

Principais notícias

Confira a seguir um ranking dos terminais portuários brasileiros que mais se destacaram na movimentação de contêineres no período de janeiro a novembro de 2020 e sua comparação com os mesmos meses de 2019 de acordo com os dados do DataLiner:

Nas exportações, o maior volume fica com a BTP, que cresceu 26,71% no período. Outro destaque é o TMUT, de Pecém, que cresceu 58,96%.

Rank	Terminal	2019	2020	% Change
1	BTP	458.180	580.568	26.71%
2	TCP	330.508	358.675	8.52%
3	SANTOS BRASIL	374.431	311.463	-16.82%
4	PORTONAVE	250.027	289.263	15.69%
5	TECON RIO GRANDE	207.260	204.360	-1.40%
6	DP WORLD SANTOS	165.213	200.389	21.29%
7	ITAPOA	169.013	159.496	-5.63%
8	APM TERMINALS	121.118	152.929	26.26%
9	TECON SALVADOR	75.218	76.666	1.93%
10	MULTI-RIO	62.618	65.678	4.89%
11	TEC P1	45.511	45.169	-0.75%
12	ICTSI RIO BRASIL	32.662	30.098	-7.85%
13	TMUT (PECEM)	18.078	28.737	58.96%
14	CAIS PUBLICO NATAL	19.628	22.542	14.85%
15	SEPETIBA TECON	23.641	22.496	-4.84%
	TOTAL	2.353.105	2.548.529	8.30%
	OTHERS	111.819	57.922	-48.20%
	GRAND TOTAL	2.464.924	2.606.451	5.74%

Fonte: DataLiner

Nas importações, a Santos Brasil assumiu a liderança no período de janeiro a novembro de 2020, mas mesmo assim registrou queda de 10,26% em volume em relação a 2019. O destaque positivo ficou com a DP World Santos, que cresceu 22,01% no comparativo janeiro a novembro de 2020 e 2019. Confira:

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

Rank	Terminal	2019	2020	% Change
1	SANTOS BRASIL	412.434	370.120	-10.26%
2	BTP	427.188	358.722	-16.03%
3	TCP	218.484	210.836	-3.50%
4	PORTONAVE	199.580	199.143	-0.22%
5	DP WORLD SANTOS	130.871	159.670	22.01%
6	ITAPOA	174.044	156.695	-9.97%
7	APM TERMINALS	97.274	116.381	19.64%
8	TERMINAL CHIBATAO	68.459	76.604	11.90%
9	TECON SUAPE	64.484	58.985	-8.53%
10	TECON RIO GRANDE	68.446	56.931	-16.82%
11	MULTI-RIO	68.244	56.056	-17.86%
12	ICTSI RIO BRASIL	57.138	55.247	-3.31%
13	TECON SALVADOR	53.325	45.971	-13.79%
14	SEPETIBA TECON	57.486	42.925	-25.33%
15	SUPER TERMINAIS	47.017	42.185	-10.28%
	TOTAL	2.144.475	2.006.471	-6.44%
	OUTROS	69.307	30.796	-55.57%
	GRANDE TOTAL	2.213.782	2.037.267	-7.97%

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

Depois de ter o calado operacional ampliado, a TCP - empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, recebeu o navio Seaspans Osprey, do armador ONE. O navio tem 330 metros de comprimento, capacidade para 11.923 TEUs, é um dos maiores a atracar na costa brasileira e chegou a Paranaguá no último dia 13 de janeiro. Comumente, os navios que atracam no porto paranaense têm capacidade média de 9 mil TEUs.

Com origem na Ásia, o Seasoan Osprey partiu da Ásia onde escalou portos na China e Coreia do Sul, e segue para a Argentina e Uruguai, na região do Plata, com nova escala em Paranaguá. Entre os produtos de importação, estão equipamentos eletrônicos, painéis solares, partes e peças automotivas e produtos químicos; na exportação, os principais produtos são carnes congeladas, celulose, grãos e couro.

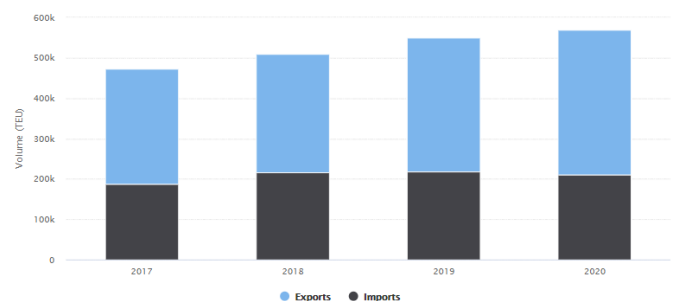
Novo calado - O novo calado operacional da TCP foi aprovado em dezembro de 2020, passando de 11,80 metros para 12,10 metros, um incremento de 30 centímetros. A nova medida vale para os berços 217 e 218, podendo ser ampliado para o berço 216, garantindo aos clientes maior disponibilidade e espaço para embarques.

“Para a ONE, o aumento de calado representa mais flexibilidade e agilidade operacional nos recebimentos dos grandes navios, além de possibilitar mais capacidade de movimentação. Certamente a parceria com a TCP tende a aumentar após este incremento de profundidade”, afirma Gláucio Vargas, gerente Comercial da ONE.

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.

O gráfico a seguir traz um comparativo da movimentação de cargas no TCP no período de janeiro a novembro de 2017 a 2020:

Comparativo da movimentação de cargas no TCP | Jan a Nov 2017-2020 | TEU



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

O secretário-Executivo Marcelo Sampaio e o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Diogo Piloni, se reuniram, no último dia 20 de janeiro, com representantes da Receita Federal do Brasil (RFB), da Secretaria Especial de Comércio Exterior (Secex) e da Secretaria de Governo Digital (SGD), órgãos do Ministério da Economia (ME), além do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) para a apresentação e aprovação do cronograma de implementação da Janela Única Aquaviária. Esse projeto se refere à integração

de dois sistemas: Porto sem Papel (PSP), administrado pelo MInfra, e o Portal Único de Comércio Exterior (Pucomex), administrado pela Receita e Secex.

“Esse é um dos principais projetos de transformação digital do MInfra. Demos mais um passo importante para a bandeira do Governo Federal, que é desburocratizar e reduzir custos para o país. A unificação desses dois sistemas terá um impacto positivo para o setor de logística dos portos e com isso irá aumentar a competitividade do Brasil”, afirmou Sampaio.

O secretário lembrou ainda que a Janela Única Aquaviária é uma oportunidade para realizar, de uma forma integrada, a reestruturação e otimização dos processos de desembarço de carga e logísticos. “Acredito que irá facilitar a vida das empresas que movimentam a economia brasileira. Fizemos pesquisas com os usuários do setor, fomos até os portos e vimos quais eram os principais problemas para, assim, solucioná-los da melhor forma possível”, finalizou.

Na reunião foi autorizada também a criação do grupo de trabalho conjunto que irá detalhar o planejamento e implementar o projeto, bem como foram definidos os participantes de cada órgão. Além disso, foram discutidas as diretrizes de atuação do Serpro, braço tecnológico que opera e desenvolve os dois sistemas e que irá operacionalizar a integração.

O Secretário Diogo Piloni acrescentou que o projeto se integra a outras iniciativas da pasta: “este projeto gerará maior eficiência para realização das operações portuárias, em conjunto com outras iniciativas para modernização e transformação digital nos portos brasileiros”, destacou.

O Porto de Vitória, no Espírito Santo, passa a contar com uma nova operação da BR Distribuidora com o objetivo de ampliar o fornecimento de diesel marítimo para a região. O suprimento agora é também realizado por meio de balsas-tanque, que conseguem navegar para qualquer terminal do canal de Vitória no qual o navio esteja atracado. Com esse modal, foi ampliada em até dez vezes a capacidade de atendimento na comparação com transporte rodoviário (caminhão-tanque).

A ampliação das operações da companhia no ES é um reflexo do crescimento da movimentação dos portos naquele estado, graças à localização geográfica estratégica e características do mercado local de óleo & gás. Esse cenário abriu espaço para que a BR investisse na distribuição por cabotagem, que traz ganhos não só por otimizar a logística, mas também por aumentar a oferta de diesel marítimo na região.

A BR já realizava fornecimento do produto para embarcações portuárias via caminhões-tanque. Com a ampliação da capacidade de suprimento, poderão ser atendidas embarcações de apoio marítimo do segmento offshore, de pesquisas sísmicas, de dragagens, de apoio portuário, de cabotagem, de longo curso e demais embarcações que demandem o diesel para suas operações.

A primeira carga foi enviada no final de 2020. A operação já conquistou um marco expressivo, com uma entrega que levou somente três horas entre o pedido do cliente e o início do fornecimento.

O novo modal trazido pela BR permite abastecimentos emergenciais de grandes volumes em um curto espaço de tempo.

Atualmente, a capacidade de atendimento é de até 1.150 m³ de diesel marítimo por entrega, com uma vazão de até 150m³/h.

No último dia 18 de janeiro, a Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) divulgou o resultado do ano de 2020 dos três portos públicos do Estado sob sua administração: o Porto do Rio Grande, de Pelotas e Porto Alegre. A soma da movimentação dos três portos públicos do Rio Grande do Sul teve uma movimentação total de 39.917.286 de toneladas.

Ao longo do ano de 2020 o Porto do Rio Grande movimentou mais de 38 milhões de toneladas de carga somente no complexo público. Um dos destaques do ano foi o mês de junho, período em que foi movimentado o montante de 4.401.716 toneladas, batendo o recorde que havia sido verificado no mês de setembro de 2018, quando haviam sido movimentadas 4.340.915 toneladas. Com isso, junho de 2020 foi o melhor mês da história do local.

O Porto de Pelotas mostrou no fechamento de 2020 um incremento da movimentação de toras de madeira de mais de 23 mil toneladas movimentadas a mais em relação ao ano de 2019, uma diferença positiva de 2,60%. Atualmente a movimentação de toras de madeira responde por mais de 90% da movimentação do porto pelotense.

Em relação aos principais destinos e origens das exportações e importações do Porto do Rio Grande notam-se poucas diferenças percentuais em relação ao share dos países com o fechamento do ano de 2019. A China, que detinha o primeiro lugar das exportações, com 58,38% das cargas embarcadas, manteve-se estável no primeiro lugar em 2020 com 52,77%. Já na partilha das importações a Argélia perdeu o posto de primeiro lugar para o Marrocos, que aumentou de 7,82% de participação nas importações para 9,27%. Em 2020 verificou-se um incremento de 5,86% nas importações no terminal rio-grandino, representando uma diferença de aproximadamente 483 mil toneladas importadas a mais. Os maiores destaques quantitativos das exportações no período foram a soja, a celulose e o arroz.

Os carros chefes da movimentação do Complexo Portuário do Rio Grande ainda são a soja (grãos e farelos), representando mais de 32% da movimentação do complexo, e a celulose, que representa quase 9%. Algumas das mercadorias movimentadas que destacaram-se no incremento da movimentação em 2020 foram o arroz, cujo volume dos embarques aumentou em 21,74% e os desembarques de fertilizantes, que aumentaram mais de 15% em relação a 2019.

Os dados referentes aos demais Terminais de Uso Privado (TUPs) do Estado ainda não foram divulgados pela superintendência, pois estes números aguardam a homologação pela ANTAQ e deverão estar disponíveis em meados de fevereiro.

Perspectivas para 2021 - Segundo o superintendente da Portos RS, Fernando Estima, o ano de 2021 se mostra uma grande janela para o fomento da logística multimodal – entre elas a hidroviária – através de ações e políticas públicas que já se tornaram realidade no ano anterior, como a homologação do novo calado do Complexo do Porto do Rio Grande, que já permite a movimentação de alguns dos maiores navios do mundo no canal rio-grandino. Além disso, o executivo também destaca a celebração de acordos e tratativas com a iniciativa privada na busca de novas parcerias para o mercado logístico, em especial para o projeto Rio Grande Porto Indústria. Entre outras

conquistas a serem comemoradas no ano de 2020 que já estão sendo impactadas positivamente em 2021 o superintendente também destacou a celebração da parceria público-privada no Projeto Embarcadero no cais do Centro Histórico de Porto Alegre, com inauguração do complexo comercial prevista para março deste ano. Para finalizar, Fernando ainda citou a perspectiva da autarquia tornar-se uma empresa pública em 2021, dando mais agilidade e autonomia para os portos do estado.

De acordo com a Companhia Docas do Ceará, o ano de 2020 foi marcado por vários recordes no Porto de Fortaleza. Comparado ao mesmo período de 2019, no topo do crescimento está o indicador EBITDA com 254,35% (R\$ 3,3 para R\$ 11,8 milhões), que mostra o potencial de geração de caixa da CDC para futuros investimentos. Na sequência, aparecem as receitas com 13,49% (R\$ 56,4 para R\$ 64 milhões) e a movimentação de cargas com 12% (4,4 para 4,9 milhões de toneladas).

Entre janeiro e dezembro de 2020, atracaram no Porto de Fortaleza, 1.157 navios, um crescimento de 9,5%, em relação ao ano anterior. Os graneis sólidos (cereais e não cereais) responderam por 46,6% de toda a movimentação, seguido pelos graneis líquidos (petróleo e derivados) com 45,3% e carga geral com 8,1%. Respectivamente, foram 2.285.614 toneladas de graneis sólidos, 2.219.815 toneladas de graneis líquidos e 389.501 toneladas de carga geral.

Em relação ao trigo, a importação do grão pelos moinhos M. Dias Branco, Grande Moinho Cearense e J. Macêdo foi 9,9% maior se comparado ao ano de 2019, totalizando 1,2 milhão de toneladas por meio de 53 navios e alcançando uma prancha média diária de 8.213,112 toneladas. A carga veio, principalmente, da Argentina, Estados Unidos e Canadá, cujo montante deve ser novamente ultrapassado em 2021, segundo a administração do Terminais de Grãos de Fortaleza Ltda. (Tergran), arrendatário no Porto de Fortaleza. Somente o trigo movimentado respondeu, nos últimos cinco anos, pela importação de 5,8 milhões de toneladas.

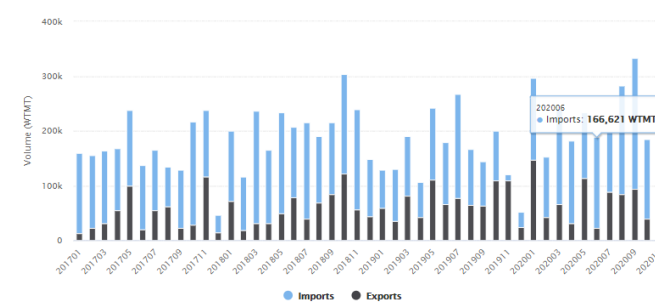
Em relação aos graneis sólidos não cereais, o destaque em 2020 foi para a movimentação de clínquer, escória, produtos siderúrgicos, produtos químicos, manganês, minério de ferro, sucata, carvão mineral e gesso. Entre os destinos dessas cargas estão os Estados Unidos, Espanha, China e Manaus.

Os graneis sólidos (cereais e não cereais) tiveram um crescimento de 28,7% ao longo dos 12 meses do ano passado em relação ao ano de 2019, representando o maior crescimento de carga do Porto de Fortaleza em 2020.

Outro tipo de carga embarcada pelo porto no ano de 2020, tendo entre os destinos os portos de Algeciras e Vigo, na Espanha; Thames, na Grã-Bretanha; Dunkirk e Le Havre, na França; e Rotterdam, na Holanda; foram as frutas. As frutas embarcadas predominantemente foram melão, banana, uva, abacaxi, limão, manga, maçã e melancia por meio de contêineres reefer. Também foram exportadas lagosta congelada, frutas congeladas, nozes, plásticos e granito, entre outros tipos de carga geral, totalizando 44.377 TEUs movimentados nos 12 meses do ano passado.

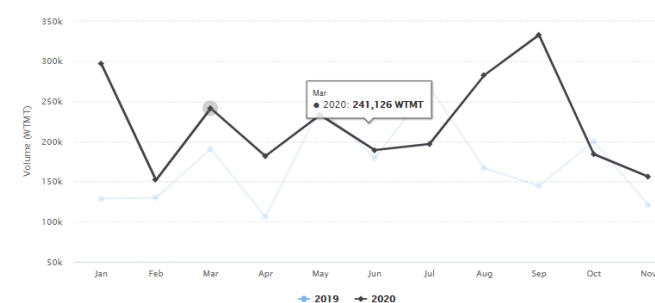
Os gráficos abaixo trazem um histórico da movimentação de cargas via Porto de Fortaleza e um comparativo entre janeiro e novembro de 2019 e 2020:

Fortaleza Cargo Handling| Jan 2017 to Nov 2020 | WTMT



Source: DataLiner

Fortaleza Cargo Handling Comparison | Jan to Nov 2019-2020 | WTMT



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

Navegação

Pelo menos 750 contêineres se perderam do navio Maersk Essen, que fazia o trajeto entre o Porto de Xiamen, na China, e Los Angeles, nos Estados Unidos. De acordo com a consultoria marítima WK Webster, o incidente ocorreu em 16 de janeiro e teria sido causado pelo fato do navio ter enfrentado condições climáticas adversas durante a navegação.

Segundo a consultoria, até 750 contêineres podem ter sido perdidos no mar e também é muito provável que alguns contêineres tenham sido danificados nas pilhas afetadas, mas que permaneceram a bordo, havendo a necessidade de serem retirados ou reposicionados.

“O navio continua a viagem para Los Angeles, onde está programado para chegar possivelmente a partir de 22 de janeiro, e a WKW providenciará a presença de inspetores no local para investigar a causa do incidente e fazer inspeções”, acrescentou a WK Webster.

Segundo a consultoria, além dos problemas que surgem com as cargas perdidas ou danificadas, também pode haver problemas com os contentores refrigerados, uma vez que a chegada a Los Angeles pode atrasar.

A partir do dia 20 de janeiro até 21 de fevereiro, haverá uma ruptura na logística de diversos portos da China, decorrente da suspensão dos serviços feeder no Delta do Rio das Pérolas (PRD).

Uma análise realizada pelo despachante Eternity Mexico revelou que a região afetada pela suspensão dos serviços feeder na China inclui os portos de Zhongshan, Xiaolan, Zhuhai, Jiangmen, Shunde, Rongqi, Sanshan, Beijiao, Foshan, Jiujiang, Sanshui, Gaoming,

Huangpu, Qingyuan, Nanhai, Yunfu, Zhaoqing, Sanrong, Gaoyao, Zhanjiang e Wezhou.

O motivo da ação, segundo a empresa, está no fato de que a maioria dos serviços operam conexões internacionais (via ou para Hong Kong), e suas tripulações, que estão a bordo há mais de 9 ou 10 meses, precisam realizar pelo menos uma quarentena de 14 dias antes de voltar para casa para comemorar o Ano Novo Chinês com a família.

Para a Eternity México, o tradicional congestionamento para o Ano Novo Chinês (CNY) será “severamente afetado” por esta nova medida à qual se junta o novo problema de escassez de contêineres vazios, de tal forma que o impacto sobre os fluxos de carga do Delta do Rio das Pérolas, que usam serviços de conexão feeder, “será muito grande”.

A empresa destacou que uma possível solução seria descomprimir os fluxos de carga dos portos mencionados utilizando o transporte terrestre para os portos bases (por exemplo Chiwan, Shekou, Yantian e Nansha), mas deve-se considerar que será muito difícil fazer chegar os caminhões a esses locais, além de que seu custo aumentará consideravelmente, não só por causa da demanda por caminhões, mas também por causa das distâncias adicionais que devem ser percorridas para obter os contêineres vazios e devolvê-los cheio ao porto.

“É importante destacar também que a operação dos referidos portos base também será afetada em termos de horários de porta de entrada”, detalhou a empresa.

A CMA CGM anunciou uma nova rotação no serviço SAMWAF do Brasil para a África Ocidental. Conforme detalhado pela empresa de navegação, “a partir do final de janeiro de 2021, o serviço chegará a Tema, Gana, em vez de Pointe Noire, oferecendo uma escala direta para um dos principais mercados comerciais da África Ocidental”.

Iniciando com m / v GH LESTE com ETA Paranaguá, Brasil, em 25 de janeiro de 2021, a nova rotação de 49 dias será: Paranaguá – Itajaí – Santos Brasil – Santos DPW – Durban – Cidade do Cabo – Luanda – Tema MPS – Paranaguá . Os outros terminais da rotação permanecerão inalterados.

A CMA CGM também destacou que “o serviço vai melhorar o tempo de trânsito para Gana em 10 dias (33 dias de Santos)”.

Devido à retirada de Pointe Noire do serviço SAMWAF, a empresa anunciou novas opções de transbordo interno. Pointe Noire será oferecido em transbordo através da Cidade do Cabo; Benin e Nigéria serão oferecidos por meio do Tema; e Douala, Matadi, Libreville e Cabinda serão oferecidos através de Luanda.

Considerados prestadores de serviços essenciais para o desenvolvimento do país, os profissionais da área de transporte foram incluídos no grupo prioritário na campanha de vacinação do Ministério da Saúde contra a Covid-19.

Publicado nesta segunda-feira (18), o informe técnico da instituição determina que também estarão na lista de prioridade os caminhoneiros; portuários, incluindo trabalhadores da área administrativa; funcionários das companhias aéreas nacionais; funcionários de empresas metroferroviárias de passageiros e de cargas; funcionários de empresas brasileiras de navegação; e

motoristas e cobradores de transporte coletivo rodoviário de passageiros urbano e de longo curso.

“Essa é uma grande notícia para nossos trabalhadores que continuaram, mesmo durante toda a pandemia, prestando um grande serviço ao nosso país. Esses profissionais terão o suporte do Governo Federal para garantir a vacinação como grupo prioritário e vamos garantir segurança e as condições que eles precisam para continuar nas estradas, portos e ferrovias”, afirma o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

Para se vacinar, os trabalhadores precisarão comprovar, por meio de documentação, que possuem vínculo ou fazem parte desses grupos. A logística e data para início desses grupos prioritários da vacinação está a cargo do Ministério da Saúde.

A nota não detalha em que fase da vacinação esses trabalhadores serão incluídos. A data para o início da imunização dos profissionais do setor de transportes ainda deverá ser divulgada pelo Ministério da Saúde.

Grãos

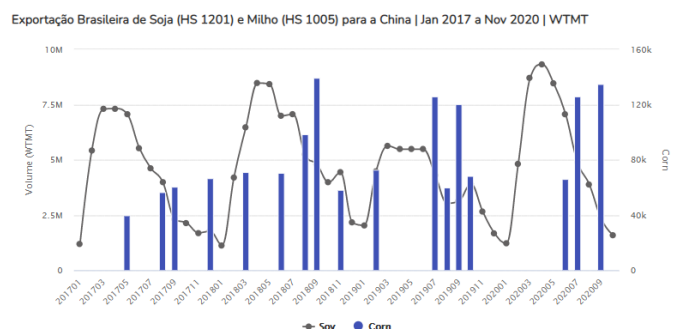
A Syngenta vai exportar diretamente para a China uma parte da soja e do milho que recebe de produtores brasileiros via operações de barter, mecanismo pelo qual negocia sementes e defensivos em troca de grãos na colheita. A companhia já exporta café e algodão neste mesmo modelo, apelidado de “trading de butique”, pela plataforma Nutrade.

No caso da soja, as primeiras cargas devem sair do Brasil entre abril e maio, segundo Dong Guo, diretor global da iniciativa Cadeia de Valor Agrícola. André Savino, diretor de marketing para a Syngenta Brasil, diz que não há competição com as tradings. “As operações compreendem apenas grãos referentes às tecnologias que fornecemos”, afirma.

A empresa não abre os volumes que espera alcançar, argumentando que dependerão do interesse dos produtores. Mas um terço das vendas no Brasil em 2019, de cerca de US\$ 1 bilhão, teve como origem o barter.

Confira no gráfico abaixo o histórico das exportações brasileiras de milho e soja para a China:

Exportação Brasileira de Soja (HS 1201) e Milho (HS 1005) para a China | Jan 2017 a Nov 2020 | WTMT



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

A prioridade dada à China neste momento se deve ao potencial de demanda e à proximidade com o mercado chinês – a Syngenta foi adquirida pela ChemChina em 2017. A empresa já tem um acordo de fornecimento com a Sinograin, que compra grãos para os

estoques públicos do país asiático, e vai suprir esmagadoras de soja locais. A ideia também é abrir mais espaço para o café brasileiro no país. Hoje a multinacional envia a commodity principalmente aos Estados Unidos e à Europa. Já o algodão se destina à região da Ásia e Oceania.

Para o milho, o potencial é incerto, já que o Brasil ainda discute com os chineses ajustes no protocolo fitossanitário de exportação. Mas Dong Guo é otimista, lembrando da necessidade da China do cereal para recompor o rebanho local, dizimado pela gripe suína africana.

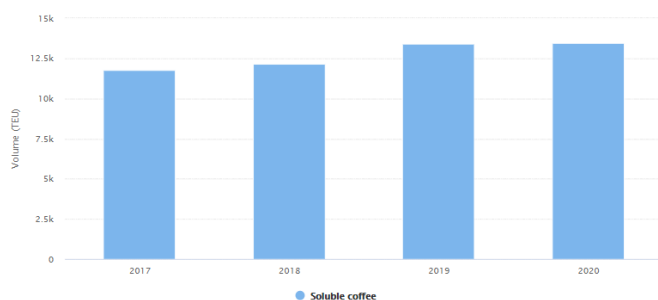
A Syngenta espera firmar parcerias com tradings e operadores logísticos no Brasil para movimentar os grãos a serem exportados. “Como uma empresa de insumos agrícolas, nossa prioridade não é investir em instalações de comércio agrícola”, afirma Dong Guo.

Dados da Associação Brasileira da Indústria de Café Solúvel (Abics) apontam que o país registrou novo volume histórico nas exportações de café solúvel em 2020. O Brasil exportou o equivalente a 4,1 milhões de sacas de 60 kg, o que representou avanço de 2,4% na comparação com 2019, ano do recorde anterior. Desse total, 74% foram na forma de spray dried, 18,9% em freeze dried e 7,1% em extratos e outros.

Confira nos gráficos abaixo o histórico das exportações e o comparativo de 2020 com 2019:

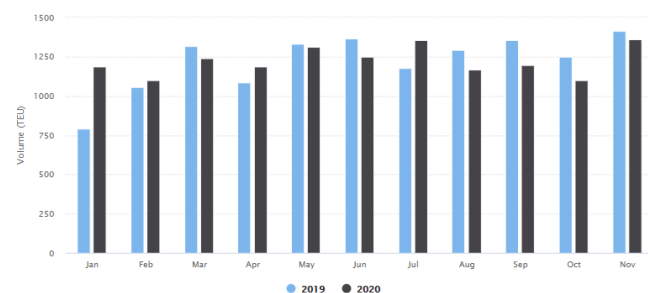
Exportações Brasileiras de Café Solúvel (HS 2101) | Jan a Nov 2017-2019 | TEU

Brazilian Exports of Soluble Coffee (HS 2101) | Jan to Nov 2017-2019 | TEU



Source: DataLiner

Comparison of Brazilian Soluble Coffee Exports | Jan to Nov 2019-2020 | TEU



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click [here](#))

Destinos - O café solúvel brasileiro foi exportado para 102 países no ano passado, com o ranking sendo encabeçado pelos Estados Unidos. Na sequência, vieram Rússia, Argentina, Indonésia e Japão, respectivamente.

Mercado Interno - Em 2020, o volume de café solúvel consumido no Brasil foi de 21.762 toneladas, o equivalente a 943.020 sacas de 60 kg, quantidade que implica crescimento de 4,2% em relação a 2019. Desde que a Abics modernizou seu sistema estatístico, em 2015, o ano passado foi o que registrou o melhor desempenho no consumo interno.

Carnes

No último dia 20 de janeiro, a Administração Geral de Alfândegas da China (GACC, na sigla em inglês) autorizou a retomada das exportações de produtos de dois frigoríficos da JBS a seu mercado, ambos localizados no Rio Grande do Sul.

Uma planta é de carne suína, em Três Passos, e a outra é carne de frango, em Passo Fundo. Além dessas unidades, a China também autorizou o retorno das exportações de carne suína da unidade da Aurora em Chapecó, em Santa Catarina.

Em abril do ano passado, a unidade de Passo Fundo da Seara, da JBS, foi investigada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) por causa de um surto de covid-19 entre os trabalhadores da unidade. Em agosto do mesmo ano, as vendas da unidade para a China foram suspensas por decisão do próprio Ministério da Agricultura brasileiro.

Em nota, a JBS disse que a medida refletiu o trabalho da empresa “em implementar os mais altos níveis sanitários e de qualidade”. Atualmente, a empresa mantém no Brasil 25 unidades habilitadas para exportar à China.

Já a retomada das exportações da unidade da Aurora em Chapecó ocorre após suspensão pelos chineses no início deste mês.

A exportação brasileira de carne bovina, que bateu recorde em 2020, foi novamente puxada pelo Estado de São Paulo, mas Mato Grosso, que abriga o maior rebanho do país, já ameaça essa liderança.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), apontam que os embarques paulistas somaram 439,9 mil toneladas, ou 21,8% do total (2,016 milhões de toneladas), enquanto os matogrossenses alcançaram 407,7 mil toneladas, ou 20,2%.

Segundo a entidade, em 2000, São Paulo respondeu por 65% do volume exportado, e a fatia de Mato Grosso foi de apenas 5%. De lá para cá, contudo, a capacidade de abate e processamento de frigoríficos no Estado do Centro-Oeste teve forte aumento.

Em 2020, conforme a Abrafrigo, Goiás ficou em terceiro lugar entre os maiores exportadores de carne bovina do Brasil, com 282,6 mil toneladas (14% do total), seguido por Minas Gerais (190 mil toneladas, ou 9,4%), Mato Grosso do Sul (189,9 mil toneladas, ou 9,4%), Rondônia (187,7 mil toneladas, ou 9,3%) e Pará (106,3 mil toneladas, ou 5,3%).

Vale destacar que, recentemente, a Abrafrigo informou que o volume dos embarques de carne bovina do país cresceu 7,5% em 2020 em relação ao ano anterior e que a receita aumentou 10,5% na comparação, para US\$ 8,4 bilhões. China e Hong Kong, em conjunto, absorveram 58,6% do volume total registrado no ano passado.

Frutas

A exportação brasileira de suco de laranja caíram 23,5% no período de julho a dezembro de 2020, que corresponde ao primeiro semestre da safra 2020/21. Foram embarcadas 497.490 toneladas do produto (FCOJ Equivalente a 66º Brix), em comparação com 650.459 t em igual período da safra anterior. Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e compilados pela Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR).

Em faturamento, as exportações somaram no período US\$ 680,029 milhões, montante 35,9% menor do que a receita de US\$ 1,062 bilhão registrada entre julho e dezembro de 2019. O diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto, informou em comunicado que as principais razões para a baixa continuam sendo a alta produção de suco na safra passada e a consequente recomposição nos estoques do produto.

Segundo o diretor-executivo da CitrusBR, “na safra passada tivemos uma produção de 1,2 milhão de toneladas de suco, 37,4% acima do período anterior. Isso permitiu recompor os estoques internacionais de suco brasileiro”. Em 30 de junho de 2019 os estoques globais de suco de laranja em poder das empresas associadas à CitrusBR eram de 253.181 t. Após o processamento da safra 2019/20, 36% maior que anterior e meses de ritmo forte de embarques, esses estoques foram recompostos a 471.138 t em 30 de junho de 2020.

Netto acrescentou que, em virtude da bienalidade da citricultura, que alterna anos de maior e menor produção, esse fenômeno tem sido comum. Em anos de safras maiores as exportações são mais intensas em comparação a safras menores nos meses iniciais de cada ano safra. “Isso não significa que as exportações serão menores nesta temporada, mas indica, por enquanto, uma necessidade menor de ser transferir produto para os pontos de venda mundo afora”, analisa.

Confira no gráfico abaixo o histórico das exportações brasileiras de suco de laranja a partir de 2017:

Brazilian Orange Juice Exports (HS 2009.1) | Jan 2017 to Nov 2020 | WTMT



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

Vale destacar que, no fim da safra 2019/20, em 30 de junho do ano passado, os estoques de suco de laranja na rede de distribuição das empresas representadas pela CitrusBR somaram 471,1 mil toneladas; um ano antes, o volume havia sido de 253,2 mil toneladas.

Principal destino das vendas de suco de laranja brasileiro no exterior, a União Europeia importou 317,3 mil toneladas, ou US\$ 464,8 milhões, nos primeiros seis meses da temporada anual – quedas de 31,5% e 41,6%, respectivamente.

Para os EUA, as exportações atingiram 99,3 mil toneladas, ou US\$ 145,8 milhões (baixas de 11,4% e 19,6%), enquanto para o Japão foram 29,7 mil toneladas, ou US\$ 41,2 milhões (retrações de 18,8% e 38%). Para a China, as vendas totalizaram 24,6 mil toneladas, ou US\$ 28,3 milhões (quedas de 10,8% e 28,2%).

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