

Notícias principais

Desde a catastrófica explosão em Beirute, envolvendo nitrato de amônio, em 4 de agosto deste ano, que causou mais de 200 mortes e mais de 6.500 feridos, os operadores portuários em todo o mundo têm encarado com seriedade a movimentação de cargas perigosas.

Não tem sido diferente em Santos, o principal porto brasileiro em movimentação de contêineres e também de cargas perigosas containerizadas. O local movimentou 45,7% de todas as cargas perigosas da Costa Leste da América do Sul nos primeiros sete meses deste ano – o equivalente a 42.869 TEU.

Como as autoridades brasileiras reagiram

Uma investigação de três semanas chamada ‘Operação Relíquia’, destinada a fazer uma auditoria de todas as cargas perigosas no Porto de Santos, começou no dia 21 de setembro, liderada pelo IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis).

“Desde a explosão de Beirute, as autoridades brasileiras têm tentado melhorar as regras, as regulamentações e a supervisão desta atividade, o que tem dado frutos”, afirmou um gerente de terminal em Santos, que não quis ser identificado. “Há muito mais profissionais e movimentos para trazer mais regulamentações para garantir que isso não aconteça em Santos, onde muitos fertilizantes são importados a granel, carga fracionada e em contêineres para alimentar nosso crescente setor de agronegócio. Depois dos incêndios da Ultracargo e da Localfrio [em 2015 e 2016] também tivemos muito mais regras e regulamentações e monitoramento. Espero que as autoridades se concentrem nas áreas certas e não criem muitos obstáculos burocráticos apenas por causa disso.”

E seu pensamento está em consonância com o de Luis Resano, diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), que formou um novo comitê para monitorar as questões de segurança no Brasil para seus membros: o Comitê de Qualidade, Segurança e Meio Ambiente Saudável.

“Obter 100% de segurança e proteção para todas as cargas é muito difícil, mas tentamos chegar o mais perto possível disso”, disse ele à DatamarNews. “Podemos transportar mercadorias perigosas, mas devemos sempre tomar todas as medidas para prevenir acidentes. O que aconteceu em Beirute foi pura negligência, pois eles não cuidaram dessas questões de segurança.”

“Temos muitas empresas de grande porte, como a Braskem, com quem nossos integrantes lidam regularmente, por isso é mais fácil monitorá-las. Com a Braskem, e outras grandes empresas, agora temos conhecimento de quase todas as suas cargas e quais medidas de segurança são necessárias, mas com outras empresas menores nem sempre temos tantos dados e declarações erradas sobre cargas perigosas costumam ser motivo de preocupação.”

Resano acrescentou ainda que no início de outubro foi formada uma força-tarefa com o Ibama, a Antaq (órgão portuário e hidroviário) e o Ministério público da Justiça para buscar novas formas de administrar produtos perigosos.

Incidentes no passado recente

O porto de Santos tem um triste histórico de incêndios, com o acidente de 2015 no terminal da Ultracargo (veja foto abaixo), na Alemoa, margem direita do porto, sendo o pior deles.

Essa enorme explosão, na maior instalação de armazenamento de granéis líquidos do Brasil, levou nove dias e necessitou de 80 bombeiros para ser contida, e a espessa fumaça preta pode ser vista por quilômetros ao redor, e fez com que a estrada de entrada principal do porto fosse fechada por vários dias. Uma espessa nuvem negra coloriu o céu por mais de 48 horas e muitos residentes nas áreas vizinhas foram para o hospital com problemas respiratórios.

Segundo o Grupo Ultra, proprietários do local, o terminal era utilizado para armazenamento de combustíveis (incluindo etanol e gasolina), produtos químicos, óleos vegetais, etanol e diversos produtos corrosivos. Cinco embarcações do vizinho terminal Brasil Terminal Portuário (BTP) foram redirecionadas para fora da área.

E o acidente da Ultracargo foi seguido por um incêndio químico em janeiro de 2016 no depósito de contêineres da Localfrio, na margem esquerda do porto (ver foto abaixo), no Guarujá, que resultou na hospitalização de 66 trabalhadores. No início, pensou-se que a fumaça espessa continha uma mistura perigosa de amônia, mas depois foi confirmado que houve a liberação de produtos químicos menos tóxicos, principalmente cloro. O terminal do Tecon Santos, operado pela Santos Brasil, foi fechado por um período.

Na época, os bombeiros disseram que a água da chuva penetrou em cerca de 20 contêineres, causando uma reação química.

O então prefeito do Guarujá, Mário Antonieta de Brito, pediu que as pessoas ficassem longe da chuva que poderia “conter elementos químicos que queimassem a pele”.

Além disso, em 2013, o terminal açucareiro da Copersucar viu 180.000 toneladas de açúcar pegar fogo e danificar quatro armazéns.

E não é só Santos.

No terminal de contêineres do Porto de Chibatão, que atende o complexo industrial de Manaus e a zona franca, em agosto deste ano, um relâmpago provocou um incêndio em um contêiner que se espalhou para outros 35 nas proximidades, alguns dos quais continham gás e ácido sulfúrico, causando uma explosão. Um cheiro tóxico foi sentido nas proximidades do terminal.

Portanto, com o porto de Santos desempenhando um papel tão importante na economia do Brasil – abrigo de cerca de 28% de todo o comércio exterior e 40% do comércio de contêineres – é muito importante que os grandes incêndios e acidentes sejam reduzidos ao mínimo, mas com tantas instalações de granéis líquidos no porto e tantos produtos perigosos sendo transportados por contêiner, 100% de segurança nunca será alcançado, como quase todos os usuários do porto admitem.

“Infelizmente, não é possível garantir 100% de segurança o tempo todo”, disse Resano, da ABAC, e isso foi ecoado por várias outras vozes entrevistadas para esta matéria. “Mas podemos tentar da melhor maneira possível tomar medidas que cheguem o mais próximo de 100% que for humanamente possível, sem inviabilizar economicamente o transporte dessas mercadorias”.

A ABAC representa seis companhias marítimas de bandeira brasileira (Aliança Navegação, Log-In Logística, Mercosul Line, Norsul, Flumar e Hidrovias, que começou como uma operadora de barcas com minério de ferro e soja e agora também possui duas embarcações e movimentação bauxita pelo litoral brasileiro), e também trabalha em estreita colaboração com a Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima) onde Resano atuou em função semelhante por quase uma década.

Comércio de cargas perigosas na Costa Leste da América do Sul

Em relação à faixa de comércio da Costa Leste da América do Sul, o porto de Buenos Aires (incluindo TRP, BACTSSA e terminal 4 em Puerto Nuevo mais Exolgan em Dock Sul) vem em segundo lugar, atrás de Santos (ver tabela abaixo), com cerca de 16,4% (44.014 TEU) do total movimentado desde o início de 2019 (quando a Datamar começou a contabilizar esses números) até ao final de julho. Buenos Aires movimentou 15.448 TEU durante os sete meses de 2020 até o final de julho, abaixo dos 15.142 TEU do ano passado, mas mantendo uma participação de mercado de 16,5% de todas as movimentações de cargas perigosas da região do ECSA em contêineres.

Paranaguá, no estado do Paraná, no sul do Brasil, vem em terceiro lugar na ECSA e em segundo lugar no Brasil, com 17,656 TEU (de janeiro de 2019 ao final de julho de 2020) e 6,6% do total geral da ECSA para todo o período.

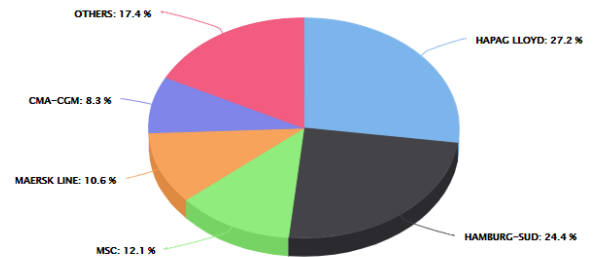
Montevideu, no Uruguai, (com 16.944 TEU) seguido por Itapoá (12.194 TEU), compõe os cinco principais portos da ECSA para cargas perigosas.

PORT	2019 (TEU)	% 2019	2020 (TEU)	% 2020
SANTOS	44,968	46%	42,869	46%
BUENOS AIRES	16,142	17%	15,448	16%
PARANAGUA	6,480	7%	6,085	6%
MONTEVIDEO	6,729	7%	5,651	6%
ITAPOA	3,977	4%	4,653	5%
OTHERS	19,459	19.9%	19,118	20%

Nos primeiros sete meses de 2020, Paranaguá teve forte desempenho (com mais de 6.000 TEU) e ocupou a terceira colocação, ultrapassando Montevideu, seguido por Itapoá, Salvador, Navegantes e Zarate, na Argentina.

Embora Maersk Line, MSC e Hamburg Sud liderem os rankings dos armadores para a maioria dos índices, quando se trata de cargas perigosas, é a transportadora alemã Hapag Lloyd que lidera o pódio (veja o gráfico abaixo).

Para o período de 19 meses (janeiro de 2019 ao final de julho de 2020), a Hapag Lloyd transportou 72.842 TEU de / para os portos da ECSA, o que lhes deu uma participação de mercado de 27,2%. Seguiram-se Hamburg Sud, com 24,4% de participação, e 65.355 TEU, depois MSC com 12,1% (32.363 TEU), Maersk Line com 10,6% (28.385 TEU) e CMA CGM com 8,3% de participação (22.217 TEU).



Source: DataLiner (To request a demo click here)

A Hapag Lloyd não se manifestou para comentar, mas um consultor em Santos, que está familiarizado com o assunto, disse que a empresa alemã tem uma série de contratos de longo prazo com algumas grandes empresas farmacêuticas e é por isso que lidera na região do ECSA.

A Ocean Network Express (ONE) surge na respeitável 6ª posição com 6,7% de market share e 18,031 TEU, com bons volumes de cargas perigosas sendo escoadas tanto por Santos como por Buenos Aires, onde a transportadora japonesa usa o terminal da Exolgan no Dock Sul, que fica próximo aos terminais químicos e petroquímicos da região.

Patrick Campbell, presidente da ONE na Argentina, disse que as autoridades argentinas têm garantido que tudo esteja em ordem em relação a cargas perigosas. Em Buenos Aires, a Administração Geral dos Portos (AGP) tem a responsabilidade de garantir que os terminais estejam de acordo com os procedimentos de segurança, e trabalha em estreita colaboração com o Ministério da Defesa e outros departamentos governamentais.

Campbell disse ao DatamarNews que as mercadorias perigosas mais comuns enviadas pelo porto de Buenos Aires por sua linha e outras são “produtos químicos e fertilizantes”, mas também, para ONE, airbags para a indústria automobilística. Tanto Buenos Aires quanto a região do ABC (Santo André, São Bernardo e São Caetano) entre Santos e São Paulo são regiões que concentram montadoras de automóveis e há muitas exportações de ida e volta entre os dois países do Mercosul.

Outras considerações sobre segurança

Peter McKay, Diretor Editorial da tradicional e conceituada revista especializada no setor, Hazardous Cargo Bulletin (HCB), disse que desde a catástrofe de Beirute, os reguladores têm afiado suas garras ao redor do mundo para tentar melhorar os procedimentos de segurança e monitoramento.

“Com relação ao que aconteceu em Beirute, o nitrato de amônio é, obviamente, regulamentado pelo Código IMDG e, se as regulamentações forem seguidas, não deve haver nenhum problema”, explicou McKay à DatamarNews.

“Os problemas surgem – e isso também é verdade para a explosão de Tianjin [que matou 173 pessoas após uma explosão em um local de estocagem de contêineres em agosto de 2015] – quando o produto está sendo armazenado em terra, especialmente se – como foi o caso em Beirute e Tianjin – isso está sendo feito de maneira insegura.

“As operações dentro das áreas portuárias provavelmente estão sob a legislação nacional (por exemplo, no Reino Unido são os Regulamentos de HSE para Mercadorias Perigosas em Áreas Portuárias de 2016), e fora da área portuária imediata estariam sob outra legislação industrial ou de Segurança & Saúde (por exemplo, no Reino Unido é COMAH – Regulamentos de Controle de Riscos de Acidentes Graves).

“Tanto em Beirute como em Tianjin, parece ter havido um elemento de evitação intencional de quaisquer regulamentos e as autoridades não estavam cientes dos perigos ou optaram por não fazer nada.”

No Brasil, o monitoramento e a regulamentação das questões de segurança nas áreas portuárias estão sob responsabilidade da Antaq e do Ibama (que cuida da segurança ambiental) e, eventualmente, das prefeituras. Em Santos, por exemplo, estão envolvidas as prefeituras de Santos e Guarujá (respectivas margens direita e esquerda do porto de Santos), assim como várias secretarias do governo do estado de São Paulo na cidade de São Paulo. Todos esses órgãos vão, então, colaborar e se reportar à Autoridade Portuária de Santos (antiga Codesp, atualmente em processo de privatização), antes de uma decisão final.

“Infelizmente, em alguns aspectos, muitos cozinheiros estragam o caldo”, disse um executivo de alto cargo em uma associação que usa o porto de Santos, mas que preferiu permanecer anônimo. “Às vezes, esses vários órgãos têm suas próprias agendas e tentam agir por razões políticas e isso pode causar atrasos na implementação de medidas de segurança.”

Fora das áreas portuárias, a responsabilidade pelo manuseio seguro de cargas perigosas está sob a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). São de responsabilidade do órgão as áreas de armazenamento fora dos portos e a movimentação de cargas perigosas por meio de caminhões.

Em relação à Santos e às cargas perigosas movimentadas em contêineres, os volumes são divididos entre os três terminais principais – Brasil Terminal Portuário (uma joint venture entre Terminal Investment Limited da MSC Line -TIL- e terminais AP Moeller da Maersk Line), DP World Santos e Bovespa citou o Tecon Santos, da Santos Brasil – mas a DP World pode ter um pouco mais, pois hospeda o serviço da Hapag Lloyd no Golfo, Caribe e nos Estados Unidos, e a Hapag é a transportadora líder no transporte de mercadorias perigosas em contêineres. O serviço da Hapag na Ásia atualmente faz escala na Santos Brasil, e traz um grande número de contêineres de carga perigosa.

Gustavo Costa, pesquisador de logística de contêineres da Universidade de São Paulo (USP) e ex-executivo de logística e cabotagem da Hamburg Sud por mais de 20 anos, também destacou os comentários anteriores de Resano de que “nada era 100% seguro”, mas um processo contínuo de interação com os embarcadores foi essencial para manter a cadeia de logística de cargas perigosas o mais segura possível.

“Nada é 100% seguro nesta área, mas quando eu estava com a Hamburg Sud, passamos muito tempo repassando aos clientes lembretes sobre todos os regulamentos; não apenas na segurança e na estufagem de cargas perigosas, mas também no tráfico de drogas.

“Nossa principal preocupação era que fossem contratados terminais de contêineres para estufar a carga sem verificar o que

eles estavam fazendo. Um grande cliente químico encontrou vazamentos de líquidos e descobrimos que os caras estavam aproveitando 100% do espaço do contêiner e movendo e virando as cargas de cabeça para baixo, o que causava o vazamento de líquidos perigosos.”

Costa disse que nos contêineres-tanque é mais fácil controlar a segurança, pois basta limpar o contêiner para a próxima carga, se estiver vazando. “Nossa principal preocupação eram as cargas perigosas NÃO transportadas em contêineres-tanque”, enfatizou o experiente Costa. “Passamos muito tempo repassando os procedimentos, treinando clientes para garantir que eles soubessem quais eram os procedimentos de segurança.”

A DatamarNews conversou com diversos gerentes e executivos dos terminais portuários de Santos e eles enfatizaram diversas vezes a importância do correto empilhamento das diversas mercadorias perigosas.

“É extremamente importante empilhar corretamente e manter os contêineres contendo produtos perigosos longe de outras cargas e espaçá-los”, disse um gerente de terminal.

“Trabalhamos aqui com airbags importados, para automóveis, e eles têm uma espécie de explosivo. Portanto, temos locais bem separados para armazená-los, então se um explodir não afetará os outros contêineres. E com gasolina e algodão é a mesma coisa.

“Existem parâmetros que podem ser seguidos para reduzir o risco e a compatibilidade da carga, que já fazem parte dos parâmetros do Navis. Seus sistemas já mostram os algoritmos para permitir a separação de contêineres perigosos de outras cargas”.

Luiz Araujo, diretor comercial do Ecoporto Santos, uma instalação de break bulk com vários guindastes, ecoou a importância do correto empilhamento de cargas perigosas, e acrescentou que os caminhões devem estar prontos para levar algumas cargas perigosas da classe IMO imediatamente fora das áreas do porto para locais de armazenamento mais seguros.

“No Ecoporto, movimentamos cargas perigosas tanto de exportação quanto de importação”, disse Araujo. “Algumas cargas perigosas não podem ser armazenadas nas áreas portuárias e devem ser descarregadas ou carregadas diretamente [em caminhões para transporte posterior].”

Um dos clientes do Ecoporto é a Avibras Industrial Aeroespacial SA, com sede no Vale do Paraíba, no estado de São Paulo, que produz tanques para exportação e também os mísseis que os acompanham.

“O Brasil tem uma boa reputação de tanques blindados, pois a maioria é testado em nossas áreas de selva acidentada, em terrenos difíceis e durante a guerra Iraque-Irã eles forneceram tanques para ambos os lados!”

Obviamente, o Ecoporto tem muita experiência no manuseio de cargas perigosas, a granel e em contêineres, incluindo nitrato de amônia para a indústria de fertilizantes e agronegócios. A BBC Chartering e a Grimaldi são as duas principais operadoras que trabalham no terminal do Ecoporto Santos.

Araujo deu as boas-vindas às autoridades que estão trazendo fiscalizações mais rigorosas na esteira de Beirute, mas espera que não vão longe demais.

Há alguns anos, um incêndio fatal em uma boate de Porto Alegre (RS) gerou uma forte repressão às normas contra incêndios em todo o Brasil, em todos os setores, inclusive nos portos.

“Nossos depósitos agora precisam ter diferentes tipos de brigadas de incêndio de prontidão e sprinklers em todo o depósito por causa daquele incidente em Porto Alegre”, explicou Araujo. “E assim, após o terrível incidente em Beirute, as autoridades daqui provavelmente irão implementar novas medidas aqui em Santos.”

Portos, terminais e infraestrutura

No dia 08 de setembro, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) recebeu um “scanner” de contêineres, alugado por empresas que operam no terminal. O equipamento, cujos procedimentos de instalação já foram iniciados, visa aumentar a segurança da operação portuária e a prevenção ao tráfico internacional de drogas.

“As conversações e negociações com os agentes públicos (Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Ministério da Agricultura), armadores (CMA CGM) e operadores portuários (Progeco) que operam no porto estão em andamento desde 2019 no sentido de aumentar a segurança”, informou a Codern, no comunicado.

De acordo com a companhia, o equipamento foi alugado por meio de uma parceria da armadora CMA CGM, da operadora portuária Progeco, além de fruticultores do estado, os principais clientes do terminal, ao custo entre R\$ 350 mil a R\$ 400 mil por mês. O contrato vai até setembro de 2021. Até lá, a companhia diz que tentará ter um equipamento próprio.

A partir da entrada em operação do “scanner”, a Codern afirma que a Receita Federal passará a receber diretamente as imagens geradas pelo equipamento. Assim, tabletes de drogas que possam estar dentro da carga poderão ser detectados.

Tráfico internacional de drogas - As discussões sobre a necessidade do “scanner” se intensificaram após a Polícia Federal e a Receita Federal fazerem várias operações com apreensão de cocaína dentro de contêineres de frutas que seguiriam para a Europa. Em 2019, a Polícia Federal considerou que Natal havia virado um ponto de partida da droga para os Países Baixos, a partir do terminal.

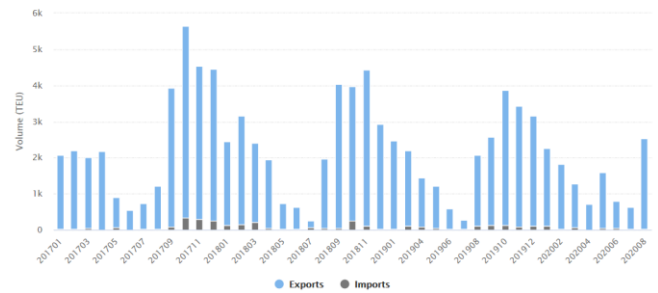
Após uma operação que apreendeu cerca de 3,3 toneladas de cocaína no porto, a empresa CMA CGM, que é a única transportadora das frutas produzidas no estado para a Europa, suspendeu temporariamente as viagens partindo do Porto de Natal e exigiu medidas de segurança urgentes para continuar atuando no estado.

Mesmo após a retomada das operações, o terminal continuou sendo usado por criminosos para realizar o tráfico internacional de drogas. No último dia 03 de outubro, a Polícia Federal prendeu quatro pessoas em flagrante e apreendeu mais de 238 quilos de cocaína que chegavam ao terminal em um caminhão para ser colocados dentro de um contêiner carregado de frutas.

Recorde de movimentação em setembro - Ainda sobre o Porto de Natal, a Companhia Docas do Norte (CODERN) divulgou que, no mês de setembro, o local quebrou seu recorde de movimentação de cargas, atingindo a marca histórica de 107.643 toneladas, em comparação a uma média mensal de cerca de 35 a 40 mil toneladas.

Movimentação de cargas no Porto de Natal | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU

Movimentação de cargas no Porto de Natal | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU



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

O Governo do Uruguai anunciou que pretende iniciar a dragagem do Porto de Montevideú a 14 metros para aumentar a profundidade e permitir a chegada de navios de calados maiores que os atuais.

O presidente da Administração Nacional dos Portos (ANP) do Uruguai, Juan Curbelo, se reuniu com o presidente da República do país, Luis Lacalle Pou, e o chanceler Francisco Bustillo, para estudar a situação dos principais canais de navegação.

Curbelo explicou à imprensa que o Governo decidiu que antes do final do ano iniciará os procedimentos para aumentar a profundidade do porto da capital para 14 metros. “É uma resolução que o governo já tomou” e que será anunciada formalmente nas próximas semanas, afirmou.

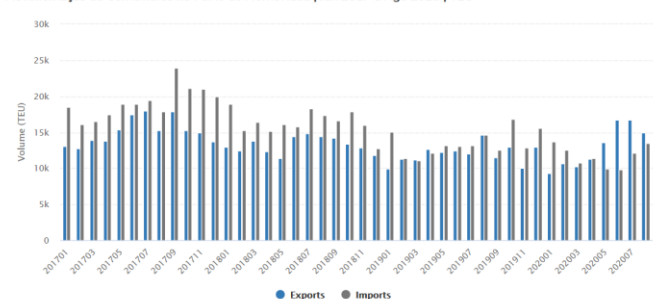
O presidente da ANP explicou que se abrem todas as possibilidades para assumir as obras, não só no porto de Montevideú, mas também na dragagem de outros terminais portuários que envolverão um investimento de cerca de 100 milhões de dólares.

“Acreditamos que as obras devam começar no início do próximo ano para que em 2023 o porto tenha o calado definido”, disse Curbelo.

Sobre como isso seria feito, ele disse que “nenhuma das ferramentas” está descartada e que pode perfeitamente ser feito por meio de licitação, da iniciativa privada ou das dragas da ANP. Embora nesta última possibilidade ele lembrou que outros portos do país também devem ser dragados.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de contêineres no Porto de Montevideú mês a mês a partir de janeiro de 2017:

Movimentação de Contêineres no Porto de Montevideú | Jan 2017 a Ago 2020 | TEU



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

Os portos do Paraná têm registrado um 2020 positivo. Comparando os meses de setembro, deste e do ano passado, o acréscimo registrado na movimentação de cargas passa dos 28%.

No último mês, 5,26 milhões de toneladas foram embarcadas e desembarcadas no Estado. Nos mesmos 30 dias, em 2019, o volume das operações foi de cerca de 4,1 milhões de toneladas. No acumulado do ano, de janeiro a setembro, o aumento registrado é de 11% em relação ao mesmo período em 2019.

Neste ano, 43,9 milhões de toneladas foram importadas e exportadas pelos terminais do Paraná. No ano passado, nos nove meses, 39,7 milhões de toneladas.

Granéis sólidos - O segmento de granéis sólidos foi o que registrou o maior percentual de aumento, 11% nos nove meses de 2020. Este ano, são 29,15 milhões de toneladas de cargas frente às 26,2 milhões de toneladas registradas no ano passado. Soja, farelo de soja e açúcar – estes últimos, se destacando também no Porto de Antonina, não apenas em Paranaguá – são os produtos que registram maiores altas na exportação.

Cerca de 13,2 milhões de toneladas de soja (grão) foram embarcadas no Porto de Paranaguá, este ano, até setembro. Comparado às 8,4 milhões de toneladas embarcadas no período, em 2019, o aumento registrado chega a 58%.

Nos embarques do farelo, a alta na comparação dos nove meses de 2020 com 2019 é de 14%. Este ano, 4,46 milhões de toneladas do produto foram movimentadas; no ano passado, 3,9 milhões.

Nesses totais também estão contabilizados os volumes exportados pelo Porto de Antonina. Por lá, foram embarcadas 233.750 toneladas de farelo de soja. Este ano 21% a mais que no ano passado, com 193.856 toneladas.

Somando o açúcar embarcado a granel e o que deixa os portos paraenses em sacas, já são 3,11 milhões de toneladas exportadas neste ano. Comparado às 1,79 milhão de toneladas registradas em 2019, o aumento é de 73%.

Desse volume, 73.196 toneladas foram movimentadas no Porto de Antonina; 50% a mais que as 48.919 toneladas de açúcar exportada por lá, de janeiro a setembro do ano passado.

Ainda no mesmo segmento, mas na importação, o produto mais movimentado e que registra o maior percentual de aumento é o adubo. No acumulado deste ano, foram cerca de 7,2 milhões de toneladas importadas, 6% a mais que as 6,78 toneladas descarregadas em 2019 no período.

O segundo segmento que mais movimenta cargas nos portos do Paraná é o da Carga Geral. Neste, mais de 9,1 milhões de toneladas de produtos já chegaram ou deixaram o país pelos terminais portuários do Estado. O volume é 9% maior que o registrado em 2019; 8,35 milhões de toneladas.

O aumento registrado nas movimentações dos granéis líquidos é de 7%. Este ano, cerca de 5,55 milhões de toneladas já passaram pelo Porto de Paranaguá. Em 2019, nos nove meses, foram 5,19 milhões de toneladas. Destaque para o aumento de 23% registrado nas exportações de óleo de soja. Este ano foram 748.471 toneladas embarcadas do produto. Em 2019, 609.687 toneladas.

Contêineres - Também houve alta nas importações e exportações de contêineres. Este ano, foram 675.808 TEUs movimentados de janeiro a setembro – 4% a mais que as 649.531 unidades (equivalentes a 20 pés) registradas no período de 2019.

No segmento, as exportações das carnes – que estão entre os principais produtos embarcados nos contêineres – se destacam. O volume de carne suína embarcado este ano, de janeiro a setembro, está 40% maior, com cerca de 70 mil toneladas. Em 2019 foram 50 mil toneladas. Esse último dado é do Ministério da Economia (Comex Stat).

A carne bovina registra aumento de 37% nas exportações pelo Porto de Paranaguá. Este ano, 297.067 toneladas do produto foram exportadas. Em 2019, 217.303.

As exportações de frango – com 1,5 milhão de toneladas – e de peixe e crustáceos – com cerca de 39,5 mil toneladas – permaneceram quase iguais na comparação dos períodos.

Das 43,9 milhões de toneladas movimentadas, este ano, até agora 28,8 milhões são de cargas de exportação (volume 15% maior que as exportações de 2019, no mesmo período). As outras 15,1 milhões de toneladas são de importação (que registra alta de 3% em relação ao volume desembarcado no ano passado).

No dia 07 de outubro, passou a vigorar o novo Regulamento de Exploração do Porto de Santos (REP), documento que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do Porto por pessoas jurídicas e físicas. O ato de aprovação do documento foi publicado no Diário Oficial da União.

Segundo o diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, a normativa anterior passou por revisão da equipe técnica para aprimoramentos importantes ao funcionamento do Porto de Santos: “O Regulamento começou a ser revisado no ano passado, com a criação de um grupo de trabalho para elaborar o documento. A simplificação deve colaborar para o funcionamento eficiente e racional das instalações portuárias”, diz Ribeiro.

O objetivo do novo REP, que substitui documento anterior válido desde 2014, é simplificar as normas e facilitar a consulta pelos usuários. A implantação desta nova normativa alinha-se às diretrizes do Programa de Desburocratização do Ministério da Infraestrutura, aprimorando a disponibilidade, qualidade e integração das informações.

Disponível no site do Porto de Santos, o Regulamento moderniza a consulta das regras, ao permitir que o usuário acesse, a partir de hiperlinks do próprio texto, documentos que norteiam o uso e funcionamento do Porto.

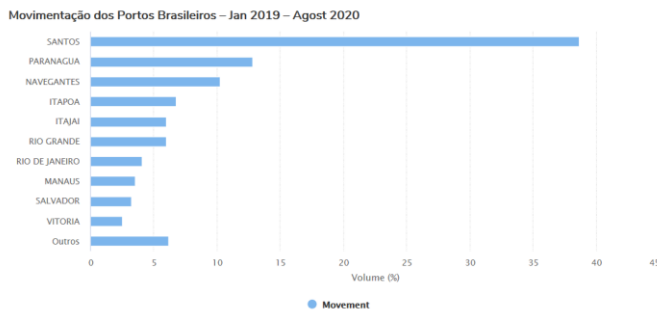
O novo REP também está adequado em relação às regulamentações estabelecidas recentemente no Porto de Santos, como, por exemplo, as normas para atracação de navios (atualizadas neste exercício, após 40 anos), que trazem regras mais claras e estão consolidadas em um documento único, para melhor atendimento do usuário.

Além do novo REP e das normas de atracação, o esforço da SPA para desburocratizar o funcionamento do Porto inclui a revogação de milhares de resoluções da SPA (documentos que regem a atuação da Autoridade Portuária e têm força de legislação dentro

do Porto Organizado), cuja eficácia encontra-se prejudicada pela caducidade do conteúdo.

Para consultar o Regulamento de Exploração do Porto de Santos, visite a página www.portodesantos.com.br, clique em "Acesso à informação" e, depois, em "Documentação".

Confira a seguir a posição do Porto de Santos entre os demais portos brasileiros



Na avaliação da organização Global Infrastructure Hub (GI Hub), do G-20 (grupo que reúne as 20 maiores economias do mundo), o Programa de Privatização Portuária do Ministério da Infraestrutura (MInfra) poderá impulsionar a participação do país no comércio mundial marítimo. A avaliação foi apresentada no dia 07 de outubro, com a divulgação do relatório final sobre o desenvolvimento dos mercados de infraestrutura de vários países do mundo. O encontro contou com a presença do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Diogo Piloni, que representou o Ministério da Infraestrutura (MInfra), um dos parceiros da iniciativa, além de representantes do Ministério da Economia, da EPL e BNDES.

O relatório entregue pelo GI Hub apresenta os resultados de um diálogo estruturado com o setor privado antes dos leilões de desestatização previstas para quatro autoridades portuárias: Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Santos Port Authority e Portos Organizados de São Sebastião e Itajaí.

No encontro, Piloni apresentou os detalhes e os próximos passos do programa de privatização de portos do Governo Federal, além de destacar a importância da parceria com o GI Hub. "Esta iniciativa aconteceu em um momento especial no Brasil, em que a parceria pública-privada está ganhando o espaço necessário para fomentar o setor portuário. Nossos próximos projetos de desestatização trarão um modelo mais eficiente e flexível, e irá ampliar o potencial de investimentos por meio de recursos privados", afirmou o secretário.

Relatório

O relatório final de consulta ao mercado apresenta a percepção de investidores e possíveis interessados acerca dos projetos de desestatização portuária em andamento. De acordo com o GI Hub, os estímulos para engajar o setor privado nos portos não estão apenas em selecionar e licitar, mas também em otimizar a estrutura de divisão de riscos e responsabilidades entre o público e privado.

O levantamento foi feito com 14 empresas e 31 stakeholders, em nove diferentes países. Foi relatado que a operação portuária privada melhorou a competitividade da América Latina e do Caribe por meio de aumentos na eficiência e produtividade na gestão de carga, e dados do Banco Mundial mostram que a participação do

setor privado e a competição portuária estão correlacionadas a níveis mais altos de desempenho operacional e econômico.

Um pedido de vista adiou, no dia 07 de outubro, uma decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que poderia mudar a percepção do órgão antitruste sobre a cobrança de uma taxa que divide o setor portuário há quase 20 anos.

Conhecida no setor como THC2, a taxa é cobrada dos terminais secos, como são chamados os armazéns que não estão instalados à beira-mar. Os terminais molhados, que descarregam os navios, cobram para empilhar e entregar os contêineres.

Os terminais secos argumentam que o preço desse serviço já está incluído no frete, o que resultaria em uma concorrência desleal. O Cade sempre concordou com essa tese.

Recentemente, no entanto, uma nova resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) levou a área técnica do Cade a se manifestar a favor da cobrança, o que gerou muita expectativa no setor sobre uma eventual mudança de entendimento.

Porém, até o momento do pedido de vista, o plenário do órgão antitruste vinha mantendo sua posição contrária à cobrança, em um processo movido contra o terminal de contêineres do porto de Suape, em Pernambuco.

O relator do processo, Luiz Hoffmann, votou contra a cobrança e foi acompanhado pelo procurador do Cade, Walter Agra. A votação foi interrompida pelo pedido de vista da conselheira Leniza Prado e não tem prazo para ser retomado.

No dia 05 de outubro, o Porto de Suape ganhou uma rota de cabotagem do novo serviço oferecido pela Mercosul Line, do Grupo CMA CGM. A linha NEXCO – Northeast Express Connection está operando na costa brasileira, com escala nos portos de Suape, Salvador, Itaguaí e Santos. A rota foi inaugurada pelo navio CMA CGM ARISTOTE, com capacidade de 1.700 TEUs.

O NEXCO oferecerá a direção northbound, iniciando sua rota no Porto de Santos, seguindo para Salvador e chegando a Suape, e a direção southbound, que sai de Suape, segue para Itaguaí e depois retorna ao Porto de Santos. A rotação dura dez dias e meio.

"A Mercosul Line tem ambição de crescer e continuar atendendo os clientes que estão em busca de eficiência, segurança e sustentabilidade. O volume de cargas transportado via cabotagem no Brasil ainda está muito abaixo de seu potencial.", explica Luiza Bublitz, CEO da Mercosul Line. "Seguimos com nosso compromisso na geração de empregos e criação de oportunidades no Brasil" completa.

"O Porto de Suape possui uma posição estratégica na região Nordeste e o novo serviço da Mercosul Line consolida nossa condição como hub regional. O NEXCO será muito vantajoso para empresas que possuem matriz no Sul e Sudeste do país e centros de distribuição no Nordeste, podendo utilizar essa logística de distribuição para todas as regiões com um tempo muito mais reduzido se comparado ao transporte rodoviário", comenta Leonardo Cerquinho, presidente de Suape.

O Porto de Suape concluiu o primeiro semestre de 2020 com 7.965.066 toneladas movimentadas via cabotagem, alcançando um incremento de 13% em relação aos seis primeiros meses de 2019.

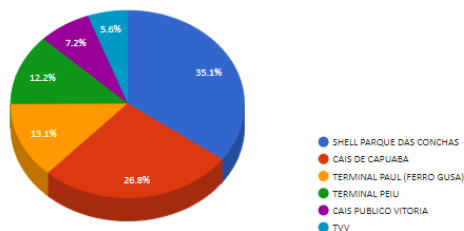
No dia 5 de outubro, foi inaugurado, no Porto de Vitória, o novo Cais de Atalaia. A previsão é que sua operação aumente em 75% de cargas no berço. E a primeira atracação ocorre no dia 7 com o desembarque de 30 mil toneladas de fertilizantes do navio Anya. O terminal multipropósito de Atalaia fica em Vila Velha, e vai movimentar diversos tipos de carga (granéis líquidos e sólidos) como trigo, malte, fertilizantes, carga geral, entre outros.

O novo cais de Atalaia substituiu dois antigos dolphins, e as obras tiveram início em outubro de 2015, sendo concluídas no segundo semestre do ano passado. Foram investidos R\$ 190 milhões, recursos provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Contou com várias etapas, como: elaboração e aprovação do projeto, fabricação de pré-moldados, fabricação de camisas metálicas, reforço do muro da retroárea, remoção de pedras soltas e desmonte do maciço rochoso.

O berço 207 oferece amplo cais corrido com 270m de extensão e área total de 20 mil m². Conta com 14 cabeços de amarração, 12 defensas e profundidade de 11,40m de calado. Está previsto um incremento de 75% na movimentação de cargas no novo cais.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas por terminal no Porto de Vitória:

Movimentação de Cargas por Terminal do Porto de Vitoria | Jan a Ago 2020



Futuramente, de Atalaia, serão drenados combustíveis que seguirão por dutos até a armazenagem no Terminal de Granéis Líquidos (TGL), empreendimento em fase de implantação em Capuaba.

Log-In renova contrato de arrendamento do Terminal Portuário de Vila Velha até 2048

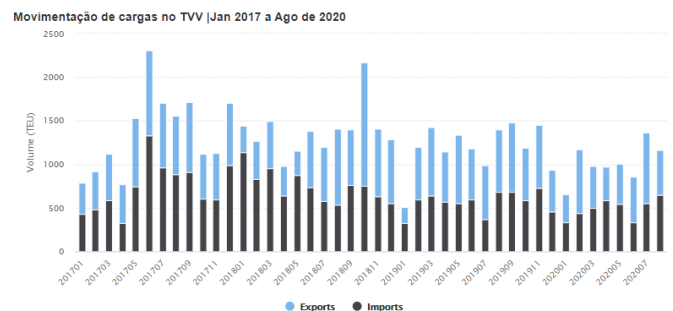
Ainda sobre o Porto de Vitória, a Log-In Logística Intermodal, por meio de sua controlada TVV – Terminal de Vila Velha, assinou com a União Federal, representada pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, um Termo Aditivo ao Contrato de Arrendamento do Terminal Portuário de Vila Velha, localizado no local. Com isso, o arrendamento foi renovado por mais 25 anos, estendendo a vigência do contrato até setembro de 2048.

O aditivo estabelece ainda o compromisso da Log-In Logística Intermodal em realizar investimentos de modernização e

adequação do terminal para que possa receber navios de maior porte e aumentar sua eficiência operacional, ampliando a capacidade atual de 286 mil contêineres por ano para 368 mil contêineres por ano. O investimento inicial previsto é de R\$ 82.976.821,77 (base 2017) que, atualizados, ultrapassam R\$ 120 milhões.

Nesta primeira fase, que deve ocorrer num período estimado de até 24 meses, está prevista a aquisição de novos equipamentos, como guindastes móveis de alta capacidade e reach stackers, e sistemas para o aumento da produtividade dos berços de atracação e do pátio do terminal. Além disso, ao longo do prazo contratual, serão aplicados R\$ 434 milhões para assegurar a manutenção e atualização dos ativos necessários para a realização das atividades portuárias.

Confira abaixo o histórico da movimentação de cargas do TVV:



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

Navegação

Na noite do último dia 08 de outubro, a Log-In Logística Intermodal informou ao mercado que ampliará seu serviço de navegação costeira com o atendimento ao porto de Assunção, no Paraguai.

A linha ligará os principais portos brasileiros ao Mercosul, de Manaus a Assunção, usando serviços marítimos regulares já em operação.

Para chegar a Assunção, os navios da Log-In farão conexão em Buenos Aires, a partir de onde as cargas em contêineres serão transferidas para embarcações menores, do armador Independencia Shipping Lines (ISL), com quem a Log-In firmou parceria.

Três navios da ISL farão a travessia de Buenos Aires a Assunção, via Rio Paraná, inicialmente com escala quinzenal.

De acordo com o comunicado da Log-In, o trecho entre Buenos Aires e Assunção tem grande potencial para navegação, uma vez que 92% de tudo que é transportado do Paraguai para o Brasil é feito por caminhão, e apenas 8% usa o transporte marítimo.

Segundo o diretor-presidente da Log-In, Marcio Arany, trata-se de uma oportunidade de captar volumes do modal rodoviário. "Acreditamos que este é o primeiro passo para o desenvolvimento de novos negócios na região", disse ele no comunicado.

A Mediterranean Shipping Company (MSC) está explorando a viabilidade do hidrogênio e dos combustíveis derivados do hidrogênio para o futuro do transporte marítimo de contêineres.

A informação foi dada pelo executivo do Grupo MSC, Bud Darr, durante a Conferência de Eficiência do Transporte Marítimo, realizada em Genebra, na Suíça. Bud delineou algumas opções da empresa de navegação em um discurso sobre descarbonização e durante um painel de discussão sobre combustíveis para o futuro.

“Não existe uma solução única para descarbonizar a navegação; precisamos de uma gama de combustíveis alternativos em grande escala e precisamos deles com urgência”, disse Bud, que é vice-presidente executivo de Política Marítima e Assuntos Governamentais do Grupo MSC. “O futuro do transporte marítimo e da descarbonização dependerá de parcerias sólidas tanto de uma colaboração de tecnologia quanto de uma perspectiva de compras.”

De acordo com ele, em apoio aos objetivos da política da Organização Marítima Internacional das Nações Unidas (IMO) para descarbonizar a navegação, a MSC está explorando e testando ativamente uma variedade de combustíveis e tecnologias alternativas e já está adquirindo biocombustíveis em grande escala.

Segundo o executivo, o GNL de origem fóssil continua sendo uma opção de transição, enquanto as novas alternativas são aperfeiçoadas.

Grãos

De acordo com o jornal “La Nacion”, a aprovação de uma variedade de trigo transgênico na Argentina dependerá do sinal verde do Brasil. A informação foi divulgada citando uma fonte do governo argentino. “Está aprovado [na Argentina], mas depende de negociação com o Brasil”, disse a fonte. “Foi aprovado condicionalmente”, acrescentou a fonte.

O trigo tolerante à seca, denominado HB4, foi desenvolvido pela empresa Bioceres-Indear, que também já conta com semente de soja resistente à seca. Este último produto foi homologado em 2015 e aguarda aprovação para comercialização na China.

O trigo tolerante à seca, segundo a empresa, proporciona um aumento de produtividade próximo a 20% em condições médias de produção e de 40% ou mais em situações como secas extremas.

A variedade de trigo transgênica já tem licenças do Senasa (órgão de saúde e segurança alimentar da Argentina) e da Comissão Consultiva Nacional de Biotecnologia Agropecuária (Conabia), mas faltava a licença da área de Mercados do Ministério da Agricultura, que saiu no dia 07 de outubro.

A Argentina atende entre 7% a 8% do mercado global de trigo e o Brasil é o maior comprador do produto do país, em algumas safras com até 70% de participação.

Açúcar e etanol

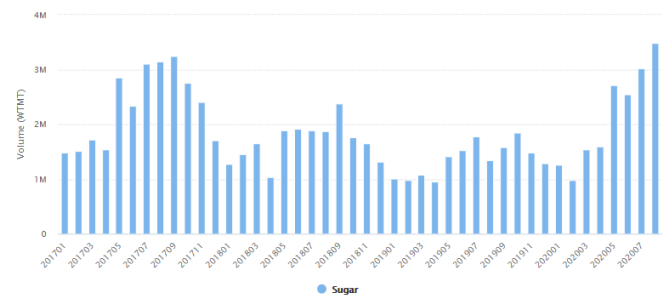
Segundo o relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos – USDA – as exportações brasileiras de açúcar deverão atingir um recorde de 32,02 milhões de toneladas em 2020/21, alta de 66% em relação ao ano anterior.

Para o órgão, esse avanço se deve ao grande excedente exportável de açúcar do país e à demanda estável de países importadores do adoçante brasileiro. Em 2019/20, os embarques foram estimados em 19,28 milhões de toneladas.

“Apesar da pandemia de Covid-19 e dos obstáculos logísticos nos portos, incluindo longas esperas para carregamento, a desvalorização significativa do real frente ao dólar manteve o produto brasileiro competitivo”, diz o relatório, que prevê que o açúcar bruto represente 25,62 milhões de toneladas do volume embarcado na nova temporada.

Exportações brasileiras de Açúcar | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Brazilian Sugar Exports | Jan to Aug 2020 | WTMT



Source: DataLiner (To request a demo click here)

Soja - Em relação à soja, o USDA estima que a safra da oleaginosa do Brasil em 2020/21 deverá atingir um recorde de 131 milhões de toneladas, com um aumento da área de cultivo. Segundo o órgão, em 2019/20 a colheita brasileira atingiu 125,6 milhões de toneladas.

Também são esperadas exportações recordes de 85 milhões de toneladas na temporada 2020/21, “superando com facilidade o recorde anterior, estabelecido em 2017/18, quando o Brasil exportou 83,7 milhões de toneladas”. Na temporada 2019/20, foram embarcadas 82 milhões de toneladas.

Carnes

Quase dois meses depois de a China ter dito que encontrara resíduos de coronavírus num lote de asas de frango importado do Brasil, as autoridades chinesas voltam a fazer a mesma afirmação, mas desta vez em relação à carne bovina brasileira.

Segundo as autoridades chinesas, foram detectados vestígios de coronavírus na embalagem de carne bovina numa inspeção feita no Porto de Dalian, um dos maiores do país.

A carne foi produzida pela unidade de Barretos (SP) do frigorífico Minerva. Barretos é a cidade onde a empresa foi fundada há 96 anos. O Minerva é o terceiro maior produtor de carne bovina do Brasil, ficando atrás somente da JBS e da Marfrig.

A embaixada do Brasil em Pequim já foi comunicada oficialmente do caso.

De janeiro a julho, o Brasil exportou 1,1 milhão de toneladas de carne bovina. Isso significa um faturamento de US\$ 4,7 bilhões. Desse total, 60% do faturamento vêm exatamente da China.

Vale destacar que no caso do frango ocorrido há dois meses, em que as autoridades municipais de Shenzhen afirmaram ter encontrado a presença de coronavírus também na embalagem de produto exportado pelo Brasil, nunca ficou esclarecido exatamente o que aconteceu, pois a contraprova jamais foi mostrada às autoridades brasileiras.

As exportações brasileiras de carne de frango, suína e bovina continuam aquecidas em 2020, segundo dados da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) e da Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo). Em setembro, porém, enquanto as exportações de carne bovina e suína registraram desempenho positivo em relação a igual mês de 2019, os embarques de frango para o exterior caíram 2,3%.

Carne de frango - De acordo com a ABPA, as exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) em setembro totalizaram 345 mil toneladas, número 2,3% menor em relação ao alcançado no nono mês de 2019, com 353,2 mil toneladas. No mesmo período comparativo, a receita dos embarques totalizou US\$ 479 milhões em 2020, número 18,4% menor em relação às US\$ 587,2 milhões obtidas em setembro de 2019.

No acumulado do ano, porém, os embarques totalizaram 3,178 milhões de toneladas entre janeiro e setembro, número que supera em 1,3% o desempenho registrado no mesmo período de 2019, com 3,137 milhões de toneladas. No mesmo período, a receita acumulada pelo setor alcançou US\$ 4,619 bilhões, número 12,1% menor em relação ao registrado no mesmo período de 2019, com US\$ 5,253 bilhões.

“A média de exportações registradas neste segundo semestre estão acima do obtido no mesmo período em 2019, um indicativo de que as vendas seguirão positivas. Isto, sem impactar na oferta de produtos para o consumidor brasileiro, que também aumentou este ano”, avalia Ricardo Santin, presidente da ABPA.

Principal destino, as importações da China seguem elevadas em 2020, com 514,1 mil toneladas entre janeiro e setembro (+28% em relação à 2019). Também destacam as vendas para Líbia, com 46,1 mil toneladas (+79%), Jordânia, com 46,2 mil toneladas (+35%), Rússia, com 63,5 mil toneladas (+47%), Cingapura, com 98,4 mil toneladas (+39%), Vietnã, com 37,3 mil toneladas (+105%) e Coreia do Sul, com 98,5 mil toneladas (+7%).

Considerando apenas as vendas de setembro, também são destaques as exportações para a África do Sul, com 23 mil toneladas (+38% em relação a setembro de 2019), Iêmen, com 11 mil toneladas (+73%), Emirados Árabes, com 25,9 mil toneladas (+11%), União Europeia, com 21,2 mil toneladas (+15%).

Carne suína - Ainda de acordo com a ABPA, as exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 764,9 mil toneladas nos nove primeiros meses de 2020, número que supera em 42,9% o total embarcado pelo setor no ano de 2019, com 534,9 mil toneladas. O saldo acumulado em 2020 supera, inclusive, as exportações totais do ano passado, que foram de 750 mil toneladas.

O mesmo desempenho também pode ser verificado no saldo em dólares das exportações. Entre janeiro e setembro, as vendas de carne suína do Brasil alcançaram US\$ 1,677 bilhão, saldo que supera em 51,9% o resultado verificado entre janeiro e setembro de 2019, com US\$ 1,103 bilhão. O desempenho acumulado em 2020 também é maior que toda a receita obtida em 2019, de US\$ 1,597 bilhão.

Considerando apenas o mês de setembro, as vendas do setor totalizaram 86,5 mil toneladas, volume 33% superior ao efetivado no mesmo período de 2019, com 65 mil toneladas.

Em receita, a alta mensal é de 34%, com US\$ 188,5 milhões no nono mês de 2020, contra US\$ 140,5 milhões em 2019.

A Ásia segue como principal promotor das exportações setoriais em 2020 (janeiro a setembro). A China, maior importadora da carne suína brasileira, aumentou suas importações em 133% no total deste ano em comparação com 2019, chegando a 376,7 mil toneladas. Em segundo lugar, Hong Kong importou 131,6 mil toneladas (+14%). Cingapura, com 41,9 mil toneladas (+61%) ficou em terceiro lugar. Já o Vietnã aumentou suas importações em 205%, com 32,9 mil toneladas embarcadas em 2020.

“Temos boas expectativas quanto à manutenção deste ritmo ao longo dos próximos meses. Os indicativos fortalecem as previsões da ABPA de alcançarmos número próximo de 1 milhão de toneladas exportadas em 2020. Isto, sem impactar na oferta de produtos para o consumidor brasileiro”, analisa Ricardo Santin, presidente da ABPA.

Carne bovina - Já de acordo com a Abrafrigo, as exportações de carne bovina brasileira em setembro (in natura e processada) somaram 166,4 mil toneladas, alta de 2% em relação ao mesmo período de 2019, quando a receita atingiu 668,7 milhões de dólares, contra 679,8 milhões de dólares no ano anterior.

Com base em dados compilados junto à Secretaria de Comércio Exterior (Secex), a associação disse que as exportações no acumulado do ano registraram crescimento de 10% em relação a 2019 com total de 1.46 milhões de toneladas registradas até setembro. Em receitas, o aumento em base anual é ainda mais expressivo, de 20%, para 6,1 bilhões de dólares, acrescentou a Abrafrigo.

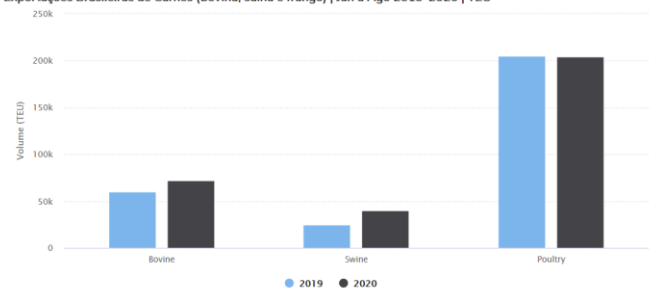
“O principal comprador do produto brasileiro continua sendo a China”, destacou o órgão, ao apontar que o país e a cidade-estado de Hong Kong adquiriram 839,1 mil toneladas de carne bovina brasileira até setembro, contra 519,65 no mesmo período de 2019.

As compras chinesas até o momento representam 57,4% do total exportado pelo Brasil, com o país sendo seguido pelo Egito, com 101,4 mil toneladas em 2020, e pelo Chile, com 60 mil toneladas.

A Rússia foi o quarto principal destino de carne bovina brasileira até setembro, com 46,2 mil toneladas, enquanto os Estados Unidos ficaram no quinto lugar, com 40,6 mil toneladas, ainda segundo a associação do setor.

O gráfico a seguir traz um comparativo das exportações brasileiras de carnes bovina, suína e de frango no período de janeiro a agosto de 2019 e 2020:

Exportações Brasileiras de Carnes (bovina, suína e frango) | Jan a Ago 2019-2020 | TEU



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

As exportações chilenas de carne bovina alcançaram 16.673 toneladas entre janeiro e agosto de 2020, o que significou um aumento de 35,7% em relação ao mesmo período do ano anterior, segundo dados do Boletim da Carne Bovina divulgado pelo Escritório de Estudos e Políticas Agrárias (Odepa) do Ministério da Agricultura do país.

O principal destino das exportações continua sendo a China, mercado que registrou aumento de 49% nos embarques, atingindo 14.641 toneladas, por um valor FOB de US \$ 55.426 mil.

Por outro lado, as importações de carne bovina apresentaram maiores variações em função da pandemia. Com isso, foi registrada uma redução de 15,2%, se comparado ao período de janeiro a agosto de 2019, atingindo 130.490 toneladas. 42,7% desse volume vem do Paraguai, que é o principal fornecedor de carne do país, seguido de perto pelo Brasil.

O mercado internacional de carnes está ativo. No caso da China, relatórios internacionais indicam que ela continua demandando produto, embora a situação mude semanalmente. Com relação aos Estados Unidos, o USDA revisou as projeções de alta das importações de carne bovina e do consumo per capita neste ano.

Por fim, no caso da Europa, o surgimento de surtos de Covid-19 e o surto de peste suína africana na Alemanha, mantêm incertos seus efeitos sobre a demanda por carne bovina no curto e médio prazo.

Outras cargas

Dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) em 07 de outubro, indicam que setembro foi o melhor mês do ano em produção e vendas. Setembro fechou o melhor trimestre do ano, após os sucessivos recordes negativos do segundo trimestre, altamente impactado pela pandemia do novo coronavírus. Faltando três meses para o encerramento, a entidade refez suas projeções para 2020, indicando um cenário menos pior do que aquele apresentado na metade do ano, no auge da quarentena e da imprevisibilidade, quando se previam quedas de 40% ou mais.

Apesar da recuperação dos últimos meses, as novas projeções ainda apontam fortes quedas em todos os indicadores. A produção estimada para o fim do ano é de 1,915 milhão de unidades, queda de 35% sobre 2019 e pior ano desde 2003. A expectativa da Anfavea para o mercado interno de autoveículos novos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) é de 1,925 milhão de unidades licenciadas no ano, queda de 31% e pior resultado desde 2005. Nas exportações, estima-se o envio total de 284 mil unidades, 34% a menos que no ano anterior, pior volume desde 1999. Para o setor de máquinas agrícolas e rodoviárias, as projeções são um pouco melhores, com crescimento de 5% nas vendas, mas quedas de 4% na produção e de 31% nas exportações.

“Não deixa de ser um alívio diante do quadro que vislumbrávamos no começo da pandemia, e creditamos isso sobretudo à gigantesca injeção de dinheiro feita pelo governo federal por meio do auxílio emergencial, que fez a economia girar de forma mais rápida do que o esperado”, explica o Presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes. “Mesmo assim, teremos uma queda dramática de todos os resultados da indústria em 2020, ainda que o último trimestre seja razoável como foi o terceiro”, acrescenta.

Setembro ficou 11% abaixo do mesmo mês em 2019

Os resultados de setembro consolidaram a recuperação do terceiro trimestre, trazendo certo alívio a toda a cadeia automotiva. A produção de 220.162 autoveículos foi 4,4% superior à de agosto, mas 11% menor que a de setembro de 2019. No acumulado dos nove meses, o recuo é de 41,1%. O mercado interno fechou o mês com 207.710 unidades licenciadas, alta de 13,3% sobre o mês anterior, com retração de 11,6% sobre o mesmo mês do ano passado (queda acumulada de 32,3% no ano).

O que ajuda a derrubar os números de produção é o fraco desempenho das exportações, que mesmo no último trimestre não conseguiram repetir os níveis dos primeiros três meses do ano, projetando para 2020 o pior resultado deste século. Em setembro foram embarcados 30.519 autoveículos, alta de 8,5% sobre agosto e queda de 16,7% sobre setembro de 2019 (encolhimento de 38,6% no ano).

Para o último trimestre do ano, a Anfavea espera números similares aos de setembro. “Se por um lado há sinais positivos, como a redução dos casos de covid-19, o alto interesse pelo transporte individual e o tradicional aquecimento do mercado no fim do ano, por outro há riscos como a redução do auxílio emergencial, a queda no nível de renda, a alta do desemprego e o aumento da inflação”, exemplifica Luiz Carlos Moraes.

Economia

Em 07 de outubro, o Parlamento Europeu rejeitou simbolicamente o acordo de livre comércio União Europeia-Mercosul, num cenário em que vários parlamentares manifestam “profunda preocupação com a política ambiental de Jair Bolsonaro”.

Numa atitude inédita, o plenário do Parlamento aprovou uma emenda em relatório sobre aplicação da política comercial europeia, enfatizando que o “acordo UE-Mercosul não pode ser ratificado na sua forma atual”.

Essa emenda obteve 345 votos a favor, 295 contra e 56 abstenções. É altamente simbólico e não obrigatório, mas reflete o ambiente extremamente difícil para a implementação do acordo birregional negociado ao longo de 20 anos.

Na prática, a necessidade de garantias adicionais pelo governo Bolsonaro na área ambiental será essencial para que os europeus decidam se movimentar para ratificar ou não o acordo birregional.

O texto original do relatório no Parlamento Europeu sublinha que UE-Mercosul representa o maior acordo entre blocos deste tipo e tem potencial para criar uma zona de mercado aberto com benefícios mútuos para aproximadamente 800 milhões de cidadãos. Destaca que o acordo, como todos os acordos comerciais da UE, deve assegurar condições de concorrência leal e garantir o respeito pelas normas e métodos de produção europeus; recorda que o acordo mantém um capítulo vinculativo sobre desenvolvimento sustentável que deve ser aplicado, implementado e globalmente avaliado, bem como compromissos específicos em matéria de direitos laborais e de proteção do ambiente, incluindo a execução do Acordo de Paris sobre o clima e as regras de aplicação relevantes.

No entanto, em plenário um grupo de deputados franceses do grupo Renova Europa (centro liberal) propôs a emenda que reflete o discurso do governo de Emmanuel Macron.

O texto final retirou a menção a Bolsonaro, mas manteve a mensagem de que o acordo não pode ser ratificado como está atualmente. Para analistas, é uma clara rejeição simbólica ao acordo.

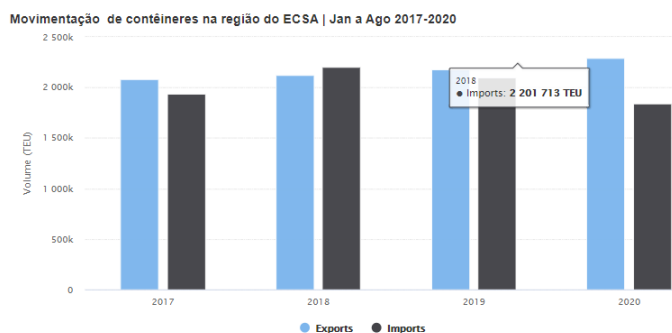
Segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC), o comércio mundial mostra sinais de recuperação depois da freada provocada pela pandemia da Covid-19, mas a retomada continua incerta. As novas projeções da entidade global são de baixa de 9,2% no volume do comércio mundial neste ano e depois uma alta de 7,2% em 2021.

Em abril, em pleno confinamento em bom número de economias, a OMC tinha projetado uma contração muito maior, entre 12% e 32% neste ano. Mesmo uma alta de 7,2% no ano que vem ficará em um nível bem inferior à tendência de antes da crise.

Para a entidade, atualmente, embora haja uma recuperação das exportações e importações, ainda há incertezas excepcionalmente elevadas, na medida em que as projeções dependem da evolução da pandemia e das respostas dadas pelos governos.

A OMC utiliza a estimativa de declínio de 4,8% no Produto Interno Bruto (PIB) mundial neste ano, voltando a crescer 4,9% em 2021.

O gráfico a seguir traz um comparativo da movimentação de contêineres na região do ECSA a partir de 2017:



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

A desaceleração do comércio na Ásia, de 4,5% para as exportações e de 4,4% para as importações, será neste ano menos marcada que em outras regiões.

Vale lembrar que no segundo trimestre de 2020, o comércio mundial de mercadorias sofreu a mais forte baixa jamais registrada, com 14,3% de recuo em relação ao período anterior. Mas houve bons resultados já em junho e julho, dando um novo otimismo sobre o crescimento global das exportações e importações.

No entanto, a OMC alerta que os riscos de deterioração continuam elevados, sobretudo no caso de a pandemia aumentar nos próximos meses. As projeções para a América do Sul e América Central são agora menos ruins, com queda de 7,7% nas

exportações e de 13,5% nas importações. Em abril, a OMC estimava baixa entre 12,9% e 31,3% nas exportações, dependendo do cenário positivo ou negativo. As importações poderiam cair entre 4,3% e 11%.

A entidade fez projeções apenas sobre o comércio de mercadorias.

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