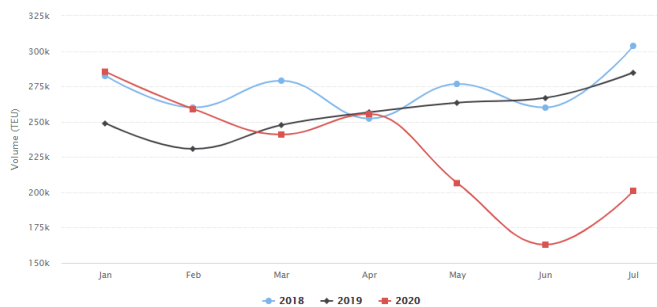


Notícias principais

Os dados de julho do DataLiner, que serão divulgados hoje, 1 de setembro, apontam que as importações para a Costa Leste da América do Sul aumentaram em relação aos meses anteriores. Mesmo assim, ainda estão bastante baixos em comparação com os últimos dois anos, mas estão se recuperando de acordo com os volumes sazonais esperados. Nesse ínterim, as exportações aumentaram ainda mais, ganhando força.

Confira no gráfico a seguir as importações de carga da Costa Leste da América do Sul no comparativo dos sete primeiros meses de 2020 em relação a 2018 e 2019:

Imports into the East Coast of South America | Jan to July 2018-2020 (TEU)



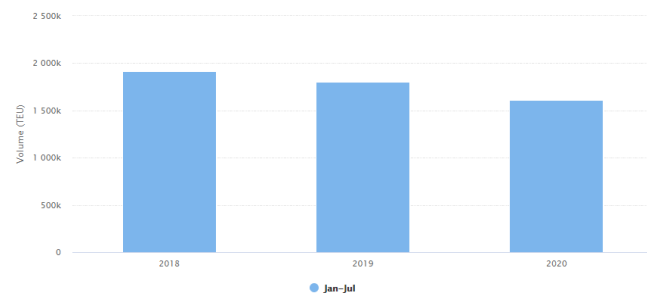
Source: DataLiner

No gráfico, é possível ver que até fevereiro de 2020, as importações seguiam um bom ritmo, superior à 2019. Com a quarentena proveniente da pandemia causada pela Covid-19, em abril, elas despencam, atingindo o menor nível em junho e começando a se recuperar em julho, com crescimento de 23,3% em relação a junho. Mesmo assim, o volume é 29,5% inferior ao de julho de 2019.

Análise econômica - Com a retomada da atividade econômica, as projeções de PIB para 2020 para o Brasil continuaram melhorando nesse meio tempo. Atualmente a previsão é de recessão de 5,28%. Em julho, a previsão era de uma recessão de 6,5%. Ver o gráfico mais abaixo.

O gráfico abaixo traz o acumulado das importações brasileiras nos sete primeiros meses de 2020 em comparação com igual período de 2019 e 2018:

Imports into the East Coast of South America | Jan to July 2018-2020 (TEU)

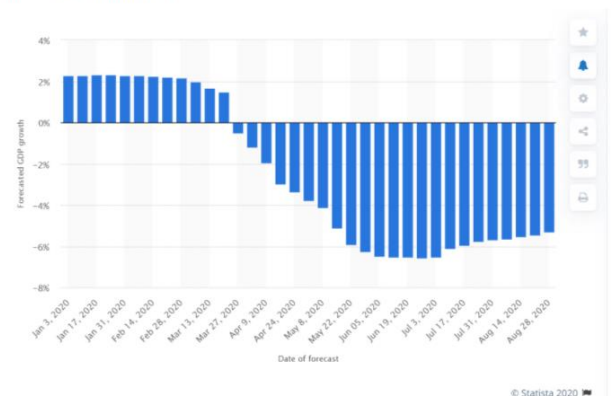


Source: DataLiner

No acumulado de janeiro a julho de 2020 no gráfico acima, as importações caíram 10,46% em relação a 2019 e 15,83% em relação a 2018 em TEU.

Previsão de crescimento do PIB brasileiro em 2020

2020 Forecast GDP Growth for Brazil



Source: Statista

Análise de Commodities

Muitas das commodities que foram afetadas nas importações viram os seus números se recuperarem após o que parece ter sido o fundo do poço em junho. Os números de agosto também devem aumentar, já que foi registrado, no período, uma queda no número de 'blank sailings' durante aquele mês, de acordo com os bancos de dados da Datamar.

Ranking of the most imported goods in July 2020

Commodity	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	May-Jun Change	Jun-Jul Change
39 - Plastics and Articles Thereof	33,498	30,426	31,184	33,573	26,626	20,570	23,317	-6,055	2,747
84 - Nuclear Reactors and Mechanical Appliances	31,800	26,172	22,624	26,952	23,180	17,771	22,048	-5,408	4,276
85 - Electrical Machinery and Equipment and Parts Thereof	24,008	22,829	17,792	20,253	16,532	10,963	15,476	-5,569	4,513
29 - Organic Chemicals	12,761	11,602	11,119	14,307	13,158	11,666	13,021	-1,492	1,355
87 - Vehicles Other Than Railway or Tramway Rolling-Stock	29,297	23,870	27,321	27,591	14,634	9,763	11,493	-4,870	1,730
38 - Miscellaneous Chemical Products	6,762	5,983	5,702	5,988	6,989	7,187	8,400	198	1,213
40 - Rubber and Articles Thereof	10,865	10,098	9,594	9,714	7,626	4,250	6,690	-3,375	2,439
31 - Fertilisers	5,034	4,931	4,235	6,772	6,666	6,913	6,045	147	-769
28 - Inorganic Chemicals	5,795	5,537	5,086	6,296	5,598	5,342	5,116	-256	-226
48 - Paper and Paperboard	7,075	6,704	6,249	7,014	5,990	4,443	4,503	-1,537	60

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

Portos, terminais e infraestrutura

A Eldorado Brasil Celulose e a Bracell SP Celulose foram as vencedoras do leilão dos terminais STS 14 e STS 14A do Porto de Santos, realizado no dia 28 de agosto, na B3, em São Paulo. Foram arrecadados R\$ 505 milhões em ortogas.

A Eldorado arrematou o STS 14 por R\$ 250 milhões e a Bracell ficou com o STS 14A pela oferta de R\$ 255 milhões. O lance mínimo de ambos era de R\$ 1,00.

“Entre outorgas e investimentos, são quase R\$ 900 milhões que virão para o Porto nos próximos anos, com geração de emprego e renda para a região”, disse o presidente da SPA, Fernando Biral. “Santos recuperará a celulose que hoje deixa de escoar, atraindo empresas de alto nível dessa cadeia, sendo uma delas um novo entrante no Porto”, completou, referindo-se à Bracell, que ainda não tem terminal no cais santista.

Além da Eldorado e Bracell, também apresentou proposta a empresa Maxcel Empreendimentos e Participações (do grupo Suzano), no valor de R\$ 1 mil em cada caso.

Para a área STS 14, a maior oferta inicial foi de R\$ 100 milhões. Após 27 lances no leilão à viva-voz, a Eldorado deu a maior oferta, no valor de R\$ 250 milhões.

As mesmas participantes concorreram à área STS 14A, sendo que o maior valor inicial foi de R\$ 180 milhões, com o pregão chegando, após 10 lances, ao valor de R\$ 260 milhões. A Eldorado também ofereceu a melhor proposta, mas, como as regras não permitiam que um mesmo proponente ficasse com os dois terminais, a empresa abriu mão da segunda área. Assim, a Bracell foi declarada vencedora do pregão para o STS 14A.

Esses são os primeiros arrendamentos de áreas do Portos de Santos desde 2010 em que as outorgas irão para os cofres da Autoridade Portuária, o que dará capacidade de reinvestimento no próprio Porto. Nos últimos certames licitatórios (realizados em 2015 e em 2019), os recursos foram para o caixa do Tesouro.

Os terminais pagarão dois valores de arrendamento à SPA ao longo dos 25 anos de contrato: um fixo e um variável. No STS 14, serão R\$ 199.512,51 mensais e R\$ 1,72 por tonelada movimentada. No STS 14A, serão R\$ 170.238,20 e R\$ 1,46, respectivamente. Assim, somente a título de arrendamento fixo, a SPA receberá R\$ 110,9 milhões.

O STS 14, com 44.550 m², poderá movimentar aproximadamente 2,5 milhões de toneladas/ano, com investimento de R\$ 186,9 milhões. O STS 14A, com 45.177 m², terá a mesma capacidade e investimento de R\$ 193 milhões.

Em ambos os casos, os investimentos mínimos envolvem obras de construção de armazém, aquisições de conjuntos de pontes rolantes com cobertura para área de recepção ferroviária e de equipamentos para carregamento e transporte, além de remoção de equipamentos remanescentes nas áreas.

Localizados no Macuco, no Porto de Santos, os terminais serão destinados à movimentação de carga geral, especialmente celulose. As áreas, que anteriormente foram ocupadas pela Libra Terminais.

Áreas leiloadas - Os leilões consolidam uma nova lógica de otimização do uso de áreas no Porto de Santos. Dessa maneira, a movimentação das cargas se dará de forma mais setorizada e efetiva, conforme o novo Plano de Zoneamento e Desenvolvimento (PDZ) do porto. Com os próximos acessos ferroviários que serão construídos em Santos, que vão permitir integração com as linhas da Rumo Malha Paulista e da Ferrovia Norte-Sul, o transporte da celulose, assim como de outras cargas, será feito com base na multimodalidade.

Vale destacar que o Brasil é um dos maiores produtores de celulose do mundo, sendo esse o produto com maior taxa de crescimento anual no Porto de Santos. Após os investimentos nos terminais, a movimentação desse tipo de carga deve saltar para cinco milhões de toneladas por ano.

Confira nos gráficos a seguir a movimentação de celulose pelo Porto de Santos e a participação de cada terminal na operação da carga:

Handling of Pulp at the Port of Santos (HS 3912) | Jan 2017 to Jun 2020 | TEU

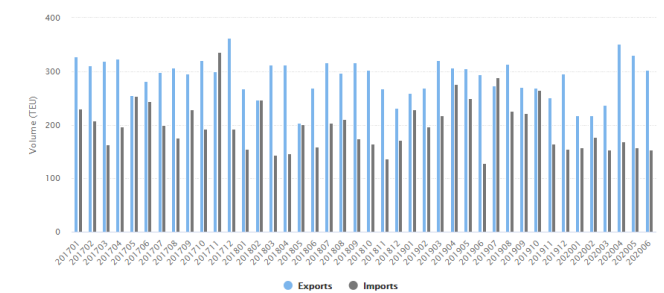


Chart source: DataLiner

Handling of Pulp (HS 3912) at the Port of Santos by Terminal | Jul 2019 to Jun 2020 (last 12 months) | TEU

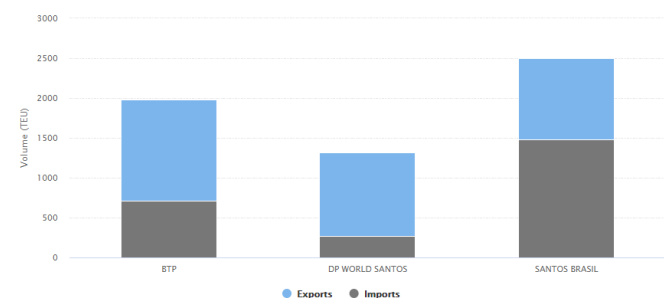


Chart source: DataLiner

A Portos do Paraná renovou o contrato para movimentação de granéis vegetais pela PASA – Paraná Operações Portuárias, no Porto de Paranaguá. Este é o primeiro termo aditivo celebrado pela autoridade portuária paranaense, desde que a empresa pública recebeu autonomia para administrar contratos de exploração de áreas, em agosto de 2019.

Com isso, o Paraná é o primeiro Estado do Brasil a atuar como poder concedente, depois de 2013, quando a Lei Federal 12.815 centralizou a exploração portuária no Governo Federal.

O convênio de delegação de competência 001/2019 foi formalizado após de um extenso processo de análise e validação.

ADITIVO: O termo aditivo publicado nesta sexta-feira (28 de agosto) tem a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) como órgão interveniente. O contrato é válido até 2049.

Os investimentos da PASA somam R\$ 117,7 milhões de reais, em duas fases. De acordo com o diretor da empresa, Persio Souza de Assis, a capacidade de movimentação deve subir das atuais 3,6 milhões de toneladas/ano, para 6,7 milhões de toneladas/ano.

“As melhorias adotadas têm superado o crescimento de movimentação nos últimos anos. Com a renovação do contrato, a PASA reforça o compromisso com o crescimento das exportações do país e o aumento do volume movimentado no porto de Paranaguá”, destaca. Segundo ele, a intenção também é alavancar os negócios, com foco na malha ferroviária que hoje já absorve 90% da logística da empresa.

Até 2022, a PASA deve construir uma nova linha de embarque, com a instalação de um novo shiploader, para movimentar até 2.5 mil toneladas/hora. Além disso, até 2023, será edificado um novo armazém, para 60 mil toneladas de açúcar ou 45 mil toneladas de outros granéis sólidos.

A VLI, operadora logística, informou, no último dia 26 de agosto, que deu início a uma nova rota para o escoamento de ferro-gusa, unindo a operação ferroviária da empresa ao setor de embarques do porto de Tubarão, em Vitória (ES).

A nova alternativa de rota prevê que as cargas sejam capturadas em terminais ferroviários no interior de Minas Gerais e transportadas via ferrovia para o complexo portuário capixaba. Dois embarques foram realizados até o momento, totalizando 100 mil toneladas de ferro-gusa, que tiveram como destino final a China.

Em nota, o gerente-geral comercial da empresa, Asley Ribeiro, disse que o objetivo da VLI é ampliar sua parcela de mercado nas exportações do produto para pelo menos 50%, ante 30% atualmente.

A VLI destacou ainda que a Kéntron, grande vendedora de ferro-gusa, está entre as empresas que a rota atenderá.

No mesmo comunicado, o gerente de exportação da Kéntron, Breno Faria, afirmou ver a rota como “relevante”, acrescentando que ela “gera um ganho de escala”.

O Porto Organizado de Ilhéus movimentou 256.358 toneladas nos sete primeiros meses de 2020. O montante representa um crescimento de 247,74% em relação ao mesmo período do ano passado, quando foram movimentadas 73.722 toneladas de cargas.

Em relação aos tipos de cargas movimentadas no Porto de Ilhéus, houve um crescimento de 846,42% na movimentação de graneis sólidos (soja, manganês, níquel, entre outros), com a operação de 160.362 toneladas; e um crescimento de 69,07% na movimentação de carga geral, especialmente madeira, com 95.996 toneladas exportadas para Portugal.

A Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária de Santos registrou receita líquida de R\$ 261,1 milhões no segundo trimestre, alta de 12,2% sobre o mesmo período de 2019 impulsionada pela forte movimentação de cargas. No período abril-junho, o Porto de Santos movimentou 38,8 milhões de toneladas, crescimento de 17,2% na comparação anual, reflexo, especialmente, das exportações do agronegócio e do câmbio favorável às vendas externas.

Já as ações focadas na racionalização de custos e aumento da receita, em busca de ganhos consistentes para a melhora da sustentabilidade econômico-financeira, resultou em um lucro bruto de R\$ 179,7 milhões, alta de 24,1% sobre o mesmo intervalo de 2019, com avanço da margem bruta em 6,6 pontos percentuais, para 68,8%.

A capacidade de geração de caixa, medida pelo lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda), também apresentou alta significativa. Ajustado por efeitos extraordinários, o Ebitda cresceu 18,4% e atingiu R\$ 118,1 milhões, com margem de 45,2% – avanço de 2,4 pontos percentuais.

O bom desempenho na receita aliado aos ganhos de eficiência e reduções de gastos levaram a SPA a registrar lucro líquido de R\$ 43,7 milhões no trimestre, quase 5 vezes os R\$ 8,8 milhões do segundo trimestre de 2019. No semestre, a SPA também obteve resultado positivo na última linha do balanço. O lucro líquido do

acumulado do ano até junho atingiu R\$ 80,3 milhões, alta de 26,4% sobre janeiro-junho de 2019.

Desempenho e receitas detalhadas - Movimentação de cargas: Em linhas gerais, o bom desempenho do 2T20 refletiu a melhora do volume de exportações escoado pelo Porto de Santos, compensando com sobras a redução verificada no ritmo de importações (principalmente em contêineres).

O grande destaque do período foi o crescimento de quase 37% na carga de granel sólido, impulsionada especialmente pelos maiores embarques de soja e açúcar. Enquanto isso, a carga geral/contêineres, mais diretamente relacionada com as importações, demonstrou queda de 6,5% no período.

Quantidade de Navios e Utilização dos Berços: Um total de 1.335 navios operaram durante o 2T20, um acréscimo de 5,5% sobre o volume de navios do 2T19. O índice de utilização dos berços evoluiu de 53,6% no 2T19 para 56,4% no 2T20.

Receitas patrimoniais: As receitas patrimoniais tiveram um crescimento de 6,6% no 2º trimestre de 2020. O principal destaque foi o aumento de 19,1% na cobrança atrelada à movimentação de cargas. A parcela das receitas patrimoniais atrelada ao aluguel, cobrada por metro quadrado, teve um acréscimo de 2,8% no período e foi resultado do reajuste contratual baseado no IGPM (7,31% nos últimos 12 meses) e da assinatura de 3 novos contratos de transição na região do Saboó, que compensou o efeito de alguns contratos encerrados ao longo de 2019.

Receitas tarifárias: As receitas tarifárias tiveram um crescimento de 16,0% no 2º trimestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019. Na análise por tipo de receita tarifária, o destaque positivo foi o aumento na movimentação de cargas (+25,7%) e dos períodos de atracação (+17,0%). Em contrapartida, as tarifas de infraestrutura terrestre mantiveram tendência observada no 1T20 e apresentaram redução de 9,0%, resultado da maior movimentação no período em terminais de arrendamento com berços adjacentes, que pagam tarifas menores por não utilizarem os recursos de infraestrutura terrestre. Vale também ressaltar que não houve reajuste tarifário no período em análise.

O processo de recuperação do trem Belgrano Cargas, na Argentina, deu mais um passo positivo no último dia 22 de agosto: uma formação de 10 vagões carregados com milho entrou nos terminais agroexportadores localizados em Timbúes, na região de Santa Fé. Foi a primeira vez que o trem ingressou nos portos de Gran Rosário. Foram realizados testes de circulação e descarga.

De acordo com o Ministério dos Transportes da Nação Argentina, a novidade “vai reduzir os custos logísticos e triplicar a carga transportada até os portos de Gran Rosário”.

A formação, com 10 vagões, percorreu o novo trecho por meio de uma nova ponte ferroviária que cruza o rio Carcarañá e uma área ferroviária destinada à manobra e manutenção de trens de até 100 vagões. A construção de desvios privados com descarga dinâmica para cada terminal portuário também foi contemplada para agilizar os tempos logísticos. Em breve haverá a autorização definitiva para operar com as diferentes formações de carga.

A obra permitirá transportar uma maior produção com economia de até 30% em custos logísticos, de acordo com a empresa Trenes

Argentinos Cargas, responsável pela operação da linha de Belgrano.

Em 25 de agosto, a Polícia Federal realizou exercícios simulados para atestar a eficácia do Plano de Segurança Portuária nos portos de Santos, Paranaguá e Itajaí.

Durante os exercícios, policiais federais simularam o acesso aos portos sem os devidos elementos de identificação para verificarem o cumprimento dos protocolos de segurança por parte dos funcionários dos terminais.

Foi verificada ainda, a atuação da segurança portuária em casos de ingresso não autorizado de embarcações nos terminais e introdução de drogas em contêineres. Também foram realizados exercícios de retomada da instalação portuária.

A Polícia Federal, que exerce a presidência da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) no âmbito federal e as Cesportos (âmbito estadual) afirmou que tem orientado seus esforços para a construção de protocolos de segurança adequados aos complexos portuários nacionais e para o cumprimento do Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS).

O Código, internalizado no ordenamento jurídico nacional pelo Decreto nº 9.988, de 26 agosto de 2019, exige cooperação e entendimento contínuos e efetivos entre os entes públicos e privados atuantes no universo marítimo e portuário, de modo a detectar ameaças à proteção e tomar medidas preventivas contra incidentes de proteção que afetem navios ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional, por meio da aquisição de conhecimentos e habilidades.

No último dia 18 de agosto, o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou a nova poligonal de jurisdição da Autoridade Portuária do Rio Grande exercida pela Portos RS. Conforme portaria Nº 121, de 18 de agosto de 2020, publicado no Diário Oficial da União nº 159 de 19 de agosto de 2020, o Ministério da Infraestrutura determinou que a área do Porto Organizado de Rio Grande, nos Municípios de Rio Grande e São José do Norte, ambos no Rio Grande do Sul, será definida pelos polígonos cujos vértices têm as coordenadas georreferenciadas discriminadas nos Anexos 1 e 2 daquela Portaria.

A nova poligonal do Porto do Rio Grande compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

Em consonância com a Lei 12.915/2013, e após várias discussões e levantamentos realizados ao longo do tempo neste processo, aberto em 2015, incluindo consulta pública, momento para o recebimento de contribuições para a sua redefinição, a nova área do Porto Organizado do Rio Grande suprime de seu polígono, entre outras áreas, os Terminais de Uso Privado (TUPs), ocupações urbanas históricas e consolidadas, área urbana central do Município do Rio Grande, e em seu limite leste terrestre, terrenos localizados no Município de São José do Norte. O novo traçado também amplia o limite jurisdicional do Porto, coerente com o canal de acesso dragado em mar aberto, fora dos limites

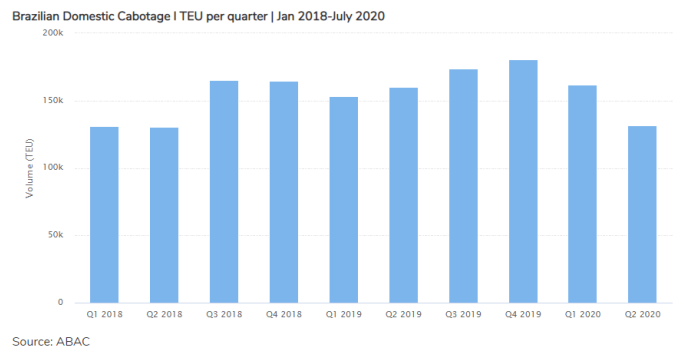
dos molhes da barra, e com a inserção na jurisdição portuária a área de espera dos práticos.

Navegação

A rápida expansão do comércio costeiro brasileiro levou a uma escassez na capacidade de carga. A cabotagem doméstica brasileira atingiu 667.849 TEUs em 2019, um aumento de 13% em relação aos 591.921 TEUs em 2018, de acordo com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem – ABAC. O projeto de Lei BR do Mar, legislação submetida ao Congresso nos últimos dias, pode ser a solução para liberar capacidade adicional necessária urgentemente.

O pano de fundo da cabotagem do Brasil - A cabotagem doméstica do Brasil está entre os fluxos de contêineres com maior crescimento no mundo há mais de uma década, com uma média de crescimento superior a 10% ao ano e às vezes chegando a 25% em trimestres específicos. O mercado total já chega a quase 700.000 TEUs por ano, sem contar feeder e cargas do Mercosul. Esta última, também conhecida como cabotagem internacional.

Cabotagem Doméstica no Brasil | TEUs por trimestre | jan 2018 a jun 2020



Além disso, desde a greve dos caminhoneiros, que foi extremamente prejudicial e paralisou o país por mais de 11 dias em maio de 2018, a tendência de afastamento do transporte rodoviário e a caminhada em direção à cabotagem aumentou ainda mais. Isso acrescentou uma pressão significativa sobre a capacidade existente dos três players do mercado para fornecer serviços regulares, confiáveis e com preços competitivos para os embarcadores em todo o país.

Devido aos rígidos requisitos de bandeira da legislação marítima brasileira – permitindo movimentos de cabotagem apenas a navios de bandeira brasileira tripulados por brasileiros nos moldes do Jones Act nos EUA – a Aliança Navegação e Logística (operada pelos grupos Maersk e Hamburg Sud), a Mercosul Line (parte integral da CMA CGM) e a Log-In Logística Ltda tiveram que inicialmente construir uma frota de navios em estaleiros brasileiros, ou pagar pesados impostos de importação sobre navios construídos no exterior e, em seguida, remarcar-los no Registro Especial Brasileiro (Registro Especial Brasileiro, ou REB). Hoje a Aliança detém entre 52-57% do mercado com o restante dividido entre suas duas rivais, que trabalham muito próximas em uma série de serviços conjuntos.

Construir em caros estaleiros brasileiros tornou-se cada vez mais difícil depois de 2014, com os inquéritos policiais da 'Operação Lava Jato' - envolvendo corrupção nos mais altos níveis da Petrobras e de Brasília – ganhando impulso e se espalhando rapidamente no setor de estaleiros. Isso acabou levando ao

fechamento de vários estaleiros, entre eles o Estaleiro Atlântico Sul, que havia assinado um Memorando de Entendimento (MOU), em 2017, para a construção de duas embarcações com capacidade para 5.000 TEUs. O Grupo Maersk está agora olhando novamente para os estaleiros chineses, principalmente à Shanghai Shipyard Company, onde construiu com sucesso (e depois importou a um custo enorme) dois navios de 4.828 TEUs em 2015: o Vincente Pinzon e o Bartolomeu Dias, ainda os maiores navios implantados na cabotagem da costa leste da América do Sul.

Como a construção de novos navios no Brasil não é mais uma opção viável, as três transportadoras tiveram que expandir sua engenhosidade para encontrar maneiras de aumentar a capacidade e atender aos regulamentos, especialmente em relação ao afretamento a casco nu e o REB. Desde que tivessem várias embarcações de bandeira brasileira operando – ou mesmo em construção – podiam afretar embarcações estrangeiras.

Atualmente, as regras do REB permitem que as empresas brasileiras de navegação fretem a casco nu e registrem embarcações estrangeiras sob a bandeira brasileira. O limite é de 50% da tonagem de porte bruto (DWT) da empresa, adicionado ao dobro do DWT em construção em um estaleiro brasileiro.

Uma exceção é aplicada quando a empresa possui uma única embarcação brasileira. Nesse caso, ela pode registrar uma embarcação estrangeira sob afretamento a casco nu como REB até o DWT de sua embarcação brasileira. Isso levou algumas empresas, como a Log-In Logística, a se dividir em várias unidades para aumentar sua capacidade de registro REB. Eles fizeram isso com a recente adição do Log-In Endurance à sua frota (veja abaixo).

Por que a necessidade de mudança?

“Por muitos anos, havia muitas vezes uma quantidade razoável de capacidade ociosa disponível sob esse sistema, mas quase toda foi usada agora”, diz Armando Freigedo Rodrigues, diretor da consultoria Aquapar, do Rio de Janeiro, que tem assessorado empresas em regulamentos de cabotagem há mais de duas décadas.

“Ainda há alguma margem de manobra para afretar mais tonagem estrangeira, mas não muita. A cabotagem vem crescendo assim [mais de 10% ao ano] há cerca de 10 anos, especialmente desde 2018. A BR do Mar pode abrir o litoral para muito mais competição”.

Os recém-chegados à cabotagem brasileira serão incentivados – via a BR do Mar – a buscar novas rotas e desbravar mercados que atualmente não existem.

Armando Freigedo disse ao DatamarNews: “Existem alguns embarques possíveis, do Sul para o Norte do Brasil, que hoje são muito caros, mas se você fizer um simples ‘Time Charter’ torna-se viável. Essa é a ideia. A BR do Mar terá mais condições de desenvolver novos negócios na cabotagem e descobrir novos roteiros que hoje não existem; além de melhorar o transporte de contêineres que já existe”.

O veterano consultor, que trabalhava para o Departamento da Marinha Mercante do Brasil (DMM), atribui a continuidade do crescimento da cabotagem a duas coisas: o crescimento contínuo do comércio no Brasil e a migração de cargas do transporte rodoviário para o marítimo.

“A greve dos caminhoneiros em maio de 2018 foi um tremendo impulso para os operadores de cabotagem, pois os transportadores no Brasil descobriram que podiam enviar suas cargas por mar de forma muito eficiente e mudar sua forma tradicional de fazer as coisas”, acrescentou Rodrigues.

“Ao mesmo tempo, desde então as linhas de contêineres vêm aprimorando suas operações logísticas e se transformando em operadores multimodais, agregando muitas operações de transporte rodoviário de curta distância aos seus portfólios.”

Durante a greve dos caminhoneiros de 2018, a Aliança reforçou suas operações de transporte rodoviário em Manaus com mais 50 caminhões para que eles não fossem tão dependentes dos mais de 1 milhão de caminhoneiros autônomos que lideraram as ações de greve, e a Aliança – que também lida com as operações de transporte terrestre para Maersk e Hamburg Sud – também investiu em um terminal de logística em São Bernardo do Campo (parte da região industrial do ABC localizada entre Santos e São Paulo onde estão instalados grandes fabricantes de automóveis, incluindo Mercedes Benz, Toyota, Volkswagen e Scania). Os caminhões extras já atendem embarcadores do estado de São Paulo, com viagens regulares para Campinas, segunda maior cidade do estado.

Freigedo Rodrigues diz que “ter a infraestrutura interna certa é a chave para conquistar qualquer embarcador que defenda os caminhões” de forma mais permanente, e a Aliança parece estar seguindo isso.

Mark Juzwiak, chefe de assuntos institucionais da Aliança Navegação e executivo da Hamburg Sud, concorda com Rodrigues e disse que após a greve dos caminhoneiros houve muitas oportunidades de convencer os embarcadores a “dar uma chance à cabotagem”. Muitos fizeram isso e gostaram do que experimentaram.

No final de 2018, apesar de ter perdido quase duas semanas de negócios devido à greve, a movimentação de cabotagem subiu 12%, sendo que o aumento em junho e julho daquele ano foi superior a 20%.

“Acho que todo mundo acordou para a opção da Cabotagem em meados de 2018”, explica Juzwiak, que tem se envolvido fortemente com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), juntamente aos seus contemporâneos da Mercosul Line e Log-In, em lobby em Brasília para uma nova legislação como a BR do Mar. “Vamos tentar”, disseram muitos de nossos embarcadores e tem funcionado muito bem para eles desde então”, acrescentou.

Os números continuam aumentando, apesar de um pequeno hiato devido à pandemia do coronavírus. E isso significa que com aumentos anuais contínuos de 10% previstos a partir do próximo ano, é necessário agora muito mais capacidade.

O crescimento bem-sucedido da cabotagem e dos volumes de feeder ao longo de mais de uma década significa que os problemas de capacidade só foram evitados este ano porque a pandemia de Covid – e seus efeitos tanto no Brasil quanto em seus parceiros comerciais, especialmente a China – freou as perspectivas de crescimento. Os números da ABAC mostram uma queda de 7%, para 293.000 TEUs nos primeiros seis meses de 2020, em comparação com o mesmo período de 2019.

O que está sendo feito sobre isso?

Do segundo ao terceiro trimestres do próximo ano, as operadoras costeiras esperam uma recuperação total da economia brasileira após a devastação da Covid. Isso os levará de volta à plena capacidade e serão necessários mais navios – provavelmente na faixa de 2.500 a 5.000 TEUs – por isso o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, intensificará o seu plano radical, a BR do Mar, abrindo a costa brasileira, de 7.400 km de extensão, para navios estrangeiros afretados a prazo, com dois terços de tripulação brasileira.

Desde que o plano BR do Mar foi originado – no início de 2019 – tem havido forte oposição a ele, por parte dos sindicatos marítimos e interesses da construção naval, mas nas últimas semanas a iniciativa de aumentar a capacidade de cabotagem e possivelmente trazer novos players fez progressos significativos.

A BR do Mar é ideia de Tarcísio Gomes e conta com o apoio do presidente Jair Bolsonaro, embora já não seja tão forte como antes, devido à esperada oposição – do Sinaval e do Sindmar e dos poderosos lobbies da indústria de caminhões – que pode afetar seu núcleo base de votação. Vários analistas afirmam que esse é o motivo pelo qual a BR do Mar não foi proposta como Medida Provisória, o que teria efeito jurídico imediato. Ao arrastar o processo pelo Congresso, muitos grupos e agrupamentos políticos podem dar sua opinião, portanto, se não for bem aceita, Bolsonaro assumirá menos culpa.

Mas os otimistas dizem que depois de duas passagens pelo Congresso ela pode se tornar lei até o Natal.

Luis Resano, diretor executivo da ABAC, é um dos otimistas. Para ele, “este é um bom caminho para incentivar o setor de cabotagem e o objetivo do programa é aumentar em 40% a capacidade de transporte de cargas no setor de contêineres nos próximos cinco anos”, disse Resano à DatamarNews. “É um programa muito agressivo e se tudo correr bem, pode ser lei no Natal.”

No entanto, ele acrescentou que os membros da ABAC ainda estão “pagando mais por combustíveis de bunker” e isso não vai mudar da maneira como a BR do Mar está.

Processo político

Se os conceitos originais não forem muito diluídos pelo Congresso brasileiro, a legislação da BR do Mar deve abrir o longo litoral brasileiro – cerca de 7.400 km – a navios de bandeira estrangeira pela primeira vez, e a novas empresas, como a MSC, Hapag Lloyd e Posidonia, o que pode significar nova concorrência para os três players existentes.

Um experiente consultor de navegação, que preferiu não ser identificado, disse que, embora os players de cabotagem que operam atualmente possam ganhar com o aumento de suas frotas, há um perigo que os potenciais novos players – como MSC ou Hapag Lloyd – entrem na briga e levem alguns de seus negócios.

“Ao lado dos grandes players, como a MSC, que há muito queriam uma fatia da operação, principalmente em relação ao feedering, também há pequenos grupos como a Posidonia, que vêm tentando entrar nesse negócio nos últimos anos.

“Pequenos operadores podem entrar no mercado, mas podem não ter a infraestrutura para oferecer serviços suficientemente confiáveis, de modo que isso pode ser um problema mais adiante”.

Algumas armadilhas possíveis

O velho ditado: “Cuidado com o que deseja”, também se aplica à BR do Mar. A “flexibilização” de ‘time charters’ com bandeira estrangeira, pode levar a algumas consequências indesejadas.

Juzwiak, da Aliança, disse ao DatamarNews: “a BR do Mar é uma abertura para reduzirmos a burocracia de termos que ter nossos próprios navios, mas ao mesmo tempo conseguir navios fretados a casco nu não é tão fácil, já que os armadores não irão simplesmente doar seus navios para qualquer um venha com uma oferta.

“Acho que alguns no mercado estão subestimando as complexidades do fretamento de casco nu. Na ABAC, também estamos tentando limitar a idade dos navios, porque não queremos navios que mais parecem carcaças flutuantes operando aqui.”

Vários outros executivos experientes também alertaram contra o surgimento de novos operadores inexperientes e mal preparados no mercado, “operando baldes de ferrugem” que “prejudicarão a reputação de todos os operadores de cabotagem e da própria cabotagem”.

“Os tomadores de decisão em Brasília, ao fazerem a legislação final para a BR do Mar, deveriam se lembrar do caso da Maestra alguns anos atrás”, disse um veterano diretor de navegação.

Há cerca de seis anos havia um quarto player no mercado brasileiro, a Maestra Navegação, mas eles tinham embarcações velhas – como a Neptunia Mediterraneo, que acabou presa em Ushuaia, na Argentina – e tinham apenas um serviço quinzenal.

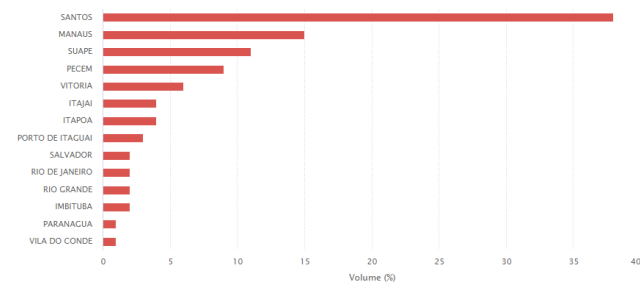
“Eles faziam tudo errado. Nunca ia funcionar”, disse o consultor de São Paulo. “Os embarcadores ganharão com a concorrência nova e qualificada, mas não com prestadores de serviço abaixo do padrão. Acho que o mercado aqui no Brasil pode receber um ou dois novos entrantes, mas eles têm que ser competitivos”.

Considerações finais

“Equilibrar a matriz brasileira de transportes é crucial para melhorar a competitividade dos negócios”, afirma a CEO da Mercosul Line, Luiza Bublitz. “A BR do Mar é um divisor de águas para a cabotagem, pois permitirá que os clientes tenham acesso a maior cobertura de portos com capacidade extra, permitindo uma cadeia logística mais eficiente e com redução de custos, ajudando os clientes a alcançar novos mercados. É necessário, no entanto, manter a estabilidade e confiabilidade da cabotagem, especialmente com compromissos de longo prazo, com investimentos e operações focadas no Brasil”, completa.

Vários portos ganharão com esse impulso para a cabotagem, com destaque para Santos (atualmente com 38% de market share), Manaus (15%), Itaguaí, Suape, Pecém, Itajaí, Vitória e Itapoá. Esses oito portos movimentaram 90% de toda a cabotagem do Brasil durante os primeiros cinco meses de 2020 de acordo com os dados da Datamar, conforme ilustrado no gráfico abaixo:

Brazilian port participation in Domestic Cabotage | TEU per month | Jan-May 2020



Source: DataLiner

As estatísticas de TEUs movimentados às vezes são um ponto discutível entre os operadores de cabotagem no Brasil. A Log-In Logística é cotada na Bovespa (Bolsa de Valores de São Paulo) e, portanto, tem que divulgar dados trimestralmente, mas desde o início de 2019 parou de distribuir o detalhamento do transporte de cabotagem em suas partes constituintes: cabotagem, feeder e embarques do Mercosul.

Assim como seus concorrentes, a Log-In registrou uma pequena retração na movimentação durante o primeiro semestre deste ano, com a cabotagem total (cabotagem doméstica, feeder e Mercosul) chegando a 170.500 TEUs movimentados, queda de 2,8% em relação aos 175.000 TEUs movimentados no mesmo período de 2019. Os efeitos da Covid foram mais sentidos durante o 2º trimestre deste ano que apresentou uma queda de 8,4%, de 91.500 TEUs de abril ao final de junho de 2019 para 83.800 TEUs nos mesmos 3 meses deste ano.

A Log-In trabalha em estreita colaboração com a Mercosul Line em uma série de serviços conjuntos costeiros, compartilhando slots em muitos deles. Ela também acrescentou um navio recém-adquirido, o Log-In Endurance (comprado pela subsidiária Log In International GmbH) por US \$ 13,1 milhões, no início deste ano e o implantou no Serviço Atlântico Sul (SAS) desde maio.

A Log In registrou movimentação recorde em 2019 de 357,8 mil TEUs, ante 340,3 mil TEUs em 2018, incluindo feeder e cargas do Mercosul. 2018 foi o último ano em que os resultados mostraram a divisão dos serviços de cabotagem doméstica. Em 2018, a Log-In movimentou 179.000 TEUs de carga feeder, queda de 35% em relação aos 185.400 em 2017 e as cargas de cabotagem aumentaram 13,6%, de 109.000 TEUs para 123.800 TEUs.

Marcio Arany, CEO da Log-In Logística Ltda, acredita na BR do Mar, mas também acredita que o mercado deve estar atento aos “novos oportunistas”.

“Acreditamos que a BR do Mar vai melhorar os volumes da Cabotagem com o tempo, mas é muito importante evitar novos oportunistas que podem comprometer a reputação do modal, por oferecer um serviço ruim, pouco confiável, com embarcações antigas e não ecologicamente corretas. A frota atual está muito bem adaptada e adequada para a cabotagem e meio ambiente”, disse Arany.

Arany disse à DatamarNews que, com a adição do Log-In Endurance, a empresa passou a operar seis navios porta-contêineres (cinco de 2.800 TEUs e um de 1.700 TEUs de capacidade), dos quais dois foram construídos no Brasil, um foi importado (Polaris) e três (incluindo o Endurance) são alugados a casco nu e foram construídos fora do Brasil.

Com essa configuração, a Log-in está quase no limite do que é permitido para afretamento, então os seus acionistas mal podem esperar para que a BR do Mar seja uma realidade para permitir

que mais capacidade seja disponibilizada quando a economia se recuperar.

A Log In, juntamente com a Aliança e a Mercosul Line, estão de dedos cruzados para que a legislação seja aprovada até o Natal.

Cenário de dados de cabotagem – uma análise da Datamar

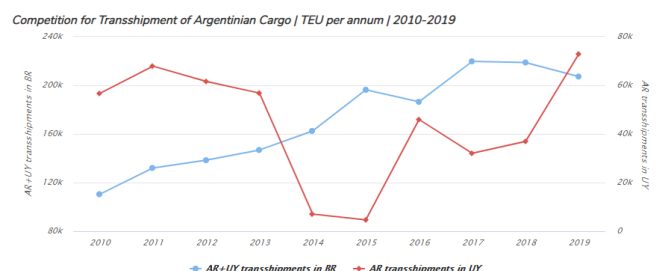
Há poucos dias, um conhecido e respeitado ex-gerente de uma das principais operadoras de cabotagem do Brasil postou um artigo nas redes sociais onde, com humor espirituoso, deixou claro as dificuldades que enfrentam os potenciais novos ingressantes no mercado de cabotagem. Veja seu artigo aqui: https://www.linkedin.com/posts/gustavo-costa-736b15123_cabotagem-ugcPost-6701200725638230016-oyic.

Não há dados visíveis. Na verdade, deixe-me reformular: não há dados bons e detalhados sobre a cabotagem doméstica. Dados que permitiriam aos novos players entenderem onde podem investir seus esforços. Ou que permitiriam que os players existentes tornassem suas operações mais eficientes.

Os dados que existem fazem mais mal do que bem, duplicando e triplicando o tamanho do mercado real, misturando a cabotagem internacional com a nacional e feedering. Uma breve análise da Datamar indica quais dados de cabotagem podem ser obtidos a partir do conjunto de dados disponíveis. No DataLiner foi possível identificar volumes de Feeder, volumes Intra-ECSA e transbordo de cargas do Plate no Brasil. Estes representam três dos quatro tipos de movimentos que podem ser considerados parte da navegação de cabotagem.

É possível, portanto, analisar alguns aspectos interessantes do transporte de cabotagem. Especificamente, feedering e transbordos do Plate no Brasil. Esses mercados provavelmente continuarão a crescer à medida que o tamanho dos navios aumenta. O número de serviços diretos para Buenos Aires continua diminuindo, e, para operadores de terminais de lá, significa que o aumento da dragagem do canal em Buenos Aires está longe de acontecer. Isso significa navios menores buscando cargas de Buenos Aires e transbordando em Montevideu ou em portos brasileiros. A luta por essas cargas é especialmente importante para Montevideu e em 2019 eles conseguiram recuperar parte do market share anteriormente conquistado pelos portos brasileiros, conforme pode ser verificado nos dados abaixo.

Concorrência por Transbordos de Cargas Argentinas | TEUs por ano | 2010 a 2019



Source: DataLiner
(To request a demo click here)

No que diz respeito à cabotagem doméstica, porém, é mais difícil obter uma leitura dos fluxos de carga. Os dados disponíveis na ANTAQ, autoridade brasileira de transporte aquaviário, são

detalhados, mas sujeitos a várias falhas. Como os dados são reportados por portos individuais, um contêiner embarcado, digamos, de Santos para Manaus, será contabilizado como Carga em Santos e como Descarga em Manaus. Se transbordar em Suape, será considerado adicionalmente Carga e Descarga em Suape, ou seja, um contêiner de cabotagem será contabilizado quatro vezes.

O banco de dados da Antaq não é capaz de desmembrar movimentos de contêineres individuais e, portanto, qualquer agrupamento e agregação de números leva a uma sobrecontagem bruta. Além disso, o relatório do mesmo tipo de movimento pode ser relatado de forma diferente por portos diferentes. Por exemplo, como um porto informa um contêiner chegando em Santos vindo de Buenos Aires, fazendo o transbordo para lá e indo para a China. Aquele contêiner era uma descarga de cabotagem ou uma descarga de longa distância? Foi também uma carga de longo curso ou também está marcada como um transbordo?

Dar sentido aos dados disponíveis é realmente o pesadelo do analista. Mas tudo isso representa apenas mais um desafio para quem opta por entrar no mercado. E todos sabemos, que algumas empresas são movidas a desafios.

BR do Mar explicada: A BR do Mar adiciona uma flexibilidade adicional aos armadores brasileiros, pois permite que eles façam afretamento em navios estrangeiros com afretamento a casco nu e os utilizem no tráfego de cabotagem. Os limites dessa permissão tem base na tonelagem própria e na capacidade REB usada. Ou seja, com base no DWT dos navios da empresa com bandeira brasileira. É voltado para o setor de contêineres, embora o projeto de lei em tramitação não o restrinja a outros tipos de navios, como graneleiros e petroleiros.

A BR do Mar também visa incentivar o uso da cabotagem para novos projetos, ao permitir o uso de navios afretados no exterior em novas rotas. Pode ser destinado a um projeto de longo prazo para transporte de commodities como minério de ferro, por exemplo.

Mas a BR do Mar não possui regulamentos auto-aplicáveis. Todas as medidas propostas necessitarão de regulamentação por Decreto Executivo e demais instrumentos a serem expedidos pela ANTAQ, agência reguladora.

A ICS, sigla em inglês da Câmara Internacional de Navegação, juntamente com a Associação Internacional de Saúde Marítima (IMHA) e a Associação Internacional de Proprietários de Petroleiros Independentes (Intertanko), emitiram novos protocolos para mitigar o risco de casos Covid-19 a bordo.

Os protocolos visam salvaguardar a saúde dos marítimos e garantir as operações seguras do comércio marítimo, oferecendo aos governos e ao público em geral a confiança de que os marítimos podem embarcar e desembarcar de maneira responsável.

Natalie Shaw, Diretora de Assuntos Trabalhistas da ICS, disse que “os novos protocolos se baseiam em nossas orientações anteriores e devem dar à indústria e aos governos a confiança de que o comércio marítimo pode operar com segurança, principalmente quando há casos suspeitos de Covid-19 a bordo”.

“Observamos um pequeno número de casos de Covid-19 entre as tripulações do navio nas últimas semanas e decidimos tomar a

iniciativa de criar novos protocolos, junto com IMHA e Intertanko”, afirmou a profissional.

Recentemente, surgiram preocupações sobre infecções por Covid-19 a bordo de navios, devido ao fato de uma pequena minoria não seguir as diretrizes do setor. Embora o número de casos tenha sido limitado, os protocolos emitidos recentemente fornecerão aos armadores e operadores as ferramentas para gerenciar com segurança casos em navios.

Com base nas diretrizes sanitárias anteriores divulgadas pelo ICS em maio, os novos protocolos equipam os operadores de navios com dois novos instrumentos: um fluxograma para ajudar a identificar o processo a seguir ao lidar com um maior número de casos suspeitos em navios; e uma matriz de procedimentos de teste de PCR para ajudar a identificar o que fazer e quando, antes do embarque e se um caso suspeito é identificado a bordo.

A Refinaria Duque de Caxias (Reduc) concluiu, em agosto, sua primeira operação de cabotagem de Diesel S10, com um carregamento de 25 mil m³ do combustível para o Terminal Aquaviário da Baía da Guanabara (TABG), de onde o produto foi transportado por navio até o Porto de Paranaguá (PR).

A Reduc tem capacidade para produzir 150 mil m³ de Diesel S10 por mês. Até junho deste ano, o sistema logístico interno segregado de operação do Diesel S10 só permitia movimentações de bombeio para as companhias distribuidoras ao redor da refinaria.

Com a pandemia de Covid-19 e a redução da demanda por este derivado na região do Rio de Janeiro, a refinaria realizou manobras internas e condicionamentos de lastro de forma a viabilizar o escoamento do produto através de sua interligação com o TABG, por onde já são realizadas normalmente operações de cabotagem e exportação de outros produtos, como óleo combustível exportação, bunker 0,5%, gasolina S10, nafta petroquímica, diesel marítimo e S500, entre outros.

“Novas operações de cabotagem já estão sendo programadas com o S10 produzido na Reduc. Com os níveis atuais da demanda local, a Reduc tem condições de cabotar entre 60 e 70 mil m³ do produto por mês”, explica o gerente setorial de Programação da Produção da Reduc, Gabriel Amorim. A disponibilização deste volume impacta diretamente na redução do volume importado para atender o mercado nacional de diesel e aumenta a competitividade da Petrobras frente aos agentes importadores do setor.

No último dia 25 de agosto, o Governo Federal sancionou a Medida Provisória 945/20, que altera a Lei dos Portos promovendo uma minirreforma na legislação, acolhendo sugestões do mercado. A lei também traz regras para o funcionamento dos portos durante a pandemia, especialmente o afastamento e a indenização de trabalhadores avulsos de grupos de risco ou com sintomas de Covid-19.

Entre as principais alterações está a flexibilização na gestão de contratos de arrendamento. A partir de agora, poderá haver dispensa de licitação nos arrendamentos portuários quando for identificado apenas um interessado na exploração da área. Neste caso, a contratação poderá se feita por meio de chamamento público.

A licitação também será dispensada para o uso temporário, por 48 meses, de área e instalações portuárias destinadas à

movimentação de cargas por parte de empresas com mercado não consolidado (que não operam regularmente no porto). A medida visa atrair novas cargas e diminuir a ociosidade de áreas portuárias.

A lei também confere à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a competência para regulamentar outras formas de exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação. Atualmente, a agência dispõe apenas do contrato de arrendamento para a ocupação de instalações portuárias.

Outra mudança importante estabelece que os contratos de concessão celebrados entre a concessionária e terceiros, inclusive os que tenham por objeto a exploração de instalações portuárias, serão regidos pelas normas de direito privado. Dessa forma, não se estabelecerá qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente (Antaq).

Trabalhadores portuários - Para os trabalhadores portuários avulsos (TPAs), além das regras para afastamento decorrente da Covid-19, a lei contém duas medidas importantes. A partir de agora a escalção dos TPAs para operações de carga e descarga nos portos será feita por meio eletrônico, de forma remota (como aplicativos de celular), fazendo com que o profissional somente compareça ao porto na hora do trabalho.

O texto estabelece, ainda, que havendo indisponibilidade de TPAs devido à greve ou operação-padrão, o operador portuário poderá contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por até 12 meses para a realização de determinados serviços, como capatazia e conferência de carga.

Carnes

Segundo a ABPA – Associação Brasileira de Proteína Animal, autoridades sanitárias de Hong Kong liberaram embarques do SIF 601 da Aurora Alimentos, unidade localizada em Xaxim (SC), cujas exportações de frango haviam sido temporariamente suspensas para testes que ao final comprovaram a ausência de riscos de contaminação por Covid-19.

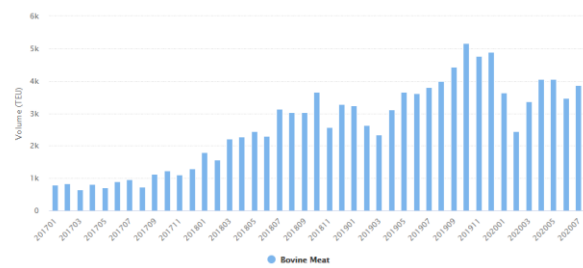
Segundo o comunicado, “O Centro para a Segurança dos Alimentos e o Departamento para Higiene de Alimentos e Meio Ambiente de Hong Kong emitiram hoje a autorização para retomada nos embarques, após a apresentação de todos os esclarecimentos feitos pelo Ministério da Agricultura do Brasil, com o apoio da cooperativa e da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA)”.

O bloqueio havia sido imposto por Hong Kong foi ainda neste mês, depois que o governo da cidade chinesa de Shenzhen, ao sul do país, informou que uma amostra de asas de frango congeladas importadas dessa unidade testou positivo para o coronavírus. e desencadeou a suspensão voluntária dos embarques de frango desta unidade para a China.

Segundo o Consórcio de Exportadores de Carnes Argentinas (ABC), as exportações argentinas de carnes continuam em ritmo positivo e até agora em agosto registraram um crescimento de 23% em volume em relação ao mesmo período de 2019. A entidade afirmou, em nota, que a China segue como o principal destino das exportações mas que o país cumpriu 100% da cota determinada aos Estados Unidos.

O gráfico a seguir traz um histórico das exportações argentinas de carne bovina a partir de janeiro de 2017:

Argentine Beef Exports | Jan 2017 to Jul 2020 | TEU



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

A ABAC também destacou que a Argentina concede todas as garantias sanitárias exigidas pelos países importadores por meio de seu Serviço Nacional de Saúde (Senasa).

Senasa obtém aprovação da União Europeia - De acordo com a Senasa, um reconhecimento da segurança das carnes argentinas foi o fato da União Europeia ter informado, na última semana, por meio da Nota CACE nº 563/2020 que considera que a Argentina possui um sistema de controle confiável para as exportações de carne bovina e ovina, realizado pelo órgão.

“Estamos muito satisfeitos, pois os auditores avaliaram o conhecimento que o pessoal da Senasa tem sobre as normas da UE, o que reforça e garante que os controles estejam de acordo com essas exigências nos estabelecimentos que produzem carne bovina e ovina”, explicou Gustavo Soto Kruse, diretor de Produtos de Origem Animal da Senasa.

A auditoria realizada pelos peritos europeus concluiu que o sistema de controle oficial estabelecido está “bem concebido e corretamente implementado”. O sistema estabelecido fornece uma base adequada para sustentar a “confiabilidade dos atestados contidos nos certificados de exportação” para este destino.

Informações publicadas no site da autoridade alfandegária chinesa e confirmadas Cooperativa Aurora Alimentos apontam que o frigorífico brasileiro suspendeu voluntariamente as exportações de carnes de aves para a China de sua unidade de Xaxim (SC) desde 20 de agosto.

Em nota, a terceira maior produtora de suínos e aves do Brasil disse que recebeu a informação da cidade chinesa de Shenzhen sobre a detecção de traços do novo coronavírus em embalagem de produto cárneo oriundo do SIF 601.

No entanto, a companhia destacou que, “conforme manifestação da OMS (Organização Mundial de Saúde) e FAO (das Nações Unidas), não há evidência científica da transmissão do vírus via produto e/ou embalagem”.

A identificação da Covid-19 em asas de frango enviadas pela Aurora foi registrada no site da cidade chinesa há pouco mais de dez dias.

“Apesar da absoluta confiança e da certeza que seu processo produtivo é isento da presença do vírus, a Aurora Alimentos, de modo a dar conforto às Autoridades Chinesas, optou por suspender temporariamente os embarques para a China, da planta de processamento de aves de Xaxim (SC), até que o episódio relatado em Shenzhen seja elucidado”, afirmou a cooperativa.

A mesma unidade também foi bloqueada por Hong Kong no início deste mês, como medida preventiva contra o coronavírus.

Vale destacar que a China já interrompeu importações de carnes de fábricas de empresas como Marfrig, JBS e BRF no Brasil por preocupações relacionadas ao coronavírus.

Grãos

O Departamento de Agricultura dos EUA (USDA, na sigla em inglês) informou, em 25 de agosto, que importadores chineses compraram mais soja dos Estados Unidos e registraram sua maior aquisição diária de milho norte-americano em quase um mês. As aquisições ocorreram no momento que Washington e Pequim reafirmaram seu compromisso com o acordo comercial Fase 1.

Em reporte diário sobre exportações, o USDA informou que chineses compraram 408 mil toneladas de milho e 204 mil toneladas de soja dos EUA, ambos para embarque no ano comercial de 2020/21, que começa em 1º de setembro.

A venda de milho foi a maior desde 30 de julho, quando foram anunciadas quase 2 milhões de toneladas comercializadas para a China.

As vendas para a China ocorreram após as principais autoridades comerciais dos EUA e da China, em uma ligação telefônica, terem dito que continuam comprometidas com o acordo comercial assinado em janeiro que prevê um aumento expressivo nas importações chinesas de produtos agrícolas norte-americanos.

As compras chinesas, contudo, continuam bem aquém do ritmo necessário para cumprir a meta do primeiro ano de 36,5 bilhões de dólares especificada no acordo, segundo dados oficiais, mesmo após um recente aumento nas compras.

Os Estados Unidos exportaram apenas 7,274 bilhões de dólares em produtos agrícolas para a China no primeiro semestre do ano, conforme dados de comércio do Census Bureau. As exportações de soja dos EUA para a China normalmente aumentam no quarto trimestre do ano, depois que as safras dos EUA são colhidas e os suprimentos do principal exportador, o Brasil, diminuem.

Vale destacar que as importações chinesas de soja junto ao Brasil saltaram 27% em julho na comparação com o ano passado, à medida que carregamentos baratos comprados nos últimos meses chegaram ao país.

Confira no gráfico a seguir o crescimento das exportações brasileiras de soja para a China:



Outras cargas

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que as exportações brasileiras de suco de maçã até recuaram em julho frente a junho deste ano – movimento comum registrado neste período. Porém, o volume exportado superou o de julho de 2019.

Quando considerado o período de janeiro a julho de 2020, os embarques brasileiros de suco de maçã registraram aumento de 17% em volume, totalizando 8,9 mil toneladas. A receita obtida também aumentou, em 20%, somando US\$ 9,9 milhões (FOB) – cenário bastante animador aos agentes exportadores.

O volume de suco de maçã brasileiro importado pelos Estados Unidos, por exemplo, aumentou 58% na parcial do ano. Assim, a participação do país norte-americano no total exportado pelo Brasil, que já era grande, aumentou ainda mais – sendo os principais destinos EUA (com 69% do volume total), Japão (10%) e a Alemanha (10%).

Economia

Segundo reportagem publicada pelo jornal O Globo, desde o começo do ano o governo argentino tem demorado cada vez mais para liberar a entrada de importações brasileiras, descumprindo regras da Organização Mundial de Comércio (OMC) e o acordo bilateral selado entre ambos países.

Nas últimas semanas, as demoras se intensificaram e levaram a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) a informar o governo brasileiro sobre o fato. Segundo fontes do Governo brasileiro, aproximadamente US\$ 100 milhões em exportações brasileiras do setor estão paradas na fronteira esperando que a Casa Rosada aprove as chamadas licenças não automáticas de importação.

De acordo com a OMC, o prazo máximo para dar sinal verde às licenças não automáticas é de 60 dias. Já o entendimento entre os dois governos, que prevê a liberalização total do comércio de veículos até junho de 2029, estabelece um limite de dez dias. Nos últimos meses, porém, algumas demoras superam 90 dias.

“Entendemos as dificuldades na Argentina pela escassez de divisas, mas acordos são acordos – disse o presidente da Anfavea, Luis Carlos Moraes, em entrevista ao O Globo.

Segundo ele, essa escassez de divisas no país vizinho (hoje os argentinos podem comprar apenas US\$ 200 mensais e existem rumores de que o limite poderia ser reduzido) acabou criando um sistema de comércio administrado. “Nos preocupa, porque esse tipo de restrição prejudica a previsibilidade do setor e o planejamento. Temos um sistema produtivo integrado no Mercosul”, lembrou.

A tensão por conta das barreiras às importações do setor automobilístico vieram à tona em momentos em que o governo Fernández, através de seu novo embaixador em Brasília, Daniel Scioli, vem mostrando forte interesse em trabalhar com o governo brasileiro para reativar o comércio. Em menos de duas semanas, Scioli foi recebido pelo presidente Bolsonaro, o chanceler Ernesto Araújo e a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, entre outras reuniões. A todos expressou o desejo de seu país de equilibrar a balança comercial, já que nos últimos 15 anos a Argentina acumula um déficit com o Brasil de US\$ 52 bilhões.

Perguntada sobre a demora em entregar as licenças de importação a montadoras com operações no Brasil, uma fonte da embaixada argentina afirmou que ao longo deste ano foram aprovadas licenças para importações brasileiras num total de US\$ 5 bilhões, dos quais não foram usados US\$ 993 milhões.

“Estamos atendendo as dúvidas sobre possíveis demoras. Já tivemos reuniões com as empresas e haverá uma nova rodada em outubro. Sabemos da preocupação e estamos em permanente contato com o governo brasileiro”, assegurou a fonte. Segundo ela, “cerca de 92% dos pedidos de licenças não automáticas são autorizadas em menos de 72 horas, e resta um saldo que fica pendente por alguma inconsistência ou falta de informação”.

Do lado brasileiro, foram feitas gestões com a secretaria da Indústria argentina mas, até agora, não houve uma resposta satisfatória, disse uma fonte.

O Ministério da Agricultura informou, em 27 de agosto, que avalia a possibilidade de isentar temporariamente de tarifas importações de arroz, milho e soja de países que não são membros do Mercosul para equilibrar o mercado doméstico e impedir aumentos de preços.

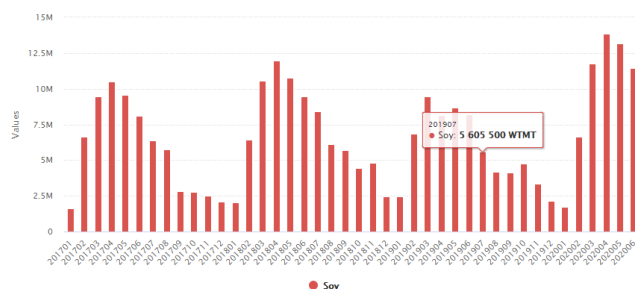
Em nota, o órgão afirmou que a medida, que envolveria inclusão temporária desses produtos na Lista de Exceção à Tarifa Externa Comum (LETEC), tem sido considerada pela secretaria de Política Agrícola da pasta. Segundo a nota, “essa proposta deverá entrar na pauta da Geceex em setembro”.

O ministério afirmou que a medida tem “apoio do setor produtivo” e visa “equilibrar o mercado doméstico e impedir o aumento de preços de produtos da cesta básica”. “Caso aprovada, a adoção dessa medida teria caráter preventivo, visto que não há sinais de desabastecimento e nem há necessidade de importação desses produtos pelo Brasil”, acrescentou.

Vale destacar que os preços dos produtos agrícolas estão em alta no Brasil, pressionados entre outros fatores pela alta do dólar. No caso da soja, o país embarcou volumes expressivos nos últimos meses e os estoques estão relativamente baixos, conforme pode ser conferido no gráfico a seguir:

Exportação Brasileira de Soja (HS 1201) | Jan 2017 a Jun 2020 | WTMT

Brazilian Soy Exports (HS 1201) | Jan 2017 to Jun 2020 | WTMT



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

No último dia 26 de agosto, a Câmara dos Deputados aprovou a Medida Provisória 960/20, que permite a prorrogação por um ano das concessões de drawback que vencem em 2020. O adiamento será feito em caráter excepcional e contado da data do fim do benefício. O texto segue para análise do Senado.

Criado pela Lei 11.945/09, o drawback é um incentivo concedido às empresas exportadoras. A MP suspende temporariamente o pagamento de tributos federais sobre os insumos usados na produção de mercadorias destinadas exclusivamente à exportação.

O relator da MP, deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP), recomendou a aprovação do texto enviado pelo Poder Executivo, com modificações. “Em razão da pandemia do novo coronavírus, as empresas exportadoras podem se encontrar impossibilitadas de cumprir os requisitos do regime especial, por conta da queda do comércio internacional”, explicou.

Regras - Fonteyne acatou emenda sugerida pelo deputado Alessandro Molon (PSB-RJ) que fixa prazo de 30 dias para que a empresa beneficiada pelo drawback passe a ser devedora dos tributos de importação quando houver descumprimento dos requisitos do regime especial.

Para receber o incentivo, a empresa precisa se habilitar junto à Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, responsável pela concessão do drawback. Entre os tributos suspensos estão o Imposto de Importação, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

Pandemia - O objetivo da MP, segundo o governo, é amenizar os efeitos econômicos da pandemia de Covid-19 sobre as empresas exportadoras com concessões de drawback firmadas em 2018 e com vencimento neste ano. Entre os produtos vendidos para o exterior que se beneficiam do regime especial estão minério de ferro, carne de frango e celulose.

Em 2019, as exportações via drawback somaram US\$ 49,1 bilhões, correspondendo a 21,8% do total exportado pelo Brasil, segundo relatório do Ministério da Economia divulgado em março.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com. Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033
Datamar Consultores Associados Ltda.
Rua Funchal 203, 9th floor
Vila Olímpia, São Paulo - 04551-904 - SP