

**Notícias principais**

O DatamarNews está publicando, mensalmente, um ranking das principais mercadorias importadas e exportadas por contêineres pelo Brasil segundo os dados do DataLiner. O ranking abaixo aborda o período de janeiro a agosto de 2020. Confira:

**Ranking de mercadorias mais exportadas no período de janeiro a agosto de 2020 | TEU**

Entre as mercadorias mais exportadas entre janeiro a agosto de 2020, a categoria alimentos lidera o ranking, com 455.296 TEU no período, um crescimento de 10% em relação a janeiro a agosto de 2019. Apesar disso, os maiores crescimentos estão nas mercadorias como açúcar e derivados, que cresceu 73% nos primeiros oito meses do ano em relação a igual período de 2019 e o algodão, com crescimento de 41%. No acumulado de todas as mercadorias exportadas no período, o crescimento foi de 5%.

Rank	Commodity	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% change
1	Foods	414.755	455.296	10%
2	Wood and coal and derivatives	259.595	275.828	6%
3	Paper And Cellulose	169.469	177.552	5%
4	Metals and derivatives	88.450	94.125	6%
5	Plastic and derivatives	93.074	85.102	-9%
6	Beverages - Infusion	81.064	79.852	-1%
7	Sugar and derivatives	43.475	75.268	73%
8	Cotton	51.879	73.143	41%
9	Chemicals	66.297	66.986	1%
10	Reactors and boilers	53.142	42.537	-20%
11	Minerals and derivatives	37.610	34.501	-8%
12	Animal food	30.760	33.001	7%
13	Textiles, derivatives and clothing	32.496	30.096	-7%
14	Smoke	35.025	29.724	-15%
15	Ceramics	30.770	26.429	-14%
	Total	1.487.861	1.579.441	6%
	Others	244.418	232.938	-5%
	Grand total	1.732.279	1.812.379	5%

Fonte: DataLiner

**Ranking das mercadorias mais importadas no período de janeiro a agosto de 2020 | TEU**

Já entre as mercadorias importadas, a liderança é dos plásticos e derivados, que apesar de terem registrado desempenho 6% negativo nos oito primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019, ainda foi a mercadoria mais importada, com 170.584 TEU. O destaque positivo são as importações de adubo, que cresceram 29% no período. No acumulado geral das mercadorias importadas, houve uma queda de 12% nas importações entre janeiro e agosto de 2020 em relação a igual período de 2019.

Rank	Commodity	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% change
1	Plastic and derivatives	180.692	170.584	-6%
2	Chemicals	163.401	163.762	0%
3	Reactors and boilers	160.954	137.791	-14%
4	Vehicles and parts	188.426	124.160	-34%
5	Electric machines	118.747	113.729	-4%
6	Metals and derivatives	104.761	91.783	-12%
7	Textiles, derivatives and clothing	110.130	77.771	-29%
8	Foods	62.313	59.939	-4%
9	Rubber and derivatives	63.272	46.673	-26%
10	Fertilizer	34.002	43.966	29%
11	Paper And Cellulose	44.915	41.610	-7%
12	Salt, plaster, cement	20.757	23.062	11%
13	Glass and derivatives	27.562	21.725	-21%
14	Drinks	20.260	18.522	-9%
15	Furniture	24.933	18.388	-26%
	Total	1.325.125	1.153.466	-13%
	Others	256.573	238.284	-7%
	Grand total	1.581.698	1.391.750	-12%

**Portos, terminais e infraestrutura**

**Em setembro, a movimentação de cargas no Porto de Santos totalizou 12,2 milhões de toneladas, 5,2% acima do mesmo período de 2019. Esse foi o segundo melhor movimento mensal para o mês de setembro, ficando ligeiramente abaixo apenas de setembro de 2017.**

No acumulado do ano, a movimentação alcançou 110,1 milhões de toneladas, alta de 10,2% sobre o mesmo período de 2019 e de 9,7% sobre o recorde anterior para o intervalo, registrado em 2018. Com isso, a expectativa é encerrar o ano com a melhor marca da história, acima das 134 milhões de toneladas de 2019 – que já fora recorde.

Tanto no mês quanto no acumulado do ano os embarques subiram dois dígitos, compensando a queda nos desembarques e garantindo o desempenho positivo.

O Porto manteve o patamar histórico de participação na corrente de comércio brasileira, respondendo por 28,3% das trocas nacionais no ano. Aproximadamente 27,0% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo complexo tiveram a China como país parceiro. São Paulo é o estado com maior participação (56,8%) nas transações comerciais com o exterior pelo Porto.

**Destaques do mês**

Os embarques, no mês, somaram 9,1 milhões de toneladas, um crescimento de 13,4% sobre os números registrados na mesma base anual. No acumulado do ano esse fluxo de carga atingiu 81,6 milhões de toneladas, alta de 15% sobre o mesmo período de 2019.

Já os desembarques totalizaram 3,0 milhões de toneladas, recuo de 13,8% sobre setembro de 2019. As descargas acumuladas no ano somaram 28,6 milhões de toneladas, 1,6% abaixo do mesmo período do ano passado.

O movimento de granéis sólidos somou 6,2 milhões de toneladas, alta de 12,2% sobre o mesmo mês do ano passado. Para o bom

desempenho dessa modalidade de carga foram determinantes os embarques de açúcar e de farelo de soja.

Os grânéis líquidos apresentaram alta de 18,6%, somando 1,6 milhão de toneladas, reflexo do bom comportamento das operações de óleo diesel e gasóleo, sucos cítricos e de óleo combustível.

A carga geral solta atingiu 457,8 mil toneladas, alta de 6,9%, devido, principalmente, aos embarques de celulose. Já a carga containerizada caiu 10,8%, saindo de 386.165 TEU para 344.427 TEU.

O açúcar destacou-se como a carga de maior movimento no mês, com 2,7 milhões de toneladas embarcadas, 95,1% acima do verificado em setembro do exercício passado.

Destaques no acumulado do ano

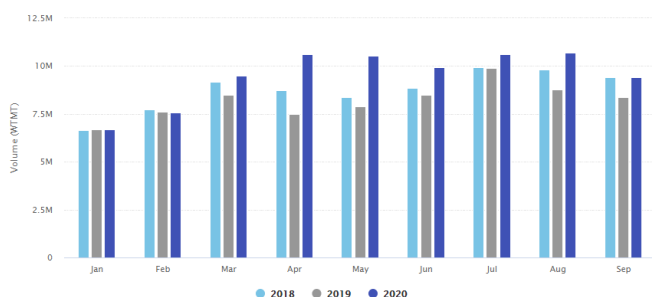
No acumulado do ano, os grânéis sólidos somaram 59 milhões de toneladas, crescimento de 19% na comparação anual, sendo esse resultado recorde para o intervalo. Os grânéis líquidos tiveram aumento de 10,6%, somando 13,7 milhões de toneladas, um movimento recorde para o período, ao suplantar em 8,2% a melhor marca anterior, de 2017.

A carga geral solta recuou 2,1% na movimentação acumulada no ano, para 4 milhões de toneladas, mesmo diante do bom desempenho da celulose. A movimentação de contêineres atingiu 3.011.362 TEU, recuo de 1,6% sobre igual intervalo de 2019. O fluxo de navios no ano acumula 3.692 embarcações, 2,1% acima do ano anterior.

Confira no gráfico seguir o comparativo da movimentação de cargas no Porto de Santos no período de janeiro a setembro de 2018 a 2020:

### Movimentação de cargas no Porto de Santos | Jan a Set 2018 – 2020 | WTMT

Cargo Handling at the Port of Santos | Jan to Sept 2018 – 2020 | WTMT



**Na último dia 29 de outubro, a Usina Coruripe iniciou um projeto de R\$ 70 milhões para instalar um terminal rodoferroviário em Iturama (MG). O objetivo é agilizar o escoamento de açúcar ao porto de Santos através da Ferrovia Norte-Sul, da Rumo Malha Central.**

A obra, que terá início em janeiro, deverá ser concluída no primeiro semestre de 2022. O novo terminal mineiro deverá movimentar 2 milhões de toneladas de açúcar VHP ao ano com destino à exportação.

O plano é que o terminal atenda usinas de toda a região, em um raio de até 500 quilômetros, o que abrange todo o Triângulo Mineiro e o sul de Goiás.

O terminal está projetado para receber 10 mil toneladas de açúcar por dia. O projeto prevê dois tombadores, um armazém com capacidade para estocar 40 mil toneladas de açúcar e uma tulha de carregamento de vagões de 1,5 mil toneladas por hora. A área ocupada é estimada em 20 hectares.

**O Governo da Argentina assinou um acordo com as operadoras do Porto de Buenos Aires Terminales Río de la Plata (TRP) e Terminal 4 para incorporar os trabalhadores da Bactssa a partir de 16 de maio de 2021, quando expira a concessão desta operadora.**

O controlador da Administração Geral dos Portos (AGP), José Beni, convocou os representantes do TRP e do T4 – Gustavo Figuerola e Silvia Iglesias, respectivamente – e firmou um compromisso de preservação de empregos no Terminal 5, uma vez que o contrato da operadora Bactssa expire, mantendo, assim, a operação do porto.

O ato foi assinado no último dia 16 de outubro e estabelece que os dois terminais “vão incorporar à sua operação portuária, ou através das empresas de serviços portuários com as quais operam, todos os trabalhadores” com a condição de que “tenham sido demitidos pela Bactssa, ou pela empresa de serviços portuários que os empregava em razão da rescisão do seu contrato de concessão”.

O acordo assinado visa cumprir os dois objetivos fundamentais da AGP: por um lado, a “paz social” através da preservação dos empregos; por outro lado, manter o porto operacional e lançar as bases de um futuro regime de dois operadores, face ao edital de licitações que está sendo elaborado.

Da mesma forma, após a assinatura da ata com as concessionárias, foi assumido o compromisso de convidar os sindicatos a acordarem os passos a seguir após a conclusão das operações da Bactssa.

**No dia 29 de outubro, o Governo do Rio de Janeiro lançou o edital para selecionar a empresa que vai implantar e administrar a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Porto do Açú, em São João da Barra, no Norte Fluminense. Será a segunda ZPE do país (a outra é a do Complexo de Pecém, no Ceará), porém a primeira totalmente gerida por uma empresa privada. A previsão é de que o empreendimento, que possui um regime com isenção de tributos federais e redução de impostos estaduais e municipais, entre em funcionamento em 2023. Estima-se que serão gerados 2 mil empregos com a ZPE em pleno funcionamento.**

A vencedora do processo terá que comprar o terreno de 1,8 quilômetros quadrados da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, por aproximadamente R\$ 10 milhões e investir R\$ 40 milhões em infraestrutura, além de depositar R\$ 26 milhões para o estado, a título de outorga. O investimento, será realizado ao longo de quatro anos, sendo R\$ 10 milhões a cada ano. O edital foi elaborado em parceria entre Codin e secretarias de Desenvolvimento Econômico e da Casa Civil.

Segundo o presidente da Codin, Fábio Galvão, a modelagem feita pelo Estado do Rio de Janeiro será referência para o resto do país, já que foram usados dados públicos da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) sobre operações urbanas consorciadas, além das receitas da ZPE do Ceará. “A receita operacional líquida da ZPE Ceará é de R\$ 26 milhões em média, anualmente. Esse é o nosso parâmetro para a oferta mínima na seleção pública. Como o nosso edital é de 20 anos, estabelecemos um valor fixo de outorga, que é de 5% sobre o total de R\$ 520 milhões. Mas definimos também um valor variável, que servirá para dar atualidade à contrapartida, de 5% da receita operacional líquida. Todos esses critérios foram estabelecidos a partir de estudos econômicos”, explica Galvão.

Vale destacar que as ZPEs são áreas de livre comércio com o exterior destinadas à instalação de empresas com produção voltada à exportação. As empresas que se instalam em ZPEs têm acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos definidos pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

**Na última semana, o Porto do Itaqui ganhou reforço nas obras de melhoria de infraestrutura com os serviços de monitoramento da profundidade (batimetria) e dragagem de manutenção nos berços 100 a 104.** De forma simultânea foi realizado também o monitoramento ambiental de todo o processo, em parceria com a Universidade Federal do Maranhão. As obras incluíram ainda a recuperação estrutural dos berços, pavimentação de vias de acesso e manutenção das defensas e dos sistemas elétrico e de combate a incêndio.

A manutenção dos berços foi realizada em 48 horas de serviços: enquanto a dragagem retira do fundo do mar sedimentos que vão se acumulando em razão de fatores naturais, como o assoreamento, a batimetria faz o acompanhamento da profundidade dos berços e canal interno por meio de equipamentos de ultrassom.

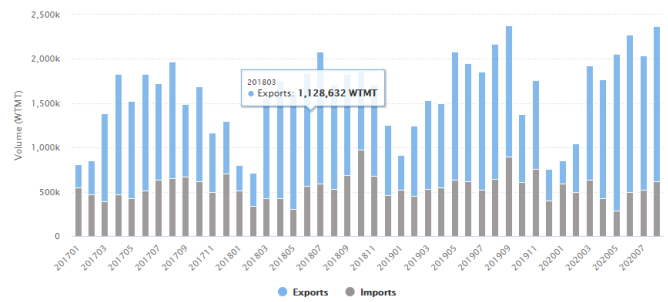
“Esse serviço é necessário por contribuir para manter o nosso diferencial competitivo e mais importante para garantir a segurança da navegação”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

Em agosto foram iniciadas as operações do Novo Tegram, que aumenta a capacidade de escoamento total do Itaqui para 20 milhões de toneladas/ano. E está em fase de comissionamento (testes) a nova estrutura do terminal da COPI, que elevará a capacidade de movimentação de fertilizantes para 3,5 milhões de toneladas anuais. O aumento constante de movimentação e a atração de novos negócios passa também pela manutenção da infraestrutura portuária, eixo estratégico de ação da EMAP.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas no Porto do Itaqui:

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

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



**No último dia 27 de outubro, o governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior e a Interbulk S.A, assinaram um protocolo de intenções que prevê a adesão da empresa ao programa de benefícios fiscais do Estado. O investimento privado será de R\$ 159,09 milhões. Em contrapartida, o Paraná vai ampliar as movimentações de granéis sólidos (fertilizantes nitrogenados, fosfatados e potássio) por meio do Porto de Antonina.**

O grupo pretende instalar, em duas fases, uma unidade misturadora de fertilizantes, com capacidade para produzir até um milhão de toneladas por ano. O complexo será erguido a cerca de 200 metros do portão B do Terminal Portuário da Ponta do Félix. A empresa não estima ainda a quantidade de empregos que serão criados com a iniciativa.

O diretor-presidente dos Terminais Portuários da Ponta do Félix S/A (TTPF), Gilberto Birkhan, explicou que o projeto se dará em etapas. A primeira prevê a construção de 8 armazéns com capacidade estática de 12 mil toneladas cada um, totalizando 24 mil m<sup>2</sup>, com movimentação de até 96 mil toneladas a granel e ensaque. Contará ainda com áreas de apoio e a instalação de duas balanças rodoviárias de 30 metros cada uma. O valor previsto nesta fase é de R\$ 60 milhões.

Na sequência, a empresa vai estruturar a implantação da unidade misturadora de fertilizantes com três linhas de expedição de ensaque com capacidade para 300 toneladas por hora. O projeto estabelece, ainda, mais um armazém estruturado com capacidade estática de 100 mil toneladas, totalizando 13,3 mil metros quadrados, duas novas balanças rodoviárias e uma linha de recebimento de matéria-prima e insumos com capacidade 300 toneladas por hora. Os recursos são da ordem de R\$ 99 milhões.

“Temos um contrato em vigor de passagem com o Porto de Antonina, e essa ação vai estimular a economia da região e do Paraná como um todo”, afirmou Birkhan. O executivo lembrou que a empresa passará a contar com incentivo fiscal que permitirá ser mais competitiva em relação a concorrentes de outros estados. De acordo com a Secretaria de Estado da Fazenda, haverá a aplicação de um crédito presumido de 75% sobre o valor do imposto incidente sobre saídas interestaduais de fertilizantes industrializados. O ICMS de fertilizante para outros estados é, em média, alíquota de 4%.

“Passaremos a contar com uma isonomia no tratamento fiscal em relação a outras unidades da federação. Assim, se deixa de prejudicar a economia local com a criação de novos postos de trabalho”, disse Birkhan.

Quase metade de tudo o que os portos do Paraná importaram, de janeiro a agosto deste ano, é fertilizante. Foram 6,8 milhões de

toneladas de adubos, representando um aumento de 4,6%, em relação ao volume importado no mesmo período do ano passado – 6,5 milhões de toneladas.

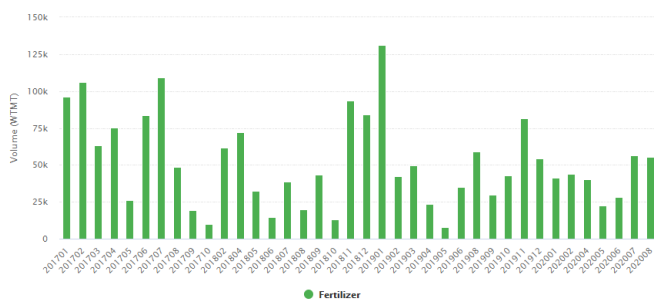
Cerca de 93,5% do volume de fertilizantes descarregados nos portos paranaenses são granéis sólidos. O restante se divide entre granéis líquidos e os adubos que chegam em contêineres.

Os terminais paranaenses seguem sendo os principais portos importadores de fertilizantes do país, recebendo cerca de 32% do que chega ao Brasil. Rússia, China, Canadá, Marrocos e Belarus são as cinco principais origens dos fertilizantes que chegam pelos portos do Estado.

Confira no gráfico a seguir as importações de fertilizantes via Porto de Antonina no período de janeiro de 2017 a agosto de 2020:

### Importações de Fertilizantes (HS 31) via Porto de Antonina | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Fertilizer Imports (HS 31) via Port of Antonina | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

### Na última semana, a Capitania dos Portos e a Companhia Docas do Espírito Santo – Codesa homologaram a alteração da Norma de Tráfego e Permanência de Embarcações do Porto de Barra do Riacho (Normap 2), da Portocel, localizado em Aracruz (ES).

Entre as mudanças mais significativas, a alteração da norma possibilita que Portocel passe a receber navios com até 36 metros de boca, 1 metro a mais que o limite anterior, ampliando a possibilidade de o porto operar navios de classes que até então não atendia e com isso ampliar o seu potencial de cargas.

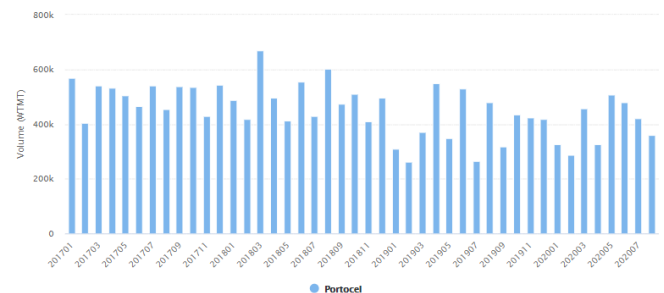
Outro avanço importante é que o Terminal, em sua nova norma de tráfego própria – Resolução 001, passa a gerenciar as prescrições de sua área observando os aspectos relativos à segurança da navegação e sempre alinhado com a homologação das entidades responsáveis, obtendo ganhos relevantes em relação ao calado dos navios. O calado passa de 12,30 m para 12,70 m nos berços 101 e 102; e de 13 m para 13,20 no berço 103.

A alteração na Normap 2 e da Resolução 001 na região de Barra do Riacho foi antecedida por vários estudos técnicos que atestam a segurança da navegação e condições operacionais adequadas. Localizado a cerca de 70 km de Vitória (ES), Portocel conta com ramal ferroviário da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), opera com cabotagem e navegação de longo curso e atende também as operações offshore do mercado de petróleo e gás, inclusive com a movimentação de peças de grandes dimensões.

Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras da Portocel no período de janeiro de 2017 a agosto de 2020:

### Exportações Brasileiras da Portocel | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT

Brazilian Exports by Portocel | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

### Depois de dois anos de obras de dragagem com investimento federal de R\$ 500 milhões, o Porto do Rio Grande – principal porto gaúcho – poderá receber embarcações de até 366 metros de comprimento. Isso porque, no último dia 26 de outubro, foi homologado o novo calado do porto.

Graças à remoção de mais de 16 milhões de metros cúbicos de sedimentos, o calado operacional do chamado canal interno, onde estão os terminais portuários mais importantes e com o maior fluxo de cargas, passou de 12,8 para 15 metros. A profundidade, que era de 14,2, agora é de 16,5 metros. Com isso, a capacidade de movimentação passa a atender aos padrões internacionais de navegação, podendo receber embarcações de até 366 metros – uma diferença de 29 metros em relação à capacidade anterior, de 337 metros.

“Já estamos trabalhando para evitar que aconteça o assoreamento do canal, regredindo na capacidade de cargas, para então gastar centenas de milhões de reais para recuperar o calado. Estamos montando um termo de referência para que, no primeiro semestre do ano que vem, possamos começar a fazer um investimento de R\$ 30 a R\$ 40 milhões anuais em dragagem no porto, garantindo permanentemente as cargas dos navios que chegam e saem do nosso RS”, afirmou governador do estado, Eduardo Leite.

“A homologação do novo calado representa muito para o nosso Estado. É a primeira vez que ele é homologado, isso quer dizer que, com a certificação da Marinha, que é a autoridade portuária, nós conseguimos garantir fretes mais baratos e seguros. Isso atrairá armadores internacionais e mais cargas. O porto do Rio Grande se reposiciona como um dos principais portos do Brasil, não só pela infraestrutura que construiu, mas agora pela certificação que ganha com a homologação”, afirmou o superintendente dos Portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima.

Atualmente, passam pelos terminais privados que operam contêineres, granéis agrícolas, fertilizantes, cargas petrolíferas e petroquímicas no porto do Rio Grande mais de 25% do PIB do RS, o equivalente a mais de 40 milhões de toneladas por ano, sendo que a capacidade instalada é de 50 milhões.

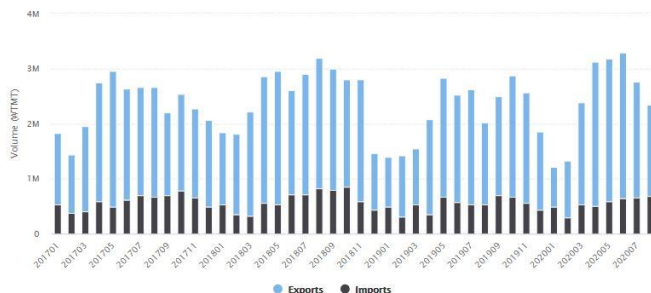
Vale destacar que junho foi o melhor mês da história do Porto do Rio Grande. Pela primeira vez, movimentou mais de 4,4 milhões de toneladas em 30 dias. Além disso, mesmo com a pandemia, o primeiro semestre foi o segundo melhor em total de cargas,



chegando a 19,9 milhões de toneladas, valor 6,97% superior ao mesmo período de 2019.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas no Porto do Rio Grande no período de janeiro de 2017 a agosto de 2020:

Cargo Handling at the Port of Rio Grande | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

### Histórico do novo calado

O contrato original da dragagem foi assinado em julho de 2015 pela União e, a partir daí, mobilizou o governo do Estado, a então Secretaria dos Transportes e a antiga Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) para a obtenção da licença do Ibama. Um grupo de trabalho foi criado para atender os critérios técnicos e ambientais. O apoio da Marinha do Brasil foi fundamental ao longo do processo.

O consórcio vencedor da disputa para realizar o serviço foi formado pelas empresas Jan de Nul do Brasil e Dragabrás, que fecharam na época o acordo por R\$ 368,6 milhões. Durante o processo, houve judicialização, e o período de obra parada gerou um aumento significativo no custo da obra. Ao final, com todos os aditivos realizados, totalizou R\$ 500 milhões de recursos do governo federal.

A obra foi iniciada em agosto de 2018 e, desde então, foram removidos mais de 16 milhões de metros cúbicos de sedimentos do canal de acesso. A homologação do novo calado do porto gaúcho passou oficialmente de 12,8 metros para 15 metros – mais do que a previsão inicial, que era de 14 metros – no dia 26 de outubro.

Dessa forma, pode receber navios de maior porte e com maior capacidade do que os limites atuais. O novo calado vai permitir que navios cheguem e saiam com maior carregamento de carga, levando ao barateamento do frete e melhores condições para os contratos de seguro.

**Em novembro, a Wilson Sons começará a operar no Porto de Santarém (PA). A Companhia deslocará para a localidade um rebocador com propulsão azimuthal e tração estática de 45 toneladas, que proporciona maior agilidade e segurança na manobra.** O Porto de Santarém faz parte do eixo Arco Norte, importante corredor de exportação de commodities agrícolas do país para o mercado internacional. A atuação irá propiciar à Wilson Sons apoiar clientes que já possuem forte atuação nesse segmento.

Há mais de cinco anos, a Wilson Sons opera no Estado do Pará, nos portos de Trombetas, Vila do Conde e Belém, com seis embarcações. “O Arco Norte apresenta grande potencial logístico portuário, principalmente, após a conclusão da BR-163, que liga o Sul ao Norte do país”, explica o diretor executivo da divisão de

Rebocadores, Marcio Castro. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAq), as instalações portuárias locais responderam por 31,4% do escoamento de milho e soja destinado à exportação no primeiro semestre de 2020, um crescimento de mais de 10% em relação ao ano anterior, além de receberem importações de fertilizantes utilizados nessas lavouras.

**No último dia 26 de outubro, uma operação conjunta entre as polícias Civil e Federal e Receita Federal resultou na apreensão de 502 kg de cocaína, dentro de um contêiner com carga de açúcar, no Porto de Santos, litoral de São Paulo. O carregamento tinha como destino a Europa.**

A apreensão ocorreu devido às investigações da 1ª Delegacia de Investigações Gerais (Deic) de Santos para combater o tráfico de drogas na região. Durante diligências, os policiais receberam a informação de que essa carga estaria transportando cocaína no porto.

A equipe da Polícia Civil rastreou o contêiner e descobriu que ele já estava dentro de um terminal alfandegário. Diante disso, a Receita Federal foi acionada e se dirigiu para o terminal. O carregamento foi localizado e inspecionado, onde foram encontrados os 502 kg de cocaína, escondidos em meio a sacas de açúcar.

Ainda de acordo com as autoridades, o contêiner teria como destino o Porto de Valência, na Espanha. A droga foi apreendida e encaminhada para a Delegacia de Polícia Federal de Santos. O caso será investigado pela PF.

### Navegação

**A CMA CGM recebeu seu segundo navio porta-contêineres com capacidade de 23 mil TEU: o CMA CGM Champs Elysees, navio irmão de Jacques Saade, que foi o primeiro desse modelo a integrar a frota, tornando-se no novo carro-chefe da companhia marítima francesa. Segundo a companhia, os dois são os maiores navios porta-contêineres do mundo movidos a gás natural liquefeito (GNL).**

O GNL fornece uma primeira resposta na luta contra o aquecimento global. Um navio movido à GNL emite até -20% de CO2 em comparação com um motor a óleo. Esta tecnologia é um dos primeiros passos para convergir para o objetivo de neutralidade de carbono que o Grupo CMA CGM fixou para o ano de 2050.

Os dois navios fazem parte de um grupo de nove embarcações que estão repletas de inovações e são o resultado de uma longa cooperação entre os especialistas em pesquisa e desenvolvimento da CMA CGM e parceiros industriais. Além dos motores a GNL, essas embarcações contam com tecnologias de ponta, com cabine de comando com a mais moderna tecnologia digital de bordo para auxiliar o comandante e a tripulação, principalmente nas manobras portuárias; além de uma proa reta com bulbo, leme e hélice integrados com design redefinido que melhora sua hidrodinâmica, reduzindo o consumo de energia.

As nove embarcações receberam um rótulo específico “LNG Powered”.

O CMA CGM Champs Elysees e seus oito navios irmãos, incluindo o CMA CGM Jacques Saade de 23.000 TEU, serão inscritos no

Registro Internacional Francês (RIF). Os navios levarão o nome de monumentos e lugares emblemáticos de Paris (Palais Royal, Louvre, Rivoli, Montmartre, Concorde, Trocadéro e Sorbonne).

**No dia 29 de outubro, o presidente da República, Jair Bolsonaro, nomeou Eduardo Nery Machado Filho para exercer o cargo de diretor-geral da ANTAQ, com mandato até 18 de fevereiro de 2025. A nomeação foi publicada na seção 2, página 1, do Diário Oficial da União.**

Em 19 de outubro, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou a indicação de Eduardo Nery por 14 votos favoráveis e um contra. No dia seguinte, o Plenário referendou o nome do indicado por 39 votos a favor e cinco contra. Houve, ainda, uma abstenção.

Nery é formado em Engenharia Civil e pós-graduado em Auditoria de Obras Públicas e Orçamento Público. Ingressou, por concurso público, no Tribunal de Contas da União (TCU) em 2000 para exercer o cargo de auditor federal de controle externo. Agora ficará cedido à Agência até o fim do mandato.

“A boa regulação é fundamental para o bom funcionamento e desenvolvimento do transporte aquaviário, mas ela deve ser exercida com prudência para que não se converta em entraves burocráticos que prejudicam o ambiente de negócios do país”, afirmou o diretor-geral da Agência, classificando como honrosa sua indicação para ocupar uma das cadeiras da Diretoria Colegiada da ANTAQ.

### Grãos

**Desde janeiro de 2019, o Brasil conquistou a abertura de 100 novos mercados para produtos da agropecuária nacional. O mais recente é exportação de suínos (reprodução) para a Colômbia.**

O trabalho de abertura de mercados externos não contempla apenas a venda de produtos tradicionais dos quais o Brasil já é um grande exportador, como carnes, mas de diversos produtos da cadeia agrícola, como castanhas, chá, frutas, pescados, lácteos e plantas, atendendo ao objetivo do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) de diversificar a pauta exportadora brasileira.

“Isso significa novas oportunidades para os produtores brasileiros que vêm trabalhando com afinco e demonstrando muita resiliência, mesmo passando por uma pandemia. Acredito muito na competência e competitividade dos nossos produtores e essas aberturas refletem a intenção do Mapa em diversificar cada vez mais nossa pauta de exportação”, destaca a ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento).

Entre as aberturas de produtos não tradicionais estão Castanha de Baru para a Coreia do Sul, mudas de coco para a Guiana, Castanha do Brasil para Arábia Saudita, milho de pipoca para Colômbia, gergelim para Índia, mudas de eucalipto para Colômbia, ovos com casca para Singapura e abacate para Argentina.

Foram abertos mercados para produtos de alto valor agregado, como material genético avícola para os Emirados Árabes Unidos e Marrocos e embriões equinos para os Estados Unidos.

Continentes

Dos 100 novos mercados, 45 são na América (Argentina, Colômbia, Peru, Estados Unidos, México, Canadá, Guiana, Equador, Venezuela, Guatemala e Bolívia); 40 na Ásia (Arábia Saudita, China, Cazaquistão, Coreia do Sul, Emirados Árabes, Índia, Japão, Malásia, Indonésia, Taiwan, Irã, Tailândia, Mianmar, Singapura e Qatar); 14 na África (Egito, Marrocos e Zâmbia) e um na Oceania (Austrália), conforme dados da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Mapa.

Mesmo com os impactos da pandemia do coronavírus, a maioria dos processos de abertura foi concluída este ano, com 66 mercados.

Países

Os novos mercados envolvem 30 países. Isso porque algumas nações passaram a importar mais de um produto agrícola do Brasil. Cada novo mercado corresponde a exportação de um produto. Nesse sentido, houve uma ampliação significativa com os vizinhos sul-americanos, com a abertura de 17 novos produtos para a Argentina, oito para a Colômbia e seis para a Bolívia.

“Abrir um mercado é abrir uma porta. E estou certa de que trabalharemos juntos para que nossos produtores de fato passem por ela”, afirma a ministra.

Na Ásia, Singapura e Mianmar abriram sete novos mercados, cada um, para os produtos brasileiros. Na África, Egito abriu oito mercados.

Categorias por produtos

Os produtos derivados de aves (carnes, miúdos e farinhas) estão entre os mais procurados, totalizando 13 aberturas, assim como 11 de bovinos, nove de plantas, oito de suínos, oito de material genético bovino, sete de lácteos e cinco de frutas.

**De acordo com a Bloomberg, os EUA começaram a vender soja para o Brasil, após a Câmara de Comércio Exterior (Camex) zerar temporariamente as tarifas de importação de milho e soja. Trata-se de um evento raro, já que os brasileiros lideram a produção e a exportação de oleaginosa. Segundo a agência importadores teriam comprado ao menos uma carga dos americanos para o Brasil na última semana.**

A compra brasileira ocorre em um ano em que o país superou em 51,4% o volume exportado do grão para a China em relação ao mesmo período do ano passado. No mercado doméstico, o preço do grão e dos derivados — óleo e farelo de soja — dispararam, o que preocupa criadores de aves e suínos. Nesse cenário, a retirada da tarifa de importação para a compra de soja de fora do Mercosul é uma tentativa de segurar o preço interno.

A carga contendo a soja americana tem previsão de embarque ainda neste ano em um porto da Costa do Golfo dos Estados Unidos. “Já começamos a notar alguns movimentos, mas os volumes realmente dependerão das empresas interessadas e de onde elas estão localizadas”, disse Tarso Veloso, analista da consultoria AgResource, à Bloomberg.

Mas os analistas não esperam grandes compras do lado sul-americano, já que os portos brasileiros estão preparados para exportações e a lógica reversa “exige muito tempo e recursos”, apontou recente relatório do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA).

**Açúcar e etanol**

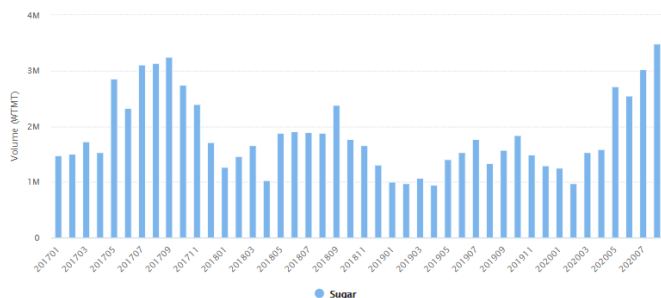
O ano de 2020 tem sido muito aquecido para as exportações brasileiras de açúcar. Dados da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) apontam que as exportações de açúcar de cana em bruto mais que dobraram em setembro de 2020 em relação a igual mês de 2019, passando de US\$ 420,36 milhões (setembro/2019) para US\$ 888,38 milhões, alta de 111,3%. Segundo o órgão, a queda da produção de açúcar na Índia e na Tailândia nesta safra de 2020 permitiu o aumento das exportações brasileiras.

Já o relatório do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos – USDA – apontou que 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.

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

Brazilian Sugar Exports | Jan 2017 to Aug 2020 | WTMT



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

**Portos e destinos**

O Porto de Santos segue na liderança nas exportações brasileiras de açúcar em 2020, com 81,79% do volume de açúcar exportado no ano. Com o aumento das exportações do adoçante, o local não se viu livre de congestionamentos. Dados da agência marítima Cargonave apontam que o tempo médio de espera para o carregamento de navios com açúcar na Rumo, principal terminal de exportação do Porto de Santos, atingiu 45 dias na semana até 14 de junho.

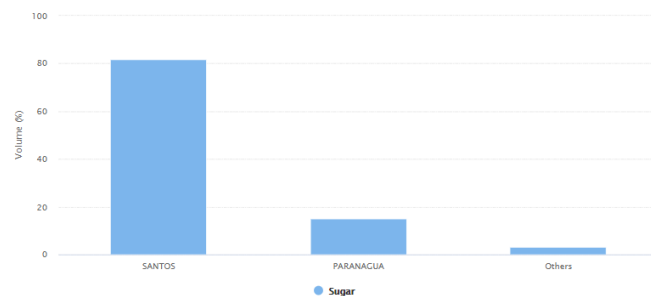
Para driblar esses problemas logísticos, algumas soluções foram adotadas. Em outubro, por exemplo, a empresa Évolus Logística coordenou uma operação break-bulk para exportação de açúcar via Porto de Santos com o navio MV Lady Cansen, que seguiu rumo à África Ocidental, contabilizando 25 mil toneladas do produto transportado. Vale destacar que um break-bulk de açúcar já não partia mais de Santos há uma década, com a popularização dos contêineres. A prática é usual no porto do Rio de Janeiro, mas não em Santos.

Outra solução foi a volta do uso do Porto de São Sebastião, localizado no litoral norte de São Paulo, para realizar operações

de transporte de açúcar, após um hiato de 15 anos. A retomada ocorreu em maio, com o envio de 15 mil toneladas de açúcar com destino à Gâmbia, na África, por meio de um acordo fechado com a Raizen.

**Principais portos brasileiros de exportações de açúcar (HS 1701) | Jan a Ago 2020 | WTMT**

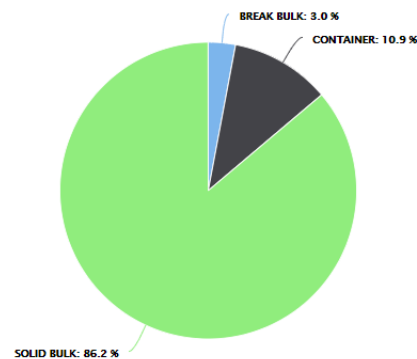
Main Brazilian Sugar Export Ports (HS 1701) | Jan to Aug 2020 | WTMT



Source: DataLiner

**Exportações Brasileiras de Açúcar (HS 1701) por tipo de Carga | Jan a Ago 2020 | WTMT**

Brazilian Sugar Exports (HS 1701) by Type of Cargo | Jan to Aug 2020 | WTMT



Source: DataLiner

**Destinos**

A China foi o principal destino do açúcar brasileiro de 2020, com 12,7% do total exportado entre janeiro e agosto de 2020. Com isso, em junho, o Brasil voltou a ser o principal fornecedor de açúcar para o país asiático, respondendo por mais de 60% das importações, segundo dados da Administração-Geral de Aduanas da China (GACC, na sigla em inglês).

Até 2016, a China era o maior mercado para o açúcar do Brasil no exterior, com compras que chegavam a 2,5 milhões de toneladas por safra. Em 2017, porém, Pequim impôs sobretaxa à entrada do produto brasileiro para proteger sua produção doméstica, o que freou as vendas. No ciclo 2017/18, já com a barreira em vigor, o volume caiu para 115 mil toneladas.

Mas, mais tarde, os chineses restringiram também a entrada do açúcar de pequenos países produtores em seu mercado. Com isso, o Brasil, o mais competitivo do mundo nesse mercado, voltou a ampliar as exportações à China, mas ainda não nos mesmos níveis de antes.

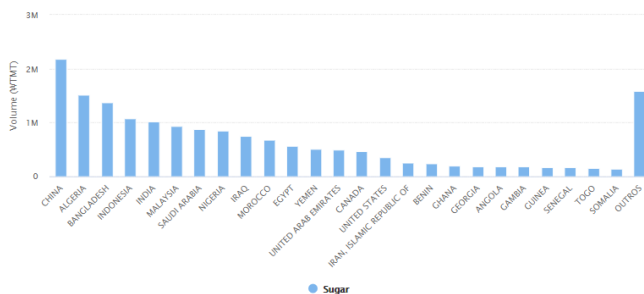
Já este ano, o Brasil abandonou uma denúncia na Organização Mundial do Comércio (OMC) e evitou a abertura de um comitê de investigação contra a China por causa da sobretaxa, depois que

Pequim se comprometeu a não estendê-la para além de maio de 2020. Assim, a tarifa fora da cota, que era de 85%, voltou a ser de 50%.

Dessa forma, as importações chinesas de açúcar brasileiro, que tinham somado apenas 145,3 mil toneladas entre janeiro e maio, deram um pulo em junho. O volume exportado no mês foi de 239,4 mil toneladas, crescimento de 477% em relação ao mesmo mês do ano passado. Confira a seguir os principais destinos do açúcar brasileiro em 2020:

### Principais destinos das exportações brasileiras de açúcar (HS 1701) | Jan a Ago 2020 | WTMT

Main Destinations for Brazilian Sugar Exports (HS 1701) | Jan to Aug 2020 | WTMT

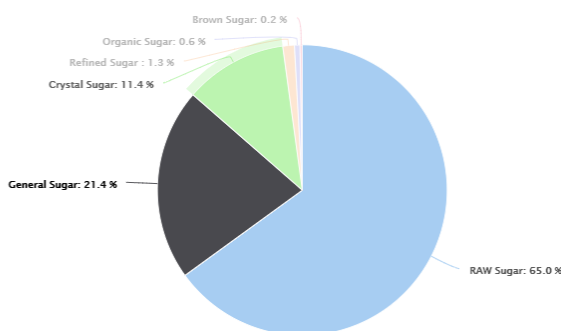


Source: DataLiner

### Tipos de açúcar

Já em relação aos principais tipos de açúcar importado, o destaque é o açúcar bruto, com 65% do total exportado. Confira no gráfico a seguir a participação de cada tipo de açúcar no total exportado pelo Brasil. Vale lembrar que essa segregação por tipo de açúcar é um novo campo de dados do DataLiner, disponível por meio de dashboards:

Brazilian Exports by Type of Sugar (HS 1701) | Jan to Aug 2020 | WTKG



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

### Projeções

Para a próxima safra (2021/22), a consultoria Datagro estima que a produção de açúcar brasileiro será ligeiramente menor do que na temporada atual, como resultado do clima seco nos últimos anos sobre a produtividade das plantações.

Para a produção nacional, a consultoria prevê uma redução de 4,8% na produção ante a safra atual – ou de 2 milhões de toneladas, para 39,65 milhões de toneladas. Já a safra de cana brasileira é estimada em 630 milhões de toneladas, 3,3% menor do que o projetado para a safra atual.

### Petróleo e Gás

**A Petrobras recebeu autorização do Ministério de Minas e Energia para realizar a importação de gás natural da Bolívia em volume total de até 10,08 milhões de metros cúbicos por dia.**

A autorização, válida até o final de 2020, foi publicada pela pasta no Diário Oficial da União deste dia 28 de outubro e envolve ainda aval para importação adicional de até 1 milhão de metros cúbicos por dia para uso no sistema de transporte.

De acordo com a publicação do ministério, o gás a ser importado terá como mercado potencial o atendimento à demanda de usinas termelétricas, com transporte através do gasoduto Bolívia-Brasil.

O local de entrega do insumo será na fronteira entre os dois países em Corumbá, no Mato Grosso.

A Petrobras deverá apresentar à reguladora ANP relatórios sobre as operações de importação realizadas, incluindo volumes diários.

### Carnes

**Apesar de serem, juntos, o segundo principal parceiro comercial agrícola do Brasil, os países árabes apresentam uma forte retração na compra da carne brasileira em 2020. Depois que suas importações chegaram a crescer 200% nos últimos dez anos, os embarques de carne bovina caíram quase 30% nos primeiros nove meses do ano sobre o mesmo período do ano passado.** Nesse intervalo, os embarques de frango encolheram 18,5%. Não que os árabes tenham perdido o apetite, nem reduzido a demanda. As encomendas desabaram por culpa da logística global tumultuada pela pandemia e pelo enorme poder de compra da China.

“Estamos em um ano atípico. As exportações foram muito impactadas pela pandemia e as relações econômicas não andaram como esperávamos”, afirma Tamer Mansour, secretário geral da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira (CCAB). Além da falta de contêineres refrigerados no mercado global, os chineses abocanharam fatia maior da carne brasileira. “Foi uma questão comercial e de concorrência”, diz Mansour.

Como o Brasil importa pouco do mercado árabe, os navios voltam vazios, somando custos àqueles já inflados pela logística caótica imposta pela pandemia. Enquanto faltavam navios refrigerados para transporte da carne, sobravam contêineres para esse tipo de carga no porto de Xangai.

Outro fator foi a forte demanda por parte da China que, além de maior importadora da carne brasileira, também comprava 15% de todo o frango que os Estados Unidos colocavam no mercado externo. Atritos comerciais entre os dois países levaram os chineses a reduzir os negócios com os americanos e a aumentar as compras do Brasil. O resultado foi uma menor participação das importações árabes.

Números da CCAB mostram que entre janeiro e setembro houve retração de 28,2% nos embarques de carne bovina em relação ao mesmo período de 2019: 211,76 mil toneladas. A receita caiu 21%, para US\$ 763,53 milhões. Com isso as participações dos países árabes no faturamento global brasileiro e em volume recuaram 9,3% e 0,7%, respectivamente.



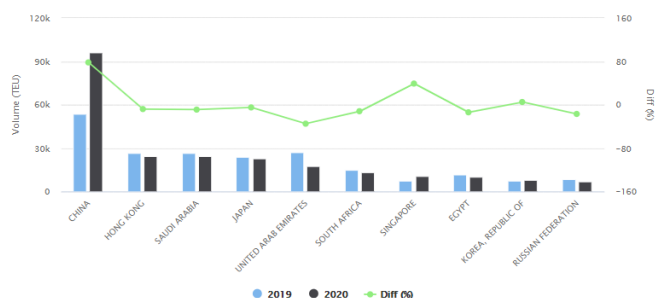
Os embarques de frango encolheram 18,5% na receita, com US\$ 1,5 bilhão e registraram queda de 5,8% no volume. Porém, a participação global no faturamento diminuiu 25,8% e em toneladas recuou 7,9%. No mesmo período, os embarques totais de carne bovina brasileira aumentaram 10% em volume e 20% em receita, totalizando 1,4 milhão de toneladas e receita de US\$ 6,1 bilhões, de acordo com a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras (Abiec).

“A China é a principal importadora da carne bovina e o Egito o vice-líder, seguido do Chile, Rússia e Estados Unidos”, afirma Antonio Jorge Camardelli, presidente da Abiec. Entre os países árabes, os principais importadores do frango brasileiro são Arábia Saudita, seguido por Emirados Árabes, Egito e Kuwait. O mercado árabe é relevante para o Brasil, diz o executivo, com enorme potencial de crescimento. “Se o cenário tivesse sido como esperávamos no início do ano, ao invés de queda teríamos registrado crescimento entre 12% e 15% no ramo de aves e de 25% ou mais em carne bovina”, diz Mansour.

Confira no gráfico a seguir os principais destinos das carnes exportadas pelo Brasil no comparativo janeiro a agosto de 2019 e 2020:

### Exportações Brasileiras de Carnes (HS 0202, 0203 e 0207) Top 10 Destinos | Jan a Ago 2019-2020 | TEU

Brazilian Meat Exports (HS 0202, 0203, and 0207) Top 10 Destinations | Jan to Aug 2019-2020 | TEU



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click [here](#))

As expectativas repousavam, sobretudo, na reabertura de novos mercados, como Egito, Kuwait, Catar, entre outros. O Egito, por exemplo, habilitou 42 novos frigoríficos brasileiros para fornecimento de carnes, 27 de frango e 15 de carne bovina. Além de renovar a habilitação de 95 empresas, 82 de carne bovina e 13 de frango.

Mansour vê o próximo ano com otimismo. “Enxergo 2021 um ano muito promissor com expansão nas exportações e boas parcerias estratégicas, com aumento de investimentos de ambas as partes”, prevê. “Temos muitos pedidos de informações de países árabes querendo importar mais. E o Rio Grande do Sul é importantíssimo nessas relações”, diz o secretário da CCBA.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com)

Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br)

Tel + 55-11-3588-3033

Datamar Consultores Associados Ltda.

Rua Funchal 203, 4º andar

Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP