

Principais notícias

A equipe da DatamarNews preparou um ranking dos portos brasileiros e da região do Plate que mais movimentaram carga nos meses de janeiro de 2020 e janeiro de 2021 com base nos dados do DataLiner. O resultado pode ser conferido a seguir:

Brasil

Entre os portos brasileiros, a liderança segue do Porto de Santos, que teve um aumento de 4,13% nas exportações e 0,51% nas importações. Já as exportações via Porto de Paranaguá, o segundo colocado, caíram 10,67% no período. Em contrapartida, as importações subiram 5,92%.

Ranking dos Portos Brasileiros| Exportações | Jan 2020-2021 | TEU

Rank	Ports	2020	2021	% Change
1	SANTOS	79.011	82.278	4.13%
2	PARANAGUA	27.381	24.460	-10.67%
3	NAVEGANTE S	22.201	24.316	9.53%
4	RIO GRANDE	17.067	18.599	8.98%
5	ITAPOA	11.622	13.316	14.58%
6	ITAJAI	9.242	8.907	-3.62%
7	SALVADOR	7.536	6.508	-13.64%
8	RIO DE JANEIRO	7.017	6.262	-10.75%
9	VITORIA	3.970	5.100	28.45%
10	PECEM	2.604	3.543	36.06%
11	VILA DO CONDE	3.992	3.495	-12.45%
12	FORTALEZA	2.357	2.810	19.22%
13	PORTO DE ITAGUAI	1.542	2.003	29.90%
14	SUAPE	1.980	1.885	-4.80%
15	NATAL	2.156	1.638	-24.03%
16	MANAUS	1.386	1.389	0.22%
	OUTROS	89	67	-24.72%

Fonte: DataLiner

Ranking dos Portos Brasileiros| Importações | Jan 2020-2021 | TEU

Rank	Ports	2020	2021	% Change
1	SANTOS	84.114	84.546	0.51%
2	PARANAGUA	22.914	24.270	5.92%

Rank	Ports	2020	2021	% Change
3	NAVEGANTES	18.274	23.399	28.05%
4	ITAPOA	17.307	20.382	17.77%
5	ITAJAI	12.401	16.087	29.72%
6	MANAUS	17.675	15.714	-11.09%
7	RIO DE JANEIRO	10.422	10.671	2.39%
8	SUAPE	7.534	8.433	11.94%
9	RIO GRANDE	7.356	7.561	2.79%
10	VITORIA	5.723	6.671	16.56%
11	SALVADOR	5.966	6.291	5.46%
12	PECEM	3.453	3.576	3.56%
13	PORTO DE ITAGUAI	2.752	2.351	-14.57%
14	VILA DO CONDE	604	627	3.81%
15	FORTALEZA	145	176	21.38%
16	NATAL	109	80	-26.61%
	OTHERS	91	71	-21.98%

Fonte: DataLiner

Plate

No Plate, a liderança é do Porto de Buenos Aires, que teve queda de 13,53% nas exportações e 7,37% nas importações. Já o Porto de Montevideo, segundo colocado do ranling da região, teve resultado positivo: as exportações cresceram 5,66%, enquanto as importações aumentaram 15,56% no período.

Ranking dos Portos da região do Plate | Exportações | Jan 2020-2021 | TEU

Rank	Ports	2020	2021	% Change
1	BUENOS AIRES	32.473	28.078	-13.53%
2	MONTEVIDEO	13.880	14.666	5.66%
3	ZARATE	2.091	2.601	24.39%
4	ROSARIO	1.842	1.200	-34.84%
5	PUERTO MADRYN	661	737	11.50%
6	BAHIA BLANCA	766	216	-71.80%
7	SAN ANTONIO ESTE	520	216	-58.46%
8	LA PLATA	165	30	-81.82%

Fonte: DataLiner

Ranking dos Portos da região do Plate | Importações | Jan 2020-2021 | TEU

Rank	Ports	2020	2021	% Change
1	BUENOS AIRES	47.543	44.041	-7.37%
2	MONTEVIDEO	13.671	15.798	15.56%
3	ZARATE	3.647	4.617	26.58%
4	ROSARIO	1.665	2.325	39.64%
5	USHUAIA	1.090	1.444	32.48%
6	PUERTO MADRYN	265	95	-64.15%
7	MAR DEL PLATA	11	16	45.45%
8	BAHIA BLANCA	18	14	-22.22%
9	PUERTO DESEADO	46	13	-71.74%
10	SANTA FE	0	4	100.00%
11	LAS PALMAS +AR	10	0	-100.00%

Fonte: DataLiner

Portos e Terminais

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) enviou ao Ministério da Infraestrutura os estudos para o arrendamento do terminal portuário STS11, no Porto de Santos (SP). Destinado ao transporte e armazenagem de granéis sólidos vegetais, o terminal é um dos maiores em movimentação de grãos no país.

Com o contrato de 25 anos, a estimativa é de que o arrendamento do terminal gere investimentos de R\$ 541 milhões. Os estudos realizados pela empresa indicam que esse valor deve ser utilizado para a construção de armazéns, acessos rodoviários, ferroviários e na aquisição de novos equipamentos.

Em 2020, o Porto de Santos foi responsável pela movimentação de 64,19 milhões de toneladas de granéis sólidos vegetais. As principais demandas do terminal STS11 são o embarque para a exportação de soja, farelo de soja, milho, açúcar e desembarque de trigo.

O trabalho da EPL para a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) apresenta o potencial de demanda de cada terminal e as soluções de engenharia necessárias para o empreendimento, além da modelagem econômica financeira. Os estudos foram realizados com base em visitas técnicas da equipe da EPL ao porto, onde foram feitas avaliações sobre as estruturas existentes, questões mercadológicas e das características ambientais da região.

Após a análise dos estudos pelo MInfra, o projeto segue para etapa de audiência pública, que é conduzida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Os Portos baianos administrados pela Codeba alcançaram, em fevereiro de 2021, a marca de 958.681 toneladas movimentadas, o que representou um forte aumento de 28,17%, em relação ao mesmo período de 2020, quando a Companhia movimentou 747.991 toneladas. Foi o melhor mês de fevereiro da história da Cia Docas da Bahia.

Os números foram puxados, principalmente, pelo desempenho do Porto de Aratu-Candeias, com forte alta de 58,79%, em relação a fevereiro de 2020, movimentando 501.170 toneladas, contra 315.626 toneladas, no mesmo período do ano anterior. Contribuiu para a alta a movimentação de granéis líquidos, com crescimento de 49,27%, e granéis sólidos, com crescimento de 138,18%. Os principais produtos movimentados foram a NAFTA (205.166 toneladas), rocha fosfática (32.999 toneladas) e o concentrado de cobre (22.739 toneladas). A retomada das atividades, após a reativação da linha de importação do Terminal de Granéis Sólidos do Porto de Aratu-Candeias, em janeiro, foi determinante para o desempenho positivo no período.

Pelo Porto de Salvador foram movimentadas 436.919 toneladas, apresentando crescimento de 7,02%, em relação ao mês de fevereiro de 2020, quando foram movimentadas 408.253 toneladas. Contribuiu para a alta a movimentação de granéis sólidos, com crescimento de 37,45%, e contêineres, com crescimento 4,68%, em toneladas. Os principais destaques na movimentação do cais público foram a exportação de Minério de Manganês (32.108 toneladas) e a importação de Trigo (41.263 toneladas).

O Porto de Ilhéus movimentou 20.592 toneladas em fevereiro. Saíram do país pelo Porto Organizado do Sul da Bahia 9.931 toneladas de níquel e entraram 10.661 toneladas de cacau.

A Codeba registrou, pelo sexto mês consecutivo, alta continuada na movimentação de cargas, quando comparada com o mesmo mês do ano anterior. Em janeiro deste ano, mais um recorde histórico. Os Portos da Companhia alcançaram a marca de 1.095.335 toneladas movimentadas, o que representou aumento de 36,16%, em relação ao mesmo período de 2020. Foi o melhor mês de janeiro da história e, pela primeira vez, foram movimentadas mais de 1 milhão de toneladas, no respectivo mês.

O Porto do Açú formalizou, neste mês, a adesão ao Environmental Ship Index (ESI), índice ambiental que classifica as embarcações que superam os padrões de emissão estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO). Com isso, navios que têm performance ambiental acima dos padrões, incluindo os níveis de emissões de gases do efeito estufa, passam a ter acesso a tarifas portuárias diferenciadas, com descontos de até 10%.

Com a iniciativa, o Porto do Açú passa a integrar uma lista de 62 portos globais que adotaram o mecanismo ambiental de incentivo. O ESI é um projeto liderado pelo World Ports Sustainability Program (WPSP), vinculado à Associação Internacional de Portos (IAPH).

“A adoção do Açú ao ESI reforça o nosso comprometimento em participar do esforço global de redução de emissões através de um incentivo para um player-chave da cadeia marítima, que são os armadores, na união de esforços para o uso de tecnologias cada vez mais limpas”, afirma Tessa Major, diretora de Negócios Internacionais da Porto do Açú e vice-presidente da IAPH na América do Sul e Central.

O Porto do Açu soma mais de 13 mil acessos desde 2014. No último ano, foram 3.245 embarcações recebidas, com destaque para a B-Port (Edison Chouet), que opera no Açu a maior e mais moderna base de apoio offshore do mundo.

O primeiro navio a receber o incentivo ao acessar a base foi o SEA Brasil, em operação para a Equinor.

Hoje, já são mais de 8 mil navios cadastrados no programa.

No mês de fevereiro de 2021, o terminal portuário do Pecém registrou a movimentação de 1.664.168 toneladas, crescimento de 21,7% em comparação com as 1.367.393 toneladas movimentadas em janeiro desse ano. Na soma dos dois meses, o terminal cearense superou a marca de três milhões de toneladas.

Assim, a movimentação acumulada de 2021 (3.093.868 t) do Porto do Pecém ficou 7% acima, em relação ao primeiro bimestre de 2020 (2.879.626 t). A média mensal de 2021 chegou a 1.546.934 toneladas, levemente superior a média de 1.508.397 toneladas por mês registrada em 2019 – ano de maior movimentação na história do Porto do Pecém.

Movimentação acumulada (Jan-Fev/2021) / Natureza da Carga

1.634.751 t (53%) – Granel sólido
759.100 t (25%) – Contêineres
525.586 t (17%) – Carga solta
174.431 t (6%) – Granel líquido

Total: 3.093.868 toneladas

Desembarques no Porto do Pecém - Já os desembarques de cargas subiram 21%, de 1.928.073 t em 2020 para 2.328.535 t em 2021. Ou seja, mais cargas chegaram ao Brasil através do terminal.

Nos desembarques de longo curso, os principais produtos movimentados foram combustíveis minerais (1.082.724 t), ferro fundido (97.419 t), adubos (6.373 t) e plásticos (1.855 t). Em relação aos embarques de longo curso, os destaques foram verificados nas movimentações de ferro fundido (98.782 t), frutas (51.300 t), sal (7.902 t) e preparações de produtos hortícolas (6.401 t).

Já a navegação de cabotagem totalizou 1.698.011 t, o que representou um aumento de 27% se comparado com o mesmo período do ano anterior. Nos desembarques de cabotagem os principais produtos movimentados foram minérios (722.678 t), ferro fundido (76.269 t), cereais (59.643 t) e plásticos (25.371 t). Já os embarques de cabotagem ficaram por conta das movimentações de ferro fundido (269.846 t), sal (72.001 t), produtos da indústria de moagem (27.803 t), alumínio (21.217 t), plásticos (16.706 t) e cereais (11.830 t).

“Os números mostram que o Porto do Pecém vem sinalizando um crescimento mesmo em plena pandemia. Esses dois primeiros meses de 2021 foram também positivamente impactados pela excelente safra de frutas que tivemos ao longo de 2020 e que foi encerrada nesse mês de março. Frutas frescas, principalmente melão, que foram embarcadas em contêineres refrigerados para a Europa. Dessa maneira, as nossas expectativas para 2021 são as

melhores possíveis”, destaca Raul Viana, gerente de Negócios Portuários do Complexo do Pecém (CIPP S/A).

A movimentação acumulada (janeiro e fevereiro de 2021) de contêineres registrou a marca de 64.169 TEU, crescimento de 19% em relação ao resultado obtido no mesmo período de 2020. A cabotagem respondeu por 56.016 TEU, crescimento de 19% em relação ao mesmo período de 2020. No longo curso, o crescimento foi de 16%, de 7.007 TEU em 2020 para 8.153 TEU em 2021. Em toneladas, a movimentação de cargas containerizadas apresentou um crescimento de 4% ante o ano de 2020, totalizando 759.100 toneladas.

Série histórica do primeiro bimestre dos últimos quatro anos no Porto do Pecém:

2021 – 3.093.868 toneladas
2020 – 2.879.626 toneladas
2019 – 2.584.235 toneladas
2018 – 2.564.097 toneladas

O Porto de Vitória registrou um aumento de 23,14% na movimentação de cargas nos dois primeiros meses do ano, em comparação ao mesmo intervalo do ano passado. Neste período, foram movimentadas 1.129.088 toneladas, com destaque para a soda cáustica; malte; adubo e fertilizante; contêiner e mármore e granito.

Em meio aos destaques de movimentação por natureza de carga, aparece o granel sólido, com aumento de 88,56 mil toneladas movimentadas em relação ao mesmo período do ano anterior, percentual que corresponde a 27,13%. Nesta categoria, os principais produtos movimentados tiveram aumento expressivo: malte (+41,3%) e fertilizante (+38,39%). De acordo com o coordenador de Planejamento e Desenvolvimento (COPLAD), Leonardo Bianchi, a perspectiva é que o granel sólido seja a principal carga operada no Porto de Vitória em 2021.

Dentre o granel líquido, a soda cáustica foi o maior destaque, registrando aumento de 72%. O relatório de movimentação elaborado pela COPLAD também dá destaque a carga containerizada, que no acumulativo registrou aumento de 30,33% em comparação a 2020, movimentando 114,69 mil toneladas. Ainda, a movimentação de carga geral solta apresentou aumento de 18,92%, tendo como destaque a exportação de granito.

Quantidade e origem - Na soma de janeiro e fevereiro deste ano, o Porto de Vitória registrou percentual de 51,27% em embarque de longo curso e 48,73% na categoria de cabotagem.

Além disso, no acumulativo, o porto registrou mais toneladas em embarque de produtos quando comparado a desembarque. Neste primeiro, foram registradas 261,21 mil toneladas de produtos movimentados e, quanto ao desembarque de cargas, o porto capixaba registrou 243,96 mil toneladas.

Quando o assunto é origem de cargas, o país que aparece no topo de importações dos produtos movimentados pelo Porto de Vitória são os Estados Unidos, que somente nos dois meses iniciais deste ano recebeu 45 mil toneladas de carga. O país norte-americano é seguido pela China, Colômbia, Holanda e Estônia.

Já dentro do território brasileiro, o estado que teve destaque em produtos recebidos pelo porto capixaba foi São Paulo, com 101

mil t de cargas recebidas. O estado paulista é seguido pelo Rio de Janeiro, Amazonas e Paraná.

Pelo segundo mês consecutivo, as importações superam as exportações pelos portos do Paraná. Em fevereiro, 1.946.654 toneladas de cargas entraram no Brasil pelos terminais paranaenses, enquanto 1.702.124 saíram do País. Com isso, o primeiro bimestre de 2021 registra um aumento de 12% nas compras de produtos estrangeiros e, ao mesmo tempo, uma queda de 12% nas vendas de produtos nacionais.

“Em 2020 tivemos um volume muito alto de embarque de grãos, principalmente soja, logo no início do ano. Mas em 2021 tivemos um atraso na colheita e na chegada do produto ao porto, além de dois meses de muita chuva”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Nas últimas duas semanas de fevereiro a soja começou a chegar em maior volume e a expectativa é que os embarques sigam ritmo intenso ao longo do ano. Enquanto isso, os desembarques de grãos importados cresceram. “Batemos o recorde de descarga em 24 horas. Foram quase 50 mil toneladas, entre os dias 20 e 21, bem acima da média diária de 30 mil toneladas. Foram sete navios descarregando produtos, simultaneamente”, afirma Garcia.

Dados do bimestre - Ao todo, foram 3.787.546 toneladas de cargas importadas nos primeiros dois meses do ano. Somente de fertilizantes foram quase 1,67 milhão de toneladas. O volume é cerca de 8% maior que as 1,55 milhão de toneladas de adubos desembarcadas no mesmo período em 2020.

Além dos fertilizantes, também são grãos sólidos importados pelos portos do Paraná o trigo, o malte, a cevada e o sal. Somando todos os produtos do segmento, foram 1.847.850 toneladas movimentadas neste primeiro bimestre do ano. O volume é cerca de 4,4% maior que as 1.770.169 toneladas registradas em janeiro e fevereiro do ano passado.

O segundo segmento que mais movimentou em 2021 foi o de carga geral: 2.017.532 toneladas, nos dois sentidos de comércio. O volume representa aumento de 12% em relação às 1.808.283 toneladas registradas no mesmo período, em 2020.

A alta também foi puxada pelas importações. Foram 855.599 toneladas de cargas desembarcadas – 20% a mais que as 715.670 toneladas importadas no primeiro bimestre.

Das 1.322.346 toneladas de grãos líquidos movimentadas nos primeiros dois meses do ano, as importações somam 1.226.837 toneladas. Neste sentido, o segmento registra alta de 35% em relação ao ano passado (com 908.339 toneladas de líquidos importados).

Somando as importações e exportações, foram 1.140.785 toneladas de grãos líquidos movimentados pelo Porto de Paranaguá.

Exportações - Nas exportações, os destaques estão nos volumes e percentuais de aumento registrados nos embarques de açúcar, milho e óleos vegetais.

De açúcar, em saca (carga geral) e a granel, foram 530.591 toneladas exportadas neste primeiro bimestre. Comparado com o volume exportado no período, em 2020, a alta registrada é de

127%. Nos primeiros dois meses, no ano passado, foram comercializadas 233.457 toneladas do produto.

Nos embarques de milho, a alta foi de 99%. Este ano, 591.538 toneladas do produto foram exportadas a granel. Em 2020, eram 297.802 toneladas.

De óleos vegetais, foram 142.349 toneladas exportadas no primeiro bimestre. O volume é 59% maior que as 89.293 toneladas registradas no ano passado, nos mesmos dois meses.

Nos primeiros dois meses do ano, 7.247.245 toneladas de cargas foram movimentadas pelos portos do Paraná.

O início da colheita da soja no Brasil está animando as perspectivas de movimentação do grão agrícola no Porto de Imbituba para os próximos meses. A operadora portuária Granéis Imbituba confirmou, na última semana, o agendamento de, pelo menos, seis embarques do granel no período entre março e maio.

A carga já está chegando por transporte rodoviário e sendo estocada nos armazéns da Fertisanta e Serra Morena, que formam a joint venture Granéis Imbituba. Juntas, as operadoras têm capacidade de armazenagem estática de cerca de 220 mil toneladas. O produto vem da região Centro-Oeste.

Segundo José Roberto Martins, sócio-diretor da Granéis, o início tardio da colheita acaba por pressionar o escoamento pelos portos brasileiros e, como há capacidade de envio da carga por Imbituba, o mercado busca essas soluções, oportunizando novos contratos. “Fizemos cerca de 1,4 milhão de toneladas de milho e soja em Imbituba no último ano e nossa expectativa é ultrapassar essa marca em 2021”, destaca Martins. Os navios previstos para os próximos meses são da classe Panamax e devem carregar, em média, 66 mil toneladas cada, com destino à China.

Os grãos agrícolas têm uma importante participação no desempenho do Porto de Imbituba. Em 2020, apenas a soja e o milho representaram aproximadamente 24% de toda a movimentação.

O Tecon Santos, administrado pela Santos Brasil, recebeu, na última semana, três escalas extraordinárias de diferentes armadores. As embarcações das empresas Hapag-Lloyd, Cosco e MSC atracaram no dia 3 de março, para a movimentação de 3.946 contêineres, dos quais 2.746 eram de contêineres de importação cheios, que foram descarregadas no terminal.

As extra calls, como são chamadas as escalas extraordinárias são um sinal de recuperação e de força da economia do país nesse momento e exigem flexibilidade para atender demandas inesperadas e acima do projetado.

No último dia 09 de março, sete pessoas foram presas e mais de uma tonelada de cocaína foi apreendida em uma operação conjunta deflagrada pela Receita Federal e pela Polícia Federal no Porto de Santos. A droga estava em uma carga de um contêiner violado que tinha como destino o Porto de Antuérpia, na Bélgica. Dentro do caminhão, que transportava a mercadoria, também foram encontradas armas e munições.

Segundo divulgado pela Polícia Federal, os agentes de segurança notaram uma movimentação suspeita de um caminhoneiro dentro de um terminal no Porto de Santos, através das câmeras de

vigilância. A Polícia Federal e a Receita Federal foram acionadas para acompanhar a situação.

O caminhão foi abordado no momento em que saía do terminal portuário. Os policiais encontraram outros cinco homens escondidos na cabine do veículo. Todos eles estavam usando toucas estilo 'ninja', cobrindo todo o rosto.

Dentro da cabine, foram apreendidos duas pistolas calibre 40, munições e um fuzil calibre .556, além de diversos lacres de contêineres, um alicate e cinco celulares. No contêiner violado foram encontradas 32 bolsas com tabletes de cocaína, que totalizando 1,111 kg de cocaína.

Além dos homens que estavam no caminhão, os policiais identificaram o envolvimento de um funcionário do terminal portuário, que auxiliou a ação criminosa. Ele também foi preso em flagrante.

Todos os sete homens foram levados à Delegacia da Polícia Federal e autuados em flagrante por tráfico internacional de entorpecentes e porte ilegal de arma de fogo.

Navegação

No último dia 11 de março, uma fila de 277 navios aguardava para atracar nos portos brasileiros, uma das maiores da história, motivada por uma junção de problemas. A espera nas filas de navios é de dez dias em média.

Segundo Larry Carvalho, advogado da Rabb Carvalho, especialista em conflitos ligados ao comércio exterior, entre as principais causas para esse gargalo está o atraso na colheita de soja e a pouca disponibilidade de navios graneleiros. O executivo explica que o frio intenso nos Estados Unidos fez o país aumentar suas importações de carvão, o que concentrou muitos navios graneleiros na região em janeiro e fevereiro. A colheita atrasada de soja no Brasil também acentuou a necessidade de embarcações para março.

“Além disso, a covid-19 tem causado atrasos nas operações internacionais por causa de restrições de atracação em alguns lugares e demora na repatriação de tripulantes. E não podemos esquecer que a China tem impedido a entrada no país de minério de ferro da Austrália em meio a disputas políticas. Tudo isso retirou tonelagem do mercado”, conta.

No Arco Norte, região onde o escritório Rabb Carvalho mais atua, chuvas também impediram qualquer movimentação nos portos, contribuindo para as filas de navios. Nas estradas de acesso a Miritituba (PA), entre as rodovias BR-163 e BR-230, houve filas com mais de 3 mil caminhões no mês passado.

Nesse contexto, o custo do transporte marítimo para a soja subiu. Em dezembro, o frete de Santos para a China, por exemplo, custava US\$ 32 a tonelada. Em fevereiro, ele subiu 43,7%, para US\$ 46.

“Estamos prevendo disputas sobre demurrage e de qualidade da soja”, diz Carvalho. Em geral, afirma, quando o carregamento chega à China depois de dias na chuva, há perdas de qualidade do grão. Mesmo com as tradings dando desconto, os recebedores chineses abrem claims”, afirma o advogado, que representa diversos players na área de logística, transporte e agronegócio.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), marcou para o dia 23 de março a votação do projeto de lei que cria a BR do Mar, cujo objetivo é ampliar a navegação de cabotagem. A data da votação foi acordada entre governo e oposição neste dia 11 de março durante reunião de líderes. A informação foi confirmada pelo líder da Minoria na Casa, senador Jean Paul Prates (PT-RN). Com o acordo, o texto será apreciado diretamente no plenário.

O projeto da BR do Mar estava previsto para ser analisado nesta semana, mas acabou sendo adiado devido às divergências em relação ao texto. Um dos focos de resistência são os partidos de centro, DEM e PP, que articulam por mudanças no texto final. Diante do impasse, o relator da matéria, Nelsinho Trad (PSD-MS), decidiu segurar seu parecer e analisar novas emendas e sugestões apresentadas pelos colegas.

Com a aprovação da proposta, o governo espera que a capacidade da frota marítima dedicada a esse tipo de navegação seja ampliada em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados. Nas contas do governo, o projeto vai possibilitar um aumento de 65% no volume de contêineres transportados por ano até 2022 e obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano.

A MSC (Mediterranean Shipping Company) embarcou, em 2020, mais de 1,9 milhão de contêineres reefer, ultrapassando a marca anterior de 2019 de 1,8 milhão de unidades transportadas.

A empresa de transporte marítimo disse em um comunicado que “2020 foi outro ano de sucesso para os serviços de refrigeração da MSC enquanto lutamos contra a pandemia de Covid para continuar entregando alimentos e medicamentos essenciais.”

O aumento está, segundo a empresa, relacionado ao aumento da demanda mundial por frutas frescas, que cresceu até 40% na última década. “Isso foi ainda mais intensificado em 2020 pelo aumento da demanda por alimentos ricos em vitamina C que aumentam a imunidade, como frutas frescas, como parte de uma tendência crescente em saúde pessoal e nutrição, em meio à pandemia de Covid-19”.

Diante desse cenário, “a fim de atender ao aumento da demanda por nosso serviço de carga refrigerada em destinos novos e existentes ao redor do mundo, temos expandido nossa frota refrigerada para cargas sensíveis à temperatura, em particular adicionando 15.000 unidades Star Cool em 2020”.

Da mesma forma, a companhia marítima suíça colocou em operação os novos navios porta-contêineres da classe Gülsün, que estão entre os maiores do mundo, que podem movimentar mais de 2 mil reefer, atendendo a demanda entre Europa e Ásia.

“Os contêineres refrigerados e as soluções com temperatura controlada cresceram em popularidade ao longo de 2020. O aumento da demanda também abriu novas possibilidades de mercado, que pudemos apoiar graças ao nosso investimento contínuo nas melhores tecnologias para soluções de transporte refrigerado”, explicou Giuseppe Prudente, diretor de logística global da MSC.

“O mercado de serviços refrigerados crescerá nos próximos anos e com uma frota de 560 navios, a MSC está bem posicionada para atender a essa demanda como líder estabelecida no transporte de

cargas refrigeradas em muitas regiões. Como parte de nosso atendimento ao cliente incomparável, temos mais de 1.000 especialistas em contêineres refrigerados disponíveis para aconselhar os clientes sobre suas necessidades de transporte”, observou a empresa de transporte.

Grãos

O Brasil exportou 3,3 milhões de sacas de café em fevereiro, considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. O dado representa um aumento de 9% em relação ao mesmo mês do ano passado. A receita cambial gerada com os embarques foi de US\$ 423,7 milhões, crescimento de 4,7% em relação a fevereiro de 2020. Na conversão em reais, o valor foi de R\$ 2,3 bilhões, apresentando aumento de 30,6%. Já o preço médio da saca foi de US\$ 129,19 no período. Os dados são do relatório compilado pelo Cecafé, Conselho dos Exportadores de Café do Brasil.

No segundo mês deste ano, as exportações de café verde (arábica + conilon) atingiram 3 milhões de sacas de, registrando crescimento de 11,2% ante fevereiro do ano anterior. Com relação às variedades embarcadas, o café arábica representou 81,9% do volume total exportado no mês (2,7 milhões de sacas), o conilon (robusta) ocupou 9,5% de participação nas exportações (312,3 mil sacas) e o solúvel, 8,5% dos embarques (278,4 mil sacas). Tanto o café arábica quanto o conilon apresentaram aumento nos volumes exportados, de 8,5% e 42,7%, respectivamente, quando comparado a fevereiro de 2020.

“As exportações brasileiras de café se mantiveram firmes no mês de fevereiro, registrando o crescimento de 9% em relação ao ano anterior. Analisando-se os números parciais do ano safra 2020/21, observa-se recorde das exportações entre julho de 2020 e fevereiro de 2021 em relação ao mesmo período.

No período de Janeiro a Fevereiro de 2021, o Brasil exportou café para 96 países de anos anteriores, refletindo as ótimas condições da safra passada e o potencial cenário para um novo recorde no encerramento do ciclo. Esses resultados demonstram que os diferenciais brasileiros continuam competitivos e que somados à excelente qualidade e à sustentabilidade aplicada nas lavouras, tornam o café brasileiro mais atrativo e fortemente demandado na bolsa de Nova Iorque, onde o país se destacou como uma das principais origens de entrega de cafés de qualidade”, declara Nicolas Rueda, presidente do Cecafé.

Ano Civil - No primeiro bimestre de 2021, o Brasil exportou 6,9 milhões de sacas de café, apresentando um desempenho positivo em relação ao mesmo período do ano passado, com crescimento de 6% nos embarques. As exportações de café verde apresentaram alta de 8,1%, atingindo 6,3 milhões de sacas, sendo que os embarques de café arábica (5,8 milhões de sacas) cresceram 6,7% e os de conilon (553,8 mil sacas), 25,1%. A receita cambial gerada no período foi de US\$ 889,7 milhões, aumento de 1,3%, e o preço médio foi de US\$ 129,46.

Principais destinos - No ano civil até agora (janeira a fevereiro de 2021), o principal destino de café brasileiro, os Estados Unidos, importaram 1,3 milhão de sacas, dado que representa 19,4% do volume exportado no período. A Alemanha, segundo maior consumidor, importou 1,2 milhão, equivalente a 17,8% de participação nos embarques. Na sequência, os países que mais importaram o produto foram a Bélgica, com 561,8 mil sacas (8,2%); Itália, com 514,2 mil (7,5%); Japão, com 350 mil (5,1%);

Colômbia, com 240 mil (3,5%); Federação Russa, com 192,2 mil (2,8%); França, com 167,7 mil (2,4); Turquia, com 155,1 mil (2,3%); e Canadá, com 130,6 mil (1,9%).

Entre os destinos listados se destacaram as exportações para a Colômbia, que registraram aumento de 173%; para a Bélgica, alta de 59,9%; e para a França, crescimento de 19,4%. Os embarques para os EUA e Alemanha também apresentaram desempenho positivo com o aumento de 8,4% e 6,6%, respectivamente, em relação ao primeiro bimestre do ano passado.

Com relação às exportações por continente, grupos e blocos econômicos, a Europa registrou aumento de 3% no consumo do café brasileiro ante o primeiro bimestre de 2020, totalizando 3,6 milhões de sacas exportadas para o continente no período. As exportações para a América do Norte apresentaram aumento de 5,5% (chegando a 1,5 milhão de sacas); na América do Sul, alta de 73,7% (434 mil); na África, de 13,9% (155,6 mil); na América Central, de 158,9% (41,3 mil); nos Países Árabes, de 19,1% (304 mil); e nos países produtores, de 74% (486,5 mil). Já as exportações de café verde, especificamente, para os países produtores registraram aumento de 131,7%, com o embarque de 400,2 mil sacas para eles.

Cafés diferenciados - O Brasil exportou um milhão de sacas de cafés diferenciados (aqueles que têm qualidade superior ou algum tipo de certificado de práticas sustentáveis) no primeiro bimestre deste ano, volume que representa 14,9% das exportações totais de café no período. A receita cambial gerada pelos embarques da modalidade atingiu US\$ 173,7 milhões, correspondendo a 19,5% do valor total gerado no bimestre. Já o preço médio da saca de cafés diferenciados foi de US\$ 169,31.

Os 10 maiores países importadores da modalidade representaram 80,5% dos embarques. Os Estados Unidos seguem sendo o país que mais recebe cafés diferenciados do Brasil, com 260 mil sacas exportadas (equivalente a 25,3% de participação nas exportações da modalidade), seguido pela Bélgica, com 130,8 mil sacas (12,8%) e Alemanha, com 127,6 mil (12,4%). Na sequência estão: Japão, com 81,2 mil sacas (7,9%); Itália, com 70,6 mil (6,9%); Turquia, com 38,3 mil (3,7%); Reino Unido, com 34,3 mil (3,3%); Canadá, com 30,8 mil (3%); Suécia, com 29,5 mil (2,9%); e Países Baixos, com 22,3 mil (2,2%).

Ano-Safra 2020/21 - Nos oito primeiros meses do Ano-Safra 2020/21 (jul/20-fev/21), o Brasil exportou 31,6 milhões de sacas de café, o melhor resultado para o período dos últimos cinco anos, com destaque para o crescimento de 18% nas exportações na mesma base comparativa da safra anterior. A receita cambial com os embarques no período atingiu US\$ 3,9 bilhões, aumento de 15% em relação ao período anterior e equivalente a R\$ 21,2 bilhões na conversão em reais, o que representa, neste caso, alta de 51,6%. Já o preço médio foi de US\$ 124,56.

As exportações de café verde no Ano-Safra até agora apresentaram aumento de 20%, com 28,9 milhões de sacas, sendo que os embarques de café arábica registraram crescimento de 19,9% (chegando a 25,6 milhões de sacas), enquanto que os embarques de conilon tiveram alta de 21% (totalizando 3,3 milhões de sacas).

Portos - O Porto de Santos ocupa a liderança como via de escoamento do café neste ano, com 78% de participação (5,4 milhões de sacas embarcadas por ele). Já os portos do Rio de

Janeiro figuraram o segundo lugar, com 16,2% de participação (1,1 milhão de sacas embarcadas por eles).

Carnes

Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) registraram em fevereiro alta de 20,3%. Ao todo, foram exportadas 81,1 mil toneladas no mês, contra 67,4 mil toneladas registradas no mesmo período de 2020. A receita das vendas de fevereiro totalizou US\$ 185,7 milhões, número 19,9% maior em relação ao segundo mês de 2020, com US\$ 154,9 milhões.

No total do primeiro bimestre, as vendas de carne suína alcançaram 144,2 mil toneladas, volume 6,12% superior ao obtido no mesmo período do ano passado, com 135,9 mil toneladas. A receita dos dois primeiros meses de 2021 totalizou US\$ 332,3 milhões, número 4,1% superior ao registrado no mesmo período do ano passado, com US\$ 319,1 milhões.

“O cenário internacional segue altamente demandante pela carne suína do Brasil. Isto, no entanto, não tem afetado a oferta interna deste produtos, que segue ajustada”, avalia Ricardo Santin, presidente da ABPA.

Principal destino das exportações brasileiras, a China importou em fevereiro 41,6 mil toneladas, volume 34% superior ao registrado no mesmo período de 2020. Também se destacaram no mês as vendas para o Chile, com 4,5 mil toneladas (+73,5%), Angola, com 3,4 mil toneladas (+7,4%), Singapura, com 3,3 mil toneladas (+43,8%) e Argentina, com 2 mil toneladas (+15%).

“Adicionalmente ao bom desempenho dos destinos asiáticos, tivemos neste mês uma considerável elevação das vendas para as nações da América do Sul, com saldo positivo em praticamente todos os destinos da região”, avalia Luís Rua, diretor de mercados da ABPA.

No levantamento por estado, Santa Catarina segue como principal exportador, com 40,7 mil toneladas embarcadas em fevereiro (+16,3% em relação a fevereiro de 2020). Em segundo lugar, o Rio Grande do Sul exportou 21,3 mil toneladas (+30%). No terceiro lugar, o Paraná embarcou 11,3 mil toneladas (+22,4%).

Embarques de carne de frango seguem praticamente estáveis Já as exportações brasileiras de carne de frango (entre in natura e processados) totalizaram 348,8 mil toneladas em fevereiro, volume 0,1% maior em relação ao mesmo período do ano passado, com 348,4 mil toneladas exportadas, segundo a entidade. A receita das vendas no segundo mês do ano chegou a US\$ 521,7 milhões, número 5,8% menor em relação ao mesmo período do ano passado, com US\$ 553,8 milhões.

No primeiro bimestre, as vendas internacionais do setor chegaram a 640,4 mil toneladas, número 4,7% menor em relação ao mesmo período de 2020, com 672,7 mil toneladas. O saldo das exportações nos dois primeiros meses do ano chegou a US\$ 956,1 milhões, número 11,7% inferior ao registrado no ano anterior, com US\$ 1,082 bilhão.

“O desempenho das exportações para mercados tradicionais do Oriente Médio e Europa permitiram repetir este ano o bom resultado alcançado no segundo mês do ano passado, e dão

indicativo de um ritmo positivo nas vendas internacionais em março”, avalia Ricardo Santin, presidente da ABPA.

O principal destaque do mês foram as vendas para a Arábia Saudita, que incrementou suas importações em 19,5% em fevereiro, chegando a 43,8 mil toneladas. Também se destacaram as exportações para a África do Sul, com 29 mil toneladas (+36,4%), para a Líbia, com 9 mil toneladas (+8,6%), para as Filipinas, com 8,9 mil toneladas (+10,8%), e para o Reino Unido, com 7,9 mil toneladas (+15,1%).

Principal estado exportador, o Paraná embarcou 137,8 mil toneladas em fevereiro, número 0,82% superior ao registrado no mesmo período de 2020. No segundo posto, Santa Catarina exportou 80,8 mil toneladas (-8,12%). Em terceiro, o Rio Grande do Sul embarcou 53,1 mil toneladas (-0,64%).

Outras cargas

Dados da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados) apontam que, em fevereiro, as exportações do setor somaram US\$ 61,58 milhões, com 9,97 milhões de pares embarcados. Os resultados são superiores tanto em volume (+2,5%) quanto em receita (+1,1%) na relação com janeiro, mês que já havia registrado alta ante dezembro de 2020 (+5%). Porém, se comparados com os resultados de fevereiro de 2020, os dados ainda apontam para quedas de 5,9% em volume e 18,1% em receita. No acumulado do primeiro bimestre de 2021, as exportações de calçados somaram 19,7 milhões de pares e US\$ 122,52 milhões, quedas de 14,7% e 26,4%, respectivamente, ante o mesmo período do ano passado.

O presidente-executivo da Abicalçados, Haroldo Ferreira, destaca que os dados apontam para uma lenta recuperação desde o início da pandemia, em 2020. “Chegamos ao melhor resultado desde abril do ano passado. Porém, se compararmos com os dois meses de 2020, quando ainda não sentíamos os efeitos da pandemia do novo coronavírus, temos um revés”, explica o dirigente.

Segundo ele, o setor ainda deve amargar queda ante 2020 no próximo mês, para depois iniciar efetivamente uma recuperação mais substancial. “Isso contando com a continuidade do processo de imunização ao redor do mundo e com a vida retornando ao normal, especialmente no que diz respeito à demanda por calçados, produtos que ficaram em um segundo plano durante a crise”, projeta.

Destinos - No primeiro bimestre do ano, o principal destino das exportações dos calçados brasileiros foi os Estados Unidos, para onde foram exportados 2 milhões de pares por US\$ 26,32 milhões, incremento de 4,7% em volume e queda de 21% em receita na relação com o mesmo período de 2020.

O segundo destino do período foi a França, para onde foram embarcados 1,36 milhão de pares por US\$ 11 milhões, quedas de 22,9% e 11,7%, respectivamente, ante período correspondente do ano passado.

O terceiro destino do bimestre foi a Argentina, para onde foram embarcados 1,19 milhão de pares por US\$ 10,16 milhões, quedas de 8,3% e 27,1%, respectivamente, em relação a 2020.

Estados exportadores - No bimestre, o Rio Grande do Sul foi o principal exportador de calçados. No período, os calçadistas gaúchos embarcaram 4,3 milhões de pares, pelos quais foram

pagos US\$ 51,75 milhões, quedas de 14,7% e 26,9%, respectivamente, ante 2020.

O segundo exportador do período foi o Ceará, de onde partiram 8 milhões de pares que geraram US\$ 37,56 milhões, quedas de 17% e 28,5%, respectivamente, no comparativo com o mesmo intervalo de 2020.

No terceiro posto entre os exportadores apareceu a Paraíba. No bimestre, os calçadistas paraibanos embarcaram 3,84 milhões de pares, que geraram US\$ 8,62 milhões, quedas de 4,5% e 11,6%, respectivamente, ante o mesmo período do ano passado.

Importações da China aumentaram 22% - Embora registrando queda em âmbito geral, as importações de calçados provenientes da China tiveram incremento de 22,1% em volume no bimestre, no comparativo com o mesmo período de 2020. As importações de produtos chineses somaram 2,2 milhões de pares por US\$ 7,15 milhões, perfazendo queda de 24% em dólares na relação com igual período do ano passado. "A China se recuperou antes da crise provocada pelo coronavírus. Agora estão desovando seus produtos mundo afora, com preços muito abaixo dos praticados no mercado, configurando competição desleal", avalia Ferreira, ressaltando que, por este fato a renovação do direito antidumping contra o calçado chinês se faz fundamental.

No geral, as importações de calçados de fevereiro somaram 1,99 milhão de pares e US\$ 21,8 milhões, quedas de 20,6% em volume e de 24,9% em receita na relação com igual mês do ano passado. Já no acumulado do bimestre, as importações chegaram a 3,97 milhões de pares, pelos quais foram pagos US\$ 42,94 milhões, quedas tanto em volume (-24,8%) quanto em receita (-38,1%) em relação ao mesmo período do ano passado.

Além, da China, as principais origens das importações no bimestre foram: Vietnã (1,18 milhão de pares e US\$ 23,34 milhões, quedas de 49,6% e 41,6%, respectivamente, ante mesmo período do ano passado); e Indonésia (319,26 mil pares e US\$ 5,28 milhões, quedas de 47,2% e 47,4%).

Em partes de calçados – cabedais, saltos, solados, palmilhas etc – as importações do bimestre somaram US\$ 3,5 milhões, 28,6% menos do que em 2020. As principais origens foram China, Paraguai e Vietnã.

Para minimizar o desabastecimento de aço na construção civil, algumas empresas estão fazendo a importação do vergalhão da Turquia. A Coopercon-SC, uma cooperativa de compras de materiais de construção que representa construtoras da região Sul, está trazendo ao país três navios, cerca de 60 mil toneladas, neste ano.

De acordo com o presidente da Coopercon, José Sylvio Ghisi, as entregas serão em maio, setembro e dezembro. "120 empresas de nove estados estão importando aço. As construtoras estão parando contratos, obras e deixando de lançar empreendimentos por problemas de entregas."

Os prazos mais longos dados pelas usinas, de cerca de 120 dias, segundo ele, também favorecem a importação. Em média, em 90 dias o aço importado chega ao Brasil.

O vergalhão importado é até 25% mais barato do que o produzido no Brasil, isso é referente ao preço no porto. O custo logístico

depende da localização da obra o que pode diminuir um pouco essa diferença. "O aço no Brasil tem sofrido constantes reajustes. O preço da tonelada já subiu mais de 130% no acumulado de janeiro de 2020 a março de 2021. Somente neste ano, o aumento foi em média de 30%", afirmou.

Ghisi acrescentou que, mesmo com a variação cambial, a importação ainda é viável pela previsibilidade nas entregas. O dirigente ressaltou que o setor busca facilitar a compra de aço no mercado internacional com a isenção provisória do Imposto de Importação.

"O que estamos encaminhando ao governo federal e ao Ministério da Economia é um pedido para essa isenção temporária. É uma necessidade porque não tem aço no Brasil para atender as obras", afirmou Ghisi. A alíquota é de 12% e o mecanismo para isenção pode ser concedido por seis meses a 18 meses.

No último dia 09 de março foi realizada a primeira reunião do Grupo de Trabalho Interministerial encarregado pela elaboração do Plano Nacional de Fertilizantes. O grupo foi criado com a publicação do Decreto 10.605 e terá encontros a cada 15 dias.

A Ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) reforçou que os fertilizantes são insumos estratégicos para a agricultura brasileira e disse que o Brasil precisa ter uma produção mínima de fertilizantes para garantir a segurança nacional e a segurança alimentar.

"No momento que teve a pandemia, vocês viram como foi importante a segurança alimentar do nosso país. A nossa agricultura cresce todos os anos, então cada vez mais vamos precisar de fertilizantes. Esse grupo vai justamente vai dar este norte", disse. "Não significa que temos que deixar de importar fertilizantes, mas precisamos de um volume seguro de produção nacional", completou a ministra

O Grupo de Trabalho é formado por representantes da Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Casa Civil e dos ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Economia, Infraestrutura, Minas e Energia, Meio Ambiente e Ciência, Tecnologia e Inovações, além da Embrapa, Gabinete de Segurança Institucional e Advocacia-Geral da União. A secretaria executiva ficará a cargo da Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos.

O objetivo do plano é tornar o país protagonista em inovação tecnológica em nutrição de plantas de forma sustentável, expandir a produção e oferta de fertilizantes nacionais e reduzir a dependência de produtos externos. O GTI deverá entregar o Plano Nacional de Fertilizantes ao Secretário Especial de Assuntos Estratégicos da Presidência da República em um prazo de 120 dias.

Em 2020, o Brasil importou 32,8 milhões de toneladas de fertilizantes, segundo a Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda), 11,3% a mais que no ano anterior. Já o consumo havia passado de 33,5 milhões de janeiro a outubro, 10% a mais que no mesmo período de 2019. A produção nacional, por sua vez, está entre 7 e 8 milhões de toneladas.

Economia

A Áustria advertiu Portugal, que ocupa a presidência rotativa da União Europeia, a não tentar manobra política para obter

a ratificação do acordo de livre-comércio entre a União Europeia e o Mercosul, num posicionamento que joga o tratado para um futuro ainda mais distante e mais incerto.

Embora a Áustria não seja dos membros mais influentes da UE, sua oposição ao acordo com o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai coloca mais areia numa engrenagem que já não se movia. E o mesmo poderá acontecer neste ano na Alemanha, no caso de o Partido Verde voltar à coalizão no governo.

Em carta ao primeiro-ministro de Portugal, António Costa, o vice-chefe de governo da Áustria, Werner Kogler, diz que seu governo concordou fazer o máximo para se opor à assinatura do acordo com o Mercosul, diante de “grandes preocupações”.

Na carta datada de 4 de março, Kogler argumenta que incêndios na floresta na Amazônia “também conhecida como pulmão da Terra”, em combinação com um aumento da produção agrícola intensiva nos países do Mercosul, “vão exacerbar o aquecimento global”. “Se vamos impulsionar comércio e crescimento econômico sem levar em conta os impactos sobre a biodiversidade, ecossistemas e recursos naturais, vamos inevitavelmente indo na direção de uma catástrofe climática.”

Kogler afirma que a coalizão no poder, formado pelo Partido Popular, conservador, e pelo Partido Verde, concordou que deve prevenir esse cenário e que a Áustria e a UE “como um todo têm a responsabilidade e o papel fundamental de atuar agora, em nome de gerações futuras”.

A Áustria adverte que tampouco aceitará o “splitting” do acordo, pelo qual a parte comercial poderia ser separada para diminuir as dificuldades de aprovação, de forma que as preferências tarifárias entre os dois blocos poderiam beneficiar as empresas mais rapidamente.

“Vamos nos opor firmemente a isso também”, diz o vice-chefe de governo austríaco, insistindo que “não é aceitável” que sejam feitas tentativas de contornar qualquer resistência de um “grupo qualificado de Estados-membros”.

Em vez disso, a Áustria sugere que seja usado o “green deal”, o plano verde da EU, para avançar na proteção do clima e dar novo ímpeto ao Acordo de Paris contra mudanças climáticas.

O governo austríaco conclui pedindo para Portugal assegurar que um voto sobre o acordo com o Mercosul possa ocorrer de forma aberta “sem nenhuma manobra política e com total atenção do público”. Para a Áustria, o impacto do acordo sobre a crise climática “é um fator decisivo” e se oporá com todas as forças contra o tratado.

Na verdade, Portugal já nem fala em levar o acordo EU-Mercosul ao Conselho Europeu de líderes até junho, quando acaba sua presidência. Lisboa sabe precisamente o tamanho da oposição em vários Estados-membros, a começar pela França.

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