejável de habilitação para as funções que melhor remuneram, ficando menos sujeito à ocorrência da chamada "queima de vez" – quando o trabalhador é escalado em uma "lista boa" (de pagamento mais expressivo) que, por algum impedimento, não apresentou produtividade naquele período. O novo sistema de quatro chamadas possibilita ainda que o Trabalhadore Portuário Avulso (TPA) se habilite em qualquer um dos períodos do dia e do dia seguinte, diferente do modelo anterior, que permitia a habilitação somente para os dois períodos subsequentes à escala.

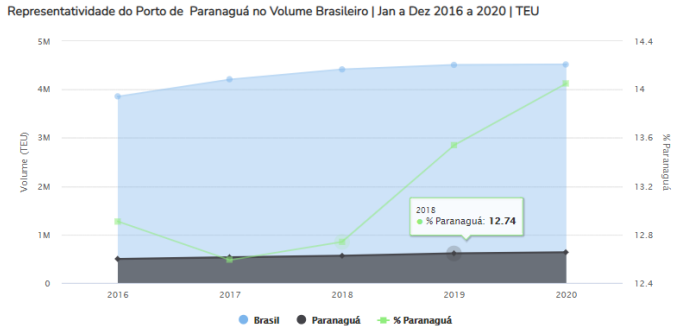
A iniciativa, porém, vem sendo criticada pelo Sindestiva (Sindicato dos Estivadores de Paranaguá e Pontal do Paraná), que mesmo após uma tentativa de negociação, moveu uma ação judicial exigindo a suspensão imediata e definitiva das quatro escalas de trabalho. Para O OGMO, tal resistência já era esperada, uma vez que, historicamente, o controle da escala sempre foi uma importante ferramenta dos sindicatos de trabalhadores avulsos para justificar paralisações nos portos brasileiros.

Ainda segundo o Ogmo Paranaguá, o orgão participou de uma reunião de mediação realizada no dia 19 de janeiro, com representantes dos Sindicatos Laborais de TPAs. Com a intenção de encontrar uma alternativa negociada e evitar uma discussão judicial, foi proposta uma transição mais gradual na escala de trabalho do Porto de Paranaguá: três chamadas diárias a partir do dia 1.º de fevereiro, aumentando para quatro chamadas diárias a partir do dia 1.º de março, com ajustes sistemáticos a serem feitos pelo Ogmo Paranaguá quando necessário. A proposta, imediatamente aceita por Ogmo e Sindop, foi refutada pelo Sindestiva, que se mostrou irredutível quanto a qualquer alteração no número de chamadas e promoveu ação judicial cabível pedindo o fim da iniciativa.

Entre os argumentos defendidos pelo Sindestiva contra a nova escala de chamadas está o temor em relação a uma diminuição no número de requisições por parte dos operadores portuários, algo que, segundo o Ogmo Paranaguá, não aconteceu durante os dez dias em que novo sistema de chamadas esteve em funcionamento, de 15 a 24 de janeiro. Outra alegação do sindicato contra a alteração são os possíveis problemas psicológicos que o ato de checar a escala on-line quatro vezes ao dia poderia, teoricamente, causar ao trabalhador.

No dia 22 de janeiro foi realizada uma audiência de conciliação na 1.ª Vara de Trabalho de Paranaguá, referente a ação judicial movida pelo Sindestiva. As quatro escalas estão suspensas até o dia 25 de fevereiro, data da próxima audiência agendada.

Confira no gráfico abaixo a participação do Porto de Paranaguá no volume de TEUs movimentado pelos portos brasileiros a partir de 2016 e o crescimento de sua representatividade:



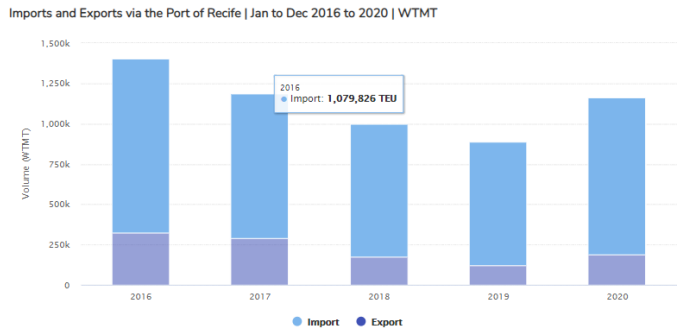
Fonte dos gráficos: DataLiner (Para solicitar uma demo do DataLiner clique aqui)

O Porto do Recife registrou crescimento de 69,04% na movimentação de cargas em janeiro, em comparação ao mesmo mês de 2020.A previsão era movimentar cerca de 82 mil toneladas de produtos, mas o resultado foi de 166.041 toneladas. Em janeiro de 2020, foram movimentadas 98.225 toneladas.

Oito embarcações atracaram no porto em janeiro. Foram seis tipos de rodutos movimentados. A carga de maior destaque foi o açúcar a granel e em saca, quase 82 mil toneladas foram exportadas para Romênia, Líbano e Canadá. Na sequência, 34.847 toneladas de malte de cevada belga e argentino chegaram pelo Porto do Recife para abastecer a indústria cervejeira de Pernambuco. Também passaram pelo Porto do Recife barrilha, fertilizante e trigo.

"O ano começou com uma promessa de reequilíbrio. Janeiro já superou as expectativas e a movimentação prevista para fevereiro é de 117 mil toneladas, número já 30% superior comparado ao mesmo período do ano passado. A partir de agora, a gente já entende que pode ser mais forte nos avanços do Porto, para que ele ganhe mais espaço na nossa economia", ressalta Marconi Muzzio presidente do Porto do Recife.

Confira abaixo os volumes importados e exportados via Porto de Recife a partir de 2016:



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

Após fechar 2020 com mais de 11 milhões de toneladas movimentadas, a ZPE Ceará, empresa que compõe o Complexo do Pecém, iniciou este ano com crescimento em seu fluxo de cargas. No último mês de janeiro, a movimentação de mercadorias atingiu 873.781 toneladas, uma alta de 6,1% na comparação com o mesmo período do ano passado.

Entre as principais mercadorias que passaram pelos gates da zona portuária em janeiro, o maior fluxo foi oriundo do minério de ferro, com 260.661 de toneladas movimentadas no período, alta de 1,44% ante o mesmo mês do ano passado. O carvão mineral, por sua vez, movimentou 178.539 de toneladas ao longo do mês, um crescimento de 38,2% no comparativo com 2020.

"Após o grande desafio que foi 2020, estamos otimistas de que, neste ano, teremos uma retomada no nosso ritmo de produção, que é tão importante para o desenvolvimento econômico do Ceará. Não tenho dúvidas de que, com o trabalho de nossos colaboradores e empresas instaladas, teremos um 2021 produtivo", destaca Andréa Freitas, diretora de operações da ZPE Ceará.

Única Zona de Processamento de Exportação em funcionamento no Brasil, a ZPE Ceará também movimentou, em janeiro deste ano, 212.965 toneladas de placas de aço produzidas pela Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), uma das três empresas instaladas na companhia. Em dezembro de 2020, o produto, que é exportado para diversos países via Porto do Pecém, registrou avanço de 19,6% na sua movimentação, a maior alta entre as principais cargas da ZPE Ceará.

Exportações e importações - Entre os principais destinos das mercadorias produzidas pela ZPE Ceará em janeiro, o maior destaque foram os Estados Unidos, com 47.768 toneladas. No mesmo período, Canadá (31.021 t) e Bélgica (7.531 t) também receberam itens processados na empresa, que exportou 86.320 toneladas ao longo do mês.

No que diz respeito às importações, os principais parceiros comerciais da ZPE Ceará, em janeiro, foram Estados Unidos (179.044 t), Rússia (10.275 t) e Coreia do Sul (1.307 t), que ajudaram a empresa a receber um total de 191.195 toneladas ao longo do mês. Além deles, China, Áustria, Espanha, Chile, Japão e Portugal também enviaram mercadorias à ZPE Ceará, em menor quantidade.

A Log-In Logística Intermodal está lançando a Log-Aí, plataforma digital desenvolvida com o objetivo de simplificar a operação logística do cliente. A plataforma tem duas versões – uma para clientes da navegação e outra para o Terminal Portuário de Vila Velha (ES).

De acordo com Felipe Gurgel, diretor de atendimento na Log-In Logística Intermodal, um dos principais diferenciais da Log-Aí está no fato de ter sido concebida com base em feedbacks, endereçando, desta forma, às principais necessidades e reais dificuldades na operação e gestão da logística reportadas pelos clientes.

Por meio de uma ferramenta simples, ágil e intuitiva, nesta primeira fase de lançamento da Log-Aí será possível realizar as atividades identificadas prioritárias no processo de contratação e gestão de serviços de navegação. Na versão para os clientes de navegação estão disponíveis funcionalidades como booking on-line, rastreamento da carga, acompanhamento e envio de toda a documentação. Já para os clientes do Terminal permite a comunicação on-line com o sistema alfandegário, mais velocidade no processamento dos serviços, com menos cliques e menos telas para serem acessadas.

"Com a plataforma digital, usando um login e senha, é possível localizar o booking de carga para qual deseja consultar a documentação e fazer o download. Isso, além de trazer a agilidade, traz ganhos substanciais na experiência do cliente", ressalta Gurgel.

Novas e importantes funcionalidades serão adicionadas periodicamente, de acordo com o escopo de entregas do projeto. A expectativa é que até o final do ano, a Log-Aí esteja funcionando como uma completa plataforma de serviços.

Cerca de 3 mil caminhões com soja estão parados no porto fluvial de Miritituba, em Itaituba (PA), devido ao elevado fluxo de veículos que seguem para a estação de transbordo do Rio Tapajós.

Segundo a Associação Brasileira de Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a fila começou a se formar no da 11 de fevereiro. "O congestionamento na região de Miritituba acontece em um trecho sem pavimento de cerca de 7 km da BR-230, que liga a BR-163 à Estação de Transbordo de Carga (ETC) do Tapajós. A via é de responsabilidade da Prefeitura de Itaituba e a dificuldade no tráfego se dá em função das chuvas e do aumento do tráfego neste momento da safra", diz a entidade em nota.

Segundo a Abiove, a situação já foi reportada ao governo federal e "a prefeitura [de Itaituba] está trabalhando para mitigar o problema, até que a concessão da BR-163 seja viabilizada, resolvendo definitivamente a questão".

O secretário de Agricultura de Itaituba, Emanoel do Livramento Pires Júnior, disse ao site "Notícias Agrícolas" que até 10 mil caminhões ficaram em filas no fim da semana passada, mas que o problema vem sendo resolvido com ajuda da Polícia Militar. "A boa notícia é que já foi solucionado. O trânsito ainda é muito intenso na rodovia. Está chovendo muito, mas não está parado mais como antes", disse Pires Júnior ao site.

Os terminais de grãos do rio Tapajós são abastecidos por caminhões que chegam pela BR-230, administrada pelo governo federal e, no trecho de 7 quilômetros, pela prefeitura de Itaituba. O local recebe carretas que também chegam da intersecção com a BR-163. A Abiove não vê ainda impacto nas exportações de grãos, uma vez que os problemas têm sido solucionados.

Navegação

A MSC informou que o navio porta-contêineres Maersk Eindhoven, implantado no serviço Pearl, sofreu, no último dia 18 de fevereiro, uma falha técnica devido ao mau tempo durante a rota de Xiamen, China, para Los Angeles, EUA. Como consequência, o navio, 13,1 mil TEUs, perdeu centenas de contêineres no mar.

O acidente aconteceu perto do Japão. As informações são de que tripulação está segura e a propulsão foi restaurada. A Maersk está atualmente avaliando as opções de porto adequadas mais próximas na Ásia para atracar o navio.

É o sexto incidente relatado de contêineres perdidos no mar desde 30 de novembro. Em janeiro, cerca de 750 contêineres caíram do "Maersk Essen", gêmeo do "Maersk Eindhoven", em acidente também na linha Xiamen a Los Angeles.

A A.P. Moller – Maersk vai lançar o primeiro navio de linha do mundo neutro em carbono em 2023 – sete anos antes da ambição inicial, em 2030. Todos os futuros navios construídos de propriedade da Maersk terão tecnologia dupla de combustíveis instalada, permitindo operações neutras em carbono ou em óleo combustível padrão com baixíssimo teor de enxofre (VLSFO).

"A ambição da A.P. Moller – Maersk é liderar o caminho para a descarbonização da logística global. Nossos clientes esperam que nós os auxiliemos a descarbonizar suas cadeias de suprimento globais, e estamos aceitando a tarefa, trabalhando para resolver os desafios práticos, técnicos e de segurança inerentes aos combustíveis neutros em carbono que precisamos para o futuro. Nossa ambição de ter uma frota de carbono neutro era um 'voo para a lua' quando anunciada em 2018. Hoje, a vemos como uma meta desafiadora, porém possível de ser atingida", afirma Søren Skou, CEO da A.P. Moller – Maersk.

Cerca de metade dos 200 maiores clientes da Maersk estabeleceram – ou estão no processo de implementar – metas ambiciosas, com base científica ou carbono zero, para suas redes de suprimento, e a projeção está crescendo.

Os navios coletores a metanol da Maersk terão capacidade de aproximadamente 2000 TEU, e serão implantados em uma das redes intra-regionais da corporação. Ainda que a embarcação possa funcionar com VLSFO padrão, o plano é operar o navio com e-metanol neutro em carbono ou bio-metanol sustentável desde seu primeiro dia de operação.

"Será um desafio significativo ser fonte, dentro do nosso cronograma, de um adequado fornecimento de metanol neutro em carbono para sermos pioneiros nessa tecnologia. Nosso sucesso depende do acolhimento desse produto inovador pelos consumidores, e da colaboração reforçada com produtores de combustíveis, parceiros tecnológicos e desenvolvedores, para impulsionar a produção com a velocidade adequada. Acreditamos que nossa aspiração de colocar em operação, em 2023, o primeiro navio de linha neutro em carbono é a melhor forma de iniciar uma escalada dos combustíveis carbono neutro que vamos precisar", analisa Henriette Hallberg Thygesen, CEO de Fleet & Strategic Brands, A.P. Moller – Maersk.

Tanto o navio coletor movido a metanol quanto a decisão de instalar motores de combustível duplo em novas embarcações integram o processo de substituição de frota da Maersk em andamento.

De acordo com a empresa, a Maersk continua explorando diversos caminhos em direção ao combustível neutro em carbono de navio, e espera que existam múltiplas soluções no futuro. O Metanol (e-metanol e bio-metanol), as misturas de álcool lignina e a amônia continuam sendo os principais candidatos a combustível para o futuro. Parceiro-chave nesta colaboração é o Centro de Transporte de Carbono Zero Maersk Mc-Kinney Møller, um núcleo de pesquisa e desenvolvimento independente e sem fins lucrativos, que trabalha entre setores, organizações, áreas de pesquisa e entes reguladores para acelerar o desenvolvimento e a implementação de novos sistemas de energia e tecnologias.

O ano de 2021 tem sido muito bom para a Hapag-Lloyd por conta da demanda excepcionalmente forte por transporte de contêineres, o que elevou taxas de frete. Com base em números preliminares de negócios para o mês de janeiro e a situação atual de negócios, a Diretoria Executiva da Hapag-Lloyd espera que os indicadores de desempenho EBITDA e EBIT para o primeiro trimestre de 2021 sejam significativamente maiores do que no mesmo período do ano anterior. O EBITDA está atualmente estimado em pelo menos US$ 1,8 bilhão (pelo menos EUR 1,5 bilhão) em comparação com US$ 517 milhões (EUR 469 milhões) no primeiro trimestre de 2020. Para o EBIT, o Conselho Executivo da Hapag-Lloyd AG atualmente espera pelo menos US$ 1,5 bilhão (pelo menos EUR 1,25 bilhão) em comparação com US $ 176 milhões (EUR 160 milhões) no primeiro trimestre de 2020.

Além disso, o Conselho Executivo da Hapag-Lloyd espera que o EBITDA e o EBIT para o ano comercial de 2021 como um todo ultrapassem claramente o nível do ano anterior. No entanto, a previsão para o ano está sujeita a uma incerteza considerável devido a uma série de fatores, incluindo: a volatilidade acima da média das taxas de frete neste momento; desafios operacionais causados por gargalos de infraestrutura existentes, entre outros; e a incapacidade de prever o curso posterior ou os impactos econômicos da pandemia de coronavírus.

"Veremos um resultado muito forte no primeiro trimestre, mas prevemos uma normalização ao longo do ano. Ainda estamos vendo atrasos nas entegas de contêineres, congestionamento significativo em portos ao redor do mundo, restrições de capacidade em trens e caminhões e os riscos da pandemia do coronavírus permanecem. No entanto, também esperamos que o resultado para 2021 como um todo seja significativamente maior do que o nível do ano anterior. Ao mesmo tempo, continuaremos a manter nosso foco em nossos funcionários, atendendo nossos clientes da melhor maneira possível e na implementação de nossa Estratégia 2023", disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

Grãos

Em seu último relatório, divulgado no dia 18 de fevereiro, a Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) reduziu a expectativa de exportação em fevereiro em 1 milhão de toneladas, para um intervalo entre 5 milhões e 7,9 milhões de toneladas, em razão da falta de soja para carregar navios e da chuva que impede a colheita e o carregamento nos portos.

"O problema, causado pelo atraso na colheita, aumentou porque a soja não está chegando aos portos", afirmou o diretor -geral da Anec, Sérgio Mendes. Não apenas a chuva tem impedido a colheita, como também o carregamento dos navios graneleiros.Segundo ele, a preocupação com o pagamento de demurrage — estadia além do prazo estabelecido no porto — vem crescendo entre os exportadores.

De acordo com a Anec, 137 navios estavam atracados em terminais brasileiros e aguardando para embarque de soja no último dia 18. Há outros 98 já previstos no line-up, mas que ainda não chegaram aos portos.

O Brasil deve embarcar 3,2 milhões de toneladas neste mês, segundo a consultoria MDCommodities, com sede em Chicago. O número é pouco menor que a metade da previsão anterior, de 6,5 milhões de toneladas, segundo a agência Bloomberg.

Frutas

Desde que o Brasil abriu em maio do ano passado o seu mercado para os citros do Egito, as primeiras exportações da fruta do país árabe ao Brasil já estão acontecendo. O produto tem redução de imposto de importação para entrar no mercado dos países do Mercosul em função do acordo de livre comércio do bloco sul-americano com o Egito. A tarifa será zerada em setembro deste ano.

De acordo com a nova consulesa comercial do Egito no Brasil, Nashwa Bakr, duas empresas egípcias já exportaram laranjas ao Brasil desde a abertura do mercado. "Uma enviou nove contêineres, e a outra 15 contêineres, e essa última planeja enviar mais 25 contêineres até o final de maio", disse ela, que assumiu o posto há pouco mais de uma semana no Escritório Comercial do Egito em São Paulo. "Estamos preparando uma campanha com os importadores brasileiros e estamos entrando em contato com supermercados como Pão de Açúcar e Dia", disse Bakr à ANBA.

O Egito produziu três milhões de toneladas de laranjas no ano passado e exportou metade da produção total, ou 1,5 milhão de toneladas, se consolidando como o maior exportador de laranjas do mundo, informou Bakr. "Os maiores destinos das laranjas egípcias foram China, União Europeia e países árabes", disse. A maior parte do cultivo de laranjas fica na região Norte do Egito, próximas ao Rio Nilo e ao Mar Mediterrâneo, conhecida como Delta do Nilo.

Os maiores concorrentes da laranja egípcia no Brasil são Estados Unidos, China, Chile e Argentina. "Mas fomos o maior exportador de laranjas no ano passado, então esperamos que em dois ou três anos o Brasil seja o maior importador de laranja egípcia" disse ela, avaliando positivamente também o desempenho do Mercosul como um todo, já que o acordo de livre comércio contempla os quatro países do bloco (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai). Confira na tabela abaixo as principais origens das laranjas importadas pelo Brasil:

Origens das Importação Brasileiras de Laranja (HS 0805.1) | Jan a Dez 2020| TEU

Country	TEU
SPAIN	1.154
PORTUGAL	135
EGYPT	6
URUGUAY	5

Carnes

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) comemorou o anúncio feito pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, sobre a abertura do mercado de Camboja para a carne suína do Brasil. A abertura é válida para cortes in natura e processados de carne suína de indústrias habilitadas pelo Serviço de Inspeção Federal (SIF) do Brasil.

De acordo com o presidente da ABPA, Ricardo Santin, o país do Sudeste Asiático com pouco mais de 15 milhões de habitantes está em intenso processo de urbanização e incremento da renda per capita, o que influencia o potencial de crescimento de consumo per capita de carne suína, hoje em 10 quilos anuais por habitante. "O Camboja é uma nação emergente produtora de suínos, mas que recentemente foi impactada por casos de Peste Suína Africana. Neste contexto, o Brasil deve se firmar como um parceiro sólido para complementar a demanda local, auxiliando a segurança alimentar da população cambojana", avalia Santin.

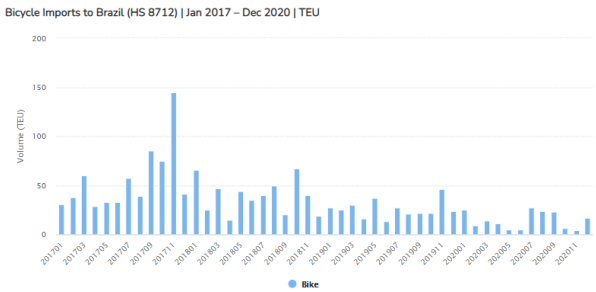
Outras cargas

O Brasil vai reduzir a tarifa de importação de bicicletas de 35% para 30% a partir de março, depois passando para 25% em julho e para 20% em dezembro. A medida foi publicada no Diário Oficial da União do último dia 18 de fevereiro.

Com a decisão do Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex), o imposto voltará ao patamar previsto na Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC), de 20%. O Brasil havia incluído as bicicletas na lista de exceções da TEC em 2011, quando elevou a tarifa para 35% para beneficiar a produção nacional.

Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), o Brasil mantém produção importante na área no Polo Industrial de Manaus, mas a importação brasileira de bicicletas é bem superior às exportações da indústria nacional. O polo fabricou 56.981 unidades em janeiro, com crescimento de 44,6% em relação a dezembro e 1% no comparativo com o mesmo mês de 2020. Confira abaixo o volume de bicicletas importadas pelo Brasil a partir de 2017:

Importação Brasileira de Bicicletas (HS 8712) | Jan 2017 a Dez 2020 | TEU



Graph source: DataLiner (Para solicitar uma demo do DataLiner clique aqui)

As exportações brasileiras de móveis e colchões fecharam o ano de 2020 com um crescimento de 5,1% em volume exportado em relação ao resultado do acumulado de 2019. Por outro lado, em termos de valores exportados — US$ 628,2 milhões —, houve um recuo de 2,5%, também comparado com o ano anterior. Os dados são da Associação Brasileira da Indústria do Mobiliário – Abimóvel.

Desse total, destacam-se as exportações de móveis para os Estados Unidos, com participação bastante significativa de 39,9% dos valores exportados, um aumento de 11,5% em relação a 2019. A exemplo do que aconteceu no Brasil, o varejo de móveis americano experimentou um aquecimento substancial no segundo semestre de 2020, situação que deverá se manter durante o primeiro trimestre deste ano, continuando estável até pelo menos 2024, segundo análise de especialistas locais. Tais projeções indicam boas oportunidades de negócios com o país também neste e nos próximos anos.
Em segundo lugar no ranking aparece o Reino Unido, com 8,6% de participação no acumulado de janeiro a dezembro de 2020. Apesar da boa colocação, neste caso houve queda de 16,8% em

termos de valores exportados frente ao registrado em 2019. Vale ressaltar que o varejo britânico enfrenta graves sanções devido a uma segunda onda ainda mais severa da pandemia por lá, que levou o governo local a impor medidas bastante restritivas de distanciamento social e fechamento de lojas físicas. Em contrapartida, o avanço na vacinação nos territórios britânicos aponta para uma recuperação econômica potencialmente mais rápida do que em outros mercados.

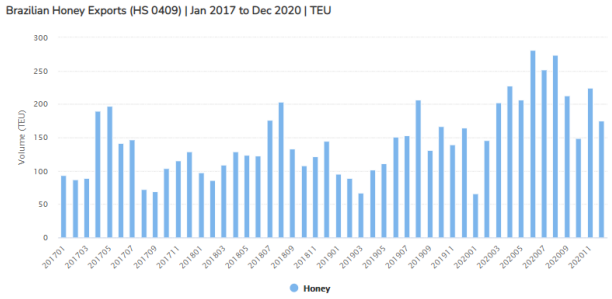
O Uruguai aparece em terceiro lugar, com 7,4% do total exportado, representando queda de 6,7%. Em seguida estão outros parceiros sul-americanos: Chile (6,6%), Peru (5,1%) e Paraguai (3,3%). As relações com os Países Baixos (Holanda) vêm demonstrando evolução nos últimos anos, aparecendo como o sétimo mercado no ranking de exportações de móveis brasileiros em 2020: 2,8% de participação entre janeiro e dezembro do ano passado, apontando leve crescimento (0,4%) em relação ao acumulado de 2019.

Países de origem das importações - Ainda no acumulado de janeiro a dezembro de 2020, o Brasil importou US $193,8 milhões em móveis e componentes para móveis, uma queda de 8,7% sobre o mesmo período do ano anterior. Em termos de participação, a China foi a origem de 77,9% das importações totais realizadas pelo Brasil no período, seguida pela Itália, com 5,3%, e os Estados Unidos com 2,8%.

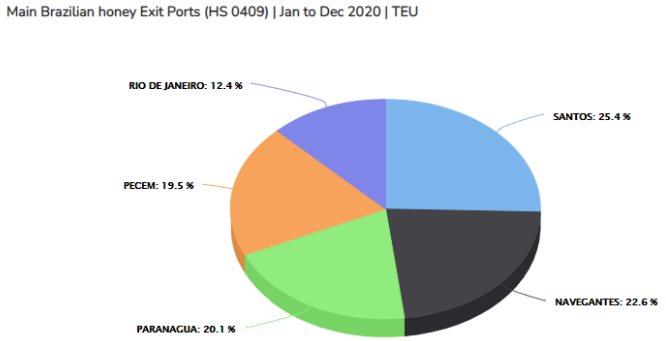
Em termos de variação do valor importado, boa parte dos países apresentaram queda no montante enviado ao Brasil quando comparado com o mesmo período do ano anterior. Espanha (1,8%), Coréia do Sul (0,5%) e Israel (0,6%) foram os únicos países que, na contramão, apresentaram crescimento no período. No lado negativo, a Alemanha registrou a maior queda como origem das importações brasileiras na indústria moveleira entre janeiro e dezembro do ano passado, indo de 1,3% no consolidado do ano de 2019 para 0,9% em 2020.

O ano de 2020 foi muito positivo para os produtores brasileiros de mel. Segundo a Associação Brasileira dos Exportadores de Mel, no ano passado, foram enviadas mais de 45.600 toneladas da produção para o mercado externo, um aumento quase 50% em relação a 2019, quando o volume ultrapassou 30 mil toneladas.

Apenas os Estados Unidos compram 80% do mel produzido no Brasil, sendo o maior importador do país. O Paraná é o maior produtor brasileiro, tendo em Maringá a maior exportadora do Brasil. O município recebe cerca de 3 mil apicultores vindos de todas as regiões. Confira nos gráficos abaixo um histórico das exportações brasileiras de mel e os principais portos pelos quais o produto é exportado:



Source: DataLiner



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

Economia

No último dia 18 de fevereiro, a Organização Mundial do Comércio (OMC) divulgou uma nova edição do "Barômetro de Comércio de Mercadorias", que visa dar informações em tempo real sobre a trajetória do comércio mundial, completando estatísticas e projeções da própria entidade e de outras organizações.

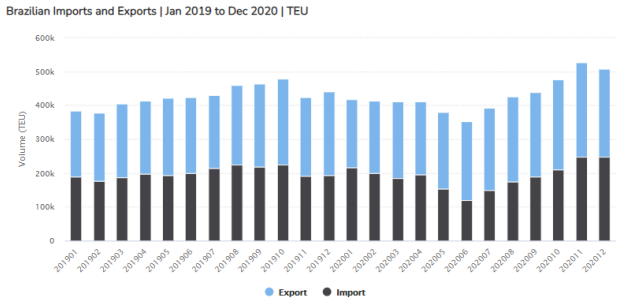
A atual edição aponta uma forte recuperação nas exportações e importações, mas alerta para o risco de esse quadro positivo ser de curta duração por causa do número crescente de casos de covid-19 e novas variantes do vírus.

Pelo mecanismo, um resultado maior que 100 aponta crescimento do comércio acima da tendência de médio prazo e abaixo de 100 mostra tendência de contração das exportações e importações. O Barômetro atual chegou a 103,9 pontos, indicando assim a melhora nas exportações e importações no quarto trimestre de 2020 após declínios causados pelo estrago que a covid-19 fazia nas economias.

No terceiro trimestre de 2020, o comércio de bens em volume já tinha começado a crescer, com fortes exportações da Ásia para a América do Norte e Europa. Ainda assim, o comércio entre julho e setembro caiu 5,6% se comparado ao mesmo período de 2019.

No quarto trimestre de 2020, o comércio em volume continuou a ter maior dinamismo. Mas a perspectiva para o primeiro trimestre de 2021 "é altamente incerta" por causa da covid-19.

Importações e Exportações Brasileira | Jan 2019 a Dez 2020 | TEU



Source: DataLiner

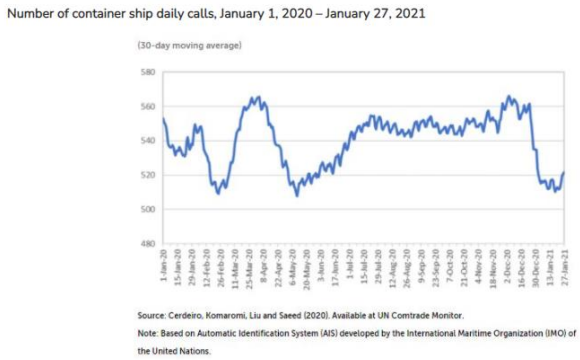
"A perspectiva para o comércio de mercadorias dependerá em grande medida da evolução do vírus e da disseminação de vacinas efetivas", diz a OMC. Todos os componentes do Barômetro estão acima da tendência ou na tendência, mas as encomendas de exportações e produtos automotivos mostram sinais de desaceleração.

Os indicadores de contêineres e de transporte internacional de cargas estão em uma alta mais acelerada do que o crescimento médio dos demais itens observados pela OMC.

Componentes eletrônicos e matérias-primas estão acima da tendência e em expansão, respectivamente, possivelmente em razão de formação de estoques,segundo a OMC.

"No geral, isso sugere que a dinâmica de alta do comércio pode ter atingido o pico",conclui a OMC, que normalmente é prudente em suas avaliações.
Outras organizações internacionais melhoraram suas projeções para a economia internacional. Mas também alertaram sobre os riscos de deslizes, caso a vacinação contra a covid-19 não avance e os confinamentos sejam mantidos em vários mercados.

Número de escalas diárias de navios porta-contêineres, 1 de janeiro de 2020 – 27 de janeiro de 2021



Source: Cerdeiro, Komaromi, Liu, and Saeed (2020). Available in UN Comtrade Monitor.
Note: Based on the Automatic Identification System (AIS) developed by the United Nations International Maritime Organization (IMO).

Fonte: Cerdeiro, Komaromi, Liu e Saeed (2020). Disponível em UN Comtrade Monitor.
Nota: Baseado no Sistema de Identificação Automática (AIS) desenvolvido pela Organização Marítima Internacional (IMO) das Nações Unidas.

O gráfico acima mostra a quantidade de escalas diárias de navios porta-contêineres desde o início de 2020 registradas pelo Sistema de Identificação Automática (AIS) desenvolvido pela Organização Marítima Internacional. As escalas nos portos em janeiro caíram cerca de 7% em relação a dezembro e 6% em relação à média de julho a setembro do ano passado. Isso sugere que a segunda onda de COVID-19 terá um impacto apreciável nos embarques de mercadorias por mar, o que ainda não está totalmente refletido no Barômetro de Comércio de Mercadorias.

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