

Principais notícias

Em janeiro, as exportações via contêiner reefer caíram 2,59% em relação a igual mês de 2020. Já as importações, cresceram 23,08% no mesmo período.

A categoria alimentos lidera as exportações via contêiner reefer, com 58.309 TEU, queda de 2,11% em relação a janeiro de 2020. Os destaques positivos ficam por conta da categoria cosméticos, que cresceu 257,14% e fumo, que cresceu 175%. Veja abaixo:

Ranking de mercadorias exportadas em contêiner Reefer | Jan 2020-2021 | TEU

Classificação	Mercadoria	2019	2020	% mudança
1	Alimentos	59.563	58.309	-2.11%
2	Derivado de animais	1.478	1.241	-16.04%
3	Ração Animal	707	449	-36.49%
4	Produtos Farmacêuticos	272	348	27.94%
5	Gorduras e óleos alimentícios	176	206	17.05%
6	Sem classificação	120	110	-8.33%
7	Açúcar e derivados	76	105	38.16%
8	Cacau e derivados	50	72	44.00%
9	Bebidas	53	60	13.21%
10	Químicos	40	29	-27.50%
11	Fumo	12	33	175.00%
12	Sementes e palhas	35	10	-71.43%
13	Cosméticos	7	25	257.14%
14	Plástico e derivados	28	12	-57.14%
15	Borracha e derivados	12	10	-16.67%
	Total	62.629	61.019	-2.57%
	Outros	82	67	-18.29%
	Grande Total	62.711	61.086	-2.59%

Fonte: DataLiner

Já nas importações, a liderança também é da categoria alimentos, que caiu 8,63% em janeiro em relação a igual mês de 2020. Plásticos e derivados, a segunda categoria do ranking registrou *crescimento de 412,72%*. Combustíveis e adubos foram outras categorias que tiveram alta. Confira na tabela a seguir:

Ranking de mercadorias importadas em contêiner Reefer | Jan 2020-2021 | TEU

Classificação	Mercadoria	2019	2020	% mudança
1	Alimentos	7.233	6.609	-8.63%
2	Plástico e derivados	349	1.790	412.72%
3	Químicos	702	1.019	45.16%
4	Produtos Farmacêuticos	639	775	21.28%
5	Sem classificação	269	626	132.51%
6	Cacau e derivados	383	289	-24.53%
7	Combustíveis	0	716	100.00%
8	Gorduras e óleos alimentícios	248	91	-63.45%
9	Instrumentos ópticos e de fotografia	161	133	-17.14%
10	Metais e derivados	220	120	-45.35%
11	Bebidas	178	189	5.95%
12	Adubo	4	332	8200.00%
13	Açúcar e derivados	98	46	-52.84%
14	Derivado de animais	60	78	30.00%
15	Cosméticos	86	65	-24.84%
	Total	10.630	12.878	21.15%
	Others	404	703	74.02%
	Grand total	11.034	13.581	23.08%

Fonte: DataLiner

Portos e Terminais

Depois de bater 95 mil TEUs em dezembro do ano passado, a Portonave superou 100 mil TEUs movimentados em um único mês. A nova marca histórica de movimentação mensal do Terminal foi conquistada em 26 de fevereiro, durante a operação do navio E.R Canada. O segundo mês do ano fechou com 102.524 TEUs. Para completar, janeiro de 2021 representou o melhor janeiro já registrado na história do Terminal – 80.594 TEUs – um crescimento de 33% se comparado ao mesmo mês de 2020.

As importações, que no início da pandemia até a metade do ano passado tiveram queda, se recuperaram nos últimos meses e mantêm tendência positiva. As exportações, que representaram 35% do total de movimentação da Portonave em 2020, também seguem em crescimento, impulsionado pela madeira e frango congelado. Vale lembrar, o ano passado também teve um

resultado excelente, com crescimento de 18.8% no comparativo com 2019. Foram movimentados, nos 12 meses, 893.627 TEUs.

A TTrans retomou as atividades na fábrica de Três Rios (RJ) para a produção de um protótipo de vagão modelo HNT, encomendado pela MRS. A previsão é que o vagão (voltado para o transporte de brita) seja entregue em agosto deste ano para testes na concessionária.

“O vagão será testado por até dois meses. Após a aprovação dessa primeira unidade, podemos dar continuidade à fabricação dos demais. Os vagões serão equipados com sistema de descarga automática. Estamos otimistas por contribuir para o mercado ferroviário de cargas novamente, e, principalmente, para uma empresa de tamanha relevância no Brasil”, adianta Jean Carlos Pejo, CEO do Industrial Ferroviário e Conselheiro de Administração do Grupo Itapemirim. A empresa não revela a quantidade de vagões encomendados.

Os trabalhos na fábrica de material rodante de Três Rios estavam paralisados desde que a TTrans entrou em processo de recuperação judicial em 2018. No mesmo ano, o empresário Sidnei Piva, dono do Grupo Itapemirim, comprou a TTrans e outras empresas do setor ferroviário (Cruzaço, a Hewitt e a Bom Sinal).

A Fortescue Future Industries Pty Ltd (FFI), subsidiária da Fortescue Metals Group Ltd (Fortescue), e a Porto do Açú Operações SA, assinaram um Memorando de Entendimentos (MOU) para desenvolver projetos industriais verdes baseados em hidrogênio no Rio de Janeiro.

Assinado no final de fevereiro, o MOU permitirá que as empresas conduzam estudos de viabilidade para a instalação de uma planta de hidrogênio verde no Porto do Açú. Sujeito à conclusão dos estudos de viabilidade e aprovações, o projeto inclui a construção de uma usina de hidrogênio verde com capacidade de 300 megawatts, com potencial para produzir 250 mil toneladas de amônia verde por ano.

O memorando também estabelece as bases para o desenvolvimento de projetos de geração de energia solar no local, bem como de energia eólica offshore na costa dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Os projetos individuais serão desenvolvidos pela FFI com a propriedade e as fontes de financiamento a serem garantidas separadamente, sem recurso à Fortescue.

No último dia 16 de março, a Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) divulgou o desempenho do primeiro bimestre de 2021 dos três portos públicos do Estado sob sua administração (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande) somado com a movimentação privada do complexo do Superporto do Rio Grande. Em janeiro e fevereiro, os complexos movimentaram 4.925.800 toneladas, um incremento de 10,82% em relação ao mesmo período do ano passado.

O complexo portuário do Superporto do Rio Grande, que envolve o Porto Público, os cinco terminais particulares arrendados, os dois estaleiros e os quatro terminais de uso privado de empresas, foi responsável pela maior parte deste montante: 4.591.852 toneladas no primeiro bimestre, um aumento de 11,37% na

comparação com os dois primeiros meses de 2020. Em números absolutos, foram 468 mil toneladas a mais do que no ano passado.

Com relação às exportações no Superporto, os destaques ficam por conta das cargas de trigo, que cresceram 138,93%, e de farelo de soja, com saldo positivo de 82,64%. A soma de todas as exportações do complexo chega a 9,97%, no comparativo com igual período de 2020.

Pelotas e Porto Alegre - O Porto de Pelotas registrou um volume 11,19% maior do que nos dois primeiros meses de 2020. No entanto, o que mais chama atenção é o comparativo da performance com o mesmo período de 2019, um salto de 39,08%. Em números absolutos, o local movimentou mais de 51 mil toneladas de mercadorias do que em 2019 e mais de 18 mil toneladas do que em 2020, no mesmo período.

A movimentação do Porto de Porto Alegre mostrou uma grande diferença positiva em relação ao ano de 2019, com um incremento de 22,26%, soma superior a 27 mil toneladas no comparativo. Cargas como trigo, fertilizantes e cevada vêm mostrando um crescimento sólido no quantitativo de cargas, tanto em relação a 2019 quanto a 2020.

Sobre os principais destinos e origens das exportações e importações, foram registradas poucas diferenças percentuais em relação à participação dos países com 2020. A China continua detendo o primeiro lugar das exportações, com 18,64% das cargas. Nos países de origem das importações, houve uma troca no protagonismo. A Argentina pulou para o primeiro lugar no ranking. A maior parceira de importação pulou de 6,09% para 19,77% na participação dos países importadores.

“Os dados refletem uma sólida tendência de recuperação da logística hidroviária do Estado para o ano de 2021. Os resultados também mostram que os portos públicos regionais de Porto Alegre e Pelotas vêm apresentando uma movimentação sólida com uma tendência crescente de incrementar cada vez mais a capilaridade do sistema logístico e a vocação do Estado para a logística aquaviária em águas interiores”, afirma o superintendente dos Portos do RS, Fernando Estima.

Os dados referentes aos demais Terminais de Uso Privado (TUPs) do Estado nos municípios fora do Superporto do Rio Grande são lançados juntamente com os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários. A previsão é que sejam divulgados em meados do mês de abril.

A Rumo desenhou um novo modelo de operação para o principal corredor ferroviário do agronegócio brasileiro, entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP). Com capacidade para transportar cerca de 11.500 toneladas úteis de grãos, o trem com 120 vagões traz um ganho de aproximadamente 50% na capacidade em relação às composições usadas antes, com no máximo 80 vagões (7.600 toneladas). Por dia, devem sair em média sete trens de 120 vagões em direção a Santos. Neste mês de fevereiro, cerca de 80 mil toneladas de soja têm sido embarcadas diariamente no principal terminal de grãos da América Latina.

Conforme o último levantamento de grãos da Safra 2020/21 divulgados pela Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), a safra brasileira foi estimada em 133,70 milhões de toneladas, do lado do consumo, espera-se que as exportações atinjam um número acima de 85,7 milhões de toneladas, motivadas pela forte

demanda chinesa e pelo forte percentual comercializado, até o momento, que já alcança mais de 60% da safra.

“Estamos preparados para atender com a máxima eficiência os volumes de soja neste mês de fevereiro”, afirma Darlan Fábio De David, vice-presidente da Operação Norte da Rumo. “Estamos com uma média de 1.600 caminhões descarregando por dia no terminal. É uma operação a serviço do agronegócio matogrossense, trabalhamos para encurtar as distâncias e colocar o produtor na porta do porto”, enfatiza Darlan.

Em testes desde junho do ano passado, a iniciativa no aumento de capacidade faz parte dos compromissos assumidos pela Rumo com a renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista até 2058. Em 2020, foram realizados 505 testes, o equivalente a mais de 830 mil quilômetros rodados

“O aumento de capacidade dos trens irá proporcionar uma redução de 30% no fluxo quando toda frota for composta por esse novo modelo operacional”, projeta Darlan.

Estudos e investimentos - Para que o novo modelo de operação com soja e outros grãos fosse viabilizado, a Rumo iniciou em 2018 um planejamento que envolveu uma série de desafios técnicos para o desenho do trem: desde o uso de simuladores, testes de campo e sensores para avaliar questões relativas as condições da via, capacidade, entre outros fatores. Ao todo, serão investidos mais de R\$ 700 milhões no projeto, as obras envolvem adequações em pátios, postos de abastecimento e sinalizações.

Todas as adequações para a circulação de 100% dos trens de 120 vagões no fluxo de exportação (Rondonópolis-Porto de Santos) foram concluídas no início deste ano. Já no fluxo de importação, a previsão é que as obras sejam concluídas até 2022.

Além das adequações na Malha Paulista e Norte, toda a operação da Malha Central (ferrovia Norte-Sul) entre Porto Nacional (TO) e Estrela D’ Oeste (SP) está sendo estruturada para atender as operações com os trens de 120 vagões. A projeção é de ter pelo menos 1 trem por dia partindo do terminal de São Simão (GO) quando for iniciada as operações neste primeiro semestre.

A unidade de negócios de Rebocadores da Wilson Sons atingiu o status de classe mundial em segurança, padrão de excelência definido pela Du Pont, consultoria referência mundial no setor.

Com uma frota de 80 rebocadores, mais de 800 colaboradores, sendo 567 deles marítimos, a unidade de negócios conseguiu reduzir em 97% o índice de acidentes com afastamento nos últimos nove anos. No ano passado, a taxa de frequência de acidentes com afastamento foi de 0,29 e, no triênio, de 0,41, ambas abaixo do índice de 0,50, referencial para o desempenho de uma empresa de nível classe mundial. Em 2019, esse índice também ficou abaixo de 0,50: foi de 0,33.

“O JAM, rede corporativa que conecta as oito unidades de negócios do Grupo, foi um dos instrumentos utilizados por nós. A plataforma nos deu liberdade para desenvolver e disponibilizar produtos multimídias, mais atraentes e explicativos, além de agilizar vários processos, com a possibilidade de acesso online dos materiais para os marítimos embarcados”, explica Marcio Castro, diretor executivo da divisão de Rebocadores.

“Há dez anos a Wilson Sons vem realizando grandes investimentos em segurança com o Programa WS+. Os avanços têm sido significativos e, agora, comemoramos esse novo marco na divisão de Rebocadores. É um resultado expressivo que demonstra eficiência no gerenciamento de riscos e, principalmente, preservando a saúde e a integridade dos nossos colaboradores e o meio ambiente”, explica Castro.

Em 2019, o Grupo alcançou o nível de Interdependência, o estágio máximo no grau de percepção de cultura de segurança, de acordo com pesquisa realizada em parceria com a DuPont. Das mais de mil empresas no mundo que realizam a avaliação, apenas 50 alcançaram essa classificação.

Na última semana, foi concluído no Porto de Imbituba um embarque inaugural de coque calcinado, utilizando contêineres para transporte do granel mineral.

A movimentação de cerca de 14 mil toneladas ocorreu no navio Nord Montreal, atendido no Cais 2, e contou com o suporte do portêiner. O novo projeto logístico visa uma operação mais limpa e eficiente, visto que a carga chega ao cais no contêiner e é despejada diretamente no navio. Dois novos embarques nesta modalidade já estão previstos para ocorrer em Imbituba, um ainda em março e outro com data a ser definida.

De acordo com a ILP e a Sanry, responsáveis pela operação piloto de coque calcinado em contêiner, a proposta é implantar gradualmente esse sistema de transporte, tendo em vista os benefícios que ele proporciona. Dentre eles, destacam-se a maior capacidade de armazenamento nos caminhões e o uso de um sistema automatizado de embarque, que traz mais segurança operacional, além de evitar impactos ao meio ambiente.

O coque calcinado exportado através do Porto de Imbituba tem origem em Cubatão (SP) e segue com destino aos portos do Canadá. A Simonsen fez o agenciamento do navio, que também recebeu o carregamento de 20,3 mil toneladas de coque não calcinado, por meio do tradicional modelo de embarque com guindaste MHC (sobre rodas)

A Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro (CDRJ) deu início a procedimentos para arrendamento de terminais nos Portos do Rio e Itaguaí.

Na última semana, técnicos da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) do Ministério da Infraestrutura fizeram uma visita técnica à companhia e se reuniram com a equipe comercial e gestores da autoridade portuária para tratar da visão estratégica sobre os três terminais a serem arrendados. Por videoconferência, foram realizadas reuniões com empresas interessadas nos terminais.

Os técnicos visitaram, no segundo dia, as áreas a serem arrendadas no Porto de Itaguaí e se reuniram com a equipe técnica da Superintendência de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis para tratar sobre infraestrutura aquaviária.

No terceiro e último dia da visita, os técnicos visitaram a área a ser arrendada no Porto do Rio de Janeiro.

A Santos Brasil começou a operar o terminal logístico Saboó, localizado na margem direita do Porto de Santos. Com cerca de 42 mil m2 de área total dedicada ao recebimento,

armazenamento e carregamento de carga geral e cargas de projeto, o terminal marca o início da nova fase de diversificação das atividades da Companhia para setores que tenham sinergia com suas atuais operações.

O contrato transitório foi assinado em 2020 e autorização da Receita Federal para operação saiu no dia 2 de fevereiro. A primeira carga foi recebida no último dia 20. Trata-se de um transformador de 217 toneladas, com 12,4m de largura por 3,82m de comprimento e 4,7m de altura. A carga é a primeira parte de um lote de duas unidades e ficará armazenada no Saboó por cerca de 30 dias até ser embarcada pelo cais público de Santos para a Flórida, nos Estados Unidos.

Em janeiro deste ano, a Santos Brasil venceu outra licitação para exploração de mais uma área transitória no Saboó, com 64 mil m², que será destinada à movimentação de contêineres vazios, além de carga geral e de projeto.

O investimento nestes dois terminais faz parte do novo direcionamento da Santos Brasil que prevê a diversificação e expansão da atuação da companhia para setores desassistidos e que tenham sinergia com suas atuais operações.

Em Santos, além dos terminais do Saboó, a Santos Brasil opera o Tecon Santos (terminal de contêineres) e o TEV (Terminal de Veículos) e conta com dois terminais alfandegados (Clias) estrategicamente posicionados em cada uma das margens do porto.

De acordo com Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, o Saboó, por sua localização na entrada da cidade, é estratégico para o porto e ideal para a movimentação de cargas de projeto, carregamentos com dimensão e peso de grandes proporções e fora de padrão, e de carga geral. É também muito importante para a descarga de fertilizantes por ser a única área ainda disponível no porto público para esse tipo de carga. “Com os arrendamentos reforçamos a nossa presença no porto de Santos para atividades além do contêiner, buscando sinergia com os nossos atuais clientes”, diz.

Em novembro de 2020, a Santos Brasil levantou R\$ 790 milhões com oferta primária de ações na B3. Os recursos serão destinados, prioritariamente, para viabilizar o crescimento da empresa, por meio de participação em novos arrendamentos de ativos portuários; verticalização e integração da cadeia logística portuária a partir da plataforma da Santos Brasil Logística; e ampliação da participação na movimentação brasileira de contêineres.

Segundo Sepúlveda, a empresa planeja participar dos próximos leilões programados pelo governo federal de graneis líquidos e sólidos e está olhando com especial atenção as oportunidades no Porto de Santos.

A BRF informou que suas unidades localizadas em Nova Mutum e Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso, foram habilitadas pelo governo do Canadá a exportar asas de frango para o país. Após os auditores do governo inspecionarem todas as etapas de produção da proteína, a Canadian Food Inspection Agency, órgão sanitário do país, concluiu o processo, de acordo com a empresa.

“Com essas habilitações, temos hoje 15 plantas habilitadas para o Canadá, um destino importante para o futuro da BRF”, afirmou,

em nota, o gerente global de Relações Institucionais Internacionais da companhia, Luiz Tavares. Segundo o executivo, a BRF aguarda, ainda, a abertura do mercado de suínos para explorar oportunidades comerciais com o mercado canadense.

Além das plantas da BRF em Nova Mutum e Lucas do Rio Verde, também estão habilitadas a exportar carne de aves para o Canadá as unidades de Concórdia (SC), Rio Verde (GO), Mineiros (GO), Serafina Corrêa (RS), Chapecó (SC), Uberlândia (MG), Dourados (MS), Marau (RS), Francisco Beltrão (PR), Carambeí (PR), Capinzal (SC), Toledo (PR) e Videira (SC).

Unidade de Francisco Beltrão é habilitada a exportar Peru para o México - Além da habilitação das unidades para exportar frango ao Canadá, recentemente, a unidade de Francisco Beltrão (PR) da BRF foi habilitada a exportar peru para o México, com autorização do Serviço Nacional de Saúde, Segurança e Qualidade Agroalimentar (Senasica).

O processo de habilitação incluiu uma auditoria da fábrica com oito horas de duração, feita por videoconferência, pela qual os auditores do governo mexicano inspecionaram, em tempo real, todas as etapas de produção. Foi a primeira videoauditoria para exportação de perus feita no Brasil.

“Voltar a exportar o produto para a segunda maior economia da América Latina faz parte de nossa estratégia de crescimento de longo prazo da nossa Visão 2030”, finaliza Tavares.

No último dia 15 de março, chegou ao Complexo Portuário de Itajaí e de Navegantes uma nova draga hopper para reforçar as atividades de dragagem na região. A embarcação estava operando no Porto de São Francisco do Sul (SC).

Trata-se da Dragagem Hopper Lelystad, do tipo TSHD (trailing Suction Hopper Dredger), ao qual opera sucionando sedimentos no fundo do rio através de dois tubos, um de cada bordo. Sua origem de fabricação é holandesa, construída em 1986, possui 136,97 metros de comprimento por 26,07 de boca (largura). Com um peso bruto de 13.200 toneladas, comporta dois motores diesel Wartsila de 09 cilindros cada. Sua quantidade de volume dragado pode chegar a 10 mil metros cúbicos em cada viagem.

Os serviços de dragagem fazem parte de um plano contratual entre Autoridade Portuária e a Van Oord (empresa responsável pela manutenção do calado operacional do Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes, através de um contrato ativo de 05 anos (2019/2024), objetivando a manutenção do calado operacional em até 14 metros de profundidade.

Em janeiro, a draga já estava operando no complexo portuário de Itajaí e Navegantes devido à necessidade de reforçar a dragagem devido ao grande volume de chuvas que atingiram a região do Vale do Itajaí e conseqüentemente, viriam a desembocar no leito do canal de acesso e próximo a entrada dos molhes.

A draga Hopper Lelystad tem capacidade para dragar 10 mil metros cúbicos por viagem e em média serão realizadas de 10 a 12 viagens por dia, despejando os sedimentos na região do bota-fora, cerca de 5 milhas náuticas (próximo de 10 quilômetros), distantes da entrada do canal de acesso.

Além da Dragagem Hopper Lelystad que chegou no dia 15, o complexo portuário de Itajaí e Navegantes também conta com as atividades da dragagem de fabricação alemã “NJörd”. Vinda da Alemanha em 21

de fevereiro, apenas em 03 de março iniciou seus trabalhos. É uma draga de injeção de água e possui três vezes mais potência que a draga Odin, que estava atuando no complexo e foi substituída pela NJörd. Não há previsão de sua saída e diariamente atua na manutenção do canal.

A Draga hopper Lelystad fará todos os serviços de dragagem ao longo do canal de acesso ao complexo portuário até a saída dos molhes, também em frente a área da bacia de evolução 01 (nas áreas da APMT, cais público e Portonave), e ainda na região norte na área da nova bacia de evolução (bacia 02).

A TecPlata, subsidiária argentina da International Container Terminal Services, Inc., recebeu recentemente um novo serviço que liga os portos do Paraguai ao porto de La Plata e, a partir daí, aos principais portos do Brasil.

O serviço é operado em conjunto pela Independencia Shipping Lines (ISL) e pela Log-In Logística Intermodal por meio de rotas marítimas regulares que atualmente operam na região.

“Graças a essa conexão, a TecPlata assume um papel mais relevante na logística da região. A eficiência operacional do nosso terminal permite que as barcas operem sem os atrasos que costumam sofrer em outros portos, gerando benefícios significativos para os clientes”, explica Bruno Porchietto, CEO da TecPlata.

A ISL, empresa de transporte fluvial de carga que liga os portos do Uruguai, Argentina e Paraguai, opera o trecho Assunção – La Plata – Assunção usando três navios próprios, que têm capacidade combinada de 510 TEU. Já a LogIn, por sua vez, cobre o trecho Brasil – La Plata – Brasil, e faz escalas quinzenais no TecPlata desde abril de 2019.

Por meio do serviço, a TecPlata visa captar um volume significativo de comércio com destino ao Paraguai, que, em muitos casos, se movimenta por via terrestre.

Navegação

No dia 18 de março, a Hapag-Lloyd publicou seu relatório anual com resultados de negócios auditados para o ano financeiro de 2020. No ano do relatório, o lucro da Hapag-Lloyd's antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) aumentou para mais de US \$ 3 bilhões (aproximadamente EUR 2,7 bilhões). O lucro antes de juros e impostos (EBIT) aumentou para cerca de US \$ 1,5 bilhão (aproximadamente EUR 1,3 bilhão). O resultado líquido do Grupo melhorou para cerca de US \$ 1,1 bilhão (EUR 935 milhões). Os principais impulsionadores foram a economia de custos de mais de US \$ 500 milhões (aproximadamente EUR 450 milhões), bem como uma ligeira melhora nas taxas de frete e preços mais baixos de bunker.

“Em 2020, nosso negócio foi fortemente influenciado pela pandemia de coronavírus. Mas tomamos as contra-medidas iniciais no lado dos custos e implementamos com sucesso nosso Programa de Proteção de Desempenho. Depois que os volumes de transporte despencaram no segundo trimestre, pudemos nos beneficiar de uma demanda inesperadamente forte por transporte de contêineres no segundo semestre do ano. Portanto, concluímos o ano com um resultado muito melhor do que o de 2019 e, após as significativas melhorias alcançadas nos anos anteriores, pudemos

realizar nosso custo de capital pela primeira vez em uma década”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd AG.

As receitas aumentaram no ano financeiro de 2020 em cerca de 3%, para cerca de US \$ 14,6 bilhões (aproximadamente EUR 12,8 bilhões). Isso se deve principalmente a um aumento de cerca de 4% na taxa média de frete, para 1.115 dólares / TEU (2019: 1.072 dólares / TEU). Os volumes de transporte no final do ano ficaram ligeiramente abaixo do nível do ano anterior, em 11,8 milhões de TEU (2019: 12,0 milhões de TEU) ou menos 1,6%, mas claramente acima do nível antecipado no início da pandemia.

Com isso, o Conselho Executivo e o Conselho Fiscal da Hapag-Lloyd AG decidiu propor à Assembleia Geral Anual que um dividendo de 3,50 euros por ação seja pago para o exercício financeiro de 2020.

Olhando para o futuro, a Hapag-Lloyd espera que o EBITDA e o EBIT para o ano financeiro de 2021 ultrapassem claramente o nível do ano anterior. Isso se baseia no pressuposto de que o volume de transporte pode ser ligeiramente aumentado e a taxa média de frete significativamente aumentada em comparação com 2020. Além disso, prevê-se um aumento significativo no preço médio de consumo do bunker. Essa previsão permanece sujeita a considerável incerteza devido a uma série de fatores, incluindo: a volatilidade acima da média das taxas de frete no momento e desafios operacionais, como aqueles causados por gargalos de infraestrutura. Além disso, o curso posterior e os impactos econômicos correspondentes da pandemia de coronavírus não podem ser previstos no momento. Conseqüentemente, uma perspectiva detalhada de lucros não é possível no momento.

“2021 também será dominado pela pandemia global de coronavírus, e os gargalos da cadeia de suprimentos presumivelmente só diminuirão significativamente na segunda metade do ano. Graças à contínua forte demanda por bens de consumo, começamos o atual exercício financeiro de forma muito positiva. No entanto, os riscos relacionados à pandemia permanecerão por enquanto, mesmo que as campanhas de vacinação em todo o mundo indiquem os primeiros passos para a normalização. No geral, estamos seguindo nosso curso atual: oferecer aos nossos clientes a melhor qualidade de serviço possível e continuar a crescer com lucratividade”, disse Rolf Habben Jansen.

A CMA CGM informou que para manter a qualidade de seus serviços e proteger as exportações da Costa Leste da América do Sul terá que repassar aos clientes de um ajuste de frete em um serviço específico.

Portanto, a empresa aplicará uma GRI (General Rate Increase, aumento geral de tarifas) no trade da Costa Leste da América do Sul (serviço BRAZEX) para Costas Norte e Oeste da América do Sul, México, EUA, Canadá, América Central e Caribe, para cargas dry, a partir do dia 15 de abril de 2021, até o dia 31 de abril de 2021 no valor de 500 dólares por contêiner.

Grãos

O presidente do Uruguai, Luis Lacalle Pou, abriu a possibilidade de exportar arroz pelo Brasil e não pelos portos de seu país, conforme destacou ao participar da inauguração da safra desse cereal. Segundo o presidente uruguaio “a soberania não fica enfraquecida” se os produtores precisarem usar os portos estrangeiros porque são mais baratos,

mas que – ao contrário – o Uruguai, em sua opinião, se beneficiaria.

“Se tivermos que levar cargas portuárias pelo Brasil, porque é mais barato para a região leste, será melhor para o nosso país”, disse ele, segundo nota da Presidência do Uruguai.

O presidente uruguaio destacou ainda que o Governo deve funcionar para estimular o setor privado e ser funcional. “Chegamos a agradecer a quem promove, porque é onde o país cresce. O Estado tem que facilitar para que quem trabalha e faz o país crescer, essa é a nossa função”, acrescentou.

O Ministro da Pecuária, Agricultura e Pesca do Uruguai, Carlos María Uriarte; disse que na última visita do presidente ao Brasil “renovou as esperanças” e que aguarda com otimismo a conclusão da hidrovia da lagoa Merín. A autoridade disse que este trabalho representará benefícios extras para a soja e a silvicultura, bem como para o setor de arroz.

Quanto à hidrovia da lagoa Merin, o Presidente do Uruguai a considerou uma iniciativa fundamental e, da mesma forma, indicou que as autoridades brasileiras concordaram que é um bom trabalho.

Outras cargas

De acordo com a Associação Brasileira dos Exportadores de Mel (Abemel), o Brasil exportou 45,6 mil toneladas de mel em 2020, o que representou um crescimento de 51,9% em relação ao ano anterior. Os embarques renderam US\$ 98 milhões.

Cerca de 60% da produção de mel brasileira é exportada, segundo a entidade. O maior comprador no ano passado foram os Estados Unidos, responsáveis por 75% do total, seguido por Alemanha, com 12%, e Canadá com 4%.

De acordo com a gerente administrativa da Abemel, Suelen Tomazella, a pandemia gerou mudanças de comportamento de consumo e novos hábitos alimentares no mundo. E o mel, por ser um produto saudável e indicado para melhorar as condições respiratórias, acabou atraindo mais consumidores.

“Tivemos um aumento de demanda durante a pandemia, mas é difícil saber se esse cenário se manterá no pós-covid. Estamos otimistas, principalmente, pelo aumento de consumo nos mercados americano e europeu. Esperamos ampliar nossa atuação em outros países”, disse ela, em nota.

Outro mercado que a Abemel acredita ser importante de explorar é o muçulmano, com 1,8 bilhão de pessoas. Mas, para exportar para os países árabes islâmicos, é necessário obter a certificação halal. “É um mercado ávido por produtos de qualidade. Com certeza, o mel tem grandes oportunidades comerciais não só nos países árabes, como nos continentes asiático e africano, principalmente, por se destacar pela sua alta qualidade e pelo seu valor agregado”, comenta o gerente comercial da entidade da Cdial Halal, Omar Chahine, também em nota.

Para que a expansão desse mercado seja possível, as indústrias e produtores brasileiros precisam se adaptar às exigências dos países compradores. Boa parte dos importadores islâmicos tem exigido a certificação halal. “Além de ser reconhecido mundialmente como selo que atesta boas práticas de fabricação,

segurança e de qualidade, a certificação halal tem sido solicitada, inclusive, por países que não são árabes e nem muçulmanos, como o Japão, China e Canadá”, diz Chahine.

O mel brasileiro é produzido principalmente na Região Sul, responsável por 39,8% do total. Depois, pela ordem, aparecem Nordeste (31,3%), Sudeste (22,5%) e Centro-Oeste (6,4%).

A demanda mundial pelo algodão brasileiro cresce de maneira acelerada e a tecnologia empregada no campo tem intensificado as exportações. Em fevereiro de 2021 as exportações foram 39% superiores ao mesmo mês no ano passado, totalizando 235,5 mil toneladas exportadas, correspondendo a uma receita de US\$ 377,6 milhões, segundo dados da Abrapa – Associação Brasileira dos Produtores de Algodão. Mato Grosso do Sul é um dos estados com aptidão tecnológica e sustentável, que tem tido uma demanda cada vez maior.

Em 2020 foram 2,12 milhões de toneladas exportadas, conforme dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. Só nos dois primeiros meses de 2021 foram exportadas 509 mil toneladas do algodão brasileiro, cerca de 25% do total exportado no ano anterior. A previsão inicial da Abrapa é de que 1,66 milhão de toneladas devam ser exportadas até o final de 2021, todavia, a busca pela matéria-prima deve intensificar essa comercialização.

A balança comercial do algodão brasileiro segue positiva para a safra 2020/2021. “De agosto de 2020 a julho de 2021, o Brasil exportou 1,7 milhão de toneladas, 14% a mais que no mesmo período da safra anterior, gerando uma receita de US\$ 2,6 bilhões em apenas 7 meses. Esses valores estão interligados ao mercado de algodão em Nova Iorque, o qual tem apresentado altas consecutivas nos últimos meses”, pontua o diretor-executivo da Ampasul – Associação Sul-mato-grossense dos Produtores de Algodão, Adão Hoffmann..

Entre os principais países compradores no mês passado está Bangladesh, com cerca de 52 mil toneladas importadas, seguido pela China, de acordo com dados da Secex/Ministério da Economia.

A produção de algodão no Brasil na safra 2020/2021 deverá ser 16% menor do que na safra 2019/2020; para o Mato Grosso do Sul essa redução é de 23,5%, apesar da comercialização crescente e histórica no ano civil de 2020. O volume total produzido no ano passado pelo Brasil foi de 2,52 milhões de toneladas, segundo a Abrapa; enquanto o Mato Grosso do Sul produziu 58 mil toneladas, de acordo com a Ampasul.

Economia

No último dia 17 de março, foi aprovada, em reunião do Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Camex) uma redução de 10% no imposto de importação de bens de capital e equipamentos de informática e telecomunicações.

Em nota, o Ministério da Economia informou que a medida vai reduzir custos e aumentar a competitividade de diversos setores da economia e beneficiar os consumidores, que pagarão menos para comprar itens como computadores e celulares. Por causa da desvalorização do real no último ano, esses produtos tiveram alta considerável de preços no país.

Segundo o Ministério da Economia, os preços deverão ficar de 2% a 5% mais baratos para o consumidor. A medida provocará perda de arrecadação de R\$ 1,4 bilhão neste ano.

Ao todo 1.495 produtos, incluídos os subtipos, tiveram a alíquota de importação reduzida. Por envolver bens de capital e bens de informática e de telecomunicações, a medida não dependeu de negociação com os demais parceiros do Mercosul. Como a mudança ocorreu num imposto regulatório (usado para regular a economia), o governo não precisa elevar outros impostos ou cortar gastos para compensar a perda de arrecadação, como determina a Lei de Responsabilidade Fiscal para os demais tipos de tributos.

Atualmente, as tarifas de importação desses produtos variam de zero a 16% para as mercadorias que pagam a tarifa externa comum (TEC) do Mercosul. Com a redução, uma máquina que paga 10% de imposto para entrar no país pagará 9%. Um eletrônico tarifado em 16% passará a ser tarifado em 14,4%. Os itens tarifados em 2% terão redução maior e terão a alíquota zerada. Segundo o Ministério da Economia, a medida diminui a burocracia e facilita a vida dos importadores e dos consumidores.

O Ministério da Economia detalhou algumas reduções. Os celulares e computadores do tipo laptop terão o Imposto de Importação reduzido de 16% para 14,4%. No caso de equipamentos médicos de raio-X e microscópios ópticos, a alíquota passará de 14% para 12,6%. Outros produtos beneficiados pela medida são máquinas para panificação e fabricação de cerveja e bens de capital relacionados à construção civil, como guindastes, escavadeiras, empilhadeiras, locomotivas e contêineres, entre outros itens.

*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*