

Notícias principais

Em dezembro, o Brasil, maior fornecedor mundial de soja, está exportando o grão em uma taxa mais lenta que no mesmo mês do ano passado, quando exportou um total de 4 milhões de toneladas. Nas primeiras semanas de dezembro de 2019, as exportações diárias de soja foram, em média, de 166.800 toneladas. Já em dezembro de 2018, a média foi de 203.500 toneladas/dia.

Essa queda nas exportações brasileiras de soja pode ser explicada pelo fato da China, maior consumidora do grão do mundo, ter voltado a consumir a soja americana como parte das negociações comerciais entre os dois países.

Vale destacar que um acordo comercial parcial entre os EUA e a China pode não ser um bom sinal para os agricultores brasileiros de soja, que exportam quase 75% de sua produção para o país asiático.

Portos, terminais e infraestrutura

Na última semana, dois navios com veículos importados chegaram no Porto de Itajaí. O primeiro, vindo da Argentina, trouxe a bordo 1070 veículos da montadora americana General Motors. Já o segundo, vindo do México, chegou ao Porto no último dia 27/12 com 397 unidades dos modelos Tracker e Equinox. Ao todo, desde junho de 2018 foram registradas 31 atracações e o número de veículos desembarcados ultrapassou a marca de mais de 36,4 mil unidades.

“Nesse ano passamos a ter a movimentação de carga geral e no ano que vem iremos intensificar ainda mais dando um verdadeiro mix de cargas bem interessante para o porto. Isso garante a atuação do trabalhador portuário, do transportador, do despachante, do agente marítimo, e a cidade toda ganha com isso”, enfatiza o superintendente do Porto de Itajaí, Marcelo Werner Salles.

Todos os trabalhos de deslocamento de veículos foram realizados por equipes de trabalhadores portuários avulsos (TPAs) de categorias diferenciadas. Após o descarregamento e vistoria, os carros são conduzidos ao recinto alfandegado do porto público e encaminhados, por carretas cegonheiras, até suas concessionárias responsáveis.

Entre os dias 10 de janeiro e 23 de fevereiro de 2020, a ANTAQ realizará consulta e audiência públicas para receber contribuições e sugestões para a realização de licitação de arrendamento de um terminal portuário destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico no Porto de Maceió, denominado MAC10.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 23/02/2020, exclusivamente por meio eletrônico.

O material recebido pela ANTAQ será disponibilizado aos interessados em portal.antaq.gov.br.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis encerra o ano de 2019 com um crescimento de 14,5% na receita. O faturamento, de mais R\$ 500 milhões, é um recorde histórico para a CDRJ.

Segundo os números divulgados pela Gerência de Inteligência de Mercado e Estatística da Companhia, o faturamento foi superior ao ano de 2018 em R\$64 milhões. Os dados também incluem projeções para o mês de dezembro.

Só no Porto de Itaguaí, o percentual de acréscimo do faturamento foi 26,7%. A alta foi puxada pelo crescimento da movimentação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) combinado com a elevação do preço do Minério e do dólar. Outro fator determinante, que contribuiu para esse aumento, foi a movimentação de mais de 660 mil toneladas de granéis sólidos pelo terminal da Sepetiba Tecon, que se tornou uma novidade neste ano.

O Porto do Açú realizou, pela primeira vez, em seu Terminal Multicargas (T-MULT), a exportação de um carregamento de “beach iron”.

A carga, de 20 mil toneladas, teve como origem o município de Ouro Branco (MG) e foi carregada no navio MV Nordseine. Seu destino foi a Espanha. Outras 30 mil toneladas, que estão estocadas no pátio do T-MULT, serão exportadas em mais dois carregamentos distintos.

Para o gerente Comercial da Porto do Açú Operações, Filipe Segantine, a nova carga reforça o Açú como alternativa logística para a Região Sudeste, em especial para o mercado de Minas Gerais: “Só neste último trimestre, o Açú já entrou na rota de exportação de duas novas cargas mineiras, equilibrando o volume de importação e exportação e otimizando o fluxo logístico do terminal. Como iniciativa privada, nós conseguimos atender às especificidades de cada cliente, oferecendo não só um serviço eficiente e de qualidade, mas planejado de acordo com a demanda”, pontuou.

A operação foi concluída com uma média de embarque de 11 mil toneladas/dia. Com esta última movimentação, o T-MULT já apresenta um crescimento de 20% se comparado à 2018 em volume de cargas movimentadas. Em 2019, o terminal também já duplicou o número de embarcações recebidas ao longo de todo o ano passado, alcançando 47 embarcações até o momento.

“Os resultados do T-MULT são muito satisfatórios. Estamos encerrando o ano de 2019 superando os anos anteriores, graças à expertise dos profissionais que atuam no terminal, somada ao uso de equipamentos de alta produtividade, e tendo sempre a segurança e a sustentabilidade como valores inegociáveis”, afirmou o gerente-geral de Operações da Porto do Açú, Marcelo Patrício.

Desde que foi inaugurado, em 2016, o T-MULT já soma 2,11 milhões de toneladas movimentadas, sendo que 65% deste montante teve como origem ou destino o estado de Minas Gerais. Neste período, o terminal recebeu 123 embarcações e expediu quase 63 mil carretas.

O T-MULT tem 182 mil m² de área alfandegada, 14,5 metros de profundidade e está homologado para receber embarcações com

calado de até 13,1 metros. O terminal conta também com 500 metros de cais, sendo 340 metros operacionais.

A Prefeitura da Argentina autorizou o Consórcio Gestor do Puerto La Plata a receber a operação de navios porta-contêineres de até 337 metros de comprimento por 48,31 metros de largura, que chegam exclusivamente às docas do TecPlata.

“A principal conquista da administração, juntamente com a ativação do TecPlata, é ter conseguido estender os limites dos navios. Estávamos com uma resolução da Prefeitura (1/74) que limitava a operação a embarcações de 230 metros. Subimos a 320 metros e, dias atrás, alcançamos quase 340 metros. Se não podemos receber os navios que operam no sistema, não existimos como porto. Trabalhamos nos requisitos de segurança da navegação e obtemos o endosso da Prefeitura”, afirmou o José María Dodds, presidente em exercício do Conselho de Administração do Consórcio Gestor do Puerto La Plata.

Na última semana, com a chegada da draga Geopotes, foram restabelecidas as obras de dragagem no Porto de Santos. A draga irá realizar o serviço de adequação dos berços de atracação para granéis líquidos minerais da Ilha Barnabé e Alemoa, que apresentaram pontos altos.

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, a dragagem estava em procedimento de análise pela Marinha do Brasil. “Em novembro, foi finalizada a análise e publicado o resultado do Levantamento Hidrográfico, que apresentou alguns pontos acima da cota”, destacou.

Com o resultado, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), órgão vinculado ao Ministério da Infraestrutura, estendeu para agosto de 2020 o prazo do contrato firmado com o consórcio Van Oord/Boskalis para viabilizar a continuidade dos serviços para estabelecer a profundidade pretendida e alcançar o objeto contratual. O diretor-executivo do DNIT, André Kuhn, explicou que o contrato venceria em 2 de fevereiro de 2020, mas foi prorrogado por seis meses, passando a expirar em 2 de agosto.

Enquanto isso, está sendo finalizada a licitação para contratação por 24 meses da empresa que fará o serviço de manutenção da dragagem.

O Porto do Itaqui fecha 2019 com mais de 25 milhões de toneladas de cargas movimentadas, volume cerca de 12% acima do que foi registrado em 2018. Foi um dos cinco melhores anos de sua história, já que o porto público do Maranhão voltou ao top 3 em desempenho ambiental da Antaq e as quatro principais cargas operadas (combustíveis, soja, celulose e fertilizantes) movimentaram R\$ 37,5 bilhões nos últimos 12 meses.

Somente em granéis líquidos (derivados de petróleo, GLP, soda cáustica) foram R\$ 12 bilhões, seguidos pela soja, que chegou aos R\$ 11,2 bi. As cargas de celulose atingiram a marca de R\$ 2,7 bilhões e a importação de fertilizante foi responsável pela movimentação de R\$ 1,2 bilhões. Com esses resultados, a posição do Itaqui está no top 3 do Brasil em movimentação de soja e primeiro lugar entre os portos do Arco Norte.

Em 2019 também foram iniciados no porto quatro novos grandes projetos de expansão (2ª fase do Tegram e os terminais de

celulose, fertilizantes e granéis líquidos) e quatro novos arrendamentos foram aprovados pelo Governo Federal para granéis líquidos.

Expectativas para 2020 - Já para 2020, a segunda fase do Tegram deve entrar em operação, dobrando a movimentação de grãos. As operações do Terminal de Grãos no Porto do Itaqui são realizadas no berço 103 e a partir de 2020, na 2ª fase, utilizará também o berço 100. Ao final das obras de expansão o terminal terá capacidade para movimentar 14 milhões de toneladas/ano.

Além disso, o arrendamento de quatro novos terminais de combustíveis, no âmbito do PPI (Programa de Parcerias em Investimentos) do Governo Federal, deve ir a leilão ainda no primeiro semestre. O investimento privado está estimado em R\$ 450 milhões, o que vai dobrar a capacidade de armazenamento até 2021.

O novo terminal da COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui terá uma moderna infraestrutura, com interligação do armazém ao berço 101 do porto, e deve iniciar as operações até o final de 2020. A expectativa é movimentar 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes/ano, com a logística de movimentação integrada à malha ferroviária da Norte-Sul.

O Porto do Pecém atingiu, em 2019, a marca de duas mil pás eólicas movimentadas ao longo do ano. O número é mais de três vezes maior que a movimentação registrada em 2018, quando foram embarcadas 683 pás para parques de energia eólica localizados em outros estados do Brasil, Estados Unidos e Europa.

De acordo com o coordenador de operações do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, José Alcântara Neto, “o Porto do Pecém se estruturou, em parceria com os prestadores de serviços operacionais, na contratação de mão-de-obra especializada e na aquisição de equipamentos. Tudo para receber essas pás de maneira adequada, desde o descarregamento no pátio de armazenagem até o embarque nos navios”.

“Esse aumento na movimentação de pás eólicas é explicado pela presença da Wobben Wind Power e da Aeris Energy na área industrial do Complexo do Pecém. A Wobben fábrica suas próprias pás e a Aeris produz para a Vestas e para GE, dois grandes players mundiais do setor de energias renováveis”, diz Alexandre Holanda, assistente de Desenvolvimento Logístico do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Atualmente, uma área no pátio do porto cearense é exclusiva para a armazenagem das pás eólicas produzidas no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. No terminal portuário são embarcadas pás que medem entre 45 e 62 metros de extensão em navios com capacidade de carregar até 90 pás por viagem.

Pás eólicas movimentadas em 2019 pelo Porto do Pecém

282 – Wobben
691 – GE
1027 – Vestas

Entre os dias 6 de janeiro e 19 de fevereiro de 2020 a Antaq realizará consulta e audiência públicas para o recebimento de contribuições para proposta de norma que regulamenta as operações de transbordo ship to ship e o transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos da consulta pública ficarão disponíveis no endereço eletrônico:
<http://portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/>.

Vale lembrar que as contribuições poderão ser dirigidas à Antaq até às 23h59 do dia 19/02/2020, exclusivamente por meio de formulário eletrônico disponível no site
<http://portal.antaq.gov.br>.

Navegação

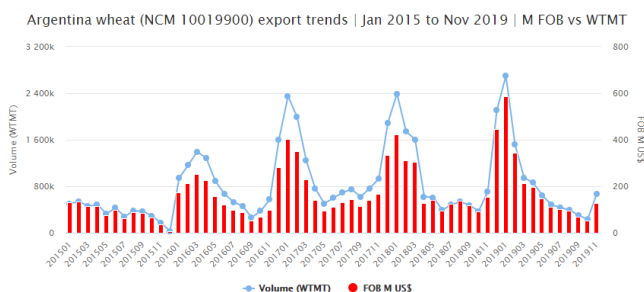
Segundo dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Pesca (MAGyP) da Argentina, as vendas estrangeiras de trigo registradas para dezembro de 2019 – mês que marca o início do ano comercial do trigo – totalizam 3,9 milhões de toneladas, atingindo um recorde mensal histórico.

Porém, o país enfrenta problemas para escoar esse trigo pelo rio Paraná, já que atualmente a altura do rio não atinge a metade da média histórica para dezembro, forçando os navios que fazem o carregamento do cereal nos terminais de Gran Rosario a embarcarem com um volume bem menor.

A altura do rio Paraná em Rosário, segundo dados do Instituto Nacional da Água (INA) da Argentina, foi de cerca de 1,55 m nos últimos dias. Essa altura é 1,7 m abaixo da altura normal para o período. As previsões do INA para a próxima semana são de uma variação positiva mínima, com estimativas de 1,65 metros para os próximos dias.

Embora a navegação no canal principal não apresente grandes dificuldades, com esse volume de água as manobras portuárias são complicadas. Dependendo da altura diária da água, os navios podem sair dos terminais do Gran Rosario com 40% menos carga. A perda de eficiência devido à baixa do rio Paraná exige um importante reajuste logístico das empresas exportadoras, aumentando seus custos operacionais.

O gráfico a seguir, com dados do Indec – Instituto Nacional de Estadística y Censos da Argentina, mostram as exportações de trigo do país no período de janeiro de 2015 a novembro de 2019:



Fonte do gráfico: Indec

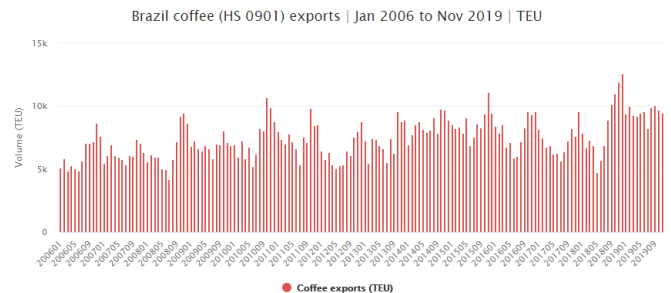
Grãos

O Brasil é líder mundial na produção e na exportação de café. Somente no ano passado, produziu 61,7 milhões de sacas de 60 kg de café beneficiado. Trinta e seis milhões de sacas foram exportadas, principalmente de café verde, resultando em divisas de US\$ 5,15 bilhões em 2018.

Segundo dados da Conselho de Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), desse total, cerca de 17,5 milhões sacas (49%) foram

embarcadas para a União Europeia, especialmente para os mercados da Alemanha, Itália, Bélgica, França e Espanha.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de café no período de janeiro de 2015 a outubro de 2019:



Fonte: DataLiner/Datamar

Firmado em junho de 2019, o acordo entre o Mercosul e a União Europeia (EU) deve beneficiar os produtores brasileiros de café, já que o acordo prevê a isenção de tarifa para o café verde exportado aos europeus, igualando ao que ocorre atualmente com os processados (solúvel, extratos e café torrado).

Ao entrar em vigor (o acordo precisa ser aprovado pelos parlamentos dos blocos para começar a vigência), o café torrado e solúvel brasileiro, que têm alíquotas de 9% para entrar na UE, atingirão o livre comércio (sem tarifa) em quatro anos no bloco europeu. Com isso, os produtos brasileiros chegarão com custos menores e mais competitivos ao mercado europeu.

A União Europeia foi o segundo maior destino das exportações de café solúvel (466 mil sacas/60kg de solúvel) em 2018. Só perde para os Estados Unidos (o equivalente a 644 mil sacas/60kg). Com a entrada em vigor do acordo e a extinção da tarifa no período de quatro anos, a Abics (Associação Brasileira da Indústria de Café solúvel) projeta um crescimento de 35% em volume exportado nos próximos cinco anos.

Conforme o acordo, parte do café verde importado pela UE para produção de torrado (40%) e solúvel (entre 40% e 50%) deve ser proveniente do Brasil, exigência para que os europeus possam vender café torrado e solúvel com redução de alíquotas ao Mercosul. No caso do bloco sul-americano, também há a necessidade de se utilizar parte de café verde brasileiro para o produto sul-americano ter tarifa preferencial na UE.

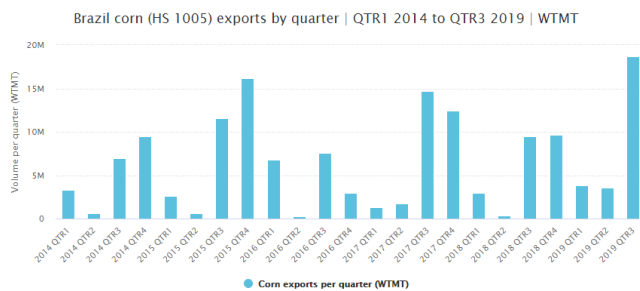
O consumo brasileiro de milho deve atingir 66,3 milhões de toneladas em 2020, de acordo com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA).

Para o órgão, a demanda nacional do cereal também deve crescer, motivada pela maior necessidade de produção de ração animal, já que o surto de gripe suína africana dizimou grande parte da população de porcos da China, fazendo que o país aumentasse as exportações de carne brasileira.

Além disso, aumentou também a demanda de milho para a produção de etanol. Segundo a União Nacional do Etanol de Milho (UNEM), em 2021 cinco usinas de etanol serão inauguradas na região do Mato Grosso.

Para se ter uma ideia das exportações de milho brasileiras em 2019, o gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da

Datamar, mostram as exportações do cereal por trimestre, desde 2014:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

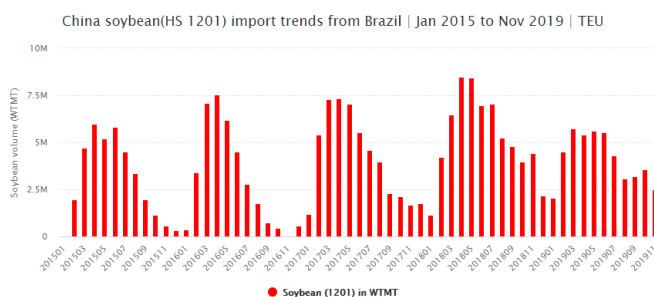
Outro grande exportador de milho, a Argentina já vendeu boa parte de sua safra 2020 aos exportadores. Também segundo o USDA, a safra argentina projetada para o próximo ano é de cerca de 50 milhões de toneladas.

Dados preliminares do serviço alfandegário da China apontam que as importações de soja pelo país asiático atingiram a marca de 8,28 milhões de toneladas em novembro. O volume é 53,8% superior ao registrado no mesmo mês de 2018.

A China comprou 2,56 milhões de toneladas de soja dos Estados Unidos em novembro, quase o dobro do volume adquirido do mesmo país em outubro, que foi de 1,15 milhão de toneladas. Nesse período, a isenção de tarifas para compra de soja não tinha sido emitida pelo governo chinês. Vale lembrar que em novembro de 2018 não houve nenhum registro de compra dos EUA, já que no período a guerra comercial entre os dois países dava o tom das negociações.

Apesar disso, o Brasil continua sendo o maior fornecedor de soja da China, com 3,9 milhões de toneladas importadas em novembro, segundo o banco de dados agrícolas chinês CoFeed.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de soja à China mês a mês a partir de janeiro de 2015:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

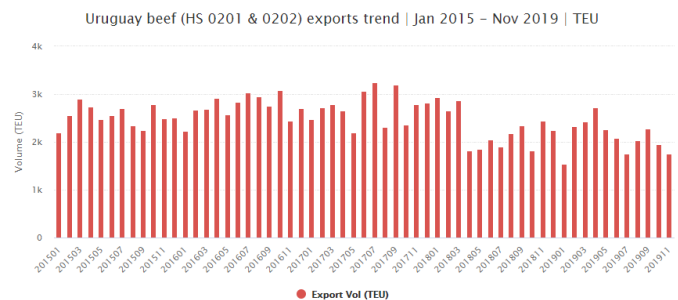
Preço crescente - De acordo com a Reuters, o contrato futuro de soja mais negociado nos EUA subiu no dia 26/12, atingindo seu preço mais alto desde junho de 2018, com otimismo sobre o comércio EUA-China. Traders e agricultores americanos esperam que a China, maior importadora da soja do país, aumente as compras do grão nos EUA após o anúncio da Fase 1 do acordo comercial entre os dois países, que inclui o compromisso de Pequim de aumentar as compras de produtos agrícolas americanos.

Carnes

De acordo com o Inac, Instituto Nacional de Carnes do Uruguai, as exportações de carne uruguaia aumentaram 7,9% em 2019, resultado de um plano de posicionamento da marca na China, Estados Unidos, Alemanha e Japão que consumiu um investimento de US\$ 25 milhões.

Com esse trabalho, o Uruguai conseguiu aumentar suas vendas em valor, de US \$ 4.000 por tonelada para US \$ 5.000 por tonelada e, em volume, de 400.000 para 500.000 toneladas.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações uruguaias de carne bovina mês a mês:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Além da campanha de posicionamento de marca, outras medidas adotadas pelo Uruguai que favoreceram as exportações de carne em 2019 foram a aprovação da lei de segurança e transparência na comercialização de carnes, o sistema de tipagem automatizada, com a instalação de 26 equipamentos específicos para a atividade nas principais plantas de abate do país e a atualização do coeficiente de peso da carcaça associado à mudança da metodologia do cálculo de peso da carne, entre outras.

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, 9th floor
Vila Olímpia, São Paulo - 04551-904 - SP