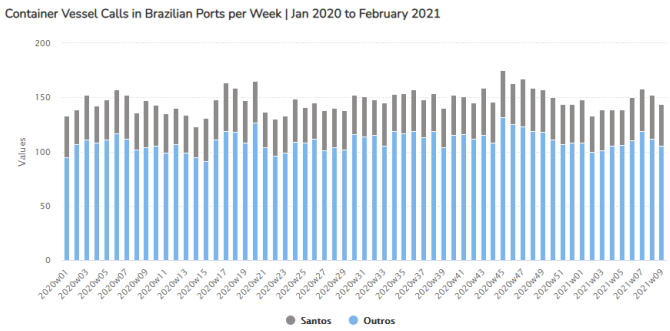
Principais notícias

No mês de fevereiro, as escalas de navios contêineres nos portos brasileiros caiu 0,66% em relação a igual mês de 2020. Em relação a janeiro, a queda foi de 0,16%, apenas uma escala a menos. O levantamento foi feito pela equipe da DatamarNews com base nos dados da Datamar.

Apesar da leve queda em fevereiro, quando comparados os primeiros bimestres de 2020 e 2021, a queda foi maior: 3,28%, já que janeiro último foram registradas 37 menos escalas de navios contêineres nos portos brasileiros em relação à janeiro de 2020.

Escalas de navios contêineres nos portos brasileiros | Jan 2020 a Fevereiro de 2021 por semana



Source: DataLiner

Comparativo entre portos

Quando separados por portos, podemos perceber um movimento desigual. Enquanto o Porto de Navegantes apresentou aumento de 15,12% no número de escalas, o Porto do Rio de Janeiro teve uma queda de 17,02%. Em Santos, a queda foi de 3,41%.

Segundo a Santos Port Authority a queda no número de atracações não significa menos carga movimentada. Por exemplo: atracaram no Porto de Santos em janeiro 342 navios, entre porta-contêineres e outros, quantidade 9,5% abaixo de janeiro de 2020. Apesar disso, o volume total de cargas foi de 9,18 milhões de toneladas, resultado 10,5% superior ao de 2020 (8,31 milhões) e 1,4% maior que o recorde do mês, registrado em 2018 (9,05 milhões), caracterizando o aumento do volume de cargas por embarcação.

A mesma situação foi observada também em janeiro no Porto de Itajaí. Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto , explica que mesmo com uma queda de 5% na movimentação de TEUs, houve um crescimento de 6% na tonelagem.

"Apesar da redução no número de escalas e de contêineres, nós movimentamos mais tonelagem, ou seja, movimentamos mais contêineres cheios e navios mais carregados. É muito importante a gente destacar esse crescimento da relação de carga por escala, que foi de 22% no comparativo ao ano passado".

Ele destaca que navios mais carregados são uma tendência que se consolida cada vez mais entre os armadores: "A redução no número de escalas deve se manter, não apenas nos berços públicos, mas no complexo de maneira geral".

Escalas de navios contêineres no Brasil por porto | Jan 2020 e Fev 2021

Ports	2020	2021	Diff.%
Itaqui	4	6	50.00%
Navegantes	86	99	15.12%
Fortaleza	11	12	9.09%
Suape	72	78	8.33%
Vitoria	28	30	7.14%
Manaus	34	35	2.94%
Salvador	76	76	0.00%
Porto De Itaguai	51	51	0.00%
Imbituba	8	8	0.00%
Pecem	67	65	-2.99%
Santos	323	312	-3.41%
Paranagua	125	119	-4.80%
Itapoa	87	82	-5.75%
Rio Grande	78	71	-8.97%
Itajai	70	59	-15.71%
Vila Do Conde	30	25	-16.67%
Rio De Janeiro	94	78	-17.02%
Natal	6	3	-50.00%
Total	1.250	1.209	-3.28%

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

Para março, segundo levantamento da Datamar, há um blank sailing programado no FEAS (Fareast) – serviço SSA (Sino South america), na semana 13.

Confira a seguir os rankings dos 50 principais OTI (NVO) do Brasil e do Plate para shipping em contêiner no período de janeiro de 2020 a janeiro de 2021, com base nos dados do DataLiner, da Datamar:

Brasil

DataLiner Brazil OTI (NVO) Rankings | Jan 2020-2021 | TEU | Exportações

Rank	Company	2020	2021	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	4.835	4.114	-14.91%
2	AMTRANS LOGISTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1.935	3.365	73.90%
3	DB SCHENKER	2.890	2.532	-12.38%
4	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	776	2.185	181.57%
5	DHL GLOBAL FORWARDING	1.589	1.964	23.60%
6	VMLOG LOGISTICA INTERNATIONAL	1.060	1.963	85.19%
7	ASIA SHIPPING	1.115	1.808	62.15%
8	AGILITY LOGISTICS	2.343	1.777	-24.16%
9	EASY SHIPPING GLOBAL LOGISTICA LTDA	525	1.525	190.48%
10	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	305	1.508	394.17%
11	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	1.199	1.334	11.26%
12	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	548	1.257	129.38%
13	BCF COMISSIONARIA ADUANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	310	1.230	296.77%
14	INTERGLOBO INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING	713	1.195	67.60%
15	SAVINO DEL BENE	586	963	64.33%
16	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	782	869	11.13%
17	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	889	838	-5.74%
18	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	493	798	61.87%
19	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	1.512	793	-47.55%
20	EURO AMERICA INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS	757	781	3.17%
21	CEVA LOGISTICS	374	755	101.87%
22	CRAFT MULTIMODAL	1.100	752	-31.66%
23	SAFELOG TRANSPORTES & LOGISTICA LTDA EPP	748	717	-4.14%
24	LION LOGISTICS TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	97	716	638.14%
25	MORGADO DESPACHOS ADUANEIROS LTDA	2	600	29899.95%
26	EAST LINE LTD	917	585	-36.21%
27	EASYLOG SERVICOS & LOGISTICA LTDA EPP	527	578	9.68%
28	AGL CARGO	575	573	-0.35%
29	EXPEDITORS INTERNATIONAL	531	569	7.16%
30	FESHI SERVICOS ADUANEIROS & TRANSPORTES LTDA	564	566	0.35%
31	PLENNA ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	808	558	-30.94%
32	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	486	535	10.08%
33	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	472	525	11.23%
34	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	568	519	-8.63%
35	MASTER SUL COMEX LTDA	575	509	-11.48%
36	BRAZIL TRANSPORT LOGISTICS LTDA ME	30	499	1563.33%
37	INTERMODAL TANK TRANS BR OPER DE CONTEINER TANQUE LT	199	437	119.60%
38	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	205	419	104.39%
39	JAS FORWARDING WORLDWIDE	423	373	-11.82%
40	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	164	365	122.56%
41	FEDEX TRADE NETWORKS	264	359	35.98%
42	C STEINWEG HANDELSVEEM LATIN AMERICA SA	36	345	858.33%
43	DMF LOGISTICS	289	344	19.03%
44	VOX SHIPPING DO BRASIL AGENCIAMENTO LTDA	0	342	0.00%
45	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	492	337	-31.50%
46	WIND LOGISTICS	93	337	262.37%
47	SERVIMEX LOGISTICA LTDA	300	318	6.00%
48	SKYMARINE LOGISTICA LTDA	71	310	336.62%
49	MANUPORT LOGISTICS	282	309	9.57%
50	MAERSK GROUP	50	301	502.00%
	TOTAL	36.404	47.251	29.80%
	OTHERS	23.195	24.424	5.30%
	GRAND TOTAL	59.599	71.676	20.26%

Source: DataLiner

DataLiner Brazil OTI (NVO) Rankings | Jan 2020-2021 | TEU | Importações

Rank	Company	2020	2021	% Change
1	ASIA SHIPPING	11.935	14.099	18.13%
2	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	4.956	6.864	38.50%
3	KUEHNE & NAGEL	5.274	4.291	-18.63%
4	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	2.194	3.398	54.87%
5	AGILITY LOGISTICS	3.857	3.127	-18.93%
6	CRAFT MULTIMODAL	2.952	3.096	4.88%
7	PANTOS LOGISTICS	3.213	2.827	-12.01%
8	DB SCHENKER	3.003	2.655	-11.60%
9	CEVA LOGISTICS	3.157	2.449	-22.43%
10	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	2.202	2.308	4.81%
11	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	1.771	2.303	30.03%
12	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1.949	2.168	11.24%
13	ES BRASIL LOGISTICA LTDA	1.155	2.093	81.21%
14	PANALPINA	2.689	2.069	-23.05%
15	BDP	1.253	1.985	58.42%
16	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	2.834	1.886	-33.45%
17	HYUNDAI GLOVIS	1.395	1.826	30.90%
18	DHL GLOBAL FORWARDING	2.312	1.798	-22.23%
19	EXPEDITORS INTERNATIONAL	1.180	1.705	44.49%
20	JAS FORWARDING WORLDWIDE	1.177	1.629	38.40%
21	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	1.299	1.395	7.39%
22	CTI CARGO	702	1.276	81.77%
23	HM WAY LOGISTICS	1.288	1.264	-1.86%
24	ANX LOGISTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	1.280	1.214	-5.16%
25	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	1.603	1.206	-24.77%
26	SEA SKY LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	686	1.066	55.39%
27	PGL BRASIL LTDA	727	1.057	45.39%
28	NEXT SHIPPING LOGISTICA INTERNACIONAL LTDA ME	913	1.049	14.90%
29	FGL GLOBAL LOGISTICA LTDA	648	1.022	57.72%
30	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	642	968	50.78%
31	PLUSCARGO GROUP	627	938	49.56%
32	INDAIA LOGISTICA INTERNACIONAL	766	934	21.93%
33	RENTAL LOGISTICA & TRANSPORTE LTDA	1.074	917	-14.62%
34	B&M LOGISTICA INTERNACIONAL	619	893	44.26%
35	GEODIS WILSON	660	883	33.89%
36	ASCENSUS TRADING & LOGISTICA LTDA	283	863	204.95%
37	PINHO SA	309	853	176.05%
38	FAST SHIPPING AGENCIAMENTO DE CARGAS LTDA	347	847	144.09%
39	CISA TRADING SA	685	792	15.58%
40	ASLL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGISTICA LTDA	2.123	754	-64.48%
41	NEW TRAFIC LOGISTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	723	731	1.11%
42	FIL GROUP TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	352	728	106.82%
43	SEA EXPRESS SHIPPING	161	726	350.93%
44	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	739	702	-5.01%
45	FCA COMERCIO EXTERIOR & LOGISTICA LTDA	108	688	537.04%
46	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	804	685	-14.80%
47	MANUPORT LOGISTICS	709	655	-7.62%
48	FIORDE LOGISTICA INTERNACIONAL	698	638	-8.59%
49	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	662	624	-5.74%
50	MAERSK GROUP	649	622	-4.16%
	TOTAL	83.343	91.566	9.87%
	OTHERS	48.333	49.196	1.79%
	GRAND TOTAL	131.676	140.762	6.90%

Source: DataLiner

Plate

Além do Brasil, confira agora o ranking dos 50 principais OTI da Argentina Paraguai e Uruguai (região do Plate) no período de janeiro de 2020 a janeiro de 2021 com base nos dados do DataLiner, da Datamar:

DataLiner Plate OTI (NVO) Rankings | Jan 2020-2021 | TEU | Exportações

Rank	Company	2020	2021	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	759	810	6.72%
2	BDP	377	394	4.51%
3	ITL CARGO	255	381	49.41%
4	BLU LOGISTICS	173	340	96.53%
5	CENTRAL CARGO SAS	0	294	100.00%
6	JAUSER CARGO	7	262	3642.86%
7	RUCA LOGISTICS SA	155	256	65.16%
8	DHL GLOBAL FORWARDING	180	241	33.89%
9	KEEMO SA	92	233	153.26%
10	TRANSCARGO	169	205	21.30%
11	GEFCO LOGISTICS	138	190	37.68%
12	DB SCHENKER	275	188	-31.64%
13	SERVICIOS MERCANTILES INTERNACIONALES SRL	0	172	100.00%
14	MGP LOGISTICS	405	169	-58.27%
15	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	111	157	41.44%
16	JF HILLEBRAND GROUP	354	157	-55.71%
17	TERRAMAR LOGISTICA SRL	44	157	256.82%
18	TIBA GROUP	257	148	-42.41%
19	AMERICANA SHIPPING GROUP	221	142	-35.75%
20	SEABIRD ARGENTINA SA	85	141	65.88%
21	RALESUR SA	122	133	9.02%
22	PANALPINA	195	127	-34.87%
23	PLUSCARGO GROUP	164	124	-24.39%
24	AUSTRAL BOND SRL	78	123	57.69%
25	954 LINCOLN SA	44	118	168.18%
26	INTER AMERICAN CARGO GROUP	105	117	11.43%
27	GIORGIO GORI	56	117	108.93%
28	MERCOMAR SA	97	110	13.40%
29	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	247	109	-55.87%
30	VINPAC CONTAINER LINE	115	105	-8.70%
31	BK LOGISTICA & SERVICIOS ADUANEROS SRL	12	105	775.00%
32	MERCOLINE SRL	64	104	62.50%
33	SEASIDE LOGISTICS SA	148	104	-29.73%
34	SOUTHCROSS LOGISTICS	122	104	-14.75%
35	JAS FORWARDING WORLDWIDE	86	102	18.60%
36	TRADE & LOGISTIC CO ARGENTINA SA	4	102	2450.00%
37	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	55	100	81.82%
38	MSL CORPORATE	84	99	18.37%
39	LOGINET SA	50	96	92.21%
40	AGROLOG SA	152	95	-37.50%
41	SERLOG SERVICIOS LOGISTICOS SA	27	90	233.33%
42	OUTLAND LOGISTCS	84	88	4.76%
43	BYMAR TRANSFORWARDING	8	86	975.00%
44	CODE LOGISTICS SA	124	84	-32.26%
45	INTERALMAR SA	141	80	-43.26%
46	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	84	80	-4.76%
47	LATCOMEX SA	62	79	27.42%
48	TRANSPORTES UNIVERSALES	77	78	1.30%
49	A HARTRODT FORWARDING	9	77	755.56%
50	ALMAR INTERNATIONAL	273	74	-72.89%
	TOTAL	6.946	8.047	15.85%
	OTHERS	5.064	3.779	-25.37%
	GRAND TOTAL	12.010	11.826	-1.53%

Source: DataLiner

DataLiner Plate OTI (NVO) Rankings | Jan 2020 – 2021 | TEU | Importações

Rank	Company	2020	2021	% Change
1	LOCKSLEY SRL	1.424	1.795	26.05%
2	PLUSCARGO GROUP	1.589	1.476	-7.12%
3	KUEHNE & NAGEL	2.613	1.344	-48.56%
4	CRAFT MULTIMODAL	1.525	1.050	-31.15%
5	DHL GLOBAL FORWARDING	1.062	1.013	-4.61%
6	LINER SHIPPING SERVICES SA	979	979	-0.02%
7	INTERLOG SA	485	764	57.53%
8	YUSEN LOGISTICS	927	717	-22.65%
9	DB SCHENKER	840	675	-19.64%
10	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	543	674	24.13%
11	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	505	673	33.27%
12	MSL CORPORATE	546	658	20.51%
13	NAVICON URUGUAY SA	92	632	586.96%
14	TRANSCARGO	560	588	5.00%
15	HB LOGISTICA SRL	814	489	-39.93%
16	GEFCO LOGISTICS	321	446	38.94%
17	PANALPINA	654	438	-33.02%
18	ALMAR INTERNATIONAL	536	429	-19.96%
19	BDP	415	429	3.37%
20	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	408	360	-11.76%
21	GEODIS WILSON	857	350	-59.16%
22	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	260	339	30.38%
23	OUTLAND LOGISTCS	124	338	172.58%
24	BLU LOGISTICS	314	319	1.59%
25	OVERSEAS	181	293	61.88%
26	ROHLIG ARGENTINA SRL	257	291	13.23%
27	JAUSER CARGO	221	258	16.74%
28	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	351	256	-27.07%
29	SACO SHIPPING	212	250	18.10%
30	MAERSK GROUP	0	250	100.00%
31	REPREMAR LOGISTICS	290	239	-17.59%
32	NIP CARGO SRL	282	229	-18.79%
33	CH ROBINSON WORLDWIDE ARGENTINA SA	162	227	40.12%
34	EXPEDITORS INTERNATIONAL	327	219	-33.03%
35	CEVA DE ARGENTINA SRL	0	217	100.00%
36	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	178	207	16.29%
37	TRANSPORTES UNIVERSALES	589	197	-66.55%
38	VINPAC CONTAINER LINE	192	188	-2.08%
39	ALFA TRADING	482	188	-61.00%
40	CIFOB CARGO LTDA	51	185	262.75%
41	SEASIDE LOGISTICS SA	136	181	33.09%
42	SEASIDE LOGISTIC SA	119	179	50.42%
43	UNIVERSAL SHIPPING AGENCY SA	147	173	17.69%
44	SOUTHCROSS LOGISTICS	187	161	-13.90%
45	PARAMAR SA	79	160	102.53%
46	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	141	156	10.64%
47	FRACHT LOGISTICS	118	155	31.36%
48	EAFF SA	138	152	10.15%
49	MERCOMAR SA	69	150	117.39%
50	CARGO SA	96	135	40.62%
	TOTAL	23.398	22.271	-4.82%
	OTHERS	12.218	10.623	-13.05%
	GRAND TOTAL	35.616	32.894	-7.64%

Source: DataLiner

Portos e Terminais

No mês de fevereiro, o Porto de Imbituba manteve o bom desempenho do mês anterior, e registrou alta na movimentação de cargas. No período, foram transportadas 391 mil toneladas, resultado 11,7% superior ao de fevereiro de 2020. Comparado ao 1º bimestre do último ano, o volume alcançado em 2021 é 15,2% maior.

O porto público atendeu 17 navios em fevereiro para embarques e desembarques de um variado portfólio de cargas, além da recepção do Navio Hidroceanográfico (NHo) TAURUS, da Marinha do Brasil, e da saída do comboio – balsa Z MAX XX + rebocador C TUFÃO – com cabos elétricos. Coque, minério de ferro, contêineres e hulha betuminosa foram os produtos com maiores volumes operacionais em toneladas.

Para o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera, “os bons resultados refletem a confiança do mercado nos serviços que o Porto e a comunidade portuária de Imbituba oferecem”. Riera ressalta que a perspectiva é manter o

crescimento e alcançar novo recorde de movimentação em 2021. "Já temos embarques confirmados de granéis agrícolas e minerais, por exemplo, que reforçam a expectativa positiva de desempenho operacional para este ano", conclui.

Segundo o Complexo do Pecém (CIPP S/A), a Vopak Brasil S/A, vencedora da Chamada Pública, desistiu da execução do novo parque de tancagem do Ceará. A empresa declarou inviabilidade econômica, causada pelo cenário de pandemia, para prosseguir com o desenvolvimento do projeto.

O Complexo do Pecém (CIPP S/A) informou que o projeto segue em pleno andamento, pois já possui outras empresas interessadas na construção e operação do novo parque de tancagem a ser instalado no Complexo do Pecém.

APM Terminals Pecém registra crescimento de 10% em 2020
Ainda sobre Pecém, a APM Terminals Pecém alcançou diversas conquistas no ano de 2020. O Terminal cresceu na casa dos dois dígitos em 2020 atingindo 387.717 TEUs movimentados. Os números representam um crescimento de cerca de 10% em relação a 2019, com destaques para a exportação de unidades refrigeradas e para a importação.

A Cabotagem subiu 5% no volume total em comparação com 2019, registrando cerca de 330 mil TEUs movimentados durante 2020. Com isso, o modal segue representando a maioria das movimentações do Terminal com cerca de 85% do volume total. A APM Terminals Pecém oferece 6 linhas de Cabotagem interligando o sul ao nordeste do país e Manaus, sendo ponto de para estratégica para exportação e importação.

Já na avaliação das cargas de Longo Curso, a APM Terminals Pecém registrou aumento de 49% frente ao ano de 2019. A exportação e importação representam 15% do volume total movimentado.

Dados de 2021 - Seguido de um ano de crescimento expressivo em números operacionais, o Terminal de Pecém continua seu desenvolvimento e registra o melhor resultado de janeiro em operações de contêiner. Ao longo do dos dois primeiros meses de 2021 do ano, a APM Terminals Pecém movimentou mais de 65,4 mil TEUs, representando um crescimento de 15,9% frente 2020.

Grande parte desse crescimento foi devido aumento das movimentações de cargas de Cabotagem, que encerrou fevereiro com cerca de 54 mil TEUs, 17% a mais do que o mesmo período de 2020. A exportação de cargas também se destacou com aumento de 26,8%.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro, autoridade portuária responsável pela administração dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, faturou em janeiro de 2021 o total de R$ 112,7 milhões, o que corresponde a 228% de aumento em relação aos R$34,3 milhões faturados no mesmo mês de 2020. Esse é um resultado histórico para o mês, pois o faturamento de janeiro deste ano é 110% superior à média do faturado no mesmo mês nos anos de 2015 a 2020, atualizado pelo IGPM para a valores de janeiro de 2021.

De acordo com a Companhia, o faturamento desse mês alcançou essa marca histórica devido a uma conjugação de fatores: antecipação em um mês da cobrança da diferença em relação à movimentação mínima anual definida nos contratos de arrendamento; à elevação da movimentação de cargas em dezembro de 2020 quando comparada com dezembro de 2019; à grande valorização do minério de ferro em reais, resultado da conjugação da alta do valor da commodity nos mercados internacionais e grande apreciação do dólar em relação ao real.

O Porto do Rio de Janeiro apresentou resultados excepcionais com um incremento de R$53,1 milhões no faturamento de janeiro de 2021, resultado 351% superior aos R$15,1 milhões obtidos no mesmo mês de 2020. Isso deveu-se, fundamentalmente, à maior eficiência do processo de faturamento, que possibilitou antecipar em um mês a cobrança da diferença a menor em relação à movimentação mínima de 2020 compromissada na cláusula de take or pay dos contratos de arrendamento. Somente esse item de cobrança correspondeu a 95% do incremento de faturamento em relação a janeiro de 2020.

No Porto de Itaguaí, o faturamento de janeiro foi 137% superior ao registrado no mesmo mês de 2020, correspondendo a R$ 25,2 milhões incrementais. Esse aumento é explicado pelo incremento de 8,3% na movimentação de cargas do referido porto em dezembro de 2020 em relação ao mesmo mês de 2019 (o faturamento de um mês baseia-se na movimentação do mês anterior) e à elevação do valor do minério de ferro, principal produto movimentado no porto, em conjunto com a alta do dólar em relação ao real.

Além do relevante crescimento de faturamento, a Companhia Docas do Rio de Janeiro também registrou aumento de 1 milhão de toneladas em relação a janeiro de 2020, correspondendo a 33% de incremento na comparação ano a ano. No Porto do Rio, o aumento foi de 8% na comparação de janeiro de 2021 com o mesmo mês do ano anterior e, no Porto de Itaguaí, o crescimento foi de 39%. Com esse bom resultado de movimentação de janeiro, espera-se um bom desempenho de faturamento em fevereiro de 2021.

A homologação adquirida neste mês pelo Porto de Santos para realizar a operação dos navios New Panamax – de 366 metros e capacidade de cerca de 14 mil TEUS – favorece outros portos brasileiros habilitados a receber esse tipo de embarcação, já que possibilita a atração de novas rotas para o país.

O Porto de Salvador (BA) já conta com a homologação desde 2018. Para o diretor-presidente da Companhia das Docas da Bahia (Codeba), Carlos Autran Amaral, os novos parâmetros operacionais obtidos pelo Porto de Santos trazem benefícios. "A homologação do Porto de Santos é o ponto de partida para que a Bahia integre a rota comercial sul-americana dos New Panamax e se consolide como opção ainda mais viável comercialmente para os players do mercado internacional", explica Amaral.

Demir Lourenço, diretor-presidente do Tecon Salvador, terminal de contêineres operado pela Wilson Sons no porto baiano, também considera a mudança positiva. "A autorização é importante para manter e atrair novas rotas, atendendo importadores e exportadores da Bahia e de outros estados, como Minas Gerais, Espírito Santo, Tocantins, Pernambuco e Sergipe, que podem operar pelo porto da capital baiana", destaca.

A notícia também foi bem recebida em Rio Grande (RS). Em outubro, com a homologação do novo calado no porto gaúcho, o terminal de contêineres operado pela Wilson Sons ratificou sua capacidade para atender dois navios de 366 metros simultaneamente. "Com localização estratégica e equipamentos de

ponta, o Tecon Rio Grande caminha para ser um terminal concentrador de cargas do Cone Sul. Hoje, já recebe as principais linhas marítimas que conectam a região do Mercosul com os mais importantes portos estrangeiros na Europa, Ásia e América do Norte", ressalta Paulo Bertinetti, diretor-presidente do terminal.

O recebimento de navios cada vez maiores já é uma realidade. Desde julho de 2020, quando o primeiro navio Post-Panamax, com 330 metros de comprimento (LOA) e 48,34 metros de largura (boca) atracou no porto baiano, o Tecon Salvador passou a ter o serviço regularmente. Já o Tecon Rio Grande recebe embarcações de grandes dimensões desde 2012. No ano passado, passaram pelo terminal navios de até 337 metros de comprimento e 48 metros de largura.

A Rumo Logística está inaugurando oficialmente o trecho que vai de São Simão (GO) a Estrela D'Oeste (SP) na Ferrovia Norte-Sul. A companhia investiu R$ 711 milhões em 2020 para obras de infraestrutura do projeto e entregou a operação cinco meses antes do prazo.

A Rumo arrematou em leilão os trechos central e sul da Ferrovia Norte-Sul em março de 2019, em um contrato que inclui a conclusão de obras inacabadas. A concessão tem duração de 30 anos e compreende a 1.537 quilômetros entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP), em um projeto denominado Malha Central.

O trecho tem como grande objetivo levar a produção do agronegócio dos Estados de Goiás e Tocantins para ser exportada pelo Porto de Santos (SP). Para torná-lo operacional a Rumo investiu em obras de infraestrutura, incluindo a construção de quatro pontes entre os Estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo, além de um pátio de ligação em Estrela D'Oeste. A companhia também viabilizou a implantação dos trilhos que restavam para conectar esses três Estados.

Três terminais foram projetados para atender a região sudoeste de Goiás, o leste de Mato Grosso e o Triângulo Mineiro. O Terminal de São Simão é o primeiro a se tornar operacional, com capacidade de 5 milhões de toneladas por ano. Em Rio Verde, a previsão de inauguração é para o final do primeiro semestre de 2021. Já em Iturama (MG), o terminal deve ficar pronto no fim do primeiro semestre de 2022.

Vale destacar que em 2020 a empresa registrou um crescimento de aproximadamente 4% no volume total transportado, para 62,5 milhões de toneladas.

Nesta semana, está sendo embarcado pelo Porto de Paranaguá um novo lote de 6.180 toneladas de fubá. São 247.200 sacas, de 25 quilos cada, que têm como destino o Porto de Matadi, na República Democrática do Congo. Esta é a segunda operação de embarque da farinha de milho na modalidade break bulk.

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, produtos alimentícios como o fubá geralmente são exportados em contêineres por Paranaguá. "Por isso, chama a atenção quando o embarque é realizado nessa outra modalidade. No ano passado, no final de março, fizemos o primeiro embarque de fubá e, pelo jeito, abriu-se um novo mercado", afirma.

Operação - A empresa responsável pelo carregamento no Porto de Paranaguá é a Marcon. De acordo com o diretor comercial, Patrick Ferreira Tavares, o fubá embarcado veio de Rio Verde (Goiás) e Apucarana (Paraná).

"A operação anterior, em 2020, abriu mercado não apenas para o fubá na modalidade break bulk, como também para o embarque de outros produtos alimentícios que geralmente são exportados em contêineres, como feijão em saca, por exemplo, sobre o qual já fomos consultados", disse Tavares.

Segundo ele, os efeitos da pandemia no preço dos fretes em contêineres para o embarque desses alimentos é o que tem feito alguns exportadores migrarem para o embarque direto no porão do navio. "A modalidade movimenta uma infraestrutura enorme na cidade e gera mais empregos e renda, pois exige mais mão-de-obra", explica o diretor.

Além do fubá, o navio Sun Aquamarine também levará 22.800 toneladas de açúcar – em 456.000 sacas de 50 quilos cada. O produto tem origem no Estado de São Paulo e vai para o mesmo importador africano.

Em 2020, a Marcon exportou 8 mil contêineres carregados de feijão pelo Porto de Paranaguá. De Fubá, a empresa embarcou 2.316 unidades, em 2020, e 78 já este ano. "Seguimos exportando o fubá e outros produtos alimentícios, em sacas, nos contêineres. No caso da farinha de milho, é um produto que movimenta todos os meses, o ano todo", finaliza Patrick.

Como já havia acontecido em janeiro, o Porto do Recife obteve bom desempenho no segundo mês do ano. Em fevereiro, foram movimentadas 95.013 toneladas. Os números apontam um crescimento de 30% em relação ao mesmo período de 2020. Os produtos movimentados foram malte, trigo, barrilha e fertilizantes, além do açúcar, destaque no período, com quase 20 mil embarques para a Costa do Marfim.

Panamá, Libéria, Hong Kong, Suíça, Ilhas Marshal, foram algumas das nacionalidades dos 11 navios estrangeiros que passaram pelo terminal. Além dos internacionais, também contribuem para esse crescimento as pequenas embarcações que abastecem o arquipélago de Fernando de Noronha.

Em janeiro, o porto registrou crescimento de 69,04% comparado ao mesmo período do ano passado, mais que o dobro do percentual estimado para o mês.

No acumulado do ano, o porto previa movimentar cerca de 82 mil toneladas de produtos, mas registrou a movimentação de 166.041 toneladas. Em janeiro de 2020, foram 98.225 toneladas movimentadas.

O Portocel, em Aracruz (ES), conquistou um marco histórico: o recorde mundial de embarque de celulose. Foram 39.048 toneladas embarcadas em 24 horas de operação, uma marca inédita na movimentação de celulose. O recorde foi registrado no dia 23 de fevereiro, durante embarque no navio Osakana, da Saga Welco, especializado na movimentação desse tipo de carga.

O recorde anterior, considerando navio convencional ou especializado, também era de Portocel. Em navio especializado, a melhor marca era de 2006, com o embarque de 35.000 toneladas no Star Optimana. Em navio convencional, a melhor marca era de

2015 com 37.168 toneladas em 24 horas de operação no Halophyla.

"Alcançamos um marco histórico que muito se deve ao potencial de nossas equipes e parceiros e à contínua busca por modernização. Os navios que recebemos não mudaram muito nos últimos anos, mas aperfeiçoamos continuamente nossas equipes, modernizamos a infraestrutura portuária e contamos com parceiros dedicados com os quais construímos alianças genuínas, entre eles os sindicatos que representam a mão de obra avulsa", destaca Alexandre Billot Mori, gerente executivo de Operações Portuárias da Portocel.

De acordo com o executivo, para aprimorar a capacidade técnica das equipes operacionais, o Portocel conta com recursos como um simulador de operação de empilhadeiras e tratores, equipamentos utilizados na movimentação de carga nos armazéns. Os próprios armazéns também passaram por melhorias que favorecem a armazenagem e o gerenciamento dos estoques, contribuindo para os ganhos de performance.

No último dia 1 de março foi assinado um memorando de cooperação – MOC HUB Logístico entre o Tecon-Suape e a Agência Argentina de Investimento e Comércio Internacional, que coloca o Porto de Suape como porta oficial no fluxo de mercadorias que tenham o Nordeste como origem e destino. Com o acordo, Pernambuco passará a absorver diretamente toda a carga argentina com destino ao Nordeste, recolhendo os tributos da nacionalização. Atualmente, esse volume importado entra pelo Sul do país e chega à região pelas rodovias. Além da redução de custos logísticos por utilizar o transporte marítimo para acessar o mercado nordestino, empresas argentinas terão acesso a redução de tarifas e incentivos fiscais do Estado.

O secretário de Desenvolvimento Econômico, Geraldo Julio, que capitaneou o encontro por parte do Governo do Estado em diálogo com o Governo Argentino, destacou o ganho mútuo dessa nova relação comercial. "O Porto de Suape tem o perfil de ser um polo regional na movimentação de cargas para o Nordeste e precisava desse impulso para assumir de fato a posição de entreposto nas relações comerciais internacionais. A gente passa a elevar a movimentação de cargas em nosso porto por centralizar a entrada e a saída para o Nordeste, com o adicional de recolher os tributos da nacionalização, que antes ficavam retidos no Sul, ainda que o consumo fosse nosso. Todo esse volume passará a entrar diretamente por Suape", destacou.

Outro ponto forte é como o setor empresarial pernambucano e do Nordeste pode tirar proveito dessa nova relação comercial. "O memorando nos coloca diretamente conectado a um mercado mais amplo, com potencial enorme a ser trabalhado comercialmente. Isso potencializa, inclusive, os itens da lista de atrativos pernambucanos na hora de captar novos investimentos para cá porque amplia as possibilidades para empresários que escolherem Pernambuco para fazer investimentos", reforçou Geraldo Julio.

Em relação à Argentina, o acordo para tornar Suape o hub nordestino do país permite atingir diretamente uma região de 57 milhões de habitantes e PIB de US$ 212 bilhões (ano 2020), evitando assim a intermediação de importadores do Sul do Brasil, que depois vendem o produto já nacionalizado para o Norte/Nordeste. Durante o encontro, o cônsul Geral argentino no Recife, Alejandro Funes Lastra, ressaltou o entendimento por parte das autoridades do Governo de Pernambuco.

"A iniciativa da assinatura é estratégica na integração entre ambos países e particularmente tendo em conta que o Porto de Suape é um HUB Logístico no Nordeste do Brasil. Além do incremento do fluxo comercial entre Argentina e Pernambuco, e também na Região, o memorando se torna ainda mais favorável com a redução de custos logísticos. Com taxas diferenciadas para que os produtos argentinos ingressem ao Brasil através do Porto de Suape, quebramos a relação de dependência com o Sul do país", pontuou.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro assinou, em 26 de fevereiro, um contrato de transição com a Petrobras, no intuito de garantir a manutenção das operações da empresa no Porto do Rio de Janeiro, que é uma das principais bases de apoio offshore do país para a exploração dos campos de pré-sal da Bacia de Santos.

O contrato tem validade de seis meses e foi autorizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que também permitiu a celebração de outros contratos subsequentes até que seja realizado o certame licitatório da área. O próximo passo é a elaboração de um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para prosseguir com o processo de arrendamento em definitivo do terminal.

Segundo o gerente de Desenvolvimento de Negócios da Docas do Rio, Eduardo Miguez, essa operação da Petrobras no Porto do Rio de Janeiro sustentou as primeiras explorações dos campos de pré-sal. "A manutenção dessa operação demonstra o empenho e a seriedade com que a Docas do Rio vem trabalhando. Isso gera confiança e credibilidade no mercado, fazendo com que a Petrobras tenha se empenhado para manter sua base no Porto do Rio, que possui importância estratégica para a empresa e para o país", ressaltou Miguez.

Para o superintendente de Planejamento e Desenvolvimento de Negócios, Pablo Fonseca, a assinatura do contrato firmado entre Docas do Rio e Petrobras é um ganho para toda a comunidade portuária: "Além de garantir a manutenção das operações, a atividade continuará contribuindo sobremaneira para o desenvolvimento socioeconômico da região portuária. Por fim, a celebração do contrato demonstra a potência do Porto do Rio de Janeiro frente ao mercado de óleo e gás e de apoio portuário".

Segundo a Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ, o setor portuário nacional (portos organizados + terminais autorizados e arrendados) movimentaram no ano passado 1,151 bilhão de toneladas, um crescimento de 4,2% em relação a 2019. Os TUPs – terminais de uso privado – movimentaram 760 milhões de toneladas. Já os portos organizados ficaram com 391 milhões de toneladas. De acordo com os dados, de 2010 a 2020, os TUPs cresceram sua movimentação em 40%. No mesmo período, os portos organizados melhoraram sua movimentação em 31,7%.

Os dados apontaram que 688,9 milhões de toneladas de granéis sólidos foram movimentadas em 2020, um crescimento de 1,2%. Em relação aos granéis líquidos, foram movimentados 289,5 milhões de toneladas, com crescimento de 14,8%. A movimentação de contêineres registrou 118,2 milhões de toneladas (+ 1,1%). Já as cargas gerais soltas tiveram 54,2 milhões de toneladas movimentadas em 2020, um decréscimo de 0,3%, comparando-se com 2019.

Ranking dos Portos Organizados e dos TUPs - Santos foi, mais uma vez, o porto organizado que mais movimentou cargas no ano passado: 114,4 milhões de toneladas. Em segundo lugar, o Porto de Paranaguá (PR), com 52,1 milhões de toneladas. Na terceira posição, Itaguaí (RJ): 45,7 milhões de toneladas. Acrescentando-se os terminais autorizados, que formam o complexo portuário, ao Porto Organizado de Santos, tem-se a movimentação total de 141,7 milhões de toneladas, com crescimento equivalente a 9,4%.

Em relação aos TUPs, o líder em movimentação foi o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira (MA), com 191 milhões de toneladas de minério de ferro, o que representa 16,6% de toda carga movimentada no Brasil. Em segundo, o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ): 60 milhões de toneladas em óleos brutos de petróleo. Na terceira posição, o Terminal de Tubarão (SC): 56 milhões de toneladas, divididos em minério de ferro (87%), Soja (7,4%) e Milho (2,1%).

Mercadorias - O minério de ferro foi a carga mais movimentada pelo setor portuário em 2020. No total, foram 356 milhões de toneladas. Em segundo, petróleo e derivados: 262 milhões de toneladas. Na terceira posição ficaram os contêineres, totalizando 118,2 milhões de toneladas (ou 10,5 milhões de TEUs). Na quarta posição, soja: 104,2 milhões de toneladas.

O maior destaque, sob o aspecto do perfil de cargas, foi o dos granéis líquidos, com um crescimento de 14,8% em relação ao ano de 2019, demonstrando o vigor do pré-sal. Destaque também para as movimentações de exportação de óleos brutos de petróleo, que atingiram o crescimento de 18,8%.

"As commodities formam as mercadorias que mais afetaram a movimentação portuária brasileira. Minério de ferro, soja e milho, bem como os insumos para o plantio das safras. Essas cargas possuem grande peso no resultado do crescimento na movimentação. Elas não sofreram com a Covid-19, pois os contratos de exportação são feitos no longo prazo, fazendo com que os embarques dessas mercadorias sejam contínuos, mesmo com a situação da pandemia", afirma o gerente de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ, Fernando Serra. "Por outro lado, os granéis líquidos – petróleo e derivados – foram os que mais cresceram na movimentação total brasileira. Com 14,8% de crescimento, puxaram o valor de 4,2%, observado no crescimento geral da movimentação de cargas no Brasil. Houve aumento nas exportações de petróleo e na cabotagem do pré-sal. Todos esses movimentos não se sujeitaram aos problemas causados pela Covid-19", completa.

O executivo destaca também o grande crescimento dos portos localizados no chamado Arco Norte, cuja movimentação cada vez mais cresce, fazendo com que os fretes internos possam diminuir, e, consequentemente, tornar a competitividade no mercado internacional mais adequada ao volume da produção brasileira. "Destaca-se também o crescimento importante observado nos terminais de granéis líquidos, principalmente naqueles que movimenta petróleo, a exemplo do excepcional crescimento do Terminal T-Oil, localizado no Porto do Açu, que alcançou em cinco anos a marca de 29,6 milhões de toneladas movimentadas em suas instalações. Grande resultado também obteve o Porto de Santos, com recorde em sua movimentação anual, que, apesar de ter queda no desembarque de contêineres da ordem de 10,9%, soube diversificar as mercadorias que lá são movimentadas, atingindo desempenhos elevados com a soja e açúcar, respectivamente, com aumento de 28,6% e 82,7%", finaliza Serra.

Navegação

A Maersk espera que o comércio mundial cresça 3% ou mais em 2021. A companhia vê o comércio global se recuperar, mas ainda há muita incerteza sobre o tamanho do impacto da COVID-19 na economia mundial em 2021. Por isso, está implementando uma estratégia global que a posiciona para o crescimento em diversos países, incluindo o Brasil.

"Para dar o pontapé inicial em 2021 no Brasil, a Maersk começou a oferecer serviços de frete aéreo em janeiro", conta Douglas Piagentini, Diretor Comercial da Maersk East Coast South America. "Estamos construindo nossa rede intermodal, seja para transportar mercadorias por terra, mar ou por via aérea. Outra área de crescimento é a de serviços digitais para empresas de médio e pequeno porte, oferta que tem se mostrado muito útil durante a pandemia. Entretanto, alavancar a logística no Brasil é um desafio na frente regulatória", afirma Piagentini.

"Oferecer aos clientes da indústria, agronegócio ou do varejo a oportunidade de reservar contêineres, obter cotações de preços fixos e rastrear mercadorias online faz parte da nossa filosofia de simplificar, conectar e possibilitar o comércio para nossos clientes. Queremos tornar a movimentação de um contêiner tão fácil quanto enviar uma carta pelo correio ou comprar alimentos. Para chegar lá, precisamos da ajuda dos reguladores para reduzir o impacto da burocracia e o número de agências reguladoras envolvidas no envio de um contêiner", acrescenta o executivo.

Segundo ele, no Brasil o transporte de mercadorias via contêiner envolve o cumprimento das exigências regulatórias de cerca de 30 agências. Para isso, a Maersk investiu em ferramentas digitais, como Maersk Flow, MyFinance e Maersk Spot. Os clientes da Hamburg Süd podem usar o Instant, que é muito parecido com o Maersk Spot, onde podem obter um preço fixo para o transporte de mercadorias através de um contêiner, e o envio é garantido.

Grãos

Estudo da Secretaria de Inteligência e Relações Estratégicas da Embrapa (Sire), divulgado nesta quinta-feira, 04 de março, aponta que.o agronegócio brasileiro forneceu alimento para 772,600 milhões de pessoas em 2020.

De acordo com a publicação, 212,235 destas pessoas são do Brasil e as outras 560,365 milhões são de outros países.

"A variação da população total alimentada pelo Brasil em 2019, de 809,472 milhões em relação a 2020, deve-se à variação de preços dos produtos nos dois anos considerados. Assim, pode-se afirmar que ao redor de 800 milhões de pessoas são alimentadas pelo Brasil, incluindo a população brasileira", afirmam os autores.

Segundo a pesquisa, nos últimos dez anos, a participação do Brasil no mercado mundial de alimentos saltou de US$ 20,6 bilhões para US$ 100 bilhões. Os produtos em destaque foram a carne, soja, milho, algodão e produtos florestais.

Com isso, a expectativa é de que a contribuição do país para o abastecimento mundial aumente nos próximos anos.

O estudo - Para quantificar a contribuição do Brasil para a alimentação mundial, o estudo considerou a produção de grãos e oleaginosas por serem alimentos básicos de várias populações no

mundo e também considerados básicos para a produção de proteína animal.

Para isso, os pesquisadores realizaram dois cálculos. O primeiro é baseado na produção física de grãos e o segundo agrega a esta produção física o seu respectivo valor monetário, a partir de preços internacionais.

Nas contas, os pesquisadores realizaram a conversão de carne bovina em grãos, se baseando no fato de sua produção acontecer no pasto.

"Convertemos esta exportação para equivalente em grãos e quantificamos quantas pessoas são alimentadas por esta carne. Esta é a segunda alternativa do estudo", explica Elisio Contini, um dos pesquisadores envolvidos no estudo.

"Na primeira alternativa, baseada na produção física, utilizaram-se dados do International Grains Council (IGC), subtraindo-se as importações de grãos feitas pelo Brasil", contam os autores.

"A partir dos dados de produção, estabeleceu-se o percentual da produção brasileira destes grãos em relação à mundial. Com dados da população mundial, foi possível quantificar o número de pessoas que o Brasil pode alimentar, com base na sua participação na produção mundial de grãos e oleaginosas", detalham.

A partir disso, os pesquisadores entenderam que a participação do Brasil na produção mundial de grãos cresceu de 6% em 2011, para 8% em 2020.

No segundo método, os estudiosos multiplicaram os preços internacionais com a produção a cada ano. Fazendo em seguida a proporção em relação ao total, como na estimativa anterior.

Com isso, eles chegaram no dado de 772,600 milhões de pessoas supridas pela produção brasileira em 2020.

Dados da balança comercial divulgados no dia 1 de março apontam que a participação da agropecuária nas exportações brasileiras, que foi de 15% no primeiro bimestre de 2020, recuou para 12,8% neste ano. A queda foi motivada pela soja, cujo volume exportado caiu 50% em janeiro e fevereiro, em relação a igual período do ano passado.

A ausência da soja nos portos brasileiros fez com que as exportações totais da agropecuária recuassem para US$ 2,39 bilhões no ano, 11% menos do que em igual período de 2020. Em valores, as exportações de soja recuaram 45%, e as importações aumentaram 122%, de acordo com dados da Secex (Secretaria de Comércio Exterior).

O atraso na colheita, provocada pelo plantio tardio, escasseou a soja nos portos. A partir de agora, as vendas externas tomam um ritmo mais acelerado.

O segmento de açúcar continua a recuperação ensaiada no ano passado e é um dos mais dinâmicos do agronegócio neste ano. A demanda externa aquecida e as previsões de redução da oferta do produto no mercado internacional permitiram ao Brasil colocar 4 milhões de toneladas no mercado externo no primeiro bimestre, 38% mais do que em 2020.

Problemas climáticos em países concorrentes e uma possível interferência do governo nos preços dos combustíveis —que, se realmente houver, prejudicará o etanol— vão dar sustentação à produção açúcar neste ano.

Além de elevar as vendas externas, o exportador está recebendo, em média, 10% a mais pelo produto, segundo os dados da Secex.

O setor de proteínas, o segundo maior na balança do agronegócio, também perdeu fôlego neste ano. As exportações de carne bovina recuaram 3%, e as de aves, 1,4%.

As vendas externas de carne suína, após avanços recordes no ano passado, também perdem ritmo devido a uma recuperação do setor de suinocultura na China, maior importador mundial dessa proteína. Os preços das carnes recuaram neste ano, principalmente os de aves e suínos.

Ao contrário das exportações, as importações de alimentos crescem. A evolução no primeiro bimestre foi de 19%, em relação a 2020. Trigo, milho e soja encabeçam a lista. Após ter esgotado os estoques de soja e ter reduzido os de milho, o Brasil gastou 122% a mais com as compras externas da oleaginosa no primeiro bimestre e 150% a mais na importação do cereal.

A expansão da agricultura brasileira força o país a elevar também as importações de insumos usados nas lavouras. Para atender essa demanda, as indústrias de fertilizantes já trouxeram 5,7 milhões de toneladas do produto do exterior neste ano, 50% acima do volume de igual período do ano passado. Os gastos somam US$ 1,1 bilhão.

As importações de agrotóxicos também crescem. As indústrias colocaram 50,3 mil toneladas desses produtos no país no primeiro bimestre, 3% mais do que em 2020.

Segundo a agência marítima Cargonave, a programação para embarques de soja em março aponta para um volume de cerca de 15 milhões de toneladas, considerando o número de navios no "line-up" de exportações de cerca de 250 embarcações, um crescimento de mais de 40% na comparação com o número visto no mesmo período do ano passado.

Se todo esse volume fosse embarcado, o Brasil até poderia superar o recorde histórico de exportações em um só mês, de cerca de 14,85 milhões de toneladas, registrado em abril de 2020, segundo dados do governo. Mas os desafios logísticos são grandes, especialmente em uma temporada chuvosa com esta, o que atrasa o carregamento da soja do campo até os portos, segundo especialistas.

"Apesar do atraso na colheita, já existe volume suficiente colhido para exportar 15 milhões de toneladas, ainda mais considerando que a colheita tende a avançar bem nas próximas semanas. A questão é se vamos conseguir transportar toda essa soja até os portos. Vai depender muito do clima. Março começou super chuvoso em diversos Estados", disse a analista Daniele Siqueira, da consultoria AgRural.

A AgRural apontou que, até a semana passada, o ritmo de colheita seguia na velocidade mais lenta em dez anos, e que o país havia colhido um quarto de sua safra até o último dia 25 de fevereiro.

Isso teve impacto nos embarques do mês passado, que caíram cerca de 40% ante o mesmo período de 2020, para quase 3

milhões de toneladas, o que resultou uma fila maior para exportações em março.

Para Aedson Pereira, da IHS Markit, "sair tudo" que está na programação é "impossível", devido as complicações geradas pelas chuvas.

Ainda assim, ele afirmou que as exportações em março devem ser um recorde para este mês, marcando o início do período no ano em que os embarques no maior produtor e exportador global passam a ser mais fortes –as expectativas de exportações totais do país no ano superam 80 milhões de toneladas.

Em março do ano passado, os embarques brasileiros atingiram uma máxima histórica de 10,85 milhões de toneladas.

O porto com mais navios previstos para março é o de Santos, o principal para embarques de soja do Brasil, com mais de 70, segundo dados da Cargonave, enquanto no mesmo período do ano passado a expectativa era de 58 navios.

Em Paranaguá (PR), são 50 embarcações, versus 32 previstas para o mesmo mês do ano passado, segundo a Cargonave.

A programação de embarques de soja também é intensa em Itaqui, no Maranhão, com 28 embarcações, o dobro do visto no ano passado. Em Barcarena, no Pará, são 30 navios previstos para março, versus 19 no mesmo período do ano passado.

O porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, tem quase o dobro de navios programados na mesma época do ano passado, somando cerca de 15.

Dados da Câmara da Indústria Oleaginosa da República Argentina (Ciara) e do Centro de Exportadores de Cereais (CEC), entidades que representam 40% das exportações totais argentinas, apontam que as exportações argentinas de grãos e derivados geraram uma receita de US$ 1,8 bilhão em fevereiro.

Esse valor é segundo maior estabelecido para o mês nos últimos 18 anos. O mais alto foi registrado em 2014, quando os embarques de fevereiro renderam US$ 1,89 bilhão.

Segundo as entidades, o montante do mês passado representou um aumento de 122% em relação à receita gerada no mesmo mês de 2020. Na comparação com janeiro, houve queda de 15,4%.

"Esse resultado é explicado pela alta nos preços internacionais de produtos industrializados à base de soja e de commodities em geral, além da regularização dos embarques atrasados e da liquidação de estoques, feita para facilitar a entrada da próxima safra", dizem as entidades em nota.

A receita com a variação do câmbio está fundamentalmente relacionada à compra de grãos que posteriormente serão exportados no mesmo estado ou como produto processado, após uma transformação industrial. A maior parte dessa receita de câmbio é produzida bem antes da exportação: antecipação de cerca de 30 dias no caso das exportações de grãos e até 90 dias no caso de exportação de óleos e farinhas protéicas.

No bimestre, a receita das exportações de grãos e derivados alcançou US$ 3,95 bilhões,montante 63% superior ao acumulado nos dois primeiros meses de 2020. O principal produto exportado pelo setor é o farelo de soja, que responde por 13% do total vendido pelo país ao exterior.

Outras cargas

Segundo o levantamento mensal da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), apesar de todos os esforços logísticos feitos pelas montadoras, a produção de autoveículos ainda não retomou aos níveis de antes da pandemia.

O mês de fevereiro teve 197 mil unidades produzidas, 3,5% a menos do que no mesmo mês do ano passado e 1,3% abaixo de janeiro. Desde a crise de 2016 não havia um número tão baixo para o mês na produção de veículos. O acumulado de 396,7 mil do bimestre é 0,2% maior que o de 2020, mas isso se deve à suspensão das férias coletivas em janeiro deste ano por parte de várias empresas.

"Muitas das nossas montadoras trabalharam até durante o Carnaval para tentar recompor os baixos estoques e compensar alguns atrasos e paradas por falta de insumos, mas ainda há muita dificuldade de retomar o ritmo normal de funcionamento das fábricas", explicou o Presidente Luiz Carlos Moraes. Os estoques de autoveículos nas fábricas e nas concessionárias na virada do mês eram de 97,8 mil unidades, suficientes para 18 dias pelo ritmo atual de vendas, um número ainda muito baixo comparado aos níveis pré-pandemia, de 30 a 40 dias de estoque.

Pior do que os gargalos de produção foi o arrefecimento da recuperação no mercado doméstico. Os licenciamentos de 167,4 mil unidades em fevereiro representaram queda de 16,7% sobre o mesmo mês do ano passado, e de 2,2% sobre janeiro deste ano. O acumulado de 394,5 mil do bimestre significa uma retração de 14,2%. Em compensação, as exportações no bimestre estão nos mesmos patamares do ano passado, pouco acima de 58 mil unidades.

As boas notícias do mês vêm do setor de caminhões. A produção de 11,8 mil unidades foi 37,9% maior que em janeiro e 29,3% maior que em fevereiro de 2020. Os licenciamentos (7,8 mil) cresceram 3,2% e 21,4%, respectivamente. No acumulado do ano, os caminhões registram alta de 24,9% na produção, 11,8% nas vendas e 85,9% nas exportações, na comparação com o primeiro bimestre do ano anterior. Parte dos bons resultados é atribuída à força do agronegócio e à ampliação da rede de entregas em domicílio.

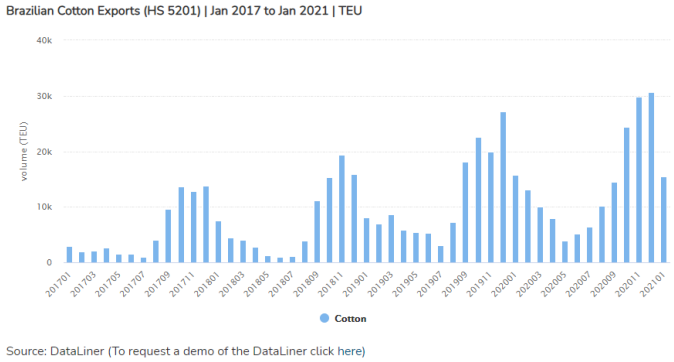
Em fevereiro, as exportações brasileiras de algodão somaram 235,5 mil toneladas, volume 38,59% maior que as 169,9 mil toneladas exportadas em fevereiro de 2020 e recorde histórico para o segundo mês do ano. No acumulado do primeiro bimestre, os embarques da pluma foram de 500 mil toneladas, alta de 6,38% em relação ao mesmo período do ano passado.

De acordo com a Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea), o incremento é resultado de uma demanda que se recupera em velocidade maior que o esperado. "Isso permitiu o embarque da produção que já estava comprometida, mas também abriu espaço para novas compras", avaliou Henrique Snitcovski, presidente da entidade.

Diante desse cenário, a associação elevou a expectativa de embarques para o ciclo de julho de 2020 a junho de 2021 para 2,3

milhões de toneladas — sendo 1,8 milhão embarcadas no acumulado até fevereiro. A expectativa anterior era de 2,15 milhões de toneladas. Em relação ao volume recorde da safra passada, de 1,9 milhão de toneladas, o aumento é de 21,76%.

Exportação Brasileira de Algodão (HS 5201) | Jan 2017 a Jan 2021 | TEU



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

Entre os principais destinos do algodão brasileiro, a China respondeu por 35% do volume embarcado até fevereiro, seguida pelo Vietnã, com 16%, e pelo Paquistão, com 15%. “Isso se deve, em parte, ao controle da pandemia, mas principalmente ao comportamento de mercados importadores que procuram se antecipar para garantir um algodão de qualidade em meio à recuperação da demanda”, disse o dirigente. A movimentação também foi favorecida pelo câmbio, que deixou a pluma brasileira mais competitiva.

Snitcovski estima que aproximadamente 60% na nova safra, cujo plantio terminou em fevereiro, já esteja negociada, considerando uma produção de 2 milhões de toneladas, inferior às 2,9 milhões de toneladas de 2019/20. “Ainda há espaço para o produtora proveitar os bons preços para negociar a pluma”, afirma.

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