

Principais notícias

A Santos Port Authority (SPA) recebeu as primeiras ofertas para firmar contratos transitórios em áreas com contratos vencidos recentemente – duas na região do Saboó e uma no Paquetá. As empresas interessadas são: Reliance, MSC, Master e Conport.

As ofertas foram publicadas no último dia 21 de dezembro no site da SPA e, a partir do dia 22, os interessados poderão apresentar propostas no prazo de 10 dias úteis, até 8 de janeiro. Em 11 de janeiro, a SPA publicará a lista de ofertas recebidas e quem estiver concorrendo poderá apresentar, em um dia útil, lances finais.

Será declarado vencedor aquele que ofertar o maior valor resultante da soma dos valores fixos (por metro quadrado) e variáveis (por movimentação). Não há restrição de tipologia de carga a ser movimentada. Os contratos terão prazo de 180 dias ou até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para celebração de contrato a longo prazo, o que ocorrer primeiro.

Confira as propostas:

Processo Setetivo Simplificado	Área	Empresa	Valor Ofertado Arrendamento Fixo	Valor Ofertado Arrendamento Variável	Carga a ser Movimentada
Saboó nº 01/2020	20.896 m²	Reliance Agenciamento e Serviços Portuários Ltda.	R\$ 150.000,00 por mês	R\$ 2,00 por tonelada	Carga geral (carga projeto e celulose) e carga granel
Saboó nº 02/2020	64.412 m²	MSC Mediterranean Logística Ltda.	R\$ 79.870,88 por mês	R\$ 1,00 por contêiner	Contêineres, carga geral, carga de projeto e veículos
Paquetá nº 03/2020 (Proposta 1)	16.020 m²	Master Operador Portuário Ltda.	R\$ 16.020,00 por mês	R\$ 1,00 por tonelada	Granéis minerais sólidos (fertilizantes e outros granéis minerais)
Paquetá nº 03/2020 (Proposta 2)	16.020 m²	Conport Afretamentos Marítimos Ok Ltda.	R\$ 75.000,00 por mês	R\$ 1,00 por tonelada	Granel sólido (mineral)

Portos, terminais e infraestrutura

Em novembro de 2020 o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes registrou a maior movimentação de sua história. Foram movimentados 139.451 TEUs e 1.665.893 toneladas.

No comparativo a novembro de 2019, em que foram movimentadas 100.207 TEUs e 1.134.189 toneladas, esses números representam crescimento de 39% na movimentação de contêineres e 47% na tonelagem. Os recordes de movimentação anteriores foram registrados em outubro de 2020 com 129.331 TEUs e 1.431.200 toneladas e outubro de 2013 com 114.792 TEUs e 1.364.007 toneladas. Nesse período atracaram 96 embarcações no Complexo, destacando um índice de 26% maior que em novembro de 2019, quando foram registradas 76 embarcações atracadas.

No Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals) a movimentação também alcançou índices positivos, com crescimento de 12% na tonelagem e 3% na movimentação de TEUs. Em novembro de 2020 foram movimentados 47.814 TEUs e 570.700 toneladas, contra 46.352 TEUs e 509.727 toneladas no mesmo período de 2019. “Esse mês foi difícil para o porto público, tivemos um número exponencial de trabalhadores e TPAs (Trabalhadores Portuários Avulsos) afastados pelo COVID associado a quebra de equipamentos, que impactou em nossa movimentação e gerou reflexos negativos para a sociedade. Mas, apesar disso, temos nos mantido fiel ao propósito de manter essa atividade em funcionamento gerando riquezas para a nossa cidade”, avalia Marcelo Werner Salles, Superintendente do Porto de Itajaí.

Entre os TUPs, (Terminais de Uso Privado) Heder Cassiano Moritz, Diretor Geral de Operações Logísticas da Superintendência do Porto de Itajaí, destaca a movimentação realizada pela Portonave que registrou o melhor mês de sua história: “A Portonave (Porto de Navegantes), movimentou 91.637 TEUs e 1.087.789 toneladas, essa movimentação é 70% maior que a movimentação de TEUs registrada em novembro de 2019, que foi de 53.855 TEUs”. Para Heder, os índices alcançados pelo Complexo são reflexo direto dos investimentos realizados no canal de acesso aquaviário. As alterações na infraestrutura, no acesso ao canal, a dragagem e a nova Bacia de Evolução foram fundamentais para a operação.

A primeira manobra na nova Bacia de Evolução foi realizada em 16 de janeiro e em 1º de junho ela recebeu a primeira embarcação acima de 300 metros. Até agora já foram realizadas mais de 270 manobras na área da bacia de evolução 2, como ela é chamada. “Observando a movimentação mês a mês, principalmente após o segundo semestre, é possível perceber o quanto a operação dos navios maiores que 350 metros representaram para o Complexo. Foi um passo muito importante, que fez a diferença 2020”, enfatiza Heder.

O TUP Teporti realizou duas escalas com movimentação de 7.404 toneladas, os demais TUPS não realizaram movimentação em novembro.

A exportação manteve-se como principal sentido das cargas, sendo responsável por 62% do destino das cargas de contêineres que passaram pelo Complexo. Frango, carnes e madeiras e derivados foram os principais produtos exportados. Os principais produtos importados foram: mecânicos e eletrônicos, produtos químicos e têxteis e diversos. A importação representou 38% do sentido das cargas.

“Até novembro o Complexo já superou a movimentação registrada em todo o ano de 2019 e eu acredito que até o fim de dezembro podemos bater a meta de 1,4 milhão de TEUs. Isso é motivo de orgulho para todos as pessoas envolvidas com essa atividade, que no seu dia-a-dia, com seu trabalho tem garantido esses números tão expressivos”, finaliza Marcelo.

A Wilson Sons dará início, a partir do primeiro trimestre de 2021, à construção de seis rebocadores, nos estaleiros do Grupo no Guarujá (SP). As novas embarcações vão se somar à frota da Companhia, que conta com 80 rebocadores, espalhados por toda a costa brasileira.

“A nova série contribuirá para renovação da frota e facilitará o apoio aos navios de grande porte que passarão a fazer escalas nos próximos anos, nos portos brasileiros. Também estaremos preparados para as oportunidades de negócios na indústria de óleo e gás, como operações de GNL e terminais dedicados”, informa Rodrigo Bastos, diretor da unidade de negócios de Rebocadores da Wilson Sons.

O projeto será da Damen Shipyards, parceiro da Wilson Sons há mais de 25 anos, e traz algumas novidades. Os rebocadores terão 80 toneladas de tração estática (TBP), 25 metros de comprimento e 13 metros de boca, com notação de classe Escort Tug. Outra inovação é a certificação IMO Tier III, que atesta a eliminação das emissões de óxidos de nitrogênio (NOx) pelas embarcações. Com isso, as novas unidades estarão em conformidade com as exigências de algumas regiões do mercado norte-americano e europeu.

O primeiro rebocador está previsto para ser entregue no primeiro trimestre de 2022, e a expectativa é que uma nova embarcação seja finalizada a cada quatro meses até 2024. Para essa nova empreitada, a Wilson Sons prevê a contratação de 50 profissionais. “Estamos bastante otimistas com esse projeto, que representa um impulso para a construção naval”, comemora o diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza.

O Porto de Santos chega ao mês de novembro com seus melhores resultados históricos na movimentação de cargas. O acumulado do ano registrou 134,6 milhões de toneladas, alta de 0,45% sobre o realizado em todo o exercício de 2019 – que já fora recorde – e 8,7% superior na comparação com os 11 primeiros meses do exercício passado. O bom resultado foi puxado sobretudo pelos embarques, que cresceram 12,9% no período, para 98,7 milhões de toneladas.

“O Porto de Santos registra novo recorde e o mês de novembro evidenciou a recuperação na movimentação de contêineres, que foi o setor mais atingido pela pandemia. Até o final do ano, esperamos um pequeno crescimento de contêineres em 2020 frente a 2019”, frisa o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

Além do recorde no total de cargas, os 11 primeiros meses de 2020 também bateram marcas históricas de determinadas cargas para o período. Os granéis sólidos tiveram alta de 14,9% na base anual, para 70,5 milhões de toneladas; os granéis líquidos também cresceram dois dígitos (10,7%), para 17,2 milhões de toneladas.

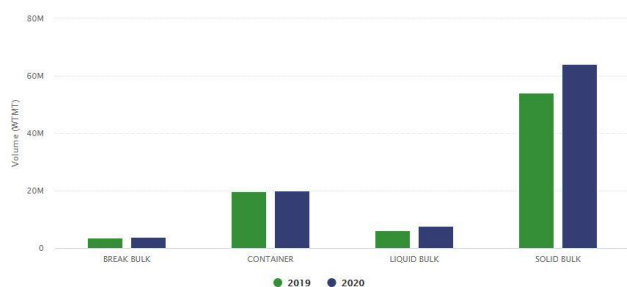
Os contêineres, cujas cargas transportadas possuem maior valor agregado, tiveram leve recuo de 0,3%, para 3,8 milhões TEU. Considerando somente o mês de novembro, o contêiner teve a maior movimentação mensal de toda a série histórica ao registrar 395,5 mil TEU, alta de 2,0% ante recorde anterior, obtido em agosto de 2018, e de 10,6% sobre novembro de 2019.

No movimento geral de cargas, foram 12,0 milhões de toneladas, alta de 9,5% sobre a base anual. Tanto os embarques como os desembarques cresceram: 9,3% e 9,8%, respectivamente, para 8,4 milhões e 3,7 milhões de toneladas.

O gráfico a seguir traz o comparativo da movimentação por tipo de carga no Porto de Santos no período de janeiro a outubro de 2019 e 2020:

Movimentação do Porto de Santos por tipo de carga | Jan a Out 2019-2020 | WTMT

Port of Santos Handling by Cargo Type | Jan to Oct 2019-2020 | WTMT



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

Na corrente de comércio exterior, houve estabilidade na participação do Porto de Santos, que respondeu por 28,4% do total do Brasil. O número de atracações no ano já chega a quase 4.500 navios, um ligeiro aumento de 1,4% em relação ao mesmo período de 2019.

No último dia 18 de dezembro, foram assinados, em São Paulo, os termos aditivos de prorrogação dos contratos de concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e da Estrada de Ferro Carajás (EFC), ambas administradas pela Vale S/A, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a concessionária. O evento contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. As condições pactuadas para permitir as renovações antecipadas prevêem investimentos de mais de R\$ 17 bilhões nos próximos 30 anos, além de R\$ 4,6 bilhões em outorgas.

Como resultado das negociações entre governo e Vale, parte do valor da outorga da EFVM vai viabilizar a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), entre Mara Rosa/GO e Água Boa/MT. O novo trecho vai permitir o escoamento da produção de grãos do Vale do Araguaia até a Ferrovia Norte-Sul.

Os aditivos contratuais preveem a possibilidade de investimento cruzado em empreendimento de interesse da administração pública, a eliminação de conflitos urbanos, mecanismos de desestímulo à inexecução contratual, garantia de compartilhamento da malha ferroviária e a definição de novos parâmetros de desempenho. Estima-se que devam ser gerados, ao longo dos próximos 30 anos, 283 mil empregos – entre diretos, indiretos e efeito-renda –, a partir dos investimentos nas ferrovias.

“O investimento cruzado, a partir da utilização de recursos de outorgas, vai permitir dobrar a participação desse modal na matriz de transportes do país”, disse Tarcísio de Freitas, sobre a construção da FICO. “Nao tem como não passar um filme na cabeça. Foram várias etapas, três anos de muito esforço para chegar no dia de hoje. Estamos dando o maior passo da nossa história ferroviária, um passo gigante para desenvolvimento desse modo de transporte no Brasil”, afirmou o ministro da Infraestrutura.

A implementação das obras da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste se dará por meio de investimento cruzado como contrapartida pela prorrogação antecipada da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Cerca de R\$ 2,73 bilhões do valor de outorga a ser pago à União pela Vale serão investidos pela companhia na construção da FICO. O trecho, com 383 km de extensão, a ser concedido à iniciativa privada quando concluído, conectará os municípios de Mara Rosa/GO (conexão com a Ferrovia Norte-Sul) e Água Boa/MT e será uma alternativa rápida, segura e econômica para o escoamento da produção de grãos, especialmente soja e feijão.

A EFVM localiza-se entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo, totalizando 895 Km de linha férrea em bitola mista. Além de ser utilizada para escoar o minério de ferro, a ferrovia também é usada para o transporte de carvão, aço, calcário, granito, contêineres, ferro-gusa, produtos agrícolas, madeira, celulose, combustíveis e cargas diversas, de Minas Gerais até o Complexo Portuário de Tubarão, ao Terminal de Vila Velha, ao Cais de Paul, Codesa e ao Porto de Barra do Riacho, em Aracruz, no Espírito Santo. O novo contrato prevê, além da construção da FICO, R\$ 8,8 bilhões em investimentos na Vitória-Minas. A EFC está situada entre os estados do Pará e Maranhão, ligando a maior mina de ferro a céu aberto do mundo, em Carajás/PA, ao Porto de Ponta Madeira, em São Luís/MA, totalizando 892 km de linha férrea em bitola larga. Dentre as principais mercadorias movimentadas estão minério de ferro, granéis minerais e combustíveis. Com o novo contrato, a Vale deve investir R\$ 8,2 bilhões.

Como resultado da greve de inspetores de grãos e trabalhadores do setor de oleaginosas da Argentina, que já avançou para sua segunda semana, paralisando as exportações do país, mais de cem navios cargueiros estão enfrentando atrasos para carregar produtos agrícolas na Argentina.

A Argentina é o maior exportador de farelo de soja. As negociações entre trabalhadores e empresas de exportação sobre questões salariais foram interrompidas, com os dois lados acusando o outro de intransigência. “A greve continua sem qualquer expectativa de que as negociações sejam reiniciadas no curto prazo. Temos mais de 100 navios esperando para serem carregados”, afirma Gustavo Idigoras, chefe da câmara de empresas exportadoras CIARA-CEC da Argentina.

A greve começou em 9 de dezembro com chamado da federação argentina dos trabalhadores da indústria de oleaginosas e participação do sindicato Urgara, que representa os inspetores de grãos do porto, e SOEA, dos trabalhadores em esmagadores de soja, com sede no principal polo de grãos da Argentina, Rosário, que embarca cerca de 80% das exportações agrícolas da Argentina. “Há uma grande participação de nossos membros na greve e, cada vez que as empresas se manifestam, isso gera mais raiva e muito mais apoio da população”, disse o porta-voz da Urgara, Juan Carlos Peralta.

A Urgara negocia com a Câmara de Portos Comerciais Privados, ou CPPC, enquanto a federação e a SOEA negociam com o CIARA. Peralta disse que a Urgara fechou acordos individuais com algumas empresas exportadoras, mas que permanecem diferenças gritantes nas posições de negociação e que um acordo abrangente está longe. Com a soja e milho, as duas principais safras comerciais da Argentina, atualmente em fase de plantio, dezembro não é o pico das exportações. Os agricultores têm mantido todos os estoques que podem este ano, esperando uma desvalorização maior do peso frente ao dólar antes de vender. A moeda enfraqueceu 27,9% este ano, para 83,15 pesos por dólar.

O Porto de Navegantes registrou o melhor mês em movimentação de contêineres em seus 13 anos de operação, com 93.897 TEUs em novembro. O total movimentado no acumulado do ano é de 798.504, o que representa um crescimento de 16,7% se comparado ao igual período de 2019.

Falando em números, a Portonave fechou o mês de novembro com o recebimento de 39.707 caminhões, uma média de 1.588 por dia. No último mês, o Terminal bateu quatro dias acima de 2 mil caminhões, chegando a registrar 2.211 veículos no dia 19. E, mesmo com tantos movimentos, o tempo médio de permanência – considerando entrada, carga ou descarga do contêiner e saída – foi de 23 minutos em novembro.

O resultado do Porto de Navegantes é reflexo de uma somatória de fatores, puxados pela retomada do crescimento econômico – o PIB do Brasil no terceiro trimestre fechou em +7,7%. Mesmo com o cenário da pandemia mundial, o setor portuário não parou e se mostrou essencial, tanto para o abastecimento das indústrias e insumos para o consumo interno, quanto para o envio de produtos e matérias-primas para outros países. As importações, que no início da pandemia até a metade do ano tiveram queda, se recuperaram nos últimos meses. As exportações, destaque por causa do câmbio favorável, representaram 35% da movimentação de novembro do porto. O recebimento de seis escalas extras de

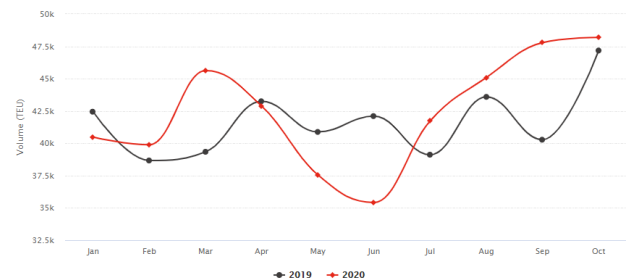
navios no último mês também contribuiu para o incremento da movimentação.

A conclusão da primeira fase da Nova Bacia de Evolução, que possibilita aos portos de Itajaí e Navegantes receber navios com até 350 metros de comprimento, foi um dos fatores que colaborou com o crescimento da movimentação também. Desde maio, mais de 40 navios com mais de 306m giraram no novo espaço de manobras. Um trabalho que uniu esforços da Autoridade Portuária, Marinha, Praticagem e Governo do Estado para ser executado.

Confira no gráfico a seguir um comparativo da movimentação de contêineres no período de janeiro a outubro de 2019 e 2020:

Movimentação de contêineres no Porto de Navegantes | Comparação Jan a Out 2019-2020 | TEU

Container Handling at Porto de Navegantes | Comparison of January-October 2019-2020 | TEU



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

No último dia 18 de dezembro, o Ministério da Infraestrutura (MInfra) arrecadou o total de R\$ 87,5 milhões em outorgas com o leilão dos quatro terminais portuários localizados em Alagoas, Bahia e Paraná, que irão atrair mais de R\$ 400 milhões em investimentos. Os vencedores do leilão foram Timac Agro Indústria (MAC10), CS Brasil Transportes (ATU12 e ATU18) e Ascensus Gestão e Participações (PAR12).

Os terminais ATU12 e ATU18, que ficam no Porto de Aratu-Candeias (BA), foram arrematados pela CS Brasil Transportes por 62,5 milhões em outorgas totais (ATU12 – R\$ 10 milhões / ATU18 – R\$ 52,5 milhões). Ambos movimentam e armazenam granéis sólidos – principalmente fertilizantes – concentrado de cobre, vegetais e minérios diversos. O porto onde os terminais estão inseridos funciona como rota de escoamento da produção e importação do Polo Industrial de Camaçari, que é o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, abrigando mais de noventa indústrias químicas e petroquímicas, além de outros setores como automotivo, de celulose, metalurgia do cobre etc. Estão estimados R\$ 365 milhões de investimentos nos terminais.

O terminal MAC10, localizado no Porto de Maceió (AL), foi arrematado por R\$ 50 mil em outorgas pela empresa Timac Agro Indústria. Com área total de 7.932 m², ele é destinado à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico. A demanda por produtos químicos neste porto é altamente influenciada pela presença do Polo Cloroquímico de Alagoas. Ele conta, atualmente, com 23 empresas, que atuam nos segmentos de fabricação de PVC, soda cáustica, tubos e conexões, plásticos em geral, bem como na produção de insumos para a indústria química. Os investimentos previstos serão de R\$ 12,7 milhões.

Concluindo a rodada, o terminal PAR12, localizado no Complexo Portuário de Paranaguá (PR), foi arrematado por R\$ 25 milhões em outorgas pela Ascensus Gestão e Participação. Ele foi

arrendado para movimentação e armazenagem de carga Ro-Ro. O Brasil desempenha importante papel no setor de cargas Ro-Ro, com diversas matrizes internacionais da indústria do automóvel investindo recentemente em plantas produtivas no país. Para este terminal, estão previstos investimentos de R\$ 22,2 milhões.

Navegação

A Hapag-Lloyd anunciou que assinou um pedido de seis navios porta-contêineres ultra-large com capacidade de 23.500 TEU, que serão construídos pelo estaleiro coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. As entregas devem ocorrer entre abril e dezembro de 2023.

Segundo a empresa de navegação, os navios serão implantados nas rotas Europa – Extremo Oriente como parte da THE Alliance e aumentarão significativamente a competitividade da Hapag-Lloyd nesta rota comercial. Como parte da estratégia de sustentabilidade da Hapag-Lloyd, as embarcações serão equipadas com um motor bicombustível de alta pressão de última geração, extremamente eficiente. O motor funcionará com GNL, mas, alternativamente, tem capacidade de tanque suficiente para funcionar com combustível convencional.

Segundo Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd, “ao investir em seis navios de contêineres ultragrandes, não só seremos capazes de reduzir os custos de slots e melhorar nossa competitividade no comércio entre a Europa e o Extremo Oriente, mas também daremos um passo importante na modernização da nossa frota. Além disso, vamos reduzir ainda mais nosso impacto ambiental”. O investimento será da ordem de 1 bilhão de dólares. De acordo com a companhia, o respectivo financiamento já se encontra garantido.

Grãos

O prolongamento de uma greve de trabalhadores nos portos da Argentina tem gerado preocupação para moinhos de trigo do Brasil, especialmente se a paralisação não for encerrada até o final do ano.

O Brasil, que importa a maior parte de suas necessidades de trigo e tem na Argentina seu principal fornecedor, registrou uma desaceleração nos desembarques do cereal em dezembro, segundo dados do Ministério da Economia divulgados no último dia 21 de dezembro. A situação só não é mais grave para o Brasil porque no final do ano muitas indústrias reduzem a demanda por trigo, por conta de paradas para recesso e ainda há oferta de cereal nacional, uma vez que a colheita foi encerrada há pouco.

“Nesta época do ano são poucos os que compram o trigo. Se acabar o greve, não tem problema nenhum. Se não acabar, aí sim vai ter, alguma coisa limitada para alguns”, afirmou o presidente da Associação Brasileira da Indústria do Trigo (Abitrigo), Rubens Barbosa, que está em contato com a embaixada brasileira em Buenos Aires para acompanhar a situação.

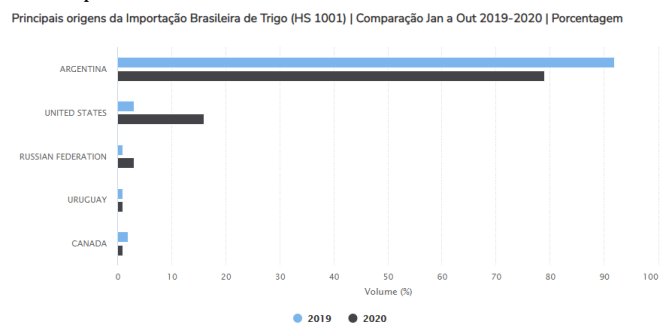
Uma fonte do setor, por outro lado, indicou uma situação mais “dramática”. “Tudo parado. Vários navios esperando para carregar. Alguns moinhos podem ficar sem trigo”, disse a fonte que atua em uma empresa paulista, na condição de anonimato, por não ter autorização para falar com a imprensa.

As importações brasileiras de trigo e centeio caíram pela metade até a terceira semana de dezembro, para pouco mais de 14 mil

toneladas/dia, na comparação com a média do mesmo mês do ano passado, segundo dados do governo brasileiro.

Em dezembro do ano passado, o Brasil importou 650 mil toneladas de trigo de todas as origens, sendo que no acumulado deste mês os desembarques somaram apenas cerca de 200 mil toneladas. Do total de trigo importado pelo Brasil de janeiro a novembro, de 5,87 milhões de toneladas, a Argentina forneceu 4,33 milhões, enquanto os Estados Unidos ofertaram 733,8 mil toneladas, seguidos por Rússia (237,6 mil), Uruguai (235 mil) e Paraguai (218,5 mil), entre outros, conforme dados do Ministério da Agricultura.

Confira no gráfico a seguir um comparativo das origens do trigo importado pelo Brasil no período de janeiro a outubro de 2019 e o mesmo período de 2020:



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

Carnes

Dados da alfândega chinesa apontam que as importações de carne suína pelo país somaram 330 mil toneladas em novembro, volume 43,7% maior que o de novembro do ano passado. No acumulado desde janeiro, as compras em 2020 chegaram a 3,95 milhões de toneladas.

Vale lembrar que 2018 e 2019, um surto de peste suína africana reduziu drasticamente o rebanho de suínos da China, maior consumidor de proteína animal do mundo, o que favoreceu as exportações brasileiras ao país asiático. Em novembro deste ano, porém, a produção cresceu 30%. Na semana passada, o Ministério da Agricultura chinês disse que a oferta de suínos no país deve se recuperar totalmente no primeiro semestre de 2021. O gráfico a seguir traz um comparativo das exportações brasileiras de carne suína para a China no período de janeiro a outubro de 2018 a 2020:

Exportação Brasileira de Carne Suína (HS 0203) para a China | Jan a Out 2018-2020 | TEU



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

As importações de carne bovina, por sua vez, recuaram 9,1% em novembro na comparação com o mesmo mês de 2019, para 170

mil toneladas. No acumulado de 2020, as compras chinesas do produto somam 1,91 milhão de toneladas.

Frutas

Apesar do ano de 2020 ter sido positivo para a exportação de diversas frutas, algumas espécies registraram quedas acentuadas. É o caso do mamão, dos morangos e do abacate.

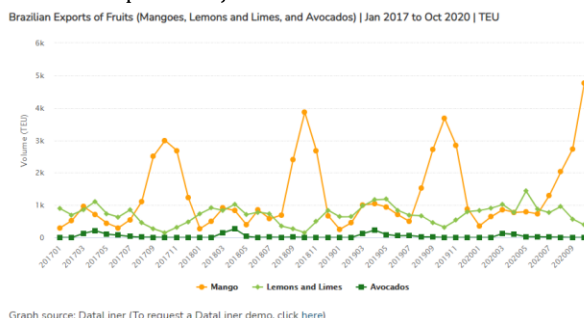
Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas) apontam que entre janeiro e novembro os embarques de abacate, por exemplo, somaram 7,4 mil toneladas, volume 27% menor que o do mesmo intervalo de 2019. Em receita, a queda foi de 33%, para US\$ 13 milhões.

Na mesma base de comparação, as vendas de mamão ao exterior, que totalizaram 39,2 mil toneladas, geraram US\$ 37,2 milhões, ou 12% a menos que no acumulado de janeiro a novembro de 2019. Já no caso do morango, o declínio foi de 58% em volume, para 84,5 toneladas, e de 53% na receita das vendas, que passou a US\$ 218mil. No caso do abacate, o recuo nos embarques ocorreu, em parte, devido ao aumento do consumo no mercado interno, que cresceu entre 30% e 35% desde o início do ano, de acordo com Jonas Octávio, gerente comercial da L.A. Ferretti Frutas, uma grande produtora de abacate no Brasil. Além disso, a seca também afetou a cultura do abacate, que é perene, o que reduziu a disponibilidade do produto. São Paulo, Minas Gerais e Paraná concentram as principais regiões produtoras da fruta no país.

Os reflexos desses fatores sobre os embarques podem ter sido pontuais. No entanto, ao limitar os envios de abacate para os compradores no exterior, as medidas de restrição durante a pandemia deixaram ainda mais evidentes as dificuldades com o uso do modal aéreo. “Estamos investindo para começar a fazer embarques marítimos, mas o grosso ainda viaja em aviões comerciais”, disse Octávio. Se o envio do quilo da fruta (que inclui o peso da embalagem) custa US\$ 1,25 pelos aviões, no modal marítimo, esse valor despenca para US\$ 0,25. Manga e limão, vendidos principalmente para a União Europeia, seguem na liderança das exportações brasileiras de frutas. Entre janeiro e novembro, os embarques totais do segmento no país somaram 903,8 mil toneladas, 6% a mais que nos primeiros 11 meses de 2019. De janeiro a outubro, o avanço tinha sido de 2,8% na comparação com os primeiros dez meses de 2019. A receita consolidada dessas vendas, por sua vez, cresceu 3% no acumulado de janeiro a novembro, para US\$ 769,1 milhões.

Nos dados relativos apenas a novembro, os embarques de todas as frutas atingiram 138,2 mil toneladas, o que representou um crescimento de 16% em relação ao mesmo mês de 2019. A receita avançou 23% no mesmo comparativo, para US\$ 133,4 milhões.

Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras de frutas mês a mês a partir de janeiro de 2017:

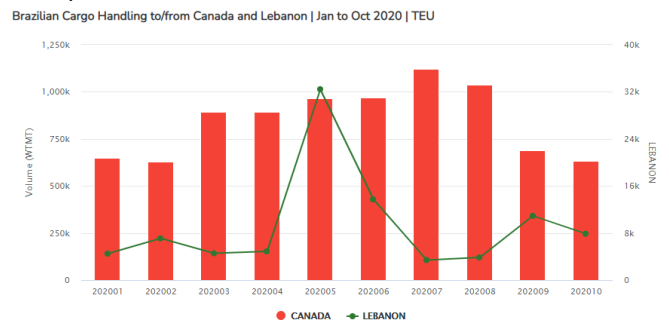


Graph source: DataLiner (To request a DataLiner demo, click here)

Economia

As negociações para acordos de livre comércio entre o Mercosul e o Canadá e o Mercosul e o Líbano devem ser concluídas com sucesso em 2021. A informação é do secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz. De acordo com ele, ambas estavam caminhando bem, com perspectivas de entrar na reta final das tratativas, mas perderam velocidade com a pandemia. Os canadenses não têm feito reuniões negociadoras em ambiente on-line. Já as autoridades libanesas, além de sofrer com as restrições impostas pela covid-19, precisam voltar todas as atenções aos impactos da explosão que devastou o porto de Beirute. O gráfico a seguir traz os volumes do comércio entre Brasil e o Canadá e Brasil e o Líbano. Confira:

Movimentação Brasil de/para Canadá e Líbano | Jan a Out 2020 | WTMT



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

O Mercosul também discute tratados comerciais com Cingapura e Coreia. Nesse caso, entretanto, o secretário enxerga a possibilidade de conclusão somente em 2022.

Ele reconhece ainda que as tratativas com o México estancaram e estão sem perspectivas imediatas de avanço. O Brasil já tem acordo pouco abrangente com o país, que contempla cerca de 800 produtos, e há apoio dos empresários brasileiros para buscar uma ampliação. Os mexicanos sempre encararam essa hipótese com ressalvas em razão da concorrência no agronegócio.

As negociações Brasil-México, que já resultaram no modesto Acordo de Complementação Econômica (ACE-53) firmado pelos dois países em 2002, precedem a decisão tomada pelos sócios do Mercosul de só discutir acordos comerciais em conjunto. Essa decisão (nº 32 de 2000) foi colocada em xeque pelo Uruguai, que formalizou há dias uma proposta de permitir acordos “flexíveis” no bloco. Pela ideia uruguaia, os países continuariam sentando juntos para negociar, mas fazendo ofertas de abertura comercial com “velocidades diferenciadas”. Segundo Ferraz, o governo brasileiro concorda com a proposta e defenderá, nas reuniões do bloco em 2021, essa flexibilização das regras atuais. Ele lembrou que o conselho da Câmara de Comércio Exterior (Camex) autorizou o Brasil a pedir abertura de negociações comerciais também com Indonésia e Vietnã. O Mercosul também já enviou proposta negociadora para o Sistema de Integração Centro-Americano (grupo de países que inclui República Dominicana, Guatemala e Costa Rica), mas não obteve resposta sobre seguir ou não em frente.

A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME) unificou a regulamentação sobre alocação e controle da utilização de cotas de exportação outorgadas por outros países ao Brasil. Esses instrumentos possibilitam que determinadas quantidades ou valores estabelecidos para a venda de produtos brasileiros no exterior recebam

benefícios tarifários ao entrar nos mercados de destino das exportações. A medida está expressa na Portaria nº 72, publicada no dia 21/ de dezembro no Diário Oficial da União.

O ato normativo da Secex compreende a regulamentação de oito cotas de exportação: carne bovina (Cota Hilton), carne de frango e açúcar para a União Europeia; veículos para Colômbia, Argentina e Paraguai; cotas administradas no âmbito dos acordos Mercosul-Israel e Mercosul-Colômbia. “A iniciativa permitiu, assim, a revogação de dispositivos constantes em seis outras portarias que tratavam de maneira dispersa sobre o assunto”, explica o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

Segundo ele, com a novidade, os exportadores brasileiros passam a contar com regras mais acessíveis, transparentes e capazes de transmitir maior segurança jurídica em suas operações. Dados da Secex apontam que as cotas de exportação viabilizaram vendas externas brasileiras superiores a US\$ 753 milhões em 2020.

Revisão do ambiente regulatório - Também visando a racionalização do ambiente regulatório do comércio exterior, a Secex publicou no dia 21 a Portaria nº 71, revogando 206 atos normativos sobre cotas tarifárias de importação que não produziam mais efeitos. Ferraz destaca que essa medida “reduz os custos de conformidade para os operadores de comércio exterior ao simplificar o arcabouço normativo que ampara as operações e está inserida no âmbito do amplo processo de desburocratização conduzido pelo governo federal”. As duas novas portarias editadas pela Secex são parte das medidas governamentais que pretendem a revisão e a consolidação de normas, conforme determinação prevista no Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

Após o Reino Unido ter anunciado a descoberta de uma nova variante do coronavírus, mais contagiosa, a França anunciou o fechamento de sua fronteira com o país por 48 horas e bloqueou o tráfego rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo entre os dois países. Com isso, o Reino Unido está praticamente isolado da Europa. A medida resultou em centenas de caminhões presos em enormes engarrafamentos no porto de Dover, na costa sul da Inglaterra. As restrições repentinas afetaram uma das rotas comerciais mais importantes da Europa.

A secretária de Estado para os Assuntos Internos do Reino Unido, Priti Patel, disse à rádio BBC que cerca de 650 caminhões estavam enfileirados na rodovia principal para Dover, enquanto outros 873 caminhões foram redirecionados para um aeroporto próximo. No entanto, o número de caminhões presos no engarrafamento parecia ser ainda maior. Uma das propostas para desbloquear o engarrafamento é realizar testes de covid-19 em massa nos motoristas. Mas, essa solução provavelmente vai significar atrasos para os caminhoneiros.

O governo do primeiro-ministro britânico, Boris Johnson, tem se esforçado para chegar a um acordo sobre medidas que permitam o retorno do fluxo de cargas – enquanto britânicos temem sofrer escassez de alimentos, como frutas e repolho. O governo do Reino Unido está em negociações com a França para chegar a um acordo que permita que os trens de carga retomem as operações. Tanto

Londres como Paris expressaram que a expectativa é que um acordo seja alcançado o mais breve possível.

Canal da Mancha - Outra perturbação esperada está relacionada aos lados francês e britânico do Canal da Mancha. A França suspendeu o tráfego de passageiros e acompanhou o tráfego de carga, impondo uma proibição muito mais abrangente do que o fechamento de fronteiras que foi introduzido durante a primeira onda do vírus na primavera do hemisfério norte. A passagem do Reino Unido para a França é um dos corredores de transporte mais importantes da Europa, o que significa que alimentos e outras cargas sensíveis ao tempo podem acabar apodrecendo ao lado das estradas britânicas nos próximos dias.

Mesmo que as restrições não proibam a entrada de caminhões no Reino Unido, representantes da indústria alertaram que poucas empresas estariam dispostas a correr o risco de ficarem presas lá, o que significa que o tráfego provavelmente será fortemente afetado em ambas as direções.

Brexit - Vale lembrar que as interrupções na fronteira acontecem menos de duas semanas antes que o Reino Unido corte seus últimos laços de membro com a União Europeia, apesar de ambos os lados não terem conseguido chegar a um acordo comercial.

Um dos impactos mais temidos de um Brexit “sem acordo” são as interrupções generalizadas ao longo das fronteiras da Grã-Bretanha – um cenário que no último dia 21 parecia já ter se materializado e que pode colocar pressão adicional sobre Boris Johnson, que está sob críticas por seu tratamento das negociações do Brexit e a pandemia do coronavírus.

*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*