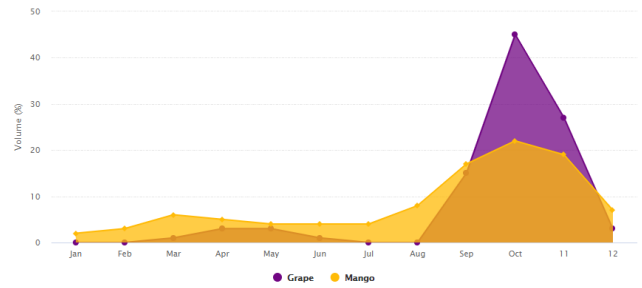
Principais notícias

A manga e a uva são duas frutas que, por sua sazonalidade, remetem às festas de final de ano, estando presentes na ceia da maioria das famílias. Mas essas frutas não agradam somente o paladar brasileiro. Por isso, a demanda no exterior por manga e uva é crescente.

Dados do DataLiner apontam que, nos primeiros dez meses de 2020, a manga representou 24,1% das frutas exportadas pelo Brasil. Em igual período no ano passado, a representatividade era um pouco menor, 22%. Já a uva teve sua representatividade estável entre as frutas exportadas pelo país de janeiro a outubro de 2020: 8,6% contra 8,7% nestes meses de 2019.

As uvas têm seu pico de exportação entre setembro e novembro, com um maior volume exportado em outubro. Já as mangas são exportadas praticamente o ano todo mas com volumes irregulares, já que 58% dos embarques estão concentrados nos meses de setembro, outubro e novembro.

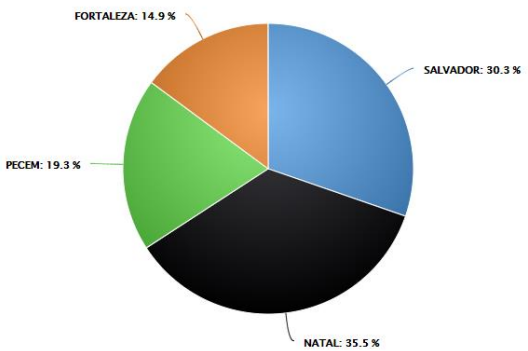
Seasonality of Mango and Grape Exports | 2017-2019



Source: DataLiner

Logística de exportação
Como era de se esperar, os portos do Nordeste lideram as exportações das duas frutas, já que elas são, em sua maioria, produzidas na região do Vale do São Francisco. Confira a seguir a participação de cada porto nas exportações das duas frutas:

Main Mango- and Grape-Exporting Ports | Jan to Oct 2020 | TEU



Source: DataLiner

Entre os armadores, a CMA CGM lidera as atividades de exportação, com 41% do volume exportado no período de janeiro de 2017 a dezembro de 2019, seguida pela Hapag Lloyd (22%), Hamburg-Sud (18%), MSC (12%), Marfret (5%) e Maersk Line (2%).

Vale apontar, também, que no início da temporada de frutas, em setembro, pelo segundo ano seguido, o Porto do Pecém passou a receber 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.

Destinos
A Europa é o principal destino das mangas e uvas brasileiras, com 80% do volume, seguida dos Estados Unidos, com 19% e Ásia com 1%. Entre os países, a liderança é da Holanda, que em 2020 recebu um volume 10% superior ao de 2019 (Janeiro a Outubro) Confira a seguir:

Principais destinos das Exportações de Manga e Uva | Jan a Out 2019-2020 | TEU

Main destinations for Mango and Grape Exports | Jan to Oct 2019-2020 | TEU

País	2019	2020	Diff. %
NETHERLANDS	8196	9.030	10%
UNITED STATES	4136	4.871	18%
SPAIN	2298	2.910	27%
UNITED KINGDOM	2136	2.788	31%
RUSSIAN FEDERATION	292	332	14%
GERMANY, FEDERAL REPUBLIC	142	180	27%
IRELAND	74	110	49%
NORWAY	42	22	-48%
UNITED ARAB EMIRATES	32	26	-19%
ITALY	46	8	-82%
OTHERS	77	50	-35%

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

Perspectivas
De acordo com o Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada), da Esalq/USP, apesar dos temores iniciais, a pandemia de covid-19 trouxe poucos impactos negativos às exportações de frutas do Brasil. Em volume, todas as principais frutas exportadas superaram os envios médios dos últimos cinco anos – e a maioria, inclusive, registra performance superior à observada em 2019, que já havia sido considerado um bom ano.

Para o órgão, as exportações foram beneficiadas pela demanda aquecida (tendo em vista o apelo da alimentação saudável) e por problemas em alguns países relacionados à pandemia e a questões produtivas. Além disso, o dólar valorizado frente ao Real também favoreceu bastante os embarques, já que torna produtos brasileiros mais atrativos no mercado externo. A moeda norte-americana elevada permitiu que exportadores baixassem o preço médio (em dólar), sem deixar de ter boa rentabilidade em Real, mesmo em períodos pouco usuais de embarques. O Brasil, no geral, conseguiu manter sua oferta de frutas, o que estimulou as exportações à União Europeia, a qual, por sua vez, manteve firme a demanda por frutas e vegetais frescos durante a pandemia.

Segundo o diretor executivo da Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas), Eduardo Brandão, no próximo ano as frutas brasileiras deverão ser mais exportadas para os países árabes. As principais frutas embarcadas ao Oriente Médio e Ásia costumam ser o melão, a uva, a manga e o limão-taiti, apontam os dados da associação.

"Há uma grande expectativa de crescimento nas exportações de frutas para o bloco do Oriente Médio (Arábia Saudita, Bahrein e Emirados Árabes Unidos). E para o continente asiático, especialmente China e Coreia do Sul. Nossas frutas têm qualidade e são muito apreciadas por esses países", ressaltou Brandão, em nota.

Portos, terminais e infraestrutura

O Governo Federal aprovou, no último dia 17 de dezembro, por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a abertura da consulta pública sobre os estudos do projeto de desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho, administrados pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). As audiências serão virtuais e os documentos estarão disponíveis para consulta e contribuições no site da Antaq, por 45 dias, a partir do dia 28 de dezembro. A audiência pública presencial será agendada futuramente.

"Como prometido, teremos a primeira desestatização portuária do Brasil, começando com o Porto de Vitória, e a ideia é a partir desse modelo implantar em outros portos. A desestatização é uma prioridade do Governo Federal", destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Qualificado durante a 3ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o projeto é o primeiro de desestatização de portos públicos implantando no Brasil. A ideia é transferir para a iniciativa privada, que já atua na operação portuária, a gestão das infraestruturas e áreas públicas, trazendo melhorias operacionais e na qualidade dos serviços prestados, além de maior agilidade e capacidade de realizar os investimentos necessários.

O projeto, que está sendo estruturado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, apresentará os estudos que embasam a modelagem de concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, por 35 anos, e os principais aspectos regulatórios para exploração. Assim, serão levados para discussão as propostas de tarifário, os parâmetros de desempenho, as formas de exploração indireta das áreas, a sub-rogação de contratos, entre outros. Também serão analisados, em consulta pública, a previsão de investimentos estimados e o potencial de desenvolvimento das áreas greenfield.

Quando disponibilizados, os documentos poderão ser acessados pelo link: http://portal.antaq.gov.br/index.php***/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/***

O Ministério da Infraestrutura (MInfra) publicou, no último dia 17 de dezembro, no Diário Oficial da União, o extrato do Convênio de Delegação de Competências, que autoriza a SCPar Porto de São Francisco do Sul (SC) a elaborar os editais e procedimentos licitatórios para o arrendamento de duas instalações portuárias: o Berço 401 e o Terminal Graneleiro.

A Portaria n° 574, de 2018, permite ao MInfra transferir algumas de suas competências para aqueles portos que obtiverem nota mínima de 6,0 (seis) no Índice de Gestão da Autoridade Portuária – IGAP. Este indicador avalia o nível de eficiência operacional, administrativa, de manutenção de acessos aquaviários, de execução orçamentária de investimento, dentre outros.

"Esse movimento de descentralização vem em um momento especial, em que o setor portuário ganhou 13 posições no ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial, cenário que corrobora com a lógica defendida pelo Ministério da Infraestrutura de que as autoridades locais reassumam sua autonomia de gestão", avalia Diogo Piloni, secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Recentemente, no Prêmio Portos + Brasil 2020, a SCPar Porto de São Francisco do Sul atingiu 8,0 (oito) pontos no índice e atendeu as demais exigências necessárias que a permitem desenvolver os processos de arrendamentos do "Berço 401" e do "Terminal Graneleiro" de São Francisco do Sul. Juntas, as áreas podem atrair investimentos de R$ 600 milhões para o porto, proporcionando a ampliação da capacidade de movimentação e armazenagem de granéis sólidos, e reduzindo o tempo das operações.

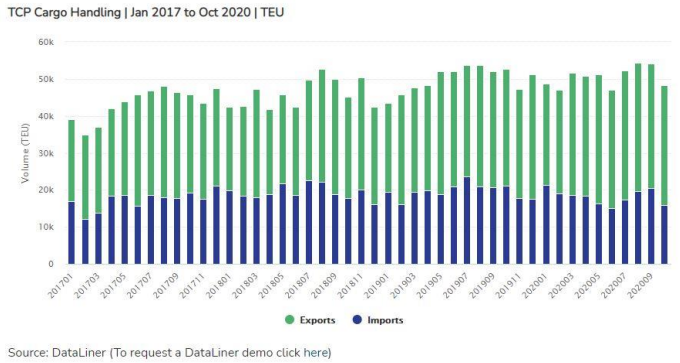
Até então, o MInfra já havia delegado as mesmas competências à Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), no Paraná, que, neste ano, atingiu 9,0 (nove) pontos no IGAP.

A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, teve seu calado máximo operacional ampliado, passando de 11,80 metros para 12,10 metros, um incremento de 30 centímetros. Aprovada no último dia 7 de dezembro, a medida vale para os berços 217 e 218, podendo ser ampliado para o berço 216. Para que a marca fosse possível, o Porto de Paranaguá passou por obras de dragagem de aprofundamento, realizadas entre os anos de 2017 e 2018. Em 2020, foram realizadas as aprovações junto a Marinha do Brasil, em um trabalho liderado pela Autoridade Portuária com auxílio da TCP e outros segmentos do Porto.

"Durante os últimos 6 meses trabalhamos na comprovação da viabilidade do aumento do calado operacional para os grandes navios de contêineres, que se dará de forma gradual ao longo dos próximos meses", explica o diretor comercial e institucional da empresa, Thomas Lima.

Confira no gráfico abaixo a movimentação de contêineres via TCP a partir de janeiro de 2017:

Movimentação de cargas TCP | Jan 2017 a Out 2020 | TEU



De acordo com o diretor, o ganho para os clientes diz respeito às janelas de atracação de navios com LOA (comprimento máximo) de até 345 metros, que se tornarão mais flexíveis, deixando o terminal mais competitivo para armadores, importadores e exportadores, e com uma capacidade operacional ampliada em mais de 140 mil TEUs no ano. "A atratividade de um terminal de contêineres está diretamente ligada à sua produtividade. Com esses avanços, os grandes navios serão operados de forma mais eficaz, e nossos clientes poderão usufruir de uma maior oferta de escalas e espaço para embarques, o que é essencial para o reaquecimento econômico esperado nos próximos anos, e para o nosso pujante agronegócio", afirma.

Segundo Thomas Lima, a aprovação do novo calado operacional é mais um passo para transformar o terminal em um Hub marítimo, e novos investimentos na infraestrutura marítima são esperados. "Planejamos em conjunto as demais entidades do porto as melhorias de infraestrutura marítima. Isso irá acontecer com a remoção de rochas no acesso principal, revisão da sinalização náutica nos acessos, e com a dragagem dos novos dolfins" finaliza.

Foi iniciado o procedimento licitatório para ampliação e modernização do Cais da Gamboa, o trecho mais antigo do Porto do Rio de Janeiro, inaugurado em 1910. As obras, estimadas em R$195 milhões, serão iniciadas em 2021, com prazo de conclusão previsto para um ano após contratação da empresa vencedora do certame. O edital de convocação encontra-se no site da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que divulgou a informação no último dia 15 de dezembro.

As obras, que contemplarão uma faixa do Cais da Gamboa, numa extensão de 600 metros entre os cabeços 100 e 124, serão fiscalizadas pela Superintendência de Engenharia da Diretoria de Gestão Portuária da CDRJ. Segundo o superintendente de Engenharia, Roberto Catalão, "os estudos realizados confirmam a viabilidade técnica, socioeconômica, financeira e ambiental dessa intervenção, que não vai modificar as condições atuais do meio ambiente e manterá as características básicas do cais existente".

Catalão explicou que a estrutura desse trecho do Cais da Gamboa – um cais de peso que possui uma base de fundação de forma metálica com um muro duplo de pedras de cantaria de granito, preenchidos com concreto ciclópico – foi projetado e construído com as técnicas disponíveis à época, para um calado de aproximadamente 9 metros. "Essa profundidade não atende mais à maioria dos navios modernos, que necessitam de pelo menos 13,5 metros, mas para que possamos aumentar esse calado operacional, precisamos modernizar as fundações e estruturas originais do cais, que não suportariam uma dragagem", detalhou.

O diretor de Gestão Portuária da CDRJ, Mário Povia, ressaltou que, após a execução das obras de modernização do cais, a CDRJ pretende realizar a dragagem do trecho: "Para o desenvolvimento de novos negócios e melhoria das condições de atratividade do porto, é imperativo o aumento do calado operacional dessa área, que passará a receber navios de maior porte, permitindo a otimização do uso de uma infraestrutura que é fundamental para o Porto do Rio de Janeiro, que a partir de então estará apto a captar novas cargas e novas linhas de navegação, inclusive dando lastro a outras conquistas do cluster portuário, como a instalação do sistema VTMIS, a introdução do calado dinâmico e a navegação noturna no canal de acesso, reduzindo os custos operacionais em razão de um significativo aumento de eficiência".

Para o superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, com a execução dessas obras, o Porto do Rio de Janeiro atingirá um melhor desempenho no uso da retroárea, na logística de transporte interno e na segurança das operações, captando um maior fluxo de cargas para o Porto do Rio de Janeiro. "Esse trecho do Cais da Gamboa tem uma grande vocação para movimentar diversos tipos de carga geral e granéis, como por exemplo: trigo, ferro gusa, concentrado de zinco, cargas de apoio às atividades offshore, entre outros. Com a modernização do cais e o aprofundamento do acesso aquaviário, esse mix de cargas será mais variado e rentável, podendo até duplicar a demanda", enfatizou Leandro.

As etapas das obras incluirão: a execução de estacas para dar suporte à nova viga de coroamento do cais; injeção de nata de cimento ou de solo cimento que funcionará como uma parede de contenção para impedir a erosão abaixo do muro do cais; vigas de coroamento, uma sobre o cais atual e outra a cerca de 5 metros, apoiada nas novas estacas; e lajes pré-moldadas com capa de concreto, que serão apoiadas nas vigas de coroamento.

A partir do próximo mês de fevereiro, o Porto do Pecém vai voltar a receber navios de grande porte carregados com combustível líquido para realizar operações de transbordo, modalidade conhecida como ship to ship (de navio para navio). A informação foi repassada ao governador Camilo Santana, nesta quinta-feira,17 de dezembro, pelo presidente da Petrobras, Roberto Castelo Branco. Há seis anos que o estado não recebia embarcações para esse tipo de atividade. Inicialmente, serão movimentados 200 mil m^3 de combustível por mês.

"Vínhamos dialogando com a Petrobras para a retomada dessa operação, que será muito importante para a empresa e representa ganho econômico para o Ceará, que passará a enviar combustível para comercialização em estados do Norte e Nordeste", comentou Camilo. Inicialmente, o Porto do Pecém deverá receber três navios por mês, mas com perspectiva de ampliação já para os próximos meses.

O presidente do Complexo do Pecém (CIPP S/A), Danilo Serpa, explicou como acontecerá a operação. "São navios maiores que vão chegar ao Brasil com combustível líquido e vão passar para navios menores levarem para estados das regiões Norte e Nordeste. É uma operação muito importante para o porto, porque, num mesmo berço, você atraca dois navios – o menor ao lado do maior", detalhou Serpa. O secretário do Desenvolvimento Econômico do Ceará, Maia Júnior, e o presidente da Transpetro, Gustavo Raposo, também participaram do encontro.

O Porto de Paranaguá embarcou, no último dia 14 de dezembro, em um único lote, 157 ônibus, marcando um novo recorde, com dois veículos a mais que no embarque anterior. A operação é destaque, também, pela agilidade. O operador levou cerca de 10 horas para colocar todas as unidades no interior do navio. "Em 2020 vimos embarques deste tipo com mais frequência, devido ao mercado e às boas condições de tarifa, espaço e, principalmente, mão de obra qualificada. Paranaguá tem um baixíssimo índice de avaria e isso faz toda a diferença na hora que o importador escolhe um porto", explica o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira.

Além deste, foram três grandes carregamentos de veículos de transporte público realizados neste ano. Em julho, 130 ônibus foram carregados em um único navio. Em outubro, outros 110, e,

em novembro, foram 155 ônibus carregados o que era, até então, o maior embarque já realizado em um único lote, no porto paranaense.

Os 552 veículos foram para Boma, na República do Congo, e Luanda, em Angola. Os ônibus integram um projeto de transporte público dos países africanos. Outros dois embarques em grande quantidade já estão previstos para os meses de janeiro e fevereiro de 2021.

A MultiRio concluiu o processo de expansão do terminal de contêineres do Porto do Rio de Janeiro com a entrega do Portainer Super Post Panamax, um guindaste de cais para movimentação de contêineres, que veio a China para o Brasil inteiramente montado. A partir de agora, a MultiRio conta com cinco portêiners, além dos atuais três MHCs (Mobile Harbour Crane) e amplia a sua capacidade de movimentação de cargas, o que reflete em agilidade no processo de carga e descarga dos navios.

"Em 2011, olhamos para o Porto e entendemos que ele não teria infraestrutura para receber os navios grandes que estão navegando na Europa, Estados Unidos e Oriente, e isso nos faria perder competividade. Isso porque os navios estão crescendo e era real a necessidade de expandir para termos condições de atendê-los no Porto do Rio de Janeiro. Naquele momento decidimos que investiríamos para fazer do porto fluminense um dos mais competitivos do mundo. Hoje, posso afirmar que atingimos o nosso objetivo", afirma Thomas Klien, presidente da Multiterminais. "O Rio de Janeiro tem geografia marítima e terrestre privilegiada. Temos um cais com faixa única que conecta dois terminais, oferecemos agilidade na carga e descarga e podemos ser o ponto de conexão para os maiores navios porta contêiner que precisam levar seus produtos para portos menores", acrescenta.

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 de içar contêineres a 49 metros de altura e a uma distância horizontal de 67 metros.

A MultiCar, terminal de veículos do Porto do Rio de Janeiro operado pela Multiterminais, também expandiu passando a contar com primeiro edifício garagem em terminal portuário da América Latina. O investimento nos dois terminais contíguos da Multiterminais, que incluiu ampliação do cais em 560 metros, foi de quase R$ 500 milhões. Juntas, MultiRio e MultiCar passaram a contar com 1.160 metros de cais contínuo.

O Ministério da Infraestrutura recebeu uma proposta que prevê investimentos de R$ 3,6 bilhões para implantação de um novo terminal portuário em Natal e a adaptação do atual porto da capital. De acordo com a proposta, os investimentos são de longo prazo e poderiam ser realizados por etapas.

O projeto defende a construção de um terminal na margem esquerda do Rio Potengi, em frente ao porto atual, além da construção de corredores logísticos, uma terceira ponte sobre o rio, recuperação da área degradada de mangue, entre outros investimentos em infraestrutura logística – como um ramal ferroviário, entre o porto, o aeroporto e Zona de Processamento de Exportações. Juntos, os investimentos chegariam a quase R$ 7 bilhões.

A proposta foi elaborada pelo Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia (Cerne) em parceria com uma consultoria italiana e escritórios brasileiros e entregue pelo senador Jean-Paul Prates (PT) em audiência com o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, no último dia 14 de dezembro. A reunião, que também contava com a presença do secretário de Agricultura do Estado, Guilherme Saldanha, e do coordenador da bancada potiguar no Congresso, deputado federal Benes Leocádio (Republicanos), foi realizada inicialmente para discutir gargalos operacionais no porto da capital.

"A proposta do Complexo Portuário do Potengi pode dar um novo fôlego à economia potiguar. Ele vai ser uma instalação integrada com outros modais de transporte, com capacidade para receber navios de porte muito superior aos que utilizam o atual porto e com baixo impacto ambiental. O prazo para implantação do novo terminal portuário, do corredor logístico e do ramal ferroviário que integram esse projeto é relativamente curto: de 3 a 5 anos. Os investimentos seriam amortizados em 20 anos a partir das tarifas obtidas pela movimentação de cargas", disse o senador.

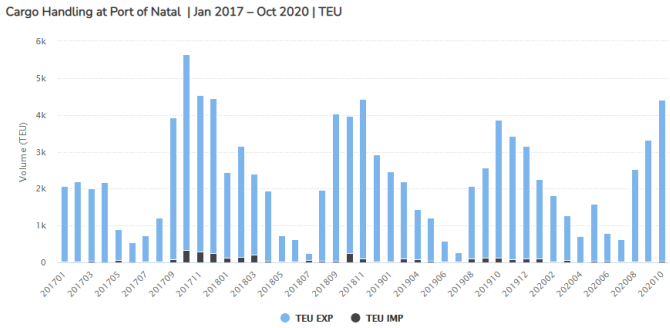
Segundo o Secretário de Agricultura, Guilherme Saldanha, o esboço do novo porto deverá ser analisado pelo governo federal, para ser considerada a possibilidade do investimento ou de uma parceria com a iniciativa privada."A verdade é que o atual porto de Natal se demostra muito pequeno, diante das perspectivas que temos de novas exportações, como a abertura do mercado chinês, para a fruticultura, entre outras. Já termos dificuldades de operação. A gente precisa de um porto novo", considerou Saldanha.

O novo porto seria instalado em uma área de aproximadamente 9,0 km^2, na margem esquerda do rio Potengi, com 1000 metros de cais acostável linear e retro área de 1km^2, aproveitando o canal de acesso e a bacia de evolução existentes.

Conforme a proposta, a estrutura prevista para para o novo porto teria três pátios para contêineres, sendo um para vazios, um para importação e outro para exportação, pátios destinados à movimentação de granéis sólidos (minério de ferro, feldspato, calcário, caulim etc.) com esteiras transportadoras acopladas a carregadores de navio. Também seriam construídos pátio de tancagem de combustíveis e produtos químicos com capacidade para 80.000,0m^3; além de todas as infraestruturas logísticas necessárias.

Propostas de investimento
Novo Terminal Portuário da Grande Natal, porto seco (ZPE) e adaptação do Porto de Natal
– Tempo de Execução: 3 anos e 4 meses
– Investimento Estimado: R$ 3,6 bilhões
Corredor Logístico (integração rodoviária), Terceira Ponte e Parque Urbano Ecológico
– Tempo de Execução: 3 anos e 8 meses
– Investimento Estimado: R$ 580 milhões
Ramal Ferroviário (Natal-Assu-Macau-Mossoró-Jucurutu-Caicó)
– Tempo de Execução: 4 anos e 9 meses
– Investimento Estimado: R$ 2,8 bilhões
"O porto atual não tem guindaste. O transporte dos contêineres das carretas para o pátio e para os navios são feitos com equipamentos do operador do terminal, que estão velhos e sucateados. Carretas que eram para passar duas ou três horas e voltar para as fazendas para pegar mais contêineres estão passando um dia inteiro em Natal", afirmou Saldanha.

O gráfico a seguir traz o histórico da movimentação de cargas no Porto de Natal a partir de janeiro de 2017:



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

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte ainda não se posicionou sobre o assunto. Em nota, a empresa informou que discute parceria para instalação de uma empresa de pátio de caminhões na região metropolitana de Natal. "O objetivo da Codern é contribuir para melhorar o trânsito e facilitar a logística para os usuários do Porto de Natal", informou na ocasião.

Operação conjunta da Receita Federal, Polícia Federal e pelo Batalhão de Ações Especiais da Polícia Militar de São Paulo (Baep) no Porto de Santos prendeu três pessoas por tráfico internacional de drogas na madrugada do dia 15 de dezembro. De acordo com as autoridades, foram apreendidos 360 kg de cocaína, que seriam levadas para a Nigéria.

Segundo a Alfândega de Santos, durante a madrugada, uma movimentação suspeita de caminhoneiro, identificada por câmeras de vigilância do Porto de Santos, gerou o acionamento da Polícia Federal e a Receita Federal para verificação e acompanhamento da situação.Quando o caminhão saiu do terminal portuário, ele foi abordado pelas equipes. Além do caminhoneiro, dois indivíduos estavam escondidos no compartimento onde fica a cama do motorista, assim como três lacres de contêineres.

No contêiner, onde deveriam estar os lacres, as equipes encontraram 360 kg de cocaína em tabletes dentro de bolsas pretas. O contêiner escolhido para o transporte da droga pelos traficantes tinha como destino final a Nigéria, mas faria transbordo no porto de Las Palmas, nas Ilhas Canárias, na Espanha.

De acordo com a Receita Federal, considerando as características observadas na ação, a suspeita é que tenha ocorrido a técnica criminosa em que a droga é inserida em uma carga lícita sem o conhecimento dos exportadores e importadores.

O trio foi encaminhado para a Delegacia da Polícia Federal, em Santos, onde o caso será investigado com o suporte das outras instituições envolvidas na operação.

A comunidade portuária de Itajaí e Navegantes está preparando a implantação de seu Port Community System (PCS), plataforma eletrônica que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo: importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos, armadores, operador e terminais portuários, Autoridade Portuária, entre outros.

O objetivo de um Port Community System é reduzir o tempo e o custo das operações de importação e exportação e com isso melhorar a eficiência dos portos e dessas operações. "Com os serviços disponibilizados nessa plataforma e a integração desses agentes, será possível automatizar e simplificar os processos e com isso reduzir o tempo no trânsito de cargas. A nossa meta é reduzir dois dias na importação e um dia na exportação", explica Guilherme Malimpensa Knoll, Diretor Geral de Engenharia da Superintendência do Porto de Itajaí.

No Brasil estão sendo implantados quatro PCS: Itajaí, Santos, Rio de Janeiro e Suape. Cada um deles é desenvolvido para atender as necessidades específicas de sua comunidade, por isso sua gestão e desenvolvimento é coordenada por um Comitê de Governança composto por pessoas que atuam naquela comunidade portuária.

"O PCS não pertence a um agente específico, ele pertence à comunidade e nessa fase de desenvolvimento é que vamos definir como será o modelo de governança e como será a administração dele. Até mesmo a participação na plataforma não será obrigatória para nenhum desses atores", aponta Guilherme.

Ele acredita que a adesão ao sistema acontecerá em função das facilidades que ele irá trazer a esses processos, que será seu principal atrativo.

A Superintendência do Porto de Itajaí, enquanto Autoridade Portuária, participa do Comitê de Governança e também nos grupos de mapeamento. Esses grupos são responsáveis por mapear os processos prioritários e identificar as melhorias possíveis dentro de cada um deles.

É a partir dessas informações e para atender a essas demandas que a plataforma eletrônica será criada.

O Port Community System é um projeto implementado e facilitado por um consórcio de empresas, liderado pela Palladium, com supervisão do Governo Federal e coordenaçãoda CONAPORTOS (Comitê de Integração de Sistemas da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos).

O projeto é uma iniciativa do governo britânico através do Prosperity Fund, um fundo de cooperação para apoiar o crescimento econômico e a prosperidade inclusiva de países em desenvolvimento. A melhoria da eficiência nos portos brasileiros é um dos objetivos específicos do Brasil Trade Facilitation, um programa do Prosperity Fund dedicado exclusivamente ao Brasil.

O Ministro dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Luis Alberto Heber; o presidente da Administração Portuária Nacional do país (ANP), Juan Curbelo, e o presidente da Corporação Nacional de Desenvolvimento (CND), José Luis Puig, assinaram um acordo com o objetivo de dragar o canal de acesso ao porto de Montevidéu. Segundo Heber, grande parte do canal de acesso ao Porto de Montevidéu é favorecido por correntes de água e, portanto, requer baixíssimos custos de manutenção.

O presidente da Administração Nacional de Portos (ANP), Juan Curbelo, destacou que o acordo é muito importante, pois é um primeiro passo para o desenvolvimento de um projeto que será importante para toda a operação portuária da região.

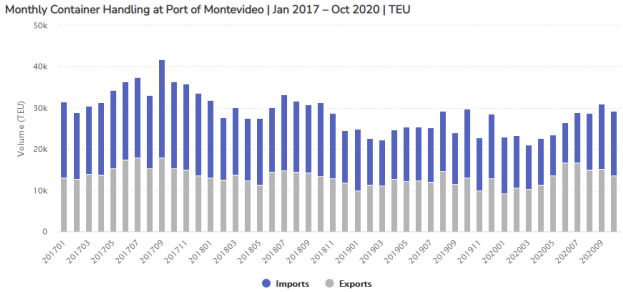
A ANP trabalhará em conjunto com o CND para a execução do desenho técnico do projeto e da convocação para a licitação para a

construção, aprofundamento e manutenção do canal de acesso ao porto de Montevidéu, que ocorrerá no primeiro semestre de 2021.

O canal mede 65 quilômetros. As obras permitirão a entrada de navios com melhores condições de segurança. O custo da obra ultrapassa os 200 milhões de dólares e estima-se que a sua conclusão seja definida num período entre 12 e 18 meses, com manutenção por 10 anos.

Parte da dragagem será feita por equipes próprias da ANP e o restante por empresas nacionais e internacionais.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de contêineres no Porto de Montevidéu mês a mês a partir de 2017



Graph source: DataLiner (to request a DataLiner demo, click here)

Navegação

A CMA CGM informou que adicionou uma escala em Fortaleza (BRFOR) no BRAZEX Loop 2 a partir de Janeiro de 2021. O porto de Vitória (BRVIX) não será mais oferecido no Loop 2, mas ainda será atendido no Loop 1.

Outra mudança é que o Porto de San Juan, em Puerto Rico (PRSJU), não será mais atendido no BRAZEX Loop 2.

Com isso, o schedule da companhia ficará o seguinte:
Última data no Porto de Vitória: Mathilde Shulte – ETD JMKIN: 05 de janeiro de 2021 – ETA BRVIX: 18 de janeiro de 2021
Última data no Porto de San Juan: Mathilde Shulte – ETA PRSJU: 7 de fevereiro de 2021
Primeiro ETD no Porto de Fortaleza: Harris 0HK0UM1MA – 22 de janeiro de 2021

Grãos

De acordo com a Associação Brasileira dos Produtores de Milho (Abramilho) Brasil e China estão em negociações para ampliar o comércio de milho entre os países, embora seja inviável aumentar neste momento as exportações para o país asiático, devido à oferta reduzida no período da entressafra.

Segundo dados do governo, apenas uma fração das vendas de milho do Brasil, o equivalente a 68.550 toneladas, teve a China como destino no ano passado. No período, as exportações totais do cereal foram de 42,7 milhões de toneladas. A título de comparação, a China adquiriu quase 80% da soja brasileira, ou 58 milhões de toneladas, no ano passado.

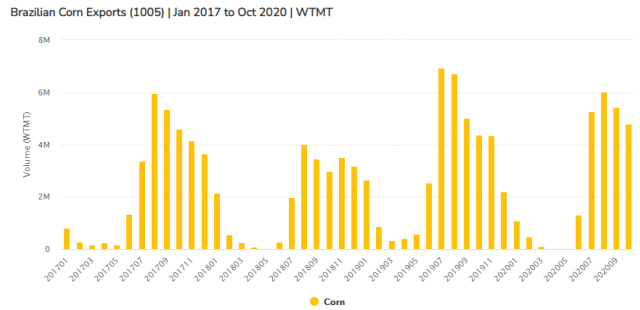
Na terça-feira, a Bloomberg noticiou que o Brasil se aproximava de um acordo que permitiria ao país aumentar as vendas do cereal para a China, que depende dele para alimentar seu crescente rebanho de suínos.

Segundo o presidente da Abramilho, Cesario Ramalho, há cerca de dois meses, representantes da entidade participaram de uma reunião com importadores e autoridades chinesas para discutir o comércio de milho. Na ocasião, o Ministério da Agricultura disse aos representantes chineses que se empenharia em tomar medidas que permitiriam ao Brasil aumentar as exportações de milho para a China.

"Não precisamos sair correndo para vender, não temos milho para vender", disse Ramalho. "O pessoal fica louco que a China quer comprar, mas graças a Deus, no milho, os clientes são múltiplos, tem o Japão, o Irã, União Europeia, tem muito comprador de milho", acrescentou.

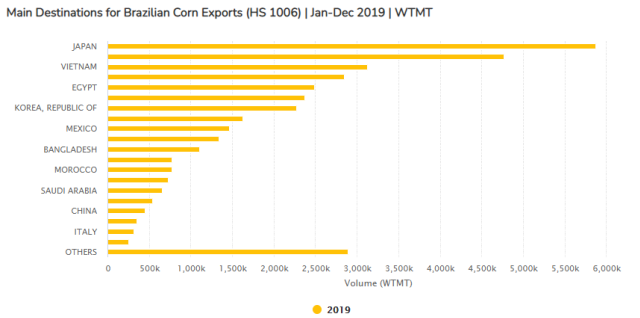
Confira nos gráficos a seguir os volumes de milho exportados pelo Brasil a partir de 2017 e os principais destinos:

Exportação Brasileira de Milho (1005) | Jan 2017 a Out 2020 | WTMT



Source: DataLiner

Principais destinos das exportações brasileiras de Milho (HS 1006) | Jan-Dez 2019 | WTMT



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

O Ministério da Agricultura não respondeu de imediato a um pedido por comentários. A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) preferiu não comentar.

A Abramilho disse que as medidas para facilitar o comércio do cereal com a China seriam de implementação relativamente simples, explicando que os chineses estão preocupados com um certo tipo de erva daninha, que poderia ser eliminada por meio do uso de herbicidas.

O Brasil planta duas grandes safras de milho por ano e deve colher um total de mais de 102 milhões de toneladas nesta temporada, segundo estimativas do governo.A maior parte da produção fica disponível a partir do meio do ano, quando os agricultores colhem a segunda safra.

Segundo a Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz), com base nos dados do Ministério da Economia,

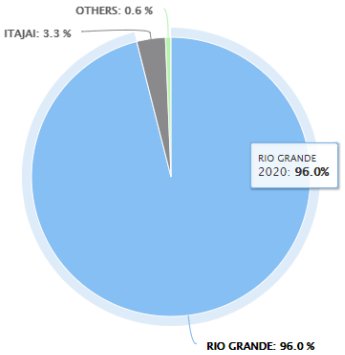
as exportações brasileiras de arroz (base casca) somaram 72,79 mil toneladas em novembro, queda de 44,3% na comparação com o mesmo mês de 2019.
Desse total, 40,27 mil toneladas foram para os EUA, que praticamente só compraram arroz quebrado (96% do total). Outros importadores relevantes foram Venezuela (15,7 mil toneladas), Peru (10,24 mil) e Arábia Saudita (1,94 mil).

No atual ano-comercial do segmento, que começou em março, as exportações chegaram a 1,61 milhão de toneladas, ante 982,88 mil em igual período do ciclo anterior. Nos primeiros 11 meses deste ano, foram 1,76 milhão de toneladas, frente ao volume de 1,2 milhão do mesmo período de 2019.

As importações, por sua vez, somaram 187,57 mil toneladas em novembro, quase três vezes mais que as 66,42 mil toneladas de um ano antes. Os maiores fornecedores foram EUA (56,07 mil toneladas), Paraguai (48,71 mil), Uruguai (46,86mil), Argentina (16,72 mil) e Índia (11,71 mil t).

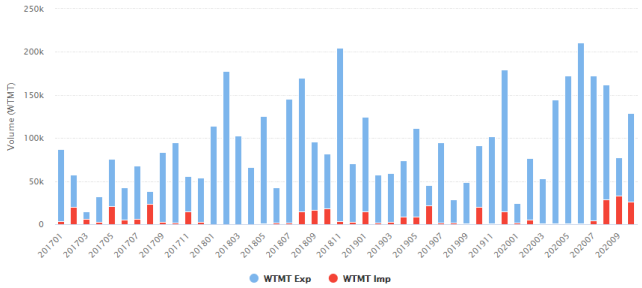
Os gráficos a seguir trazem os principais portos exportadores de arroz do Brasil e os volumes movimentados:

Brazilian Rice Handling (HS 1006) by Port | Jan 2020- Oct 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

Brazilian Rice Handling (HS 1006) | Jan 2017 – Oct 2020 | WTMT



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

Para as compras de fora do Mercosul, colaborou a cota de importação sem tarifa criada pelo governo para 400 mil toneladas do cereal. Ainda segundo a Abiarroz, no acumulado do ano-comercial, as importações chegaram a 919,33 mil toneladas, ante 829,71 mil toneladas em igual período de 2019.

Carnes

Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as Filipinas retiraram o embargo total à carne de frango do Brasil, conforme memorando emitido esta semana pelo Departamento de Agricultura do país asiático. Com a retirada total das restrições, a entidade espera que o nível das vendas para o mercado filipino retome patamares equivalentes ao registrado antes da suspensão.

Vale lembrar que a suspensão das vendas ocorreu na segunda quinzena de agosto, após a suposta detecção de traços de Covid-19 na embalagem de um produto, em um município chinês. À época, a Organização Mundial da Saúde (OMS) reforçou que não há qualquer evidência científica de que produtos sejam transmissores do vírus.

A Filipinas era um dos principais destinos do frango brasileiro na Ásia. No ranking geral, estava entre os 12 principais importadores, para onde foram enviadas cerca de 2% do total exportado pelo Brasil no primeiro semestre deste ano (43,8 mil toneladas).

"O Brasil prestou todos os esclarecimentos e demonstramos a confiabilidade do produto brasileiro, e que barreiras sem fundamento técnico científico, sem qualquer esclarecimento e demonstrações, não são bases para um embargo. A reabertura demonstra a confiança do mercado filipino na qualidade e no status sanitário na avicultura do Brasil", avalia Santin, exaltando a ação liderada pela Ministra da Agricultura, Tereza Cristina, pela Embaixada Brasileira em Manila e pelo Departamento de Promoção do Agronegócio do Ministério das Relações Exteriores.

Estimativas da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec) apontam que o Brasil deve exportar 2,2 milhões de toneladas de carne bovina até o fim deste ano. A previsão é 8,8% maior do que o total de 2019. A Abiec representa 32 empresas do setor.

Caso a estimativa se confirme, as exportações da proteína devem encerrar o ano com faturamento de US$ 8,53 bilhões, 11,8% acima do atingido no ano passado. De janeiro a novembro, as vendas somaram 1,84 milhão de toneladas, superando em 9% o volume registrado nesse intervalo, em 2019. Ao longo dos últimos onze meses, o faturamento cresceu 13,9%, chegando a US$ 7,76 bilhões.

Segundo a Abiec, o desempenho do setor está associado à relação que o Brasil mantém com a China, principal destino das exportações brasileiras de carne. O presidente da Abiec, Antônio Camardelli, acredita que para 2021 a projeção deve ser "mais conservadora". Espera-se que o volume exportado aumente 6%, alcançando 2,14 milhões de toneladas e gerando alta de 3% no faturamento, com receita total de US$ 8,78 bilhões.

Dados divulgados no último dia 15 de dezembro no 9º relatório de atividades do Serviço de Inspeção Federal (SIF) apontam que em 2020, foram abertos 24 novos mercados para exportação apenas de produtos de origem animal para consumo humano e produtos para a alimentação animal. Além disso, houve a reabertura do mercado dos Estados Unidos para a carne bovina brasileira.

"Isso demonstra que, mesmo durante a pandemia, o trabalho realizado pelo setor produtivo e pela Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) manteve-se forte. A exportação para mais de 180 países demonstra a robustez do serviço oficial brasileiro", destaca a diretora do Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Animal, Ana Lucia Viana. Para que um mercado seja aberto, as autoridades sanitárias dos países importadores avaliam o serviço oficial brasileiro, o que muitas vezes ocorre por meio de missões internacionais que auditam o serviço de inspeção e os estabelecimentos produtores. Além disso são negociados entre as

autoridades sanitárias brasileira e dos países importadores modelos de certificados sanitários internacionais contendo os requisitos sanitários exigidos pelos países.
Durante este ano, as tratativas para que essas missões pudessem ser viabilizadas foram realizadas por meio de videoconferência. No período de julho a novembro, por exemplo, foram avaliados 54 estabelecimentos registrados no Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Animal para verificar o atendimento de requisitos específicos para habilitação para exportar seus produtos para o mercado chinês.

Abates - Estão registrados no SIF 3.342 estabelecimentos de produtos de origem animal nas áreas de carnes e produtos cárneos, leite e produtos lácteos, mel e produtos apícolas, ovos e pescado e seus produtos derivados. Além de 2.999 estabelecimentos de produtos destinados à alimentação animal.

No mês de novembro foram realizados 48 turnos adicionais de abate que foram requisitados de forma emergencial pelos abatedouros frigoríficos de aves, bovinos e suínos registrados junto ao SIF. No mês tambérm não foi registrada nenhuma paralisação de atividades de abatedouros frigoríficos sob inspeção federal por motivos relacionados a ocorrência de Covid-19.

Açúcar e etanol

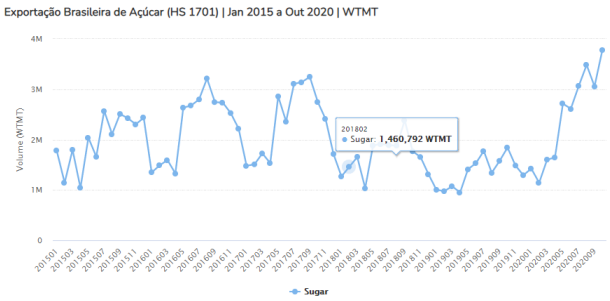
Segundo o 3º Levantamento da Safra 2020/21 de Cana-de-Açúcar, divulgado nesta semana pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção brasileira de cana-de-açúcar da atual safra, 665,105 milhões de toneladas, se aproxima do recorde histórico de 2015, quando foram colhidas 665,6 milhões de toneladas de cana. Na comparação com a temporada passada, o crescimento é previsto em 3,5%

As exportações de açúcar somaram 23,7 milhões de toneladas nos oito primeiros meses desta safra 2020/21 (abril a novembro), 79,2% mais que no mesmo período de 2019/20. Em relação a todo o ciclo passado, o volume já foi 25% maior.

Segundo a estatal, nesse ritmo a expectativa é que seja superado o recorde de 2016/17, quando os embarques brasileiros alcançaram 28,3 milhões de toneladas.

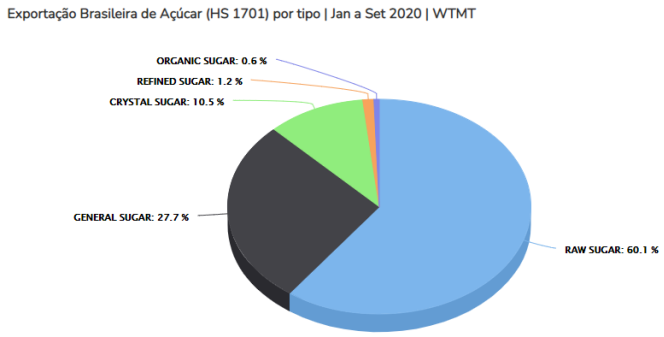
Já as vendas externas de etanol tiveram aumento de 49,2% de abril a novembro, para 2,2 bilhões de litros. As importação, por sua vez, recuaram 65,1%, para 306 milhões de litros. Segundo o órgão, essa queda é justificada pela desvalorização do real frente ao dólar, mesmo diante de uma redução de 14,3% na produção do biocombustível e no consumo interno, devido à pandemia do Coronavírus.

O gráfico a seguir traz o histórico das exportações brasileiras de açúcar mês a mês a partir de janeiro de 2015:



Fonte: DataLiner

Já abaixo é possível conhecer o volume de cada variedade do adoçante exportado nos primeiros nove meses de 2020, um novo campo de dados do DataLiner:



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

Economia

Dados divulgados no último dia 14 de dezembro pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia apontam que nas duas primeiras semanas de dezembro a balança comercial brasileira registrou um déficit de US$ 1,12 bilhão, como resultado de uma alta de 65,9% nas importações, que totalizaram US$ 8,93 bilhões, e queda de 1,5% nas exportações, para US$ 7,81 bilhões. A corrente de comércio brasileira alcançou US$ 16,74 bilhões até a segunda semana de dezembro, aumentando 25,8% na comparação com a média diária de dezembro de 2019.

No acumulado de janeiro até a segunda semana de dezembro, em relação ao ano de 2019, as exportações caíram 5,9% e somaram US$ 199,36 bilhões. As importações diminuíram 10,4% e totalizaram US$ 149,45 bilhões. Como consequência desses resultados, a balança comercial apresentou superávit de US$ 49,92 bilhões, com crescimento de 10,5%, e a corrente de comércio baixou 7,9%, atingindo US$ 348,81 bilhões.

Veja os dados completos da balança comercial - O crescimento das importações até a segunda semana de dezembro foi puxado pela alta de 80,9% nas vendas da Indústria de Transformação, que alcançaram US$ 8,60 bilhões. De outro lado, houve queda de 15,2% em Agropecuária, que somou US$ 0,15 bilhões, e de 70,3% na Indústria Extrativa, com US$ 0,13 bilhão.

Entre os produtos de Agropecuária, os destaques em importação foram arroz com casca, paddy ou em bruto (+665,1%), cacau em bruto ou torrado (+210.054%) e soja (+522,1%). Na Indústria Extrativa, houve altas nas compras de fertilizantes brutos, exceto adubos (+58,4%), minérios de cobre e seus concentrados (+26,4%) e minérios de alumínio e seus concentrados (+131,1%). Já na Indústria de Transformação, as principais altas foram de obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns (+86,4%), torneiras, válvulas e dispositivos semelhantes para canalizações, caldeiras, reservatórios, cubas e outros recipientes (+66,3%) e plataformas, embarcações e outras estruturas flutuantes (+18.054,7%).

Apesar do crescimento no total das importações, a Secex registrou diminuição nas compras externas de trigo e centeio não moídos (-59,3%), cevada não moída (-49,4%) e produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (-36,3%), na Agropecuária.

Na Indústria Extrativa, diminuíram as compras de outros minérios e concentrados dos metais de base (-40,3%), carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (-36,4%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (-87,3%).

Já na Indústria de Transformação, caíram as importações de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (-21,3%), motores e máquinas não elétricos e suas partes, exceto motores de pistão e geradores (-95,9%) e veículos automóveis de passageiros (-71,4%).

Exportações - Do lado das exportações, o recuo até a segunda semana de dezembro foi influenciado pelas quedas de 15,6% nas vendas de Agropecuária, que somaram US$ 1,08 bilhão, e de 4,2% na Indústria Extrativa, com US$ 2,04 bilhões. Já na Indústria de Transformação, houve alta de 3,8%, chegando a US$ 4,66 bilhões.

A retração das exportações foi puxada, principalmente, pela queda nas vendas de animais vivos, não incluindo pescados ou crustáceos (-76,2%), arroz com casca, paddy ou em bruto (-99,8%) e soja (-90,3%) na Agropecuária; minérios de cobre e seus concentrados (-14,8%), minérios de alumínio e seus concentrados (-65,5%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos crus (-44,4%) na Indústria Extrativa; farelos de soja e outros alimentos para animais, excluídos cereais não moídos, farinhas de carnes e outros animais (-28,9%), celulose (-30,1%) e aeronaves e outros equipamentos, incluindo suas partes (-41,2%) na Indústria de Transformação.

Por sua vez, houve aumento nas vendas de milho não moído, exceto milho doce (+43,6%), café não torrado (+33,6%) e algodão em bruto (+27,2%) na Agropecuária; outros minerais em bruto (+23,1%), minério de ferro e seus concentrados (+80,1%) e minérios de níquel e seus concentrados (+126.996.611%) na Indústria Extrativa; açúcares e melaços (+156,7%), alumina (óxido de alumínio), exceto corindo artificial (+74%) e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (+90,0%) na Indústria de Transformação.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com
Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033
Datamar Consultores Associados Ltda.
Rua Funchal 203, 4º andar
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP