

Principais notícias

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

Brasil

Ranking de OTI (NVO) | DataLiner Brasil | Jan/Fev 2020 vs Jan/Fev2021 | TEU | Exportações

Rank	Company	Jan-Feb 2020	Jan-Feb 2021	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	10,822	9,025	-16.61%
2	AMTRANS LOGÍSTICA & TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	4,684	7,26	55.00%
3	INTERMAR AFRETAMENTO E AGENCIAMENTO LTDA	1,446	5,545	283.47%
4	DB SCHENKER	6,269	5,048	-19.50%
5	VMLOG LOGÍSTICA INTERNACIONAL	2,504	4,291	71.37%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	3,328	3,949	18.67%
7	EASY SHIPPING GLOBAL LOGÍSTICA LTDA	1,145	3,684	221.75%
8	AGILITY LOGISTICS	4,511	3,609	-20.00%
9	ASIA SHIPPING	2,652	3,306	24.64%
10	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	804	3,142	290.93%
11	INDAIA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	2,401	2,597	8.14%
12	INTERGLOBO INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDING	1,568	2,314	47.58%
13	CONFIDENCE ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	3,473	2,203	-36.57%
14	BCF COMISSONARIA ADJANEIRA & SERV DE IMP & EXP LTDA	718	2,049	185.38%
15	SAVINO DEL BENE	1,464	1,92	31.15%
16	J C ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA	2,077	1,882	-9.39%
17	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	1,56	1,73	10.93%
18	CRAFT MULTIMODAL	2,184	1,703	-22.04%
19	EURO AMERICA INTERNACIONAL FREIGHT FORWARDERS	1,532	1,582	3.26%
20	EAST LINE LTD	1,275	1,49	16.90%
21	SAFELOG TRANSPORTES & LOGÍSTICA LTDA EPP	1,628	1,464	-10.10%
22	CEVA LOGISTICS	673	1,452	115.75%
23	ANDES OPERADOR MULTIMODAL LTDA	1,724	1,42	-17.63%
24	LION LOGISTICS TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	200	1,382	591.00%
25	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	907	1,273	40.35%
26	EASYLOG SERVICIOS & LOGÍSTICA LTDA EPP	1,118	1,22	9.12%
27	B&M LOGÍSTICA INTERNACIONAL	1,832	1,206	-34.20%
28	FR MEYERS SOHN LOGISTICS	1,095	1,178	7.58%
29	EXPEDITORS INTERNATIONAL	1,36	1,171	-13.90%
30	MASTER SUL COMEX LTDA	1,121	1,116	-0.45%
31	JOSE RUBEM TRANSPORTE & EQUIPAMENTO LTDA	852	1,092	28.17%
32	AGL CARGO	963	1,072	11.32%
33	FESHI SERVICIOS ADJANEIROS & TRANSPORTES LTDA	1,158	1,028	-11.23%
34	SMX INTERNATIONAL LTDA EPP	344	972	182.56%
35	INTERMODAL TANK TRANS BR OPER DE CONTEINER TANQUE LTDA	368	944	156.24%
36	VOX SHIPPING DO BRASIL AGENCIAMENTO LTDA	71,76	918	-98.72%
37	FEDEX TRADE NETWORKS	652	834	27.91%
38	PLENN ASSESSORIA EM COMERCIO EXTERIOR LTDA EPP	1,334	828	-37.93%
39	MORGADO DESPACHOS ADJANEIROS LTDA	0	804	100.00%
40	JAS FORWARDING WORLDWIDE	1,158	791	-31.69%
41	BRAZIL TRANSPORT LOGISTICS LTDA ME	128	778	507.81%
42	DMF LOGISTICS	546	722	32.23%
43	MAERSK GROUP	91	663	631.59%
44	C FREIGHT AGENCIAMENTOS INTERNACIONAIS LTDA	470	658	40.00%
45	ORGANIZACAO LEON REICH LTDA	416	644	54.81%
46	C STEINWEG HANDELSVEEM LATIN AMERICA SA	194	630	224.74%
47	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	348	626	79.89%
48	SERVIMEX LOGÍSTICA LTDA	589	611	3.91%
49	EASY WAY AGENCIAMENTO DE CARGAS INTERNACIONAIS LTDA EPP	551	583	5.81%
50	BDP	231	580	151.08%
	OTHERS	50,196	53,083	5.75%
	TOTAL	200,424	150,069	-25.12%

Fonte: DataLiner

Importações

Ranking de OTI (NVO) | DataLiner Brasil | Jan/Fev 2020 vs Jan/Fev2021 | TEU | Importações

Rank	Company	Jan-Feb 2020	Jan-Feb 2021	% Change
1	ASIA SHIPPING	23,441	27,98	19.36%
2	BLU LOGISTICS BRASIL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	10,687	13,842	29.53%
3	KUEHNE & NAGEL	10,335	8,087	-21.75%
4	DC LOGISTICS BRASIL LTDA	5,014	7,063	40.88%
5	AGILITY LOGISTICS	7,181	6,71	-6.55%
6	CRAFT MULTIMODAL	5,814	6,087	4.71%
7	PANTOS LOGISTICS	6,12	5,521	-9.79%
8	DB SCHENKER	5,294	5,509	4.06%
9	CEVA LOGISTICS	5,55	5,112	-7.89%
10	ES BRASIL LOGÍSTICA LTDA	2,572	4,892	90.20%
11	HAND LINE TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	3,734	4,662	24.85%
12	ALLOG TRANSPORTES INTERNACIONAIS	4,926	4,54	-7.84%
13	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	3,389	4,383	29.32%
14	COMISSARIA PIBERNAT LTDA	4,647	4,116	-11.43%
15	PANALPINA	5,222	4,09	-21.67%
16	DHL GLOBAL FORWARDING	4,395	3,94	-10.35%
17	BDP	2,576	3,936	52.77%
18	HYUNDAI GLOVIS	2,621	3,711	41.59%
19	EXPEDITORS INTERNATIONAL	2,391	3,426	43.29%
20	JAS FORWARDING WORLDWIDE	2,328	3,143	35.02%
21	ROYAL AGENCIAMENTOS DE CARGAS LTDA EPP	2,912	2,668	-8.38%
22	HM WAY LOGISTICS	2,797	2,553	-8.71%
23	CHENDA CARGO LOGISTICS BRASIL LTDA	2,736	2,491	-8.95%
24	CTI CARGO	1,764	2,485	40.87%
25	PGL BRASIL LTDA	1,208	2,239	85.35%
26	RENTAL LOGÍSTICA & TRANSPORTE LTDA	1,86	2,226	19.68%
27	ANX LOGÍSTICA INTERNACIONAL & AGENCIAMENTO LTDA	2,392	2,221	-7.15%
28	SEA SKY LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	1,392	2,087	49.93%
29	INDAIA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	1,601	2,071	29.34%
30	NEXT SHIPPING LOGÍSTICA INTERNACIONAL LTDA ME	1,657	1,98	19.49%
31	KPM LOGISTICS AGENCIAMENTO DE CARGAS EIRELI	1,258	1,977	57.15%
32	B&M LOGÍSTICA INTERNACIONAL	1,39	1,934	39.14%
33	PLUSCARGO GROUP	1,435	1,865	29.98%
34	FAST SHIPPING AGENCIAMENTO DE CARGAS LTDA	584	1,804	208.90%
35	FGL GLOBAL LOGÍSTICA LTDA	974	1,893	85.08%
36	ASCENSUS TRADING & LOGÍSTICA LTDA	683	1,706	149.78%
37	GEODIS WILSON	1,312	1,551	18.26%
38	ASL AIRSEA LAND ASSESSORIA & LOGÍSTICA LTDA	2,735	1,533	-43.95%
39	PINHO SA	577	1,517	162.91%
40	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	1,524	1,483	-2.69%
41	NEW TRAFIC LOGÍSTICA INTERNACIONAL & TRANSPORTE LTDA	1,421	1,452	2.15%
42	FIGWAL TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1,15	1,328	15.48%
43	MANUPORT LOGISTICS	1,344	1,325	-1.41%
44	ALLINK TRANSPORTES INTERNACIONAIS LTDA	1,158	1,31	13.17%
45	WIND LOGISTICS	514	1,283	149.61%
46	FIL GROUP TRANSPORTE INTERNACIONAL LTDA	655	1,258	92.06%
47	SEA EXPRESS SHIPPING	281	1,247	343.77%
48	FCA COMERCIO EXTERIOR & LOGÍSTICA LTDA	144	1,203	736.42%
49	V3 SHIPPING DO BRASIL LTDA	1,009	1,195	18.43%
50	MSL CORPORATE	733	1,178	60.70%
	OTHERS	94,814	98,226	3.60%
	TOTAL	254,251	281,95	10.89%

Fonte: DataLiner

Plate

Ranking de OTI (NVO) | DataLiner Plate | Jan/Fev 2020 vs Jan/Fev2021 | TEU | Exportações

Rank	Company	Jan-Feb 2020	Jan-Feb 2021	% Change
1	KUEHNE & NAGEL	1,259	1,617	28.44%
2	CENTRAL CARGO SAS	0	820	100.00%
3	ITL CARGO	720	725	0.69%
4	BLU LOGISTICS	452	658	45.58%
5	BDP	661	619	-6.35%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	359	569	58.50%
7	MERCATOR TRANSPORT ARGENTINA SA	241	562	133.20%
8	TRANSCARGO	338	489	44.67%
9	JF HILLEBRAND GROUP	694	470	-32.30%
10	RUCA LOGISTICS SA	277	439	58.48%
11	KEEMO SA	204	416	103.92%
12	JAUSER CARGO	31	385	1141.94%
13	INTERMODAL TANK TRANSPORT LOGISTICS	215	377	75.35%
14	TERRAMAR LOGÍSTICA SRL	139	367	164.03%
15	MGP LOGISTICS	691	344	-50.29%
16	DB SCHENKER	603	328	-45.61%
17	SEABIRD ARGENTINA SA	243	327	34.36%
18	AMERICANA SHIPPING GROUP	458	290	-36.68%
19	AGROLOG SA	269	282	4.65%
20	PLUSCARGO GROUP	356	280	-21.21%
21	OUTLAND LOGISTICS	146	268	83.56%
22	ALMAR INTERNATIONAL	455	259	-43.08%
23	GEFCO LOGISTICS	312	257	-17.63%
24	SUFLENORSA TRANSITARIOS SL	350	253	-27.71%
25	JAS FORWARDING WORLDWIDE	185	242	30.54%
26	SEASIDE LOGISTICS SA	228	241	5.70%
27	SEA LINGOIN SA	96	233	142.19%
28	RALESUR SA	264	222	-16.10%
29	TIBA GROUP	585	219	-63.19%
30	PANALPINA	367	205	-44.14%
31	AUSTRAL BOND SRL	112	205	82.59%
32	GIORGIO GORI	151	204	35.10%
33	SOUTHCROSS LOGISTICS	233	199	-14.81%
34	MERCOMAR SA	199	198	-0.50%
35	ALTERCARGO SRL	636	193	-69.65%
36	SERVICIOS MERCANTILES INTERNACIONALES SRL	0	192	100.00%
37	INTER AMERICAN CARGO GROUP	216	191	-11.57%
38	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	424	191	-55.07%
39	LOGINET SA	76	180	136.98%
40	MSL CORPORATE	160	176	10.25%
41	VINPAQ CONTAINER LINE	247	176	-28.74%
42	BK LOGÍSTICA & SERVICIOS ADUANEROS SRL	36	174	383.33%
43	MERCOLINE SRL	142	158	11.27%
44	BOLLORE LOGISTICS	59	155	162.71%
45	CODE LOGISTICS SA	256	154	-39.84%
46	TRADE & LOGÍSTICO CO ARGENTINA SA	46	150	226.09%
47	LATCOMEX SA	121	147	21.49%
48	PORTLAND LOGÍSTIC SRL	34	145	326.47%
49	DHD SA	108	145	34.26%
50	PROJECT CARGO SA	187	143	-23.53%
	OTHERS	10,147	7,908	-22.06%
	TOTAL	24,797	24,143	-2.64%

Ranking de OTI (NVO) | DataLiner Plate | Jan/Fev 2020 vs Jan/Fev 2021 | TEU | Importações

Rank	Company	Jan-Feb 2020	Jan-Feb 2021	% Change
1	LOCKSLEY SRL	2,88	3,872	34.44%
2	PLUSCARGO GROUP	3,033	3,136	3.39%
3	KUEHNE & NAGEL	4,738	2,84	-40.05%
4	CRAFT MULTIMODAL	2,806	2,311	-17.65%
5	LINER SHIPPING SERVICES SA	1,757	2,158	22.85%
6	DHL GLOBAL FORWARDING	1,877	1,639	-12.68%
7	YUSEN LOGISTICS	1,663	1,569	-5.65%
8	NAVICON URUGUAY SA	633	1,458	130.28%
9	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS	966	1,453	50.42%
10	INTERLOG SA	1,122	1,394	24.24%
11	DB SCHENKER	1,542	1,381	-10.44%
12	NAVICON INTERNATIONAL TRANSPORT	661	1,352	104.46%
13	MSL CORPORATE	1,136	1,282	12.87%
14	ALMAR INTERNATIONAL	1,083	1,222	12.83%
15	PANALPINA	1,507	1,114	-26.11%
16	TRANSCARGO	1,018	1,081	6.23%
17	HB LOGISTICA SRL	1,548	1,051	-32.07%
18	CONTROL INFORMATICO DE CARGAS SA	595	915	53.78%
19	BLU LOGISTICS	654	893	36.54%
20	GEFCO LOGISTICS	636	860	35.22%
21	OUTLAND LOGISTICS	235	746	217.23%
22	BDP	787	728	-7.50%
23	JAS FORWARDING DE ARGENTINA SA	494	680	37.65%
24	GEODIS WILSON	1,324	664	-49.85%
25	OVERSEAS	358	634	76.96%
26	VINPAC CONTAINER LINE	332	575	73.27%
27	ROHLIG ARGENTINA SRL	456	550	20.61%
28	JAUSER CARGO	489	542	10.74%
29	CIFOB CARGO LTDA	149	532	257.05%
30	SACO SHIPPING	447	521	16.52%
31	TITO GLOBAL TRADE SERVICES	555	463	-16.58%
32	NIP CARGO SRL	525	456	-13.14%
33	DSV TRANSPORT & LOGISTICS CO	358	452	26.13%
34	EXPEDITORS INTERNATIONAL	590	445	-24.53%
35	CEVA DE ARGENTINA SRL	0	426	100.00%
36	MAERSK GROUP	0	423	100.00%
37	CH ROBINSON WORLDWIDE ARGENTINA SA	224	410	83.04%
38	SEASIDE LOGISTIC SA	220	408	85.45%
39	ORGANIZACION DE SERVICIOS ADUANEROS SA	350	408	16.43%
40	SEASIDE LOGISTICS SA	450	386	-14.11%
41	EAF SA	325	375	15.38%
42	ALFA TRADING	901	365	-59.49%
43	REPREMAR LOGISTICS	569	359	-36.91%
44	FRACHT LOGISTICS	191	348	82.20%
45	PARAMAR SA	200	341	70.50%
46	ECU WORLDWIDE LOGISTICS	263	336	27.76%
47	TRANSPORTES UNIVERSALES	1,004	319	-68.23%
48	SAVINO DEL BENE	703	319	-54.69%
49	CARGO SA	213	312	46.48%
50	ALL IN SHIPPING	286	296	3.67%
	OTHERS	22,456	22,67	0.95%
	TOTAL	67,31	69,469	3.21%

Fonte: DataLiner

Portos e Terminais

No dia 09 de abril, a ANTAQ leiloou, na B3, em São Paulo, por R\$ 216,3 milhões, quatro áreas no Porto do Itaquí (MA) para movimentação de combustíveis e uma no Porto de Pelotas (RS) para carga geral, especialmente madeira. Os investimentos alcançarão cerca de R\$ 610 milhões.

Das quatro áreas licitadas no porto maranhense, houve disputa em três. A IQI03 ficou com a Santos Brasil Participações, que venceu a Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais LTDA. (EBT), oferecendo um valor de outorga de R\$ 61,3 milhões, com ágio de 44%. A área denominada IQI11 teve proposta única. A Santos Brasil Participações arrematou por R\$ 56 milhões. Ágio de 15%. A Santos Brasil também venceu o leilão da IQI 12, com um valor de outorga de R\$ 40 milhões, superando a proposta da empresa Terminal Químico de Aratu (Tequimar). A IQI13 também teve disputa entre a Tequimar e a Santos Brasil. A Tequimar venceu o leilão com um lance de R\$ 59 milhões. Já a área PEL01, no Porto de Pelotas, teve uma proposta. A CMPC Celulose Riograndense LTDA. arrematou a área por R\$ 10 mil.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, parabenizou os vencedores. “Agradecemos por acreditarem no país. Os leilões realizados significam um setor portuário mais eficiente e mais produtivo, gerando desenvolvimento econômico, renda e emprego para o país, ainda mais em um cenário de pandemia”, afirmou.

Abaixo mais informações sobre as áreas licitadas:

Porto de Itaquí

Leilão 06/2020 – IQI03
 Área do Terminal Licitado: 25.416m²
 Prazo Contratual: 20 anos
 Receita Bruta Global: R\$ 629,8 milhões
 Investimento Total: R\$ 106,5 milhões
 Movimentação Total (t): 7,5 milhões
 Vencedora: Santos Brasil

Leilão 07/2020 – IQI11
 Área do Terminal Licitado: 33.217m²
 Prazo Contratual: 20 anos
 Receita Bruta Global: R\$ 880,8 milhões
 Investimento Total: R\$ 133,3 milhões
 Movimentação Total (t): 10,6 milhões
 Vencedora: Santos Brasil

Leilão 08/2020 – IQI12
 Área do Terminal Licitado: 38.683m²
 Prazo Contratual: 20 anos
 Receita Bruta Global: R\$ 1,001 bilhão
 Investimento Total: R\$ 177,2 milhões
 Movimentação Total (t): 12,054 milhões
 Vencedora: Santos Brasil

Leilão 09/2020 – IQI13
 Área do Terminal Licitado: 36.578m²
 Prazo Contratual: 20 anos
 Receita Bruta Global: R\$ 1,001 bilhão

Investimento Total: R\$ 178,5 milhões
 Movimentação Total (t): 12 milhões
 Vencedora: Tequimar

Porto de Pelotas

Leilão 10/2020 – PEL01
 Área do Terminal Licitado: 23.510m²
 Prazo Contratual: 10 anos
 Receita Bruta Global: R\$ 100,3 milhões
 Investimento Total: R\$ 16 milhões
 Movimentação Total (t): 6 milhões
 Vencedora: CMPC Celulose Riograndense LTDA

Nos últimos dias, duas operações inéditas foram realizadas pelo Porto de Antonina. No último dia 5, foi concluído o desembarque da primeira carga de malte importado para a indústria cervejeira nacional. Já no dia 08 teve início o embarque de gêneros alimentícios que serão exportados para a Venezuela.

Exportação - No Porto de Antonina, os porões do MV PARKGRACHT estão sendo preenchidos com a carga de big bags. Nesses sacos, estão sendo exportados farinha de milho, arroz, açúcar, farinha de trigo, fubá, creme vegetal, macarrão e semente de milho.

Segundo o TPPF, Terminais Portuários da Ponta do Félix, empresa operadora do Porto de Antonina, são mais de dez mil toneladas de alimentos produzidos nas indústrias dos estados do Paraná, São Paulo e Goiás, que têm como destino o Porto de La Guaira, na Venezuela.

“Trata-se da recepção de carga solta, em fardos que variam entre 10 a 30kg, embalados em pequenas sacarias dos diversos produtos. Estes fardos são unitizados em big bags, armazenados dentro do recinto do TPPF e posteriormente elevados ao navio”, explica Waltersohn Gunther, coordenador de operações do terminal.

Outro embarque do mesmo tipo de produtos alimentícios já está anunciado para este mês de abril. A expectativa é que novos lotes também sejam embarcados pelo Porto de Antonina nos próximos meses.

Além desses produtos, outra novidade para exportação, também em abril, será o primeiro embarque de pellets de cana pelo terminal.

Importação - Em relação às importações, no último dia 05 de abril o TPPF concluiu o desembarque da primeira carga de malte. Foram cerca de 15,5 mil toneladas importadas da Austrália, que chegaram nos porões do MV Callio.

“A operação se assemelha à movimentação de farelo de soja, acerca dos cuidados no manuseio do produto alimentício. Trata-se de um grande desafio, mas não começamos do zero; partimos de uma grande experiência adquirida na movimentação de produtos segregados”, esclarece o coordenador de operações do TPPF.

O terminal investiu na construção de seis silos verticais em concreto, localizados dentro do recinto alfandegado. Três já estão em fase de finalização e outros três começam a ser erguidos. “Esta condição proporciona ao cliente, manter a carga em regime de entreposto aduaneiro e limitar seus estoques na linha produtiva à efetiva demanda, gerando com isso ganhos significativos em logística e tributário/fluxo de caixa”, diz ele.

A operação dá início a um contrato que prevê, em média seis ou sete navios ao ano, para o desembarque do malte.

“Com estas operações, o TPPF denota sua vocação de porto complementar à Paranaguá. Atuamos com cargas complexas, que exigem cuidados especiais para atender as demandas mais específicas dos clientes”, afirma o coordenador do terminal.

O foco, segundo o operador do Porto de Antonina, é atuar na solução logística caso a caso, desenvolvendo uma cadeia específica. “Desde o rigor no processo de triagem de caminhões, sanitização dos armazéns e promover o incremento de produtividade na operação portuária”, conclui Waltersohn Gunther, coordenador de operações do terminal.

A Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária de Santos, encerrou 2020 com o melhor resultado financeiro de sua história ao registrar lucro líquido de R\$ 202,5 milhões, alta de 132% sobre 2019, quando fechou com lucro de R\$ 87,3 milhões - antes de ajustes de anos anteriores. De acordo com a companhia, o desempenho reflete suas ações de austeridade e racionalização de gastos adotadas. Vale destacar que a desestatização do Porto está prevista para ocorrer em 2022. É também a primeira vez que a SPA apura dois anos consecutivos no azul desde 2014.

A receita líquida cresceu 15%, para R\$ 1,1 bilhão, impulsionada pelo desempenho do agronegócio nacional, o que proporcionou novo recorde histórico de movimentação de cargas, avançando

9,4% em relação ao ano anterior e alcançando 146,6 milhões de toneladas.

As diversas ações de otimização de gastos, revisão de processos e redução de despesas favoreceram significativamente o resultado. As despesas administrativas recorrentes tiveram forte recuo e demonstraram queda de 16% na base anual. Os custos operacionais recorrentes cresceram 4,2%, abaixo do incremento verificado nas receitas, o que resultou em ganho de 1,6 ponto percentual na relação custos/receita líquida, indicando maior eficiência operacional.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), ajustado por eventos extraordinários, avançou 48,8% e alcançou R\$ 502,7 milhões, margem de 47,5%, um crescimento de 12,6 pontos percentuais em relação ao ano anterior.

Para mais informações sobre o exercício de 2020, acesse o Relatório Anual: <http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/RA2020-com-links.pdf>

No último dia 30 de março, a CDSS (Companhia Docas de São Sebastião) deu início às obras de dragagem do Porto de São Sebastião. O objetivo é restabelecer a profundidade do berço de atracação principal, berço interno e do seu entorno, para dar segurança à navegação. A execução dessa dragagem consiste na remoção de sedimentos do leito marinho e na sua disposição no dique do Porto de São Sebastião.

O investimento será de R\$ 3,1 milhões e a previsão inicial é de terminar a obra em aproximadamente 60 dias. Paralelamente, serão realizados programas ambientais focados nas obras de dragagem, visando verificar os possíveis impactos dessa atividade, bem como atenuar os impactos observados.

“Os berços de atracação estão com suas profundidades reduzidas. A dragagem visa restabelecer a profundidade original de 10 metros no berço principal e 7 metros nos berços secundários, garantindo manobras e permanências seguras”, afirma Paulo Oda, presidente da CDSS, empresa da Secretaria de Logística e Transportes.

Por meio de duas dragas de sucção e recalque, o material depositado nas áreas de atracação e bacia de evolução serão removidos e lançados em terra, na área de despejo licenciada pelo Ibama. A previsão inicial é de dragar cerca de 96,4 mil metros cúbicos de sedimentos. Os serviços foram iniciados com uma draga auto transportadora de pequeno porte na bacia interna. Em um segundo momento, entrará em operação outra draga de maior capacidade de trabalho.

O Secretário de Estado de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, destaca a importância das obras para a Companhia Docas de São Sebastião. “Em 2020, mesmo com a pandemia, a Docas registrou um aumento de 7,8% na movimentação de cargas. A obra irá restituir a capacidade do Porto operar com navios maiores. Essa mudança poderá trazer novas cargas e impactar na movimentação do Porto e em seu faturamento.”

No dia 08 de abril, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Ministério da Infraestrutura (Minfra) realizaram o leilão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol 1), na B3 (antiga BM&FBovespa), em São Paulo (SP). A vencedora do certame foi a empresa Bahia Mineração S.A

(Corretora Itaú), com um lance de R\$32.730.000,00. Apenas uma proposta foi apresentada.

A ganhadora ficará responsável pela finalização do empreendimento e operação do trecho, em uma concessão que vai durar por 35 anos, totalizando R\$ 3,3 bilhões de investimentos. Desse total, R\$ 1,6 bilhão será utilizado para a conclusão das obras, que estão com 80% de execução. Além disso, a subconcessão da Fiol vai permitir a criação de 55 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda ao longo da concessão.

A expectativa é de que a Fiol 1 comece a operar em 2025, já transportando mais de 18 milhões de toneladas de carga, entre grãos e, principalmente, o minério de ferro produzido na região de Caetité. Volume que vai mais que dobrar em 10 anos, superando 50 milhões de toneladas, em 2035 – sendo a maior parte, o minério de ferro. Entre as cargas também estão alimentos processados, cimento, combustíveis, soja em grão, farelo de soja, manufaturados, petroquímicos e outros minerais.

A operação inicial já deve contar com pelo menos 16 locomotivas e mais de 1.400 vagões – pelo menos, 1.100 destinados apenas para o escoamento de minério de ferro. Montante que terá um incremento diante do aumento da demanda, chegando a 34 locomotivas e 2.600 vagões, dentro de dez anos. Além de Ilhéus e Caetité, um terceiro pátio será instalado no município de Brumado. O traçado da Fiol 1 atravessará as seguintes cidades baianas: Ilhéus, Uruçuca, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Vitorino, Mirante, Tanhaçu, Aracatu, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiassucê e Caetité.

A ANTT e o Governo Federal também trabalham nos projetos para concessão dos outros dois trechos: a Fiol 2, entre Caetité (BA) e Barreiras (BA), com obras em andamento, e a Fiol 3, de Barreiras (BA) a Figueirópolis (TO), que aguarda licença de instalação por parte do Ibama. Um corredor de escoamento que terá um total de 1.527 quilômetros de trilhos, ligando o porto de Ilhéus, no litoral baiano, ao município de Figueirópolis (TO), ponto em que a Fiol se conectará com a Ferrovia Norte-Sul e o restante do país.

A Antaq realizará uma pesquisa com as principais empresas de transporte marítimo de contêineres em operação no Brasil. A consulta visa complementar as informações obtidas na Tomada de Subsídios nº 04/2010-SRG e obter subsídios para execução do estudo “Experiência Internacional na Regulação das Taxas e Sobretaxas do Transporte Marítimo de Contêineres”, incluído na Agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ 2021/2024.

A pesquisa será feita na primeira quinzena de abril de 2021 com perguntas relacionadas à clareza nas regras e valores de cobrança de taxas e sobretaxas, com enfoque nos meios utilizados pelas transportadoras para disponibilizar a informação a todos os interessados no transporte – embarcadores, consignatários, endossatários ou portadores do conhecimento de carga.

A Resolução Normativa-ANTAQ nº 18/2017 determina, em seu artigo 4º, a obrigatoriedade dos transportadores marítimos e dos agentes intermediários prestarem informações corretas, claras, precisas e sensíveis, em especial dar conhecimento prévio de todos os serviços, operações ou disponibilidade a serem contratados pelos usuários, incluindo a especificação dos valores aplicáveis de preços, fretes, taxas e sobretaxa.

O estudo contribuirá para o desenvolvimento do tema “Aprimorar a transparência na cobrança dos valores extra frete e sobretaxas do transporte marítimo” da Agenda Regulatória ANTAQ 2020/2021.

A Açú Petróleo, joint-venture da Prumo Logística com a alemã Oiltanking, planeja começar este ano a construção de um parque de estocagem de petróleo no empreendimento no Norte Fluminense. O projeto, orçado em R\$ 2,5 bilhões, terá capacidade para 5,7 milhões de barris, podendo ser ampliado a até 11 milhões de barris, conforme a evolução da demanda. O início da operação está previsto para o fim de 2023. Até lá, durante a implementação, serão gerados dois mil empregos, entre diretos e indiretos.

“O Brasil vai ampliar consideravelmente a exportação de petróleo, numa estimativa de 20% a 30% ao ano, a reboque do aumento da produção com o pré-sal. E vai demandar mais terminais disponíveis. A movimentação no Porto do Açú, vem crescendo 40% anualmente. Já respondemos por 25% das exportações de petróleo. Então, vamos investir um parque de estocagem”, explica Victor Bomfim, à frente da Açú Petróleo.

Esse novo parque contará com ainda ligações dutoviárias com o sistema de oleodutos do Sudeste, diz o executivo. Atualmente, a malha, que é operada pela Transpetro, passa pelo Norte Fluminense, tem conexão com a Reduc e chega a Minas Gerais. Com isso, será uma alternativa para abastecer refinarias localizadas nessas regiões.

O projeto está em fase de licenciamento e estruturação do financiamento.

No ano passado, as exportações brasileiras de petróleo subiram quase 17% na comparação com 2019, para 500,4 milhões de barris, segundo dados compilados pela ANP. A Petrobras bateu recorde de exportação de petróleo em 2020, com expansão de 33% sobre o ano anterior.

A Prumo Logística vem trabalhando para fazer do Açú um polo logístico e industrial no Norte do Estado do Rio. Em meados de março, anunciou que trabalha para receber uma fábrica de fertilizantes. Por ora, já conta com um acordo para a instalação de uma planta de hidrogênio (insumo para fertilizantes), tendo iniciado a importação do insumo em 2020.

No dia 06, de abril, foi publicada, no Diário Oficial da União, a aprovação da ANTAQ da análise das contribuições para a audiência pública relativa aos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório da concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, bem como da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA).

Agora, a Agência encaminhará os autos ao Ministério da Infraestrutura com vistas à continuidade do processo de desestatização. A Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA) da ANTAQ consolidará os documentos pertinentes e tomará as providências subsequentes. De acordo com o cronograma do projeto, a expectativa é que o edital seja publicado em setembro. O leilão dos ativos da concessão deve ser realizado até o final do ano.

As concessões inauguram um novo modelo de gestão e transferência da operação portuária para iniciativa privada. “Estou certo de que esse novo modelo, que tem como referência

os nossos aeroportos, onde vêm sendo adotado com sucesso, e que agora chega ao setor portuário, trará um novo dinamismo também para os portos organizados brasileiros, garantindo a essas instalações maior qualidade e eficiência de serviços”, ressaltou o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery.

O modelo institucional apresentado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), instituição responsável pelos estudos, prevê a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho por um prazo de 35 anos e mais cinco anos em caso de necessidade de investimentos adicionais. Como contrapartida para assumir a operação ao longo do contrato, o setor privado pagará ao setor público um valor de outorga por ocasião do leilão e mais uma outorga variável de 7,5% da receita.

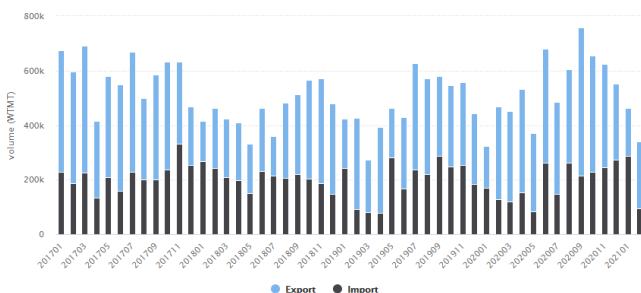
Em relação aos investimentos totais ao longo dos 35 anos de contrato, a estimativa é que os recursos atinjam R\$ 1,3 bilhão. Só os investimentos obrigatórios mínimos a serem concentrados no início do contrato totalizam R\$ 355 milhões.

No caso do Porto de Vitória, o potencial é dobrar a movimentação de cargas de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas/ano. Em termos de área disponível, são 500 mil metros quadrados e 14 berços de atracação, boa parte dos quais é operado atualmente pela autoridade portuária.

As estimativas para crescimento da movimentação até o final do prazo do contrato do Porto de Vitória são de 80% para cargas de granel sólido mineral, alcançando ao fim dos 35 anos 6,5 milhões de toneladas/ano, com destaque para ferro-gusa e fertilizantes; contêineres, com crescimento de 115%, alcançando 500 mil TEUs/ano; e granel líquido, com +115%, totalizando 1,7 milhão de toneladas/ano.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de cargas no Porto de Vitória a partir de 2017:

Brazilian Imports and Exports from the Port of Vitória | Jan 2017 to Feb 2020 | WTMAT



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

Com uma movimentação hoje de oito milhões de toneladas/ano, o Porto de Barra do Riacho traz grandes oportunidades para exploração de novas áreas. Dos 860 mil metros quadrados de área total disponíveis, 522 mil metros quadrados são greenfield (sem intervenção anterior). O porto conta com dois berços de atracação dedicados à movimentação de granel líquido e acessos terrestres por pera ferroviária (Vitória-Minas) e pela BR-101.

“A desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho e da Codesa busca ampliar os investimentos em infraestrutura por meio de parcerias com o setor privado e tem por objetivo maior modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor. Não tenho dúvidas que tal objetivo será alcançado e servirá de modelo para futuros projetos do mesmo porte”, destacou o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski.

O Governo de São Paulo planeja construir um corredor multimodal com destino ao Porto de Santos. Chamado de Linha Verde, o novo projeto quer ser uma alternativa para o escoamento de toda a produção nacional.

A MIP (Manifestação de Interesse Público) foi publicada no Diário Oficial do dia 25 de março.

A expectativa da Secretaria Estadual de Logística e Transporte de SP é receber projetos para um corredor multimodal no eixo Planalto/Baixada, o que pode incluir além de uma rodovia, a construção de uma ferrovia.

A ideia é que o novo corredor logístico faça a conexão do Rodoanel à Margem Esquerda do Porto e à Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Os trabalhos fazem parte do planejamento da SLT de criar uma nova matriz de logística no Estado que ofereça modelos mais eficientes no trânsito de cargas e mercadorias. “Passa pelo Porto de Santos boa parte do PIB Nacional e essa nova estrutura logística irá trazer um ganho incalculável à economia”, afirma João Octaviano Machado Neto, secretário estadual de Logística e Transportes.

A implantação desse novo ramo logístico cria também um novo acesso ao litoral paulista e pode melhorar o fluxo do sistema Anchieta/Imigrantes, além de trazer outros benefícios como: plataformas logísticas mais eficientes, ter uma nova e eficiente via para o escoamento da produção, melhorar o fluxo de veículos no Sistema Anchieta/Imigrantes, reduzir o tempo de abastecimento dos caminhões e o custo de frete, além de possibilitar a conexão com ferrovias que abastecem o Estado e dar agilidade no escoamento da carga de contêineres.

“Queremos criar condições para um escoamento mais rápido e seguro da produção. O nosso foco é o crescimento econômico de São Paulo e do País”, conclui Octaviano.

A nova rodovia permitirá a implantação de novas tecnologias como compensação de emissões de gás carbônico decorrentes da operação, veículos com energia limpa, iluminação com energia solar, sistema de monitoramento inteligente e integração com o Centro de Controle.

O Centro de Distribuição e Operações Aduaneiras da Marinha (CDAM), organização militar responsável pelo desembarço aduaneiro e distribuição do material importado pela Marinha do Brasil (MB), concluiu, em março, a renegociação dos termos do contrato com o Terminal de Contêineres do Porto de Sepetiba (Sepetiba TECON), no estado do Rio de Janeiro, por onde é recebida a maior parte dos itens oriundos do exterior e destinados ao Programa de Submarinos (PROSUB).

Com o acordo, foi obtido um desconto médio de 7% sobre os valores anteriormente vigentes, atingindo um desconto de 50% sobre os valores de tabela do terminal aplicados ao público geral.

Os atuais termos foram fruto de uma política, iniciada há cerca de 5 anos, e intensificada desde então, de ampliação das opções de terminais portuários para o recebimento de cargas da Marinha, bem como de modernização dos termos contratuais adotados.

Com a entrada em vigor dos termos ajustados, em 1º de abril, tomando por base a movimentação média dos últimos três anos,

estima-se uma economia adicional de recursos da ordem de R\$ 150.000,00 ao ano em taxas de armazenagem. Desde o início dessa política de negociação com os terminais portuários, a economia obtida pela Marinha ultrapassa a cifra de R\$ 1.250.000,00.

Em 06 de Abril, a Santos Port Authority (SPA) lançou um edital de chamamento público para doação de projetos visando à implantação e gestão do túnel submerso ligando Santos e Guarujá. As autorizações emitidas pela SPA devem ser publicadas no site do Porto de Santos (www.portodesantos.com.br) no prazo de até 15 dias após o recebimento dos requerimentos. Uma vez autorizados, os participantes terão 120 dias para apresentar suas concepções à Autoridade Portuária. Os estudos devem levar em conta as necessidades de mobilidade urbana entre os dois municípios para atender pedestres, ciclistas, automóveis e transporte público (ônibus intermunicipal e VLT, por exemplo).

O diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, considera a obra emblemática, tendo em vista sua importância para a mobilidade urbana e para o Porto de Santos. “É um empreendimento de mobilidade urbana que, em conjunto com a ampliação da capacidade das avenidas perimetrais portuárias em Santos e Guarujá, exerce um grande efeito positivo nas condições de trafegabilidade de veículos entre as duas cidades. Garantirá maior segurança da navegação, comparado com a opção da balsa e das viagens de catraias, e um maior aproveitamento do canal de navegação, com consequente aumento da eficiência na operação portuária”, afirma.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello, explica que os projetos recebidos farão parte da modelagem da desestatização da SPA para que o túnel seja feito pelo futuro concessionário, conforme entendimento existente entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Ministério da Infraestrutura (Minfra). “O plano A é que o projeto seja investimento obrigatório do concessionário privado do Porto. Mas o processo pode ser desenvolvido separadamente se os estudos demonstrarem que há viabilidade técnica e econômica”, comenta. Os estudos para desestatização do Porto de Santos avançam de forma célere e a previsão é de que o leilão ocorra em 2022.

Stupello destaca que o empreendimento propiciará uma logística mais racional para a região, redistribuindo o tráfego de veículos e caminhões na malha urbana. “Com o aumento do fluxo e do tamanho dos navios no canal de navegação, recém-homologado para embarcações de 366 metros, a perspectiva é de que no médio prazo haja uma redução de intervalo entre as manobras. O túnel submerso desempenhará um papel estratégico, contribuindo, sensivelmente, para garantir a segurança da navegação nesse novo cenário e uma boa relação entre o Porto e as cidades”, explica.

Vale lembrar que a ligação rodoviária entre Santos e Guarujá é um projeto antigo, que voltou a ser alvo de debates em 2019, quando o governo de São Paulo anunciou a intenção de construir uma ponte entre as duas cidades. A obra seria feita pela Ecorodovias, em troca de uma prorrogação do seu contrato de concessão.

A proposta, porém, gerou forte oposição. A avaliação é que a ponte poderá atrapalhar o trânsito e as manobras dos navios, cada vez maiores, no canal do porto. No lugar, a SPA propôs o túnel como alternativa. Desde então, o governo paulista e a Ecorodovias

reformularam o projeto da ponte para minimizar o risco de impacto no porto, mas a proposta ainda gera resistência e, até o momento, não avançou, embora continue nos planos do Estado. As controvérsias entre governos paulista e federal se mantêm.

Em meio aos embates, empresas contrárias à ponte criaram o movimento “Vou de Túnel”, que reúne terminais de contêineres, companhias de navegação, entre outros. O grupo tem como porta-voz o ex-presidente da SPA Casemiro Tércio Carvalho, que liderava a estatal quando a proposta da ponte veio à tona, em 2019

O edital e seus anexos encontram-se disponíveis no site da SPA: <http://www.portodesantos.com.br/informacao/licitacoes-e-contratos/editais-de-chamamento-publico/implantacao-e-exploracao-de-tunel-submerso-para-ligacao-seca-entre-os-municipios-de-santos-e-guaruja/>.

Navegação

O Grupo CMA CGM atingiu mais um marco em seus esforços para ser neutro em carbono até 2050, apoiando a produção de 12.000 toneladas de biometano (equivalente ao consumo de combustível de um ano inteiro de dois navios de 1.400 TEU). Biometano é um gás verde renovável produzido por resíduos orgânicos e vegetais de origem europeia. A CMA CGM pretende avançar com o desenvolvimento desta fonte de energia, investindo em instalações de produção de biometano e estudando a viabilidade dos processos de liquefação para que o biometano possa ser utilizado como combustível de navegação.

Ao apoiar a produção de biometano, a CMA CGM está acelerando seu compromisso com a transição energética no setor de transporte marítimo. O Grupo cortou suas emissões globais de CO2 em 4% em 2020, após uma redução de 6% em 2019. Desde 2008, o Grupo reduziu suas emissões de CO2 por contêiner-quilômetro em 49%.

O Biometano com Garantia de Origem, juntamente com a tecnologia de energia a gás dual-fuel da CMA CGM, pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa (incluindo CO2) well-to-wake (cadeia de valor inteira) em pelo menos 67%. Em uma base tank-to-wake (em nível de navio), a redução nas emissões de gases de efeito estufa chega a 88% (incluindo CO2).

A partir de maio de 2021, os clientes do Grupo poderão selecionar o biometano por meio da gama de serviços ACT with CMA CGM+.

A CMA CGM informou que o serviço SAMWAF, que cobre o trade entre a Costa Leste da América do Sul e a África encerrará suas operações. A última viagem em direção ao Leste será a MV Stralsund 04K8VE1MA, iniciando no Porto de Paranaguá no dia 17 de maio de 2021. Já a última viagem em direção ao Oeste será a MV Stralsund 04K8WW1MA, que terá início em Luanda em 15 de junho de 2021.

De acordo com a companhia, ela continuará sendo ativa no trade ECSA > África e está trabalhando em planos alternativos que serão compartilhados em breve.

Frutas

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas) apontam que as exportações

brasileiras de frutas em janeiro e fevereiro somaram 155,8 mil toneladas, volume 1% menor que o do mesmo intervalo do ano passado. De acordo com a entidade, a piora da pandemia de covid-19, que levou muitos países da Europa a adotar novamente medidas mais restritivas para a circulação de pessoas foi um dos motivos da queda.

A receita total com as vendas ao exterior aumentou 3%, para US\$ 114,9 milhões. No entanto, o desempenho não foi uniforme. Entre as frutas mais importantes na pauta de exportações brasileira, houve casos de crescimento de três dígitos, como os ocorridos na maçã, com alta de 238% em volume e de 249% na receita das vendas. A uva também ganhou espaço. No primeiro bimestre, as vendas da fruta ao exterior cresceram 74% em volume em comparação com o mesmo período de 2020. A receita, por sua vez, aumentou 58%, para US\$ 4,8 milhões.

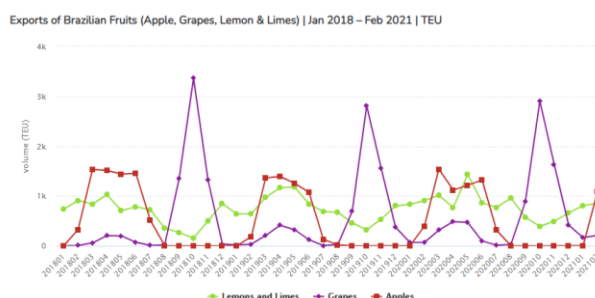
Entre os itens com retração apareceram limões e limas, terceiro que mais gerou receita ao Brasil no primeiro bimestre. Os volumes foram 15% menores que os do mesmo período do ano passado. Essas vendas renderam US\$ 14,9 milhões, ou 13% a menos que nos dois primeiros meses de 2020. O mamão, com queda de 6% nos volumes exportados e de 8% na receita, também recuou.

As vendas de manga, igualmente importantes na pauta comercial do segmento – a fruta é a segunda que mais gera receita de exportações ao país, atrás apenas do melão -, até cresceram em volume, mas o aumento, de 5%, não se refletiu em mais recursos. A receita no primeiro bimestre deste ano, de US\$ 15,2 milhões, repetiu o desempenho do mesmo intervalo de 2020. “Em alguns locais, o ‘lockdown’ foi tão abrangente e rigoroso que afetou o consumo. Muitas pessoas não conseguiram ir ao mercado”, diz Jorge de Souza, gerente técnico e de projetos da Abrafrutas.

O abacate foi uma das frutas que mais sofreu no primeiro bimestre. De um lado, suas exportações foram impactadas com a retração da demanda causada pelas novas medidas de restrição no exterior – Europa e Estados Unidos respondem por cerca de 90% das importações de frutas brasileiras. De outro, a seca em áreas de cultivo, registrada no fim de 2020, reduziu a qualidade dos frutos, e, com isso, afetou a receita com os embarques.

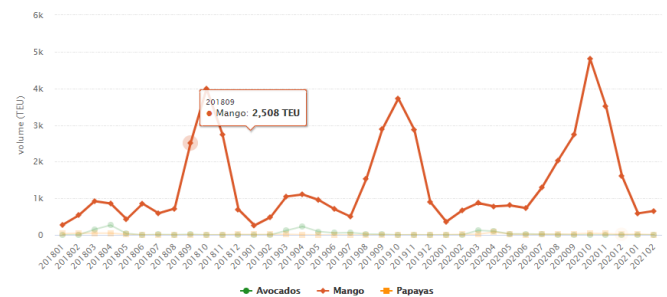
No primeiro bimestre do ano passado, o abacate ficou entre as dez frutas que o Brasil mais vendeu ao exterior. No início de 2021, a fruta deixou esse grupo. Em volume, as exportações brasileiras de abacate caíram 39% no acumulado entre janeiro e fevereiro. O recuo foi ainda maior na receita: a queda foi de 43%, para US\$ 513,5 mil. Confira nos dois gráficos a seguir os históricos das exportações brasileiras de frutas a partir de 2018:

Exportação Brasileira de Frutas (Maçã, Uva, Limão e Limas) | Jan 2018 a Fev 2021 | TEU



Exportação Brasileira de Frutas (Mamão, Manga e Abacate) | Jan 2018 a Fev 2021 | TEU

Exports of Brazilian Fruits (Papaya, Mango, and Avocado) Jan 2018 – Feb 2021 | TEU



A Abrafrutas trabalha hoje com dois cenários para as exportações neste ano, explica Souza. No mais otimista, que considera um avanço mais acelerado da vacinação contra a covid-19, os embarques ganharão tração no segundo semestre e encerrarão o ano com aumento de 5% a 6%, similar ao de anos anteriores. No quadro mais pessimista, a vacinação na Europa será lenta, com o surgimento de novas ondas da doença. “Nesse cenário, podemos ter um impacto negativo maior”, afirma.

Carnes

Segundo nota divulgada pela Secretaria Especial de Comunicação Social, o presidente do Brasil, Jair Bolsonaro, pediu ao presidente da Rússia, Vladimir Putin, que mais frigoríficos brasileiros sejam liberados para fazer a exportação de carnes para lá. Apesar de habilitadas, muitas plantas estão com restrições temporárias para vender aos russos. A conversa entre os dois chefes de Estado, no último dia 06 de abril, tratou também da fabricação da vacina Sputnik contra a covid-19. A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, não acompanhou o diálogo.

Em nota, a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) disse que mantém boas expectativas com os avanços das tratativas entre os presidentes de Brasil e Rússia. “Recentemente, autoridades russas sinalizaram a possibilidade de reduzir as tarifas para importações de carne de frango provenientes do Brasil. Neste sentido, há expectativa tanto por novas habilitações como também pela expansão dos volumes de carne de frango e de carne suína importados pelo principal mercado do Leste Europeu, reforçando a parceria comercial histórica entre as duas nações”.

Dados do Ministério da Agricultura apontam que o Brasil vendeu 143,8 mil toneladas de carnes para a Rússia em 2020, negócios que renderam US\$ 311,4 milhões. O principal produto comercializado é a carne de frango, com 83,6 mil toneladas, volume 30% maior que o vendido em 2019. Na sequência aparece a carne bovina, com 58,8 mil toneladas, mas que representaram maior valor: US\$ 199,7 milhões contra US\$ 108,7 milhões da venda de aves,

Apesar de ter cinco plantas habilitadas para exportação para a Rússia, o Brasil quase não vendeu carne suína em 2020. Foram apenas 100 toneladas, muito abaixo, por exemplo, das 918 toneladas de carne de cavalo vendidas no mesmo período. O baixo fluxo do produto deve-se aos investimentos da Rússia para produção de interna de suínos.

São 30 unidades com permissão para exportar frangos e 11 para a venda de carne bovina. Muitos outros frigoríficos aparecem na

lista de plantas habilitadas, mas com restrições, principalmente a partir de 2017.

Para a exportação de carne de frango, por exemplo, são listadas 54 unidades no site do governo russo. Dessas, 23 têm restrições e uma teve a certificação suspensa. No caso da carne bovina, são 58 frigoríficos licenciados para exportar para a Rússia, mas 47 têm restrições temporárias. De carne suína, além dos cinco habilitados, outras 27 plantas estão com restrições.

Grãos

Segundo a Portos do Paraná, o volume de soja exportado pelo Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá (Corex) aumentou quase 232% nos dois últimos meses. Em fevereiro foi de 494.899 toneladas e em março chegou a 1.641.938 toneladas. Em janeiro, foram exportadas apenas 30 mil toneladas de soja.

“A tendência é intensificar cada vez mais. Nossa expectativa é que o volume de soja exportado este ano seja tão grande quanto foi no ano passado”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. “Apesar de estar começando mais tarde, temos certeza de que a eficiência dos operadores e os investimentos permanentes na estrutura pública de escoamento vão compensar ao longo do ano”.

Segundo ele, este ano, devido ao atraso da colheita da soja por questões climáticas, o produto acabou chegando nos portos mais tarde. Foram exportadas 2.166.837 toneladas do granel no primeiro trimestre pelo complexo que integra os silos públicos e nove terminais privados.

Somando os demais produtos escoados pelo Corredor Leste (farelo de soja, trigo e milho), de janeiro a março, já são 3.652.860 toneladas de produtos exportados. Nesse total, o aumento registrado de fevereiro para o último mês de março foi de cerca de 138%.

De farelo de soja, no primeiro trimestre de 2021, foram 880.485 toneladas exportadas pelo Corex. De milho, 591.538 toneladas (quase o dobro do exportado no ano passado, no período). Este ano, ainda teve 14 mil toneladas de trigo exportadas pelo complexo.

No primeiro trimestre de 2020, pelo Corex, foram exportadas 4.721.471 toneladas de produtos. De soja (grão), 3.348.522 toneladas; de farelo de soja, 1.075.147 toneladas; e de milho 297.802 toneladas. No ano passado, no período, não houve exportação de trigo pelo complexo.

Corredor Oeste

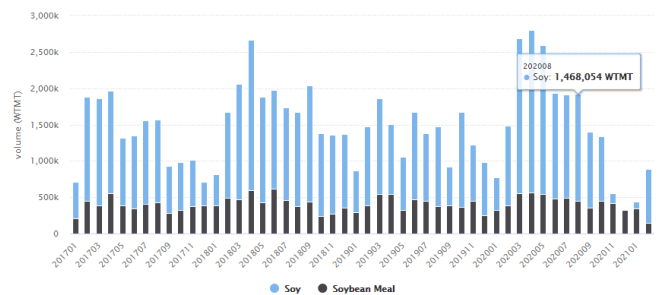
Pelo berço 201, no Corredor de Exportação Oeste do Porto de Paranaguá, foram exportadas 373.379 toneladas de soja em grão e farelo neste primeiro trimestre de 2021.

Este ano, com um novo terminal conectado ao complexo Oeste, o volume dos produtos exportados foi 68,5% maior que o registrado no mesmo período em 2020 – 221.532 toneladas exportadas de soja, em grão e farelo.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de soja e farelo de soja Via Porto de Paranaguá a partir de 2017:

Exportação de Soja e Farelo de Soja (HS 1201 e 2304) via Porto de Paranaguá | Jan 2017 a Fev 2021 | WTMT

Exports of Soy and Soybean Meal (HS 1201 e 2304) via Port of Paranaguá | Jan 2017 – Fev 2021 | WTMT



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

Segundo o Serviço Nacional de Saúde e Qualidade Agroalimentar (Senasa) e o Ministério da Produção, Indústria e Emprego de Chaco, foram encontrados gafanhotos jovens e adultos em lavouras de algodão e soja na província de Chaco. Os insetos são da mesma espécie – Schistocerca gregaria – que se espalhou pelo país no ano passado e quase chegou ao Brasil.

Os gafanhotos foram avistados nos departamentos Comandante Fernández, General Güemes e Quitilipi. Diante da constatação, as instituições pediram que os produtores façam o monitoramento constante das lavouras e, caso localizem a praga, comuniquem as autoridades e tomem providências imediatas para evitar a proliferação e a formação de nuvens.

“Podemos observar que a praga se encontrava em estágio avançado de ninfa e adulto, com tendência a rebanho, ou seja, a se agrupar (formar nuvem)”, disse Julio González, técnico do Centro Regional Chaco-Formosa do Senasa, ressaltando o monitoramento é permanente.

Outras cargas

Balanco divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) aponta que o primeiro trimestre de 2021 fechou com desempenho frustrante nas vendas de autoveículos. As 527,9 mil unidades licenciadas representaram queda de 5,4% sobre o mesmo período de 2020. Mas o que mais preocupa, segundo a associação, é a retração de 23% em relação ao último trimestre do ano passado, freando a recuperação que vinha desde a metade do ano.

Tradicionalmente, essa queda era de apenas 15%. A comparação entre março deste ano e do ano passado traz um ilusório crescimento de 15,7%, lembrando que o mercado parou quase por completo na metade de março de 2020 em função do início da pandemia do coronavírus.

Já a produção no primeiro trimestre registrou 597,8 mil unidades, 197 mil delas em março, melhor mês do ano. Foi um desempenho 2% superior ao do primeiro trimestre de 2020, em grande parte impulsionado pelos ótimos resultados de caminhões e comerciais leves. Apesar da paralisação de algumas fábricas na última semana do mês por falta de insumos ou feriados antecipados pelo agravamento da pandemia, várias montadoras conseguiram, num esforço logístico, completar unidades que estavam paradas nos pátios com alguma peça faltando.

O melhor resultado no acumulado do trimestre foi o das exportações, de 95,8 mil unidades, volume 7,6% superior ao dos embarques do início de 2020. O estoque de veículos nas fábricas e nas concessionárias se mantém estável num patamar baixo, de 101,1 mil unidades.

Para o próximo trimestre, a expectativa é de uma travessia penosa até uma aguardada melhora no segundo semestre. “Temos três pontos de grande preocupação”, alerta Luiz Carlos Moraes, presidente da ANFAVEA. Um deles é a situação alarmante da pandemia no país, que só deve se estabilizar a médio prazo com a aceleração da vacinação. O segundo é o conjunto dos fundamentos econômicos, ameaçado não só pela pandemia, mas também pelo excesso de ruídos políticos. Finalmente, temos alguns gargalos na produção, sobretudo de componentes eletrônicos, um problema global sobre o qual não temos controle e que deve perdurar ao longo do ano”, enumera Moraes. Para o dirigente, o momento é de chamar a responsabilidade de todos as esferas de poder para um esforço de vacinação e para o controle das contas públicas, além do destravamento das pautas reformistas no Congresso Nacional, que podem ajudar a reduzir o Custo Brasil.

Economia

Um estudo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) apontou que a assinatura de um acordo de livre comércio com a Coreia do Sul, cujas negociações estão em curso desde 2018 no âmbito do Mercosul, pode elevar a receita brasileira com as exportações de pelo menos 41 produtos agropecuários. O potencial passa de US\$ 8 bilhões se considerados somente alguns dos principais itens, quatro vezes mais que todo o montante atual dos embarques.

A Coreia do Sul, que é o sétimo principal destino das exportações do agronegócio brasileiro, com US\$ 2,2 bilhões de receita em 2020, compra de outros países 70% dos alimentos que consome. Os coreanos têm acordos com 18 mercados, entre eles grandes concorrentes do Brasil, como China, Estados Unidos, Nova Zelândia, Austrália e União Europeia, e também de vizinhos brasileiros, como Peru, Chile e Colômbia.

Segundo a superintendente de Relações Internacionais da CNA, Lígia Dutra, o Brasil está atrasado e isolado no mercado internacional, mas deixou um potencial inexplorado. “Não temos acordos comerciais, só conseguimos exportar produtos mais ‘commoditizados. O produto diferenciado paga tarifas elevadas, não consegue entrar no mercado”, afirmou. Um acordo comercial “amplo e ambicioso”, diz, derrubaria as barreiras tarifárias e sanitárias hoje impostas pelos sul-coreanos.

Segundo a análise da CNA, os produtos com mais potencial para exportações à Coreia do Sul são carnes (até US\$ 3,5 bilhões) e cereais (até US\$ 2 bilhões), com destaque para o milho (US\$ 1,7 bilhão). A entidade também acredita que itens com pouco espaço no mercado sul-coreano hoje também podem ganhar espaço, como os complexos soja (até US\$ 838,2 milhões) e sucroalcooleiro (até US\$ 706 milhões), bebidas (até US\$ 359 milhões), café (até US\$ 380,2 milhões) e frutas (até US\$ 319,9 milhões).

Também há oportunidades para segmentos em que o Brasil não tem participação expressiva no mercado mundial, mas dos quais a Coreia é grande importadora, como pescados, produtos oleaginosos (óleo de palma ou dendê, de canola e sementes de gergelim) e lácteos. Um acordo de livre comércio também

beneficiaria a importação de fertilizantes agrícolas e máquinas da indústria leiteira, e serviços de tecnologia.

As concessões e benefícios dados a produtos e países parceiros dos sul-coreanos tiraram o mercado, por exemplo, do suco de laranja do Brasil, que perdeu um importante cliente e agora torce pelo sucesso das negociações com os asiáticos.

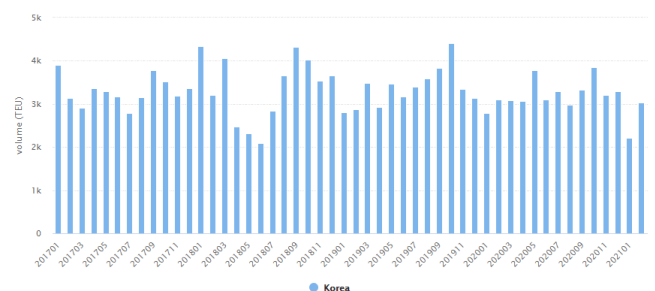
Mesmo entre as commodities, algumas penam com as tarifas sul-coreanas. “É um importante demandante de carne e não compra a nossa. Questões sanitárias e fitossanitárias precisam ser resolvidas, por isso só um acordo tarifário não resolve”, diz a superintendente. O milho é outro exemplo. Os sul-coreanos importam mais de 2 milhões de toneladas, mas compram apenas 350 mil do Brasil, já que impõem tarifas altíssimas.

Para a CNA, o país asiático é um mercado qualificado, de renda per capita elevada e que consome produtos de alto valor agregado, o que poderia contribuir para a diversificação da pauta exportadora brasileira, com vendas maiores também de itens como frutas, mel e alimentos processados. Por isso mesmo o Brasil precisa ser habilidoso na construção desse acordo, afirma ela. “Não olhar para a Ásia é negar a realidade atual”, destacou.

Confira no gráfico a seguir um histórico das exportações brasileiras à Coreia:

Exportação Brasileira para a Coreia | Jan 2017 a Feb 2021 | TEU

Brazilian exports to Korea | Jan 2017 to Feb 2021 | TEU



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

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com. Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br

Tel + 55-11-3588-3033

Datamar Consultores Associados Ltda.

Rua Funchal 203, 4º andar

Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP