

Principais notícias

O Ever Given, gigantesco navio de contêineres da Evergreen, que bloqueou o Canal de Suez por quase uma semana, voltou a navegar por volta das 10h30 desta segunda-feira, 29 de março, após uma série de métodos de remoção adotados pelas equipes do governo egípcio que cuidam do canal.

Mais cedo, a Autoridade do Canal de Suez (SCA, na sigla em inglês) afirmou também que "a navegação será retomada imediatamente após a restauração completa da direção da embarcação" e que o Ever Given será encaminhado à área de espera de Bitter Lakes "para inspeção técnica".

O responsável pela administração do canal afirmou a uma TV egípcia que o navio de contêineres não sofreu danos e o canal está navegável, segundo a agência de notícias Reuters.

Com 400 metros de comprimento e 220 mil toneladas, o meganavio operado pela empresa Evergreen encalhou no km 151 do canal no último dia 23 de março, em meio a ventos fortes e uma tempestade de areia, e bloqueou a passagem de todos os outros navios.

Empresas especializadas em comércio marítimo estimam que as perdas econômicas direta ou indiretamente ligadas ao encalhe passam de R\$ 300 bilhões, segundo a BBC. Há mais de 400 embarcações na fila à espera da liberação do canal.

Segundo o presidente da SCA, Osama Rabie, serão necessários três dias e meio para que todos os navios na fila de espera consigam atravessar o canal após a sua liberação.

A Maersk, maior empresa de transporte de contêineres do mundo, aposta em um prazo maior. "Avaliando o acúmulo atual de navios, pode levar seis dias ou mais para que toda a fila passe", disse a empresa em um comunicado.

Ela tem três embarcações presas no canal e 29 aguardando para entrar, além de 15 que já foram redirecionadas para dar a volta pelo sul da África.

Operação de desencilhe

A SCA anunciou mais cedo que havia conseguido empurrar a popa do Ever Given de 4 metros da margem do canal para 102 metros após "manobras de empurrar e de reboque bem-sucedidas que levaram à restauração de 80% da direção da embarcação".

A administradora do canal também afirmou que ia aproveitar a maré alta para terminar as manobras, "permitindo a restauração total da direção da embarcação para que ela seja posicionada no meio da hidrovía navegável".

Portos e Terminais e Logística

No dia 24 de março foi publicada, no Diário Oficial da União (DOU), Portaria do Ministério da Infraestrutura que deve atrair mais investimentos da iniciativa privada e reduzir a burocracia no setor portuário. Com a Portaria 51, de 23 de março de 2021, a autorização para uso comercial de áreas não afetadas às operações portuárias poderá ser concedida diretamente pelas autoridades do setor.

As áreas não ligadas à operação portuária são aquelas localizadas dentro dos portos que estão vazias e não estão relacionadas à

movimentação de passageiros e cargas. Com a regulamentação, as autoridades portuárias terão mais liberdade para ceder o uso desses pontos para diversos serviços, de forma a captar mais receitas, por meio de empresas que queiram montar atividades comerciais.

"A medida, inclusive, vai ao encontro de observações do Tribunal de Contas da União (TCU), que recomenda aos portos mais autonomia na geração de novas receitas, redução de áreas ociosas, contribuindo com o seu crescimento sustentável, desburocratizando as decisões e unificando portarias", avalia o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni.

A nova portaria unifica as Portarias n.º 409, de 27 de novembro de 2014, e n.º 114, de 23 de março de 2016, ambas da extinta Secretaria de Portos da Presidência da República.

No último dia 24 de março, a Polícia Federal, em conjunto com a Receita Federal e o IBAMA, realizou uma fiscalização nos contêineres do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

A ação decorre dos trabalhos desenvolvidos no âmbito da Operação "30 Days at Sea 3.0", da Interpol, que é realizada em vários continentes com o objetivo de prevenir e combater a poluição marítima, cometida em terra, águas interiores e no mar.

Um dos escopos dessa operação é reprimir o tráfico de resíduos nos portos, especialmente a importação ou exportação de resíduos plásticos, médicos e perigosos. Durante a ação, foram abertos contêineres identificados como abandonados e avaliados se a carga ou o seu acondicionamento poderia gerar danos ao meio ambiente.

A Log-In Logística Intermodal vem ampliando suas operações no terminal de TecPlata, localizado no Porto de La Plata, em Buenos Aires. No início deste mês foi realizado o primeiro serviço de transbordo de carga da Log-In com dois navios operando simultaneamente, o que possibilitou a conexão marítima entre o porto de Assunção, no Paraguai, e o porto de Santos.

Numa operação inédita, a carga saiu na barcaça Independiente, da armadora Independencia Shipping Line (ISL) do porto de Assunção, atravessou o Rio Paraná e chegou ao terminal de Tecplata, onde atracou simultaneamente com o navio Log-In Jacarandá. Logo em seguida, foi realizada a transferência dos contêineres para o navio da Log-In, que seguiu viagem no mesmo dia em direção ao Brasil.

Desde 2019, a Log-In escala o terminal de TecPlata regularmente com os navios Log-In Jacarandá, Log-In Jatobá e Log-In Endurance. A conexão marítima na Argentina com carga vinda do Paraguai permite que os contêineres dos navios da Log-In sejam transferidos para navios menores que farão a travessia do Rio Paraná até chegar ao porto de Assunção e vice-versa.

Já na rota Paraguai, mantemos uma parceria com a armadora Independencia Shipping Line (ISL), desde o ano passado, para atender ao porto de Assunção a cada quinze dias. Para viabilizar esse serviço, são dedicados três navios de menor porte, apropriados para navegação fluvial, com capacidade total de 510 TEUs.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, em sessão realizada no último dia 24 de março, os estudos relativos ao projeto de arrendamento do terminal MUC01, no Porto de Fortaleza, no estado do Ceará. O empreendimento foi qualificado na carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 10.484/2020.

Com 6.000m², a área denominada MUC01 é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo. Os investimentos previstos a serem feitos pelos vencedores do leilão ao longo dos 25 anos do contrato somam R\$ 56,7 milhões. Os futuros arrendatários do terminal pagarão à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 63.231,54 e mais R\$ 1,54 por tonelada movimentada. Estima-se, ainda, a geração de mais de 1.100 empregos ao longo do contrato de arrendamento, entre diretos, indiretos e efeito-renda.

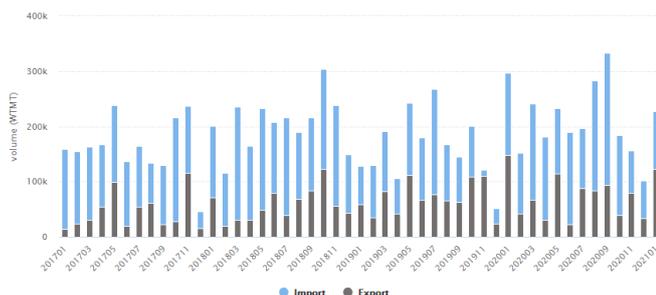
A aprovação dos estudos pelo TCU é mais uma etapa importante do projeto. As próximas fases envolvem eventuais adequações do projeto em virtude da decisão do TCU, da aprovação pela diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) da publicação das minutas de edital e contrato, além do estabelecimento de data para a realização da sessão de leilão.

A expectativa é de que o terminal seja leiloado no terceiro trimestre deste ano.

Confira no gráfico abaixo o histórico da movimentação de cargas no Porto de Fortaleza:

Movimentação Brasileira de cargas no Porto de Fortaleza | Jan 2017 a Jan 2021 | WTMT

Brazilian cargo handling at the Port of Fortaleza | Jan 2017 to Jan 2021 | WTMT



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

Em 2020, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), controlada pela VLI, movimentou 25 milhões de toneladas de cargas do agronegócio. O valor é 27% superior em comparação ao ano de 2019. O aumento segue a tendência dos últimos cinco anos, período no qual esse tipo de carga teve alta de 189%.

De 2016 a 2020, a VLI registrou movimento de um volume superior a 119 milhões de toneladas de soja, milho, açúcar, farelo e fertilizantes na ferrovia.

Em 2020, os grãos (soja, milho e farelo de soja) responderam por 11,6 milhões de toneladas, os fertilizantes e insumos somaram 8,1 milhões de toneladas e o açúcar superou as 5,3 milhões de toneladas. Esses itens são escoados por meio da conexão entre a FCA, em quatro terminais multimodais localizados em Minas Gerais, São Paulo, e nos litorais capixaba e paulista.

O agronegócio foi um dos responsáveis pelo balanço de positivo da FCA em 2020. No ano passado, considerando todos os segmentos escoados pela Ferrovia Centro-Atlântica, foram movimentadas 39,55 milhões de toneladas, ante 36,04 milhões no ano anterior, um crescimento de 9,7%. No comparativo entre 2016 e 2020, o fluxo de cargas cresceu 28,8%. A receita líquida destas operações saltou de R\$ 2,42 bilhões em 2019 para R\$ 2,69 bilhões em 2020, o que representa uma alta de 11%. O balanço financeiro positivo das operações na FCA é fruto do aumento no volume transportado ao longo da malha no período.

Em fevereiro, a movimentação total de cargas do Porto de Santos estabeleceu um novo recorde para o período, com 10,9 milhões de toneladas. Com isso, manteve a tendência de crescimento verificada nos últimos meses de 2020 e em janeiro deste ano. O resultado é 2,5% acima do mesmo período do ano passado, quando foram movimentadas pouco mais de 10,6 milhões de toneladas.

A carga containerizada voltou a se destacar, apresentando crescimento de dois dígitos. Foram movimentados 388.564 TEU, marca 13,0% acima do registrado em fevereiro do ano passado (343.794 TEU), elevando o acumulado do ano para 762.656 TEU, resultado 11,8% superior ao do primeiro bimestre de 2020 (682.270 TEU).

Os embarques cresceram 2,3%, somando 7,5 milhões de toneladas. Contribuíram para esse resultado o açúcar (com crescimento de 26,6%); óleo diesel e gasóleo (195,9%); sucos cítricos (20,3%); e café em grãos (12,3%). Já as importações registraram crescimento de 3,1%, totalizando 3,4 milhões de toneladas. Os destaques foram para o adubo (82,2%) e soda cáustica (66,2%).

Movimento Acumulado - O bom desempenho verificado em fevereiro elevou o acumulado de cargas no ano para 20,1 milhões de toneladas, também recorde para o período, ficando 5,4% acima do maior resultado registrado na mesma base, em 2019, com 19,1 milhões de toneladas, e 6,0% acima na comparação com o mesmo período de 2020, com 19,0 milhões de toneladas.

Os embarques atingiram 13,2 milhões de toneladas no primeiro bimestre, ficando 5,1% acima do mesmo período de 2020. Destacaram-se o açúcar (31,4%); café em grãos (16,6%); álcool (18,2%); farelo de soja (15,8%); milho (13,3%); óleo diesel e gasóleo (109,3%); e sucos cítricos (35,0%). Os desembarques nesse período chegaram a 6,8 milhões de toneladas, 7,9% acima do primeiro bimestre de 2020. Sobressaíram-se as descargas de adubos (80,1%) e gás liquefeito de petróleo (97,4%).

A carga geral solta somou 955,8 mil toneladas, alta de 12,0% comparada ao mesmo período do ano passado. Na mesma linha, os granéis sólidos cresceram 3,6%, registrando a segunda melhor marca para o período: 8,4 milhões de toneladas. Os granéis líquidos apresentaram estabilidade ante 2020.

O menor número de navios no período (queda de 5,7%) aliado ao crescimento da movimentação física denotam a tendência de aumento na consignação média, com mais volumes de carga por embarcação.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) homologou a inclusão da modalidade "Tarifa devida pelos contratos de uso temporário e arrendamentos realizados com base em estudos simplificados" na estrutura tarifária do

Porto de Imbituba (SC). O Extrato do Acórdão nº 101-2021 foi publicado no Diário Oficial da União do dia 22 de março.

Durante a 496ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 11 de março, os diretores da agência autorizaram que os valores das tarifas aprovados neste processo, que serão adotados especificamente para soda cáustica, sejam inseridos na resolução correspondente, bem como constar nos estudos de arrendamento simplificado mencionados na Resolução Antaq nº 7.821/2020.

“A tarifa aprovada para uso no arrendamento simplificado, que, possivelmente, deve se tornar o novo modelo a ser adotado para o futuro, significa que a remuneração do contrato de arrendamento é definida apenas por metro quadrado de área ocupada”, explica o gerente de Regulação Portuária da Antaq, Dax Rösler, ressaltando que, por ora, esse tipo de tarifa é aplicável apenas para pequenos empreendimentos: terminais limitados a R\$ 330 milhões de receitas totais (valor de contrato) e prazo contratual máximo de 10 anos.

Conforme o Extrato do Acórdão, as novas tarifas e o grupo tarifário a ser agregado à estrutura tarifária vigente no Porto de Imbituba entrarão em vigor em até cinco dias úteis da sua publicação, não se alterando as normas gerais de aplicação existentes.

Essa tarifa em Imbituba foi a segunda que a Antaq aprova. A primeira foi em Itaguaí (RJ).

A Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária do Porto de Santos, publicou, nesta terça-feira, 23 de março, em seu site, edital de chamamento público visando identificar interessados na implantação e operação de dois estacionamentos na Ponta da Praia, em Santos, para uso preferencial de caminhoneiros autônomos e que transportam carga entre terminais portuários e retroportuários (“transporte intraportuário”).

As áreas dos estacionamentos em Santos estão localizadas entre as ruas Maria Máximo, Comendador Alfaia Rodrigues e Avenida Pedro Lessa (Área 1), com 7.881 m²; e entre as ruas Comendador Alfaia Rodrigues e Cipriano Barata (Área 2), com 3.640 m². A cessão de uso onerosa das áreas será facultada por um período de cinco anos, prorrogáveis a critério da SPA.

Os projetos conceituais e demais documentos requeridos no edital de chamamento e seus anexos deverão ser enviados à Autoridade Portuária em até 30 dias corridos contados de sua publicação no site da SPA, para o e-mail chamamento.estacionamento@brssz.com. Se houver mais de um interessado para cada área, a SPA realizará processo seletivo.

O objeto do referido chamamento inclui, também, a disponibilização de serviços e a oferta de instalações necessárias para garantir condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto aos caminhoneiros. Esses serviços devem contemplar, no mínimo, o monitoramento ininterrupto, por câmeras de circuito fechado (DFTV), com compartilhamento de imagem em tempo real com a SPA, bem como limpeza diária da área, em especial de particulados de grãos, sistema de drenagem, sanitários e vestiários e áreas de descanso com local para refeições. Os interessados deverão apresentar projeto conceitual contendo, no mínimo, o número de vagas de estacionamento; o descritivo dos serviços e instalações previstas; o cronograma de implantação; o

valor estimado de cobrança dos usuários, de acordo com o período de permanência (valor por hora – R\$/hora) e a proposta de remuneração da SPA pela ocupação da área, com base no valor por metro quadrado.

Os proponentes interessados em apresentar projetos conceituais para as duas áreas devem fazê-lo separadamente. As informações fornecidas nos projetos conceituais subsidiarão eventual modelagem da cessão onerosa das áreas disponíveis. O edital de chamamento e seus anexos estarão disponíveis no site da Santos Port Authority (www.portodesantos.com.br).

Navegação

Autoridades de saúde da Islândia entraram em alerta por conta de um navio vindo do Brasil. Vale lembrar que o país vem controlando a pandemia com sucesso, por meio de testes de detecção com intervalo de cinco dias a todos os que chegam à ilha por via marítima ou aérea.

Mas o navio Taurus Confidence, que aportou em Reyðarfjörður, no leste da Islândia, tem 10 de seus 19 tripulantes infectados, conforme testes realizados no último domingo. A embarcação levava alumina calcinada de São Luís do Maranhão para a usina de alumínio da cidade.

Os tripulantes contaminados são mantidos em isolamento, e os outros estão em quarentena a bordo do navio, sob estrita vigilância da polícia local. Como toda a tripulação é chinesa, a embaixada do país asiático foi informada e está monitorando a situação em cooperação com as autoridades locais.

Consultada, a Secretaria de Saúde da Islândia, que centraliza as informações a respeito da covid-19 no país, confirmou que todos os dez tripulantes infectados são portadores da variante brasileira, a P.1, informação cancelada por Kári Stefánsson, diretor da DeCode, empresa de pesquisa genética responsável pelo sequenciamento de todas as amostras de pacientes de covid-19 na Islândia.

A constatação deixou as autoridades sanitárias em alerta. Até agora, a Islândia era o único país nórdico ao qual a variante brasileira não havia chegado.

Ainda que a situação esteja sob controle, as autoridades temem que, caso o estado de algum infectado se agrave, o paciente tenha de ser transferido a um hospital para tratar infecções por covid-19.

A informação inicial, dada por Garðar Jóhannsson, diretor da Nesskip, empresa de navegação islandesa que atua como agente marítimo local da embarcação, era a de que o capitão do navio teria advertido às autoridades portuárias haver sete doentes a bordo na véspera da chegada.

A Islândia conseguiu controlar recentemente a terceira onda de contágios da pandemia e vinha registrando pouquíssimos novos casos diários nas últimas semanas. As infecções registradas a bordo do Taurus Confidence no domingo equivalem à metade dos casos confirmados no último fim de semana.

Desde o início da pandemia em território islandês, 6.122 casos de covid-19 foram confirmados, 330 requereram internação hospitalar e 53 internações em UTI, com 29 óbitos causados pela doença.

Além do aumento dos custos internos, com inflação e commodities em alta, a indústria brasileira vem enfrentando dificuldades no transporte de insumos e mercadorias por conta da ruptura nas cadeias de suprimentos globais.

Isso porque, após a paralisação da indústria mundial no primeiro semestre de 2020, causada pela pandemia do coronavírus, houve um enorme desarranjo na logística global: rotas marítimas foram interrompidas e navios e contêineres ficaram espalhados pelo mundo. Após a reabertura, o esforço de reorganização foi atropelado pelo crescimento da demanda por mercadorias, remédios e equipamentos hospitalares.

Em novembro, por exemplo, a movimentação de contêineres em Xangai, um dos principais pontos de movimentação de cargas do mundo, bateu o recorde histórico de 42 milhões de TEUs.

Com o aumento da demanda, explodiram os custos. Em janeiro, o frete da China para o porto de Santos bateu recorde histórico, chegando a US\$ 9.000 por contêiner de 40 pés. O valor é quase cinco vezes a média da tarifa cobrada normalmente.

Os usuários desse tipo de serviço dizem que, além do alto preço, convivem com atrasos de navios e mudanças nas escalas, que dificultam o planejamento da produção no país.

Segundo o presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), Luiz Carlos Moraes, a “desestruturação da cadeia produtiva” põe em risco as operações. “O setor automobilístico é mais impactado porque está dentro de uma cadeia global”, disse ele. “O risco de interrupções [nas montadoras] continua sendo um risco permanente no nosso setor até que a cadeia global de produção se ajuste.”

O problema começou a ser sentido com mais intensidade no quarto trimestre de 2020. Operadora de um terminal em Santos, a Santos Brasil registrou aumento de 4,4% na movimentações de contêineres no período, fechando o ano com um volume superior ao verificado antes da pandemia.

Em janeiro de 2021, o porto de Santos bateu seu recorde histórico de movimentação, tanto geral quanto de contêineres — neste caso, com a marca de 338,5 mil TEUs, alta de 10,5% em relação a janeiro de 2020, quando foi registrado o recorde anterior. “Vivemos um estresse muito grande nos canais logísticos”, disse o presidente da companhia, Antônio Carlos Sepúlveda, em teleconferência para falar dos resultados da empresa em 2020.

A indústria têxtil é outra que vem sentindo impactos. “[O problema] aumenta os custos dos produtos importados que compõem nossa matriz de insumos”, diz o presidente da Abit (Associação Brasileira da Indústria Têxtil), Fernando Pimentel.

Na ponta exportadora, especialistas veem dificuldades principalmente nas vendas de carne congelada, diante da pouca disponibilidade de contêineres frigoríficos. Para a BRF, o cenário é tratado como uma “vírgula” no processo de recuperação. “Que problemas temos? O crescimento da China, que é muito positivo na economia deles e também acaba consumindo contêineres que vêm para nós, para a exportação deles”, disse em teleconferência com analistas o vice-presidente de Mercado Internacional da companhia, Patrício Rohner.

“O impacto está sendo fortemente agravado neste momento, uma vez que a reabertura dos mercados e a atual onda de

reabastecimento resultaram em um aumento abrupto de fluxos em contêineres”, diz a Abimaq (Associação da Indústria de Máquinas e Equipamentos).

Para a entidade, a maior dificuldade é encontrar contêineres para embarques de produtos para a Ásia, já que armadores estariam preferindo voltar com os equipamentos vazios para atender à demanda de vendas daquela região e recompor os prejuízos tomados no período de fechamento das economias.

O presidente da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), José Augusto de Castro, diz que as exportações são pouco afetadas, já que o país vende mais commodities, que são transportadas em navios graneleiros.

Mas 85% das importações nacionais são de produtos manufaturados. “Tem que ter navio de contêiner e o cara só vem no Brasil hoje se tiver carga para encher navio”, diz. “É, como o Brasil exporta pouco manufaturado, é quase certo que vai voltar vazio.”

Além dos problemas para quem depende de insumos e componentes, ele vê impactos no preço final das mercadorias, pressionadas pelos fretes elevados. “Só o tempo vai dizer quando isso vai voltar ao normal e, até lá, vamos ter que conviver com preços altíssimos de alguns produtos.”

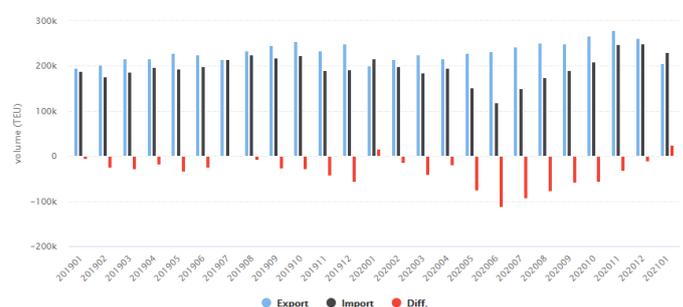
A crise pegou o Brasil em um momento de crescimento das movimentações em contêineres: segundo estudo da CNI (Confederação Nacional da Indústria), entre 2010 e 2020 aumentou em 48%, em toneladas, a exportação desse tipo de carga.

Especialista em logística da CNI, Matheus Castro diz que o frete de longo curso já deu um sinal de alívio em março, mas o problema está longe de ser resolvido. “Especialistas argumentam que ainda vai levar um tempo para o mercado conseguir se adaptar e voltar à normalidade”, diz. “Os terminais dos Estados Unidos e Europa têm hoje grande atraso na movimentação de carga, com filas de navios.”

“A navegação é globalizada e o armador põe o navio onde o mercado está melhor”, diz o diretor-executivo da Abac (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem), Luis Resano. “Quando [o navio] é de propriedade de empresa brasileira, eles foi construído para ser dedicado a esse mercado aqui e não vale à pena sair.” O gráfico a seguir ilustra o desequilíbrio comercial entre importações e exportações via contêiner que contribuiu para os problemas logísticos atuais:

Desequilíbrio comercial | Jan 2019 a Jan 2021 | TEU

Trade Imbalance | Jan 2019 to Jan 2021 | TEU



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

A Maersk informou a seus clientes que devido à recente queda nos níveis de água no rio Paraguai, seus fornecedores passaram a aplicar o custo da Low Water Surcharge (sobretaxa de baixo nível de água) apenas para os terminais ao norte de Assunção.

A sobretaxa será aplicada a partir das seguintes embarcações:
Remessas de exportação: BM ROSA 2108
Remessas de exportação: BM THEIA 2105
Sobretaxa: Low Water Surcharge (LWC)

Escopo: Paraguai (Importação e Exportação)
Carga: Seca e Reefer
Valor: 150 dólares por TEU
Data de vigência: 24 de março de 2021 – até novo aviso.

De acordo com a companhia, no momento os níveis de água para os terminais sul de Assunção permanecem permitindo operações para que a Maersk não aplique esta sobretaxa. São eles: Puerto Seguro Fluvial e Terport Villeta.

A empresa informou ainda que está monitorando a situação e que qualquer alteração comunica a seus clientes.

Grãos

Os custos no Brasil para exportar açúcar têm subido tanto nas rodovias como nos embarques marítimos motivados pelo atraso da colheita de soja nesta safra 2020/21. O quadro pode apertar as margens operacionais de vendedores do açúcar que não trabalham com contratos de longo prazo.

Atualmente, o custo médio do frete para levar açúcar de Ribeirão Preto ao porto de Santos está em R\$ 150 por tonelada, 30% a mais que os R\$ 115 a tonelada de um ano atrás, segundo o executivo de uma companhia que produz e comercializa açúcar. De Tarumã (SP) a Santos, a alta foi de 20%, a R\$ 181 a tonelada, afirma a EsalqLog. Há ainda operadores que apontam altas superiores a 40%.

O aumento do custo reflete a competição por caminhões entre a soja e o açúcar. Houve um atraso de três semanas na safra de soja. Com isso, segundo a EsalqLog, o custo do frete da soja de Cascavel (PR) a Paranaguá está 58% mais alto este mês, a R\$ 193,86 a tonelada.

Nos portos, essa competição ainda não gera dificuldades, já que muitos terminais têm hoje flexibilidade para operar com grãos e açúcar. Neste mês, a maior parte dos terminais açucareiros destinou uma parte maior de seus espaços para a soja. Segundo a trading Czarnikow, o grão ocupou mais de 60% da capacidade dos terminais de Santos. Em março de 2020, a parcela foi de cerca de 55%.

Em algumas semanas, o fluxo de açúcar aos portos crescerá com a nova safra (2021/22). Em relatório, a Czarnikow apontou um “possível aperto logístico de abril até agosto”, mas essa perspectiva não é consensual. Dois operadores logísticos e dois executivos de tradings disseram não ver dificuldades para escoar o produto. Um dos traders lembrou que os compradores do açúcar do contrato de março da bolsa ainda não nomearam todos os navios, e que as nomeações podem ser feitas até maio.

Por enquanto, o que se vê é menos flexibilidade dos terminais para volumes adicionais de açúcar, segundo outro trader, que

disse não ver problemas de cumprimento de contratos firmados. Já o executivo de uma usina disse que tradings que atuam mais com contratos spot podem ter mais dificuldade de mercado.

No Porto de Paranaguá (PR), não há competição entre grãos e açúcar porque o terminal leste é dedicado a grãos a granel, e o oeste, ao açúcar. Apesar disso, o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, afirmou que pode haver problemas quando começar a exportação de milho safrinha. “Como eles saem pelo mesmo terminal, é apaz de termos algum atraso”.

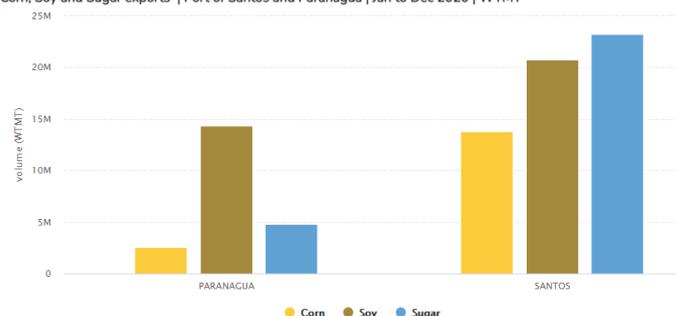
O frete marítimo também está em alta, tanto pelo atraso da safra de soja brasileira, como pela alta dos combustíveis marítimos – reflexo da valorização do petróleo – e do maior uso de navios para outros fins, como transporte de carvão.

De acordo a S&P Global Platts, o frete de um navio para 50 mil toneladas de açúcar de Santos a Rizhao (China) subiu 94% em 12 meses, a US\$ 51 a tonelada na semana até dia 18. O frete para a soja está em alta mais acentuada e alcançou US\$ 57,25 a tonelada de Santos a Qingdao, na China, na semana até dia 22, um recorde histórico. Para o advogado Larry Carvalho, da Rabb Carvalho, especialista em comércio exterior, o frete marítimo deve seguir em alta em abril com o aumento da disputa por graneleiros que operam com as duas commodities.

Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras de milho, soja e açúcar via Portos de Santos e Paranaguá em 2020:

Exportação de Milho, Soja e Açúcar via Porto de Santos e Paranaguá | Jan a Dez 2020 | WTMT

Corn, Soy and Sugar exports | Port of Santos and Paranaguá | Jan to Dec 2020 | WTMT



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

Outras cargas

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) publicou, em 25 de março, no Diário Oficial da União, a Instrução Normativa Nº 126, que regulamenta os critérios e procedimentos para a certificação higiênico-sanitária de amendoim exportado.

A implementação da nova regulamentação desburocratiza e simplifica a certificação sanitária do produto exportado para empresas com alto nível de conformidade, acima de 90%, bem como traz aumento de competitividade na exportação de amendoim para União Europeia (UE).

Para o diretor do Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Vegetal, Glauco Bertoldo, o atual nível de excelência no comércio internacional de amendoim se deve ao comprometimento e investimento realizado pela indústria exportadora. “Em cinco anos, saímos de um cenário de 43 interceptações de produto irregular exportado para apenas três em 2020. No mesmo período, as exportações brasileiras do

produto mais do que dobraram. Agora, aumentaremos a competitividade do produto brasileiro simplificando os processos de certificação para agentes que possuam nível de conformidade acima de 90% em seus processos de produção”, destaca.

O secretário de Defesa Agropecuária do Mapa, José Guilherme Leal, se mostra otimista quanto à perspectiva de acesso a novos mercados. “Já estão em andamento as negociações de critérios técnicos com a Geórgia, além da busca de acordo com a China, que se iniciou há um ano”, diz. Segundo ele, a evolução do sistema de certificação oficial do amendoim brasileiro avança conforme as diretrizes da ministra da Agricultura, Tereza Cristina, por meio de gerenciamento de risco, auditoria de processos e consolidação de autocontrole nas agroindústrias.

Exportação do amendoim - Desde 2015, o Mapa desenvolve um sistema de habilitação de exportadores baseado no monitoramento individualizado dos lotes produzidos e em auditorias anuais nas unidades industriais e armazenadoras de amendoim dispostos a investir em laboratórios, processos internos de controle e beneficiamento do produto.

Em 2020, 29% das exportações desta commodity foram destinados à países do bloco europeu. Considerando o aumento de competitividade, qualidade do produto brasileiro e a demanda da UE, a estimativa do Ministério é de que as exportações para este bloco representem 60% do total exportado até 2023.

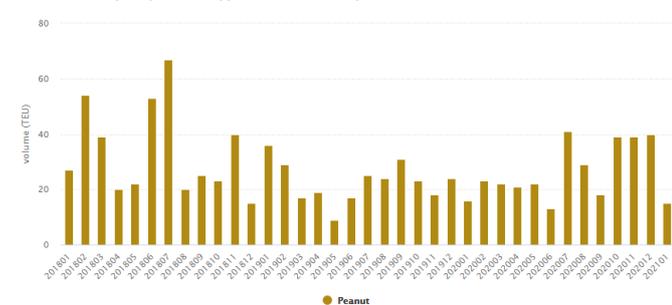
“A expectativa do Mapa é que, havendo oferta de produto, as exportações brasileiras de amendoim sejam ampliadas em 50% nos próximos três anos, em especial para os países da UE, bloco econômico que possui os critérios mais restritivos de sanidade e qualidade para a importação de amendoim”, explica Bertoldo.

Atualmente, o estado de São Paulo é o responsável pela produção de 90% do amendoim exportado pelo país.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de amendoim a partir de 2018:

Exportação Brasileira de Amendoim (HS 2008.11) | Jan 2018 a Jan 2021 | TEU

Brazilian Peanut Exports (HS 2008.11) | Jan 2018 to Jan 2021 | TEU



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

Segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as exportações brasileiras de ovos totalizaram 3,177 mil toneladas no primeiro bimestre de 2021. O número supera em 150,6% o volume embarcado no mesmo período do ano passado, que foi de 1,267 mil toneladas.

Em receita, as vendas do setor de ovos chegaram a US\$ 4,128 milhões nos dois primeiros meses deste ano, resultado 152,8% maior em relação ao registrado no mesmo período de 2020, com US\$ 1,633 milhões.

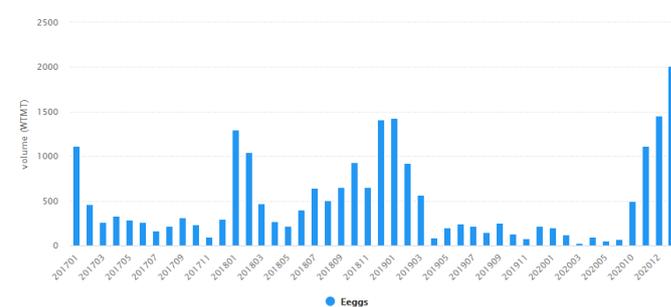
Considerando apenas o mês de fevereiro, as vendas do setor chegaram a 1,552 mil toneladas, número 247,9% superior ao efetivado no segundo mês do ano passado, com 446 toneladas. Em receita, o resultado de fevereiro chegou a US\$ 2,099 milhões, saldo 172,8% maior que os US\$ 769 mil realizados no mesmo período comparativo.

Principal destino das exportações de ovos do Brasil, os Emirados Árabes Unidos foram destinos de 2,356 mil toneladas no primeiro bimestre deste ano, volume 209,7% superior ao registrado no mesmo período de 2020. Sem importações registradas em 2020, Serra Leoa assumiu o segundo lugar nas exportações brasileiras de ovos neste ano, com 103 toneladas embarcadas. No terceiro posto, o Japão importou 89,2 toneladas, número 103% maior, segundo o mesmo período comparativo.

Os gráficos a seguir trazem um histórico das exportações brasileiras de ovos a partir de 2017 e um comparativo das exportações de janeiro dos últimos cinco anos:

Exportação Brasileira de Ovo | Jan 2017 a Jan 2020 | WTMT

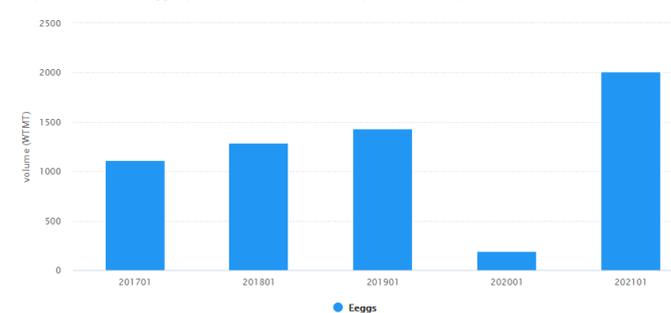
Brazilian Egg Exports | Jan 2017 to Jan 2020 | WTMT



Source: DataLiner

Comparação das Exportação Brasileira de Ovo para o mês de Janeiro | Jan 2017-2021 | WTMT

Comparison of Brazilian Egg Exports for the month of January | Jan 2017-2021 | WTMT

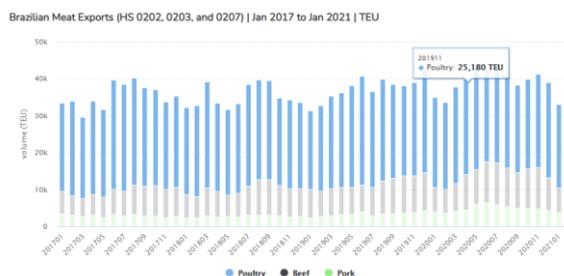


Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

Carnes

Em 2020, as exportações brasileiras de carnes estiveram em pauta durante todo o ano, e as exportações cresceram motivadas tanto pela desvalorização do real, que deixou nossos preços mais competitivos no exterior, como pela gripe suína africana que atingiu a China, e devastou grande parte de seus rebanhos, levando o país a diminuir consideravelmente suas reservas e aumentar suas exportações, beneficiando o Brasil.

Exportação Brasileira de Carnes (HS 0202, 0203 e 0207) | Jan 2017 a Jan 2021 | TEU



Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

Apesar dos números positivos, o ano de 2020 também foi marcado por suspensão e posterior recuperação do direito de exportar por algumas plantas frigoríficas por conta de casos da Covid-19 entre os trabalhadores. Além disso, a China pressionou o Brasil e demais países exportadores a desinfetar a embalagem externa dos produtos e a parte interna dos contêineres antes de lacrar os produtos de exportação para garantir a segurança dos alimentos importados da cadeia de frio e aumentar a confiança dos consumidores nos produtos importados.

Carne bovina

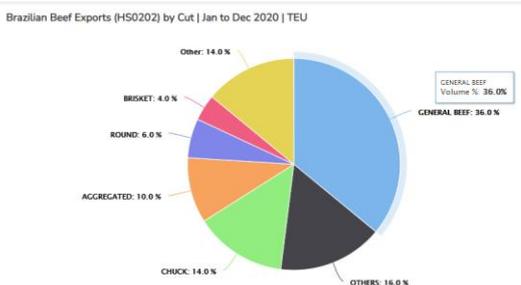
Dados do DataLiner apontam que os volumes de carne bovina exportados em 2020 cresceram 12,60% em relação a 2019, mantendo estável o mesmo padrão de crescimento observado anteriormente, já que em 2019 as exportações dessa proteína foram 12,52% superiores às de 2018. Além disso, alguns meses, como Junho, Julho, Agosto, Outubro e Novembro, bateram recordes de exportação para o período, considerando dados desde 2017.

Já em janeiro de 2021, houve uma leve queda nas exportações, considerando o mesmo mês do ano passado, de 0,17%.

O Porto de Santos foi a principal porta de saída da carne bovina brasileira em 2020, com 66,39% do volume exportado, seguido por Paranaguá, com 18,90%, Vila do Conde com 5,35% e Rio Grande com 3,87%. Já os principais destinos da carne bovina em 2020 foram: China (56,60%), Hong Kong (13,39%), Egito (7,53%) e Rússia (3,43%).

O gráfico a seguir traz os principais cortes de carne exportados pelo Brasil em 2020:

Exportação Brasileira de Carne bovina (HS0202) por corte | Jan a Dez 2020 | TEU

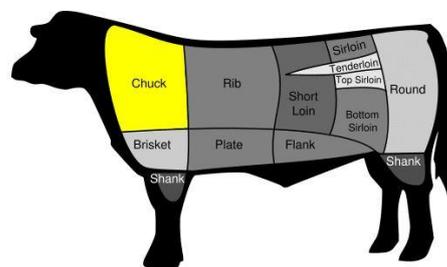


Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

Analisando somente o corte “Chuck” (Acém), os principais destinos foram: China (81,12%), Rússia (7,41%) e Taiwan (5,07%).

Os principais destinos do corte “Brisket” (Peito) em 2020 foram: China (89,78%), Líbia (2,92%) e Rússia (2,52%).



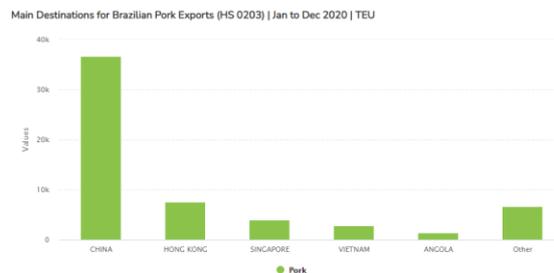
Carne suína

Já em relação à carne suína, em 2020 as exportações cresceram 45,58% em relação a 2019. O valor representa mais que o dobro do crescimento de 2018 para 2019, que foi de 20,40%. Vale destacar que o período de meses compreendidos entre abril e novembro bateram recordes para os meses comparando dados desde 2017.

Na comparação dos meses de janeiro dos últimos três anos é possível ver que em janeiro de 2020 houve um aumento significativo nas exportações de carne suína – 65,01% em relação em janeiro de 2019. Já em janeiro de 2021, houve uma queda nos volumes exportados de 4,34% com relação a janeiro de 2020.

O maior volume exportado de carne suína brasileira em 2020 foi pelo Porto de Navegantes, com 32,42% do total, seguido por Itajaí, com 30,76%, Rio Grande, com 19,68% e Paranaguá com 11,22%. Já os principais destinos da carne suína brasileira no ano passado foram: China (62,01%), Hong Kong (12,79%), Sinagapura (6,67%) e Vietnã (4,85%). Confira no gráfico a seguir:

Principais destinos das Exportações Brasileira de carne Suína (HS 0203) | Jan a Dez 2020 | TEU



Source: DataLiner

Fonte: DataLiner

Frango

A carne de frango foi a que se manteve mais estável em 2020, assim como nos três anos anteriores.

Em 2019, houve um crescimento de 2,55% no volume exportado sobre 2018 e, em 2020, uma pequena queda de 1,38% no comparativo com 2019.

Comparando somente os meses de Janeiro, podemos ver uma variação maior: os volumes exportados em janeiro de 2021 foram 7,35% menores que no mesmo período de 2020, que por sua vez, foram 15,37% maiores do que os de janeiro de 2019.

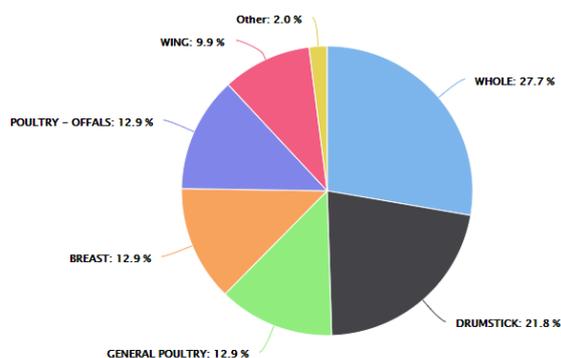
Paranaguá manteve a liderança como porta de saída da carne aviária brasileira em 2020, com 42,86%, Navegantes ficou em segundo, com 19,18%, Itajaí em terceiro, com 16,70% e Santos em quarto, com 8,28%.

Já os principais destinos da carne de frango brasileira no ano passado foram a China (16,07%), Arábia Saudita (12,12%), Japão (10,97%) e Emirados Árabes (7,76%).

Confira a seguir os principais cortes de aves exportados pelo Brasil em 2020:

Exportação Brasileira de Frango (HS0207) por corte | Jan a Dez 2020 | TEU

Brazilian Chicken Exports (HS0207) by Cut | Jan to Dec 2020 | TEU



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

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