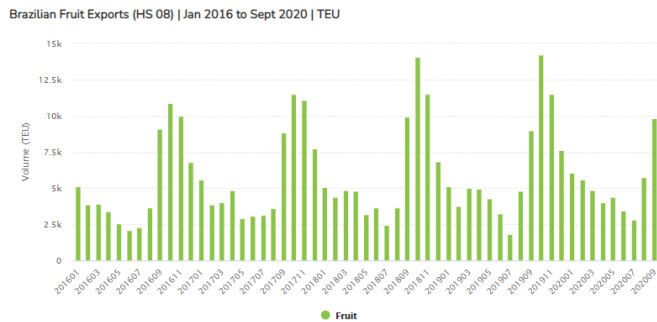


Principais notícias

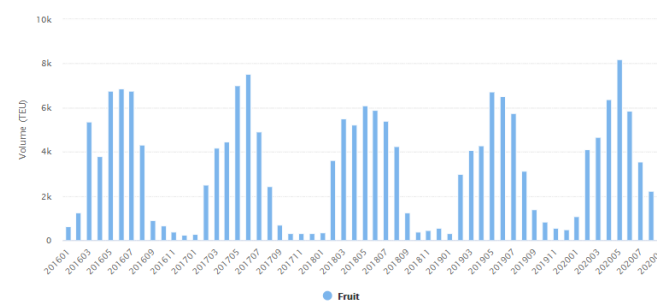
As exportações brasileiras de frutas registraram, nos primeiros nove meses do ano, crescimento de 10,7% em relação a igual período do ano passado, com 46.767 TEU, segundo levantamento realizado pelo DataLiner. Já as exportações argentinas cresceram 5,24%, conforme pode ser conferido nos gráficos a seguir:

Exportação Brasileira de Frutas (HS 08) | Jan 2016 a Set 2020 | TEU



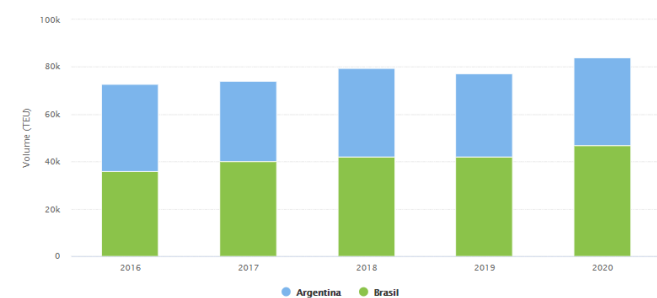
Source: DataLiner

Argentine Fruit Exports (HS 08) | Jan 2016 to Sept 2020 | TEU



Source: DataLiner

Fruit Exports (HS 08) from Brazil and Argentina | Jan to Sept 2016-2020 | TEU



Source: DataLiner

Em 2020, o Brasil foi o maior exportador de frutas da Costa Leste da América do Sul, com 52% do total, seguido por Argentina, com 41% e Uruguai, com 7%. A liderança também é brasileira nas importações de frutas pela região: 86%, seguida de Argentina, com 9% e Uruguai, com 6%. Apesar disso, a quantidade de frutas exportadas pelo Brasil em 2020 é muito superior às importações: 46.767 TEU exportados contra 8.217 TEU importados.

Principais destinos

A Holanda foi o principal destino das frutas brasileiras entre janeiro e setembro de 2020, com crescimento de 9% em relação a igual período de 2019, seguida de Reino Unido, que aumentou em 14% o volume importado em 2020. A maior alta, entretanto, foi

no volume exportado para a Rússia, 169%, seguida pela França, que cresceu 145%. Do lado oposto, as exportações à Arábia Saudita caíram 68% e a Ucrânia importou 59% menos em relação à 2019.

Frutas mais exportadas

A categoria melões, melancias e mamões foi a que mais exportou no período, com crescimento de 16% em relação a janeiro a setembro de 2019. Vale lembrar que o Brasil fechou, no fim de 2019, um acordo com a China que viabilizou a exportação de melão para o país asiático. Em contrapartida, os chineses puderam vender pera para o mercado brasileiro. Os atos foram firmados após reunião bilateral dos presidentes Jair Bolsonaro e Xi Jinping, dentro da XI Cúpula do Brics, em Brasília. O acordo para exportação de melão é simbólico, pois se trata do primeiro entendimento com a China sobre frutas.

Além do melão, as exportações de uvas frescas secas também se destacaram, e cresceram 32% em 2020. As exportações de bananas, por outro lado, caíram 16% no período.

Jás as mangas, que começaram o ano com queda das exportações, se recuperaram no segundo semestre. Além de uma maior demanda pela fruta, outros países exportadores de manga, como Costa do Marfim e Senegal, tiveram safras mais curtas, e como o Brasil produz o ano todo foi capaz de atender aos compradores nas janelas que se abriram.

Apesar dos dados considerarem o período de janeiro a setembro, um destaque é que, em outubro, a Bolívia abriu o mercado para a uva de mesa e o abacate brasileiro.

Ranking de Exportação Brasileira de Frutas | Jan a Set 2019-2020 | TEU

FRUTA	2019	2020	% Mudança
MELÕES, MELANCIAS E MAMÕES	13.495	15.719	16%
0804 - TAMARAS, FIGOS, ABACAXIS, ABACATES, GOIABAS, MANGAS E MANGOSTÕES	10.073	10.594	5%
0805 - CITROS	7.478	8.652	16%
0808 - MAÇÃS, PERAS E MARMELOS	5.440	5.904	9%
0806 - UVAS FRESCAS OU SECAS	1.840	2.432	32%
0803 - BANANAS	1.832	1.539	-16%
0801 - COCOS, CASTANHA-DO-BRASIL E CASTANHA DE CAJU	1.063	1.120	5%
OUTROS	833	807	-3%

Fonte: DataLiner

O Porto de Natal, por estar localizado próximo a regiões produtoras de frutas, principalmente melão, ocupa a liderança nas exportações, seguido por Pecém, Santos e Fortaleza.

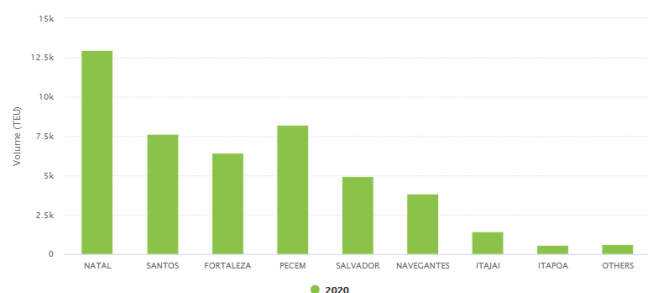
Vale apontar, porém, que com o início da temporada de frutas, pelo segundo ano seguido, o Porto do Pecém está recebendo a linha de navegação que conecta o Porto do Pecém com portos do Mar Mediterrâneo com o objetivo exclusivo de fazer a exportação de frutas. A linha faz parte do serviço WMED, operado desde o ano passado pela MSC – Mediterranean Shipping Company, com a seguinte rota:

Espanha: Valência (9 dias); Barcelona (11 dias); Itália: Genova (13 dias); Livorno (14 dias) e Gioia Tauro (16 dias).

Segundo a MSC, esse é também o único serviço com escala direta entre um porto do nordeste brasileiro e a Itália. A rota atende, especialmente, a demanda crescente dos fruticultores que exportam parte da produção para países da Europa. Principalmente o melão, produzido no Ceará e no Rio Grande do Norte; e a manga e a uva, produzidas no Vale do Rio São Francisco.

Principais Portos Brasileiros Exportadores de Fruta (HS 08) | Jan a Set 2020 | TEU

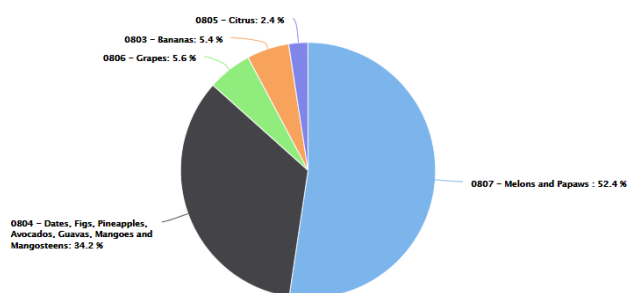
Main Brazilian Fruit Exporting Ports (HS 08) | Jan to Sept 2020 | TEU



Source: DataLiner

Ainda de acordo com o DataLiner, a categoria melões, melancias e mamões lidera as exportações no Porto de Natal, com 52,4% do total, seguida por tâmaras, figos, abacaxis, abacates, goiabas, mangas e mangostões, com 34,2%. Confira:

Main Fruits exported by the Port of Natal | January to Sep 2020 | TEU



Source: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

No último dia 18 de novembro, chegou ao Porto do Rio o novo Portainer Super Post Panamax que será utilizado no terminal de contêineres da MultiRio. Fabricado pela ZPMC, o guindaste saiu da fábrica em Shanghai, na China, no início de outubro.

Devido às dimensões do equipamento, que, somadas às da embarcação, chega a 102 metros de altura, a operação exigiu procedimentos e autorizações especiais. Um dos pontos de atenção foi a segurança de pousos e decolagens no aeroporto Santos Dumont, localizado próximo da Baía de Guanabara, onde está o Porto do Rio.

As unidades de negócio da Wilson Sons de Agenciamento Marítimo e de Rebocadores participaram da entrega. A Wilson Sons foi responsável pelo agenciamento marítimo do navio ZHEN HUA 23, que trouxe o equipamento para o Brasil. “É um trabalho que exige planejamento, com a organização de um grande volume de informações e rotinas”, destaca Márcio Panisset, gerente da divisão da Agência Marítima da Wilson Sons.

A unidade de negócios de Rebocadores da companhia atuou nas manobras de atracação do navio de 243,85 metros de comprimento. Foram utilizados quatro rebocadores na operação, que demorou um pouco mais de duas horas. Foi um trabalho complexo em função do porte do equipamento. Com a chegada do equipamento, a MultiRio passou a contar com cinco Portainers, além dos atuais três MHCs (Mobile Harbour Crane).

O novo equipamento foi projetado para atender os maiores navios que frequentam a costa Leste da América do Sul, bem como próximas gerações de embarcações. Conta com capacidade de 65 toneladas, sendo capaz içar contêineres a 49 metros de altura e a uma distância horizontal de 67 metros.

O Conselho de Estado da República Popular da China publicou recentemente o Aviso 2020 # 225 sobre “Plano de trabalho de desinfecção preventiva e abrangente para importação de alimentos na cadeia de frio”. O aviso exige que todas as autoridades relevantes – começando com a alfândega da China – intensifiquem o trabalho de inspeção e desinfecção minuciosa para prevenir, eficazmente, a propagação do COVID-19 através das importações de alimentos da cadeia de frio.

Com isso, a CMA CGM informa que em todos os portos da China, os requisitos de inspeção e desinfecção NAT (Teste de Ácido Nucleico) podem se tornar mais frequentes e rigorosos nas importações de carga reefer. Isso pode, eventualmente, levar a atrasos no desembarço aduaneiro e liberação de importações reefer e desencadear um possível congestionamento nos portos onde o fornecimento de reefer plugs começa a ficar restrito, levando a custos adicionais à conta do consignatário a serem pagos no momento da entrega.

Ainda de acordo com a CMA CGM, os portos chineses de Huangpu já têm enfrentado congestionamento devido aos requisitos mais rígidos de inspeção e desinfecção das importações de carga reefer. A maioria dos reefer plugs já foi ocupada. Com isso, todas as transportadoras do Grupo CMA CGM deixarão de aceitar reservas de cargas frigoríficas com destino a Huangpu, China, com efeito imediato, até novo aviso.

Para contêineres em trânsito, a recomendação é entrar em contato com um representante local para alterar o porto de descarga / destino.

O Porto de Suape abriu edital de chamamento público para que pessoas ou empresas doem estudos necessários para implantação de um novo terminal de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP, o gás de cozinha). O processo foi publicado no Diário Oficial do Estado e no site de Suape (www.suape.pe.gov.br), no último dia 18 e a entrega pode ocorrer em até 30 dias corridos, a contar da publicação. O terminal será implantado em uma área de 82 mil m², no Porto Organizado, servida por tubovia e onde já existem operadores de granéis líquidos derivados de petróleo. A demanda crescente pelo produto e as características que fazem de Suape um hub de granéis líquidos, incluindo o GLP, justificam a necessidade de um novo terminal.

Conforme dados do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindicagás), cerca de 30% do GLP consumido no País é importado e quase todo o volume de importação do produto entra pelo Porto de Suape, que abastece o Nordeste (com exceção da Bahia), parte do Norte e do Sudeste. De janeiro a setembro de 2020, o GLP teve um crescimento de 2,4% em comparação ao mesmo período do ano passado, somando 1.633.606 toneladas movimentadas, com destaque para os desembarques que registraram alta de 4,71%. Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP), no mesmo período, o Brasil consumiu mais de 5 milhões de toneladas do produto, com o Nordeste concentrando 25% dessa demanda.

Suaape possui uma tancagem de GLP com 7,5 mil toneladas em terra e 45 mil toneladas em um navio cisterna que fica nos Píeres de Granéis Líquidos (PGLs), com disponibilidade de área para expansão do parque. O gás é recebido pelo Transpetro, que recebe e armazena, distribuindo para as envasadoras instaladas no porto e fornecem para o cliente final. Operam como envasadoras em Suaape as empresas Nacional Gás, Liquigás, Ultragás/Bahiana, Supergasbras e Copagaz.

“O novo terminal irá receber, armazenar e distribuir o GLP, atendendo à demanda dos consumidores do Nordeste, por via rodoviária, e enviando para outras regiões do país por cabotagem. Além da localização e infraestrutura, Suaape é um dos principais polos de distribuição do país, com destaque para os líquidos e gases. Esses estudos são necessários para definirmos a melhor modelagem para o arrendamento da área”, explica o presidente de Suaape, Leonardo Cerquinho.

Os estudos do novo terminal devem abranger, ao menos, as atividades de análises de mercado de GLP no Brasil e no mundo; produtos e serviços da empresa do setor de gás; receita, projeções de custo e investimentos; rentabilidade, concorrências e vantagens sobre a mesma; taxa de consumo dos clientes; taxa interna de retorno; fluxo de caixa; tendências do ramo de atuação; capital de giro; valor presente líquido; mão de obra necessária; payback; faturamento, e estudo detalhado dos terminais de GLP em outros portos.

A doação também contempla estudos que serão usados para a modelagem do projeto: estudos de mercado; estudos de engenharia; estudos de modelagem operacional; estudos e avaliações ambientais; estudos de avaliação econômico-financeira, e estudos de modelagem jurídica.

A movimentação registrada no Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals) nesse mês de outubro alcançou índices históricos. Desde 2013 o porto não movimentava um número tão expressivo de TEU, passando de 39.103 TEU em outubro de 2019 para 52.185 em 2020, um aumento de 33%. A movimentação de tonelagem também alcançou índices positivos. No mesmo período do ano anterior foram movimentadas 433.475 toneladas contra 565.311 toneladas em 2020, um crescimento de 30%. “Comparando a movimentação mês que tínhamos em 2016, que era de 16 mil TEU e foi a nossa pior movimentação, com os dados de outubro temos um crescimento de 225%, nenhum porto brasileiro cresceu tanto” destaca o superintendente do Porto de Itajaí, Marcelo Werner Salles. Nas escalas, outubro também registrou seu melhor mês deste ano, com 39 navios atracados.

Em 2020, mesmo com a pandemia do Covid-19, a questão cambial e sem registros de operações Roll-On/Roll-Off, o Porto de Itajaí demonstrou avanços significativos e números históricos. “Apesar dessas condições adversas, o Porto de Itajaí tem tido um ano muito positivo, e esperamos nos próximos meses manter esse crescimento encerrando 2020 com essa média de 14% a 15% de crescimento”, ressalta Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí. Ele reforça que a movimentação apresentada nesse ano tem superado os números esperados a três anos atrás, quando obras, como a nova Bacia de Evolução, precisavam ainda ser concluídas.

Índice histórico para o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes - Em outubro o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes registrou a movimentação de 129.311 TEU e

1.431.200 toneladas. Desde 2013 o Complexo não registrava uma movimentação tão positiva. Foi um salto de 17% na movimentação de TEU e 15% na tonelagem, no comparativo ao mesmo período do ano passado, em que foram movimentados 110.072 TEU e 1.245.222 toneladas. “Os números positivos que observamos na margem direita também pode ser sentida no complexo. No acumulado do ano temos um crescimento de 12% em relação a 2019 no e projetamos um crescimento de 13% para o encerramento do ano”, completa Héder.

A Portonave registrou 47 escalas com movimentação de 852.085 toneladas e 77.146 TEU, crescimento de 7% e 9%, respectivamente, no comparativo ao mesmo período do ano passado em que foram movimentados 797.450 toneladas e 70.969 TEU.

No Teporti foram realizadas três escalas, com movimentação de 7.800 toneladas; na Poly Terminais uma escala com movimentação de 6.004 toneladas; na Barra do Rio e Braskarne não foram registradas escalas em outubro.

Em outubro a exportação manteve-se com principal sentido das cargas, correspondendo a 63% das cargas em contêineres movimentadas. Os principais produtos exportados foram: frango, carnes e madeiras e derivados, com destaque para as carnes que apresentaram crescimento de 51,8% na movimentação em relação a outubro de 2019.

As importações corresponderam a 37% do sentido das cargas, sendo mecânicos e eletrônicos, produtos químicos e têxteis e diversos os principais produtos importados. Os produtos químicos apresentaram um aumento de 80,5% em relação ao mesmo período do ano passado.

Na noite do último dia 18 de novembro, um acidente com um carro dentro do Porto do Rio de Janeiro deixou quatro mortos. Segundo a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) o acidente ocorreu no trecho em frente aos armazéns 10/11. Um veículo de serviço, que realizava o deslocamento de funcionários da Pennant Serviços Marítimos, perdeu a direção durante a chuva, tombando na Baía de Guanabara. O acidente deixou quatro mortos e um sobrevivente, que conseguiu sair do carro antes do afundamento.

Segundo testemunhas, o motorista da empresa estava manobrando para levar os trabalhadores embora quando o carro começou a escorregar. Muitas pessoas estavam no local no horário por conta da troca de turno. Em depoimento, quem estava no local disse que o carro bateu em uma proteção lateral antes de cair na água e afundar. Ainda não é possível dizer se houve falha mecânica ou se o piso estava escorregadio.

Acionados pela Guarda Portuária, os socorristas do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e do Corpo de Bombeiros prestaram os primeiros socorros ao sobrevivente, que está fora de risco. A chuva forte que caía no Rio dificultou o trabalho dos bombeiros. Por ser uma área de chegada de navios, a região onde o carro afundou com os ocupantes é bastante funda.

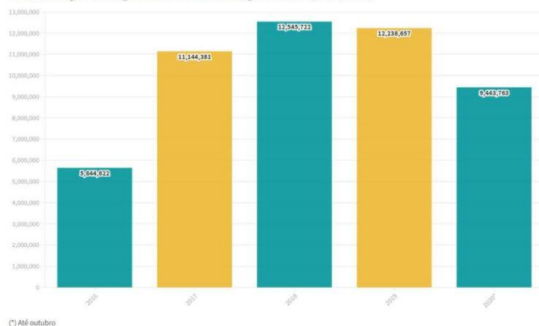
A Polícia Militar, a Capitania dos Portos e a Polícia Civil também estiveram no local. Os corpos foram encaminhados para o Instituto Médico Legal (IML) às 02h51, seguindo o procedimento padrão previsto para casos de fatalidade. O carro será retirado da água e as autoridades responsáveis estão apurando as causas do acidente.

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, empresa subsidiária do Complexo do Pecém, atingiu, no último mês de outubro, a marca histórica de 50 milhões de toneladas de cargas movimentadas. Única ZPE atualmente em operação no Brasil, a companhia iniciou sua produção em 2016.

Ao todo, a ZPE Ceará movimentou, até outubro deste ano, 51.017.144 de toneladas através de seus gates, que não deixaram de funcionar mesmo durante a crise pandêmica da Covid-19. Somente no mês passado, mais de 1,02 milhão de toneladas passaram pela companhia, um crescimento de 7,96% ante o volume registrado no último mês de setembro, de 949,2 mil toneladas.

Ao longo de 2020, mais de 9,4 milhões de toneladas já foram movimentadas pela ZPE Ceará. Desse total, o maior destaque foi o minério de ferro, responsável por 3,57 milhões de toneladas. Na sequência, também despontam como destaques as placas de aço produzidas pela Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), com 2,23 milhões de toneladas; e o carvão mineral (1,70 milhão de toneladas). Juntos, esses itens foram fundamentais para a marca histórica da ZPE Ceará, onde também estão instaladas as empresas Phoenix do Pecém e a White Martins.

Movimentação de cargas da ZPE Ceará ao longo dos anos (toneladas)



Principais destinos - Com uma logística totalmente integrada com o Porto do Pecém, que fica localizado a apenas seis quilômetros (km) de distância de sua área, a ZPE Ceará tem a possibilidade de enviar e receber, com agilidade e eficácia, mercadorias dos principais destinos do mundo, incluindo Estados Unidos, Europa e Oriente Médio. Os norte-americanos, inclusive, são os grandes importadores de produtos da ZPE cearense em 2020, já tendo recebido 749,4 mil toneladas.

Além dos Estados Unidos, outro grande parceiro comercial da ZPE Ceará é a China, que recebeu, de janeiro a outubro deste ano, 444,1 mil toneladas de mercadorias processadas na companhia. Na terceira posição, aparece o Canadá, que importou 208,4 mil toneladas até o momento, seguido de Bélgica (167,7 mil t); Coreia do Sul (140,4 mil t); e México, com 129,2 mil toneladas.

Expansão - Com o objetivo de expandir, ainda mais, sua movimentação de cargas, a ZPE Ceará iniciou, em junho deste ano, as obras de ampliação da ZPE companhia. Chamada de Setor 2, a nova área ficará localizada a aproximadamente quatro quilômetros da área de despacho aduaneiro da ZPE, com uma área total de 137 hectares, focada na atração de empreendimentos de médio e pequeno porte.

Previsto para o primeiro semestre de 2021, o primeiro módulo da ampliação da ZPE Ceará terá 23 hectares, com investimento aproximado de R\$ 25 milhões. A área será dividida em lotes de

variados tamanhos e contará com o mesmo processo operacional do Setor 1.

A incorporação de embarcações cada vez maiores às frotas vem trazendo mudanças à navegação na América do Sul, com a diminuição de serviços marítimos para a região e maior concentração no Brasil de operações de transbordo. Essa é a visão da Wilson Sons para o que vem ocorrendo no Tecon Rio Grande. De acordo com a empresa, o terminal, que tem localização estratégica e infraestrutura para receber navios de grandes dimensões tornou-se escala para operações de transbordo no Cone Sul. De janeiro a setembro de 2020, 9% dos TEU movimentados pela unidade foram referentes a esse serviço.

O terminal recebe as principais linhas marítimas que conectam a região do Mercosul com os mais importantes portos estrangeiros na Europa, Ásia e América do Norte. “O Tecon Rio Grande caminha hoje para ser um terminal concentrador de cargas. A boa acessibilidade ao porto, a localização estratégica e a alta produtividade média tornam o serviço ainda mais competitivo”, explica o diretor presidente do terminal, Paulo Bertinetti.

De janeiro a setembro deste ano, o Tecon Rio Grande registrou produtividade média de 94 movimentos por hora. A recente dragagem realizada no Porto do Rio Grande, com o consequente aumento do calado, vai permitir ampliar ainda mais as operações de transbordo no local.

O Tecon Rio Grande tem 735.000 m² de área total e 900 metros de cais linear (três berços), com capacidade de movimentação anual de 1,4 milhão de TEU. Os equipamentos incluem nove guindastes de cais STS (Ship-to-Shore) e 22 guindastes de pátio RTG (Rubber-Tyred Gantry). O terminal utiliza o sistema operacional Navis N4, para a gestão do terminal portuários.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou, em 16 de novembro, os contratos dos terminais de celulose leiloados em agosto (STS14 e STS14A) com a Eldorado Brasil Celulose e a Bracell Celulose. Os arrendamentos renderam R\$ 505 milhões em outorgas ao Governo Federal por um contrato de 25 anos de duração. Os terminais têm investimentos previstos de R\$ 420 milhões – incluindo acessos rododiferroviários –, com outros R\$ 110,9 milhões de arrendamento fixo para a Santos Port Authority (SPA), administradora do porto.

O STS 14 foi arrematado por R\$ 250 milhões pela Eldorado, que investirá outros R\$ 186,9 milhões na área. Pelo arrendamento do STS 14A, a Bracell ofertou R\$ 255 milhões com previsão de R\$ 193 milhões em investimentos. As obras devem começar no início de 2021.

O Brasil é maior produtor de celulose do mundo, produto com a maior taxa de crescimento anual no Porto de Santos. Com as melhorias, a movimentação desse tipo de carga deve saltar para 5 milhões de toneladas por ano. “Temos de celebrar a assinatura desses dois contratos, são os primeiros leilões realizados após o início da pandemia. No fim das contas estamos celebrando a confiança no Brasil”, disse Tarcísio.

O ministro reforçou a importância do programa de concessões do Governo Federal, que prevê mais de 50 leilões em 2021. Entre eles, o dos dois terminais de graneis líquidos combustíveis (STS08 e STS08A), que podem render cerca de R\$ 1,2 bilhão. O projeto, que aguarda aprovação no TCU para a publicação do edital de

concessão, é considerado o maior de arrendamento portuário nos últimos 15 anos.

“O porto de Santos vai passar por uma revolução com novos acessos e terminais que fazem parte da preparação para se tornar o porto do futuro. Queremos que o porto de Santos seja o maior do hemisfério sul”, afirmou o ministro. “Um porto que nos dava prejuízo e agora dá lucro ao Brasil. Deu lucro no ano passado e dará lucro novamente. Que vem mês a mês quebrando recorde de movimentação, mesmo durante a pandemia.”

No dia 16 de novembro, a Tereos e a VLI inauguraram os dois armazéns de açúcar construídos nos terminais do Porto de Santos e na cidade de Guará (SP), frutos da parceria estabelecida pelas empresas, no valor de R\$ 205 milhões.

Com capacidade para 240 mil toneladas, os dois armazéns foram essenciais para apoiar o aumento estimado em 60% nas exportações da Tereos nesta safra, alcançando um volume de 1,15 milhão de toneladas de açúcar bruto.

O armazém localizado no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), ativo da VLI localizado em Santos, tem capacidade para armazenar 115 mil toneladas de açúcar bruto. O segundo armazém, também concluído nesta safra, situa-se no terminal de Guará, estrutura da VLI no interior de São Paulo, na região onde estão localizadas as unidades industriais da Tereos. A instalação tem capacidade para 125 mil toneladas, das quais 80 mil toneladas são destinadas à armazenagem de açúcar da Tereos.

Para marcar oficialmente a inauguração dos dois empreendimentos, as empresas realizaram um evento restrito no Tiplam, seguindo as recomendações sanitárias por conta da pandemia da Covid-19, com a participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

As construções fazem parte do acordo de longo prazo assinado pelas duas empresas em junho de 2018, com investimentos de R\$ 145 milhões por parte da Tereos e R\$ R\$ 60 milhões pela VLI, e que prevê uma capacidade de transporte de 1 milhão de toneladas de açúcar bruto por ano. Em maio de 2019, a Tereos começou a embarcar o volume integral do seu açúcar bruto pelo sistema ferroviário integrado da VLI. As cargas de açúcar partem do terminal de Guará por meio do sistema ferroviário operado pela VLI até o Tiplam.

“Em um momento desafiador em virtude da pandemia, a conclusão dos novos armazéns de açúcar, em parceria com a VLI, foi essencial para apoiar o aumento de nossas exportações de açúcar. Além de aumentar a competitividade de nossa logística, este investimento permite uma redução de 220 mil toneladas em emissões de CO2 anuais”, comentou Jacyr Costa Filho, membro do Comitê Executivo Global da Tereos.

“Estamos muito satisfeitos em concluir o projeto e celebrar essa conquista. A parceria garante uma maior competitividade e confiabilidade à Tereos por meio de um serviço de logística multimodal que integra a cadeia do açúcar da usina até o navio. A VLI já movimentou cerca de 1/3 do açúcar exportado pelo Porto de Santos. Queremos continuar crescendo e auxiliando o setor com uma logística cada vez mais eficiente”, ressaltou o presidente da VLI, Ernesto Pousada. A VLI movimentou 19% mais açúcar no primeiro semestre de 2020 na comparação com igual período de 2019 e a expectativa no médio e longo prazo é ampliar o volume em razão do aumento de capacidade oriundo dos novos armazéns.

No último dia 16 de novembro, a DP World Santos e a Suzano inauguraram oficialmente o novo complexo de celulose instalado na margem esquerda do Porto de Santos, resultado de uma parceria entre as duas empresas. A cerimônia, com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, foi realizada de maneira restrita, seguindo as recomendações sanitárias por conta da pandemia da Covid-19, e marcou a inauguração da mais recente instalação do terminal, que iniciou suas operações em abril. Em seis meses de operação, a celulose já responde por 15% do faturamento da DP World Santos.

O complexo recebeu investimentos de R\$ 700 milhões e conta com um armazém de 35 mil m2 e capacidade estática para mais de 150 mil toneladas da matéria-prima. Também integram as novas instalações um novo viaduto, destinado à interligação rodoviária entre as áreas do armazém e a área de cais do Terminal, e a expansão do trecho de cais, que foi ampliado de 653 metros para 1.100 metros, possibilitando ao terminal receber até quatro navios simultaneamente.

Levantamento realizado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) apontou que a movimentação dos terminais portuários privados registrou alta de 10,6% no 3º trimestre em relação ao 2º trimestre deste ano. Entre os meses de julho a setembro, foram movimentadas 205,03 milhões de toneladas, 19,7 milhões de toneladas a mais em comparação com os meses de abril, maio e junho.

Segundo a ATP, esse crescimento foi impulsionado pelo granel sólido, que registrou alta de 15,8% e aumentou sua movimentação em quase 18 milhões de toneladas. Minérios e cereais também tiveram movimentação expressiva, aponta a entidade, com altas de 26,8% e 693,8%, respectivamente. De acordo com a ATP, com aumento de mais de um milhão de toneladas, a maior expansão foi do Porto Sudeste (54,6%), seguido pelo Terminal Trombetas, da MRN (39,7%) e o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, da Vale (34,3%). “É um resultado positivo e que comprova a relevância dos terminais portuários privados para o escoamento da produção nacional. Mesmo com a crise causada pela pandemia, estamos crescendo e mantendo o setor em alta”, afirmou o presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Já na comparação com o terceiro trimestre do ano passado, os terminais portuários privados registram crescimento de 1,4%. O peso principal nesse resultado é do aumento na movimentação de granel líquido, de 6,8%. Também teve destaque a movimentação de combustíveis minerais e produtos químicos orgânicos, os dois com alta de 8%, aponta a ATP.

O número de atracções de navios em 2020 em instalações operadas pela Portos do Paraná atingiu, na última semana, a marca de 2.179, cifra que representa alta de quase 6% em relação a igual período do ano passado, segundo a Portos do Paraná. O volume movimentado no acumulado deste ano soma 51,5 milhões de toneladas.

Em comunicado, a Portos do Paraná afirmou também que a quantidade de embarcações atracadas e em operação neste momento fica próxima da taxa de 100% de ocupação do cais e píeres nos dois portos, indicando um fluxo intenso -no último dia 12 de novembro havia 21 navios atracados nas unidades.

“Diante da demanda, que está muito grande, fazemos um bom trabalho de programação, fazendo com que a gente tire o máximo de aproveitamento dos nossos espaços”, disse em nota o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

As exportações de commodities agrícolas do Brasil ganharam força em 2020, diante da firme demanda externa – especialmente da China – e da desvalorização do dólar frente ao real, o que torna os produtos locais mais competitivos.

Dados divulgados pela Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) na semana passada apontaram que, no acumulado do ano até outubro, Paranaguá foi responsável por embarques de 14,07 milhões de toneladas de soja, ante 11,3 milhões no ano completo de 2019. Os embarques de farelo de soja por Paranaguá se aproximavam, ao final de outubro, dos níveis reportados no total de 2019, com 4,6 milhões de toneladas já embarcadas.

Por outro lado, as exportações de milho do porto paranaense no ano somavam 1,6 milhão de toneladas, ante 5,6 milhões de toneladas em 2019 inteiro, segundo a Anec.

Navegação

Durante o terceiro trimestre, a A.P. Moller – Maersk melhorou a rentabilidade em todo o negócio e proporcionou um forte fluxo de caixa livre, apesar do impacto negativo da pandemia do COVID-19 sobre as economias globais. O EBTIDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da empresa cresceu 39%, tendo registrado US\$ 2,3 bilhões com a receita diminuindo 1,4% e registrando US\$ 9,9 bilhões. O aumento do desempenho foi baseado em um rigoroso controle de custos, gestão ágil da capacidade, forte foco nas ofertas aos clientes com maior tração na aceitação dos serviços digitais. Alguns se beneficiam de uma recuperação sequencial da demanda em comparação com o segundo trimestre.

“Apesar da COVID-19 afetar negativamente as atividades na maioria de nossos negócios, nossa execução disciplinada da estratégia levou a ganhos sólidos e ao crescimento do fluxo de caixa no terceiro trimestre. Ao mesmo tempo, conseguimos integrar e simplificar ainda mais a organização em Ocean & Logistics, fechamos a aquisição da KGH Customs Services e continuamos a integração da Performance Team, apoiando nosso forte desempenho financeiro em Logísticas & Serviços”, diz Søren Skou, CEO da A.P. Moller – Maersk.

O principal impulsionador do desempenho neste trimestre foi Ocean, que apesar de volumes decrescentes de 3,6%, melhorou a rentabilidade em US\$ 511 milhões para US\$1,8 bilhão, atingindo uma margem EBITDA de 25,4% em função de uma implantação ágil e contínua da capacidade, custos mais baixos e um pico temporário nas taxas de frete de curto prazo, devido a uma súbita recuperação da demanda em algumas rotas.

O desempenho foi fortemente apoiado por Logística & Serviços, que se beneficiaram de uma demanda significativa na gestão da cadeia de suprimentos, intermodal e da equipe de desempenho adquirida. No terceiro trimestre, a receita em Logística & Serviços cresceu 11 % e a rentabilidade aumentou em 44%, alcançando um EBITDA de US\$131 milhões acima dos US\$91 milhões em 2019, apesar dos custos de reestruturação de US\$40 milhões. Em Terminals & Towage, a empresa registrou menores volumes e receitas.

Programa de recompra de ações - De acordo com a companhia, dado o forte desempenho e geração de caixa, o Conselho de Administração decidiu iniciar um novo programa de recompra de ações de 10 bilhões de DKK (aproximadamente 1,6 bilhões de dólares), ao longo de um período de até 15 meses, sendo que a primeira parcela (500 milhões de dólares) deverá começar em dezembro. A parte restante da recompra de ações está sujeita à aprovação dos acionistas na próxima Assembleia Geral Anual, em março de 2021.

Uma empresa chinesa entrou na concorrência para controlar um trecho da Hidrovia Paraguai-Paraná, juntando-se a quatro europeias que buscam ganhar a concessão para aprofundar o calado e realizar manutenção em cerca de 1.238 quilômetros do curso do rio a partir de 2021.

A Hidrovia Paraguai-Paraná é um eixo estruturante do comércio internacional da Argentina, mas também dos países vizinhos, uma vez que a hidrovia atravessa cerca de 3.600 quilômetros, ligando também Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Segundo a agência AFP, a chinesa Shanghai Dredging Company quer obter a concessão da obra entre a confluência dos rios Paraná e Paraguai e o Rio de la Plata. Essas gigantescas obras de infraestrutura vão exigir um investimento estimado de 3,8 bilhões de dólares, segundo a Bolsa de Valores de Rosário.

A empresa chinesa terá de concorrer com a atual concessionária, a belga Jan De Nul, que está no comando há 25 anos, bem como com a Dredging International, também da Bélgica, e com Boskalis e Van Oord, da Holanda.

O trecho a ser concessionado tem 1.238 quilômetros de extensão, cerca de 25 portos exportadores e uma movimentação de grãos que no ano passado foi de 92 milhões de toneladas. Cerca de 80 milhões de toneladas saíram dos portos em navios e o restante em barcas que descem do Norte com grãos brasileiros, bolivianos e paraguaios, disse à AFP Alfredo Sesé, especialista da Bolsa de Rosário. Dos portos da Grande Rosário são exportados 80% dos 120 milhões de toneladas de grãos e cereais produzidos pela Argentina.

A aposta principal é a melhoria do tramo sul, que liga os portos ao Atlântico, com o aprofundamento de alguns trechos para permitir a entrada e saída de navios com maior capacidade de carga. “O calado com água normal é de 34 pés e a profundidade em passagens críticas é de 36. Prevê-se que chegue a 42 pés de profundidade em áreas específicas”, disse Sesé.

O Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou uma circular que reconhece os protocolos para garantir a segurança de viagens e mudanças de tripulações de navios durante a pandemia de coronavírus.

Nos protocolos desenvolvidos pelo setor, são estabelecidas medidas e procedimentos gerais para garantir que as trocas de tripulação de navios e viagens possam ser realizadas com segurança durante a pandemia.

Centenas de milhares de marítimos estão atualmente presos a bordo de navios, tendo seus contratos estendidos além da duração máxima dos períodos de serviço aceitos nos termos de tratados internacionais. Um número semelhante de marítimos está esperando para se juntar aos navios.

Os protocolos também enfatizam a necessidade de os governos designarem os marítimos como trabalhadores essenciais, prestadores de serviços essenciais. Os protocolos (publicados anteriormente em uma Carta-Circular) incluem medidas práticas para entrada e saída de embarcações, inclusive a necessidade de aderir e cumprir estritamente os requisitos de teste de COVID-19 e quarentena e medidas para prevenir infecção a bordo de navios. É um documento que deve ser atualizado com base no desenvolvimento da pandemia.

A decisão de publicar os protocolos de mudança de tripulação por meio de uma Circular oficial da IMO (MSC.1 / Circ.1636) foi uma das medidas tomadas pelo Comitê para apoiar os esforços das agências das Nações Unidas, a indústria marítima e Governos para lidar com a crise de mudança de tripulação, uma questão humanitária muito séria para os marítimos que ameaça a segurança do transporte marítimo e do tráfego comercial global.

Informações atualizadas sobre pontos de contato nacionais e portos que facilitam a troca de tripulação estarão disponíveis em um novo módulo do Sistema Integrado de Informação Marítima Global (GISIS) da IMO, após decisão do Comitê.

O Comitê concordou também que a IMO, em colaboração com a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), desenvolva um logotipo universal sem texto que permita aos marítimos identificar e acessar recursos e processos específicos a bordo de navios, no porto e em trânsito para embarque e desembarque. O logotipo trará benefícios de longo prazo, orientando os marítimos para situações que resultem em mais segurança, entre outras ações.

Grãos

No último dia 18 de novembro, o presidente Jair Bolsonaro aprovou uma resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) autorizando o uso de matéria-prima importada para a produção de biodiesel. A decisão diz que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) poderá permitir a utilização de matéria-prima importada nos editais de leilões, o que seria “de interesse da política energética nacional”.

O país atravessa um momento de escassez de soja, por conta do crescimento das exportações do grão e o óleo de soja responde por 70% da matéria-prima do biodiesel.

Segundo a União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio), o setor precisa do produto para participar do leilão de dezembro, que vai ofertar biodiesel para o primeiro bimestre de 2021. “Diante do momento que estamos vivendo, o que deve ocorrer de fato é importação de óleo porque a importação de grão iria requerer processamento interno, o que demandaria mais tempo”, afirmou a Ubrabio.

Quando a safra de soja brasileira começar a ser colhida, em janeiro, a expectativa é de que importações percam o interesse, já que a oferta interna deve aumentar fortemente.

As importações brasileiras de óleo de soja já haviam disparado para 67,3 mil toneladas em outubro, ante 10,6 mil toneladas no mesmo período do ano passado. Esses desembarques do mês anterior elevaram o total importado pelo país no acumulado do ano para 104,2 mil toneladas de óleo de soja, versus menos de 30 mil toneladas no mesmo período de 2019, com a Argentina e o

Paraguai respondendo pela maior parte da oferta importada em 2020, com 81,3 mil e 22,8 mil toneladas, respectivamente, segundo dados do governo.

Em nota, o diretor superintendente da Ubrabio, Donizete Tokarski, afirmou “O Brasil já está importando soja, esta liberação para o uso na produção de biodiesel vai ajudar a ajustar um desequilíbrio que deve se estender até o início do ano que vem com o atraso na colheita de soja que deveria acontecer em janeiro”.

A decisão do governo, da forma como foi colocada, não é unânime no setor. Segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a medida não é clara sobre prazos e gera incertezas. “A publicação da resolução da forma como está, no entanto, sem trazer uma especificação de data, volume e prazo limites para a realização da importação, implica mudança de regras que geram instabilidades desnecessárias, prejudicando a previsibilidade e a segurança dos investimentos”, disse a Abiove em nota.

Para a associação, que representa tradings e processadores, a liberação do uso de matérias-primas importadas para produção de biodiesel “deve ser urgente e adequadamente restrita ao (leilão) L77 para não colocar em risco o desenvolvimento de longo prazo do setor”.

De acordo com a Abiove, a medida da maneira que está coloca em risco a industrialização da soja no Brasil, a produção de farelo de soja e o abastecimento da cadeia de proteína animal, com impactos para os consumidores brasileiros.

Uma carga de 19,6 mil toneladas de arroz em casca foi retida em um navio no porto de Imbituba, em Santa Catarina, por estar contaminada com insetos vivos. O “Amaliya”, que partiu do porto de Georgetown, na Guiana, atracou no sábado.

Segundo a assessoria de imprensa do porto, inspeção do Ministério da Agricultura identificou os insetos, vivos, no carregamento, o que impediu o início da operação portuária. “A embarcação está recebendo o devido tratamento fitossanitário e deve aguardar até que atenda as exigências do ministério. As medidas fitossanitárias determinadas pelo ministério são padrão na importação de cargas de interesse agropecuário, e têm por objetivo proteger a agricultura brasileira do ingresso de espécies exóticas ao nosso ecossistema”, informou o porto.

O nome da trading que fez a compra não foi divulgado, mas, do total, 16 mil toneladas são destinadas à Urbano. O negócio foi estimulado pela isenção de Tarifa Externa Comum (TEC) para importações de até 400 mil toneladas do cereal de fora do Mercosul, uma tentativa do governo de frear a escalada dos preços domésticos. No caso do arroz em casca, a TEC era de 10%.

Procurada, a Urbano informou que fez a compra porque o arroz da Guiana é similar ao brasileiro. Renato Franzner, diretor comercial da empresa, afirmou que o produto foi “devidamente tratado” e que até o próximo dia 20 deverá ser liberado para descarga. Antes de chegar ao consumidor, ainda será beneficiado.

Há mais cargas de arroz sendo esperadas. Em Imbituba, a programação mostra que o navio “Ekaterina” está fundeado com 18,8 mil toneladas do cereal vindo dos EUA. Ainda são esperados dois navios com arroz para a primeira semana de dezembro – um

deles com 27 mil toneladas, egresso da Tailândia, e outro com 9,5 mil toneladas vindo dos EUA.

De janeiro a outubro, o Brasil importou 675 mil toneladas de arroz em casca, 6,8% mais que nos dez primeiros meses de 2019. As exportações somaram 1,7 milhão de toneladas no período, alta de 57,4%.

Carnes

A China está começando a diminuir seu apetite por carne suína importada à medida que recupera seu plantel interno e os preços domésticos da carne começam a cair. Soma-se à isso, as preocupações dos consumidores com a presença do novo coronavírus em embalagens de alimentos que chegam de outros países.

Por mais de dois anos, os criadores chineses lutaram contra surtos de gripe suína africana, uma doença hemorrágica altamente contagiosa que reduziu a vara doméstica de porcos do país em 2019 em 41%, ou mais de 100 milhões de animais. Essa queda fez com que os preços da carne suína dobrassem. O vírus da peste suína africana não é prejudicial aos humanos, mas quase sempre é mortal em porcos e não existe vacina ou cura para ele.

Surtos de peste suína ainda estão ocorrendo, mas o país mudou para repovoar suas fazendas de suínos, adicionando 60 milhões de porcos desde o início de 2020, de acordo com o Escritório Nacional de Estatísticas da China.

Animais foram trazidos da Europa para aumentar as varas de suínos, novas fazendas foram construídas e grandes operações comerciais estão ampliando a produção.

A população de suínos da China atualmente é de 370 milhões, ante cerca de 430 milhões antes da detecção da gripe suína africana no país, em agosto de 2018.

O país é o maior produtor e consumidor mundial de carne suína, e aumentou as importações de carne – incluindo bovina e ovina – para ajudar a cobrir o déficit interno. Nos primeiros dez meses de 2020, as importações de carne pela China foram avaliadas em US\$ 25,4 bilhões, um aumento de 75% em relação ao ano anterior, um dos pontos positivos globais para uma indústria que viu a demanda cair devido ao fechamento de restaurantes em todo o mundo. O crescimento desacelerou recentemente, e os volumes de importação de outubro voltaram aos níveis de fevereiro, de acordo com dados da Administração Geral das Alfândegas da China.

Um dos motivos é a covid-19. Desde junho, quando o vírus surgiu em um mercado de frutos do mar, carnes e vegetais em Pequim, as autoridades chinesas identificaram as importações de alimentos refrigerados e congelados como potenciais portadores do coronavírus, sobretudo em embalagens. Isso levou a inspeções e testes em grande escala de remessas de alimentos para o país. Algumas instalações de produção de carne tiveram que interromper as exportações para a China depois que

trabalhadores em suas fábricas de processamento contraíram a covid-19.

Economia

O governo brasileiro suspendeu concessões a importações de determinados produtos originários da Costa Rica no último dia 17 de novembro. A medida foi tomada por meio de deliberação da Câmara de Comércio Exterior – Camex em decorrência da decisão da Costa Rica de aplicar salvaguardas injustificadas às importações de açúcar do Brasil, e é amparada pelo Acordo de Salvaguardas da OMC.

Na prática, a medida representará uma sobretaxa de 27,68% na importação de produtos costa-riquenhos como chocolates e chás. A decisão foi tomada em retaliação à aplicação de salvaguardas às importações de açúcar do Brasil pela Costa Rica, o que representa uma sobretaxa ao produto brasileiro nos mesmos 27,68%.

Em nota conjunta, assinada pelo Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Economia e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, os órgãos afirmam que “antes da aplicação da medida, o governo brasileiro buscou negociar com a Costa Rica acordo que evitasse restrições ao comércio bilateral, o que não foi possível até o momento”.

As salvaguardas da Costa Rica afetam exportações brasileiras no valor de 3,7 milhões de dólares por ano, conforme os dados mais recentes (agosto de 2019 a julho de 2020). A medida brasileira, implementada sob a forma de elevação de tarifas de importação, em percentual idêntico àquele aplicado pela Costa Rica para o açúcar brasileiro, recairá sobre exportações daquele país no valor de aproximadamente 950 mil dólares e poderá ser retirada ou complementada à luz da evolução de tratativas entre os dois países.

A nota afirma ainda que “o governo brasileiro continuará empenhado na busca de solução negociada que vá na direção do fortalecimento e da ampliação dos laços comerciais com a Costa Rica”.

*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*