

Notícias principais

A cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal 2 (THC-2), também chamada de Serviço de Segregação e Entrega (SSE) foi validada pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP). A decisão está relacionada a uma ação do terminal retroportuário Localfrio contra a BTP (Brasil Terminal Portuário).

A ação pretendia provar a ilegalidade da cobrança da THC-2. O apontamento indicava não haver relação jurídica que justificasse o pagamento da taxa, além da falta de base legal, já que a movimentação estaria prevista na cesta de serviços (box rate) do terminal portuário.

Após o desembarque das mercadorias, há duas opções: elas podem ser armazenadas no próprio terminal portuário ou encaminhadas a outro recinto. Neste caso, a carga precisa ser segregada e colocada em uma localização específica no terminal, antes de ser despachada para outra instalação. Isso deve ocorrer em um prazo de até 48 horas.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou parecer de que entende que trata-se de um outro serviço e que, por isso, ele deve ser remunerado.

Para o TJ-SP, “A pretensão da proibição da cobrança da THC-2, além de ser contrária à regulamentação estabelecida pela Antaq, configura flagrante enriquecimento sem causa das instalações portuárias alfandegadas, tornando inviável a atividade do operador portuário, que teria que arcar com todos os custos da operação, sem nada receber pelo serviço prestado”, destacou o desembargador do órgão, Francisco Gianquinto.

Portos, terminais e infraestrutura

Diante do avanço do Covid-19 no território nacional, a Santos Port Authority (SPA) decidiu, por medida preventiva, suspender temporariamente as reuniões presenciais de atracação de navios. Desde o dia 16/03, as demandas deverão ser requisitadas por meio do Formulário de Solicitação de Atracação, disponível no site da SPA, e encaminhado para o setor de programação por e-mail.

A instrução com as orientações para envio das solicitações de atracação bem como o formulário estão disponíveis no endereço <http://www.portodesantos.com.br/aceso-a-informacao/documentacao/>

De acordo com uma reportagem publicada pela Reuters, autoridades e participantes do setor afirmaram que o congestionamento nos portos chineses está diminuindo, embora um grande represamento de contêineres refrigerados tenha interrompido o fluxo de alimentos frescos e congelados e aumentado o frete fora da China.

Milhares de contêineres refrigerados que transportam carne, frutos do mar e frutas de todo o mundo para a China estão presos há semanas nos portos do país, depois que Pequim estendeu o feriado do Ano Novo Lunar e cidades de todo o país restringiram a livre circulação para conter a propagação do coronavírus.

Com poucos caminhoneiros e equipes nos portos para o transporte de cargas, contêineres refrigerados ficaram presos em portos já congestionados ou redirecionados pela Ásia para

encontrar lugares onde pudessem ser conectados à energia elétrica.

Nas últimas semanas, Pequim permitiu mais viagens e ofereceu apoio financeiro às empresas para reiniciar as operações. Alguns portos fretaram trens para trazer os motoristas de caminhão, com o objetivo de agilizar a movimentação de contêineres.

De acordo com um documento divulgado pelo país, Xangai, o maior porto de contêineres em volume do mundo, e Tianjin adicionaram 7.000 novos pontos para conectar contêineres, expandindo a capacidade de armazenamento de cargas refrigeradas em 40%. Cerca de um terço das cargas redirecionadas foram trazidas de volta para a China, acrescentou.

Apesar disso, o diretor global de contêineres e logística marítima da transportadora dinamarquesa Blue Water Shipping afirmou que com muitos contêineres ainda presos na Ásia e as linhas de transporte cancelando as viagens, um grande desequilíbrio no mercado também está aumentando as taxas de frete. Segundo ele, as taxas de frete no “spot” ou de curto prazo aumentaram até 200% e devem aumentar ainda mais.

A Multilog se tornou o primeiro operador do Brasil a receber a habilitação da Declaração de Trânsito Aduaneiro Simplificado (DTA-S) para realizar operações do Porto de Santos (SP) para as suas unidades em São Paulo, Campinas e Barueri.

Publicada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil da 8ª Região Fiscal na Portaria nº 705, a habilitação utiliza como base requisitos de gestão de riscos e controle de trâmites realizados nos recintos. Segundo o Gerente de Desenvolvimento de Negócios Sudeste e Fronteiras da Multilog, Herbert Zacatei, “Esta vantagem é concedida especialmente aos players certificados como Operador Econômico Autorizado que tem como base os critérios de qualidade e segurança internacionais, e traz diversas vantagens à operação logística”.

A SCPAR Porto de Imbituba iniciou, no último dia 05/03, a execução do projeto de fornecimento e instalação de medidores de energia elétrica no porto, através de telemetria. O serviço, contratado por licitação e com investimento previsto de R\$ 290.000,00, consiste na medição remota do volume de energia gasto por cada consumidor portuário e envio das informações a uma central para tratamento das informações.

Hoje, a Autoridade Portuária conta com 26 pontos específicos de consumo de energia sob sua gestão. A telemetria será utilizada para elaborar um perfil de consumo nesses pontos e nortear as ações da equipe de engenharia elétrica do Porto. “Este sistema de monitoramento especializado possibilitará planejar medidas para melhoria na eficiência energética, estudar a distribuição de consumo ao longo do tempo, registrar a frequência de quedas de energia e falhas de fornecimento, além de detectar a presença de distúrbios sistemáticos e pontuais na rede de distribuição de energia”, destaca Paulo Sérgio Gonçalves, técnico em elétrica da SCPAR Porto de Imbituba.

O projeto de implantação da telemetria iniciou com uma reunião de alinhamento realizada pelos especialistas do setor de engenharia elétrica da Autoridade Portuária com os representantes da empresa Wolfer, vencedora da licitação. O encontro teve como objetivo elaborar um plano de ação para

execução do investimento, que terá sua primeira etapa concluída em um prazo de três meses. Além de energia elétrica, os mercados de fornecimento de gás e água, aviação, Fórmula 1, engenharia naval e espacial também utilizam sistemas similares para gerenciamento e controle remoto de seus processos.

Apesar do temor em relação aos impactos do novo coronavírus à economia mundial, os Portos do Paraná registraram leve aumento na movimentação de cargas no primeiro bimestre do ano.

Em janeiro e fevereiro, cerca de 7,3 milhões de toneladas de produtos entraram e saíram do país pelos terminais do Estado. O volume é 1% maior que o registrado nos dois primeiros meses de 2019, quando foram 7,2 milhões de toneladas movimentadas.

“A importação e exportação pelos portos de Paranaguá e Antonina não foi afetada pelos efeitos do Covid-19. Em conversa com os operadores de todos os segmentos, não recebemos nenhum relato de cancelamentos ou atrasos causados em decorrência da doença”, afirma o diretor de Operação da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Seguindo o cenário do mês de janeiro, os segmentos que mais cresceram, em volume movimentado, foram Granel Líquido e Carga Geral. De cargas líquidas, registra-se 1,14 milhão de toneladas, na importação e exportação. O volume é 21% maior que as 946,5 mil toneladas do bimestre de 2019.

Na carga geral, o aumento registrado foi de 13%, comparando as 1,8 milhão de toneladas de carga e descarga deste ano com 1,6 milhão de toneladas operadas em 2019.

Em contêineres, a movimentação de janeiro e fevereiro foi 11% maior. Este ano, foram importados e exportados 141.619 TEUs (a unidade de medida usada para este tipo de carga). Em 2019, 127.796 TEUs.

Sólidos – Mesmo o segmento dos Granéis Sólidos tendo registrado queda de 7% nos primeiros dois meses do ano – comparação entre 4,36 milhões de toneladas, em 2020, contra 4,69 milhões, em 2019 – algumas cargas registram aumento significativo. É o caso do açúcar.

O aumento registrado na soma do volume de açúcar a granel exportado em janeiro e fevereiro é de 32%. Este ano, 183.300 toneladas foram embarcadas. Em 2019, 138,7 mil toneladas. Em saca, a movimentação foi 47% maior. No bimestre de 2020, 233.457 toneladas. Em 2019, 158,8 mil.

No total, nos primeiros meses deste ano, 233.457 toneladas de açúcar foram exportadas pelos portos paranaenses. Os principais destinos foram Argélia, Malásia e Guiné.

Setor – A principal operadora do açúcar a granel no Porto de Paranaguá é a empresa Pasa. Segundo o supervisor administrativo e financeiro, Osvaldo Inácio da Silva Junior, o aumento pode estar ligado a questões comerciais. “Provavelmente, se deu por questões como tarifas, cotação do dólar, disponibilidade navios”, diz.

Segundo ele, eventualmente alguns embarques têm como destino a China, o que não aconteceu nos últimos meses. “Tanto no 1º bimestre de 2019, quanto no 1º bimestre deste ano, não tivemos embarque de açúcar com destino à China. Desta forma, não

sentimos ainda os efeitos da epidemia em nossos negócios”, afirma.

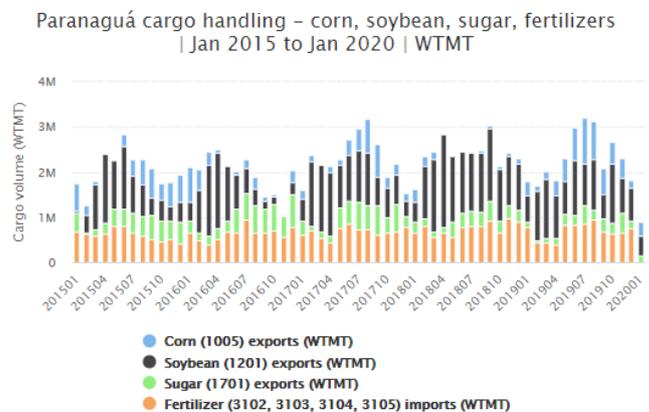
De acordo com o gerente de operações da Pasa, Eric de Souza, mais de 90% do volume de açúcar recebido pela empresa – principal exportadora do açúcar no Porto de Paranaguá – chega em trens da região Norte do Estado, principalmente Maringá e Londrina.

Atracações – No primeiro bimestre de 2020, foram 344 atracações de navios, sendo 121 de contêineres, 119 de granéis sólidos, 74 de líquidos, 16 de veículos (Ro-ro e PCC) e 14 de carga geral, principalmente celulose.

Do total de navios que atracaram nos portos paranaenses, em janeiro e fevereiro, 15 tiveram como país de destino a China e apenas seis vieram do país asiático.

No mesmo período, em 2019, foram 330 atracações nos portos do Paraná. Destes, dois vieram da China e quatro foram para lá.

O gráfico a seguir mostra os principais produtos movimentados pelo Porto de Paranaguá desde janeiro de 2015:



A Marinha iniciou, no último dia 11 de março, manobras de retirada do óleo combustível do Navio Stellar Banner, que transportava cerca de 295 mil toneladas de minério de ferro da Vale e tinha como destino a China quando encalhou no mês passado na costa do Maranhão após sofrer uma avaria.

A embarcação, que pertence e é operada pela sul-coreana Polaris Shipping, contém cerca de 3,7 mil toneladas de combustível náutico (bunker) e está a cerca de 100 quilômetros da costa do Maranhão.

“O método para a remoção do óleo combustível do Navio Stellar Banner consiste em uma operação de abastecimento reverso com o auxílio de uma embarcação receptora”, explicou a Marinha.

Dessa maneira, uma embarcação vai ser posicionada o lado do Stellar Banner e conectada ao navio para receber o óleo. Após todas as verificações de segurança, o bombeamento será iniciado para os navios receptores.

Para maior segurança, um helicóptero e um avião vão fazer o monitoramento da operação, com apoio de especialistas em contingência ambiental. Além disso, a Marinha reiterou que tem

um plano de contingência para caso de eventual vazamento de combustível e que, até o momento, “não foram observados vestígios de óleo no mar”.

Estão sendo empregados na operação 255 militares da Marinha, além de outras embarcações e diversos tipos de equipamentos, incluindo rebocadores e um drone com câmera térmica.

A Marinha disse que o objetivo é “solucionar o ocorrido com a brevidade possível”, sem citar prazos para a conclusão das manobras para retirada do combustível do navio.

O Diário Oficial do dia 10 de março trouxe uma importante notícia para os empreendedores do GNL (Gás Natural Liquefeito) comercializado no Brasil. A portaria da Receita Federal nº 3.518/11 passou a incluir, dentro das áreas passíveis de serem alfandegadas, as instalações flutuantes fundeadas em águas jurisdicionais brasileiras. Na prática, essas embarcações de regaseificação ganharam autorização expressa para realizarem comércio exterior do GNL, que chega via importação em embarcações de longo curso, em forma liquefeita, e é transformado em gás nas próprias estações flutuantes, que ficam estacionadas nos portos nacionais. A portaria não trazia a autorização para o alfandegamento de forma expressa, o que gerava insegurança jurídica no meio.

O GNL é um combustível mais eficiente, mais limpo e mais barato. Trata-se de uma alternativa ao diesel e aos combustíveis tradicionais. Por isso, tem ganhado tanta importância nos últimos anos. Em outros países, como nos Estados Unidos, por exemplo, a introdução do gás no mercado gerou, inclusive, a reformulação da matriz energética. Para o ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a alteração da portaria traz novas perspectivas para o mercado brasileiro. “A norma, agora, deixa claro que as estações poderão ser alfandegadas e poderão receber GNL importado para internalização no Brasil. Os empreendedores estavam fazendo investimentos bilionários sem a segurança jurídica de que poderiam investir”, explica.

Segundo Freitas, o mercado brasileiro tem grande potencial a partir da possibilidade de retirada do GNL, em forma de gás, das camadas de pré-sal. “No futuro, poderemos deixar de ser importadores do GNL para nos tornarmos grandes fornecedores”, avalia.

O Porto do Pecém realizou uma operação especial para o embarque de teste da primeira unidade da maior pá eólica já produzida no hemisfério sul. Os 74 metros de comprimento exigiram o envolvimento de diversos profissionais desde a fabricação até o transporte da gigante eólica para o Porto do Pecém.

A pá foi produzida pela Aeris – empresa instalada na área industrial do Complexo do Pecém, sob encomenda da Vestas, considerada a maior companhia mundial produtora de turbinas de energia eólica.

Foram investidos aproximadamente R\$ 100 milhões em infraestrutura, equipamentos e desenvolvimento de processos com modernas ferramentas de gestão de projetos. Ao longo de quase um ano mais de 30 profissionais da empresa estiveram envolvidos no processo de fabricação do protótipo do novo produto, finalizado em agosto do ano passado.

Hoje, a Aeris é pioneira no processo de fabricação desse modelo de pá. E na noite do dia 09 de março a pá gigante foi embarcada no navio Erik, que seguiu viagem de aproximadamente dez dias até o porto de Boston, nos Estados Unidos.

“Essa operação envolveu profissionais de algumas das empresas que operam no Pecém, desde a fabricante das pás até as empresas transportadoras. Um desafio que exigiu muita dedicação de toda a equipe, afinal nunca havíamos embarcado uma pá eólica com essas dimensões. Estamos orgulhosos pelo resultado da operação”, afirma José Alcântara Neto, gerente de Operações do Complexo do Pecém.

“É a primeira vez que realizamos uma operação assim. O item foi feito aqui no Ceará e está seguindo para os Estados Unidos. Trata-se de uma pá eólica de 74 metros, pesando 29 toneladas. Ajustamos tudo junto ao fabricante para seguirmos o padrão internacional e assim conseguirmos uma viagem perfeita até o destino final”, explica Carlos Alberto Alves, gerente Comercial da Tecer Terminais.

Hoje as pás produzidas pela Aeris são exportadas, principalmente, para os Estados Unidos. Mas também são embarcadas para outros países e diversos parques eólicos no Brasil através do Porto do Pecém. No ano passado a empresa produziu quase duas mil pás, um recorde para a empresa que opera desde 2010 no Complexo do Pecém.

Os Portos da CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia, fecharam o ano de 2019 com uma movimentação de 11.296.798 toneladas, o que representa um aumento de 1,34% em relação ao ano de 2018.

Esse aumento foi proporcionado pelo Porto de Salvador, cujo crescimento foi de 9,18%, em função da movimentação dos granéis sólidos.

Nos três portos administrados pela Companhia – Salvador, Aratu e Ilhéus, houve um aumento de 23,16% na movimentação de carga geral, principalmente por causa das exportações no Porto de Ilhéus (toras de eucalipto, minério e cacau).

Nos últimos cinco anos, a movimentação total de cargas atingiu recorde histórico nos meses de janeiro, março, junho, julho e outubro de 2019.

A CODEBA faturou mais de R\$ 158.635,00 milhões em 2019, o que representa um aumento de 13,36% do faturamento, em relação ao ano de 2018.

O Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval para a concessão de mais quatro terminais do Porto de Itaquí, no Maranhão. Os terminais IQI 101, IQI 111, IQI 112 e IQI 113 são responsáveis pela movimentação e armazenagem de granéis líquidos combustíveis. A sessão que acatou o pedido foi realizada no dia 19/02.

Com o acórdão publicado, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) deve publicar o edital nas próximas semanas. O leilão está previsto para acontecer no 2º semestre de 2020.

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, ressalta a importância dos terminais maranhenses na cadeia de distribuição de combustíveis no país. “O Porto de Itaquí

tem se constituído como referência na distribuição desse tipo de carga considerando a sua posição geográfica estratégica e a sua conectividade com o restante do país por rodovia, ferrovia e pelo modal aquaviário”, afirmou.

Desde a greve dos caminhoneiros em 2018, o grupo Fiat Chrysler resolveu testar o transporte de aço por navios para abastecer sua fábrica localizada em Pernambuco.

A experiência foi bem sucedida e, desde então, a empresa passou a usar a cabotagem para levar outros tipos de peças até a linha de produção dessa fábrica.

De acordo com o diretor de pós vendas e serviços da Fiat Chrysler, Luis Santamaria, que na época atuava como diretor de logística e compras da companhia, o fato de o aço fornecido pela ArcelorMittal ser laminado em região portuária de Santa Catarina chamou a atenção de sua equipe. A fábrica da Fiat Chrysler, em Goiana, está a pouco mais de 60 quilômetros do porto de Recife e a 120 quilômetros de Suape. “Um país com uma costa extensa como a nossa precisa explorar o potencial da cabotagem”, afirma o executivo, responsável pelo projeto de cabotagem.

Até então, as bobinas de aço percorriam mais de 3,2 mil quilômetros entre São Francisco do Sul, onde fica a laminadora da ArcelorMittal, até Goiana. Segundo a siderúrgica, para atender à necessidade de 5 mil toneladas mensais da fábrica de veículos eram necessários 122 caminhões.

De acordo com o executivo, a cabotagem toma mais tempo que o transporte rodoviário – 11 dias entre carga, descarga e percurso contra 07 dias do transporte ferroviário. Mas a vantagem, pelo mar, é que um navio pode transportar a carga total do mês, enquanto que nos caminhões o volume é fracionado. Além disso, a estabilidade do transporte marítimo oferece menos riscos de avarias. Freadas bruscas e buracos nas estradas acabam por danificar as bobinas.

Segundo Santamaria, os custos do transporte são equivalentes nas duas modalidades. “Mas se levarmos em conta os prejuízos com bobinas amassadas nas pontas, que às vezes não têm conserto, roubos de carga, acidentes, aumento do frete e eventuais greves de caminhoneiros, a cabotagem oferece larga vantagem”, afirma o executivo.

A partir da experiência com a ArcelorMittal, consolidada desde o segundo semestre de 2019, a Fiat Chrysler começou a testar a cabotagem com outros fornecedores. Parte do aço que compra da Usiminas já segue para o porto do Rio e de lá para Pernambuco. O ganho, nesse caso, é menor por envolver maior distância em estradas. Mas Santamaria considera a cabotagem vantajosa mesmo assim por representar uma alternativa.

Também pelo porto do Rio começaram a ser transportadas peças, armazenadas em contêineres. “Estamos em contato com vários fornecedores para expandir esse modal e estabelecer uma rotina”, afirma Santamaria.

O transporte por navios não substituirá totalmente o rodoviário. Mas será uma complementação. Segundo o executivo, o plano é fazer com que em dois anos a participação da cabotagem no sistema de entrega de insumos e peças para a fábrica de Goiana fique entre 20% e 25%.

De acordo com nota divulgada pelo Porto de São Francisco do Sul, às 02h48min do dia 09/03/2020, o navio graneleiro

AEOLIAN GRACE, carregado com 65.804 toneladas de soja, que estava encalhado na Lage Parcel da Torre, área de transição entre a bacia de evolução e canal interno, foi retirado do ponto de encalhe e encaminhado para a área de fundeio 5, na baía da Babitonga onde sofrerá vistoria.

As condições excepcionais de maré de sizígia, que atingiu 1,6 metros DHN, somado ao apoio de quatro rebocadores, base de emergência ambiental, praticagem, empresa especializada de salvatagem, Autoridade Portuária e coordenação da Autoridade Marítima possibilitaram a retirada do mercante da posição de encalhe.

Foram observados todos os protocolos internacionais impostos por acidentes com essas características e exigidos pela Autoridade Marítima em relação a salvaguarda de vidas, poluição ambiental e integridade do navio, razão do sucesso da salvatagem.

As operações voltam ao status anterior ao acidente, já ocorrendo manobras de entrada e saída de navios, dentro dos parâmetros operacionais vigentes para o Porto de São Francisco do Sul.

A Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB) registrou um aumento de 11,41% na movimentação de cargas no mês de fevereiro, quando comparado ao mesmo período de 2019. O mês teve o registro de importações e exportações, com destaque para o coque de petróleo, trigo e ilmenita.

Levando em consideração o primeiro bimestre do ano, a balança operacional do Porto de Cabedelo registrou um aumento de 10,57% em relação aos dois primeiros meses de 2019. Foram 14 navios no período e um total de 184.350 toneladas movimentadas, sendo 108 mil de granéis sólidos e quase 76 mil de granéis líquidos.

“Em janeiro já tínhamos registrado um aumento de quase 10%, o que é um resultado excelente. Quando terminamos fevereiro, o relatório gerencial já mostrava um aumento de 11%, o que é mais um motivo para celebrar o trabalho que toda equipe está fazendo no Porto de Cabedelo”, comemora Gilmara Temóteo, presidente da Docas-PB.

O mês de fevereiro também registrou uma movimentação pioneira no Porto de Cabedelo. O navio Sepetiba Bay atracou no em 11 de fevereiro com a missão de embarcar 28 mil toneladas de petcoke da Paraíba para o Rio de Janeiro. A grande diferença está em um modelo de eficiência que foi aplicado com o uso de placas de metal para conter o granel, evitar a perda de material e dar mais agilidade. A operação aconteceu em cerca de 5 dias.

Aconteceu, ainda, o embarque de 20 mil toneladas de ilmenita para a França. O minério, procedente de Mataraca/PB, é usado em pigmentos, ligas metálicas e revestimentos. O embarque dessa carga durou cerca de quatro dias e foi fundamental para a balança operacional do Porto de Cabedelo.

Com investimento R\$ 15,5 milhões, a empresa Ziranlog, do grupo Ziran, acaba de aportar no Complexo Industrial Portuário de Suape. Gerando 95 empregos diretos e 120 indiretos, a operadora logística está localizada na Zona Industrial, com 5,6676 hectares de área. A Ziranlog armazena e transporta contêineres e, em Suape, vai atender diretamente importadores e exportadores do Porto, reforçando os prestadores de serviço no núcleo de apoio logístico do Complexo.

Original do Rio de Janeiro, a Ziranlog conta com outras cinco filiais espalhadas pelo Brasil: Guarulhos, Betim, Itaguaí, Vila Velha e Salvador. A unidade de Suape tem capacidade para armazenar até 15 mil TEUs. A empresa tem área total de 56.676 metros quadrados, sendo 54 mil metros quadrados de pátio e 2 mil metros quadrados de instalações físicas (escritórios). O pátio de contêiner também possui tomadas para contêiner reefer.

“A chegada da Ziranlog no Complexo de Suape fortalece o segmento de transportadoras de contêineres e armazenamento, integrando a cadeia logística de Pernambuco”, afirma Luiz Alberto Barros, Diretor de Desenvolvimento de Negócios.

“Queremos, além de entregar o melhor para os nossos clientes, participar desse cenário em Pernambuco que só faz evoluir, contribuindo também para que o Porto de Suape cresça cada vez mais. As expectativas são as melhores para esse início de parceria”, destacou Admar Pereira, CEO da Ziranlog.

Grãos

A exportação de algodão do Brasil, segundo exportador global da fibra após os EUA, tem potencial de somar cerca de 2 milhões de toneladas no período de julho de 2020 a junho de 2021, o que repetiria o recorde esperado para 2019/20. A estimativa é do diretor da Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea), Miguel Faus.

De acordo com o executivo, a projeção já considera os impactos da pandemia do coronavírus, que começou na China mas não deve afetar os negócios quando o algodão da nova safra estiver pronto para ser exportado. Vale destacar que o país asiático, principal comprador do Brasil, demanda mais de 30% das exportações nacionais.

No ano comercial de exportação que se encerra em junho de 2020, os embarques do Brasil deverão crescer cerca de 50% ante a temporada anterior (2018/19), com um aumento na safra e os chineses comprando mais do Brasil, reflexo da guerra comercial com os Estados Unidos.

Apesar das consequências da pandemia do coronavírus, o otimismo com os volumes se mantém porque o dirigente tem a expectativa de que, no período de escoamento da nova safra —a partir de julho—, os impactos do coronavírus para os negócios estariam menores. Além disso, com a redução no número de casos na China, os congestionamentos nos portos chineses já estão diminuindo, com trabalhadores voltando às atividades.

Faus, também executivo na trading Omnicotton, com sede nos EUA, disse que a exportação de algodão do Brasil, que registrou recorde mensal de mais de 300 mil toneladas em janeiro, está diminuindo de ritmo no momento, mas pelo fato de a maior parte contratada da última safra já ter sido embarcada.

“No caso específico do algodão, como a maior parte (da última safra) já foi exportada, vamos continuar embarcando, mas já em volume menor. Não está havendo efeito (do coronavírus) nos embarques”, disse ele.

“E, até a nova safra pegar volume, espero que os principais problemas já tenham sido resolvidos em relação ao vírus”, acrescentou Faus, em referência à exportação do ciclo cuja colheita começa no início do segundo semestre.

O Brasil terminou há pouco de plantar a maior área de algodão da história. A expectativa é de que a produção cresça 2,7%, para 2,85 milhões de toneladas da fibra, de acordo com números da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

De acordo com a Bolsa de Rosário, a safra de milho começou há apenas duas semanas e as perspectivas permanecem favoráveis em relação aos dados de produção, estimando que 50 milhões de toneladas possam ser colhidas, a segunda maior colheita da história.

Desse total, 67% (ou 33,5 milhões de toneladas) devem ser destinados ao mercado externo. Já para o consumo por animais, a expectativa é que sejam consumidas 12,4 milhões de toneladas, o que corresponde a 25% da produção. Já a indústria deve absorver os 8% restantes do produto, ou 3,8 milhões de toneladas, dos quais 1,7 Mt devem ser usados como insumo na produção de etanol e outros usos do álcool etílico e 2,1 milhões toneladas como insumo para moagem a seco e úmida e outras indústrias.

Vale destacar que no comércio exterior, com as exportações de grãos de milho, totalizando 33,5 milhões de toneladas, a Argentina conseguirá ter o segundo maior volume de sua história no mercado internacional, ficando atrás apenas das 37 milhões de toneladas do ano passado.

Com esses números, a Argentina se consolida como a quinta região produtora mundial de milho na safra 2019/20, atrás dos Estados Unidos (347,8 Mt), China (260,8 Mt), Brasil (101 Mt) e União Europeia (65 Mt).

Em termos de valor das exportações, a preços correntes, isso representaria uma receita cambial de aproximadamente US \$ 5,5 bilhões, cerca de 9% abaixo da receita estimada do ano anterior e em linha com a queda de volume.

O futuro do comércio internacional, no entanto, é atualmente altamente incerto como resultado da pandemia de coronavírus COVID-19. As medidas tomadas para conter a propagação da doença e o medo de seus efeitos causaram uma retração notável no consumo global e uma forte correção nos preços. Por esse motivo, a correção das projeções de quantidade e preço das exportações está sujeita a ajustes.

De acordo com a Reuters, a AgRural revisou sua estimativa para a safra de soja 2019/20 do Brasil para 124,3 milhões de toneladas, ante 125,6 milhões de toneladas vistas na projeção anterior. O motivo são as perdas causadas pela seca no Rio Grande do Sul.

Segundo a AgRural, o tempo quente e seco deve levar o Estado do Sul do país a registrar nesta temporada a menor produtividade desde 2011/12, embora as perdas gaúchas sejam “parcialmente compensadas por altas produtividades em outros Estados”.

“A falta de chuva e as altas temperaturas seguem pesando sobre as lavouras mais tardias do Rio Grande do Sul, que já sofreu três cortes consecutivos de produtividade desde o início do ano, e também em alguns pontos de Santa Catarina”, afirmou a AgRural em nota.

De acordo com a AgRural, a colheita da safra brasileira na atual temporada atingia no último dia 12 de março 59% da área

plantada, avanço de nove pontos percentuais em relação à semana anterior.

O número supera a média de cinco anos para o período (57%), mas não o ritmo de trabalhos do ano passado neste momento (63%), disse a consultoria.

As exportações de óleo de soja, carne (bovina, suína e de frango), algodão e complexo sucroalcooleiro (açúcar e álcool) tiveram desempenho favorável na balança comercial do Agronegócio, que contabilizou US\$ 6,41 bilhões, em fevereiro.

A participação do agro no total das exportações brasileiras ficou em 39,2%, já que houve recuo de 6,3% nas vendas externas na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

As importações do setor totalizaram US\$ 1,06 bilhão no mês e, como resultado, o saldo da balança comercial foi de US\$ 5,35 bilhões, de acordo com a Balança Comercial do Agronegócio, elaborada pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

Soja: As exportações de óleo de soja totalizaram US\$ 62 milhões (+126,5%), com aumento no preço médio do produto e na quantidade comercializada, com 69 mil toneladas.

Carnes: A comercialização de carnes no mercado externo ficou em US\$ 1,30 bilhão (+11,3%). Houve aumento de 7,5% no quantum comercializado, com 559 mil toneladas, e alta do preço médio dos produtos do setor à taxa de 3,5%.

“O principal item negociado no mês foi a carne bovina, com US\$ 564 milhões (+9%). No que se refere à quantidade, verificou-se retração de 5,7% em relação a fevereiro de 2019, com 131 mil toneladas negociadas”, diz o levantamento.

Segundo a SCRI, as exportações de carne de frango aparecem na segunda posição do setor, com vendas de US\$ 548 milhões (+5,8%).

As vendas de carne de frango in natura registraram recorde de quantidade para os meses de fevereiro, com 335 mil toneladas (+11,5%), representando US\$ 525 milhões (+6,6%) e cotação média do produto no período de US\$ 1.567 por tonelada (-4,3%).

As exportações de carne suína atingiram US\$ 154 milhões (+55,4%), com incremento de 25,4% no quantum comercializado e de 23,9% na cotação média da mercadoria brasileira no período. As vendas da carne in natura, por sua vez, foram recordes para os meses de fevereiro em valor (US\$ 143 milhões) e em quantidade (58 mil toneladas).

“As flutuações nos valores exportados de soja em grão e carnes permanecem influenciadas pela desarticulação da produção chinesa de carne suína, em virtude da peste suína africana (PSA), que afeta o rebanho de suínos do país desde 2018. O Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, em inglês) estima que a produção chinesa de carne suína em 2020 deverá ser de 36 milhões de toneladas, volume 33,3% inferior ao produzido em 2018”, diz a nota da SCRI.

Complexo sucroalcooleiro: O complexo sucroalcooleiro atingiu US\$ 484 milhões, alta de 19,9%. As vendas de açúcar foram as

mais significativas dentro do setor, com US\$ 389 milhões (+14,6%) e 1,31 milhão de toneladas negociadas (+12,4%).

O álcool obteve US\$ 94 milhões de receita de exportação (+47,1%), com incremento de 46,7% na quantidade comercializada (131 mil toneladas). O preço médio do produto permanece no patamar aproximado de US\$ 716 por tonelada (-13,1%).

Algodão: Outro produto com destaque foi o algodão com desempenho positivo de 68,3% no mês estudado, somando US\$ 268 milhões. As vendas envolveram 170 milhões de toneladas, com preço médio de US\$ 1.578/tonelada, redução de 7,4% no valor em relação ao mesmo mês de 2019.

Principal destino em fevereiro: No mês de fevereiro, a Ásia ocupou a primeira posição das exportações do agronegócio brasileiro. Foram exportados US\$ 3,10 bilhões, ou seja, 3,3% inferiores ao mesmo mês em 2019.

A China se manteve entre os principais destinos, com US\$ 1,95 bilhão. Esse montante representou queda de 8,6% ante fevereiro/2019 (-US\$ 183,04 milhões), e queda da participação do país de 31,3% para 30,5%.

Café

As exportações de café solúvel do Brasil atingiram 606.061 sacas de 60 kg no primeiro bimestre de 2020, apresentando crescimento de 9,17% na comparação com as 555.149 sacas remetidas ao exterior em mesmo intervalo do ano passado. Os dados fazem parte do levantamento mensal da Associação Brasileira da Indústria de Café Solúvel (Abics).

No acumulado de janeiro e fevereiro, a receita cambial com os embarques avançou 4,90% em relação ao primeiro bimestre de 2019, saltando de US\$ 82,542 milhões para os atuais US\$ 86,589 milhões.

“A evolução das exportações de café solúvel segue firme em 2020, com os crescimentos em volume e receita ainda não sinalizando qualquer impacto das implicações econômicas mundiais provocadas pelo coronavírus”, destaca o diretor de Relações Institucionais da Abics, Aguinaldo Lima.

De acordo com ele, os embarques atuais se referem a vendas realizadas há pelo menos seis meses, “não implicando, portanto, surpresas negativas nas exportações de curto prazo”.

Destinos - Os principais clientes do café solúvel brasileiro no primeiro bimestre de 2020 foram os Estados Unidos, com a importação de 119.760 sacas (+29,1%) e investimentos de US\$ 16,4 milhões. Fechando o ‘top 5’ vêm: Rússia, com 69.031 sacas e US\$ 10,5 mi; Japão, com 45.961 sacas e US\$ 8,2 mi; Indonésia, com 34.001 sacas e US\$ 3,987 mi; e Ucrânia, com 27.459 sacas e US\$ 4,226 milhões.

O diretor de Relações Institucionais da Abics chama a atenção para o fato de grandes países produtores de café em grão e industrializado figurarem entre os principais destinos do produto nacional. “A Indonésia e o México, 12º no ranking do primeiro bimestre, destacam-se como grandes clientes do café solúvel brasileiro”, aponta.

Tipo de produto - Do volume total de café solúvel exportado pelo Brasil em janeiro e fevereiro, 72,6% (439.969 sacas) se referem a 'spray dried', 21,7% (131.527 sacas) a 'freeze dried', 3% (18.398 sacas) a 'coffee preparation' e 2,7% a extratos (16.167 sacas).

De acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a safra de café do Brasil neste ano deverá somar 57 milhões de sacas de 60 kg, com avanço de 14,2% na comparação com 2019. O órgão elevou a estimativa em 1% ante janeiro.

A produção de café arábica deve atingir 42,3 milhões de sacas, uma previsão praticamente estável frente ao mês anterior, o que representaria alta de 22,3% na comparação com 2019 devido ao ano de bionalidade positiva da espécie, que alterna anos de elevada e baixa produção.

Já a produção de café robusta deve atingir 14,8 milhões de sacas, com queda de 4,1% frente ao ano anterior, mas acima das 14,2 milhões de sacas estimadas em janeiro.

Em Minas Gerais, principal Estado produtor de café arábica do Brasil, a safra da variedade deve avançar 26,4% na comparação anual, para 31,2 milhões de sacas.

São Paulo, segundo maior produtor de arábica, a produção da espécie deve crescer 6,6% frente a 2019, para 4,7 milhões de sacas.

No café robusta, a produção deve cair 6,2% no Espírito Santo, 5,9% em Minas Gerais e 1,4% na Bahia, com avanço de 4,1% estimado em Rondônia, segundo o IBGE.

Para se ter uma ideia das exportações brasileiras de café, o gráfico a seguir mostra os volumes enviados ao exterior a partir de 2006:

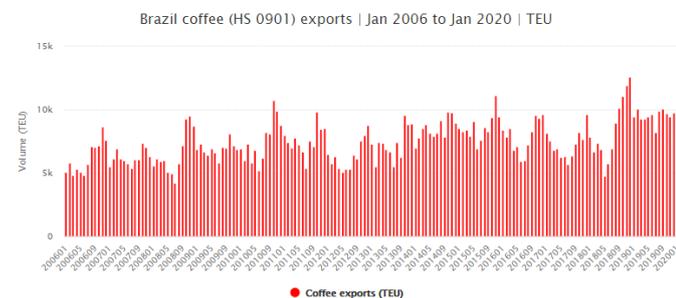


Chart source: DataLiner

Comércio

O Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), da Esalq/USP, apontou em novo estudo o grande potencial que o Brasil tem para ampliar exportações brasileiras à Liga Árabe. Segundo a pesquisa, o principal produto para esse fortalecimento dos embarques é a carne. O texto faz parte do Estudo de Segurança Alimentar no Mundo Árabe - Potencial do Agronegócio Brasileiro, feito em parceria com a Câmara de Comércio Árabe Brasileira. A Esalq é a Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo.

O texto destaca que a balança comercial brasileira com os países da Liga Árabe se mantém superavitária desde 2009. Entre 1997 e 2019, as exportações brasileiras para esses países cresceram, em média, 8,8% ao ano, ao passo que as importações evoluíram em menor ritmo, 5,1% ao ano. Os principais produtos exportados pelo Brasil no ano passado foram açúcar, carne de frango, miúdos e pedaços de carne de frango congelada, minério de ferro, milho e carne bovina desossada refrigerada e congelada, que representaram cerca de 70% da pauta.

Para Rodrigo Damasceno, pesquisador de políticas agropecuárias do Cepea, que participou do estudo, uma das estratégias para elevar esse comércio é se atentar à agregação de valor. "No caso da carne, não só congelar e exportar, mas ter algum grau de industrialização para agregar valor ao produto. Além disso, este mercado tem outros requisitos que pode até ter um efeito de transbordamento para outras nações, que não só as árabes", explicou Damasceno, sobre as oportunidades no mercado halal.

A análise aponta gargalos, comuns para as exportações brasileiras como um todo, como a infraestrutura logística nacional e, principalmente, portuária. Outro ponto ressaltado é o fortalecimento e integração entre ações no setor público e privado. "Esse é um ponto importante. Sentimos que os árabes prezam muito por essas relações até pessoais, e por empresas que tenham representantes em seus países. Nisso, a cadeia bovina pode se estruturar melhor, por exemplo. É preciso isso para fortalecer o setor", explicou o pesquisador.

Entre as ações positivas, o Cepea apontou as visitas técnicas realizadas pelo governo brasileiro no último ano. No setor agropecuário, as missões foram ao Egito, Arábia Saudita, Kuwait e Emirados, e resultaram, por exemplo, em autorizações das exportações brasileiras de lácteos, ovinos e caprinos para o Egito, castanhas, derivados de ovos e frutas à Arábia Saudita e mel para o Kuwait. Já na Arábia Saudita e nos Emirados, o Cepea destacou as oportunidades de investimentos em infraestrutura, em particular a Ferrogrão e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste.

Para Damasceno, para superar os entraves e chegar à ampliação do comércio com os árabes, deve-se trabalhar com metas de médio e longo prazo. O pesquisador lembra que estudos do Ministério da Agricultura, apontaram que para 5 a 10 anos a tendência é manter um crescimento de 2% a 3% nas exportações e produção de carne no Brasil.

De acordo com o "Barômetro do Comércio de Serviços" da Organização Mundial do Comércio (OMC) publicado em 11 de março a propagação do coronavírus está enfraquecendo o comércio global de serviços.

Pelo barômetro, um resultado de 100 indica crescimento em linha com as tendências de médio prazo. Maior que 100 sugere crescimento acima da tendência, enquanto aquelas abaixo de 100 indicam queda.

O resultado do índice é agora de 96,8 pontos, menor que os 98,4 registrados em setembro, sugerindo um crescimento abaixo da tendência no comércio de serviços mundiais.

A OMC ressalva que o indicador ainda não captura completamente o impacto econômico do vírus "e provavelmente cairá ainda mais nos próximos meses".

O barômetro procura mostrar mudanças de padrões no setor de serviços que representou um quarto (US\$ 5,8 trilhões) do comércio global em 2018.

Os maiores declínios entre os componentes do índice são os de viagens aéreas de passageiros (93,5) e transporte de contêineres (94,3), cujo crescimento já era moderado antes da epidemia. A queda no componente de frete de contêineres foi influenciada por menores volumes de embarque na Ásia.

*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