

Notícias principais

A recente visita ao Complexo Portuário de Itajaí, no terminal da Portonave, no sul do Brasil, pelo APL Paris, de 10.698 TEU da CMA CGM, o maior navio porta-contêineres a escalar na costa leste da América do Sul (ECSA), serviu como um lembrete de que as embarcações implantadas para o comércio da ECSA estão ficando cada vez maiores. Essa tendência significa que inevitavelmente haverá mais transbordo para a região do Rio da Prata e menos ligações diretas. Isso é um fato, e não se trata de se, mas quando.

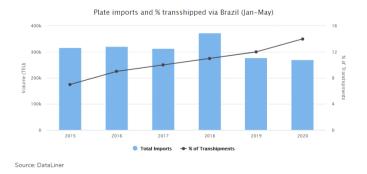
Há vários anos, as transportadoras realizam "simulações" e pesquisam "opções logísticas" para evitar os dois a três dias extras navegando até o Rio da Prata [do Rio Grande e / ou do complexo do Porto de Itajaí e / ou Santos], especialmente com o calado restrito – de apenas 10 metros – tornando quase impossível para os navios maiores que fazem escala na ECSA atracar em Buenos Aires atualmente.

Além disso, quando o contrato de dragagem do Rio da Prata pela Hidrovia SA (uma joint venture da empresa belga de dragagem Jan de Nul e da argentina Emepa) expirar, no próximo ano, ainda não se sabe se uma nova concessão de longo prazo (20 anos ou mais) será contratada para manter o calado atual de 10 metros no canal ou se o calado será ampliado para 12 ou até 14 metros.

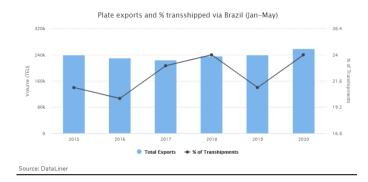
"Com as dificuldades econômicas que a Argentina atualmente enfrenta [dado que é provável a inadimplência com o FMI, um peso em constante desvalorização, fazendo com que as importações caiam, etc.], é tristemente altamente improvável que seja possível encontrar dinheiro suficiente para pagar pela dragagem, berços e obras extras necessárias em Puerto Nuevo e Exolgan, que são essenciais para manter a maioria de nossas ligações diretas", disse um agente de transporte veterano, que não quis ser identificado. Alguns desses problemas teriam sido resolvidos se a proposta de um novo porto de US \$ 2 bilhões em Puerto Nuevo tivesse sido aprovada, mas que foi descartada em um futuro próximo, devido à surpresa vitória nas eleições presidenciais do extremo esquerdo Alberto Fernandez em outubro passado.

Tendências de transbordo nos últimos cinco anos

Diante desses cenários, é interessante observar que, comparando os dados da Datamar nos primeiros cinco meses deste ano com o mesmo período dos últimos cinco anos, o transbordo pelo Brasil de contêineres de importação das nações do Rio da Prata (Argentina e Uruguai) representou apenas 7% (21.326 TEU) de todos os contêineres em 2015 e agora representam 14% (38.828 TEU). Isso é quase o dobro do volume e é ilustrado no gráfico abaixo:



Em relação aos contêineres de exportação transbordados pelo Brasil, em vez de serem enviados diretamente para destinos em todo o mundo, os volumes saltaram de 49.917 TEU (durante os cinco primeiros meses de 2015) para 61.044 TEU de janeiro a maio deste ano, e agora totalizam 24% do volume total de exportação (259.700 TEU) em comparação com 21% há cinco anos. O volume total de importações caiu mais de 20% nos últimos cinco anos, de 295.229 TEU durante os primeiros cinco meses de 2015 para apenas 231.161 TEU no mesmo período deste ano. Enquanto isso, as exportações aumentaram ligeiramente de 190. 268 TEU há cinco anos para 198.230 TEU hoje, como pode ser visto no gráfico a seguir:

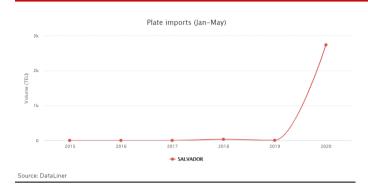


Curiosamente, o aumento percentual das cargas de importação do Rio da Prata via Brasil aumentou a cada ano ao longo dos últimos cinco anos, mas esse percentual tem aumentado e diminuído em relação às exportações. As razões gerais para esse aumento nos serviços de transbordo – fornecidas pela Aliança (parte do grupo Hamburg Sud / Maersk), Mercosul Line (de propriedade da CMA CGM) e Log-In Logística (a última transportadora brasileira de contêineres sobrevivente) – são muitas e variadas: pode ser que a economia argentina enferma não justifique mais tantas chamadas diretas; transportadoras que desejam cortar a implantação de uma ou duas embarcações no estilingue do Extremo Oriente, virando no sul ou sudeste do Brasil (nos portos de Rio Grande, Itajaí e Itapoá e Santos, respectivamente). No futuro, eles podem até virar em Suape, no nordeste do Brasil, e cortar de dois a três navios de uma "pernada" da costa leste da Europa ou dos EUA.

Demir Lourenco, diretor executivo do Tecon Salvador, na Bahia, nordeste do Brasil, disse que a decisão da transportadora francesa CMA CGM de começar a descarregar cargas de transbordo de importação do Rio da Prata – de seu serviço Bossa Nova para o norte da Europa – em Salvador deu ao terminal um enorme impulso no final do último e início deste ano.

"Desde a primeira ligação direta da CMA CGM, em 16 de dezembro do ano passado, testemunhamos um grande aumento no transbordo, pois a CMA implantou sua transportadora costeira Mercosul Line para alimentar o Rio da Prata", disse ele à Datamar. "Esperávamos sustentar isso o ano inteiro, mas depois veio a pandemia do coronavírus. Agora não temos certeza do que acontecerá pelo resto do ano, mas há alguns sinais positivos."

Nos primeiros cinco meses deste ano, as estatísticas da Datamar mostram que o transbordo do Rio da Prata para Salvador foi um saudável 2.746 TEU, em comparação com apenas 4 TEU no ano passado e 32 no ano anterior, conforme mostrado no gráfico a seguir:



Lourenco previa 500 TEU por mês (6000 TEU para todo o ano de 2020) no início deste ano, antes da pandemia, e os cinco meses de 2020 excederam esse número, mas agora esses números serão reduzidos, ele prevê, como reflexo da Covid-19 na economia argentina.

Os números da Datamar mostram que Itajaí perdeu alguns transbordos do Rio da Prata, mas Itapoá ganhou consideravelmente, do lado da importação: saltando de 4.372 TEU no ano passado para 13.860 TEU nos primeiros cinco meses deste ano (veja o gráfico abaixo). Isso se deve principalmente à Maersk Line e Hamburg Sud desviarem alguns de seus serviços de Santos – de 21.818 TEU no ano passado para 16.047 TEU este ano – para Itapoá devido ao congestionamento e "vários problemas da Anvisa [autoridade sanitária]" em Santos e "Aumento do congestionamento desde que o Grupo Libra interrompeu as operações em 2019".



Do lado das exportações, Itapoá também ganhou (de 10.425 TEU no ano passado para 18.731 TEU este ano), enquanto Santos permaneceu estável (25.610 TEU em 2019 e 26.080 TEU de janeiro a maio deste ano).

Como a CMA CGM assinou seu contrato com a Wilson, Sons, o Tecon Rio Grande ganhou mais de 3.000 TEU deles até agora este ano, mas perdeu outros serviços, por isso o transbordo de exportação aumentou apenas ligeiramente: de 5.010 TEU para 5.756 TEU. Em 2015, Rio Grande era o líder de transbordo de exportação do Rio da Prata, com 18.965 TEU durante os primeiros cinco meses daquele ano, mas, à medida que as taxas de movimentação em Santos caíam, as transportadoras começaram a preferir o transporte do maior porto da América do Sul para contêineres.

A CMA CGM buscava sua própria "transportadora costeira no Mercosul" há vários anos e finalmente comprou a Mercosul Line da Maersk Line há dois anos, já que o armador dinamarquês precisou vender a operadora costeira para cumprir os regulamentos brasileiros antitruste. Desde então, a companhia francesa vem aprimorando seus serviços de cabotagem no Brasil e Mercosul para criar as melhores opções de transbordo para embarcadores.

Um olhar mais atento sobre o transbordo originário do Rio da Prata

Um consultor de embarques de Buenos Aires disse que, ao considerar o transbordo para fora da Argentina, o transbordo sazonal de exportação de contêineres do sul do país também é um fator-chave. "Há muita carga de exportação de transbordo dos portos do sul durante o primeiro semestre de 2020, com cerca de 25.000 TEU sendo enviados de Puerto Deseado, San Antonio Este, Puerto Madryn, Bahia Blanca e Mar del Plata; 80% de cargas refrigeradas, principalmente frutas e peixes, e grande parte disso é transportada pelo Brasil para seus destinos finais."

Somente o porto de San Antonio é responsável por 6.203 FEU (12.406 TEU) de exportações de frutas durante o primeiro semestre deste ano. O consultor acrescentou que 58% da carga de exportação de Puerto Madryn é transbordada pelos portos brasileiros. O restante é realizado em Montevidéu. No caso da Bahia Blanca, 90% passa pelo Brasil, 20% das exportações fora do Mar del Prata, com o restante via Montevideo ou Buenos Aires, e 20% para Puerto Deseado, com os outros 80% sendo enviados por Montevidéu.

Zarate e Rosario também são alternativas para contornar Buenos Aires congestionada e hoje movimentam, respectivamente, 62% e 64% de seus contêineres de exportação via Brasil, totalizando 10.500 TEU e 7.000 TEU durante o primeiro semestre de 2020. O saldo vai para Montevidéu, que tem em menos 1,50 metro a mais de calado que a BA, mas menos que a maioria de seus rivais de transbordo no Brasil.

Opiniões sobre o futuro do transbordo

"As cadeias logísticas melhoraram e hoje existem muito mais opções de feeders, além da capacidade de conexão nos portos brasileiros que se adequam aos perfis de serviço das transportadoras para as conexões de alto mar", acrescentou o consultor veterano.

"Quando a Maersk Line, Hamburg-Sud etc. começaram a oferecer serviços de feeder ao sul do Brasil e Uruguai, os volumes começaram a passar para o modo de transbordo. Além disso, algumas embarcações do sul podem ter 15.000 toneladas de carga e isso é muito calado adicional [por exemplo Buenos Aires], o que torna necessário o uso de portos de Montevidéu e brasileiro"

Durante o início de 2020, a parcela de transbordo atingiu 26,5% ou equivalente a 51.000 TEU. A participação de Buenos Aires quase dobrou em cinco anos, e agora 11% de suas exportações são transbordadas do Brasil para seus destinos finais, afirmou o consultor.

Patricio Campbell, presidente da ONE Argentina, disse que se algumas melhorias fossem feitas, "Buenos Aires hospedaria navios maiores que 12.000 TEU, mas seria necessário muito investimento".

"Acredito que seja bem possível afundar mais do que os 10 metros que Puerto Nuevo tem hoje, mas chegar a 14 metros para atender



a nova onda de embarcações, exigiria a construção de uma estrutura de ancoragem completamente nova que custará muito dinheiro ", acrescentou Campbell, que também é presidente do Centro de Navegação na Argentina (que representa a comunidade marítima e portuária de Buenos Aires).

"A logística decreta que a carga se move pelas rotas mais rápidas e com melhor custo-benefício", disse Campbell à Datamar, de modo quase filosófico. "A BA também é muito cara e há mais burocracia do que em muitos outros portos. Por esse motivo, os embarques de feeders certamente estão aumentando, mas como muitas cargas de exportação são de peixes, bovinos e frutas, existem alguns limites de capacidade, porque os navios alimentadores não possuem plugues frigoríficos a bordo suficientes. Certamente, se não nos aprofundarmos, mais cargas serão transbordadas pelo Brasil."

Por enquanto, todas as ligações da ONE para Buenos Aires são diretas, sem planos imediatos de recorrer a opções de transbordo via Brasil ou Uruguai sobre a capital. No entanto, a ONE transborda algumas cargas de Rosario e Zarate via Montevidéu.

Portos, terminais e infraestrutura

Na última sexta-feira, 31 de julho, o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, afirmou que a implantação do Terminal Privado em Alcântara, no Maranhão, tem avançado em seus estudos. Se concretizado, projeto pode garantir ao estado o maior terminal portuário do Brasil. O Terminal de Alcântara será um terminal portuário multimodal, com possibilidade de uma retroárea superior a 300 milhões de m2, calado natural mínimo de 25 metros e com acessos fáceis por ferrovia e hidrovia.

"Temos o grupo português [Quadrante] estudando a implantação do terminal privado em Alcântara. Estamos com a empresa de planejamento logístico estudando como a gente pode fazer a provisão de logística para alavancar esse negócio, pois Alcântara tem um grande potencial", disse Freitas, durante reunião virtual com membros da bancada federal, o vice-governador Carlos Brandão e outras autoridades.

O terminal deverá receber investimentos da ordem de R\$ 10 bilhões até 2024.O novo porto maranhense será capaz de movimentar, num primeiro momento, 140 milhões de toneladas/ano em quatro berços.

Ainda de acordo com o ministro, os investidores estrangeiros têm se mostrado animados. "Agora, precisamos integrar o Maranhão à ferrovia Transnordestina e à Ferrovia Norte Sul. Os estudos também estão sendo feitos. É preciso conciliar orçamento privado com orçamento público", destacou.

Nesta sexta-feira, 31 de julho, a ANTAQ publicou o Termo de Liberação de Operação (TLO) autorizando a Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém S.A., localizada em São Gonçalo do Amarante (CE), a dar início à operação da área ampliada do Terminal Portuário do Pecém. A publicação está no Diário Oficial da União (DOU), página 38, seção 1.

A companhia fará a operação integral de atividades que compreendem a movimentação de carga geral e conteinerizada, graneis sólidos e líquidos, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ, especificamente, ao Contrato de Adesão (adaptação) n^{o} 113/2016 e seus aditivos.

No último dia 30 de julho, o Senado aprovou a Medida Provisória 945 de 2020, que altera a legislação do setor portuário. Como os senadores não alteraram o texto aprovado pela Câmara, o próximo passo é o a sanção presidencial.

A MP impede que seja escalado para o trabalho portuário aqueles que apresentarem sintomas de Covid-19, tenham diagnóstico da doença ou integrem grupo de risco, além de gestantes ou lactantes.

Além disso, ficou determinado que o trabalhador afastado nessa situação receberá 70% de sua média dos valores recebidos mensalmente entre abril de 2019 e março de 2020. A cifra não pode ser mais baixa que 1 salário mínimo. Essa despesa deverá ser para pelo operador portuário.

O texto permite também que haja alteração de contratos de arrendamentos de portos, caso os custos com o trabalho causados pelas licenças causem impacto sobre esse contrato.

O texto aprovado inclui as atividades portuárias entre os serviços essenciais estipulados na lei de greves. Isso restringe a possibilidade de paralisação dos trabalhadores da categoria. Fica obrigada a prestar o serviço durante o movimento.

O projeto também possibilita que áreas de portos públicos sejam arrendadas sem licitação. Para isso, é necessário comprovar que há 1 único interessado na exploração do local, além de realizar chamamento público.

O Governo do Ceará deu início às obras de ampliação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE). O Setor 2, como está sendo chamado, fica a cerca de quatro quilômetros do Setor 1 e ocupará uma área de 240 hectares. O primeiro módulo, que tem previsão de ser entregue até o próximo mês de fevereiro, terá 23 hectares, com investimento aproximado de R\$ 30 milhões.

A ZPE Ceará é um distrito industrial incentivado, onde indústrias instaladas em sua área contam com benefícios tributários, cambiais e administrativos, tendo como contrapartida que, no mínimo, 80% da sua receita seja oriunda de suas exportações. Hoje, três empresas estão em operação nela: a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), White Martins e Phoenix Pecém. Em 2019, o trio movimentou mais de 12 milhões de toneladas de cargas. Os novos lotes serão arrendados para as empresas por 20 anos, podendo ter o contrato renovado por igual período.

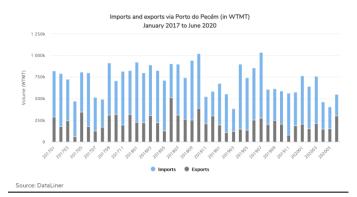
Terminal Portuário

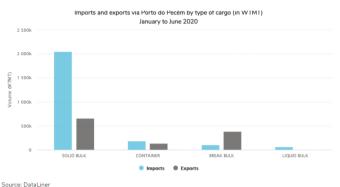
Já o Terminal Portuário do Pecém passa por sua segunda ampliação. Entre as obras, estão um novo portão de acesso (Gate 2); a nova ponte para os píeres do porto – com 1.520 metros de extensão; o novo berço de atracação para os navios; a CE-576, conhecida por "Rodovia das Placas"; a duplicação da CE-155, que liga a BR-222 ao Porto do Pecém; as correias transportadoras de carvão mineral e minério; carregadores de contêineres e placas de aço, entre outras melhorias, ações que totalizam um investimento aproximado de R\$ 1,3 bilhão.

Em 2019, o Porto do Pecém movimentou 18 milhões de toneladas em cargas. O local é, hoje, quase três vezes maior do que quando foi inaugurado.

Negociações, Comércio Marítimo e Infraestrutura na Costa Leste da América do Sul

O gráfico a seguir traz a movimentação de cargas via Porto do Pecém mês a mês a partir de 2017:





A ANTAQ espera realizar mais treze licitações de áreas portuárias até o final do ano. Serão licitações nos portos de Paranaguá (PR), Santos (SP), Vila do Conde (PA), Itaqui (MA), Aratu (BA), Itaguaí (RJ), Porto Alegre e Maceió. A informação é do superintendente de Regulação e presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ, Bruno Pinheiro.

De acordo com ele, há alguns processos que estão mais adiantados, como é o caso do Porto de Santos. A ANTAQ realizará o leilão de duas áreas - ambas para movimentação de celulose em 28 de agosto. "As sessões do leilão serão presenciais na B3, em São Paulo, mas seguirão todo o protocolo sanitário devido à pandemia do coronavírus", ressaltou Pinheiro. Os investimentos para essas duas áreas serão de aproximadamente R\$ 380,8 milhões.

Para janeiro de 2021, estão previstas mais quatro licitações. Serão duas áreas para Itaqui (combustíveis líquidos); uma para Maceió (granéis líquidos – ácido sulfúrico) e Macapá (farelo de soja). Os investimentos totais são de R\$ 294,5 milhões.

O Tribunal de Contas da União autorizou a renovação antecipada dos contratos de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e da Estrada de Ferro Carajás (EFC), administradas pela Vale S/A.

Os novos contratos preveem investimentos de R\$ 21 bilhões, sendo R\$ 8,5 bilhões na EFVM e R\$ 9,8 bilhões na EFC, além do uso do mecanismo de investimento cruzado, que permite usar parte do valor de outorga para a construção de novas ferrovias do Estado com investimento privado.

Ao todo, R\$ 2,73 bilhões serão destinados à construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT). Esse trecho irá escoar a produção de grãos (soja e milho) do Vale do Araguaia, uma das maiores produtoras de soja do Brasil, até a Ferrovia Norte-Sul, criando acesso aos principais portos do país.

O aditivo ao contrato também prevê a construção de um trecho ferroviário entre Cariacica e Anchieta, no Espírito Santo. viabilizando a operação no porto de Ubu. O Estado ainda pretende utilizar parte do valor arrecadado para a compra de material a ser utilizado na Ferrovia Oeste-Leste (FIOL), na Bahia.

Para aquisição de frota das duas ferrovias, serão destinados R\$ 2,8 bilhões e outros R\$ 600 milhões serão reservados para obras de conflito urbano em 55 municípios. Além disso, R\$ 11,3 bilhões serão investidos na manutenção da operação. O valor a ser pago pela Vale em outorga ao poder concedente será de cerca de R\$ 2,2 bilhões por ambas as ferrovias.

Vale lembrar que a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) tem extensão total de 905 km e seu traçado percorre em boa extensão o vale do Rio Doce. O principal produto escoado é o minério de ferro proveniente de Minas Gerais e destinado à exportação. Já a Estrada de Ferro Carajás (EFC), com 892 km de extensão, liga o Porto de Itaqui, no Maranhão, às províncias minerais da Serra dos Carajás, no Pará. Em Açailândia/MA conecta-se à Ferrovia Norte-Sul Tramo Norte, o que permite que as mercadorias possam acessar o Porto de Itaqui.

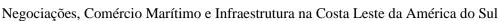
Pela primeira vez, um navio tipo Ro-Ro (Roll-on/roll-off) foi afretado exclusivamente para carregar um lote completo de ônibus no Porto de Paranaguá. O Ulusoy 5 levou nesta semana 130 veículos de transporte de passageiros para Luanda, na Angola.

O navio atracou no dia 27de julho, no berço 215. A operação foi realizada pela Marcon, principal empresa operadora de veículos e carga geral no Porto de Paranaguá. A embarcação atracou por volta das 6h, carregou em cerca de seis e zarpou no mesmo dia, às 19h. Os ônibus foram adquiridos pelo Ministério dos Transportes de Angola.

Os ônibus que estão sendo exportados pela Marcopolo, sob coordenação da Asperbras, foram fabricados na unidade da empresa em Caxias, no Rio Grande do Sul. Nos últimos três anos, a parceria Marcopolo/Asperbras levou mais de 600 unidades para o mercado angolano

Levantamento do Ministério da Infraestrutura com oito autoridades portuárias que concentram cerca de 80% dos contratos de arrendamentos nos portos nacionais apontou que a movimentação de cargas dos portos públicos brasileiros cresceu 6,6% no primeiro semestre de 2020, em relação ao mesmo período do ano passado. Durante o período, foram transportadas 168,8 milhões de toneladas ante à movimentação de 158,4 milhões de toneladas, em 2019.

Mesmo com a crise sanitária, cinco autoridades portuárias tiveram acréscimo na movimentação no primeiro semestre. São elas, em ordem: Companhia Docas do Pará (26,5%), Porto de Suape (16,7%), Portos do Paraná (12,6%), Santos Port Authority (12%) e Emap (5,1%). Dentre os maiores incrementos de movimentação nesse período, destacam-se o aumento de 28,5% na movimentação de granel sólido nos portos administrados pela



Companhia Docas do Pará; de 22,1% na movimentação de granel líquido no Porto de Suape (PE); e de 9,4% de carga geral no Porto de Paranaguá (PR).

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antag), até maio de 2020, o setor portuário, em geral, movimentou 436 milhões de toneladas, alta de 3,98% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os dados incluem portos públicos e terminais de uso privado (TUPs). A movimentação de graneis líquidos e gasosos impactou os números, registrando alta de 16,5% no período.

Na última terça-feira, 28 de julho, foi aprovado, pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. A Portaria nº 1.620 foi publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira (29/07) e permitirá implementar a modernização do porto ao planejar estrategicamente a ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos. A concretização do plano elevará a capacidade do complexo santista em aproximadamente 50%, até 2040, atingindo 240,6 milhões de toneladas.

O instrumento foi elaborado ao longo do último ano pela Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária, a partir das diretrizes de eficiência operacional e integração porto-cidade. O novo PDZ atualiza a versão de 2006 para dar eficiente vazão ao escoamento das cargas identificadas no Plano Mestre, instrumento de planejamento macro do MInfra, publicado em abril de 2019, com cronograma para atualização do planejamento portuário.

O novo PDZ do Porto de Santos prevê a movimentação de 100% das cargas da região de influência do porto, a consolidação de áreas para a clusterização de cargas, e o aumento da participação do modal ferroviário. No aspecto de integração com a cidade, o plano abrange soluções para interferências de acessos rodoferroviários e destinação do cais do Valongo à movimentação de passageiros em navios de cruzeiro.

As instalações destinadas a contêineres terão um dos maiores crescimentos de capacidade entre todas as cargas: alta de 64%, saindo de 5,4 milhões de TEUs para 8,7 milhões de TEUs, com um novo terminal dedicado na região do Saboó. Mas haverá aumento de oferta para todos os tipos de carga até 2040. Seguem os destaques:

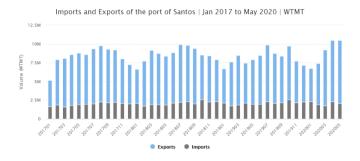
- Granéis sólidos vegetais: alta de 37%, para 95,3 milhões de toneladas
- Granéis líquidos: ampliação de 40%, para 22,4 milhões de toneladas
- Granéis minerais de descarga: aumento de 74%, para 16,5 milhões de toneladas
- Celulose: crescimento de 49%, para 10,5 milhões de toneladas
- Dois berços de atracação para descarga direta, entre a Alemoa e o Saboó

Atendendo a diretrizes do governo federal de aumentar a participação da ferrovia na matriz de transporte, a movimentação prevista para o modal em Santos deve crescer 91%, para 86 milhões de toneladas, elevando a fatia dos trilhos no porto de atuais 33% para 40%.

O novo plano será implantado imediatamente, com as alterações de tipologia de carga realizadas à medida que os atuais contratos terminarem. Haverá novos arrendamentos, expansão de áreas,

além da ampliação do modal ferroviário. A estimativa é que sejam necessários R\$ 9,7 bilhões entre os próximos cinco e dez anos divididos em investimentos em terminais com contratos vigentes (R\$ 2,5 bilhões), investimentos previstos em oito novos arrendamentos a serem realizados a partir de 2021 (R\$ 5,2 bilhões), e obras de acessos rodoferroviários (R\$ 2 bilhões).

O gráfico a seguir traz a movimentação de cargas no Porto de Santos mês a mês a partir de 2017:



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

Navegação

A CMA CGM informou que para cobrir custos operacionais realizará um ajuste de frete a um serviço específico oferecido pela empresa.

Portanto, a partir do dia 1º de setembro de 2020 (data de BL) até 1º de outubro de 2020, será aplicada uma GRI (General Rate Increase, Aumento Geral de Tarifa) no trade da Costa Leste da América do Sul (serviço SEAS + Salvador e Manaus cobertos pelo serviço BRAZEX) para Ásia, para cargas dry no valor de 150 dólares por TEU.

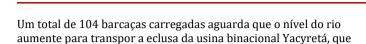
A GRI exclui departamentos e territórios ultramarinos ligados à Comunidade Europeia.

Pouco mais de dois meses depois de concluir uma operação especial de aumento do nível do Rio Paraná, a jusante (abaixo) da barragem, a usina de Itaipu, na fronteira do Brasil com o Paraguai, vai aumentar a produção de energia para garantir o escoamento de mais água e permitir que o país vizinho consiga exportar, por hidrovia, 100 mil toneladas de soja, hoje paradas em armazéns e barcaças, ao mercado internacional.

O pedido ao Brasil para Itaipu defluir mais água foi feito pela Chancelaria do Paraguai diretamente ao governo brasileiro, com participação do Ministério de Minas e Energia, Eletrobras, Agência Nacional de Águas e Operador Nacional do Sistema elétrico.

Desta vez, não será preciso abrir o vertedouro. A medida prevê apenas o aumento da produção de energia. Com mais água turbinada, haverá mais água rio abaixo (a jusante). A programação começou nesta segunda-feira (3 de agosto) e deve se estender até o dia 16 de agosto, totalizando 13 dias de operação. De segunda a sexta-feira, serão 7.500 metros cúbicos de água por segundo (m³/s). Já nos finais de semana, a defluência será de 7.100 m³/s, uma elevação de 1.000 m³/s em relação ao volume atual.

Escoamento



A passagem das barcaças pela eclusa de Yacyreta, divididas em oito comboios, está prevista para os dias 10, 11 e 12 de agosto, segundo o Ministério de Relações Exteriores do Paraguai.

Operação anterior

também vai participar da operação.

A primeira operação feita pela usina de Itaipu, entre 18 e 29 de maio – esta sim com a abertura controlada do vertedouro -, aumentou em três metros o nível do Rio Paraná, possibilitando a movimentação de 170 barcaças carregadas de soja retidas em decorrência da forte seca, uma das maiores da história. A medida permitiu o escoamento e acesso aos portos argentinos e uruguaios.

<u>Grãos</u>

A Cofco voltou a operar sua unidade de esmagamento e exportação de oleaginosas em Timbúes, na Argentina, que estava paralisada desde o dia 27 de julho após a confirmação de 12 casos de Covid-19 entre trabalhadores.

Os 12 funcionários testaram positivo mas já estão assintomáticos. Outros 77 trabalhadores foram submetidos ao exame e tiveram resultados negativos. O surto ocorreu no setor de amostragem, onde são recebidos os produtos agrícolas na instalação portuária de Timbúes, no rio Paraná, principal hidrovia de grãos do país.

A planta emprega 350 trabalhadores e tem capacidade anual de 6,5 milhões de toneladas de grãos.

Vale destacar que o setor de grãos da Argentina é atualmente a principal fonte de dólares do país.

"Timbúes está amplamente operacional, com capacidade total disponível, e esperamos que o último setor, a estação de amostragem, também volte a operar na quarta-feira desta semana", disse Allan Virtanen, diretor de comunicações da Cofco International. "A planta não receberá caminhões até que a estação de amostragem volte a estar operacional. Mas agora há estoque suficiente para esmagar e carregar embarcações", acrescentou.

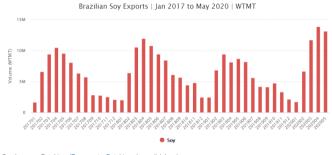
Pesquisa realizada pela Reuters aponta que a produção de soja do Brasil em 2020/21 deverá dar um salto para um recorde de mais de 130 milhões de toneladas, com bons preços impulsionando agricultores a aumentar o plantio em áreas de pastagens e também pela expectativa de uma recuperação de produtividades, após uma seca reduzir a safra no Sul do país em 2019/20.

A sondagem, realizada com oito especialistas, indica que o Brasil, maior produtor e exportador global de soja, poderá aumentar a safra em cerca de 8% na comparação com as 120,9 milhões de toneladas projetadas pelo governo no ciclo anterior.

O crescimento de quase 3% na área plantada, para o inédito patamar de 38 milhões de hectares, será impulsionado por margens de lucro elevadas, com o impulso do câmbio, que permitiu aceleradas vendas antecipadas pelos produtores, conforme os analistas.

"Quase 50% da safra de soja já foi comercializada, um ritmo recorde, isso mostra a tendência de crescimento de área", disse o presidente da associação de produtores Aprosoja Brasil, Bartolomeu Braz Pereira, à Reuters.

O gráfico a seguir mostra o crescimento das exportações brasileiras de soja em 2020 em comparação com os anos anteriores:



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

Na próxima década, a produção de grãos do Brasil deverá aumentar 27%; a de carne bovina, 16%; a de carne suína, 27%, e a de carne de frango crescerá 28%. Os dados constam das Projeções do Agronegócio, Brasil 2019/20 a 2029/30, atualizado anualmente com base nas informações que abrangem o período de 1994 até maio deste ano. O estudo é realizado pela Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, pela Secretaria de Inteligência e Relações Estratégicas da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e pelo Departamento de Estatística da Universidade de Brasília (UnB).

Na projeção para a próxima década, o Brasil vai saltar dos atuais 250,9 milhões de toneladas em 2019/20 (de acordo com levantamento da Conab de maio/2020) para 318,3 milhões de toneladas, incremento de 27% à produção nacional. Algodão, milho de segunda safra e soja devem continuar puxando o crescimento da produção de grãos.

Carnes

A produção brasileira de carnes (bovina, suína e aves), entre 2019/20 e 2029/30, deverá aumentar em 6,7 milhões de toneladas. O volume total das carnes passará dos atuais 28,2 milhões de toneladas para quase 34,9 milhões de toneladas, o que significa um acréscimo de 23,8% na produção de proteína no Brasil, com destaques para as carnes suína e de frango.

A tendência da pesquisa aponta um salto de 14,1 milhões de toneladas para 18,1 milhões de toneladas de frango para a próxima década. Já a carne suína, de 4,1 milhões de toneladas para 5,2 milhões de toneladas, em 10 anos. A previsão da carne bovina é de sair de 9,8 milhões de toneladas para 11,4 milhões de toneladas.

Exportações

No contexto internacional, o Brasil deve continuar sendo, junto com os Estados Unidos, um dos maiores produtores e exportadores de alimentos. Considerado grande supridor de alimento com qualidade e com sustentabilidade para o mundo.

Nas carnes, haverá forte pressão do mercado internacional, especialmente de carne bovina e suína, embora o Brasil continue liderando o mercado internacional do frango.

O Brasil deverá participar com quase 52% das exportações

O Brasil deverá participar com quase 52% das exportações mundiais de soja, 35,3% da carne de frango, 23,2% das exportações de milho, 22,7% do algodão e 9,7% das exportações de carne suína.

Entre os produtos com destaque no aumento das exportações na próxima década estão o açúcar, que passará de 15,98 milhões de toneladas em 2019/20 para 25,23 milhões de toneladas em 2029/30 (alta de 57,9%) e o algodão, com aumento de 41,6%. A exportação de milho deve passar de 34,5 milhões de toneladas para 44,5 milhões no período, alta de 29,1%.

A carne de frango deverá ter um incremento de 34,3% nas exportações e a carne suína 36,8%. As frutas também têm destaque, com aumento nas exportações de manga (57,6%), melão (47,6%) e maçã (43,4%).

Carnes

De acordo com o subsecretário de Comércio e Promoção de Investimentos da Argentina, o país está se aproximando de um acordo inicial com a China que pode abrir caminho para potenciais investimentos do país asiático na produção local de carne suína para exportação.

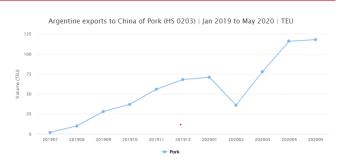
O acordo pode eventualmente resultar em criações de porcos na Argentina apoiadas pela China. Vale lembrar que Pequim tenta recuperar sua produção de proteína animal depois que a gripe suína africana dizimou seus rebanhos.

O subsecretário Pablo Sivori disse que um memorando de entendimento pode ser assinado com a China nas próximas semanas. Nós já concordamos com o conteúdo do memorando", disse Sivori, acrescentando que o Ministério das Relações Exteriores pediu para o governo chinês assinar o documento de forma virtual.

Ele afirmou que o memorando é resultado de um processo iniciado pelo setor privado e envolveria estruturas de investimento na Argentina, além de cooperação em áreas sanitárias, científicas e tecnológicas relacionadas ao setor.

Apesar de a Argentina já ser uma grande exportadora de carne bovina para a China, ela não tem grande expressão no mercado global de suínos. Segundo dados oficiais, em 2019 o país produziu 630 mil toneladas de carne suína, das quais apenas 34 mil toneladas foram exportadas.

O gráfico a seguir traz as exportações argentinas de carne suína mês a mês a partir de 2018:



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

A BRF informou que a Administração Geral das Alfândegas da China suspendeu a habilitação para exportações de proteína de frango de sua unidade de Dourados (MS), em razão da preocupação chinesa com a pandemia do Covid-19 no Brasil.

Segundo a companhia, ela não foi notificada oficialmente sobre a suspensão, mas soube da mesma por meio de uma publicação no site da agência chinesa.

A BRF afirmou que já está atuando junto às autoridades brasileiras e chinesas para reverter a suspensão no menor prazo possível.

Segundo a BRF, o novo coronavírus não pode ser transmitido por alimentos e os órgãos chineses já realizaram testes para identificar Covid-19 em 227,9 mil amostras de alimentos de forma aleatória procedentes de diversos países e das mais variadas empresas mas "nada foi constatado até o momento".

A BRF é a maior exportadora de frango do Brasil. Para se ter uma ideia desse mercado, o gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de frango para a China a partir de 2017:



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

De acordo com o secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Orlando Ribeiro, a China habilitou, no último dia 27 de julho, mais três plantas brasileiras para exportação de pescados ao país. Com isso, 110 empresas já receberam autorização para enviar produtos aos chineses. As plantas habilitadas estão localizadas no Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul e Santa Catarina.

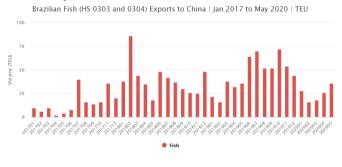
"É uma demanda que há muito não evoluía e agora se tornou realidade, trazendo possibilidades de mais comércio, empregos e renda para milhares de trabalhadores da aquicultura e pesca nacionais", afirmou nas redes sociais o secretário de Aquicultura e Pesca, Jorge Seif Júnior.

Segundo o presidente da **Associação Brasileira da Piscicultura (Peixes BR)**, Francisco Medeiros, a notícia indica um avanço para o setor. "Essa liberação significa um bom cenário. É preciso entender que isso não é a mesma coisa que aumentar as

exportações de imediato, mas significa uma grande conquista, já que abrimos comércio com o maior mercado do mundo de consumo de peixes, que é a China", disse.

Apesar das habilitações, as exportações de pescados ainda não atingiram seu potencial. O Brasil exporta cerca de 6 mil toneladas de peixes, produtos e subprodutos anualmente, com US\$ 12 milhões em negócios. As vendas externas cresceram 26% de 2018 para 2019. A produção foi de 758 mil toneladas no ano passado. A tilápia é o pescado mais exportado, com alta de 19% no volume enviado ao exterior em 2019.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de pescado mês a mês a partir de 2017:



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

O Brasil poderá exportar carne suína para Myanmar. Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), a abertura de mercado, informada pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, já conta, inclusive, com Certificado Sanitário Internacional (CSI) publicado no sistema do Ministério brasileiro.

Myanmar tem 53 milhões h-abitantes, cujo consumo per capita médio é de 17,5 quilos anuais de carne suína.

De acordo com o presidente da ABPA, Francisco Turra, Myanmar é uma das nações da Ásia que tem sofrido com perdas geradas pela Peste Suína Africana, com impacto direto na oferta local de proteína animal.

"Neste contexto, o Brasil, que já é parceiro do país asiático para o abastecimento de carne de frango, agora consolida sua posição também no setor de suínos", ressalta Turra.

Ainda não há detalhes de quantas e quais plantas brasileiras foram habilitadas à exportação.

Minérios

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do governo federal apontam que em julho, as exportações brasileiras de minério de ferro têm registrado volume diário ligeiramente acima do visto no mesmo período do ano passado e podem registrar o maior patamar mensal em quase dois anos se esse ritmo for mantido.

O minério de ferro é um dos principais itens exportados pelo Brasil e somou 1,498 milhão de toneladas por dia até a quarta semana de julho, contra 1,488 milhão no mesmo período do ano anterior.

Isso significa embarques totais da commodity de 26,98 milhões de toneladas neste mês, com 18 dias úteis, contra 34,22 milhões de toneladas em julho passado, em 23 dias úteis.

Se mantido o atual ritmo, as exportações fechariam o mês em 34,47 milhões de toneladas, acima do mesmo mês de 2019, melhor marca daquele ano, segundo dados da Secex. O volume também seria o maior desde as 34,6 milhões de maio de 2018.

Outras cargas

A pandemia do coronavírus derrubou as exportações brasileiras de tabaco. No primeiro semestre de 2020, a queda do volume exportado foi de 24% e em receita, o tombo foi maior: 35%.

O Brasil exportou, no período cerca de 186 mil toneladas do fumo. No ano passado foram comercializadas 548 mil toneladas no ano e receitas de US\$ 2,138 bilhões. No entanto, representantes do setor, explicam que dificilmente o volume de 2019 será alcançado. Isso porque houve perdas pelo clima, especialmente no Rio Grande do Sul e Santa Catarina e, no ano passado, foi escoada parte dos contratos de 2018.

Há 25 anos, o Brasil lidera as exportações de tabaco. Cerca de 62% do total produzido no país, no período de 2010 a 2019, foi exportado. O vice-presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Santa Catarina (FAESC) Barbieri, destaca que as notícias para os fumicultores não são boas. "As vendas do segundo semestre poderão recuperar as perdas do primeiro semestre porque os maiores volumes de negócios são tradicionalmente fechados entre julho e agosto. Contudo, o avanço da pandemia deve manter o consumo em baixa", diz.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com
Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033
Datamar Consultores Associados Ltda.
Rua Funchal 203, 4º andar
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP