

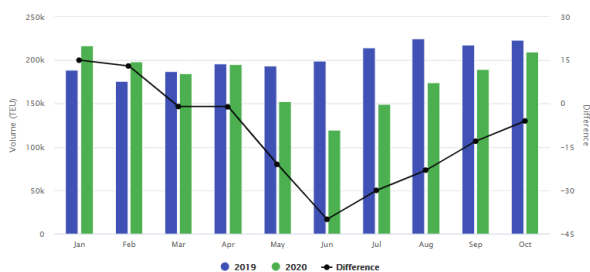
Principais notícias

Tanto as importações quanto as exportações enfrentaram uma longa jornada este ano. Dados da Datamar mostram que as importações – que, em janeiro atingiram 216.839 TEU, caíram continuamente para o mínimo de um ano em junho, com 119.492 TEU (queda de 40% em comparação a igual mês de 2019, que foi de 199.666 TEU). Ao mesmo tempo, as exportações aumentaram constantemente a cada mês, de 201.140 TEU em janeiro para 251.376 TEU em agosto e depois para 258.462 TEU em outubro, que é o último mês de dados divulgado. As únicas exceções a este cenário de crescimento / queda foram em abril, quando as importações aumentaram ligeiramente e as exportações diminuíram um pouco, e em setembro, quando as exportações caíram ligeiramente (apenas 2.800 TEU) em relação ao mês anterior.

Apesar das importações brasileiras terem começado o ano com aumentos consideráveis de 15% e 13%, respectivamente, em janeiro e fevereiro, elas começaram a despencar à medida que os efeitos totais do COVID-19 começaram a despontar. Em maio, as importações caíram 21% (para 152.504 TEU), e em junho caíram catastróficos 40% (para 119.492 TEU) em comparação com 2019. No entanto, desde junho, as importações aumentaram significativamente, para surpresa de quase todos, conforme pode ser visto no gráfico a seguir:

Dados de importação 2019-2020 e a diferença entre eles

Imports data 2019 e 2020 and the difference

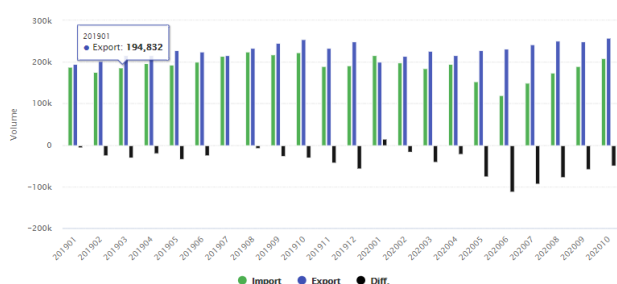


Source: DataLiner

O gráfico a seguir, com dados do DataLiner ilustra como o saldo de importação / exportação tem se saído nos últimos meses. O mês de outubro registrou apenas 48.500 TEU a mais em exportações do que importações, mas em junho havia 113.000 TEU a mais exportados do que importados. Nos meses de Janeiro e Fevereiro deste ano, a diferença foi de apenas 15.000 (a favor ou importações) e 16.000 (a favor das exportações) de diferença de TEU.

Desbalançamento do mercado | Brasil | (TEU: Jan 2019-October 2020)

Trade Imbalance in Brazil (TEU: Jan 2019–October 2020)



Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

Atualmente, há uma grande demanda mundial por contêineres vazios. Esse fenômeno tem causado um certo grau de “priorização” por parte dos departamentos de logística dos transportadores, que tentam, sempre que possível, enviar os unitizadores para as “rotas mais lucrativas”. Outra tendência é a de evitar as rotas de distâncias mais longas, pois isso pode significar que os contêineres vazios demorarão mais de 40 dias para chegar ao exportador para a próxima rodada de estufagem. Em grande medida, isso significou transferir os contêineres dos Estados Unidos, do Brasil e do ECSA, bem como da Europa de volta para os navios nos mercados trans-pacíficos, que registraram taxas de frete recordes e alta lucratividade para as transportadoras por milha náutica.

Escassez de contêineres no comércio da Costa Leste da América do Sul ...

No momento em que publicamos esse texto, o real estava sendo negociado a 5,3 por dólar americano e 7,0 por libra esterlina – passando de uma média de cerca de 4,2 reais por dólar entre 2016 e 2018, perto das máximas históricas, e registrando aumentos maciços nos últimos anos. Em 14 de maio deste ano, foi atingido o pico de R \$ 5,89 por dólar. Ao longo de 2019 a taxa de câmbio média foi em torno de 4 enquanto era de 3,2 em 2017. Em 2014 a média foi de 2,3 reais por dólar e ao longo de 2011 foi de apenas 1,65, então nos últimos cinco a seis anos os produtos brasileiros ficaram 250% mais baratos nos mercados internacionais.

E como o COVID-19 estourou e os consumidores ao redor do mundo não podem gastar seu dinheiro em férias e viagens (porque é proibido ou, na melhor das hipóteses, restrito), ou comer fora (muitos restaurantes estão fechados) ou mesmo usar serviços e entretenimento (como salões de beleza, academias, clubes esportivos, cinemas e teatro), em vez disso, eles têm gasto desde meados do ano em alimentos de melhor qualidade e reformas domésticas, reequipando seus escritórios e residências com TVs e produtos eletrônicos. Isso levou a um aumento dramático nas exportações de carnes e frutas para fora do Brasil, em primeiro lugar, e depois, quando alguma confiança do consumidor voltou, em itens para o lar, como geladeiras. Doações regulares do governo Bolsonaro aos setores mais pobres da sociedade também mantiveram o dinheiro circulando e incentivando a economia, especialmente por meio de compras online e diretas.

E a sede por eletrônicos se acelerou recentemente com as vendas da Black Friday (27 de novembro) e a perene correria natalina que, por sua vez, levou a uma escassez crônica de contêineres vazios (veja abaixo) principalmente no Brasil e nos portos da Costa Leste América do Sul.

“A escassez de contêineres vazios no Brasil se deve, em parte, às taxas de frete recordes nas rotas comerciais do Transpacífico entre a China e os Estados Unidos”, afirma Patrik Olstad Berglund, CEO da Xeneta, empresa benchmarking em taxas de frete sediada na Noruega, à Datamar.

Berglund explicou que, com as taxas transpacíficas cada vez mais altas desde meados do ano, quando os norte-americanos decidiram que gastariam com bricolagem e melhorias na casa, bem como com a reforma de seus escritórios domésticos, os contêineres vazios de todo o mundo foram rapidamente canalizados de volta para a China por companhias marítimas que desejam lucros cada vez maiores.

“É antes de tudo uma questão de oferta e demanda”, explicou Berglund. “Este ano, além da escassez de contêineres, tem havido uma grande demanda por esses unitizadores, então a situação é que as companhias marítimas não querem transportar produtos agrícolas baratos em contêineres para a Ásia porque leva muito tempo para que o unitizador retorne em contrapartida ao transporte onde há muita demanda e as taxas são bem mais altas.”

No passado, quando havia menos diferencial, era possível aos transportadores obter US \$ 500 pela viagem de volta até ponto de origem, carregando algo como fertilizantes ou grãos de soja, mas agora isso seria em detrimento dos lucros no transporte inicial.

... Levando a taxas recordes de frete...

A plataforma de índice de preços de taxas de frete Xeneta relatou que as taxas spot da China (principais portos) para a costa oeste dos Estados Unidos em 2019 estavam estáveis, com média de cerca de US \$ 1600 por FEU seco durante 2019, variando de US \$ 1300 a US \$ 2200. No início de 2020, essas taxas à vista continuaram nessa linha até maio / junho. Após esse período, houve grandes saltos incrementais durante o meio de cada mês (Aumentos de frete geral) levando a taxa à vista até US \$ 3.000 por FEU em julho e pouco menos US \$ 4000 do final de setembro até o início de dezembro.

A Xeneta também postou que as taxas da China para o Panamá (onde muitas cargas da Costa Oeste da América do Sul e ECSA são transbordadas) dispararam este ano, de uma baixa de US \$ 1263 por FEU seco em 13 de junho para uma alta de US \$ 5.028 em 16 de setembro, um aumento de 291% em apenas dois meses! A média para julho foi de US \$ 1481, para setembro foi de US \$ 5.000 e para outubro foi de US \$ 4.400 por FEU. No início de dezembro, as taxas já chegavam a US \$ 4.841, segundo a Xeneta.

Em relação à China-ECSA, que é sempre uma via de negociação volátil, Berglund disse que este ano manteve essa tradição.

“A partir de novembro de 2019, as taxas já apresentavam tendência de alta por causa dos custos envolvidos na conformidade com o IMO 2020”, disse ele à Datamar. “Então, em janeiro de 2020, as taxas spot da China (principais portos) para Santos eram de US \$ 1934 por TEU e US \$ 2.513 por FEU. De janeiro ao final de julho, as taxas mantiveram-se em queda até atingirem a menor taxa em julho, de US \$ 836 por FEU e US \$ 760 por TEU. Depois disso, aumentaram rapidamente para níveis recordes de mais de US \$ 5.000. A partir de meados do ano, as taxas aumentaram nesta rota de comércio volátil em mais de 500%, o que é sem precedentes.”

Os números da Xeneta revelam então que as taxas da China ao Brasil foram exponenciais. Do final de agosto ao início de setembro, as taxas atingiram um recorde de US \$ 4.616 por FEU seco e US \$ 4.521 por TEU seco: o recorde anterior era de US \$ 3.800 em 2018. Em meados de outubro, elas haviam reduzido ligeiramente para US \$ 4.085 por FEU, mas então, conforme teve início o mês de dezembro, quebrou a barreira de US \$ 5.000 para US \$ 5.300 por FEU, que agora é a mais alta do mundo, embora não por milha náutica.

“A maior parte dos aumentos ocorreu em agosto e setembro, e as taxas ficaram bastante estáveis até meados de novembro, quando voltaram a subir”, explicou Berglund. “É devido a uma combinação de disponibilidade de equipamento e capacidade em relação ao mercado.”

Não apenas as taxas têm sido muito mais altas durante todo o ano nas rotas Trans Pacific, mas o tempo de viagem lá é muito mais curto (12 a 14 dias de Xangai para Los Angeles / Long Beach) em comparação com ECSA para Xangai, que é de 34 a 38 dias (dependendo da seleção de oferta das operadoras, incluindo Hamburg Sud e MSC). Essas viagens envolvem portos de escala intermediários, mas uma navegação direta, a 15 nós, de Santos a Xangai, na China, levaria 30 dias para cobrir as 11.140 milhas náuticas, enquanto Xangai a Los Angeles levaria 16 dias cobrindo 5.741 milhas náuticas, o que é a metade do tempo. Portanto, você pode ver claramente que, para maximizar seus lucros, faz muito mais sentido que as companhias marítimas devolvam seus contêineres vazios aos navios da Trans Pacific o mais rápido possível, em detrimento das rotas comerciais do ECSA.

Embora a demanda tenha esquentado, outro fator que ajudou a manter as taxas de frete fortes foi o melhor controle do lado da oferta do transporte marítimo. As transportadoras têm, nos últimos três anos, sido muito cuidadosas para não fornecer muita capacidade do ECSA para a Ásia e a maioria das outras rotas, a fim de evitar as consequências catastróficas (do seu ponto de vista) do início de 2016, quando as taxas eram muito baixas e até caiu abaixo de US \$ 100 por TEU (China para Santos) em certo ponto. As operadoras perderam milhões de dólares naquele ano e têm tomado medidas cuidadosas – reduzindo a capacidade daquele ano em 40% e restringindo a nova capacidade – para garantir que isso não aconteça novamente.

Mesmo este ano, depois que a China fechou seus portos e muitas fábricas, os transportadores adotaram várias viagens em branco para manter a capacidade baixa e as taxas altas, mas desde o meio do ano tem sido adotada a máxima “todas as mãos [dos navios] no convés”, segundo Heaney Drewry afirmou à Datamar, com o objetivo de lidar com a demanda reprimida. Uma vez que essa demanda foi sentida, todas as embarcações paradas foram utilizadas com lucro e muito poucos navios estavam disponíveis no mercado de fretamento.

“Como as companhias marítimas encontraram maneiras de controlar a capacidade como nunca vimos antes, elas conseguiram manter as taxas altas”, disse Gustavo Costa, um consultor conceituado e ex-gerente de logística e cabotagem da Hamburg Sud.

Ele observou que a MSC e outros estavam comprando tonelagem de segunda mão e “o mercado de fretamento está nas alturas, com navios de 5.000 TEU custando US \$ 15.000 por dia, em comparação com apenas US \$ 9.000 por dia três meses atrás”.

Outro executivo de uma companhia marítima que realiza muitas operações de exportação de café brasileiro disse que, em alguns casos, os próprios carregadores eram os culpados por não estarem melhor organizados e por reservar espaço nos navios para cobrir possíveis opções futuras, que muitas vezes não se concretizavam.

“Overbooking e retiradas de última hora pelos proprietários de carga não ajudam a maximizar o espaço que temos em navios, de forma que reservas antecipadas confiáveis reduziram o pânico de última hora”, afirmou.

... e o efeito de ‘ciske negro’

Simon Heaney, gerente sênior de pesquisa de contêineres da consultoria de Drewry e editor do Container Forecaster, escreveu

incisiva e prolificamente sobre os eventos do “Cisne Negro” [aqueles que são altamente improváveis de acontecer, mas ocorrem às vezes] que estão dominando o transporte de contêineres durante este ano muito estranho e bizarro de COVID-19:

“O estado atual do mercado de contêineres é de disfunção, beirando o caos”, explica Heaney. “As cadeias de suprimentos foram esticadas a quase um ponto de ruptura devido à volatilidade sem precedentes nas oscilações da demanda neste ano, o que pode ser comprovado com vários avisos de congestionamento em todos os continentes, de Sydney a Felixstowe e muitos lugares no meio.”

Drewry’s indica que Los Angeles / Long Beach, Lisboa e Fuzhou na China também foram fortemente congestionados, causando atrasos e agravando a falta de contêineres.

Uma solução parcial para o déficit de unitizadores é fabricar mais contêineres e embora isso esteja ocorrendo nas poucas fábricas que restam – a Maersk fechou sua fábrica de contêineres há dois anos e a Paulista Containers, em Santos, fechou há mais de uma década – eles não podem ser construídos com a rapidez suficiente para preencher as lacunas do déficit atual.

“Os fabricantes de contêineres estão lotados até junho do próximo ano e a demanda ainda está crescendo”, disse Costa à Datamar. “Como foi o caso no passado, se você tiver fortes negociações Leste-Oeste, isso significa que as negociações Norte-Sul terão que pagar a conta, pois são as que pagam menos frete. As taxas Leste-Oeste estão agora muito altas e aumentam a cada semana ...”

Os preços das ações dos poucos fabricantes de contêineres restantes, em sua maioria localizados na China, aumentaram muito nos últimos meses.

Escassez de contêineres restringe o comércio brasileiro

Claramente, o real mais fraco tem sido uma notícia extremamente boa para os exportadores – fornecedores de carne como JBS e BRF, além de exportadores de frango como a BRF (que abate 7 milhões de frangos e 34.000 suínos por dia e exporta para 120 países) Aurora, Seara, Copacol e Super Frango, assim como produtores de suco de laranja, café e muitas frutas exóticas como manga, melão, melancia, banana, limão e lima, uva, mamão e abacaxi – mas esse cenário positivo tem, nos últimos meses, sido esfumaçado por algumas nuvens cinzentas disfarçadas de grave escassez de contêineres vazios para permitir essas exportações.

Várias associações, incluindo Sindipeças (Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças do Brasil) e Abipeças (Associação Brasileira da Indústria de Autopeças), Anfavea (Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos Automotores), Abrafrutas (associação dos exportadores de frutas), ABPA (Associação Brasileira dos Produtores de Proteína Animal) e o Cecafé (Conselho Brasileiro dos Exportadores de Café) reclamam da escassez de contêineres vazios, o que tem sido uma âncora pesada para futuros fluxos de exportação do Brasil.

Desde meados deste ano, os exportadores de café, liderados pelo Conselho Nacional dos Exportadores de Café (Cecafé), vêm reclamando veementemente da falta de contêineres vazios, o que impede a expansão das exportações.

De acordo com o DataLiner, em setembro deste ano o Brasil alcançou níveis recordes de exportação de café, crescendo 15,4% ano a ano e alcançando 13.154 TEU, o que foi um aumento de 14,64% em relação a 2018, mas poderia ter sido muito mais se não pela falta de recipientes vazios.

Nelson Cavalhaes, presidente do Cecafé, disse que o mês de setembro, quando a escassez de contêineres começou a pesar, também marca o início da safra 2020/2021 e destacou que as vendas externas poderiam ter chegado a 15% se não fosse a falta de contêineres.

“Estamos muito satisfeitos com os resultados das exportações de café em setembro. O volume de vendas bateu recorde em relação ao mesmo mês dos anos anteriores e, além disso, tivemos um aumento muito significativo na receita total em reais”, disse ao DatamarNews.

“Também observamos que os resultados poderiam ter sido até 10-15% melhores não fossem os problemas logísticos de falta de contêineres e espaço nas embarcações”.

Mark Juzwiak, diretor de Relações Institucionais da Hamburg Sud e da Aliança Navegação, disse que várias reuniões de alto nível foram realizadas com exportadores de café e esforços foram feitos para atender às suas demandas e resolver as preocupações.

“Tive várias reuniões com a associação do café, pois eles estavam preocupados com a falta de contêineres”, disse ele à Datamar. “Trouxemos um navio repleto de contêineres vazios dos Estados Unidos e outro com 2.500 reefers da Europa em junho para ajudar a preencher essa lacuna”.

“Honramos nosso compromisso com os embarques baseados em contrato e tudo o que havia de extra tentamos ao máximo acomodar, mas, como apontamos aos transportadores de café, não era apenas a falta de contêineres vazios, mas também a falta de espaço nos navios.”

Recentemente, o Cecafé divulgou a notícia de que o mês de outubro foi ainda melhor do que setembro, com aumento de 21%, para 4,44 milhões de sacas de café exportadas. O porta-voz do Cecafé acrescentou que depois de um mau início e meio de ano, atualmente as exportações estão 3,2% acima do ano passado e que alguns, mas não todos os problemas logísticos foram resolvidos.

“Com a COVID-19 foi um ano desafiador, mas foi um resultado surpreendente ter exportado 35,4 milhões de sacas de janeiro a outubro, com recordes batidos em setembro e outubro”, afirmou. “Nossos membros tiveram problemas com falta de contêineres e adiamentos, especialmente em setembro e outubro, e continuamos a ter desafios, mas eles são menores agora do que antes. Os exportadores de café ainda sofrem com o aumento das despesas portuárias e marítimas, mas no geral, foi um bom ano”.

Enquanto isso, do lado das importações, Costa comentou: “Todo mundo está reclamando da falta de peças, aquelas necessárias para montar TVs e outros produtos eletrônicos, além de autopeças para carros”, disse ele à Datamar. “Isso aconteceu porque muitos fabricantes fecharam suas fábricas por longos períodos no meio do ano ou estavam com metade da capacidade. Agora, no entanto, eles estão lotados e têm três turnos em execução ao mesmo tempo. Esse tem sido o caso especialmente na zona franca de Manaus no período que antecede o Natal, com as

fábricas de produtos de linha branca. Os consumidores querem seus produtos e querem agora, mas não há espaço nas embarcações para acomodar essas demandas”.

Os números mais recentes da Datamar (até o final de outubro) mostram que a importação de autopeças caiu de 21.576 TEU em abril, para 11.352 TEU em maio e depois para 7.230 em junho, antes de subir novamente para registrar 113.620 TEU no final de setembro.

Costa afirmou ainda que a escassez de contêineres estava repercutindo na cabotagem brasileira. “Em alguns portos parece que a cabotagem ficou paralisada! A escassez de contêineres nos Estados Unidos e em outros lugares está ficando crítica aqui também no Brasil”, declarou. “Devido à falta de contêineres dos serviços Deep-Sea, apenas a Log In Logística pode gerenciar os seus próprios unitizadores. Os outros operadores costeiros parecem estar transferindo prioridade para as necessidades de alto mar.”

No Brasil existem três operadoras costeiras e duas – Mercosul Line e Aliança – são de propriedade integral da CMA CGM e da Hamburg Sud / Maersk Line, respectivamente. A Log-In está totalmente focada nos interesses brasileiros e, portanto, não precisa entregar seus tão necessários contêineres vazios a navios irmãos de alto mar.

Conclusão

Olhando para o próximo ano, a maioria dos especialistas entrevistados para esta reportagem concordou que as altas taxas de frete atuais não são sustentáveis a médio e longo prazos, mas continuarão no ano novo.

“Mas quanto tempo vai durar esse boom? Eu acho que pode durar pelo menos até depois do Ano Novo Chinês, [que é o ano do Boi e começa em 12 de fevereiro de 2021], então não esperamos uma queda no primeiro trimestre”, disse Heaney, da Drewry. “Todos os negócios de exportação fora da Ásia ainda estão em alta e o oposto também, portanto, a tendência de devolver os contêineres à Ásia o mais rápido possível continuará para as transportadoras por um tempo.

“O que também estamos vendo é que outras taxas de frete, como da China para o ECSA, estão subindo e há um teto ideal de quanto altas as taxas podem ir ... elas são muito altas e com lucratividade em V... perseguindo o dinheiro, mas como outras rotas comerciais estão surgindo, pois há escassez em todos os lugares e, portanto, as transportadoras estão tendo que aumentar suas taxas em outras áreas, elas se tornarão igualmente caras. Tem sido uma maré crescente para todas as rotas de comércio.

“Mas a bolha acabará estourando, provavelmente depois do Ano Novo Chinês. Se é para consumo imediato, é uma coisa. mas se for para reabastecer isso acabará por criar um vácuo e mesmo com a chegada da vacina, há o dano econômico que deve ser enfrentado; virá alto desemprego e a dívida do governo está aumentando. Mais alguns meses disso e então tudo se acalmará. A cadeia de suprimentos voltará ao normal. Muitos navios, etc. e taxas mais baixas para os embarcadores.

Berglund, da Xeneta, tem uma opinião semelhante: “Durante o ano passado, nunca vimos nada parecido com isso, seja da China para WC USA ou da China para o ECSA”, explicou ele à Datamar. “As taxas quintuplicaram no ECSA desde meados do ano e ainda estão

subindo devido à falta de equipamentos. No entanto, acho que com a chegada das vacinas, os gastos com produtos físicos diminuirão e voltarão a crescer os gastos com serviços e viagens, provavelmente em algum momento durante o primeiro semestre do próximo ano, e, com isso, os volumes se acalmarão.

“Da perspectiva do embarcador, as negociações do contrato estão em andamento e muitos estão pedindo prorrogações dos contratos de longo prazo existentes, que aumentaram 30% nos últimos meses [de US \$ 1.528 por FEU para US \$ 2010], antes de subirem novamente”.

Berglund também apontou que as autoridades regulatórias também podem intervir se as taxas subirem muito. “Nossos dados mostram que a taxa à vista da China até a costa oeste dos EUA ficou muito estável, em torno de US \$ 3.900 do final de setembro até outubro, e eu não tinha visto isso antes. Isso sugere que as transportadoras foram avisadas de que suas taxas são muito altas para os embarcadores. Desde que o Xeneta abriu para negócios, nunca vimos esse achatamento da taxa à vista antes por tanto tempo.”

Juzwiak, da Hamburg Sud, disse que muitos dos problemas encontrados no início do ano haviam se estabilizado e que “a maioria das rotas comerciais estava equilibrada agora.

“Em certos momentos deste ano, tivemos um excesso de contêineres de 40 pés padrão, mas todo mundo quer o cubo alto, então oferecemos taxas melhores para os modelos padrão para amenizar esse problema”, disse ele à Datamar. “Acho que no Natal e em 2021 os navios ficarão cheios por alguns meses, provavelmente até o Ano Novo Chinês e o Carnaval [que começam em 12 de fevereiro].”

Patrício Campbell, presidente da ONE na Argentina, disse que não consegue ver o ímpeto de importação durando além do Natal, mas que a economia da Argentina está mais tensa do que a do Brasil.

Costa acredita que a situação dos EUA e da China ainda será fundamental para o comércio internacional. “Não posso dizer quando será o próximo normal, talvez no meio do próximo ano com as vacinas”, disse ele à Datamar. “Mas há um ponto que não podemos descartar: Biden sendo eleito como o novo presidente dos Estados Unidos. Como os EUA vão atuar nas negociações internacionais no próximo ano?”

“Trump era um cara louco, mas será tão diferente dos últimos quatro anos de loucura com Trump? “A China tem muito mais poder agora porque as políticas de Trump criaram um vácuo de poder e comércio, então agora vemos novos fluxos comerciais da Ásia independentemente dos EUA.”

Transportadoras de contêineres

Entre as transportadoras de contêineres, também houve vencedores e perdedores durante este ano de pandemia.

Do lado das importações, a Hamburg Sud foi quem mais perdeu, caindo quase 58.000 TEU, e 14% para cerca de 360.000 TEU nos primeiros nove meses deste ano. Segundo maior importador, MSC, também caiu 14% (para 327.000 TEU), enquanto a Hapag Lloyd caiu 12% e a Maersk caiu 5%. O maior perdedor em termos percentuais foi a Pacific International Lines, que caiu 23% para 41.200 TEU.

Importações por armador | Jan a Outubro 2019-2020

Carrier	2019 TEU	2020 TEU	Diff %
HAMBURG-SUD	417.965	359.493	-14%
MSC	380.091	326.923	-14%
HAPAG LLOYD	301.904	266.445	-12%
MAERSK LINE	245.891	232.800	-5%
CMA-CGM	220.485	213.518	-3%
OCEAN NETWORK EXPRESS	127.809	116.768	-9%
COSCO	102.446	87.414	-15%
EVERGREEN	76.890	66.176	-14%
PACIFIC INTERNATIONAL LINES	53.817	41.200	-23%
ZIM	32.299	25.396	-21%
LOG IN LOGISTICA SA	17.411	17.614	1%
YANG MING LINE	16.226	14.241	-12%
HYUNDAI MERCHANT MARINE	13.881	11.950	-14%
GRIMALDI LINE	5.106	2.513	-51%
NDS	532	476	-11%
MARFRET	4	9	125%
WALLENIUS WILHELMSSEN LINES		4	0%

Source: Dataliner

Do lado das exportações, a MSC teve um excelente ano, com 580.241 TEU movimentados, um aumento de 16%, enquanto a Hamburg Sud caiu 5% para 422.864 TEU, todos nos primeiros nove meses de 2020. Maersk Line, em quarto lugar, cresceu 12% para 334,833 TEU e a Ocean Network Express (ONE, que aposta fortemente na ECSA para o Extremo Oriente), em sexto lugar, saltou 8% face aos primeiros nove meses de 2019, com 95.984 TEU.

Exportações por armador | Jan a Outubro 2019-2020

Carrier	2019 TEU	2020 TEU	Diff %
MSC	502	580	16%
HAMBURG-SUD	443	422	-5%
HAPAG LLOYD	402	406	1%
MAERSK LINE	298	334	12%
CMA-CGM	258	261	1%
OCEAN NETWORK EXPRESS	89	95	8%
EVERGREEN	48	48	-1%
COSCO	57	48	-16%
ZIM	35	32	-9%
PACIFIC INTERNATIONAL LINES	27	21	-20%
NDS	13	15	11%
LOG IN LOGISTICA SA	10	11	9%
GRIMALDI LINE	11	8	-27%
HYUNDAI MERCHANT MARINE	7	7	-4%
YANG MING LINE	8	7	-14%
MARFRET	5	7	30%

Portos, terminais e infraestrutura

Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval para a concessão de mais quatro terminais do Porto de Itaqui, no Maranhão. Os terminais IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13 são responsáveis pela movimentação e armazenagem de graneis líquidos,

especialmente combustíveis, além de outras instalações complementares. A previsão é de que sejam investidos R\$ 480 milhões nos quatro terminais, e que o edital seja publicado em janeiro.

O terminal IQI3 é um arrendamento de terminal portuário, com uma área de 25.726 m². Parte do projeto é brownfield, ocupada por ativos (tanques e equipamentos). A outra parcela da área é greenfield, com 5.351,33 m², e está prevista no Plano de Expansão do Porto do Itaqui/MA. O arrendamento trará um aumento da capacidade estática do terminal de 7.633m³, alcançando capacidade de tancagem de 28.039m³, em 2023.

O terminal IQI11 possui uma área brownfield com 33.607m². Atualmente, o terminal é explorado provisoriamente pela Petróleo Sabbá S.A.. Os investimentos previstos aumentarão a capacidade estática do terminal em 30.000 m³, alcançando tancagem total de 63.000m³.

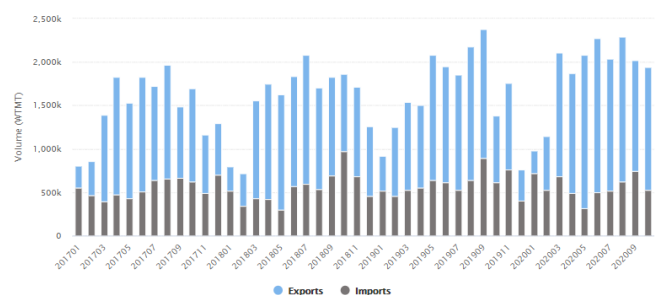
O IQI12 possui área greenfield, de 34.183m². A futura arrendatária deste terminal deverá arcar com a implantação de toda a infraestrutura do terminal para a operação de graneis líquidos, incluindo edificações, tancagem, tubulações, bem como com os equipamentos a serem utilizados na operação. O mesmo está previsto para o IQI13, que tem área de 32.078 m², greenfield.

O Porto de Itaqui tem vocação para movimentação de graneis sólidos e líquidos. Historicamente, as duas cadeias que concentram grande parte do volume são a produção de grãos – exportação de soja e milho – e a movimentação de produtos petrolíferos – importação de diesel e gasolina. A previsão é chegar à movimentação de 17,9 milhões de toneladas em 2060, seguindo uma taxa média de crescimento de 1,7% ao ano.

Os fluxos que devem apresentar a maior taxa de crescimento são os de importação de derivados de petróleo, com taxa média de 1,9% ao ano, com crescimento maior no curto prazo, de 12,1% ao ano entre 2016 e 2020.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas via Porto de Itaqui entre janeiro de 2017 a outubro de 2020:

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



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

Na noite do último dia 03 de dezembro, agentes do Setor de Vigilância Aduaneira da Alfândega da Receita Federal do Porto de Paranaguá – SAVIG – apreenderam 322 quilos de cocaína no Porto de Paranaguá, durante ação de fiscalização. A droga estava escondida dentro de um carregamento de caixas de cerâmica.

As bolsas com a droga foram localizadas durante o trabalho rotineiro de fiscalização e monitoramento das cargas que são movimentadas no terminal de contêineres. Os agentes contam

com um scanner de alta precisão que ajudou na identificação e localização dos tabletes.

Esta foi a 18.^a apreensão de cocaína no terminal de contêineres do porto de Paranaguá este ano. Só em 2020 foram apreendidas mais de 5.8 toneladas do entorpecente durante as ações de fiscalização.

A droga seria levada para o Porto de Valência, na Espanha. Até agora ninguém foi preso.

A movimentação de cargas pela Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A), que liga Cascavel a Guarapuava e transporta a produção agropecuária do Oeste paranaense para o Porto de Paranaguá, cresceu 34% nos primeiros dez meses de 2020, em relação ao mesmo período de 2019. O volume de janeiro a outubro deste ano chegou a 1,2 milhão de toneladas transportadas e, mesmo sem contar novembro e dezembro, já é a maior quantidade registrada pela empresa em um ano.

Passam pelos trilhos da ferrovia grãos e frango refrigerado, que são enviados para exportação via Porto de Paranaguá, e fertilizantes e cimento ensacado, transportados até Cascavel. O trabalho apenas na movimentação de grãos (730 mil toneladas) atingiu patamar histórico, ajudando a potencializar as exportações de soja do Paraná, que atingiram US\$ 4,4 bilhões até outubro, 31% de tudo o que saiu do Estado para outros países e 57% maior em relação a 2019.

Entre janeiro e outubro deste ano a Ferroeste registrou lucro operacional de R\$ 1,2 milhão e faturamento bruto de R\$ 19 milhões, segundo balanço da empresa. Também houve redução dos custos operacionais em relação a 2019, em cerca de 35%, consequência de um trabalho de austeridade.

Desestatização - Vale lembrar que a Ferroeste foi qualificada em meados deste ano no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) do governo federal, o que deve acelerar o seu processo de desestatização. O pedido foi feito pelo Governo do Estado e significa que a União vai ajudar o Paraná com apoio técnico regulatório necessário em diversas áreas, da modelagem e meio ambiente à atração de investidores.

A expectativa é colocar a Ferroeste em leilão na B3 até o final de 2021 já com o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da ferrovia que liga Maracaju (MS) a Paranaguá concluídos. O modelo de concessão (total ou parcial) será discutido em um Comitê de Governança do Projeto, mas a ideia é que o setor produtivo assuma a companhia e o compromisso com a construção desses novos trilhos.

A nova ferrovia terá 1.371 quilômetros. O projeto inclui a construção de uma malha entre Maracaju e Cascavel (Oeste do Paraná), a revitalização do atual trecho ferroviário operado pela Ferroeste, entre Cascavel a Guarapuava; a construção de um novo traçado entre Guarapuava e Paranaguá e de um ramal multimodal entre Cascavel e Foz do Iguaçu. Como está em fase de elaboração, não há um valor definido para a obra.

Os estudos de viabilidade econômica e ambiental estão em andamento, e a modelagem econômico-financeiro está em fase final de contratação. Além disso também está sendo feito o

valuation da companhia para levantamento dos ativos da empresa.

Investimentos - Também há melhorias em andamento com recursos do Governo do Estado na Ferroeste. Eles englobam R\$ 1 milhão na construção de um parque fotovoltaico para reduzir em 50% os gastos com energia elétrica, R\$ 1 milhão para resolver os nove pontos críticos do trecho Guarapuava-Cascavel, diminuindo as restrições de velocidade e melhorando a eficiência do transporte; e R\$ 3 milhões com apoio de Itaipu Binacional para a contratação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) dos terminais de Cascavel (novo plano-diretor para modernização do terminal, preparando a estrutura para a ferrovia Maracaju-Paranaguá) e Foz do Iguaçu (análise de localização para complementar as obras em andamento no município, tirando os caminhões do Centro).

No dia 02 de dezembro, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovou a qualificação de 35 novos projetos do Ministério da Infraestrutura. Entre os projetos aprovados estão a relicitação ferroviária da Malha Oeste e a renovação da Malha Sul, a concessão de 16 aeroportos, incluindo Congonhas e Santos Dumont, e a desestatização da Companhia Docas da Bahia (Codeba) até o fim de 2022. As aprovações aconteceram durante a 14.^a reunião do conselho, em Brasília.

“Hoje qualificamos 35 importantes projetos, que têm um potencial inicial de R\$ 6,4 bilhões de investimentos e de geração de mais de 100 mil empregos”, enfatizou a Secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério, Natália Marcassa.

A malha ferroviária Sul tem extensão de 7.223 km e atende todos os estados da região, além de parte de São Paulo. Já o lado Oeste, que possui 1.973 km de extensão, compreende o Mato Grosso do Sul e parte do estado paulista.

No setor portuário, foi qualificada a desestatização da Codeba, que administra três portos: Salvador, Aratu e Ilhéus. A previsão do PPI é leiloar a Codeba no último trimestre em 2022. Também foram aprovadas as privatizações da Codesa (Vitória) e da Codesp (Santos e São Sebastião), além das concessões de mais cinco terminais portuários: um de graneis líquidos em Vila do Conde (PA), um de graneis sólidos e carga geral em Suape (PE), um de carga geral em Maceió (AL), um de graneis sólidos em Santos (SP) e outro de carga geral em Pelotas (RS).

Já no setor de rodovias, foi aprovada a relicitação do contrato de concessão da BR-163/MS, com leilão programado para 2022, além dos planos de desestatização de outros trechos que já estão com leilão programado, como o da BR-153/080/GO-TO. Além disso, foi lançado o InovaBR, programa de estímulo à modernização das principais rodovias federais, concedidas ou administradas pelo DNIT, para promover mais segurança e eficiência logística.

No setor aeroviário, foram qualificados 16 aeroportos que fazem parte da 7.^a rodada de concessões, divididos em 3 blocos (Blocos RJ-MG: Santos Dumont/RJ, Jacarepaguá/RJ, Uberlândia/MG, Montes Claros/MG, Uberaba/MG; Bloco SP-MS: Congonhas/SP, Campo de Marte/SP, Campo Grande/MS, Corumbá/MS, Ponta Porã/MS; Bloco Norte II: Belém/PA, Santarém/PA, Marabá/PA, Carajás/PA, Altamira/PA, Macapá/AP), e outros 8 aeroportos regionais do Amazonas que serão objeto de uma PPP, a primeira aeroportuária a ser realizada pelo Governo Federal.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), por meio de um Contrato de Permissão Especial de Uso Não Oneroso firmado com a Ecoponte, instalou, na Ponte Rio-Niterói, cinco câmeras de CFTV que fazem parte do Sistema de Segurança da Guarda Portuária, cujas imagens são fornecidas pela empresa 7Lan. A instalação, que ocorreu ao longo da segunda quinzena de outubro, é um complemento às duas câmeras já instaladas no Bondinho Pão de Açúcar e à que será instalada na Fortaleza de Santa Cruz da Barra, do Exército Brasileiro.

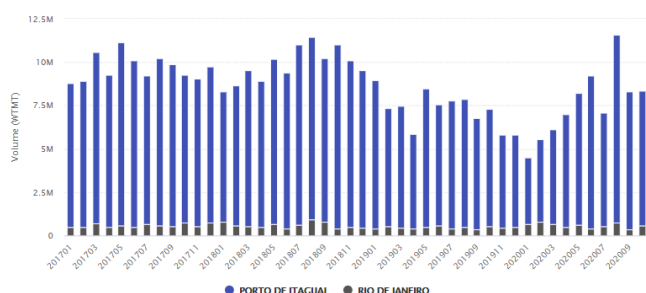
O objetivo da Autoridade Portuária é implantar, até o 1º trimestre de 2021, um Local Port Service (LPS) nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói. Segundo o Gestor de VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) do Porto do Rio de Janeiro, Marcelo Villas-Bôas, “o LPS representa a primeira fase do processo de implantação do VTMS do Rio de Janeiro, e irá ampliar a capacidade de monitoramento do tráfego aquaviário nos canais de acesso, áreas de fundeio e bacias de evolução, por meio de imagens de câmeras de alta definição”.

O VTMS visa melhorar a segurança da navegação, pois reduz o risco de acidentes, aumentar a eficiência do tráfego de embarcações, com informações em tempo real que maximizam o uso das instalações portuárias e otimizar o uso do cais, além de reduzir o tempo de resposta a emergências. O monitoramento por imagens será fundamental para:

- fiscalização da utilização dos acessos portuários, com o acompanhamento e monitoramento das embarcações que utilizam a infraestrutura aquaviária do Porto, mormente das manobras noturnas de navios porta-contêineres no Canal de Cotunduba;
- fiscalização da aproximação de embarcações dos navios atracados e fundeados;
- inspeção visual das condições físicas das instalações de acostagem (cais e dolphins) pelo bordo do mar;
- verificação de possíveis condutas indevidas nos canais de acesso, áreas de fundeio e bacias de evolução do Porto, em especial atividades de pesca comercial, de lazer, náutica, esportes ou turismo aquático;
- verificação das condições operacionais da sinalização náutica do Porto;
- acompanhamento do transporte de colaboradores da CDRJ para estudos, projetos e/ou eventuais serviços a serem realizados na área marítima do Porto; e
- fiscalização do cumprimento das Instruções Normativas sobre a “Prevenção à Poluição por Óleo para Embarcações Atracadas ou Fundeadas nos Portos Organizados do Estado do Rio de Janeiro” e de “Resíduos oleosos em áreas de fundeio”.

Confira no gráfico a seguir o histórico da movimentação de cargas nos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí:

Movimentação dos Portos do Rio e Itaguaí | Jan 2017 a Out 2020 | WTM/T



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

O Porto de Cabedelo teve, em novembro, a maior movimentação de cargas de 2020. Segundo o balanço operacional do porto, 157.200 toneladas de produtos passaram pelo cais durante o mês. O resultado, além de ser o maior do ano, representa um crescimento de 90% em relação ao mês de outubro, quando a movimentação foi de 82.688 toneladas.

Levando em consideração o acumulado de 2020, a movimentação de cargas já cresceu 12,67 %. Neste ano, 1.062.529 toneladas já foram operacionalizadas. O montante é quase 120 mil toneladas a mais do que o registrado nos onze meses de 2019, quando 943 mil toneladas foram movimentadas pela Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB).

Dos onze meses de 2020, dez tiveram saldo positivo em relação ao ano anterior. “Em maio, no auge da pandemia, mantivemos nosso funcionamento 24 horas e crescemos 32% em relação ao ano anterior”, detalha a diretora-presidente da Companhia Docas, Gilmara Temóteo.

A carga mais movimentada no mês de novembro foi o coque de petróleo (ou petcoke), com 3 navios e quase 50 mil toneladas operacionalizadas. O mês ainda teve duas operações de combustível, uma de ilmenita, uma de trigo, uma de malte e uma de clinker. Esta última não era operacionalizada pelo porto desde 2013.

A carga de clinker chegou no Porto de Cabedelo por meio do navio graneleiro Orient Trail. Foram 28.650 toneladas do material. O clinker é uma espécie de cimento numa fase básica. A partir dele, é fabricado o cimento Portland. O navio que trouxe a carga foi fabricado em 2011 e saiu dos Estados Unidos para o local. A última vez que a Companhia Docas da Paraíba havia feito a operação foi em fevereiro de 2013, quando foram importadas 26.504 mil toneladas.

Outra novidade é que o Porto de Cabedelo exportará, pela primeira vez, sal marinho. O material veio do Rio Grande do Norte e será exportado no mês de dezembro, com desembarque na Europa. O produto faz parte das novas cargas que a Docas passou ou voltou a operar em 2020.

O armazenamento da carga de sal marinho acontece no Armazém 7 do Porto de Cabedelo. A exportação será do tipo “big bag”.

Navegação

Os portos de Fuzhou Maiwei, China, 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. Por conta disso, o Grupo CMA CGM informou que todas suas transportadoras deixarão de aceitar reservas de cargas frigoríficas com destino ao local com efeito imediato.

A empresa de navegação sugere ainda que para contêineres em trânsito, os clientes entrem em contato com seu representante local para alterar o ponto de destino, garantindo as boas condições de sua carga refrigerada.

De acordo com a CMA CGM, todos os custos relacionados ficarão por conta do consignatário e serão pagos no momento da entrega.

No último dia 02 de dezembro, o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), retirou de pauta o projeto de incentivo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar (PL 4199/20) por falta de acordo para votação.

O Plenário havia começado a analisar o projeto. No entanto, em conversa com o relator, deputado Gurgel (PSL-RJ), e outros líderes, Maia constatou que o texto não teria acordo para ser votado. Ele pediu que os partidos negociem os pontos de discordância para que o texto retorne à pauta na próxima semana.

“Para que a gente não vote uma matéria complexa de forma desorganizada, é importante ajustar o texto, para que na segunda-feira à tarde a gente possa começar o processo de votação com o menor número de destaques”, disse Maia, ressaltando que já foram apresentados quase 20 tentativas de mudar o texto.

O PL 4199/20, do Poder Executivo, libera progressivamente o uso de navios estrangeiros na navegação de cabotagem sem a obrigação de contratar a construção de embarcações em estaleiros brasileiros.

O parecer preliminar do relator aumenta de três para quatro anos o tempo de transição depois do qual o afretamento de navios estrangeiros será livre. Assim, depois de um ano da vigência da lei, poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Daí em diante, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

O deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP) criticou a obstrução e defendeu a votação da proposta de incentivo à navegação. “A cabotagem brasileira é colonial, são verdadeiros cartórios do mar. Estamos perdendo recursos”, criticou.

O deputado General Peternelli (PSL-SP) defendeu a proposta e argumentou que a navegação pelo mar é mais econômica. “Também temos ótimos estaleiros e a BR do Mar propicia o financiamento de 100% das embarcações, desde que realizado em estaleiros brasileiros. Temos uma oportunidade muito grande”, afirmou.

Depois do programa BR do Mar, que abre o mercado de cabotagem para estrangeiros, o Ministério da Infraestrutura prepara um novo programa para estimular a navegação por hidrovias. Ainda sem um nome definitivo mas apelidado de “BR dos Rios”, o projeto deve ficar pronto no início de 2021 para atrair investimentos e ampliar o peso das hidrovias no transporte de cargas.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq – mostram que a navegação interior movimentou 5% das cargas no país. A ideia é que o BR dos Rios possa elevar esse fluxo para ao menos 8% até 2035. Para isso, diversos estudos estão em curso e a ideia, segundo Dino Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do ministério, é elaborar um pacote com medidas legais e administrativas capaz de atrair a iniciativa privada.

O programa poderá buscar investidores para a viabilização de novas hidrovias e a ampliação daquelas já em operação, como Tocantins-Araguaia, Tapajós e São Francisco.

Segundo a Antaq, o país tem cerca de 27,4 mil km de rios navegáveis e outros 15,4 mil km de trechos que, com algum investimento, poderiam se tornar navegáveis. Isso integraria as redes fluviais a portos, rodovias e ferrovias. “A ideia é estimular cada vez mais esse tipo de transporte e integrá-lo aos demais criando corredores logísticos para baratear os custos de frete”, disse Batista.

O ministério avança em duas frentes para tentar potencializar as hidrovias. Em uma delas, o Banco Mundial e uma consultoria especializada estão em vias de concluir os estudos para detectar os principais gargalos do modal de transporte. Para isso, foram verificadas leis, atos administrativos e analisados os aspectos econômicos de cada hidrovia.

Em outra frente, técnicos do ministério conduzem estudos de viabilidade econômica tanto na hidrovia do Madeira quanto na do Tapajós. “Essa avaliação pode levar a um modelo de estruturação para licitação [concessão]. Mas pode apontar também para outros modelos de atração de investimentos, como uma PPP [parceria público-privada] ou busca de sócio.”

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas pretende dar preferência para as hidrovias do São Francisco (que ainda tem 2.700 km de vias que podem se tornar navegáveis), Tocantins-Araguaia (outros 1.300 km a serem explorados) e Mercosul (com mais 2.900 km na bacia do Paraná).

Essas hidrovias foram escolhidas porque o ministro quer priorizar o arco Norte, integrando os centros de produção agrícola a essas vias fluviais rumo aos portos da região. Para isso, foram escolhidas obras rodoviárias e ferroviárias que possam gerar algum tipo de conexão imediata com as hidrovias.

A exemplo do BR do Mar, o BR dos Rios também deverá enfrentar forte resistência dos caminhoneiros, que verão seus fretes reduzidos. Em muitos casos, é mais rápido e econômico despachar cargas pelos rios. O governo definiu como meta a redução da dependência das rodovias, que hoje respondem por 65% do movimento de cargas até 2035.

Seis entidades do setor empresarial portuário – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC); Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL); Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP) – enviaram nota conjunta a deputados federais e lideranças partidárias em defesa do BR do Mar e prorrogação do Reporto, que perde a validade em 31 de dezembro.

A chamada Coalizão Empresarial Portuária surgiu de um encontro realizado no último dia 30 de novembro, para aprovação do Projeto BR do Mar (PL N° 4199/20) que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem e a prorrogação do Reporto, além de promover debates e reforçar o posicionamento conjunto sobre todos os temas relevantes para o setor portuário.

Um caminhão carregado com um contêiner adesivado com as informações propostas pela Coalizão Empresarial Portuária está circulando pelos arredores do Congresso Nacional, como parte ação estratégica de convencimento de deputados e lideranças políticas em Brasília.

“As valorizações e os incentivos para o transporte aquaviário e ferroviário são medidas necessárias e aguardadas por longo tempo pela sociedade brasileira, incluindo em especial as empresas privadas que atuam no setor portuário nacional”, destaca o texto da coalizão.

“Destacamos de fundamental importância o Projeto de Lei nº. 4199/2020, que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. O incentivo ao transporte de cabotagem brasileira, certamente poderá gerar incremento nas operações portuárias, resultando em redução de custos logísticos e na competitividade nacional”, segue o ofício.

A coalizão também destaca outros temas relevantes para a competitividade da cabotagem brasileira, como: transporte aquaviário de curta distância, serviços de praticagem, de rebocadores e a necessidade de redução tributária para os combustíveis marítimos.

As entidades também sugerem alterar o Artigo 16 da Lei Nº 11.033/2004 a inclusão das empresas de dragagem, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento, que poderão importar equipamentos fundamentais para suas operações até dezembro de 2025.

Petróleo e Gás

Diante do processo de abertura do mercado de refino no Brasil, a Petrobras espera um crescimento das exportações de petróleo nos próximos anos, em detrimento de uma queda nas vendas domésticas.

A companhia prevê que os embarques para o exterior representem cerca de 40% de todo volume vendido pela empresa entre 2021-2025.

Para efeitos de comparação, este ano, as exportações têm representado aproximadamente um terço da produção nacional da Petrobras. A estatal estima que vai vender, no exterior, em média, 891 mil barris diários da commodity entre 2021-2025, o que representa uma alta de 19,6% em relação à média de 2020 e o dobro da média de 2015-2019. Por outro lado, as vendas para o mercado doméstico devem cair 7%, para 1,252 milhão de barris/dia na média entre 2021-2025, ante o volume médio dos últimos cinco anos.

O diretor de logística e comercialização da Petrobras, André Chiarini, afirma que a empresa assumiu, em suas projeções, que os novos refinadores privados passarão a trabalhar com outras fontes de suprimento, além da estatal, e que parte do volume vendido pela companhia hoje para suas unidades próprias terá que ser realocado no mercado internacional, conforme seus ativos sejam vendidos. Para ele, as demais petroleiras presentes no Brasil serão as principais concorrentes da Petrobras pelo mercado interno.

Chiarini afirmou, ainda, que não vê “problemas operacionais” que criem barreiras ao aumento previsto da exportação. O diretor acredita que a China, que compra dois terços do petróleo vendido pela Petrobras no exterior, deve se manter como principal destino dos embarques da companhia nos próximos anos, mas que a

petroleira também mira outros mercados, dentro de uma estratégia de diversificação.

“Embora não enxerguemos uma mudança drástica nessa configuração [de protagonismo da China], outros mercados assumem papel importante na nossa estratégia”, afirmou o executivo. Além da Europa e Américas, Chiarini também vê a Índia como um mercado estratégico.

Minérios

Em 02 de novembro, a Vale divulgou uma atualização de estimativas de produção e de custos para 2020 e 2021. Em informe ao mercado, a empresa informou que a estimativa de produção de minério de ferro em 2020 ficará na faixa de 300 milhões de toneladas a 305 milhões. Para 2021, a estimativa é de 315 milhões de toneladas a 335 milhões.

Em relação ao cobre, a mineradora divulgou projeção de produção de 390 mil toneladas em 2021. A estimativa média para período de 2022-2024 seria de 455 mil toneladas. Em 2025, a produção de cobre deve ser em torno de 500 mil toneladas, acrescentou a empresa.

A produção média de níquel deve ficar em 200 mil toneladas entre 2021 e 2023, com projeção de 220 mil toneladas entre 2024 e 2025.

No fim do ano passado, a empresa estimou, em apresentação a investidores na Bolsa de Nova York, produção de minério de ferro entre 340 milhões de toneladas e 355 milhões de toneladas para 2020.

Investimentos - A Vale pretende investir US\$ 5,8 bilhões em 2021, conforme as projeções divulgadas pela companhia. Do montante, US\$ 4,8 bilhões referem-se à manutenção e US\$ 1bilhão aos projetos de crescimento.

Para 2020, a mineradora manteve a projeção de investimentos em US\$ 4,2 bilhões. A média de investimento dos próximos anos será de US\$ 5,5 bilhões.

Custos - A Vale informou também que o custo caixa para minério de ferro ficou em US\$ 13,60 por tonelada em 2020. A mineradora disse ainda que, quando a produção atingir 400 milhões de toneladas por ano, o custo caixa ficará entre US\$ 10,50 e US\$ 12 por tonelada.

Provisão para descaracterizar barragens - A Vale também divulgou que fará uma provisão adicional de US\$ 670 milhões (valor nominal) para a execução do plano de descaracterização das barragens nas demonstrações financeiras do quarto trimestre.

A mineradora calcula que, ao fim de 2020, as provisões cheguem a US\$ 2,7 bilhões. Esse valor, diz a Vale, está sujeito a revisão com base nos desembolsos feitos até o fim do ano.

Outras cargas

O governo argentino voltou a barrar calçados brasileiros no país após uma trégua de quatro anos. Segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), que vem monitorando a questão, atualmente estão pendentes de licenças de importação para entrar no país vizinho 328 mil pares de calçados, sendo que 315 mil deles já excederam o

prazo máximo de 60 dias estabelecido pela Organização Mundial do Comércio (OMC).

Segundo o presidente-executivo da Abicalçados, Haroldo Ferreira, o prejuízo já chega a US\$ 3 milhões. “Em outubro, no primeiro monitoramento realizado por demanda de algumas empresas que estavam enfrentando novamente o problema, quase 850 mil pares aguardavam liberação na fronteira. Foi quando tivemos um encontro com a embaixada da Argentina no Brasil. A partir daí houve uma melhora, mas seguimos atentos”, conta o executivo.

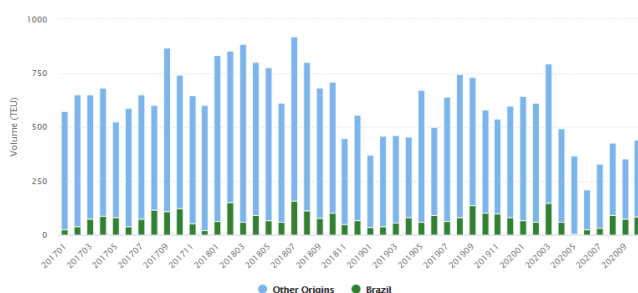
Ferreira lembra que o fato remete aos governos Kirchner, quando os calçados brasileiros tiveram as mesmas dificuldades para entrar no país vizinho. “A Argentina passa por uma crise econômica e precisa preservar suas reservas cambiais. A medida natural do governo, que tem orientação mais protecionista, é barrar importações, barreira que neste caso é colocada por meio das licenças não automáticas”, explica o dirigente, ressaltando que a preocupação é de que possam ocorrer cancelamentos ou mesmo pedidos de prorrogação para pagamentos, prejudicando a indústria brasileira.

Atualmente, a Argentina é o segundo destino do calçado brasileiro no exterior, atrás apenas dos Estados Unidos. Entre janeiro e outubro deste ano, o país vizinho foi destino de 6,28 milhões de pares produzidos no país que geraram US\$ 60,17 milhões, quedas de 25,2% em volume e de 33,2% em receita na relação ao mesmo período de 2019.

Confira no gráfico a seguir o volume das importações argentinas de calçados do Brasil e de outros destinos a partir de janeiro de 2017:

Importações Argentinas de Calçados (HS 64) | Jan 2017 a Out 2020 | TEU

Argentine Footwear Imports (HS 64) | Jan 2017 to Oct 2020 | TEU



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

Segundo o Ministério da Agricultura, Pecuária e Pesca da Argentina, as exportações de hortaliças frescas do país, certificadas pelo Serviço Nacional de Saúde e Qualidade Agroalimentar (Senasa), cresceram 11% no período de janeiro a outubro deste ano, em relação ao mesmo período de 2019.

Nos primeiros 10 meses de 2020, o Senasa certificou embarques de 352.461 toneladas de hortaliças frescas (cebola, alho, tomate, entre outros), enquanto no mesmo período do ano passado esse número havia sido de 315.772 toneladas.

Desse total, 189.187 toneladas correspondem a cebolas; 72.860 a alho fresco; 51.633 à batata; 22.091 à tomate e 7.381 à abóbora. Os principais destinos das hortaliças foram Brasil, Paraguai e países da União Europeia, entre outros. Também foram registrados embarques de repolho, cenoura, alface e pimenta.

Os principais destinos da cebola argentina foram: Brasil, 156.151 toneladas; Paraguai, 31.389 toneladas e Uruguai, 1.483 toneladas. Já o alho fresco teve como primeiros mercados: Brasil, 62.136 toneladas e Estados Unidos, 5.240. Os batatas tiveram como principais destinos o Paraguai com 44.992 toneladas e o Brasil com 6.382. Os primeiros mercados para embarque de tomate foram Paraguai com 21.816 toneladas; e Uruguai com 6.255 toneladas.

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