Principais notícias

Confira a seguir um ranking dos terminais portuários que mais se destacaram na movimentação de contêineres nos primeiros nove meses de 2020 e sua comparação com igual período de 2019 de acordo com os dados do DataLiner:

Nas exportações, o maior destaque continua sendo a BTP, que cresceu 29.56% no período de janeiro a setembro de 2020 em relação a igual período de 2019. Apesar de manter o terceiro posto do ranking, a Santos Brasil apresentou a maior queda no período, -21.60%:

Ranking dos Terminais Portuários – Exportações | Jan a Setembro de 2019-2020 | TEU

Port Terminal Rankings – Exports | Jan-Sept 2020 & 2019| TEU

Rank	Terminal	2019	2020	% Change
1	BTP	351.571	455.498	29.56%
2	TCP	269.293	290.905	8.03%
3	SANTOS BRASIL	308.719	242.039	-21.60%
4	PORTONAVE	202.381	230.144	13.72%
5	TECON RIO GRANDE	172.295	167.012	-3.07%
6	DP WORLD SANTOS	130.019	156.094	20.06%
7	ITAPOA	139.597	129.151	-7.48%
8	APM TERMINALS	99.869	122.461	22.62%
9	MULTI-RIO	49.925	52.057	4.27%
10	TECON SALVADOR	58.293	60.679	4.09%
11	TEC P1	36.740	35.539	-3.27%
12	LIBRA TERMINAL	26.607	24.192	-9.08%
13	SEPETIBA TECON	19.804	18.665	-5.75%
14	TECON SUAPE	10.205	10.776	5.60%
15	CAIS PUBLICO FORTALEZA	15.073	12.367	-17.95%
	TOTAL	1.890.389	2.007.579	6.20%
	OTHERS	87.370	54.312	-37.84%
	GRAND TOTAL	1.977.759	2.061.891	4.25%

Source: DataLiner

Já o terminal que mais recebeu carga importada nos nove primeiros meses de 2020 também foi a BTP, mas com queda de -15.77% na movimentação. Em geral, a maior parte dos terminais registrou queda nas importações, por conta dos abalos da economia causados pela pandemia da Covid-19. Confira:

Ranking dos Terminais Portuários – Importações | Jan a Setembro de 2019-2020 | TEU

Port Terminal Rankings – Imports | | Jan-Sept 2020 & 2019| TEU

Rank	Terminal	2019	2020	% Change
1	BTP	347.178	292.439	-15.77%
2	SANTOS BRASIL	331.903	282.681	-14.83%
3	TCP	179.706	166.291	-7.47%
4	PORTONAVE	163.761	145.739	-11.01%
5	DP WORLD SANTOS	103.666	124.712	20.30%
6	ITAPOA	139.207	121.173	-12.95%
7	APM TERMINALS	78.370	86.522	10.40%
8	TERMINAL CHIBATAO	56.059	59.726	6.54%
9	TECON RIO GRANDE	55.717	45.029	-19.18%
10	MULTI-RIO	58.059	44.714	-22.99%
11	TECON SUAPE	54.164	43.924	-18.91%
12	LIBRA TERMINAL	46.171	41.528	-10.06%
13	TECON SALVADOR	42.335	35.622	-15.86%
14	SEPETIBA TECON	48.264	33.535	-30.52%
15	SUPER TERMINAIS	39.121	33.333	-14.79%
	TOTAL	1.743.682	1.556.969	-10.71%
	OTHERS	56.052	24.506	-56.28%
	GRAND TOTAL	1.799.734	1.581.475	-12.13%

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

Portos, terminais e infraestrutura

A VLI Logística informou que aumentará em 247 vagões a frota utilizada no tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional (TO) e Açailândia (MA), com o objetivo de reforçar o transporte de grãos na importante fronteira agrícola na próxima safra.

Nas últimas semanas a operação recebeu 80 vagões, e um novo lote com 167 ativos chegará no início de 2021. Todos serão utilizados na movimentação de grãos. "Estamos nos preparando para atender a próxima safra. Esse reforço na frota evidencia nosso compromisso em continuar suportando o crescimento da movimentação de grãos no Arco Norte", disse o gerente-geral do Corredor Centro-Norte da VLI, Fabiano Rezende.

A região é uma das que mais cresce na produção agrícola. No ano passado, essa malha ferroviária movimentou 7,9 milhões de toneladas de milho, soja e farelo, um crescimento de 25% se comparado ao ano anterior.

Além disso, esse trecho da VLI registrou transporte de mais de 11 milhões de toneladas de outros produtos no ano passado, como combustíveis, celuloses, ferro gusa e manganês. Para 2021, a expectativa é de aumento da produção nos Estados ao norte, com a soja liderando.

Com a chegada de todos os novos vagões, o tramo norte da FNS passará a contar com mais de 3 mil unidades. Desde 2015, a frota utilizada no trecho entre Tocantins e Maranhão mais do que quadruplicou.

A VLI disse ainda que os novos vagões Greenbrier Maxion oferecem ao fluxo de grãos três diferenciais: redução do comprimento do vagão sem perda de volume, diminuição da tara (peso) e aumento da vida útil.

As unidades novas possuem o sistema "motion control" de alto desempenho, que reduz o atrito entre as rodas e o trilho, gerando menor consumo de combustível e menos desgaste.

"O investimento está alinhado à estratégia de aumentar a capacidade e agilidade no escoamento dos grãos que saem do interior do país, passam pelos terminais de Porto Nacional e Palmeirante, em Tocantins, e seguem até Porto do Itaqui, em São Luís (MA)", disse a VLI em nota, sem detalhar valores.

Entre janeiro e outubro, o Porto de Buenos Aires praticamente dobrou o número de vagões movimentados no local, com um aumento de 90,65%.

Entre janeiro e outubro, foram operados nos terminais portuários um total de 10.213 vagões, enquanto no ano anterior, no mesmo período, o número atingiu 5.357 vagões. O mês mais movimentado deste ano, de acordo com o que foi registrado até outubro, foi abril, onde a operação ferroviária atingiu 1.449 vagões, enquanto em 2019 o pico foi de 777 em junho.

A Administração Geral dos Portos (AGP) afirmou que promover o crescimento da intermodalidade é um eixo central para as autoridades da entidade, pois além de otimizar o transporte de cargas, incentiva a criação de novos empregos em todo o país. Além disso, o uso da ferrovia apresenta múltiplas vantagens relacionadas à redução dos custos de transporte, flexibilidade

para transportar diferentes tipos de mercadorias e possui menor impacto ambiental em comparação aos demais meios utilizados.

Atualmente, a Administração Geral de Portos está avançando na assinatura de um acordo de cooperação com Trenes Argentinos Cargas (TAC) por meio do qual o Porto de Buenos Aires isentará o pagamento de taxas portuárias às formações de TAC que operam em sua jurisdição, reduzindo o gasto público.

O Tribunal de Contas da União (TCU) liberou com recomendações o processo de concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), entre as cidades de Ilhéus (BA) e Caetité (BA), cuja execução se dará por meio de contrato com a iniciativa privada. A expectativa é publicar o edital ainda este ano para que a licitação ocorra no 1º trimestre de 2021. Estão previstos R$ 3,3 bilhões em investimentos privados e 65 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda (quando um emprego é gerado a partir da transformação da renda dos trabalhadores e empresários em consumo).

As obras da FIOL, a cargo da Valec, estão divididas em dois segmentos: FIOL 1, entre lhéus/BA e Caetité/BA, e FIOL 2, entre Caetité/BA e Barreiras/BA. O trecho 1, que será concedido, possui 537 km de extensão e deve consolidar um corredor de escoamento de minério do sul do estado da Bahia (Caetité/BA e Tanhaçu/BA), além de facilitar o transporte de grãos do oeste baiano, conectando-se à um importante complexo portuário a ser construído nas imediações da cidade de Ilhéus/BA. Os estudos preveem uma carga transportada de 18,4 milhões de toneladas nos primeiros anos de operação, podendo chegar a 33,8 milhões de toneladas em 2054.

De acordo com a minuta do edital, o prazo da subconcessão será de 35 anos. A remuneração da subconcessionária se dará pelo recebimento da tarifa de transporte, da tarifa de direito de passagem, da tarifa de tráfego mútuo, das receitas decorrentes das operações acessórias e da exploração de projetos associados.

A Log-In Logística Intermodal divulgou, no último dia 10 de novembro, os resultados referentes ao terceiro trimestre. De julho a setembro, a companhia atingiu marcas recordes, como Ebtida de R$ 83,9 milhões, um crescimento de 20% em comparação ao mesmo período do ano passado. O lucro líquido foi de R$ 9,1 milhões ante prejuízo de R$ 17,2 milhões contabilizado no mesmo trimestre do ano anterior. O desempenho superior é decorrente de um melhor resultado operacional, em função da alta eficiência na operação dos navios, do crescimento da receita e da otimização dos custos e despesas frente ao cenário de pandemia. Já a receita líquida atingiu R$ 298,5 milhões, 7,3% superior frente ao reportado no terceiro trimestre de 2019.

Segundo o diretor-presidente da Log-In Logística Intermodal, Marcio Arany, o desempenho no trimestre foi excelente, refletido no aumento de volumes e receita. “Os números comprovam o sucesso da estratégia comercial que adotamos para diversificação e captura de novas cargas. Verificamos uma retomada após a flexibilização das medidas restritivas, quando os segmentos mais afetados voltaram a escoar seus produtos, como o de eletroeletrônicos, por exemplo. Estamos crescendo há quatro anos consecutivos desenvolvendo um trabalho focado em resultado e na rentabilidade de nossos ativos”, afirmou Arany.

O serviço de Navegação Costeira destacou-se no trimestre com uma receita operacional líquida de R$ 241,2 milhões, 10% maior que o terceiro trimestre de 2019. Em relação ao volume movimentado, houve um incremento de 13%, saltando de 83,8 mil TEUs no segundo trimestre para 94,8 mil TEUs no terceiro trimestre. Esse crescimento foi puxado por maiores volumes transportados na cabotagem, com alta de 5,5%, e também no Mercosul, 28% acima. Outro recorde na Navegação Costeira foi o Ebitda de R$ 76,9 milhões, 37,6% superior na comparação trimestral. Destacamos também a marca de 94,5% no Indicador de Pontualidade Rodoviária, que mede o desempenho de entregas na porta do cliente.

Já o terminal portuário de Vila Velha (ES) apresentou crescimento histórico nos nove primeiros meses do ano, com o maior Ebitda da sua história: R$ 67,2 milhões. A consolidação de um novo negócio no terminal, o descarregamento de graneis, iniciado no segundo semestre do ano passado, também contribuiu para o resultado positivo. Houve ainda grandes volumes para exportação de granito em blocos com destino à Ásia e aos Estados Unidos visando abastecer o mercado internacional de construção civil. A exportação de contêineres foi outro segmento que apresentou alta, especialmente no escoamento da produção de café em direção à Europa, que segue com demanda aquecida. No trimestre, foram movimentados no terminal 51.500 contêineres, além de 165.800 mil toneladas de carga geral.

O investimento realizado pela Log-In Logística Intermodal de julho a setembro, somou R$ 6,6 milhões que foram alocados na manutenção da frota de navios, no terminal portuário de Vila Velha e em projetos de tecnologia.

No dia 11 de novembro foi realizada a reunião de kick-off do projeto de desestatização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. Participaram do evento a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) – que está desenvolvendo os estudos de viabilidade em parceria com a consultoria Demarest, autoridades do Ministério da Infraestrutura e do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Embora a reunião marque o lançamento oficial do projeto, a EPL já promove as etapas iniciais dos estudos desde o primeiro semestre deste ano. A estatal apresentou o andamento dos estudos e o cronograma que está sendo seguido, que prevê o leilão para 2022. O trabalho indicará qual o modelo de negócios mais apropriado para o Porto de Itajaí. A desestatização prevê diversas formas de exploração de um bem e ainda não está definido qual será utilizada para o leilão.

Na primeira fase do projeto, a EPL realizou a avaliação preliminar do empreendimento. O trabalho de análise de dados e coleta de informações sobre os principais mercados em que o porto está inserido, os competidores e históricos de movimentação.

Durante o encontro, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ressaltou que esse é um dos projetos prioritários para a pasta. Para Freitas, a experiência da EPL e aceitação dos projetos da empresa pelo Tribunal de Contas da União contribuem para a celeridade dos trabalhos para desestatização do Porto de Itajaí. “A EPL precisava desse tipo de desafio e se deparar, pela primeira vez, com os estudos de desestatização de uma empresa. Nós temos tido um desempenho muito satisfatório, mas na área de arrendamentos e concessões. (…) Essa estruturação da desestatização de Itajaí é um marco”, disse Freitas.

Para o diretor-presidente da EPL, Arthur Lima, a empresa tem feito entregas importantes e atua em grandes projetos que transforam a infraestrutura do país. “A EPL tem cumprido

fielmente o cronograma dos estudos para o Porto de Itajaí e fará as entregas conforme o previsto. Trabalhamos para entregar os arrendamentos, concessões e projetos de desestatização que farão o Brasil decolar".

A Santos Brasil planeja diversificar sua operação. Para isso, quer participar de leilões de combustíveis, soja e fertilizantes. A informação foi divulgada nesta quarta-feira, 11 de novembro, pelo presidente da companhia, Antonio Carlos Sepúlveda, em teleconferência com analistas. Vale lembrar que a empresa acaba de levantar R$ 790 milhões em uma oferta subsequente de ações.

"Tem dois tipos de cargas no Brasil que têm apresentado crescimento acima do PIB e até da movimentação de contêineres: granéis líquidos, principalmente combustíveis, que têm muitos leilões em um futuro próximo, a partir do primeiro trimestre de 2021, estamos olhando todos. E outro tipo de carga é o binário soja-fertilizantes, que tem puxado o PIB brasileiro", afirmou presidente.

"Teremos o primeiro leilão no Porto de Aratu em dezembro, de um terminal para soja, e temos outros leilões que virão com essas cargas. Estamos estudando isso há mais de um ano, buscando parcerias, olhando no detalhe os projetos. Esses são os caminhos fora do contêiner", acrescentou Sepúlveda. Além disso, o executivo afirmou que a empresa planeja crescer na área de logística.

A Santos Brasil também teria interesse em participar de um leilão de desestatização do Porto de Santos, que está em estudo pelo governo federal no momento."Temos interesse em olhar e participar, a depender do edital, acredito que seremos muito competitivos para participar dessa licitação. Conhecemos muito o Porto de Santos", afirmou Sepúlveda, ao ser questionado.

A desestatização do Porto de Santos está ainda em fase de estudos pelo governo federal, e ainda não está claro se a participação da Santos Brasil seria permitida, e em quais termos, uma vez que a empresa já é hoje um dos maiores operadores de terminais no porto.

Por outro lado, a Santos Brasil deverá entregar em novembro sua primeira proposta de renegociação de contrato com a Maersk, que é o principal cliente do terminal portuário da empresa em Santos. O acordo entre as empresas vence em março de 2021.

"É relação de muito tempo, que vem desde a Hamburg Süd [comprada pela Maersk]. Há uma convergência muito grande, porque hoje a Maersk tem 40% do volume da costa brasileira, e a Santos Brasil tem 25% da capacidade implantada na costa. A convergência é muito forte, estamos muito confiantes de que vamos conseguir reposicionar contrato com eles", afirmou o presidente do grupo.

Os portos do Paraná movimentaram em dez meses de 2020 o equivalente a 92% do total de todo o ano passado. Com isso, o Estado se prepara para ultrapassar o recorde histórico de 53 milhões de toneladas no ano, alcançado em 2019. Se repetir o bom desempenho dos últimos meses, a marca deve ser batida com folga.

De janeiro a outubro deste ano, os portos de Paranaguá e Antonina já operaram 48.982.453 toneladas de carga. "Faltam 4,2 milhões de toneladas para chegar ao número do ano passado e estamos muito otimistas", diz o diretor presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

"Em 2019, os dois últimos meses do ano responderam por, aproximadamente, 8,5 milhões de toneladas. Claro que existem questões climáticas, que podem impactar nas operações, mas a expectativa é ultrapassar este número em cerca de 8%", avalia Garcia.

Até o momento, a alta registrada, na comparação entre janeiro e outubro de 2019 e os mesmos meses de 2020, já é de 10%. "Apesar da pandemia, o ano foi de muito trabalho. As exportações de grãos e alimentos cresceram, com o câmbio favorável, e o tempo seco favoreceu os embarques", conta.

Em 2020, os portos paranaenses bateram mais de dez recordes de movimentação e a quantidade ficou acima de 5 milhões de toneladas em seis dos dez meses (março, abril, maio, julho, agosto e setembro). Em 2019, no mesmo período, o número só chegou nesse patamar em junho, julho e agosto.

Cerca de 65% da movimentação dos portos paranaenses, entre janeiro e outubro deste ano foram de produtos de exportação: 38,1 milhões de toneladas de cargas. O volume, nesse sentido do comércio exterior, é 13% maior que o registrado no mesmo período, em 2019 (28,2 milhões de toneladas). As importações somaram 17,1 milhões de toneladas. Cerca de 4% mais que no ano passado, com 16,4 milhões de toneladas.

Mais de 66% das exportações e importações foram de granéis sólidos. Foram quase 32,5 milhões de toneladas de grãos, movimentadas entre de janeiro e outubro de 2020. No ano anterior, foram 29,6 milhões de toneladas (alta de 10%). Nesse segmento, destaque para o aumento de 78% registrado no volume de açúcar embarcado. Já são 3,67 milhões de toneladas exportadas, ante 2 milhões em 2019. Somente no último mês, foram 566.617 toneladas, mais que o dobro do que o registrado em outubro do ano passado.

A soja segue como o produto mais movimentado nos portos paranaenses. No acumulado do ano, 14 milhões de toneladas de soja em granel foram exportadas. Quase 50% mais que as 9,6 milhões de toneladas registradas no ano passado. Além do produto em grão, o óleo de soja também foi destaque. Foram 767 mil toneladas exportadas, 20% a mais que as 638 mil de 2019.

Somando todos os granéis líquidos foram 6,3 milhões de toneladas exportadas e importadas. Além de óleo vegetal, crescimento na exportação de derivados de petróleo, com 579,7 mil toneladas (48% mais que no ano passado).

Entre as mercadorias compradas do exterior pelos brasileiros, destaque para o volume de fertilizantes desembarcados. De janeiro a outubro foram 8,15 milhões de toneladas foram importadas (alta de 7%).

De carga geral, foram cerca de 10,2 milhões de toneladas de cargas movimentadas até agora – 9% a mais que as 9,3 toneladas registradas no ano passado.

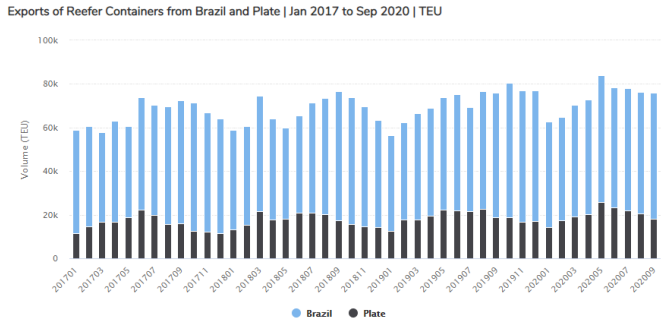
Navegação

As exportações brasileiras em contêineres reefer cresceram 6,94% no período de janeiro a setembro de 2020 em relação a igual período do ano passado, segundo dados consolidados

pelo DataLiner. No mesmo período, a Argentina registrou crescimento de 4,89% nas exportações via contêineres reefer e o Uruguai, queda de 0,49%. Somados Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina, o crescimento foi de 6%.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações mês a mês via contêiner reefer pelo Brasil e Plate (Paraguai, Uruguai e Argentina):

Exportação do Brasil e Plate de contêineres Reefer | Jan 2017 a Set 2020 | TEU

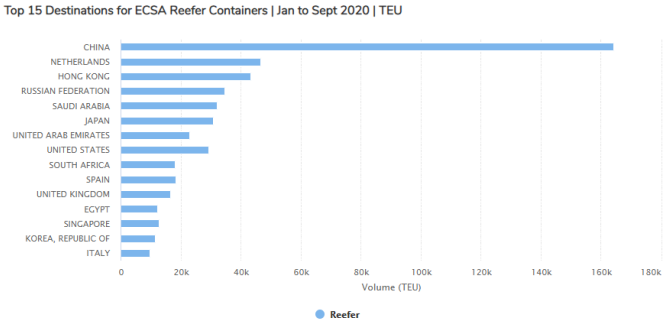


Source: DataLiner

As exportações de proteína animal – sobretudo para a China, aqueceram o mercado de reefer. A China – que viu sua oferta de carne suína cair a seus menores níveis com a gripe suína africana que dizimou as criações de porcos do país – foi o principal destino das exportações via contêineres reefer do Brasil e do Plate, com 164,189 TEU exportados no período, seguido por Holanda, com números bem menores, com 46.560 TEU.

Confira no gráfico a seguir os 15 principais destinos das exportações via reefer do ECSA nos nove primeiros meses de 2020:

Top 15 destinos dos contêineres Reefer do ECSA | Jan a Set 2020 | TEU



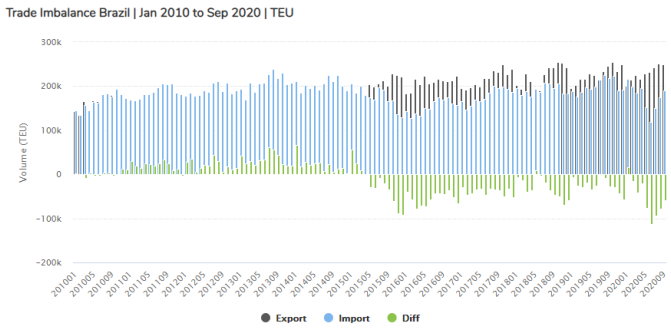
Source: DataLiner

Quando aos principais produtos exportados via reefer, a carne de frango fresca, refrigerada ou congelada ocupa o primeiro posto no período de janeiro a setembro de 2020, com 241.072,81 TEU, queda de 1% em relação a igual período de 2019, de acordo com dados do DataLiner. Em segundo, está a carne bovina congelada, com 132.087,28, crescimento de 12%. O maior destaque, entretanto, foi o crescimento das exportações de carne suína fresca, refrigerada ou congelada, com crescimento de 57% em relação a janeiro a setembro de 2019, com 46.620,03 TEU.

Desequilíbrio importações vs. exportações

O crescimento das exportações via contêineres reefer e a queda das importações motivadas pela economia enfraquecida por conta do coronavírus e do alto preço do dólar ocasionou um desequilíbrio na disponibilidade de contêineres em geral. conforme pode ser conferido no gráfico abaixo:

Trade Imbalance Brasil | Jan 2010 a Set 2020 | TEU



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

Em relação aos contêineres reefer, a situação foi a mesma. Tanto é, que para suprir uma parte desse problema, em junho, o Complexo Portuário de Itajaí, recebeu o maior navio full contêiner a atracar em portos brasileiros, o APL Paris, carregado de contêineres reefer para abastecer o mercado. O navio tem 347,40 metros de comprimento e 45,2 metros de largura (boca), com capacidade para transportar até 10.798 TEUs e pertence ao armador CMA CGM. O APL Paris teve atracação única na América Latina, no terminal da Portonave e teve a função de fazer um reposicionamento para suprir a necessidade regional de contêineres reefer.

A falta de reefer também ocasionou uma forte retração na compra da carne brasileira pelos países árabes 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.

Para tentar apazinhar esse problema, algumas soluções adotadas são o NOR (non-operating reefer) e a importação de contêineres vazios, entre outros. Vale lembrar que este ano, o DataLiner lançou uma nova função com dados de carga NOR.

A companhia finlandesa Wärtsilä e o Grupo CBO fechoaram contrato para converter um navio da frota da empresa, o CBO Flamengo, unidade de apoio a plataformas do setor de óleo e gás, do tipo PSV ("plataform supply vessel") para operar com

propulsão híbrida. Com isso, o Brasil será o primeiro país da América Latina a receber um navio com essa tecnologia, que permite que o motor da embarcação alterne entre o diesel e a energia proveniente de baterias, acarretando no aumento da eficiência energética e na redução das emissões de carbono

O sistema híbrido fornecerá energia de redundância e reduzirá aumentos intermitentes de carga (redução de pico), economizando combustível e reduzindo os níveis de emissão de escapamento. Além disso, como os motores operarão por menos horas de operação, os requisitos e custos de manutenção serão reduzidos.

A Wärtsilä será responsável pelos equipamentos da conversão, engenharia, gerenciamento, entrega de solução híbrida e comissionamento, além da logística reversa de descarte das baterias. A instalação e integração do equipamento serão feitas pela CBO.

A entrega do equipamento Wärtsilä está programada para abril de 2021. Outros navios da frota da CBO também são elegíveis para futura conversão.

Grãos

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz) apontam que as exportações brasileiras de arroz (base casca) somaram 153,57 mil toneladas em outubro, volume 84% maior que no mesmo mês de 2019 (83,57 mil).

O arroz quebrado representou 62% dos embarques, e Senegal, Venezuela, Serra Leoa, Países Baixos e Peru foram os principais destinos do produto brasileiro em outubro.

Já as importações do cereal, por sua vez, totalizaram 147,97 mil toneladas, vindas basicamente de países do Mercosul, além de Guiana e Suriname. No mesmo mês de 2019, foram 108,66 mil toneladas.

No ano comercial do arroz (março-outubro), o Brasil exportou 1,54 milhão de toneladas do cereal, ante 852,24 mil um ano antes. Ainda de acordo a Abiarroz, as exportações de arroz (base casca) alcançaram 1,69 milhão de janeiro a outubro, ante 1,08 milhão em igual período de 2019.

Vale lembrar que, no dia 09 de setembro, o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) decidiu zerar a alíquota do imposto de importação para o arroz em casca e beneficiado até 31 de dezembro deste ano em uma tentativa de conter a alta no preço do produto.

A redução temporária do imposto de importação do arroz está restrita à quota de 400 mil toneladas, incidente no produtos abarcados pelos códigos 1006.10.92 (arroz com casca não parboilizado) e 1006.30.21 (arroz semibranqueado ou branqueado, não parboibilizado) da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

Dados divulgados pelo governo no último dia 09 apontam que a média diária das exportações de algodão brasileiro na primeira semana de novembro aumentou 110,6% ante a média do mês fechado de novembro de 2019, com 27 mil toneladas ao dia. Além disso, os embarques de café e açúcar quase dobraram na mesma comparação.

Já a exportação de milho do Brasil atingiu 289,9 mil toneladas/dia no mesmo período, versus 205,5 mil t da média de novembro de 2019, enquanto os embarques diários de soja caíram 18,55%, para 201,4 mil toneladas.

A exportação de petróleo do Brasil saltou 143%, para 453 mil toneladas/dia, enquanto os embarques de minério de ferro tiveram alta de 5,8%, para quase 1,55 milhão de toneladas ao dia.

Segundo o prognóstico da produção agrícola do país divulgado em 10 de novembro pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o arroz deverá ter colheita menor em 2021. A produção de arroz em casca deverá recuar 2,4% no próximo ano, para 10,8 milhões de toneladas. "A queda tem relação com questões de produtividade. Mas o volume previsto atende à demanda doméstica, na faixa de10,5 milhões a 10,8 milhões de toneladas por ano", disse Carlos Alfredo Guedes,gerente da pesquisa do IBGE.

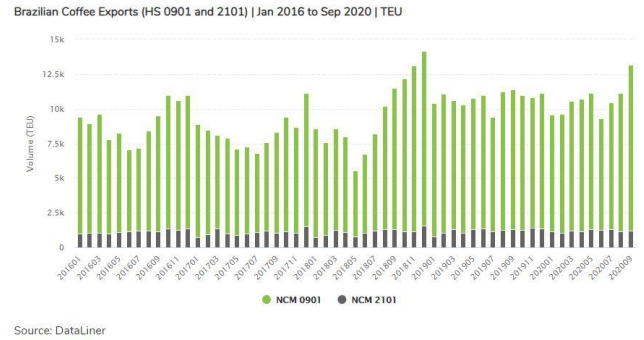
Para ele, o desafio será manter o produto no país, já que a valorização do dólar frente ao real continua a estimular as exportações. "Para manter esse produto aqui dentro, seria preciso elevar preços para os consumidores", disse.

Neste ano, com a alta de preços, o governo federal decidiu zerar a alíquota de importação de arroz em casca e beneficiado de países de fora do Mercosul até 31 de dezembro. A redução é restrita a uma cota de 400 mil toneladas.

Dados do IBGE mostram que, de janeiro a outubro deste ano, o preço do arroz acumulou alta de 59,5% na média nacional. No mesmo período, o IPCA, que mede a inflação oficial do país, registrou avanço de 2,22%.

Os novos dados do DataLiner recém divulgados apontam que em setembro, o Brasil bateu recorde de exportação de café em relação a igual mês de 2019, com 13.154 TEU exportados, o que significa um crescimento de 15,4% em relação a igual mês de 2019 e 14,64% em relação a 2018. Confira no gráfico a seguir:

Exportação Brasileira de Café (HS 0901 e 2101) | Jan 2016 a Set 2020 | TEU



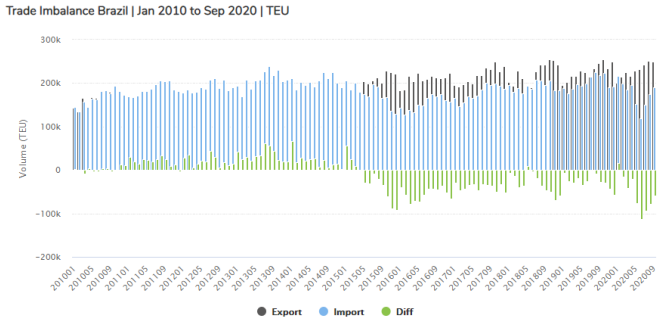
Fonte: DataLiner

Mesmo assim, esses números poderiam ser maiores, já que problemas logísticos prejudicaram as exportações. Dados da Datamar indicam que houve um desequilíbrio de quase 80 mil unidades na movimentação de contêineres no Brasil em agosto. Foram quase 251 mil contêineres deixando o país e apenas 172 mil chegando. Em janeiro, eram registradas as chegadas de 216 mil contêineres e a partida de 201 mil. E o café, diferente de outras commodiites, é exportado em contêineres. A

desvalorização do real, assim como a pandemia causada pelo novo coronavírus impulsionaram um forte fluxo de exportações, mas reduziram significativamente importações.

O presidente do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil, Nelson Cavalhaes ,também aponta a falta de contêineres como um dos limitantes de uma exportação ainda maior do grão. "Estamos muito satisfeitos com os resultados de exportação de café em setembro. O volume de vendas foi recorde em relação ao mesmo mês nos anos anteriores e, além disso, tivemos um aumento muito significativo na receita total em reais. Observamos também que os resultados poderiam ter sido ainda melhores, na ordem de 10 a 15%, se não fossem os problemas logísticos de falta de contêineres e espaço nas embarcações. O mês de setembro também marca a entrada efetiva da safra 2020/2021, registrando uma excelente performance tanto na quantidade quanto na qualidade. Apesar dos fortes desafios gerados pela pandemia em 2020, é importante destacar que a cadeia do agronegócio café segue desempenhando suas atividades com alta qualidade e sustentabilidade, cumprindo rigorosamente as medidas de segurança e proteção dos colaboradores, segundo as regras da OMS e das instituições públicas de saúde municipais e estaduais", afirma Carvalhaes.

Confira no gráfico a seguir esse desequilíbrio entre exportações e importações que ocasionou a falta de contêineres:



Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

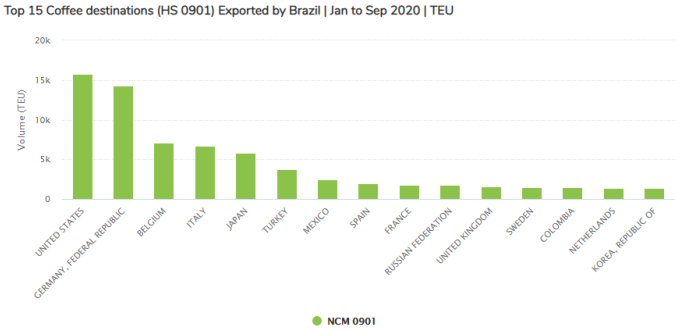
A maior parte das exportações de café brasileiro ganham o mundo a partir do porto de Santos. No período de janeiro a setembro de 2020, Santos correspondeu a 68,8% das exportações. Mesmo assim, o volume exportado por esse porto foi 4% menor que nos primeiros nove meses de 2019. A vice-liderança fica com o Porto de Vitória, que viu os embarques do grão crescerem 7% no período de janeiro a setembro de 2020 em relação a igual período de 2019:

Coffee exports (HS 0901 and 2101) by port | Jan to Sep 2019-2020 | TEU

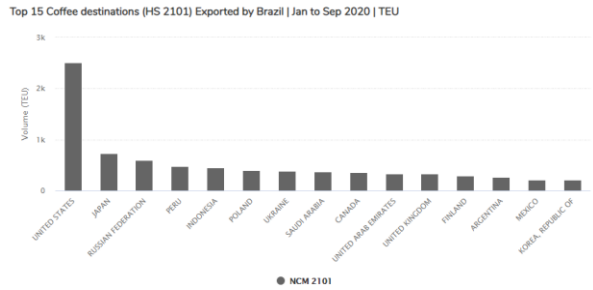
PORT	2019	2020	% Change
SANTOS	68.610	65.827	-4%
VITORIA	12.680	13.520	7%
RIO DE JANEIRO	8.353	10.154	22%
PORTO DE ITAGUAI	3.663	3.520	-4%
PARANAGUA	1.703	1.478	-13%
SALVADOR	828	598	-28%
ITAJAI	117	194	65%
NAVEGANTES	178	187	5%

Source: DataLiner

Em relação aos principais destinos do café brasileiro, os Estados Unidos segue na liderança tanto nos produtos englobados pelo NCM 0901 (café, mesmo torrado ou descafeinado; cascas e pelculas de café; sucedaneos do café que contenham café em qualquer proporção) como no 2101 (extratos, essencias e concentrados de café, chá ou mate e preparações a base destes produtos ou a base de café, chá ou mate; chicória torrada e outros sucedaneos torrados do café e respectivos extratos, essências e concentrados). Confira nos gráficos abaixo os principais destinos de cada tipo de café:

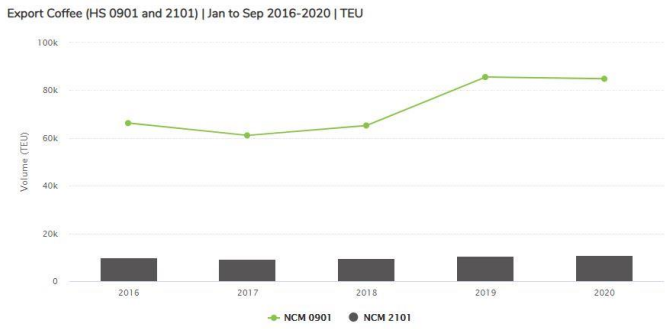


Source: DataLiner



Source: DataLiner

Já no gráfico abaixo é possível perceber que no acumulado janeiro a setembro de 2019 e 2020, 2020 houve uma queda de 1% nas exportações do NCM 0901 e crescimento de 2% no NCM 2101:



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

Já para os próximos meses, a tendência é de alta nas exportações. Dados divulgados no último dia 03 de novembro pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que em outubro as exportações brasileiras de café verde alcançaram 225,4 mil toneladas (3,75 milhões de sacas de 60 kg) , aumento de 13% ante o mesmo mês de 2019. Ainda segundo o Secex, a média diária das exportações de café brasileiro na primeira semana de novembro quase dobrou em relação à média diária de exportação de novembro de 2019.

Minérios

A Vale e o porto chinês de Ningbo Zhoushan assinaram um acordo para investir cerca de 4,3 bilhões de iuanes (650,6 milhões de dólares) em instalações de armazenamento e processamento de minério de ferro em Zhejiang, segundo o governo chinês local.

O movimento segue-se à inauguração pelas duas empresas de um centro de moagem no porto do leste da China em agosto e aumenta a presença da Vale no país, maior consumidor global do material utilizado na fabricação do aço.

Segunda maior mineradora do mundo, a Vale terá 50% da joint venture, enquanto a Ningbo Zhoushan Port também terá a mesma fatia. O plano de lançamento da unidade havia sido sinalizado em um comunicado no mês passado. A joint venture terá um capital registrado de 1,5 bilhão de iuanes.

"A proposta é construir um pátio de armazenamento de minério de ferro com capacidade máxima de 4,1 milhões de toneladas e uma unidade de 'blendagem' e processamento de minério, além de dois berços de embarque", disse a Zona Franca de Zhejiang em sua conta oficial no Wechat. "A unidade de 'blendagem' e processamento terá capacidade anual de 21 milhões de toneladas de minério", acrescentou.

"A construção desse projeto fortalecerá ainda mais a capacidade de distribuição do terminal de transferência de minério de Shulanghu", disse o comunicado, em referência ao local do centro de moagem, onde a Vale tem produzido finos de minério de ferro de alto teor.

Carnes

No dia13 de novembro, a cidade chinesa de Wuhan informou que detectou o novo coronavírus na embalagem de um lote de carne bovina brasileira, depois de intensificar os testes de alimentos congelados nesta semana, como parte de uma campanha nacional.

Em comunicado, a Comissão Municipal de Saúde de Wuhan afirmou que encontrou três amostras positivas na embalagem externa de carne bovina congelada e desossada do Brasil.

A carne bovina entrou no país no porto de Qingdao em 7 de agosto e chegou a Wuhan em 17 de agosto, onde permaneceu em um frigorífico até recentemente. O código de registro do exportador do carregamento de carne bovina se refere às unidade de propriedade da Marfrig Global Foods S.A.

Apesa disso, segundo uma fonte, todo o armazém deve ser higienizado porque embalagens de produtos de outras empresas também teriam testado positivo para a covid-19.Diante disso, a avaliação inicial é que o problema está relacionado ao armazém, e não à carne.

Outro fator a ser considerado é que, produzida no abatedouro de Várzea Grande (MT), a carga chegou em território chinês em agosto. O despacho da mercadoria no Brasil deve ter ocorrido no primeiro semestre até porque a unidade em questão estava suspensa de exportar à China entre 26 de junho e outubro após casos de covid-19 entre funcionários da fábrica.

Vale lembrar que o novo coronavírus apareceu pela primeira vez nesta cidade chinesa no ano passado, em um mercado, e se espalhou pelo mundo.

Depois de tomar medidas drásticas para controlar a propagação do vírus na população este ano, a China começou no fim de junho a testar alimentos importados para o vírus também. Em setembro, havia encontrado apenas 22 amostras positivas em quase 3 milhões, mas com alguns trabalhadores portuários recentemente infectados com o vírus, o país intensificou os testes e a desinfecção das importações de alimentos.

As autoridades chinesas também encontraram o coronavírus na embalagem da carne bovina argentina nos últimos dias, e outra amostra de carne bovina importada foi considerada positiva em Shandong, segundo a província.

A China é o maior comprador mundial de carne bovina e o Brasil e a Argentina seus maiores fornecedores.

Apesar das exportações brasileiras de carne de frango terem registrado alta nos 10 primeiros meses de 2020, em comparação com igual período de 2019, a receita no período foi 13% inferior na mesma comparação. Isso é o que mostra um levantamento realizado pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Ao todo, foram embarcadas 3,498 milhões de toneladas entre janeiro e outubro deste ano, contra 3,490 milhões de toneladas no ano passado.Em receita, as vendas do setor totalizaram US$ 5,066 bilhões, contra US$ 5,820 bilhões nos dez primeiros meses de 2019.

No comparativo mensal, foram exportadas 319,7 mil toneladas no décimo mês de 2020, número 9,4% inferior às 353 mil toneladas exportadas no mesmo período de 2019. O resultado em dólares dos embarques de outubro alcançou US$ 446,8 milhões, número 21,2% menor em relação ao registrado no mesmo mês do ano anterior, com US$ 567 milhões.

A China segue como principal destino da carne de frango brasileira em 2020. Ao todo, foram exportadas 564 mil toneladas entre janeiro e outubro deste ano, número 24% superior ao registrado no mesmo período de 2019. Outros destaques da Ásia são Coreia do Sul, com 109,5 mil toneladas (+7%), e Singapura, com 106,4 mil toneladas (+32%).

Considerando apenas o mês de outubro, A Arábia Saudita foi o principal destaque, com 44,9 mil toneladas embarcadas no período, número 22% superior ao registrado no mesmo período de 2019. Outros destaques no mês foram União Europeia, com 21,2 mil toneladas (+29%) e África do Sul, com 23,3 mil toneladas (+5%).

"Apesar dos impactos sentidos pela falta do México e Filipinas nas vendas deste mês em relação à outubro de 2019, as exportações internacionais seguem, de forma geral, em patamares equivalentes ao verificado em 2019. A retomada gradativa dos embarques para a Arábia Saudita e o incremento dos volumes enviados para a Europa indicam maior capilaridade nos embarques do setor", avalia Ricardo Santin, presidente da ABPA.

Entre os estados, o Paraná segue como maior exportador, com 1,366 milhão de toneladas entre janeiro e outubro (+0,91%), seguido por Santa Catarina, com 808 mil toneladas (-26,3%), Rio

Grande do Sul, com 559,8 mil toneladas (+19,9%) e Goiás, com 176,2 mil toneladas (+37,1%).

No último dia 10 de novembro, o Brasil teve uma nova vitória contra a Indonésia na Organização Mundial do Comércio (OMC). De acordo com comunicado do Ministério das Relações Exteriores, houve uma "demora indevida" da Indonésia em reconhecer o processo de certificação sanitária do Brasil para exportações de carne de frango ao país asiático.

Segundo a pasta, a organização divulgou resultado favorável ao Brasil em Painel de Implementação iniciado pelo governo contra barreiras comerciais da Indonésia às importações da proteína, em processo de certificação que remete a 2009.

"De acordo com o relatório, diversas medidas aplicadas pela Indonésia continuam em desacordo com as regras da OMC… O Brasil espera que a Indonésia ajuste, o quanto antes, sua legislação e suas práticas, a fim de encerrar definitivamente o contencioso", disse o ministério.

O Brasil lançou um processo na OMC contra a Indonésia em outubro de 2014, alegando que as regras e procedimentos do país dificultavam a entrada de carnes, em reclamação que foi reforçada no ano passado.

Os juízes da OMC já tinham decidido, em 2017, que a Indonésia deveria adotar diversas medidas sobre a questão, incluindo aceitar o certificado sanitário internacional para a entrada do frango brasileiro. Mas Jacarta ignorou tanto as recomendações dos juízes como a pressão brasileira para resolver o imbróglio.

Em setembro de 2019, a Indonésia disse ter revisado regras para permitir a importação de carne de frango e produtos de aves do Brasil após uma decisão inicial da OMC. Na ocasião, o governo indonésio afirmou que seguia as recomendações da organização e que importadores não haviam solicitado compras do Brasil pelo alto custo de frete.

"Assim como no primeiro painel relativo ao contencioso, concluído em 2017, o resultado foi amplamente favorável ao Brasil. O relatório final do Painel de Implementação poderá ser adotado pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC em até 60 dias", disse o Ministério das Relações Exteriores.

Segundo o governo brasileiro, o acesso ao mercado indonésio é "parte do objetivo estratégico de abertura e consolidação de novos mercados no Sudeste Asiático", onde o consumo de proteína animal tem aumentado significativamente.

Segundo a consultoria de agronegócios do Itaú BBA, os exportadores brasileiros de carne suína precisam diversificar os clientes e, assim, reduzir a excessiva dependência da China. Isso porque, em poucos anos o país asiático retomará o nível de produção das proteína no período pré-peste suína africana, o que reduzirá a demanda de importação. Ao que tudo indica, 2021 deverá ser o primeiro ano de avanço da produção chinesa após a crise sanitária causada pela doença.

Desde que a gripe suína africana começou a castigar o plantel de suínos da China, a exportação brasileira mais que triplicou. De janeiro a setembro deste ano, os vendas do Brasil ao país asiático somaram 376,7 mil toneladas, 218% mais que no mesmo período de 2018, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

A China, que em 2018 respondia por 25% da carne suína exportada pelo Brasil,agora absorve mais de 50% do total, em volume. De janeiro a setembro de 2020, os frigoríficos brasileiros exportaram 754,4 mil toneladas, angariando US$ 1,6 bilhão. As vendas aos chineses renderam US$ 914 milhões, 55% do total.

Para o Itaú BBA, a recomposição do plantel de suínos da China, que está em processo, exigirá que o Brasil aumente as vendas para países como Japão e Coreia do Sul, mercados abertos mas pouco acessados pelo país, e para o México, que é um grande importador mas não é aberto ao Brasil. "Na hipótese de um futuro sem a China importadora, ou pouco dependente, o produto brasileiro precisará buscar avanços nestes outros destinos importantes", realça o Itaú BBA. O trabalho do banco lembra que, recentemente, o Conselho de Estado chinês estipulou como meta uma autossuficiência de 95% em carne de porco.

Os analistas também recomendaram cautela às indústrias e aos produtores de suínos do país nos investimentos. O Itaú BBA lembrou que a maturação dos investimento na produção de suínos é longa. Nesse contexto, uma expansão da produção poderia coincidir com a retomada da oferta da carne produzida na China,criando um "descompasso" com a demanda dos chineses por carne.

No cenário base traçado pelo banco, a produção de carne da China voltará a aumentar em 2021, após três anos de queda – o maior baque foi em 2019, quando a produção caiu 21%. A expectativa do Itaú BBA é que, no próximo ano, os chineses produzam 41,5 milhões de toneladas, 9,2% mais que em 2020. Os chineses deverão ultrapassar o nível pré-peste suína em 2025.

Economia

As exportações totais do agronegócio em outubro contabilizaram US$ 8,18 bilhões, o que significou recuo de 6,2% em relação ao mesmo mês do ano passado (US$ 8,72 bilhões). De acordo com a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais – SCRI, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), a queda das exportações ocorreu em função da redução de 3,6% no índice de quantum das exportações e de 2,8% no de preço.

As importações dos produtos do agronegócio somaram US$ 1,2 bilhão em outubro. O saldo da balança comercial contabilizou US$ 6,9 bilhões. A participação do agronegócio nas exportações totais do Brasil representaram 45,8% do valor total exportado no mês passado, alta de 9,7% em relação ao mesmo mês de 2019.

Segundo a análise da SCRI, em sua nota técnica, a queda das exportações de soja em grão (- US$ 913 milhões) foi em parte compensada pelo destaque positivo nas exportações recorde de açúcar (US$ 658 milhões), que aumentaram 121%, passando de US$ 543,96 milhões em outubro do ano passado para US$ 1,20 bilhão no mesmo mês deste ano. A quantidade exportada de açúcar foi recorde para toda série histórica, com 4,2 milhões de toneladas.

Outro setor que registrou desempenho favorável foi o de produtos florestais. As vendas externas do setor atingiram US$ 1,03 bilhão (8%). As exportações de celulose subiram 6,3%, chegando a US$ 550,13 milhões. A quantidade exportada de celulose subiu 9,9% na comparação entre outubro de 2019 e 2020, atingindo o recorde de 1,45 milhão de toneladas, porém, a queda do preço médio de exportação em 3,4% impediu um incremento maior do valor exportado.

O produto que teve melhor desempenho no setor de produtos florestais foi o de madeiras e suas obras. Houve registro de US$ 351 milhões em vendas externas, com elevação de 61,7% na quantidade exportada, embora o preço médio de exportação do produto também tenha caído (-20,6%).

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida 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