

**Notícias principais**

**Apesar do coronavírus, as exportações brasileiras do agronegócio têm crescido consideravelmente este ano, com as exportações de suínos liderando o maior aumento percentual e as exportações de soja para a China dominando as estatísticas de volume.**

**Aumento das exportações brasileiras de agronegócios** - Do lado das exportações, o Brasil resistiu à tendência do comércio internacional, apesar da deterioração das crises econômica, política e de saúde, ocasionadas pelo coronavírus. De acordo com várias operadoras e fontes governamentais, o sucesso do agronegócio deve continuar no restante de 2020.

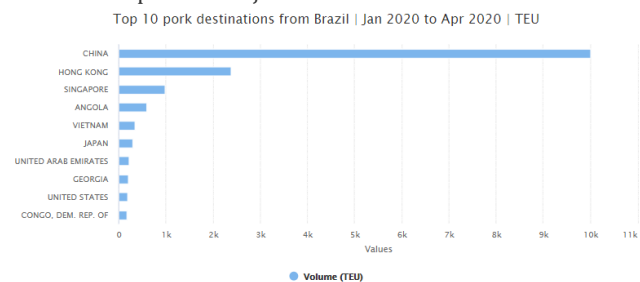
Segundo o Ministério da Agricultura, o Brasil teve o melhor abril para as exportações do agronegócio desde 2013. Já a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) observou que o superávit comercial global nos primeiros quatro meses deste ano foi de US \$ 19,7 bilhões, cerca de 14,56% maior em relação ao mesmo período de 2019, embora isso também se deva à queda nas importações.

A demanda aquecida, principalmente da China, fez o Brasil exportar 36 milhões de toneladas de soja durante os primeiros três meses deste ano, segundo a agência marítima Cargonave, um aumento de 100% em relação ao mesmo período do ano passado.

E, excluindo a soja, as exportações de carne suína estão na liderança. De fato, as exportações brasileiras de suínos quebraram duas barreiras em maio deste ano: registraram mais de 100.000 toneladas e totalizaram mais de US \$ 200 milhões em receita pela primeira vez em um mês, de acordo com a Associação Brasileira de Proteínas Animais (ABPA).

Amparados pela gripe suína africana devastando porcos domésticos criados na China e a guerra comercial em curso entre os EUA de Donald Trump (o segundo maior exportador de carne suína do mundo, com US \$ 5,22 bilhões em vendas e uma participação de 15,8% do mercado geral) e a China, exportadores brasileiros tiraram o máximo proveito das circunstâncias favoráveis e, durante os primeiros quatro meses deste ano, 10.002 TEUs de carne de porco foram enviados para a China e outros 2.385 TEUs para Hong Kong, segundo as estatísticas da Datamar.

O gráfico a seguir mostra os principais destinos da carne suína brasileira no período de janeiro a abril de 2020:



Com as exportações totais de carne suína brasileira no período atingindo 16.257 TEUs, os dois destinos chineses tiveram uma participação de mercado maciça de 76,19%, seguidos por Cingapura, com apenas 6% de participação. Com a Rússia

diminuindo sua participação de mercado nos últimos três anos, de 43% em 2017 para apenas 0,13% em 2020, os transportadores brasileiros de carne de porco tornaram-se muito dependentes do mercado chinês.

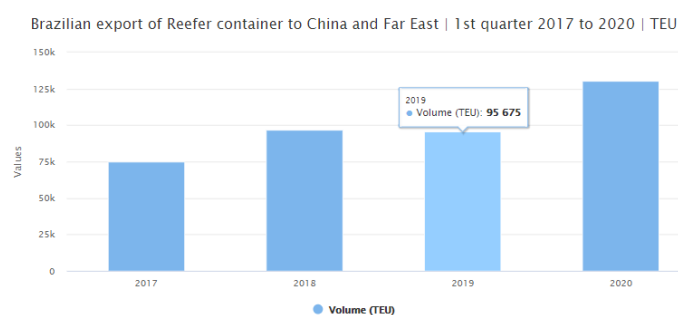
Francisco Turra, presidente da ABPA e ex-ministro da Agricultura (durante 18 meses entre 1998 e 1998, sob o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso), disse que as exportações de suínos em maio foram 52,2% maiores que no mesmo mês do ano passado e as receitas aumentaram 58,4%, atingindo 227,9 milhões de dólares.

No acumulado do ano (janeiro a final de maio), as exportações de suínos atingiram 383.200 toneladas, 34% acima do volume exportado nos primeiros cinco meses de 2019. Em receita, o saldo foi 54,8% superior, com US \$ 878,3 milhões em 2020, segundo dados da ABPA. Nesse ritmo, é muito provável que o Brasil ultrapasse a Bélgica e se torne o sétimo maior exportador mundial de carne de porco, de acordo com dados da CIA nos EUA.

“Superamos pela primeira vez o nível de 100.000 toneladas e US \$ 200 milhões em um único mês. Embora extremamente positivo, era um comportamento esperado pelo setor para este ano (devido a pedidos antecipados da China atingida pela gripe suína), mesmo com o enfrentamento da pandemia. Enquanto o setor mantém a oferta doméstica e traz moeda estrangeira para o país neste momento de grave crise, as vendas para o mercado internacional contribuam para reduzir o aumento dos custos de produção”, afirmou Turra.

**Efeito do aumento das exportações no transporte de contêineres** - O sucesso das exportações de carne em geral para a China e para o Extremo Oriente (frango e carne bovina, além da carne de porco) ocasionou a falta de contêineres reefer, o que motivou à implantação de vários “extra loaders” para aumentar o estoque disponível de contêineres no Brasil.

O gráfico a seguir mostra as exportações via contêiner reefer do Brasil para a China e o Extremo Oriente:

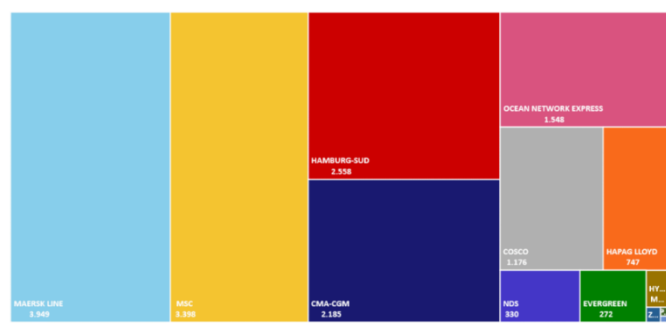


Nada mais representativo do que a chegada da APL Paris (operado pela CMA CGM) carregado de contêineres reefer vazios a Itajaí, ao invés de Santos, devido a restrições de comprimento de embarcação. Outras transportadoras também inseriram “extra loaders” para manter o suprimento de contêineres reefer para seus clientes no Brasil, especialmente nos estados do sul [Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul], que são a porta de saída para escoar a produção de frango e carne suína. Já as exportações de carne bovina predominam em Santos, onde a escassez de contêineres reefer não tem sido tão acentuada.

Para trazer os contêineres reefers vazios de volta ao Brasil, alguns armadores (incluindo a Maersk Line e a Hamburg Sud) estão recorrendo à capacidade não utilizada em seus serviços europeus e depois fazendo o transbordo de volta para a América do Sul. Outros armadores também estão utilizando a capacidade não utilizada para a Europa voltada para o norte, transportando contêineres reefer completos, adicionando 10 a 14 dias ao tempo de trânsito normal de 35 dias do Brasil para a China.

A Maersk Line movimentou 3.949 TEUs (participação de mercado de 24,3%) de carne suína durante os primeiros quatro meses deste ano (dados da Datamar), enquanto a MSC movimentou 3.398 TEUs (20,9%) e a Hamburg Sud 2.558 TEUs (15,74%). A CMA CGM embarcou 2.185 TEUs de carne suína (13,44% de participação) no mesmo período.

O gráfico a seguir mostra a participação dos armadores nas exportações brasileiras de carne suína no período de janeiro a abril de 2020 em TEUs:



## Taxas de frete

Devido ao rigoroso controle de capacidade das principais rotas, Maersk Line, CMA CGM, MSC e Hamburg Sud adotaram Blank Sailings e as taxas de frete para exportação de contêineres reefer permaneceram altas. Uma breve pesquisa com oito freight forwarders e dois armadores revelou uma faixa de preço à vista entre 3.800 e 4.200 dólares por FEU, entre 19 e 23 de junho, para um FEU de carne de porco embarcada de Santos para Xangai.

Um gerente sênior de um dos armadores envolvidos na rota comercial ECSA-China disse à Datamar que essa faixa de preços é “para operações spot e à vista”, que oscila desde o início do ano, mas a taxa de frete para contratos de longo prazo assinados em abril, para “volumes significativos e regulares”, eram mais baixas, da ordem de 3.000 dólares por FEU.

Essas flutuações, em termos de TEU seco, foram confirmadas pela Xeneta, uma plataforma benchmarking de preços de frete marítimo e aéreo de contêineres. Segundo a plataforma, um TEU seco de Xangai à Santos no mercado spot caiu de 2.500 dólares no início de 2020, para apenas 1.000 dólares no final de abril e início de maio, antes de subir para cerca de 1.500 dólares por TEU no início de junho. Durante esse período, as taxas de longo prazo (principalmente de contrato) mantiveram-se estáveis em 1.600 dólares desde o início do ano, mas já haviam caído de 2.100 dólares na virada de 2020. As elevações do início do ano foram causadas devido ao fechamento de alguns portos chineses, que estavam lidando com surtos de coronavírus, causando atrasos.

Patrik Olstad Berglund, CEO da Xeneta, disse à Datamar que a rota China-Brasil estava “um pouco volátil, como sempre” desde o início deste ano.

“Os armadores se saíram muito bem durante a crise ocasionada pelo novo coronavírus, equilibrando oferta e demanda, de modo que as taxas de longo prazo estão se mantendo em um bom patamar”, disse Berglund. “A situação de escassez de equipamentos permitiu que eles aumentassem as taxas por um tempo.”

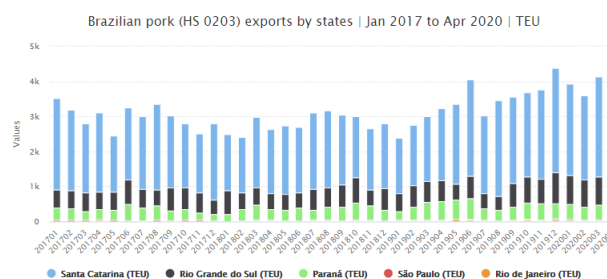
Tanto os executivos da Berglund quanto os armadores acrescentaram que a queda na demanda por petróleo significa que os preços dos bunkers estão caindo e isso também manteve as taxas de frete mais baixas do que seriam de outra forma, e o excedente de petróleo significa que os preços podem até cair nos próximos meses.

Essas tarifas da China são relevantes para o preço e a disponibilidade de contêineres reefer no Brasil, pois afetam a capacidade dos armadores de devolver os contêineres vazios de seus destinos chineses.

As exportações de carne suína do Brasil estão fortemente concentradas no sul do país, e os dados da Datamar mostram que os três estados do sul respondem por 98% de todos os embarques: Santa Catarina lidera com 68%, seguida por Rio Grande, com 19,9%, e depois o Paraná, com 10,8%.

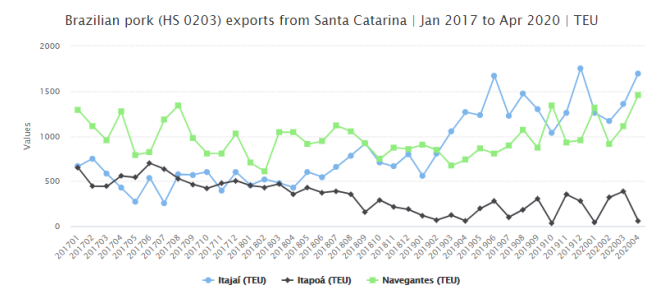
O Complexo Portuário de Itajaí (que inclui a Portonave em Navegantes, na margem direita, e a AP Moller Itajaí no próprio Porto de Itajaí, na margem esquerda) movimentou 10.280 TEUs nos primeiros quatro meses (4.802 TEUs nos primeiros e 5.478 TEUs nos últimos), dando a ele uma participação de 63,24% nas exportações brasileiras de carne suína. O próximo do ranking é o Rio Grande, com quase 20% de participação. O Porto Itapoá viu sua participação cair de 16% ou mais em 2017 para pouco menos de 5%, apesar de adicionar capacidade extra para contêineres reefer, já que a Hamburg Sud e a Maersk Line trocaram vários serviços de Itapoá para o Complexo Portuário de Itajaí.

O gráfico a seguir mostra a participação dos portos brasileiros nas exportações de carne suína no período de janeiro de 2017 a abril de 2020:



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

O gráfico a seguir mostra a participação dos portos catarinenses nas exportações de carne suína no período de janeiro de 2017 a abril de 2020:



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

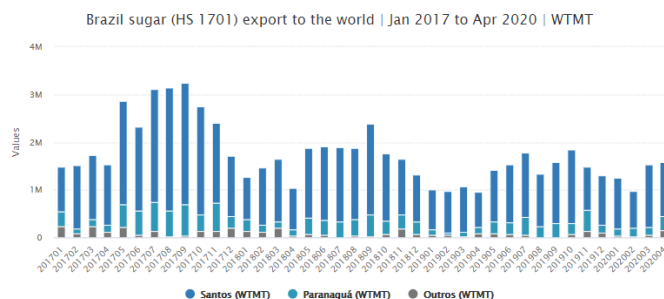
ocorrida em 2017, e em 18,1% o verificado no mesmo mês do ano passado.

A significativa alta mensal elevou o acumulado no ano para 58,00 milhões de toneladas, ultrapassando em 8,2% o maior acumulado para o período, ocorrido em 2018, e em 11,5% o verificado em 2019, sempre na comparação de janeiro a maio.

O movimento mensal foi impulsionado pelo robusto aumento de 27,6% nos embarques, liderados pelo crescimento de 40,2% exportações de soja em grãos e farelo (4,50 milhões de toneladas), carga de maior participação na movimentação total do complexo, e de 94,3% nos carregamentos de açúcar (2,25 milhões de toneladas), segunda maior carga escoada por Santos.

No total acumulado, o quadro é semelhante, com os embarques acusando alta de 13,7%, também impulsionados pelo complexo soja (18,86 milhões de toneladas), que cresceu 22,4%, seguido pelo açúcar (6,67 milhões de toneladas) com aumento de 35,1%.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de açúcar mês a mês, com destaque para os portos de maior movimentação da commodity:



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Outro destaque nos embarques foi o crescimento de 209,6% de óleo combustível (246,5 mil toneladas) no mês, elevando em 70,6% o total no período (881,35 mil toneladas). Nos desembarques, ressalta-se o crescimento de 67,3% nas descargas de adubo (653,3 mil toneladas) no mês, incremento de 32,2% no acumulado dessa carga (2,14 milhões de toneladas).

As operações com contêineres, que tiveram queda no mês, mantiveram alta ao registrar nos cinco primeiros meses do ano 1,71 milhão TEUs, novo recorde para o total do período, superando em 1,2% o maior desempenho, ocorrido em 2017, e em 8,3% na comparação com os cinco primeiros meses de 2019.

As atracções registraram 403 navios em maio, somando 1.996 navios no período, com crescimentos de 2,0% e 1,9%, respectivamente.

**Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, o governo pretende usar a renovação antecipada das duas concessões de ferrovias da Vale para viabilizar a conclusão de outros dois projetos no setor: a Nova Transnordestina e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol).**

### Portos, terminais e infraestrutura

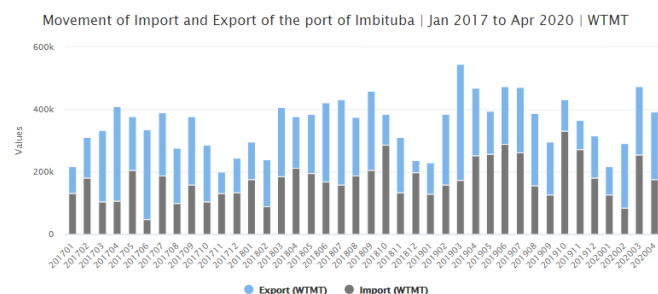
**Na última semana, o Porto de Imbituba realizou uma operação especial de desembarque de equipamentos eólicos. A importação chegou da China embarcada no navio DA GUI, que atracou no Cais 2 do porto.** Durante a operação especial, a equipe técnica de trabalhadores portuários realizou a movimentação de 3 pás de aproximadamente 67 metros de comprimento e 5 partes de torre que, quando montadas, formarão a turbina eólica. Também foram descarregados três componentes (hub, nacelle e drivetrain) e um contêiner com equipamentos para a montagem de aerogeradores.

A movimentação de grandes cargas de projeto é uma atividade que vem sendo explorada pelo porto público. No início do ano, também foram embarcados transformadores e geradores de grande porte.

Nesta operação foram utilizados guindastes do próprio navio, além de carretas especiais para o deslocamento das peças até o pátio de armazenagem. A operação portuária foi realizada pelas operadoras Simetria Logística e Santos Brasil, arrendatária do Terminal de Carga Geral do Porto de Imbituba. O navio foi agenciado pela Wilson Sons.

Os equipamentos serão transportados até o Parque Eólico da Honda Energy na cidade de Xangri-Lá (RS), onde já existem nove aerogeradores. Inaugurado em 2014 pela subsidiária da Honda Automóveis no Brasil, o parque produz energia 100% limpa e renovável que é distribuída para a fábrica, escritórios e centro de pesquisa e desenvolvimento da empresa.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner mostra a movimentação do Porto de Imbituba no período de janeiro de 2017 a abril de 2020:



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

**A movimentação de cargas pelo Porto de Santos registrou recorde histórico para o mês de maio e para o total acumulado no período. Com 12,98 milhões de toneladas, maio superou em 13,9% a até então maior marca para esse mês,**

A prorrogação dos contratos das duas ferrovias operadas pela mineradora – a Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) – já foi submetida a audiência pública e teve suas propostas encaminhadas ao Tribunal de Contas da União (TCU), que ainda não terminou sua análise.

Usando um mecanismo de investimentos cruzados que é permitido por lei sancionada em 2017 e regulamentada por decreto presidencial no ano passado, o governo já havia anunciado a exigência, como contrapartida às extensões contratuais por 30 anos, da construção de duas novas ferrovias pela Vale: um trecho da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, de Água Boa (MT) a Mara Rosa (GO), e uma nova linha entre Cariacica e Anchieta (ES).

A novidade é que, mesmo com esses dois empreendimentos (posteriormente eles serão leiloados a algum operador), ainda sobrarão um valor de outorga devido pela Vale como contrapartida à renovação antecipada. Esse dinheiro deverá ser pago à União. Tarcísio revelou que pretende usar a sobra de recursos na compra de trilhos para a obra inacabada da Transnordestina, que foi retomada recentemente, e no trecho 2 da Fiol, entre Caetité e Barreiras (BA).

“Ainda vai sobrar uma outorga livre. Temos que fechar o valor com o TCU, mas dará um impulso nessas duas obras”, afirmou Tarcísio.

**O Complexo Industrial Portuário de Suape está implantando uma nova tecnologia para elevar a segurança das manobras de atracções dos navios e aprimorar a eficiência nas estadias.** A plataforma de Apoio à Segurança e Gestão de Manobras de Navios (SMA), como chamada, monitora desde a previsibilidade de chegada da embarcação ao porto, passando pela presença no fundeio, até a navegação para atracção e aproximação aos Píeres de Granéis Líquidos (PGLs), que é o momento mais crítico da manobra. A instalação começou há dois meses e está em fase de operação no PGL 3B.

Sensores laser instalados aos berços, especificamente nos PGLs 2A, 2B, 3A e 3B, serão os responsáveis pela indicação da velocidade de aproximação ao píer com precisão, informando aos práticos o status, em tempo real, das velocidades de proa e popa da embarcação num display numérico e colorido a LED. A plataforma – cuja operação será realizada pela Transpetro Suape – também acompanha as condições meteorológicas do porto, por meio de instrumentação ambiental. O monitoramento acontece de acordo com as regras de segurança, eficiência e comunicação da Petrobras.

O projeto foi desenvolvido pela startup NavalPort, empresa do Porto Digital especializada em geração de conhecimento e solução de problemas complexos, sobretudo nas áreas de operação portuária. “A plataforma realiza o monitoramento da embarcação de forma global, desde o planejamento de chegada até a amarração, através do acompanhamento das tensões nas amarras do navio. Durante a estadia existem tempos estimados para cada etapa (fundeio, manobra, atracção) e o sistema monitora todas as fases, informa à Petrobras a eficiência e possíveis desvios de cada embarcação”, explica Marco Santiago, CEO e Founder da NavalPort. A startup está incubada em Suape desde 2017, quando começou a buscar soluções para a área portuária.

**Números positivos** - Mesmo diante da pandemia causada pelo novo coronavírus, o Porto de Suape apresentou um crescimento

no seu total de cargas movimentadas em maio de 2020. Foram 2.029.990 toneladas, um aumento de 11% em relação ao mesmo período de 2019, quando o porto registrou 1.823.831 toneladas. Destaque para os granéis líquidos com aumento de 16,5% no mês. No acumulado do ano, Suape cresceu ainda mais, registrando 10.548.474 toneladas de janeiro a maio deste ano, enquanto, no mesmo período de 2019, foram 8.705.736 toneladas, o que representa 21% de aumento. No tipo de navegação, também houve um crescimento no mês de maio, tanto para a costeira (cabotagem), quanto na navegação entre países (longo curso). A primeira cresceu 7% registrando 1.339.753 toneladas. Já a de longo curso teve um incremento de 22%, com um total de 690.238 toneladas movimentadas. Já a movimentação de contêineres, a segunda maior do porto, registrou 37.546 TEUs (unidade equivalente a 20 pés), no mês, o que representa uma leve queda, na ordem de 1,3%, comparada a maio de 2019, quando 38.028 TEUS foram movimentados.

**O Ministério dos Transportes da Nação da Argentina e o Porto de Buenos Aires anunciaram uma série de descontos nas taxas portuárias para navios de carga e de passageiros que chegarem ao porto nacional. As medidas buscam trazer um impacto positivo ao porto no enfrentamento da pandemia causada pelo novo coronavírus.**

As medidas aplicadas pelo Controlador do Porto de Buenos Aires, José Beni, estabelecem, para navios de carga, descontos parciais e progressivos que atinjam até 50% da tarifa geral de uso portuário e serão retroativos a 1º de janeiro deste ano.

Em relação aos cruzeiros, antecipando o início da temporada e com o objetivo de ter mais passageiros, a Taxa Geral de Uso do Porto para Navios e Serviço Específico para Uso de Doca será reduzida em 25% para cruzeiros com passageiros no turismo internacional, sendo um bônus 100% para aqueles com mais de 315 metros de comprimento. Além disso, esses navios com mais de 315 metros de comprimento receberão um desconto de 100% na taxa de passageiros, no uso de um scanner e na taxa de segurança.

Acompanhando essas medidas, foi acordada uma redução de 50% na taxa básica de pedágio da hidrovia, tanto de entrada quanto de saída, no trecho Buenos Aires-Oceano Atlântico.

“Por instruções do Ministério dos Transportes, Mario Meoni, e entendendo a situação excepcional que está ocorrendo no mundo e a influência que nosso Porto exerce sobre a economia do país, decidimos implementar medidas que promovam a chegada de mais turistas e mais carga a nosso país”, disse José Beni. Além disso, ele ressaltou que está trabalhando com empresas de cruzeiros e armadores para implementar as medidas sanitárias necessárias para que a atividade seja realizada com segurança e sem risco de contágio.

O Porto de Buenos Aires é o único porto nacional que a Argentina possui e o principal operador de carga containerizada do país. Além disso, na temporada de cruzeiros, ele recebe cerca de meio milhão de turistas.

Confira a seguir o ranking dos principais portos da Argentina, de acordo com o DataLiner:

Ranking of container handling in Argentine ports | Jan 2020 to Apr 2020 | TEU

PORTOS	TOTAL
BUENOS AIRES	295.060
ZARATE	26.498
ROSARIO	17.686
SAN ANTONIO ESTE	10.534
USHUAIA	6.878
PUERTO MADRYN	5.459
BAHIA BLANCA	3.412
PUERTO DESEADO	2.470
MAR DEL PLATA	1.766
BARRANQUERAS	350
SANTA FE	262
LAS PALMAS +AR	198
CAMPANA	48
CORRIENTES	34
COMODORO RIVADAVIA	8
CALETA OLIVIA	7
CONCEPCION DEL URUGUAY	2
RIO GALLEGOS	2
LA PLATA	1

Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

No início da atual administração, as autoridades do único porto nacional tiveram que realizar o processo de extensão das concessões do terminal para garantir, além de empregos a produção e o comércio exterior argentino.

Dados do DataLiner apontam que o Porto de Buenos Aires registrou um crescimento de 6,66% na movimentação de cargas containerizadas em TEUs nos primeiros quatro meses de 2020 em relação a igual período de 2019. Veja o gráfico de movimentação mês a mês:



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

Ainda de acordo com o DataLiner, entre os principais produtos importados pelo Porto de Buenos Aires estão mercadorias diversas, peças automotivas, pneus, polímeros de etileno e cervejas de malte. Já os principais produtos exportados via contêiner pela Argentina são carne bovina, amendoins não torrados e polímeros de etileno em formas primárias, entre outros.

**O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) recebeu, nesta semana, sete propostas de consórcios de empresas distintas para atuar no assessoramento técnico do projeto de desestatização/desinvestimento dos portos de Santos (SP) e de São Sebastião (SP).** No início de maio, o banco havia assinado um contrato com o Ministério da Infraestrutura para a realização dos estudos para os novos modelos de gestão e exploração dos portos. A expectativa é que os resultados dos estudos sejam conhecidos no primeiro trimestre de 2021. O leilão deve ocorrer em 2022.

Essa etapa definirá o melhor modelo de exploração dos dois portos. Na desestatização, o Estado transfere uma atividade ou um ativo à iniciativa privada por meio de venda, concessão ou autorização. A expectativa é que a entrada do setor privado na gestão dos portos gere maior fluxo de investimentos e mais dinamização da atividade portuária, além da modernização e melhoria dos níveis de serviços, aumento da eficiência, mais competitividade (interna e externa), bem como incorporação das melhores práticas internacionais.

Vale destacar que com a assinatura do contrato com o BNDES, o banco ficou responsável não apenas pelos estudos e pela modelagem da desestatização dos empreendimentos portuários, como, também, pelo suporte à realização das audiências públicas e do leilão, acompanhando o processo até a assinatura do contrato entre o setor público e o parceiro privado vencedor do processo.

**No último dia 22 de junho foi realizada uma operação conjunta de repressão ao furto de soja nos terminais do Porto do Rio Grande.**

A Guarda Portuária da Portos RS e a Patrulha Ambiental da Brigada Militar, utilizando informações da inteligência policial, efetuaram a prisão em flagrante de dois indivíduos e a apreensão de um menor durante a ação.

Os órgãos realizaram também a retenção da embarcação utilizada no furto, assim como o produto subtraído. Os dois maiores, de 20 e 24 anos, foram conduzidos à penitenciária.

De acordo com a Portos RS, as ações serão intensificadas durante o período em que houver maior embarque.

Vale destacar que as exportações de soja levaram o Porto do Rio Grande a registrar um recorde na movimentação de cargas no período de janeiro a maio de 2020. As exportações de soja pelo local cresceram 34,9% nesse período, em relação ao primeiro quadrimestre de 2019, com o transporte de mais de 15,5 milhões de toneladas do grão no total.

Considerando todos os tipos de carga, a diferença entre 2019 e 2020 é de um incremento de movimentação de 4,62% em Rio Grande. Somente no mês de maio foram 4,29 milhões de toneladas de todos os tipos de cargas.

**O Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente - Idema emitiu, no último dia 17 de junho, a Licença de Regularização de Operação (LRO) para o Porto de Natal, administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN).**

O processo de obtenção da licença teve início em 2011. Ao longo dos anos, foram realizados diversos estudos, documentos, análises técnicas e solicitações com o objetivo de viabilizar a emissão da licença.

“Esse licenciamento ambiental vai nos proporcionar mais segurança para atrair novos clientes”, afirma o Diretor-Presidente da CODERN, Elis Treidler Öberg.

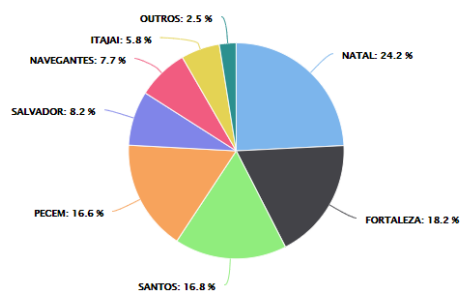
Administrado atualmente pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), o Porto de Natal é o maior do estado do Rio Grande do Norte, por isso muito importante para a região. É também o maior exportador brasileiro de frutas. Nos primeiros

quatro meses de 2020, o local respondeu por 24,22% do total de frutas brasileiras exportadas por via marítima.

Dados do DataLiner apontam que no período de janeiro a abril de 2020, o Porto de Natal exportou 5.864,00 TEUs. Os principais produtos exportados no período foram melões, melancias e mamões frescos, com 3.179,40 TEUs, seguidos por abacaxis, tâmaras e figos, com 1.144,00 TEUs.

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de frutas no período de janeiro a abril de 2020 por porto:

Brazil Fruit (Chapter 08) exports to the world | Jan 2020 to Apr 2020 | WTM



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

## Navegação

A partir do dia 1 de agosto, Robbert van Trooijen será o novo Diretor Geral para América Latina e Caribe da A.P. Moller-Maersk. O executivo assume após cinco anos como head da Maersk Ásia Pacífico, onde foi responsável pelas atividades de logística terrestre e marítima e por uma equipe de mais de 7.000 colaboradores. Atualmente ele é Presidente do Conselho da Sealand na Ásia, e assumirá o papel de Presidente do Conselho da Sealand nas Américas, sediado no Panamá.

Já Lars Ostergaard Nielsen, que está deixando o cargo, liderará a recém-criada área de Liner Operations Cluster (LOC), que inclui as três regiões da América – Central, Norte e Sul. “A nova configuração mostra que ao ingressar em duas regiões que possuem fortes habilidades complementares, nossas operações nas Américas nos proporcionarão uma visão mais ampla dos negócios e nos permitirão continuar a servir nossos clientes ainda melhor por meio de uma colaboração entre Operações e Comercial”, conclui Lars. O. Nielsen.

**Levantamento realizado pelo Ministério da Infraestrutura com base em dados estatísticos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontou que a pandemia causada pelo novo coronavírus não impactou na navegação de cabotagem, que registrou alta de 11,3% na movimentação entre janeiro e abril de 2020, em relação ao mesmo quadrimestre do ano passado.** No total, o setor transportou 60,8 milhões de toneladas no período.

De acordo com o levantamento, os números da movimentação por cabotagem estão relacionados ao crescimento do transporte de graneis líquidos e gasosos (10,1%) – com destaque para o setor de petróleo e derivados –, assim como à alta de 58,1% no transporte de graneis sólidos nos quatro primeiros meses do ano.

Quando a movimentação geral é levada em consideração, o setor portuário também registrou alta de 3,7% no período, sendo

65,2% das cargas operadas pelos portos privados e 34,8%, pelos portos públicos. Em toneladas, o volume total transportado foi de 340,4 milhões. Vale destacar que a movimentação de graneis líquidos e gasosos teve alta de 15,1% no período.

Segundo o levantamento da pasta, mesmo após o mês de janeiro ter registrado quedas de 30% no transporte de minério de ferro e soja, na comparação com 2019, o setor apresentou recuperação nos meses seguintes, com o minério de ferro mantendo o nível do ano anterior, e o petróleo e a soja impactando no resultado positivo final.

**Movimentação nos portos públicos** - Na análise individualizada das autoridades portuárias que administram os portos públicos, levando-se em consideração dados de janeiro a maio, destaque para a Companhia Docas do Pará (CDP), que teve acréscimo de 30% no período, em comparação com o ano anterior; para o Porto de Suape (PE), com alta de 21,1%; para a Portos do Paraná, que administra os portos de Paranaguá (PR) e Antonina (PR), com alta de 20,5%; além da SPA, autoridade portuária do Porto de Santos (SP), que registrou crescimento de 12% no período acumulado.

Os portos administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) tiveram maior impacto nas movimentações, uma vez que representaram perdas de 15,68%, 34,37% e 6,27%.

## Grãos

**Um monitoramento realizado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) indica que, até o momento, a rota da nuvem de gafanhotos não entrou em território brasileiro.** De acordo com o órgão, ele segue em ritmo de alerta em conjunto com as equipes técnicas das Superintendências Federais de Agricultura e dos órgãos estaduais de Defesa Agropecuária nos estados do Paraná, Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, além de unidades federais de vigilância agropecuária localizadas na fronteira com o Rio Grande do Sul.

No último dia 25 de junho, o Ministério da Agricultura divulgou uma portaria declarando estado de emergência fitossanitária no RS e em SC mas com caráter preventivo. Além disso, essa medida visa permitir uma mobilização mais ágil de recursos humanos e financeiros para promover eventual controle da praga.

Foi divulgado também um manual técnico de orientações sobre as ações de controle da praga adaptado às condições do Brasil, respaldado por dados científicos, com a devida capacitação dos agentes envolvidos num eventual surto da praga no país.

De acordo com os dados meteorológicos para a Região Sul do Brasil, previstos para os próximos dias, é pouco provável – até o presente momento – que a nuvem avance em território nacional. Caso isso ocorra, será feito um monitoramento interno para o acompanhamento da evolução do evento.

**Dados da Alfândega Chinesa indicam que as importações chinesas de soja do Brasil, seu principal fornecedor, atingiram em maio o nível mais alto em dois anos.**

A China, é o maior importador mundial de soja. Dados da Administração Geral das Alfândegas do país asiático indicam que o país importou 8,86 milhões de toneladas de soja brasileira no

mês de maio, o maior volume desde maio de 2018 e 41% a mais do que as 6,3 milhões de toneladas do mesmo período de 2019.

As importações do produto brasileiro também cresceram 49% na comparação com abril.

Já as compras chinesas de soja dos Estados Unidos caíram quase 50% em maio em relação a maio de 2019, somando 491.697 toneladas. É a menor contagem mensal desde janeiro de 2019.

Agora, espera-se que a China volte-se aos Estados Unidos, à medida que os chineses tentam cumprir seu acordo de impulsionar as compras agrícolas sob o pacto comercial da fase 1 com os norte-americanos — Pequim repetiu seu compromisso durante conversas no Havaí na semana passada.

O período de pico para remessas dos EUA para a China ocorre tradicionalmente durante os últimos quatro meses do ano civil, e a China historicamente conclui mais de 40% de suas compras de um ano inteiro dos Estados Unidos durante essa janela.

**União Europeia informou, por meio de seu diário oficial, que reduziu uma tarifa aplicada sobre as importações de milho em 55%, para 4,65 euros (5,24 dólares) por tonelada.**

A tarifa reduzida, que já entrou em vigor no dia 23 de junho, também se aplica às importações de centeio e sorgo.

A UE é um dos maiores importadores globais de milho, que é utilizado principalmente como ração animal.

O bloco havia restabelecido uma taxa de importação em 27 de abril, após os preços do cereal nos Estados Unidos atingirem uma mínima de dez anos e levarem o custo do milho importado dos EUA a um nível inferior ao piso dos preços estabelecido pela UE.

A medida marcou o fim de um período de taxa zero para o milho importado pelo bloco. Depois disso, o bloco voltou a elevar a tarifa em 5 de maio, para 10,40 euros –versus taxa inicial de 5,27 euros.

Com esse mecanismo, a UE consegue ajustar as tarifas, já que a média móvel de 10 dias dos preços de importação é variável, e remover a taxa quando as cotações voltarem a superar o piso estabelecido.

**O Serviço Nacional de Sanidade e Qualidade Agroalimentar da Argentina (Senasa) alertou o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) sobre uma nuvem de gafanhotos da espécie Schistocerca gregaria que encontra-se próximo à fronteira com o Brasil. Segundo o monitoramento climático que vem sendo realizado pelos especialistas argentinos, a praga deve seguir em direção ao Uruguai.**

Mesmo assim, considerando a proximidade com a região fronteiriça do Brasil, o Ministério da Agricultura emitiu alerta para as Superintendências Federais de Agricultura, com vistas aos órgãos estaduais de Defesa Agropecuária para que sejam tomadas as medidas cabíveis de monitoramento e orientação aos agricultores da região, em especial no estado do Rio Grande do Sul, para a adoção eventual de medidas de controle da praga caso esta nuvem ingresse em território brasileiro.

Esta praga está presente no Brasil desde o século XIX e causou grandes perdas às lavouras de arroz na região sul do País nas

décadas de 1930 e 1940. Desde então, tem permanecido na sua fase “isolada” que não causa danos às lavouras, pois não forma as chamadas “nuvens de gafanhotos”. Recentemente, voltou a causar danos à agricultura na América do Sul, em sua fase gregária (formação de nuvens).

Os fatores que levaram ao ressurgimento desta praga em sua fase mais agressiva na região estão sendo ainda avaliados pelos especialistas e podem estar relacionados a uma conjunção de fatores climáticos, como temperatura, índice pluviométrico e dinâmica dos ventos.

Depois de anunciar a intenção de nacionalizar a processadora de oleaginosas Vicentin, há duas semanas, como plano de resgate à empresa, que está cheia de dívidas, o presidente argentino Alberto Fernandez vem enfrentando uma série de protestos de companhias argentinas.

Por isso, apresentou uma nova proposta, na qual o governo da província de Santa Fé assumirá as responsabilidades da empresa para evitar uma nacionalização pelo governo federal. “Para nós, a expropriação é uma ferramenta para recuperar a empresa e não um fim em si. Se houver um plano alternativo que atinja o mesmo objetivo, terei prazer em ouvi-lo e analisá-lo”, afirmou Fernandez em entrevista à uma rádio local.

Sob a nova proposta, o controle de Vicentin seria alcançado por canais provinciais, e não por nacionalização federal, o que significa que Fernandez não precisaria de aprovação para o plano do Congresso, onde ele não possui maioria.

O plano da província de Santa Fé ocorre porque os municípios fortemente agrícolas temem que outros processos de nacionalização ocorram com este governo de centro-esquerda.

A Vicentin deve aproximadamente US\$ 350 milhões aos fornecedores de grãos, enquanto a dívida geral da empresa, incluindo bancos locais e estrangeiros, é estimada em US\$ 1,5 bilhão.

### Álcool & Etanol

Após 15 anos, o Porto de São Sebastião, localizado no litoral norte de São Paulo, voltou a realizar operações de transporte de açúcar.

De acordo com o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, foi fechada uma parceria com a Raízen para esse tipo de operação.

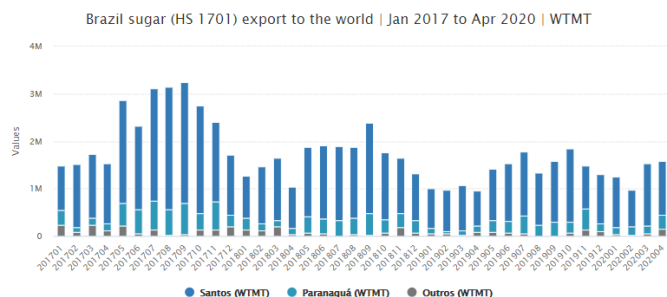
A retomada ocorreu em maio com o envio de 15 mil toneladas de açúcar com destino à Gâmbia, na África. Já estão programados também o embarque de outras 75 mil toneladas de açúcar ensacado com destino para a África e o Mediterrâneo por meio da parceria com a Raízen.

Para o ano todo, a expectativa de operação no porto é de 250 mil toneladas de açúcar ensacado e 250 mil toneladas a granel.

Vale lembrar que nos últimos meses o tempo médio de espera para o carregamento de navios no Porto de Santos, também localizado no litoral de São Paulo, tem sido de até 45 dias, o que pode ter levado às empresas a buscar novas alternativas para escoar sua produção.

Nos últimos três meses, a maior parte do mercado global de açúcar se voltou para o Brasil, que está produzindo volumes recordes do adoçante. As usinas têm dado prioridade ao açúcar em detrimento do etanol depois que o mercado de combustíveis brasileiro teve uma queda de demanda em função das medidas de isolamento social relacionadas à pandemia de coronavírus.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de açúcar mês a mês, com destaque para os portos de maior movimentação da commodity:



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

Já no Porto de São Sebastião, a movimentação geral de cargas cresceu 3,6% durante a pandemia. No período de março a maio deste ano, 144 mil toneladas de cargas foram transportadas, em comparação com 139 mil toneladas no mesmo período de 2019.

## Economia

**O Ministério da Economia do México informou, no dia 25 de junho, que o início de um acordo de livre comércio entre o México e o Brasil envolvendo veículos pesados foi adiado em três anos.**

Na declaração, o governo mexicano mencionou o coronavírus, mas não estabeleceu, explicitamente, uma relação com a pandemia pelo atraso no início do acordo.

O pacto estava previsto para começar em 1º de julho de 2020, mas foi adiado para julho de 2023.

**O organismo previa em abril que o comércio global de mercadorias recuaria entre 13% e 32% em 2020, antes de se recuperar em 21% a 24% em 2021.**

De acordo com o órgão, o volume do comércio de mercadorias encolheu 3% no primeiro trimestre, e as estimativas iniciais apontam para um declínio ano a ano de 18,5% no segundo trimestre.

A OMC disse que os governos reagiram mais rapidamente do que na crise de 2008 e 2009, e o apoio à renda incentivou os consumidores a continuarem gastando. Alguns setores, como o de automóveis, caíram acentuadamente, mas outros, como eletrônicos, mantiveram-se bem. Se o comércio crescer 2,5% por trimestre durante o resto do ano, a projeção mais otimista de queda de 13% poderá ser realizada, embora isso ainda seja pior

do que no auge da crise financeira em 2009, quando o comércio recuou 12,5%.

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