

**Notícias principais****O Porto de Santos continua sendo o principal porto brasileiro tanto em importações como em exportações de contêineres.**

Levantamento realizado pelo DataLiner no primeiro trimestre de 2020 mostra que Santos registrou um crescimento de 8,31% nas exportações de contêineres no acumulado dos três primeiros meses do ano em relação ao mesmo período de 2019. Em relação às importações, o crescimento foi bem mais modesto, + 1,68%.

O Porto de Paranaguá tem o segundo posto tanto nas exportações como nas importações. No primeiro trimestre de 2020 exportou 7,31% mais TEUs em relação ao mesmo período de 2019 e importou 10,56% mais.

Mas é a movimentação de portos menores que chama a atenção. O Porto de Pecém, por exemplo, registrou um crescimento de 78,1% nas exportações via contêiner nos três primeiros meses de 2020 e 38,73% nas importações no mesmo período em relação ao primeiro trimestre de 2019.

Do outro lado, as exportações via Porto de Imbituba caíram - 71,85% no primeiro trimestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019 e as importações caíram -73,23% nesse mesmo tempo.

Confira o desempenho de cada porto:

**Exportações (TEU por porto)**

Porto	2019	2020	Diferença %
Santos	230.255,00	249.405,90	+ 8,31%
Paranaguá	82.185,00	88.252,74	+ 7,31%
Navegantes	62.497,00	70.804,17	+ 13,29%
Rio Grande	57.778,00	52.977,00	-8,30%
Itapoá	43.767,00	39.825,58	-9,00%
Itajaí	30.060,00	34.043,33	+13,25%
Salvador	22.725,00	24.214,00	+6,55%
Rio de Janeiro	23.171,00	22.517,50	-2,82%
Vitória	14.750,00	14.932,50	+1,23%
Vila do Conde	13.718,00	11.029,00	-19,6%
Pecém	3.937,00	7.012,00	+78,1%
Porto de Itaguaí	8.690,00	6.211,00	-28,52%
Fortaleza	6.903,00	5.833,00	-15,50%
Suape	4.533,00	5.511,00	+ 21,57%
Natal	4.544,00	5.158,00	+13,51%
Manaus	3.836,00	3.569,00	-6,96%
Imbituba	540,00	152,00	-71,85%

**Importações (TEU por porto)**

Porto	2019	2020	Diferença %
Santos	223.138,00	226.897,06	+ 1,68%
Paranaguá	55.285,00	61.128,00	+10,56%
Navegantes	57.950,00	55.178,00	-4,78%
Itapoá	40.887,00	50.415,17	+23,30%
Manaus	37.201,00	42.093,00	+ 13,15%
Itajaí	22.123,00	39.869,50	+80,21%
Rio de Janeiro	30.900,00	31.656,50	+2,44%
Suape	18.608,00	22.433,56	+20,55%
Rio Grande	18.617,00	19.404,00	+4,22%
Salvador	15.470,00	17.725,50	+14,57%
Vitória	14.039,00	14.253,50	+1,52%
Pecém	6.356,00	8.818,00	+38,73%
Itaguaí	8.280,00	7.098,00	-14,27%
Vila do Conde	1.724,00	2.073,00	+20,24%
Fortaleza	497,00	474,00	-4,62%
Natal	128,00	184,00	+43,75%
Imbituba	650,00	174,00	-73,23%
Porto Alegre	116,00	107,00	-7,75%
Recife	39,00	96,00	+146%

Fonte: DataLiner

**Portos, terminais e infraestrutura****No último dia 30 de maio, começou um novo ciclo de dragagem de manutenção de berços de atracação no Porto de Santos. As obras estão sendo realizadas pela DTA Engenharia e começaram pelos berços de atracação da Brasil Terminal Portuário (BTP), na margem direita do Porto.**

O contrato de manutenção com a DTA foi assinado em 8 de janeiro, mas estava sub judice. A liminar que impedia o início dos trabalhos foi cassada no dia 23 de abril e, no dia 29 de abril, foi assinada a ordem de serviço para a mobilização dos equipamentos de berços. O contrato é válido por 24 meses e visa a manutenção das profundidades do canal de navegação e berços de atracação do Porto de Santos.

De acordo com a Santos Port Authority, os trabalhos foram iniciados durante as "janelas" de operação (período entre a saída de um navio e a entrada de outro, quando o berço está livre), para permitir o mínimo de impacto nas atracações. O objetivo é manter o Porto funcionando enquanto os serviços de manutenção acontecem.

Novo diretor de Administração e Finanças da SPA - Ainda sobre o Porto de Santos, no dia 29 de maio foi eleito o novo diretor de Administração e Finanças da autoridade portuária. Marcus dos Santos Mingoni foi eleito pelo Conselho de Administração (Consad) da Companhia. Administrador de empresas, o executivo foi vice-presidente financeiro do Grupo Saraiva e CFO do Grupo SEB Educação.

**No dia 29 de maio, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL lançou um edital para contratação de serviços de consultoria necessários à desestatização do Porto de Itajaí (SC). O resultado dos trabalhos da empresa servirá para que a EPL proponha ao Ministério da Infraestrutura o modelo de exploração do local.**

A empresa ganhadora da licitação terá a responsabilidade de fazer os levantamentos preliminares do projeto, como o mapeamento da capacidade operacional do porto, situação fiscal e patrimonial, auditoria jurídica, entre outras informações. A vencedora da licitação também deverá apoiar o processo de leilão, na promoção de roadshows com investidores. O valor estimado do contrato é de R\$ 2,8 milhões.

O Plano de Trabalho, desenvolvido em conjunto com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, estabelece 28 meses para o término dos estudos. De acordo com o cronograma, o leilão deverá ocorrer em 2022. Atualmente, o Porto de Itajaí tem a administração delegada ao município catarinense.

As propostas deverão ser entregues de 1º a 23 de junho de 2020 exclusivamente no site [www.comprasnet.gov.br](http://www.comprasnet.gov.br).

**A disputa judicial entre a Marimex e o Governo Federal está impedido a construção de uma pera ferroviária no porto de Santos (SP). A pera ferroviária possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem e está prevista no novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos.**

O empreendimento poderia quase quadruplicar, para 20 milhões de toneladas, a movimentação de granéis sólidos em uma área do porto, melhorando o acesso a 13 terminais.

O problema é que o projeto prevê a construção da pera em torno do atual terminal da Marimex, que não pretende deixar a área, embora o primeiro contrato para permanência no local tenha vencido no dia 08 de maio. A companhia alega que o contrato previa a possibilidade de renovação por mais 20 anos.

A seu favor, a Marimex conseguiu duas decisões liminares —uma do Tribunal de Contas da União (TCU) e outra do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1).

A Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária, por sua vez, está preparando suas defesas para apresentar tanto ao TCU quanto Ministério Público e seguir com os planos originais do Porto. Segundo ela, a pera ferroviária é um projeto orçado em cerca de 170 milhões de reais e faz parte de um pacote de investimentos maior, na ordem de 1,5 bilhão de reais.

Além disso, a capacidade ferroviária nas malhas “serra acima” está passando por um processo de ampliação para desembocar cargas como a safra de grãos do Centro-Oeste no Porto de Santos.

Vale lembrar que no dia 27 de maio foi assinada a prorrogação do contrato da Malha Paulista com a Rumo, que prevê a ampliação, em cinco anos, da atual capacidade da ferrovia de 35 milhões de toneladas úteis para 75 milhões, carga que irá praticamente toda para o Porto de Santos.

Apesar da disputa jurídica atual, há conversas sobre a possibilidade de uma troca da área da Marimex no porto de Santos, o que poderia ajudar a acabar com o impasse. A empresa não quer comentar o assunto.

**A Prefeitura de Presidente Kennedy, no Litoral Sul do Espírito Santo, assinou, no último dia 27 de maio, um termo de cooperação técnica com o Porto Central.** O termo era uma das condicionantes feitas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para a instalação do empreendimento no município.

O Porto Central é um projeto portuário privado que tem como acionista a TPK Logística S.A, pertencente à Organização Polimix. Sua gestão portuária será feita nos moldes do Porto de Roterdã (Holanda).

O terminal irá operar diversos tipos de cargas como: granéis líquidos, petróleo e derivados, produtos químicos, granéis sólidos, minério de ferro, carvão, ferro gusa, além de soja, milho, trigo e outros produtos agrícolas, fertilizantes e veículos.

O Porto Central também vai movimentar contêineres. Para tanto, estão previstos 30 berços no terminal. A profundidade vai variar de 10 a 25 metros, o que vai permitir que o porto receba navios de grande porte.

O projeto prevê quatro etapas. O investimento previsto para a primeira parte é de R\$ 1,5 bilhão. Para as outras fases, será de cerca de R\$ 5 bilhões.

**A DP World concluiu os estágios iniciais de integração com a TradeLens, a plataforma de logística digital de contêiner baseada em blockchain, desenvolvida em conjunto pela AP Moller – Maersk e a IBM.**

A DP World tem como objetivo conectar todos os seus 82 terminais de contêineres marítimos e fluviais, bem como sua divisão de logística com o TradeLens. Em 2019, os terminais da DP World movimentaram 71,2 milhões de TEUs de cerca de 70.000 embarcações. A plataforma visa acelerar a digitalização do comércio global, modernizando os processos logísticos.

O TradeLens reúne dados de todo o ecossistema global da cadeia de suprimentos, incluindo embarcadores, operadores portuários e linhas de navegação. Também substitui documentos manuais e baseados em papel por soluções digitais habilitadas para blockchain.

Para a DP World, a integração com a plataforma TradeLens melhorará a eficiência operacional da companhia já que trará uma visibilidade antecipada do fluxo de contêineres de várias transportadoras e o tempo que cada contêiner permanecerá no pátio, permitindo um melhor planejamento de cada terminal.

**No dia 28 de maio, entrou em vigor a Medida Provisória 973/20 que dispensa as empresas instaladas em zonas de processamento de exportação (ZPEs) de cumprir, em 2020, o requisito legal de ter pelo menos 80% da receita bruta atrelado a vendas ao exterior.**

O objetivo da medida provisória, segundo o governo, é preservar as empresas exportadoras, que terão dificuldade de cumprir o percentual mínimo em um cenário de crise econômica mundial, provocado pela pandemia causada pela Covid-19.

Vale lembrar que os ZPEs são distritos industriais, cujas empresas são beneficiadas com a suspensão de impostos para exportar, entre outros benefícios. Em contrapartida, no mínimo 80% da receita bruta total deve ser oriunda de exportações, regra criada pela Lei 11.508/07.

Segundo o Ministério da Economia, atualmente o Brasil possui 25 ZPEs autorizadas, das quais 19 encontram-se em efetiva implantação, distribuídas em 17 estados.

Tramitação - A MP 973/20 será analisada agora pelo Plenário da Câmara. A MP seguirá o rito sumário de tramitação definido pelo Congresso Nacional em virtude da situação de calamidade pública.

**A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) reativou o Canal Norte da Ilha das Cabras, no Porto de Itaguaí, com o objetivo melhorar a infraestrutura aquaviária do local e aumentar os índices de produtividade e faturamento.**

O canal de interligação tem 9,4 metros de profundidade e um calado operacional de 8,9 metros, podendo receber navios de até 242 metros de comprimento e 32 metros de boca. O canal entrará em operação nos próximos dias, tão logo seja publicada a Instrução Normativa da Autoridade Portuária.

Para o superintendente de Gestão Portuária dos Portos de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, o restabelecimento do canal possibilita uma nova dinâmica operacional nas manobras dos navios que acessam o Porto de Itaguaí: “O Canal Norte da Ilha das Cabras cria um trecho que pode funcionar como uma dupla via, modalidade que pode gerar crescimento na produtividade dos terminais e do porto, em função da ampliação da taxa de ocupação dos berços e aumento da movimentação de carga”. Outro ponto relevante, segundo Neves, “é a proximidade desse canal com a

área de expansão do porto, que agora possui um canal como facilitador de um projeto futuro.”

O canal havia sido desativado em 2011 por causa das obras da Base de Submarino Nuclear e do Terminal Privado do Porto Sudeste, no intuito de evitar acidentes, já que estava ocorrendo dragagem nas proximidades. Com a conclusão dessas obras, a Diretoria de Gestão Portuária da CDRJ desenvolveu um projeto de reativação do canal. Assim, foram realizadas uma nova batimetria e uma nova sinalização náutica, visando o restabelecimento das condições de navegabilidade. Após as aprovações por parte da Marinha do Brasil (MB), a CDRJ instalou as boias de sinalização e homologou o navio tipo e o calado de operação.

**O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto do Itaqui foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura por meio de portaria que entra em vigor em 1º de junho deste ano.** O documento foi publicado no Diário Oficial da União do dia 21 de maio, de acordo com o qual passa a receber a denominação de PDZ do Porto Organizado de Itaqui 2020. Antes de ser encaminhado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, o estudo, composto de diagnóstico, plano operacional e zoneamento de áreas, foi validado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) e pelo Conselho da Autoridade Portuária (CAP).

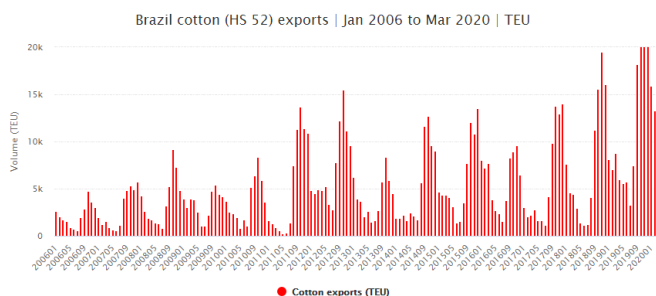
O documento mostra o futuro desenvolvimento do porto, áreas que serão trabalhadas, expansões, matriz de cargas e principalmente algumas metas atreladas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

O diagnóstico recomenda 77 ações a serem implementadas, que incluem melhorias de gestão e operacionais, proposição de investimentos portuários e em acessos, reorganização de áreas do porto organizado e ações ambientais.

**De acordo com a Portos do Paraná, as exportações de algodão pelo Porto de Paranaguá aumentaram 3.098% em 2020. Nos primeiros quatro meses do ano, quase 11,8 mil toneladas do produto, em fardos e fios, foram embarcadas em contêineres pelo terminal paranaense.** No mesmo período de 2019, apenas 331 toneladas do produto deixaram o país pelo Paraná.

Segundo o Ministério da Economia, o Porto de Paranaguá foi o segundo do Brasil em volume movimentado de algodão, com receita de mais de US\$ 19,2 milhões.

Dados do DataLiner apontam que as exportações brasileiras de algodão estão em alta em 2020. Nos três primeiros meses de 2020 o Brasil exportou 63,9% mais algodão do que no mesmo período de 2019:



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

O algodão exportado por Paranaguá tem origem, principalmente, nos estados de São Paulo, Mato Grosso e Bahia. Os principais destinos são Vietnã, China, Paquistão, Indonésia e Turquia. Carne de frango por Paranaguá Outro destaque é a exportação de frango congelado por Paranaguá. Foram 590 mil toneladas exportadas nos primeiros quatro meses deste ano, volume quase 6% maior que o registrado no mesmo período do ano passado, que foi de 556,8 mil toneladas.

O Porto de Paranaguá segue sendo o primeiro porto do país nas exportações de frango. A carne de ave exportada pelo terminal paranaense é produzida, principalmente, no próprio Estado. Os principais destinos são China, Japão, Emirados Árabes, Arábia Saudita e Kuwait.

A exportação de carne bovina pelo Porto de Paranaguá também registrou aumento no primeiro quadrimestre. Este ano 116,8 mil toneladas do produto foram exportadas pelo terminal paranaense. O volume é 42% maior que as 82,3 mil toneladas exportadas em 2019, de janeiro a abril.

A carne de boi exportada tem origem, principalmente, nos estados de São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Os principais destinos do produto são China, Hong Kong, Israel, Filipinas e Egito.

**No dia 27 de maio, foi assinado o novo contrato da concessão ferroviária da Malha Paulista entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a empresa Rumo, após quatro anos de tratativas entre governo federal, empresa e órgãos de controle, para viabilizar a renovação antecipada.**

A Malha Paulista liga regiões produtoras de grãos do Centro-Oeste ao Porto de Santos. O contrato original, que venceria em 2028, foi renovado por mais 30 anos, mediante uma série de contrapartidas que injetarão recursos privados na ampliação da capacidade de transporte, em melhorias urbanas, além de gerar empregos e aumentar a arrecadação federal. Somente em outorgas a União arrecadará R\$ 2,9 bilhões com a renovação.

Os investimentos a serem realizados pela concessionária somam mais de R\$ 6 bilhões em obras, trilhos, vagões e locomotivas e serão realizados ao longo da concessão. Com isto, a Malha Paulista aumentará sua capacidade de transporte dos atuais 35 para 75 milhões de toneladas, podendo chegar futuramente aos 100 milhões de toneladas.

O sistema ferroviário tem 1.989 quilômetros de extensão entre Santa Fé do Sul/SP – na divisa com o Mato Grosso do Sul – e o Porto de Santos/SP. Por seus trilhos, são movimentadas cargas de milho, soja, açúcar, farelo de soja, álcool, derivados de petróleo e contêineres.

**Na semana passada, a Usina de Itaipu abriu seu vertedouro para ajudar a aumentar a navegabilidade do Rio Paraná, localizado logo abaixo da usina, e que estava com o nível muito baixo, o que inviabilizava a navegabilidade de grandes embarcações.**

A operação surtiu efeito. De acordo com o Centro de Armadores Marítimos e Fluviais do Paraguai, as primeiras das 152 barcas que estavam paradas a mais de 50 dias no país por conta do baixo nível do Rio Paraná puderam voltar a se movimentar. O rio Paraná estava no seu nível mais crítico dos últimos 50 anos.

A entidade explicou que ainda há cerca de um milhão de toneladas de soja para serem escoadas via rio Paraná e que o país aproveitará as barcaças para receber fertilizantes e combustíveis, que antes eram recebidos via fluvial e com a baixa do rio passaram a ser transportados por terra.

É pela hidrovia Paraguai-Paraná que passa grande parte da produção agrícola do Paraguai e da Argentina em direção aos portos de Buenos Aires e Montevideú, no Rio da Prata.

O vertimento deve durar até o fim de maio, com a liberação (defluência média) de aproximadamente 8.500 metros cúbicos de água por segundo (considerando vazão turbinada e vertimento). Segundo a Usina de Itaipu, a operação com o vertedouro não está afetando a produção de energia porque sua demanda caiu em função da pandemia da covid-19.

**Na última semana, a autoridade portuária de Santos, Santos Port Authority (SPA), assinou o contrato de arrendamento do terminal STS 13A com a empresa Adonai East, do grupo Aba Infraestrutura e Logística S/A, dando uso operacional para mais uma área no Porto de Santos.**

OSTS 13A está localizado na Ilha Barnabé, margem esquerda do complexo portuário, e foi arrematado pela Aba em leilão realizado em agosto de 2019, na B3, em São Paulo, com um lance de R\$ 35 milhões. A outorga irá para o Tesouro da seguinte forma: 25% na assinatura e mais cinco parcelas anuais.

A empresa ganhou o direito de explorar o ativo para armazenar e movimentar grânéis líquidos pelo prazo de 25 anos, contados a partir da assunção da área, que tem 38,4 mil m<sup>2</sup> e estava há quase oito anos sem uso.

A Aba pagará à SPA o valor de R\$ 158,5 mil mensais de arrendamento fixo e R\$ 4,15 por tonelada de carga movimentada de arrendamento variável. A nova área deverá ter, segundo o contrato, capacidade estática mínima de 70,5 mil metros cúbicos. Os investimentos estimados a serem feitos pela empresa somam aproximadamente R\$ 111 milhões.

A Aba já atua em Santos com outros dois terminais. É arrendatária do terminal Adonai, também na Ilha Barnabé, destinado à movimentação a líquidos, e do Concais (passageiros).

**O Ministério da Infraestrutura assinou, na última semana, um convênio que delega à SCPar Porto de São Francisco do Sul (SC) a competência para elaborar editais e realizar procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias localizadas no próprio porto organizado.**

Esse tipo de delegação está previsto na portaria nº 574/18, que garante mais autonomia às autoridades portuárias para a realização de licitações, além de maximizar a descentralização da administração dos portos organizados aos estados e municípios.

Para obter essa autonomia, as autoridades portuárias devem cumprir uma série de pré-requisitos, como atingir pontuação mínima de 6,0 no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias – IGAP. O indicador avalia o nível de eficiência operacional, de eficiência administrativa, de manutenção de acessos aquaviários, de execução orçamentária de investimento, entre outros. A SCPar Porto de São Francisco do Sul atingiu 7,5 pontos no índice.

Antes, o ministério já havia delegado as mesmas competências à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), no Paraná.

A portaria permite, ainda, que o ministério identifique quais autoridades portuárias vêm adotando as melhores práticas de mercado, de gestão e governança, de transparência e que possuem boa estrutura organizacional, física e quadro funcional adequado à exploração portuária.

**A pandemia causada pela Covid-19, que diminuiu a atividade econômica mundial, ainda não atingiu a movimentação de cargas no Porto de Santos, que registrou, no mês de abril, sua maior movimentação mensal de cargas da história.** Foram 13,4 milhões de toneladas de carga movimentadas, número 5% superior ao recorde anterior (12,8 milhões de toneladas, em outubro de 2019) e 26,8% superior ao registrado no mesmo mês do ano passado (10,6 milhões de toneladas).

No acumulado dos quatro primeiros meses de 2020, a movimentação chegou a 45 milhões de toneladas, avanço de 9,8% na base anual e de 5,5% sobre o recorde registrado anteriormente (42,7 milhões de toneladas, em 2018). Os números foram compilados pela Gerência de Tarifas e Estatísticas da Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária de Santos.

A operação de contêineres também cresceu: 13,6% nos quatro primeiros meses de 2020 sobre janeiro-abril de 2019, com a movimentação de 1,5 milhão de TEU.

Os embarques pelo Porto de Santos no mês atingiram 9,7 milhões de toneladas, alta de 32,6%. O destaque foi a soja em grãos, que teve recorde de 4,6 milhões de toneladas, número 68% acima do resultado de abril do ano passado. Em segundo ficou o açúcar, com 1,10 milhão de toneladas, com alta de 24%, o melhor resultado para o mês desde 2014.

Nos desembarques, abril registrou 3,72 milhões de toneladas, avanço de 13,8% em relação ao mesmo mês do ano passado.

Já as atracções de navios no Porto de Santos no mês de abril somaram 420, crescimento de 9,7% em relação ao mesmo mês de 2019 (383). No ano, foram 30 atracções a mais (1.593 a 1.563), resultado 1,9% maior.

### Navegação

**A CMA CGM informou a seus clientes que está implementando a assinatura digital (eSignature) para Letters of Instructions/Indemnity (eLOIs) no Brasil.**

De acordo com a empresa, os eLOIs estão disponíveis em todo o mundo e para toda a CMA CGM na plataforma web e são acessíveis a todos os clientes conectados por meio do painel de embarque.

Segundo a empresa, o processo digital traz como principais benefícios o processamento instantâneo da informação, sem espera de fax e correios e sem atrasos, a possibilidade dos eLOIs serem acessado de qualquer lugar, em qualquer dispositivo e o pré-preenchido, que torna o processo simples e fácil de enviar.

A CMA CGM informou que para que o processo ocorra não há necessidade de apresentar uma procuração, reconhecimento de firma e logotipo da empresa

Atualmente, 9 eLOIs estão disponíveis na plataforma web:

- 1.Express (Telex) Release
- 2.Impressão de BL no destino (Apêndice A e B)
- 3.Contas não endossadas
- 4.Ajuste de BL
- 5.Part load BL
- 6.Confirmação de liberação do Consignee especial COVID19 (online temporariamente)
- 7.Confirmação de liberação do Shipper especial COVID19 (online temporariamente)
- 8.Express (Telex) Release especial COVID19 (online temporariamente)
- 9.Delay in Transit

**O levantamento semanal de escalas de navios porta-contêineres nos portos brasileiros realizado pela Datamar mostra que nas últimas quatro semanas houve uma queda de 2,3% nas atracações em relação a igual período de 2019.** No Porto de Santos, porém, a queda foi maior: 6,2% nas últimas quatro semanas em relação ao mesmo período do ano passado.

A série completa de dados de escala de navios nos portos brasileiros do último ano pode ser vista em [www.datamar.com.br](http://www.datamar.com.br)



## Grãos

**A Bolsa de Rosário (BCR) anunciou que em 2019 o embarque de grãos, subprodutos e óleos pela Argentina excedeu a marca de 100 milhões de toneladas.**

Segundo a entidade, “em um ano que registrou remessas recordes de grãos e subprodutos, os terminais de Gran Rosario embarcaram 70% dos grãos e mais de 90% de subprodutos e óleos da Argentina. Destacam-se os aumentos de milho e soja, além de pellets e óleos de soja e girassol”.

“Os embarques de grãos de todos os terminais portuários da República Argentina totalizaram 60.252.164 toneladas em 2019. Esse número implica um aumento de 19,6 milhões de toneladas em relação a 2018, o que corresponde a um crescimento de 48%”, acrescentou a entidade.

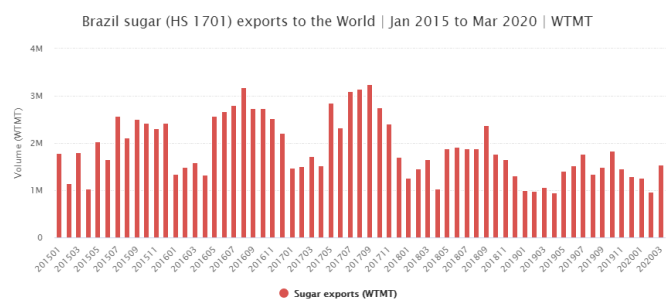
Da mesma forma, de acordo com o BCR, “os embarques externos de subprodutos atingiram 33,7 milhões de toneladas em 2019, o que também constitui um recorde histórico para a categoria. Em relação ao ano de 2018, o aumento foi de 5.573.932 toneladas, ou seja, 20%. O volume exportado em 2019 é 7% acima da média dos últimos 3 anos”.

“No campo de óleos vegetais, os embarques externos em 2019 atingiram 6.484.495 toneladas. Esse valor implica em um aumento de 26% em relação ao ano anterior, equivalente a

1.353.682 toneladas, e o maior valor dos últimos anos, sendo 13% acima da média dos três anos anteriores. O cálculo engloba os embarques de óleo de soja (de origem argentina, paraguaia e boliviana), girassol, algodão, cártamo e amendoim”, acrescentou a entidade.

**A Cofco International anunciou que no período de 1 de julho a 31 de dezembro de 2020 exportará açúcar em vez de milho a partir do seu terminal 12a em Santos (SP). A empresa aumentou a produção do adoçante em um momento que o produto brasileiro está sendo fortemente demandado no mercado global.**

Dados do DataLiner apontam que as exportações brasileiras de açúcar cresceram 23,4% no primeiro trimestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, atingindo 3,77 milhões de toneladas embarcadas.



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

O terminal do conglomerado chinês tem capacidade para exportar 400 mil toneladas de açúcar por mês.

Segundo o comunicado, “este acordo interno permitirá à empresa otimizar seus programas de exportação de commodities agrícolas, principalmente após um aumento da produção de açúcar nas quatro usinas da Cofco International no Estado de São Paulo”.

O programa de milho da empresa será executado de acordo com os volumes planejados originais, mas em terminais de terceiros no Porto de Santos, segundo a companhia.

“Não haverá impacto nas exportações de soja, que a empresa planeja retomar de janeiro de 2021 a junho de 2021, como de costume.”

## Carnes

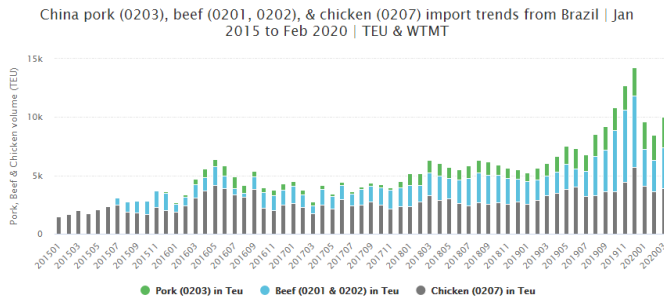
**Dados da Alfândega chinesa mostram que o país importou, em abril, 400 mil toneladas de carne suína, um crescimento de quase 170% na comparação com igual período de 2019. Os compradores aproveitaram os preços mais baixos para estocar o produto.**

O país asiático importou 1,35 milhão de toneladas de carne suína nos primeiros quatro meses do ano. Vale lembrar que a China teve uma forte queda na produção doméstica, ocasionada pela gripe suína africana, que dizimou rebanhos e manteve os preços internos muito mais altos que em outros mercados.

Embora os preços da carne suína na China venham caindo estavelmente desde o início de fevereiro, ainda estão em patamar que representa cerca do dobro dos níveis vistos há um ano atrás.

A China também importou 160 mil toneladas de carne bovina em abril, alta de 28% na comparação anual. Nos primeiros quatro meses do ano, as importações de carne bovina cresceram em 54%, para 680 mil toneladas, segundo dados alfandegários.

Confira no gráfico a seguir as exportações de carne suína, de frango e bovina do Brasil para a China a partir de janeiro de 2015:



**A ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, comunicou que a Tailândia abriu seu mercado para carne bovina com osso, carne desossada e miúdos comestíveis de bovino do Brasil.** Cinco estabelecimentos frigoríficos foram aprovados, pelo país asiático, a exportar. As plantas frigoríficas estão localizadas nos estados do Pará, de Rondônia, Goiás, de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Na semana passada, a Tailândia já havia aberto o mercado para os lácteos brasileiros. De acordo com o secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Orlando Leite, a abertura desse mercado de carne bovina e derivados tem potencial de US\$ 100 milhões nos próximos anos.

O processo de negociação teve início em 2015 com intensas conversas entre o Brasil e o país do sudeste asiático. Recentemente, o secretário adjunto do Ministério da Agricultura, Flavio Bettarello, esteve, por duas ocasiões, naquele país com as autoridades da área agropecuária.

Em 2019, a Tailândia importou de todo o mundo cerca de US\$ 90 milhões em carne bovina. A Austrália participou da metade desse valor. Austrália e Tailândia têm um acordo de livre-comércio (em conjunto com a Nova Zelândia e os demais países da Asena – grupo de países que a Tailândia faz parte) que isenta as tarifas para as exportações australianas desde o início de 2020 (50% para carne bovina em geral e 30% para miúdos de bovino).

### Outras cargas

**O município de Parauapebas, no Pará, que abriga parte da Serra dos Carajás, onde está a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, fará testagem em massa para Covid-19, podendo alcançar cerca de metade da população.**

Os casos dispararam na cidade nas últimas semanas. Até o dia 28 de maio, 1.900 casos de Covid-19 foram confirmados na cidade, alarmando os mercados globais de mineração e a população local.

O município, com cerca de 200 mil habitantes, é o terceiro maior exportador do Brasil, tendo embarcado o equivalente a 7 bilhões de dólares de minério de ferro em 2019. Juntamente com a Serra Leste —que fica no município vizinho de Curionópolis—, a área

produziu 115 milhões de toneladas de minério de ferro em 2019, ou cerca de 38% da produção da Vale.

Parauapebas é o lar de milhares de funcionários da operação da Serra Norte de Carajás, da Vale. O município programou, em parceria com a Vale, uma testagem que poderá atingir cerca de 100 mil pessoas, segundo expectativa preliminar. A operação será viabilizada em esquema de “drive-thru”, a partir do dia 30 de maio, com agendamentos diários. A expectativa é realizar cerca de mil testes por dia.

Parauapebas abriga ainda, em menor número, funcionários das atividades da Vale de Serra Leste e da mina S11D (que produziu sozinho 24% do minério de ferro da Vale em 2019), em Canaã dos Carajás.

A Vale confirmou que participa da parceria para a testagem em massa da população do município. Em nota, a mineradora informou que está realizando a testagem de todos os seus empregados e terceiros, e retirando do ambiente de trabalho aqueles que testaram positivo, ainda que assintomáticos, bem como todos os que eventualmente possam ter tido contato com o empregado que testou positivo.

Por respeito à privacidade de seus colaboradores, a Vale diz que não divulga resultados de exames, tampouco o número de funcionários com Covid-19. Contudo, a mineradora destacou que a “produção não teve impacto material”.

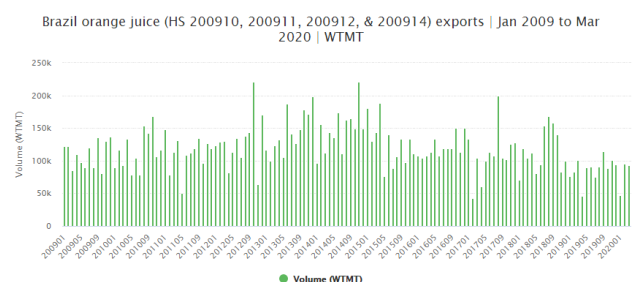
**De acordo com a CitrusBR, as exportações brasileiras de suco de laranja subiram 17% no acumulado de dez meses da safra 2019/20, em relação ao igual período da temporada anterior, com avanço na demanda da União Europeia.**

No acumulado de dez meses da safra 2019/20, o Brasil exportou 914.287 toneladas da bebida (FCOJ equivalente), ante 781.995 toneladas no mesmo período da safra 2018/19. Em faturamento, o aumento é de 4,5% para 1,525 bilhão de dólares.

Para a União Europeia, os embarques de suco alcançaram 635.602 toneladas, 25% a mais que as 508.811 toneladas registrados em igual período da safra passada. Já para os EUA, houve recuo de 14% nos embarques dos dez primeiros meses da safra, com volume de 147.693 toneladas.

A associação ainda destacou o desempenho do suco de laranja no mercado asiático. As exportações do Brasil para o Japão atingiram, no período de dez meses, 49.831 toneladas, 38% a mais que nos dez meses da safra 2018/19. Para a China, houve alta de 36%, para 37.132 toneladas.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as tendências totais de exportação de suco de laranja no Brasil mês a mês:



**Receita Federal realizou um levantamento que mostrou que em um período de 46 dias (18/03 a 02/05), a instituição liberou a entrada no país de 19 mil toneladas de produtos médico-hospitalares utilizados no combate à pandemia da Covid-19.** Esses produtos tiveram um tempo de desembaraço aduaneiro 33% menor em comparação a liberação de mercadorias no período anterior à pandemia graças à edição da Instrução Normativa RFB nº 1.927 de 17/03/2020, que simplificou o despacho aduaneiro de produtos de uso médico-hospitalar.

O conjunto de todas essas mercadorias somadas atinge a marca de quase R\$ 1 bilhão. Entre os itens mais significativos estão:

- Máscaras e vestuários de proteção, totalizando R\$ 532 milhões
- Kits teste para Covid-19 de diversos tipos: R\$ 110 milhões.
- Ventiladores e respiradores médicos, peças e acessórios: R\$ 37 milhões
- Medicamentos e suas matérias primas: R\$ 146 milhões

Despacho aduaneiro prioritário - Nesta semana, a Receita Federal ampliou mais uma vez o rol de produtos que terão seu despacho de importação realizado de maneira prioritária para auxiliar no combate à pandemia causada pelo novo coronavírus. A Instrução Normativa RFB nº 1.955, publicada na edição de 26 de março do Diário Oficial da União, prevê o despacho prioritário para equipamentos hospitalares e matérias-primas destinadas a fabricação de medicamentos, dentre outros.

Dentre as categorias incluídas na nova Instrução Normativa estão produtos como macas hospitalares e equipamentos para testes de performance de respiradores artificiais, além de uma série de novos medicamentos.

**As importações de produtos químicos cresceram 10,5% nos quatro primeiros meses de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, com 14,6 milhões de toneladas. De acordo com a Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), o volume é recorde para o período, tendo sido registrados aumentos consideráveis em praticamente todos os grupos, sobretudo em produtos químicos inorgânicos (11%), orgânicos (14,2%) e em resinas e elastômeros (7,6%), todos com significativa fabricação nacional.** Já o volume das exportações, de janeiro a abril, chegou a 5 milhões de toneladas, aumento de 21,3% em relação aos quatro primeiros meses de 2019, crescimento concentrado especialmente em produtos inorgânicos (43%).

Com isso, o déficit da balança comercial de produtos químicos teve um leve recuo de 1,1% em relação ao mesmo período de 2019 e atingiu US\$ 9 bilhões nos quatro primeiros meses deste ano. De janeiro a abril de 2020, foram importados US\$ 12,7 bilhões e exportados US\$ 3,7 bilhões em produtos químicos, reduções de 3,7% e de 9,3%, respectivamente. Em relação à representatividade no total do comércio exterior brasileiro, os produtos químicos responderam por 22,9% do total de US\$ 55,6 bilhões em importações e 5,5% dos US\$ 67,4 bilhões em exportações do País.

No acumulado dos últimos 12 meses (maio de 2019 a abril de 2020), o déficit é de US\$ 31,8 bilhões, valor somente inferior ao de 2013, que foi de US\$ 32 bilhões. Nesse período, foram despachadas ao exterior 14,7 milhões de toneladas e, pela primeira vez em todo o histórico de acompanhamento da balança

comercial de produtos químicos (desde 1991), foram movimentadas mais de 49 milhões de toneladas importadas, comportamento que não foi desacelerado nem pela forte desvalorização do real frente ao dólar e nem mesmo pela sensível queda da atividade econômica nacional no enfrentamento da pandemia do coronavírus.

### Economia

**No mês de maio de 2020 as exportações brasileiras somaram US\$ 17,94 bilhões e as importações, US\$ 13,392 bilhões, o que gerou um superávit comercial de US\$ 4,548 bilhões.**

Nas exportações, comparadas as médias do mês de maio de 2020 (US\$ 896,98 milhões) com a de maio de 2019 (US\$ 936,02 milhões), houve queda de -4,2%. Em relação às importações houve queda de -1,6% na comparação entre as médias do mês de maio de 2020 (US\$ 669,58 milhões) com a do mês de maio de 2019 (US\$ 680,37 milhões).

### Janeiro a maio

Quando comparamos o período de janeiro a maio de 2020 com os primeiros cinco meses de 2019, houve queda de -4,5% nas exportações e -0,6% nas importações. No ano, as exportações totalizam US\$ 85,301 bilhões e as importações, US\$ 68,952 bilhões, com saldo positivo de US\$ 16,349 bilhões e corrente de comércio de US\$ 154,253 bilhões.

No acumulado do ano atual, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária de exportações foi o seguinte: crescimento de US\$ 40,1 milhões (23,8%) em Agropecuária; queda de US\$ -7,79 milhões (-4,1%) em Indústria Extrativa e queda de US\$ -70,27 milhões (-13,7%) em produtos da Indústria de Transformação.

Já em relação às importações, no acumulado de 2020 comparando com igual período de 2019, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ -0,75 milhões (-4,1%) em Agropecuária; queda de US\$ -15,17 milhões (-32,7%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 12,08 milhões (2,0%) em produtos da Indústria de Transformação.

**Fontes que não querem ser identificadas afirmaram que a China pediu a suas empresas estatais que suspendam compras de soja e carne suína dos Estados Unidos.**

Isso porque o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse, na última sexta-feira, 29 de maio, que vai começar um processo para eliminar o tratamento especial concedido a Hong Kong, que vai desde um tratado de extradição até controles de exportação. Isso seria uma resposta aos planos da China de impor uma nova legislação de segurança no território.

Segundo uma das fontes, grandes volumes em aquisições estatais de milho e algodão dos EUA também foram suspensas e a China poderá expandir a ordem para incluir outros produtos agrícolas dos Estados Unidos caso Washington tome medidas adicionais.

Importadores chineses cancelaram de 10 mil a 20 mil toneladas de embarques de carne suína dos EUA— o equivalente a quase uma semana em pedidos nos últimos meses— após os comentários de Trump na sexta-feira, segundo uma das fontes.

No pior cenário, se Trump continuar a mirar a China, o governo chinês teria que abandonar a fase 1 do acordo comercial entre os países, disse uma segunda fonte com conhecimento dos planos do governo.

“Não haverá meios de Pequim comprar produtos adicionais dos EUA enquanto estiver recebendo constantes ataques de Trump”, disse a pessoa.

A China se comprometeu com compras adicionais de 32 bilhões de dólares em produtos agrícolas dos EUA ao longo de 2 anos sob o acordo comercial assinado em janeiro pelos países, com metas estabelecidas sobre dados de 2017.

Importadores privados não receberam pedidos do governo para suspender compras dos EUA, segundo uma terceira fonte, de uma trading, que ressaltou no entanto que compradores estão cautelosos no momento.

**Dados divulgados no dia 29 de maio, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) sobre o Produto Interno Bruto (PIB) do país apontam que a agropecuária brasileira foi o único setor da atividade econômica do país que registrou crescimento no primeiro trimestre de 2020: 0,6% em comparação ao quarto trimestre de 2019.**

Em relação ao primeiro trimestre de 2019, a agropecuária teve crescimento de 1,9%. “Este resultado pode ser explicado, principalmente, pelo desempenho de alguns produtos da lavoura com safra relevante no primeiro trimestre, como a soja, e pela produtividade, visível na estimativa de variação da quantidade produzida vis-à-vis a área plantada”, diz o IBGE. O PIB do país teve contração de 1,5% nos primeiros três meses do ano no comparativo com o quarto trimestre do ano passado.

Alta em 2020 - Apesar da pandemia do novo coronavírus, o PIB do setor agropecuário brasileiro deve ter alta de 2,5% em 2020. A previsão é do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), com base em dados do IBGE. Levando em conta a safra de grãos estimada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a taxa deve chegar a 2,3%. Mesmo em um cenário com maior risco de impacto da Covid-19 na demanda por produtos agropecuários, os pesquisadores projetam aumento, em ritmo menor, de 1,3%.

Para a safra 2019/20, a estimativa para a produção de grãos é de 250,9 milhões de toneladas, volume 3,6% (8,8 milhões de toneladas) superior ao colhido em 2018/19, de acordo com o 8º Levantamento da Safra 2019/20 divulgado no último dia 12 de maio, pela Conab.

**Dados quase completos do DataLiner para Abril mostram que no primeiro quadrimestre deste ano as exportações via contêiner caíram 1.9% em relação ao mesmo período de 2019, com 1.017.670 TEUs embarcados.** Já as importações atingiram 1.003.698 TEUs, crescimento de 2% em relação aos primeiros quatro meses do ano anterior.

Ao se analisar esses números pode-se ter uma falsa impressão de que a Covid-19 não impactou significativamente o comércio exterior na região do ECSA. Mas, se compararmos os dados apenas do mês de abril, a indicação é outra. Isso porque os três primeiros meses do ano vinham em um bom ritmo, com crescimento em relação ao primeiro trimestre de 2019 mas tanto importações

como exportações despencaram em abril de 2020 na comparação com abril de 2019. O Brasil exportou 20,02% menos carga em contêineres em abril de 2020 e importou, no mesmo período, 15,01% menos.

Na categoria veículos e autopeças, por exemplo, as exportações de abril de 2020 tiveram um tombo de 74,2% em relação a abril de 2019. Por outro lado, o destaque é o crescimento de 41,1% nas importações de fertilizantes em abril de 2020 em relação a abril de 2019.

Vale destacar que a análise considerou apenas embarques em contêineres e que nos últimos meses commodities como soja e açúcar, que não são containerizadas, vêm batendo recordes de exportação e contribuindo para resultados mais positivos na balança comercial dos países da região. Além disso, dados dos próximos meses revelarão o impacto da pandemia no comércio exterior com mais clareza.

*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*