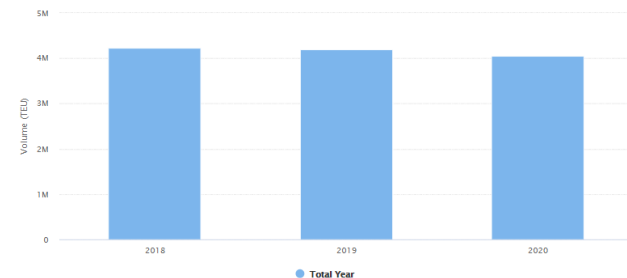


Notícias principais

A Covid-19 fez estragos não só na saúde e no dia a dia da população do Brasil e demais países do Plate como também na economia. Dados do DataLiner apontam que na comparação dos volumes movimentados na região por contêiner no período de janeiro a agosto nos últimos três anos (importação mais exportação) 2020 registra uma queda de 3,39% em relação a 2019 e 3,99% em relação a igual período de 2018.

Comparison of Container Handling from Brazil and Plate – Jan to Aug 2018 to 2020

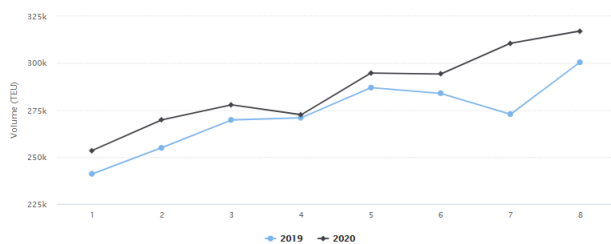


Source: DataLiner

Mas será a economia chegou no fim do poço em junho e agora começa a ensaiar uma recuperação? Para responder essa pergunta, a equipe da DatamarNews levantou dados estratégicos do DataLiner, que traz os números do comércio exterior da região por via marítima.

Dados do DataLiner apontam que as exportações via contêiner do Brasil e Plate continuam crescendo. Em agosto, o volume foi 5,50% superior ao mesmo mês de 2019.

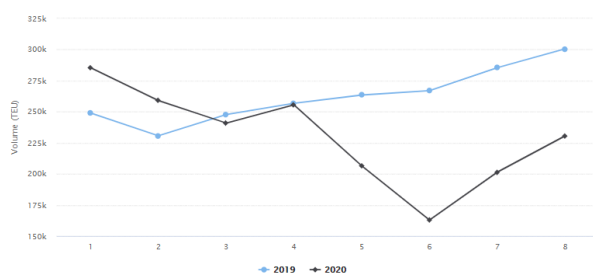
Exports Via Container from Brazil and the Plate – Jan to Aug 2019 and 2020



Source: DataLiner

Já em relação às importações, os resultados são negativos. As importações via contêineres da região caíram 23,29% em agosto em relação ao mesmo mês de 2019. Mesmo assim, cresceram 14,43% em relação a julho de 2020.

Container Imports from Brazil and Plate – Jan to Aug 2019 and 2020



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

Perspectivas - Apesar de lenta, os números acima indicam uma recuperação da economia em reflexo do afrouxamento das medidas de distanciamento social por causa da Covid-19. Em geral, a população brasileira está mais confiante. O Indicador de Incerteza da Economia (IIE) brasileira, medido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e divulgado neste dia 30 de setembro caiu 14,5 pontos em setembro e chegou a 145,8 pontos. É a quinta queda consecutiva. Ele apresentou fortes altas durante o início da pandemia de Covid 19: 52 pontos em março e 43,4 em abril.

“O resultado reflete a constatação de um retorno sólido das atividades econômicas e a continuidade do movimento de relaxamento de medidas de isolamento social impostas pela pandemia de Covid-19. Apesar da melhora no mês, o indicador ainda está 9 pontos acima do nível máximo anterior a pandemia, alcançado em setembro de 2015”, disse Anna Carolina Gouveia, economista da FGV.

Atividade industrial - Levantamento divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) aponta que o mês de agosto registrou os melhores números desde o início da pandemia da Covid-19, o que comprova, para a entidade, que a crise mais aguda ficou delimitada ao segundo trimestre. Na comparação com julho, a produção de autoveículos se destacou (210,9 mil unidades), com crescimento de 23,6% em agosto. Os licenciamentos (183,4 mil) cresceram 5,1%, enquanto as exportações (28,1 mil) caíram 3,4%.

Porém, quando confrontados com os volumes de agosto do ano passado, esses três números registraram quedas superiores a 20%, indicando ainda um longo caminho de recuperação até os níveis pré pandemia. No acumulado dos primeiros oito meses, a comparação é ainda mais desfavorável. Os licenciamentos recuaram 35%, as exportações encolheram 41,3% e a produção despencou 44,8%, repetindo volumes similares aos de quase vinte anos atrás. “É como se perdêssemos três meses de vendas internas e quase quatro meses de produção”, analisa Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea. “Se não fosse a pandemia, na metade de maio já teríamos chegado aos patamares atingidos nesse fechamento de agosto”, acrescenta Moraes, evidenciando o tamanho das perdas do setor automotivo.

Criação de empregos em agosto

Outro fator que mostra que a recuperação da economia é a criação de empregos. Dados divulgados pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), da Secretaria de Trabalho do Ministério da Economia, pelo segundo mês seguido, o país criou empregos formais. Em agosto, 249.388 postos de trabalho com carteira assinada foram abertos. O indicador mede a diferença entre contratações e demissões.

Esse foi o melhor resultado para meses de agosto desde 2011, quando haviam sido abertas 190.446 vagas formais. No acumulado do ano, no entanto, o mercado de trabalho continua sentindo o impacto da pandemia. De janeiro a agosto, foram fechadas 849.387 vagas, o pior resultado para os oito primeiros meses do ano desde o início da série histórica, em 2010.

Apesar dos indicativos positivos, ainda há muita lição de casa para ser feita por governo e demais setores da economia para voltarmos ao nível pré-crise.

Portos, terminais e infraestrutura

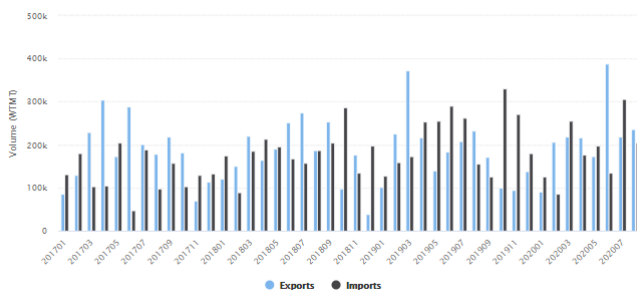
O Porto de Imbituba (SC) manteve a curva de crescimento dos últimos meses e fechou setembro com mais um recorde operacional: 602.737 toneladas movimentadas, que ao melhor resultado mensal de sua história. A marca representa um crescimento de 42,7% em relação a setembro de 2019 (422.193 toneladas). O recorde anterior é de julho deste ano, quando foram registradas 602.370 toneladas.

No último mês, houve 26 atracções em Imbituba. Destaque para a soja, o coque não calcinado, o sal, os contêineres e o milho, que obtiveram o maior volume transportado, representando 78% do total. Também foram atendidas operações de celulose, ureia, hulha betuminosa, malte, barrilha, fertilizante e comidas em big bags, além do lançamento ao mar de um catamarã. De janeiro a setembro, o Porto de Imbituba já movimentou mais de 4,3 milhões de toneladas.

Confira a movimentação de cargas no Porto de Imbituba mês a mês a partir de 2017:

Movimentação cargas no Porto de Imbituba | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Monthly Cargo Handling at the Port of Imbituba | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

Edital de arrendamento transitório

Ainda sobre o Porto de Imbituba, a SCPAR Porto de Imbituba, administradora do local, lançou, no último dia 25 de setembro, o Edital de Processo Seletivo Simplificado n.º 01/2020 para arrendamento transitório da Área Disponível do Terminal de Granéis Líquidos (TGL). O objetivo é que a área continue a ser utilizada para a movimentação e armazenagem de soda cáustica. A seleção simplificada visa estabelecer Contrato de Transição pelo período de até 180 dias ou até que o processo licitatório para arrendamento de longo prazo, de 25 anos, seja concluído. O documento foi publicado do site do governo de Santa Catarina.

O TGL tem 7.455,00 m² e fica entre os Cais 1 e 3. É composto por 3 tanques de armazenamento. No entanto, dois deles estão fora de operação. O tanque operante tem capacidade de 4.826 m³ de soda cáustica. Eventual pretensão para armazenamento de outro produto dependerá de novo licenciamento ambiental. Além dos tanques, o terminal conta com 806 metros de dutos de alimentação que ligam o Cais ao TGL e equipamento para carregamento de veículos de transporte rodoviário. A reativação dos tanques inoperantes poderá ser realizada pelo contratado transitório, isto se autorizado pela Autoridade Portuária. É a primeira vez que a SCPAR Porto de Imbituba utiliza do processo de seleção simplificada para Contrato de Arrendamento Transitório, previsto em resolução de 2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), órgão regulador. As propostas podem ser enviadas até 13 de outubro. O detalhamento

do processo seletivo, com os prazos e documentos para a Qualificação, bem como a minuta do Contrato de Transição estão disponíveis na Aba Licitações.

Dados do Boletim Informativo Aquaviário da ANTAQ apontam que o setor portuário brasileiro (portos + terminais privados) movimentou 286,4 milhões de toneladas no segundo trimestre de 2020, o que significou um crescimento de 7,9% em relação ao mesmo período do ano passado, totalizando um acréscimo de 20,9 milhões de toneladas. O levantamento traz como destaque a movimentação de granéis agrícolas (açúcar e soja), petróleo e derivados e minério de ferro. Conforme consta no boletim, a demanda chinesa aquecida, o câmbio favorável e a maior produção de combustíveis justificam o desempenho positivo desses produtos.

No primeiro semestre de 2020, o sistema portuário nacional movimentou 538,8 milhões de toneladas, um acréscimo de 4,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Cabotagem - Em relação à cabotagem, houve um decréscimo no segundo trimestre de 6,4% na movimentação de contêineres (em TEU). O índice de utilização da capacidade da frota de porta-contêineres atingiu o patamar de 58,3% em maio de 2020, menor valor do ano, frente ao patamar máximo 77,4% em março. Isso mostra um desaquecimento no transporte de contêineres nesse modal. Ainda assim, houve, no trimestre, um crescimento de 3,4% na movimentação de cargas provenientes ou destinadas à navegação de cabotagem em relação ao primeiro trimestre de 2019.

No semestre, a movimentação (em TEU) de contêineres na cabotagem apresentou um crescimento de 4,3% em relação ao primeiro semestre de 2019.

O boletim, divulgado periodicamente, faz uma análise da movimentação portuária e do transporte de carga nacional durante o período estudado, levando em consideração o contexto econômico do país.

Segundo o CEO da APM Terminals na América Latina, Leo Huisman, a empresa, que é subsidiária da dinamarquesa Maersk, quer aumentar sua operação no Porto de Santos para isso tem acompanhando de perto as oportunidades envolvendo um novo terminal de contêineres em Saboó. O executivo concedeu entrevista exclusiva ao Broadcast do Estadão sobre o tema.

O projeto para o novo terminal está inserido no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. A área a ser ofertada ao mercado fica ao lado das instalações da Brasil Terminal Portuário (BTP), que é sócia da APM. O grupo planeja pegar carona nos planos ambiciosos para o Porto de Santos e vislumbra criar um hub capaz de, no futuro, receber embarcações cada vez maiores.

“Há um desejo de aumentar nossas operações em Santos. Acreditamos que é uma necessidade, mas estamos em um momento difícil”, disse. Ele explicou que os avanços nas estruturas portuárias dependem de tecnologia internacional e que, por causa do Real desvalorizado, os projetos acabam se tornando muito mais complexos.

Hoje, a estrutura da BTP opera na capacidade máxima em Santos. “Todos esperam que a área de Saboó será leiloada. Vamos ver se

podemos e devemos participar". Os estudos para a área ainda estão em uma fase embrionária na autoridade portuária (SPA) e não há um calendário para o projeto.

"Daqui uns cinco ou 10 anos, Santos vai ter condições de receber navios maiores. Quando essas embarcações grandes chegam, elas não param em todos os portos. Elas precisam de hubs para distribuir a carga", disse.

Hoje, o terminal da BTP tem capacidade de 1,7 milhão de TEUs por ano. Para receber as embarcações maiores, a capacidade terá de chegar perto de 3 milhões de TEUs. "Não é para amanhã. Não é para o ano que vem, mas sabemos que gostaríamos de melhorar os serviços para embarcações maiores", disse. De janeiro a agosto, a BTP movimentou 689.089 contêineres, alta de 13% na comparação anual. O ganho veio ante o bom momento para as exportações, que avançaram 38% no período, sustentadas por commodities e proteína animal.

O Porto de Santos comporta atualmente embarcações de até 340 metros. A Santos Port Authority estuda liberar nos próximos meses o fluxo de embarcações com 366 metros. O projeto passa por avaliação para a homologação por parte da Marinha. O próprio porto vê a aprovação como um passo importante rumo à consolidação como um hub.

A entrada da APM na disputa por Saboó, entretanto, ainda é cheia de incertezas. Em leilão recente de dois terminais de celulose, a Suzano acabou ficando de fora por causa de uma regra do edital para evitar a concentração de mais de 40% da movimentação e armazenagem de celulose com um único operador. Com mais um terminal, a Suzano poderia responder por 70% de participação. "A questão é: onde será feita a distribuição principal no Brasil? Idealmente se faz em um grande mercado como Santos. Mas se Santos não puder oferecer a estrutura, as embarcações vão para outros lugares no País".

O grupo monitora de perto o mercado brasileiro. Huisman explicou que enquanto as movimentações de contêiner devem recuar em até 30% na América Latina, sobretudo em países como Panamá e Argentina, o Brasil vai conseguir entregar um crescimento de até 4% neste ano. "Sabíamos que o impacto seria grande. Muitas economias se fecharam. O que nos pegou um pouco de surpresa foram as infecções por covid-19 significativamente maiores na América Latina", disse.

Enquanto a empresa registrou uma queda na casa de 20% no volume no segundo trimestre na região, hoje a operação não consegue atender toda a demanda por transporte. Entre os motores puxando essa procura está o mercado chinês. "No momento estamos tendo mais demanda do que a gente consegue entregar, sim. Porque não é possível dividir igualmente a demanda durante todo o ano. Era previsível que isso iria acontecer, que viria uma grande procura. Vimos isso em outras crises".

No Brasil, a sustentação veio do gigantismo do agronegócio, cujas exportações de frutas e proteína animal mais do que compensaram a derrocada nas importações, sobretudo do setor automobilístico.

Apesar do olhar atento ao País, a APM não tem planos para novos projetos e quer ampliar o portfólio já existente. Além da parceria com a BTP, a empresa também é arrendatária de terminais em

Pecém (CE), com foco na exportação de frutas, e Itajaí (SC), além de uma participação em Itapoá (SC).

No último dia 24 de setembro, a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, assinou contrato com o Consórcio Demarest/EXE Engenharia/MIND para o desenvolvimento do diagnóstico do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. O serviço inclui coleta e análise de dados e informações que subsidiarão os trabalhos da EPL no processo de desestatização do terminal.

O consórcio será responsável por uma avaliação preliminar da atual situação do Porto. A etapa inclui o mapeamento dos principais mercados em que o porto está inserido e seus concorrentes, históricos de movimentação, aproveitamento de áreas e os principais desafios à competitividade.

A EPL será a responsável pela elaboração dos estudos que permitirão a desestatização do porto. Também serão avaliados os possíveis modelos jurídico-regulatórios, com discriminação dos arranjos juridicamente possíveis e tecnicamente apropriados.

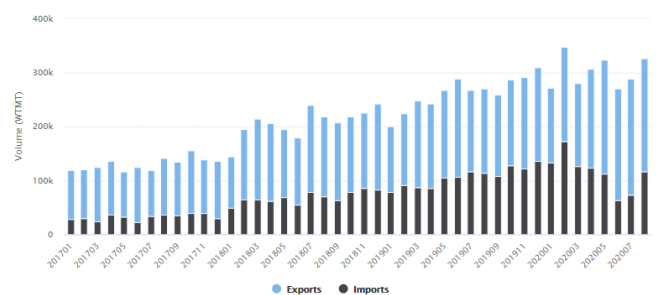
"Nossos estudos visam dar ao Porto de Itajaí maior competitividade, dinamização econômica e novos negócios conexos ao empreendimento com geração renda, emprego e riqueza para o município e região", explicou Artur Lima, diretor-presidente da EPL.

O projeto de desestatização foi encaminhado à EPL pelo Ministério da Infraestrutura em abril deste ano. O Plano de Trabalho desenvolvido pela EPL em conjunto com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários estabelece 28 meses para o término dos estudos. Qualificado no PPI em 10 de junho de 2020, a previsão é que vá a leilão em 2022.

O gráfico a seguir traz o histórico da movimentação de cargas via Porto de Itajaí a partir de 2017:

Movimentação cargas via Porto de Itajaí | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Cargo Movement via Port of Itajaí | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

O Porto do Açú realizou sua primeira operação de fertilizantes. A movimentação foi realizada via Terminal Multicargas (T-MULT) e importou 25 mil toneladas de cloreto de potássio (KCL) para o interior do estado de Minas Gerais.

Com origem em São Petersburgo, na Rússia, o navio MV PALEKH aportou no Açú em 23 de setembro. A operação foi possível devido à recente expansão do T-MULT, com a instalação de um novo armazém coberto. Apenas no primeiro ano de contrato, a expectativa é que 150 mil toneladas de fertilizantes sejam escoadas por este terminal, que possibilitará a conexão global do estado do Rio com os produtores destes insumos, principalmente

para os estados que não possuem acesso ao mar, como Minas Gerais.

“Fora da temporada de importação de fertilizantes, há também a possibilidade de estocar e movimentar outros tipos de produtos, como graneis sólidos agrícolas e minerais. Montamos dois galpões lonados, com área de 6 mil m² e capacidade para armazenar 25 mil toneladas de insumos por mês”, explica João Braz, diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu

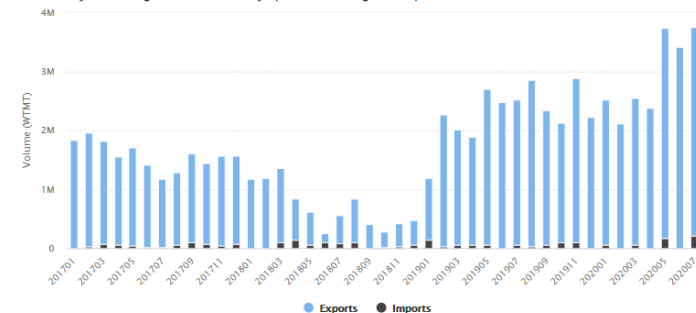
O Brasil importa cerca de 80% dos fertilizantes que consome localmente. Com este serviço no portfólio, o Porto do Açu busca atender a demanda interna, principalmente o mercado de Minas Gerais, nas regiões leste, sul e centro do estado, onde há uma grande base de distribuidoras instaladas.

Este projeto é considerado o embrião para a fase de industrialização do Porto do Açu no setor petroquímico, que será consolidada com a atração de indústrias para o Norte Fluminense. O plano de ampliação do T-MULT, previsto para os próximos cinco anos, inclui aumento do cais e do pátio para granéis, a construção de um pátio dedicado a cargas gerais e contêineres e novos galpões para armazenamento.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas via Porto do Açu a partir de 2017:

Movimentação de cargas no Porto do Açu | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Movimentação de cargas no Porto do Açu | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT



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

No dia 29 de setembro, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu à Valec a licença de instalação da linha férrea entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), que são parte das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO). Com isso, as obras, do ponto de vista ambiental, estão aptas a serem iniciadas, a partir do próximo ano.

O trecho de 383 km da FICO vai interligar o Vale do Araguaia, região produtiva e em desenvolvimento do Mato Grosso, com a Ferrovia Norte-Sul, favorecendo o escoamento da safra aos portos de Santos (SP), de Itaqui (MA) e, no futuro, de Ilhéus. No total, o empreendimento conta com obras em 12 municípios, que serão realizadas pela Vale, por meio de investimentos cruzados, a partir da outorga da prorrogação antecipada do contrato da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). A estimativa é que sejam investidos R\$ 2,73 bilhões nas obras.

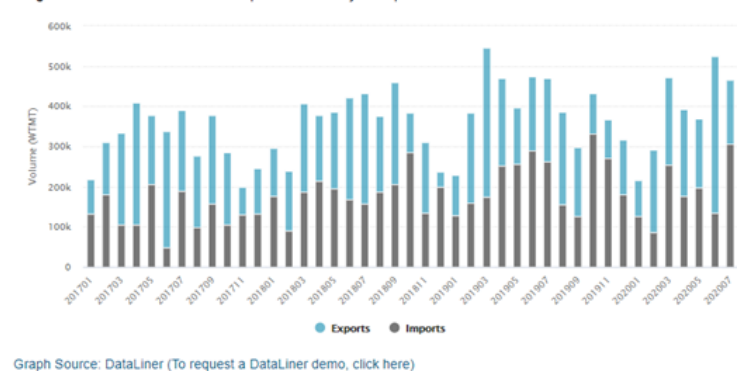
O Ibama estabeleceu uma série de demandas, contidas no Plano Básico Ambiental, o que inclui programas voltados para flora, fauna, gerenciamento de resíduos sólidos, monitoramento da

qualidade da água, plantio compensatório e prevenção a queimadas, por exemplo.

Projetos ferroviários - Ainda sobre ferrovias, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Ministério da Infraestrutura (MInfra) assinaram convênio de Cooperação Técnica para apoiar o desenvolvimento de projetos ferroviários. Serão desenvolvidos instrumentos para a análise preliminar de projetos, a fim de estimular a otimização e melhorias no sistema de transporte ferroviário. Com a modernização dos ativos, espera-se atrair ainda mais a atenção dos investidores.

Serão desembolsados US\$ 450 mil para a iniciativa, que também envolve a análise de instrumentos financeiros alternativos para fomentar projetos ferroviários de infraestrutura greenfield (aqueles em que não se conta com estruturas pré-existentes) e brownfield (projetos que se somam a algo já existem e podem envolver a reforma ou demolição de estruturas). Além disso, abrange análise de estudos de demanda existentes e avaliação de riscos para a sustentabilidade socioeconômica dos sistemas existentes, estudos de impacto de projetos ferroviários de cargas ou passageiros, revisão da regulamentação federal, bem como workshops e eventos para promover a troca de experiências.

Cargo movement at Port of Imbituba | Jan 2017 – July 2020 | WTMT



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

No dia 1º de outubro, o navio MV Lady Cansen atracou no Porto Santos para realizar uma operação break-bulk de açúcar, que seguirá rumo à África Ocidental, contabilizando 25 mil toneladas do produto transportado.

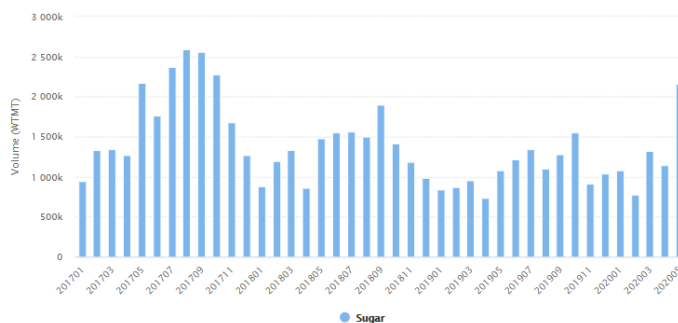
Um feito comum até os anos 90, um break-bulk de açúcar já não partia mais de Santos há uma década, com a popularização dos contêineres. Porém, a recente demanda da última safra brasileira de açúcar e, conseqüentemente, o congestionamento do Porto de Santos, levou à empresa Évolut Logística a investir na solução. A carga partirá de um terminal portuário especializado na operação de carga break-bulk.

Com os terminais que operam em contêineres saturados, a empresa enxergou a possibilidade de investir na exportação através de break-bulk. A prática é usual nos portos de São Sebastião e do Rio de Janeiro, mas não em Santos. Uma segunda operação do gênero está agendada para o início de outubro.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de açúcar via Porto de Santos a partir de 2017:

Exportações de Açúcar via Porto de Santos (HS 1701) | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT

Exportações de Açúcar via Porto de Santos (HS 1701) | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT



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

No mês de agosto, o Porto de Santos conquistou a melhor marca de toda a série histórica ao movimentar 13,7 milhões de toneladas, alta de 13,6% sobre o mesmo mês de 2019 e 1,8% acima do recorde anterior, registrado em julho último, quando operou 13,5 milhões de toneladas. É a sétima vez no ano que o Porto quebra um recorde para um mês específico, depois de registrar em fevereiro, março, abril, maio, junho e julho os melhores desempenhos para esses meses da sua história.

Os embarques avançaram 20,8%, para 10,6 milhões de toneladas, e os desembarques recuaram 5,2%, para 3,2 milhões de toneladas.

Três modalidades de cargas contribuíram para o desempenho quando comparadas com o mesmo período do ano passado. Os granéis sólidos com crescimento de 32,4% (para 8,1 milhões de toneladas); os granéis líquidos, com 0,9% (para 1,5 milhão de toneladas); e a carga geral solta, com 4,5% (para 380,8 mil toneladas). Já a carga geral containerizada teve redução de 12,7% em TEU, para 323,3 mil TEU.

Acumulado no ano - O resultado de agosto do Porto de Santos elevou o acumulado do ano para 97,8 milhões de toneladas, desempenho 10,2% acima do recorde anterior para o período obtido em 2018 (88,8 milhões de toneladas) e 10,7% acima de 2019 (88,4 milhões de toneladas).

Os granéis sólidos apresentaram crescimento de 19,5%, com a soma recorde para o período de 52,7 milhões de toneladas, destacando-se a soja em grãos, com aumento de 25,8%; açúcar, com 58,9%; adubo, com 24,2% e soja peletizada, com 15,2%.

No acumulado do exercício, a movimentação de granéis líquidos registrou aumento de 9,6%, também recorde para o período, ao somar 12,1 milhões de toneladas.

O movimento de carga geral solta no acumulado do ano decresceu 3,1%, somando 3,5 milhões de toneladas. A carga geral containerizada apresentou queda nesse período de 0,3%, somando 2,7 milhões TEU.

O fluxo de navios cresceu 2,9% no mês e 2,7% no ano, para 424 e 3,3 mil embarcações, respectivamente.

Segundo o TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, a empresa registrou recorde de movimentação de contêineres em agosto, ao operar 87.455 TEUs, volume 8,8% acima em comparação ao mesmo mês de 2019, quando foram movimentados 80.388 TEUs. No acumulado do ano (janeiro a agosto), a movimentação total é de 646.630 TEUs, superando 7,0% o mesmo período do ano passado, quando o acumulado era de 606.410 TEUs.

Além da marca de movimentação geral, o terminal também quebrou o recorde de movimentação realizada em um único navio, com 2.083 movimentos no CAP San Lorenzo, operado no dia 31 de agosto. O recorde anterior havia sido registrado no dia 12 de outubro de 2017, quando o terminal realizou 2.037 movimentos no navio Maersk Lins.

Em julho, a TCP havia registrado três recordes: o de movimentação de contêineres cheios; de exportação e contêineres cheios, e de exportação de contêineres reefer.

Recorde por navio - Em relação ao recorde de movimentação por navio, o Diretor Comercial da TCP, Thomas Lima, explica que as novas condições operacionais permitiram estratégias de atracação mais elaboradas e, por consequência, um aumento na produtividade. “Ações como essa geram confiança entre nós e os armadores. A expectativa é de que novos recordes como esse voltem a acontecer”, conclui.

O navio foi operado com quatro guindastes STS (Ship to Shore) próprios, sendo dois deles os maiores da América Latina, em aproximadamente 24 horas entre a chegada da embarcação na Barra de Paranaguá e sua desatracação do Terminal. Com carga de importação, o veículo integra o serviço Samba Sul da Maersk, uma das 17 rotas marítimas que passam pela TCP.

A Administração Nacional de Portos do Uruguai assinou acordo com a Obrinel para concessão de construção e operação de cais para embarque e desembarque de granéis líquidos e sólidos, celulose e mercadorias não transportadas por contêiner no Porto de Montevideú.

A concessionária, agora, deve aguardar as aprovações ambientais para iniciar as obras no espaço que administrará até novembro de 2051.

De acordo com o Ministro dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Luis Alberto Heber, “este tipo de investimento potencializa uma área que pode receber mais iniciativas no porto e representa mais empregos para os uruguaios, o que é um principais desafios do país no contexto atual. Essas atividades abrem fontes de trabalho também em outros setores da economia”, explicou.

Além, disso, o ministro destacou que “é preciso contemplar a dragagem do porto a uma profundidade de 14 metros”, o que considera como fundamental para colocar o terminal de Montevideú em um lugar privilegiado entre os portos da região e viabilizar mais negócios para o país”.

O contrato determina que a concessionária é responsável pela dragagem em comprimento igual ao do píer a ser construído, com profundidade mínima de 12 metros para o plano de referência hidrométrico (PRH) e máximo de -14 para o PRH.

Navegação

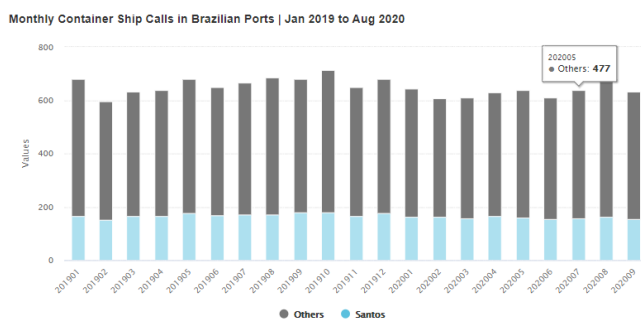
As escalas de navios contêineres nos portos brasileiros, assim como os blank sailings são termômetros da economia e do comércio exterior do país. Por isso, a equipe da Datamar realizou um levantamento das principais alterações que essas rotas marítimas sofreram nos últimos meses e do que se espera daqui para frente.

Blank Sailings - Durante o pico da pandemia causada pelo novo coronavírus, algumas travessias em branco foram registradas nas principais rotas de comércio internacional. Mas, desde a segunda quinzena de agosto e, até pelo menos novembro próximo não há mais registros de blank sailings.

As principais rotas que tiveram travessias em branco durante a pandemia foram a Extremo Oriente e Costa Leste da América do Sul, com quatro (três em junho e uma em julho) e a Golfo do México (sul dos Estados Unidos) / Caribe E Costa Leste da América do Sul, também com quatro (três em junho e uma em agosto). As rotas Costa Oeste E Costa Leste da América do Sul (julho) e África Ocidental E Costa Leste da América do Sul (agosto) tiveram apenas um blank sailing cada no período de junho a novembro (previsão).

Já em relação às escalas de navios contêineres nos portos brasileiros, nos últimos três meses (julho, agosto e setembro) houve um crescimento de 2,16% em relação ao trimestre anterior (abril, maio e junho). No acumulado dos nove primeiros meses do ano, porém, houve uma redução de 4% nas atracações (5229 no período de janeiro a setembro de 2019 e 5043 em igual período de 2020).

Confira no gráfico a seguir o histórico mês a mês a partir de janeiro de 2019:



Source: DataLiner

Em relação aos portos, os terminais do Nordeste foram os que apresentaram a maior variação de queda nas escalas de navios contêineres. Já dois portos do Sul do país tiveram resultado positivo no mesmo período. Confira na tabela a seguir:

Container Ship Calls in Brazilian ports – 9-month period Jan to Aug 2019 vs. 2020

Ports	2019	2020	Diff %
ITAQUI	2	21	950%
NATAL	24	25	4%
NAVEGANTES	340	354	4%
PARANAGUA	507	526	4%
PORTO DE ITAGUAI	204	204	0%
FORTALEZA	40	40	0%
ITAJAI	287	286	0%
MANAUS	139	138	-1%
PECEM	248	241	-3%
SANTOS	1.333	1.278	-4%
VITORIA	126	119	-6%
ITAPOA	393	365	-7%
SALVADOR	340	314	-8%
RIO GRANDE	344	315	-8%
RIO DE JANEIRO	412	377	-8%
SUAPE	334	301	-10%
VILA DO CONDE	117	105	-10%
IMBITUBA	39	34	-13%

Vale destacar que esse crescimento do Porto de Itaquai deve-se ao fato de que em agosto de 2019 começou uma fase de teste para um serviço regular que se concretizou em fevereiro/2020

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

Para a CODESA, autoridade portuária do Porto de Vitória, o pior já passou. Segundo ela, o porto tem apresentado uma melhora na movimentação de cargas desde junho. Além disso, indicadores da CODESA apontam para o crescimento no volume de mercadorias ao longo do segundo semestre de 2020. Para o órgão, no Porto de Vitória, já existem muitas operações programadas, indicando a manutenção desse indicativo de alta.

Grãos

O Brasil já negociou um total de 225 mil toneladas de arroz dos Estados Unidos, Índia e Guiana, que deverão entrar no país na segunda quinzena de outubro e em novembro. O governo federal tomou a decisão de zerar a Tarifa Externa Comum (TEC) sobre a importação de arroz de fora do Mercosul, como medida para conter a alta nos preços do produto no mercado interno.

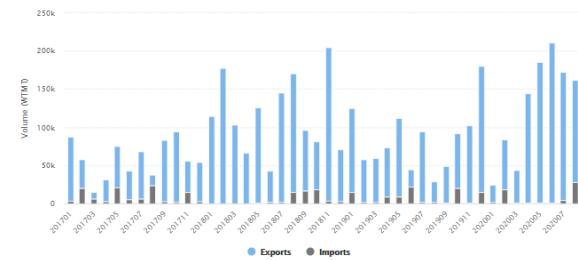
A medida foi aprovada no início de setembro, quando o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) zerou a alíquota do imposto de importação para o arroz em casca e beneficiado até 31 de dezembro deste ano, por proposta do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A redução temporária está restrita à cota de 400 mil toneladas do grão.

A produção brasileira de arroz na safra 2019/2020, estimada pela Conab em 11,2 milhões de toneladas, atende ao consumo estimado em 10,8 milhões de toneladas. Para 2021, é esperado um crescimento na produção de arroz de 7,2% em relação à safra anterior.

Confira no gráfico a seguir o histórico das importações e exportações de arroz do Brasil mês a mês a partir de 2017:

Movimentação Brasileira de Arroz | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Brazilian Rice Movement | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

Insenção de tarifa para importação de soja e milho continua na pauta do governo - De acordo com reportagem publicada pelo jornal Valor Econômico, o governo federal ainda não desistiu da ideia de isentar também a importação de soja e milho de fora do Mercosul devido à persistente alta das cotações dos grãos e seus reflexos nos preços de alguns produtos nas prateleiras dos supermercados.

Também preocupadas com esse cenário, empresas de aves e suínos pediram ao Ministério da Agricultura que a Tarifa Externa Comum (TEC) seja zerada até a entrada no mercado da próxima safra brasileira de grãos, em janeiro, a exemplo do que foi feito com o arroz no início de setembro.

Em setembro, as exportações brasileiras de soja somaram 4,47 milhões de toneladas, queda de 2,84% em relação ao volume embarcado no mesmo mês de 2019, quando o país embarcou 4,6 milhões de toneladas do grão.

Em relação ao mês de agosto, a retração é bem maior: 27,9%. Os dados foram divulgados na última quinta-feira, 1 de outubro, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. Neste ano, agosto teve 21 dias úteis, assim como setembro de 2019 e de 2020.

Já os embarques de milho alcançaram 6,6 milhões de toneladas em setembro, incremento de 2,5% ante setembro do ano passado. Na comparação com agosto de 2020, o aumento é de 3,1%. A receita com os embarques em setembro foi de US\$ 1,08 bilhão, aumento de 2,1% ante o mesmo mês do ano passado e estável em relação a agosto. Já o valor por tonelada caiu 0,42% em relação ao mesmo mês de 2019, para US\$ 164,6. Na comparação com o mês de agosto, a valorização é de 1,73%.

Para o algodão, o volume embarcado alcançou 158,9 mil toneladas, queda de 3,46% em relação a setembro do ano passado e 45,7% maior que o embarcado em agosto. A receita chegou a US\$ 230,8 mil, queda de 12,7% ante setembro de 2019, mas incremento de 50,7% na comparação o mês de agosto. O valor por tonelada recuou 9,5% em setembro na comparação anual, para US\$1,452, mas se manteve estável na comparação com agosto.

No dia 1 de outubro, a Argentina informou que vai reduzir os impostos sobre exportações de produtos industriais, minerais e agropecuários, com o objetivo de incentivar as exportações e gerar mais divisas para o país, que vive uma recessão com alta inflação desde 2018.

O governo argentino reduzirá até o final do ano os impostos sobre a soja e seus derivados dos atuais 33% para 30% e as tarifas sobre bens minerais de 12% para 8%.

Já a redução para as exportações industriais será escalonada de acordo com o tipo de produto, chegando a ser eliminada para muitos bens finais, na tentativa de acelerar a entrada de dólares e estabilizar um mercado de câmbio, que passa por turbulências há semanas.

Segundo o jornal argentino La Nacion, os produtores do país vizinho ainda têm soja e milho da safra 2019/20 a serem comercializados em valores que somam cerca de US\$ 10 bilhões e, uma eventual mudança na política de retenções (taxas cobradas nas exportações) poderia incentivar essas vendas.

O governo da Argentina estuda uma redução temporária nas retenções ou uma mudança na cobrança. A possível implementação da medida não foi comentada pelos representantes dos diferentes elos da cadeia agroindustrial, nem pelo governo.

“Não tenho dúvidas de que ajudaria (uma eventual modificação com redução das retenções) as exportações neste momento, desde que também existam medidas nesse quadro que gerem confiança para a frente. Se me dizem que hoje as retenções estão caindo, mas que amanhã terei um dólar que vai desvalorizar – que se eu retirar as retenções terá o mesmo valor de hoje -, provavelmente vou ficar parado, porque com os grãos pelo menos mantenho o poder de compra”, afirmou Jorge Chemes, presidente das Confederações Rurais Argentinas (CRA), ao “La Nacion”.

Outra fonte disse ao jornal que é preciso, além dessa alteração nas taxas para as exportações, uma mudança na política para o agronegócio do país. “As tarifas de exportação da soja são muito altas, temos que estimular o plantio da próxima safra”. A fonte acrescentou que o estresse hídrico esperado na próxima campanha “poderá ser amenizado se houver investimento de um pacote tecnológico maior”. “É preciso acertar com o governo um cronograma de redução de direitos (taxas) para todo o complexo soja. As taxas devem levar em conta os graus de industrialização da soja e promover igualdade de condições para competir”, acrescentou um agroexportador.

Minérios

Em setembro, as exportações brasileiras de minério de ferro avançaram 18,5% em relação ao mesmo mês de 2019, para 37,86 milhões de toneladas, após a Vale ter aumentado o ritmo de produção.

De acordo com os dados divulgados pelo Governo Federal no dia 1o. de outubro, o volume embarcado em setembro só fica atrás do verificado em dezembro de 2015, quando o Brasil exportou um recorde mensal de 39,5 milhões de toneladas.

Na comparação com agosto, houve alta de 21% nos embarques brasileiros de minério de ferro, que está entre os três principais produtos exportados pelo Brasil, junto com a soja e o petróleo. Em divisas, as exportações de minério de ferro em setembro somaram mais de 3 bilhões de dólares, aumento de quase 50% em relação ao mesmo mês do ano passado.

Carnes

Atualmente com produção e consumo recordes no mercado interno, o setor de ovos do País ganhará um novo impulso comercial nos próximos dias. Isso porque o México, maior consumidor de ovos do mundo, abriu seu mercado para as

importações de ovos produzidos no Brasil. A informação é da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), com base em comunicado emitido pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

A autorização para exportação foi emitida na última semana pelo Serviço Nacional de Sanidade, Inocuidade e Qualidade (SENASICA) do Governo Mexicano, e é válida para produtos processados em território brasileiro.

Maior consumidor per capita de ovos do mundo, com 378 unidades anuais (no Brasil, o consumo é de 230 unidades), o México importou 20 mil toneladas de ovos em 2019, segundo dados da União Nacional de Avicultores (associação local).

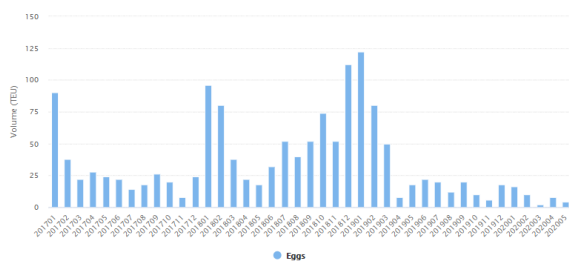
“A abertura do México é estratégica para o setor produtivo brasileiro, que aposta no fortalecimento do mercado internacional. Não apenas pela força deste mercado, mas pela chancela que esta autorização representa em termos de reconhecimento sanitário. A qualidade e o status sanitário fizeram a diferença para inserirmos nosso produto nesse mercado altamente competitivo, com um produto de maior valor agregado”, avalia Ricardo Santin, presidente da ABPA.

Em 2019, o Brasil exportou 7,6 mil toneladas de ovos. A produção total do país alcançou 49 bilhões de unidades no ano passado, e deve chegar a 53 bilhões em 2020.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de ovos a partir de 2017:

Exportações Brasileiras de Ovos (HS 0407) | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU

Brazilian Egg Exports (HS 0407) | Jan 2017 to Aug 2020 | TEU



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

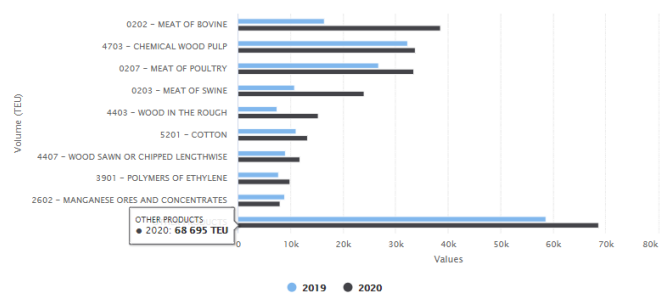
Segundo a Agência Bloomberg, a China - maior produtora e consumidora de carne suína no mundo, estabeleceu uma meta de longo prazo para garantir que sua oferta doméstica do produto seja suficiente para atender a 95% da demanda. Já para as exportações de carne bovina, o objetivo é alcançar 85% de autossuficiência. Para os lácteos, a meta é que a produção interna cubra mais de 70% do consumo.

Vale lembrar que o país passa por uma reconstrução da sua produção de porcos, visto que desde 2018 as peste suína africana dizimou os rebanhos suínos do país, que teve que aumentar consideravelmente as importações para atender a demanda interna. Em decorrência da doença, hoje, milhões de produtores ainda engordam menos de 500 animais por ano, e o objetivo é que 70% do total atinjam a grande escala até 2025 e que o percentual chegue a 85% em 2030. Vale lembrar que recentemente foi divulgado que as reservas de carne suína da China estão perto do fim, apesar dos dados serem um segredo de estado.

A China é o principal destino das exportações brasileiras de carnes bovina, suína e de frango. Confira no gráfico a seguir os principais produtos brasileiros enviados ao país em 2019 e 2020:

Exportações Brasileiras para a China e principais produtos | Jan a Ago 2019-2020 | TEU

Brazilian exports to China and main products | Jan to Aug 2019-2020 | TEU



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

A China vai suspender temporariamente a entrada de carne bovina proveniente da unidade de Barretos (SP) da Minerva Foods. A informação é da Administração Geral de Anfândegas da China (GACC), que não detalhou os motivos da paralisação.

Segundo o comunicado, estarão suspensas as declarações de importação de produtos do frigorífico com SIF 421, por uma semana, e os processos serão retomados automaticamente após este prazo.

Novas habilitações - Apesar desta suspensão, após ter paralisado temporariamente os processos de habilitação de frigoríficos para exportação, devido à pandemia causada pelo novo coronavírus, a China pode retomar as habilitações de novas unidades da América do Sul ainda este ano. A informação é do presidente da operação sul-americana da Marfrig, Miguel Gularte.

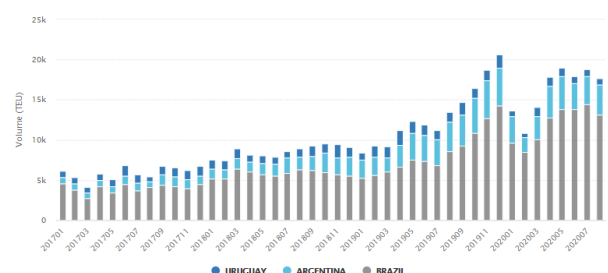
Segundo ele, “se espera para o segundo semestre de 2020 novas habilitações para o Brasil e para a Argentina”, sem dar mais detalhes.

A última rodada de habilitações chinesas para novos frigoríficos do Brasil ocorreu no segundo semestre de 2019. Desde então, representantes do setor esperam mais aprovações mas a pandemia restringiu o acesso a unidades industriais para visitas técnicas. Inspeções em vídeo chegaram a ser realizadas, mas as habilitações ainda não aconteceram.

Vale lembrar que a gripe suína africana, que dizimou os rebanhos chineses e o dólar desvalorizado mantiveram aquecidas as exportações brasileiras de carne suína em 2020. Confira no gráfico a seguir as exportações de proteína animal do Brasil e Plate para a China a partir de 2017:

Exportações do Brasil e Plate de Carnes (HS 0202, 0203 e 0207) para a China | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU

Exports from Brazil and Meat Plate (HS 0202, 0203 and 0207) to China | Jan 2017 to Aug 2020 | TEU



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

Economia

No mês de setembro, a balança comercial brasileira registrou um superávit recorde. No mês passado, o país exportou US\$ 6,164 bilhões a mais do que importou, o melhor resultado para o mês desde o início da série histórica, em 1989.

Tanto as exportações como as importações caíram no mês passado. Em setembro, o país vendeu US\$ 18,459 bilhões para o exterior, com recuo de 9,1% pelo critério da média diária em relação ao mesmo mês do ano passado. As importações, no entanto, caíram mais, somando US\$ 12,296 bilhões, redução de 25,5% também pela média diária.

Com o resultado de setembro, a balança comercial acumulou superávit de US\$ 42,445 bilhões nos nove primeiros meses do ano. Esse é o segundo melhor resultado da série histórica para o período, perdendo para janeiro a setembro de 2017 (superávit de US\$ 53,258 bilhões).

No acumulado de 2020, as exportações somam US\$ 156,780 bilhões, retração de 7% na comparação com o mesmo período de 2019 pela média diária. As importações totalizam US\$ 114,336 bilhões, recuo de 14% pelo mesmo critério.

A maior parte da alta do saldo em setembro é explicada pela queda da importação da indústria de transformação, que recuou US\$ 181,35 milhões pela média diária em relação ao mesmo mês do ano passado, e da indústria extrativa, cujas compras do exterior encolheram US\$ 18,32 milhões. Do lado das exportações, as vendas da indústria de transformação caíram US\$ 108,01 milhões. Em contrapartida, as vendas da indústria extrativa subiram US\$ 19,65 milhões, e as vendas da agropecuária aumentaram US\$ 5,38 milhões na mesma comparação.

Categorias

Entre os produtos que puxaram o crescimento das exportações agropecuárias em setembro, os destaques foram o café não torrado, cujo valor vendido aumentou US\$ 2,453 milhões no critério da média diária em relação ao mesmo mês do ano passado, e os animais vivos, com alta de US\$ 1,3 milhão na mesma comparação.

Na indústria extrativa, subiram as exportações de minério de ferro, com alta de US\$ 48,4 milhões em relação a setembro do ano passado pela média diária, motivadas tanto pelo aumento da demanda como pela alta no preço internacional.

As exportações de óleos brutos de petróleo, no entanto, continuam a cair e encerraram o mês passado com queda de US\$ 29,98 milhões. Nesse caso, a queda deve-se tanto à queda do preço internacional como do volume de demanda por causa da pandemia de covid-19.

Na indústria de transformação, as maiores quedas foram registradas em plataformas de petróleo (-US\$ 71,27 milhões pela média diária), óleos combustíveis de petróleo (-US\$ 11,54 milhões) e tabaco (-US\$ 8,62 milhões).

Além da crise na Argentina, principal destino das vendas industriais brasileiras, a exportação fictícia de uma plataforma de petróleo ocorrida em setembro do ano passado, que não se repetiu neste ano, impactou o resultado. Nesse tipo de operação, classificada como dentro das regras internacionais de comércio,

uma petroleira registra uma plataforma numa subsidiária no exterior, sem que o equipamento saia do país.

No mês de agosto, o Brasil voltou a ser o principal parceiro comercial da Argentina, tanto nas exportações quanto nas importações, superando a China, que até o mês de julho ocupava este posto.

De acordo com dados do Instituto Nacional de Estatísticas e Censos (Indec), órgão vinculado ao Ministério da Economia e Finanças Públicas da Argentina, em agosto, as exportações brasileiras para o país vizinho somaram US\$ 777 milhões, contra US\$ 604 milhões exportados pelos chineses. Entre os oito maiores parceiros comerciais argentinos no mês passado figuraram ainda os Estados Unidos, Vietnã, Chile, Paraguai, Índia e Alemanha.

Os dados do Indec também mostram quedas acentuadas tanto nas exportações quanto nas importações argentinas em relação ao Brasil e à China. Em relação ao Brasil, as vendas argentinas tiveram uma contração de -24,2% e somaram US\$ 646 milhões, enquanto as importações de produtos brasileiros recuaram -16,0% para US\$ 777 milhões. A corrente de comércio argentino-brasileira, no total de US\$ 1,423 bilhão, proporcionou ao Brasil um superávit de US\$ 131 milhões no mês de agosto.

Em relação à China, as vendas argentinas tiveram um recuo de -10,8% para um total de US\$ 604 milhões, ao mesmo tempo em que as importações, no total de US\$ 738 milhões, caíram -16,4%.

Já nas importações, as estatísticas do Indec em relação aos oito maiores parceiros comerciais argentinos indicam aumentos apenas nas compras realizadas junto ao Chile (+36,6% para US\$ 56 milhões) e Paraguai (+91,8% para US\$ 186 milhões). Quedas expressivas foram registradas nas importações oriundas dos Estados Unidos (31,5% para US\$ 353 milhões), Vietnã (-12,5% para US\$ 77 milhões), Índia (-36,4% para US\$ 49 milhões) e Alemanha (-33,8% para US\$ 133 milhões).

Os dados do Indec revelam ainda que os três principais parceiros comerciais da Argentina – Brasil, China e Estados Unidos – em seu conjunto foram o destino final de 32,1% das exportações totais argentinas e responderam por 53,3% das importações realizadas pelo país no mês de agosto.

*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*