

Notícias principais

No último dia 06/02, o Marrocos reconheceu o Certificado Sanitário Internacional (CSI) apresentado pelo Brasil para a exportação de pescado para aquele país.

“Temos uma ótima notícia no setor da pesca: o Brasil recebeu a notícia do Marrocos da abertura do seu mercado para exportação de peixe brasileiro”, disse hoje a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina.

Segundo o secretário de Aquicultura e Pesca do Ministério, Jorge Seif Júnior, no ano passado, o Marrocos importou o equivalente a US\$ 240 milhões em pescados de todo o mundo. “O Brasil poderá fazer parte desse mercado”, afirmou o secretário.

Seif destacou que o Ministério da Agricultura trabalha para buscar novos mercados, já que a produção brasileira de pescados está crescendo. O Marrocos tem interesse especialmente em bonito listrado, lula e camarão.

Um destaque, verificado a partir de dados do DataLiner, da Datamar, aponta que o Marrocos foi a principal origem dos pescados importados pelo Brasil em 2019. A partir de agora esse comércio poderá ser bilateral:

Volume de pescados (NCM 0303) importados pelo Brasil em 2019 (TEU e tonelada)

IMPORTAÇÃO		
País	TEU	Tonelada
MOROCCO	4.526	65.582
PORTUGAL	690	7.060
OMAN	610	8.625
TAIWAN	544	7.024
SPAIN	194	2.599
ECUADOR	136	1.917
UNITED STATES	132	1.486
PERU	123	1.683
CHILE	82	1.107
MEXICO	76	1.021
CHINA	68	904
NORWAY	56	771
URUGUAY	49	671
ARGENTINA	40	551
SINGAPORE	32	388
VIETNAM	28	356
PANAMA	28	371
CANADA	21	241
HONG KONG	8	106
INDIA	6	67
GERMANY, FEDERAL REPUBLIC	4	47
NETHERLANDS	2	26
SOUTH AFRICA	2	23
NEW ZEALAND	1	18

A tabela a seguir, feita a partir de dados do DataLiner, da Datamar, traz os principais exportadores de pescados brasileiros em 2019:

Volume de pescados (NCM 0303) exportados pelo Brasil em 2019 (TEU e tonelada)

EXPORTAÇÃO		
País	TEU	Tonelada
UNITED STATES	691	7.659
CHINA	548	7.068
ECUADOR	286	3.873
KOREA, REPUBLIC OF	158	1.873
MOROCCO	120	1.728
COLOMBIA	88	1.086
GUYANA	84	1.053
GUATEMALA	82	1.026
TAIWAN	61	660
GABON	57	796
CAMEROON	48	660
CONGO	42	571
PUERTO RICO	32	356
CANADA	30	314
THAILAND	22	280
CHILE	16	187
VIETNAM	16	205
INDONESIA	15	179
CONGO, DEM. REP. OF	14	200
DOMINICAN REPUBLIC	12	140
PERU	12	157
HONG KONG	12	149
COTE D IVOIRE	10	145
SURINAME	8	93
ANGOLA	8	114
TOGO	6	84
EL SALVADOR	6	76
EQUATORIAL GUINEA	6	87
SENEGAL	6	52
MALAYSIA	5	58
OMAN	4	57
SINGAPORE	4	54
COSTA RICA	4	54
JAPAN	4	48
SINT MAARTEN	2	23
NIGERIA	2	29
SAO TOME AND PRINCIPE	2	28
BENIN	2	29
LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA	2	28
PORTUGAL	2	11
LIBERIA	2	26

Portos, terminais e infraestrutura

O Ministério de Infraestrutura prevê investimentos de R\$ 30 bilhões para ampliar a malha ferroviária do país. Os recursos seriam obtidos por meio de concessões. As informações foram detalhadas pelo ministro Tarcísio Gomes de Freitas, que participou, no dia 07 de fevereiro, do 1º Fórum de Desenvolvimento Sustentável da Costa Verde, realizado na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), na cidade de Seropédica (RJ).

“Vamos investir R\$ 30 bilhões em ferrovias nos próximos 5 ou 6 anos”, disse. O primeiro contrato de concessão foi assinado no ano passado e envolve a Ferrovia Norte-Sul, no trecho entre Porto Nacional (TO) e Estrela D’Oeste (SP). Para este ano, são previstas as concessões da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, que ligará Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO), e a Ferrogrão, projeto com origem em Cuiabá (MT) e término em Santarém (PA).

O governo planeja ainda trabalhar por uma mudança legislativa que permita o regime de autorização. Trata-se de um modelo em que o investidor tem mais liberdade do que no regime de concessão. “Hoje não é possível nós operarmos com autorização nas ferrovias. No setor portuário, nós já fazemos isso. As autorizações abrem uma nova porta. Vale para aquele investidor que quer tomar o risco de engenharia, para que possa empreender e ter a propriedade da ferrovia, ter o benefício da perpetuidade, a liberdade para definir sua tarifa. Isso é importante para quem assume risco de longo prazo e proporciona novos investimentos ferroviários no Brasil”, disse Tarcísio.

Segundo um estudo de 2018 da Fundação Dom Cabral, a malha rodoviária é utilizada para o escoamento de 75% da produção no país. As ferrovias respondem por 5,4%. Os impactos causados pela greve dos caminhoneiros de 2018 expôs a dependência do país do transporte rodoviário e gerou um debate público sobre a necessidade de se ampliar a malha ferroviária.

O Maranhão está na rota de cabotagem do mercado nacional e a expectativa é de forte crescimento a partir deste ano. A afirmação é do gerente nacional de Vendas Cabotagem da Aliança Navegação e Logística, Jaime Batista, após reunião com as lideranças da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). A partir deste mês, a Aliança Navegação e Logística, líder em cabotagem no Brasil, retomará a linha regular de contêineres no Porto do Itaqui, em São Luís, com maior frequência de escalas.

“Passamos alguns meses testando, monitorando a produtividade, um período também de muita prospecção de carga com resultados positivos junto aos empresários, o que nos motivou a investir na continuidade dos serviços na região”, disse o executivo. Segundo ele, a tendência é aumentar a movimentação com o incremento do índice de confiança do setor privado em relação à cabotagem, como acontece em outras regiões do País.

Atualmente, os setores que mais utilizam a cabotagem são varejo e construção. As cargas variam de matéria-prima para indústrias e alimentos, incluindo refrigerados.

Segundo o presidente da EMAP, Ted Lago, o objetivo da retomada do serviço regular de cabotagem é atrair mais negócios e reduzir o custo logístico para as empresas maranhenses, fortalecendo uma cadeia fundamental para o desenvolvimento econômico do Estado. “O mercado se organizou para consolidar as cargas e o Porto do Itaqui conta com toda a infraestrutura necessária para a operação semanal”, afirma Lago.

As tratativas entre o Governo do Maranhão, por meio da Secretaria de Indústria, Comércio e Energia (Seinc), EMAP, comunidade portuária e iniciativa privada começaram há dois anos. Desde agosto de 2019, a Aliança vem realizando os testes e ajustes necessários para ampliar a frequência. “O trabalho conjunto permitiu identificar as principais necessidades do empresariado local e amadurecer a oferta de um serviço regular, que garanta periodicidade, eficiência, segurança e o melhor custo/benefício”, destaca Jaime Batista.

A infraestrutura portuária para armazenagem de contêineres do Porto do Itaqui contempla uma área de 20.250 m² com capacidade estática para 1.341 TEUS. “Estamos animados com o serviço semanal e confiantes com o aumento da demanda em toda a região”, finaliza.

Os gastos com sobre-estadia (demurrage) na importação dos fertilizantes pelos portos do Paraná foram 43% menor em 2019. Os dados foram divulgados no dia 05/02 pelo Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos). No ano, o setor economizou US\$ 20,39 milhões.

Entre os fatores listados pelo sindicato para explicar a redução estão as melhorias contínuas na eficácia da programação dos navios e na logística das operações de descarga, transporte e armazenagem, de uma maneira geral.

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a empresa pública tem se dedicado ao máximo para otimizar o tempo das operações e reduzir os custos dos operadores portuários, em todos os segmentos. “Estamos a todo momento trabalhando para que as normas que auxiliam nas programações de atracções e operações dos navios sejam claras, transparentes e garantam uma melhor ocupação do cais público comercial, bem como a redução do tempo operacional. Com isso, não só todos ganham como também deixam de perder com gastos extras”, diz.

Tempo – Seguindo o detalhamento dos dados divulgados pelo Sindiadubos, a redução mais significativa da sobre-estadia dos navios foi exatamente no cais público comercial. O valor pago em demurrage foi 51% menor nas operações pelos berços 208, 209 e 211, em 2019.

Foram cerca de US\$ 21,6 milhões a menos. No ano passado, o setor pagou cerca de US\$ 20,4 milhões em sobre-estadia dos navios. Em 2018, esse valor era de US\$ 42,07 milhões.

“A redução de 43% no pagamento de demurrage significa que os navios esperaram menos tempo para descarregar. Isso acontece porque as operações têm sido cada vez mais eficazes, tanto no porto quanto na retaguarda – no transporte e na armazenagem”, reafirma o gerente do Sindiadubos, Décio Gomes.

O setor de fertilizantes espera, para 2020, um ano parecido com o ano anterior, em termos de volume de importação. Porém, como afirma Gomes, alguns fatores externos podem influenciar o cenário deste ano, como a relação comercial entre Estados Unidos e China; o desempenho das safras norte-americanas; as variações de câmbio e do valor do Real.

Fertilizantes – A importação de fertilizantes pelos portos do Paraná (cais comercial do Porto de Paranaguá, Terminal da Fospar e Terminal da Ponta do Félix em Antonina), em 2019, foi de quase 9,15 milhões de toneladas.

Apesar do volume representar um recuo de 5% em relação às movimentações do ano anterior, os portos do Paraná continuam sendo a principal entrada dos fertilizantes no país. Os terminais de Antonina e Paranaguá recebem cerca de 28% dos adubos importados pelo Brasil.

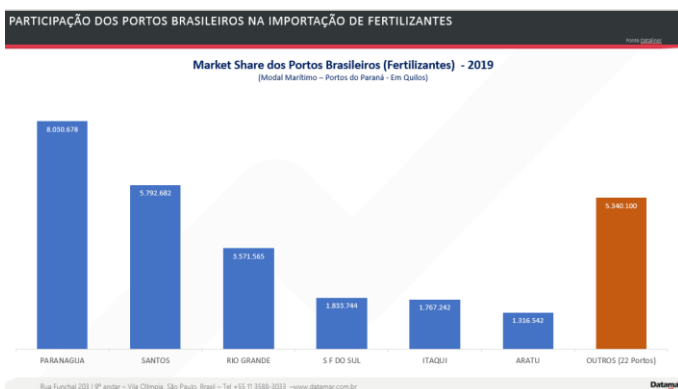
Os principais produtos importados no ano foram cloreto de potássio – MOP (31% do total), complexos NPK (14%), fosfato monoamônio – MAP (13%), sulfato de amônio (12%) e ureia (11%).

As principais origens dos produtos são Rússia, China, Estados Unidos e Canadá.

Os gráficos a seguir, feitos com base nos dados do DataLiner, da Datamar, trazem um panorama das importações brasileiras de fertilizantes:



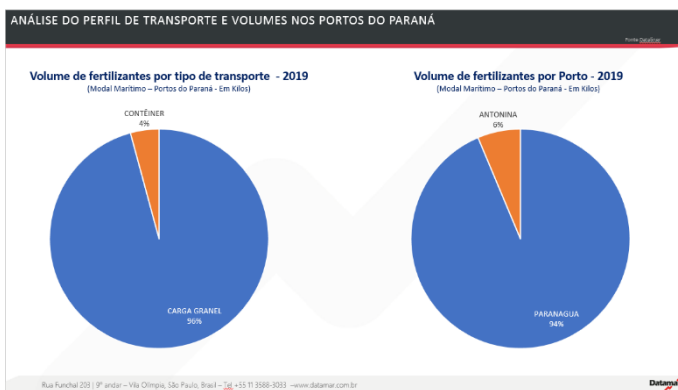
Uma das principais vantagens do TPPF para quem comercializa estes produtos, segundo Birkhan, é o terminal alfandegado com entreposto aduaneiro – que permitiu um crescimento de 47% de fertilizantes entrepostado. “O produto quando chega em nossos armazéns permanece em propriedade do exportador lá de fora”, explica. “O produto pode ficar no Paraná ou ser nacionalizado para o estado de Goiás, por exemplo, sem o pagamento do ICMS interestadual”.



Quando o produto chega com destino determinado no Brasil, e o cliente tem a necessidade de alterar o destino, Estado de consumo ou uso, ele será taxado com ICMS. Essa cobrança pode ser evitada com a utilização do entreposto aduaneiro. “Obviamente também fazemos descarga direta, o produto vai direto para o destino final. Mas a grande oportunidade é o entreposto aduaneiro, o qual o TPPF oferece”, completa.

Além da vantagem do entreposto, Birkhan afirma que o TPPF conta também com melhorias na estrutura marítima para manter o crescimento. “Estamos na expectativa de aumento da profundidade em nosso calado, o que permitirá alavancar ainda mais estes números”, afirma.

Antonina em números – Em 2019, passaram pelo Porto de Antonina 908.377 toneladas. Do total, 559,4 mil toneladas se refere a importação de fertilizantes que cresceu 18% em relação a 2018. A exportação de açúcar ensacado cresceu 7% em relação ao registrado em 2018. Já o farelo de soja, o crescimento da movimentação superou a casa de 18%.



O TPPF conta, atualmente, com 60 mil metros quadrados de infraestrutura de armazenagem, com capacidade estimada de 200 mil toneladas estática. Este número será elevado com as obras de expansão em andamento.

O Ministério de Infraestrutura publicou, no último dia 31 de janeiro, a versão final dos Planos Mestres dos complexos portuários de Pelotas, Porto Alegre e Rio Grande. O documento é referente ao 3º Ciclo de Planejamento Portuário (2015-2019). Estes planos estão inseridos no contexto de um esforço do Ministério da Infraestrutura (MInfra) em cumprimento ao estabelecido pela Lei nº 12.815/2013 quanto ao planejamento do setor portuário nacional.

O primeiro ciclo teve início em 2010 e foi finalizado em 2012 com o desenvolvimento do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e de Planos Mestres para 15 portos brasileiros.

Entre 2012 e 2015, período do segundo ciclo de planejamento, foram realizadas as atualizações do PNLPL e dos 15 Planos Mestres desenvolvidos no primeiro ciclo, bem como o desenvolvimento de Planos Mestres para os 22 portos que não estavam compreendidos no escopo do primeiro ciclo.

O terceiro ciclo se desenvolve dentro de um arcabouço de planejamento estruturado e articulado, de forma que seja garantida a integração entre os instrumentos de planejamento, assim como perpetuada ao longo de todo o processo, a visão de desenvolvimento do setor portuário preconizada pelo atual Marco Regulatório, estabelecida por meio do PNLPL.

A importância dos Planos Mestres está relacionada à orientação de decisões de investimento, público e privado, na infraestrutura dos complexos portuários e também em relação a ações estratégicas a serem definidas para os diferentes temas que

Porto de Antonina, no Litoral do Paraná, registrou o quinto maior crescimento entre 19 portos brasileiros em 2019. Segundo o Ministério da Infraestrutura, o volume de carga movimentado foi 17,3% maior que o registrado no ano anterior. A média nacional de crescimento entre os portos públicos do país foi de 10,3%.

Segundo Gilberto Birkhan, Diretor Presidente do TPPF – Terminais Portuários Ponta do Félix, empresa responsável pelas operações no porto, a meta para 2020 é manter índices elevados de expansão. “O fundamental é reconhecer essa nova etapa dentro do TPPF, com mais consistência na prestação de serviços, principalmente nos serviços de armazenagem de produto e trabalho especializado com cargas diferenciadas”, ressalta.

Previsão de crescimento – De acordo com Gilberto, o TPPF espera crescer 70% e movimentar cerca de 1,5 milhão de toneladas de produtos neste ano, principalmente farelo de soja não transgênico e fertilizantes, os carros-chefe do Porto de Antonina.

envolvem a dinâmica portuária, com destaque para gestão portuária, meio ambiente, melhorias operacionais e interação porto-cidade.

Você pode conferir tais documentos nos endereços:

www.infraestrutura.gov.br/planejamento-portuario/113-politica-e-planejamento-de-transportes/5426-planos-mestres.html

www.portosrs.com.br/site/estrutura_plano_mestre.php

A Hidrovias do Brasil, empresa de logística controlada pela gestora Pátria Investimentos, quer construir uma nova frente de operação logística no Norte do país, destinada à distribuição de gás natural na região.

A empresa planeja a construção de um terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) em Barcarena, no Pará. No local, o grupo já tem um terminal de uso privado (TUP) voltado para outras atividades, como grãos e fertilizantes. A nova estrutura deve ter espaços para a atracação de navios, armazenagem e regaseificação.

Segundo a Hidrovias do Brasil, o grupo já tem as licenças necessárias para implementar o projeto.

Três transformadores gigantes foram descarregados no último fim de semana no terminal portuário cearense para serem levados ao Rio Grande do Norte

Durou exatamente 10 dias a viagem de quase quatro mil quilômetros que o navio Vicente Pinzón fez entre o Porto de Imbituba, em Santa Catarina, e o Porto do Pecém, no litoral oeste do Ceará. Nesse último fim de semana, a embarcação cargueira descarregou, através da APM Terminals, três transformadores no berço 8 do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) do porto cearense.

Os transformadores de energia elétrica da WEG S.A. foram fabricados em Canoas, região metropolitana de Porto Alegre. Cada um dos três gigantes pesa 106 toneladas, o equivalente a quase quatro contêineres completamente carregados. O peso bruto (carga + tara) de um contêiner de 40 pés é de 32,5 toneladas.

Transformadores Gigantes

Dimensões: (C) 7000mm x (L) 4250mm x (A) 4550mm

Peso do transformador: 106 toneladas/cada

“O Pecém é um porto de múltiplas utilidades, ou seja, atende a vários segmentos de cargas. E essa carga, que é fora das dimensões habituais, exigiu de toda a nossa equipe uma operação especial. Testamos nossa capacidade de segurança e produtividade, além disso concluímos que a cabotagem foi o modal ideal para transportar esse tipo de carga”, diz Raul Viana, Gerente de Negócios Portuários do Complexo do Pecém.

Os transformadores vieram por uma das seis linhas de cabotagem que servem regularmente o Porto do Pecém, a linha ALCT 2 da Aliança Navegação e Logística. Hoje, o terminal portuário cearense detém o segundo maior número de linhas de cabotagem (movimentação entre portos brasileiros) no Brasil, atrás apenas do Porto de Santos.

Outros dois descarregamentos de transformadores estão programados para os dias 13 e 20 desse mês de fevereiro. Ao todo serão descarregados sete transformadores no Porto do Pecém. Do terminal cearense os equipamentos seguem pelo modal rodoviário até o município de Assu, no Rio Grande do Norte.

Navegação

Roberto Rodrigues se tornou o primeiro brasileiro a liderar o serviço global integrado de logística de contêineres da Maersk para a Costa Leste da América do Sul.

Com 24 anos de experiência, Rodrigues voltou a São Paulo para gerenciar as operações da Maersk no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, fornecendo aos clientes serviços de logística terrestre e marítima de ponta a ponta. Antes de retornar ao Brasil, Rodrigues estava no Panamá, onde liderou as operações da Maersk no Caribe.

Para 2020, Rodrigues está focado na construção do negócio de serviços intermodais da Maersk na Costa Leste da América do Sul – uma das mais importantes rotas de carga refrigerada do mundo, conectando produtores de commodities a mais de 130 mercados.

“Os clientes querem, acima de tudo, serviços simples e integrados de logística de contêineres, desejam previsibilidade e facilidade de mover mercadorias do e para o Brasil”, diz o diretor geral. “Na era digital, a reserve online a um preço fixo é extremamente importante. Os clientes desejam garantias de preços e confiabilidade. Nós estamos fazendo tudo isso e muito mais”, diz Rodrigues.

Antes de ir para o Panamá em 2016, Rodrigues foi ex-diretor geral do Mercosul Line, serviço de transporte de cabotagem que foi vendido à CMA CGM em 2017, para pavimentar o caminho para a aquisição da Hamburg Süd pela Maersk. No Mercosul Line, Rodrigues liderou mais de 200 milhões de reais em investimentos em navios e equipamentos.

A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME) abriu consulta pública, pelo prazo de 60 dias, sobre a nova regulamentação relacionada ao regime aduaneiro especial de drawback, que prevê a desoneração de impostos na importação, vinculada a um compromisso de exportação.

Conforme a Portaria Secex 12/2020, que autorizou a consulta, as sugestões de órgãos, entidades e outros interessados deverão ser apresentadas no formato de planilha editável contendo identificação do dispositivo, texto da minuta, redação proposta, justificativa técnica e legal e dados do proponente.

A medida se insere no esforço de revisão de atos normativos determinada pelo governo federal a partir da edição do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, e está em consonância com as melhores práticas regulatórias existentes.

O objetivo do novo texto da regulamentação é ampliar a transparência e a acessibilidade da norma, ao mesmo tempo em que simplifica procedimentos e confere maior segurança jurídica às empresas usuárias do drawback.

Com a separação de regras pertinentes a cada regime de drawback, facilita-se a necessária compreensão sobre as

previsões normativas aplicáveis em cada caso, o que reduz riscos de inadimplência associados ao mecanismo.

A proposta de ato normativo pode ser acessada por meio da página eletrônica www.siscomex.gov.br. Sugestões e comentários devem ser encaminhados até 30 de março para o endereço decoe@mdic.gov.br.

Após o término do prazo da consulta pública, as contribuições recebidas serão analisadas e, então, publicadas no Portal Único Siscomex. A expectativa é de que até o final do primeiro semestre deste ano seja emitida a nova norma relativa ao regime de drawback.

O que é drawback - O drawback, instituído pelo Decreto-Lei nº 37, de 1966, e aperfeiçoado por diversas normas posteriores, é um regime aduaneiro especial que permite a suspensão, isenção ou redução a zero de tributos incidentes na aquisição de insumos empregados na industrialização de produtos exportados. O mecanismo funciona como um importante incentivo às exportações brasileiras, pois reduz os custos de produção dos bens exportáveis, tornando-os mais competitivos no mercado internacional.

Atualmente, o drawback ampara a exportação de aproximadamente US\$ 50 bilhões por ano, beneficiando uma ampla gama de setores, que compreende desde produtos básicos, como minério de ferro e frangos congelados, até bens de maior valor agregado, a exemplo de automóveis.

A Hapag-Lloyd está adicionando uma ferramenta de monitoramento quase em tempo real de seus contêineres frigoríficos ao seu portfólio de produtos. O "Hapag-Lloyd LIVE" aumenta a transparência da cadeia de frio, oferecendo aos clientes vários conjuntos de dados sobre a condição e a localização de seus contêineres frigoríficos.

O produto será lançado inicialmente para um grupo selecionado de clientes e será disponibilizado gradualmente à medida que a frota de frigoríficos de cerca de 100.000 contêineres estiver sendo equipada com os dispositivos de monitoramento.

De acordo com o diretor geral de desenvolvimento comercial global da empresa, Juan Carlos Duk, o "Hapag-Lloyd LIVE" aumenta significativamente a confiabilidade da cadeia de suprimentos global e a responsabilidade de todas as partes envolvidas. Estamos comprometidos com o mais alto nível de transparência, disponibilizando os dados sem filtragem e sem alteração."

A nova solução é um passo para digitalizar ainda mais a cadeia de suprimentos de carga refrigerada. Os clientes que usarem o "Hapag-Lloyd LIVE" no futuro se beneficiarão dos limites de temperatura gráfica personalizáveis.

Os dados estarão convenientemente acessíveis através do painel de experiência do cliente "Hapag-Lloyd Navigator", que foi lançado em dezembro de 2019. Com o Hapag-Lloyd LIVE como um novo recurso, os clientes agora podem ver todas as informações relevantes relacionadas às suas cargas de uma vez só. Serão disponibilizados os seguintes dados:

- Ponto de ajuste da temperatura atual
- Temperatura do ar durante o transporte

- Informações de localização via GPS

- Eventos de rastreamento e rastreamento de contêineres

Grãos

O grupo chinês de commodities Cofco International anunciou a nomeação de novos membros para seu corpo executivo, incluindo um novo diretor-gerente para o Brasil.

A companhia informou que Tony Tian assumirá o cargo de chefe de Risco e diretor-gerente regional para Brasil e América do Norte.

Já o diretor-gerente para o Brasil, Valmor Schaffer, deixará o posto e será substituído por Philip Xu, que antes ocupava posição de vice-diretor.

A companhia também nomeou Alfonso Romero como diretor-gerente para Argentina, Paraguai e Uruguai e Helen Song como diretora de Estratégia.

O Centro Nacional de Comércio de Grãos da China informou que o país vai começar a vender 2,96 milhões de toneladas de milho de reservas estatais em 7 de fevereiro para aliviar uma escassez de suprimento de ração enfrentada por algumas empresas no sul do país.

Segundo comunicado no site do órgão estatal, fabricantes de ração localizados fora das províncias de Heilongjiang, Jilin, Liaoning e da região da Mongólia Interior – faixa de milho do nordeste da China – poderão fazer propostas pelo produto.

Em um esforço para conter a disseminação do coronavírus, alguns governos de províncias estabeleceram restrições que interromperam o transporte de ração e de animais vivos.

O governo chinês tem pedido que as províncias minimizem os impactos dessas interrupções e garantam a operação em condições normais do setor de ração animal.

O café brasileiro faz sucesso em vários países do mundo. Em 2019, o país exportou café para 128 países. Foram 40,6 milhões de sacas de 60 kg comercializadas, gerando uma movimentação de US\$ 5,1 bilhões, um recorde histórico.

O presidente do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Nelson Carvalhaes, afirma que a expectativa do setor para este ano é de repetir o feito. "O Brasil é protagonista na exportação global de café. Ano a ano, o país investiu muito em produtividade, qualidade e sustentabilidade, então nosso café é muito bem aceito no exterior. Temos de 38% a 40% do comércio global, e as expectativas continuam muito boas. Tudo indica que a próxima safra será ótima."

As projeções oficiais para a produção também são boas. De acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o país poderá colher até 62 milhões de sacas de café (até 45,98 milhões de arábica e até 16,04 milhões de conilon). No ano passado, foram 49,31 milhões de sacas. Ainda de acordo com a Conab, a receita bruta total da produção de café no país deve atingir R\$ 25,5 bilhões, frente aos R\$ 22 bilhões da safra de 2019.

Além da produção, a demanda mundial pelo grão também cresce de 1,5% a 2% ao ano e, segundo Carvalhaes, ao final de 2020, o

consumo global de café pode chegar a 173 milhões de sacas de 60kg — no ano passado, foram 167,9 milhões. “O Brasil trabalha para acompanhar isso. Há um crescimento de demanda e, consecutivamente, o país terá uma forte oportunidade de aumentar seu market share, a participação no mercado”, explica.

Faturamento - Em 2019, as exportações de cafés brasileiros (40,6 milhões de sacas de 60kg) foram 13,9% maiores que em 2018 (35,6 milhões). No entanto, a receita cambial gerada nos dois anos foi semelhante e ficou em torno de US\$ 5,1 bilhões. Isso ocorreu porque o preço médio da saca, no ano passado, foi de US\$ 125,49, enquanto, em 2018, a média foi de US\$ 144,53. O ano de 2020, porém, começou com uma tendência de melhora.

“Tivemos preços baixos no mercado internacional até outubro de 2019. Em novembro e dezembro de 2019, assim como em janeiro de 2020, já houve recuperação. Acredito que neste ano o faturamento será superior”, afirma o presidente do Cecafé.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, as exportações brasileiras de soja em fevereiro têm potencial para superar os embarques registrados no mesmo período de 2018. Isso porque a colheita da oleaginosa vem ganhando força após um mês de janeiro fraco em movimentação nos portos brasileiros.

No último dia 31 de janeiro, a agência marítima Cargonave informou que os embarques planejados para fevereiro estão perto de 7 milhões de toneladas, com mais de 110 navios agendados. Em fevereiro de 2019, conforme dados revisados do governo, foram exportadas cerca de 5 milhões de toneladas de soja.

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) nesta segunda-feira indicam que foi exportada, em janeiro, apenas 1,49 milhão de toneladas de soja, contra 2,04 milhões no mesmo mês do ano anterior e 3,44 milhões em dezembro. Vale destacar que o mês de janeiro é tradicionalmente mais fraco para vendas externas do Brasil, por ser um mês que o país ainda está no início da colheita da oleaginosa.

A maior parte dos embarques programados de soja para fevereiro tem como destino a China, como tradicionalmente acontece. Os especialistas do setor ponderam, porém, que tais exportações, na sua maioria, foram fechadas antes do surto do coronavírus no país asiático.

Segundo o diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC), Sérgio Mendes, por enquanto não é possível dizer se o coronavírus poderá influenciar as exportações. “É muito cedo e a safra está atrasada”, afirmou.

Sem impacto nas operações portuárias - O subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, afirmou, no dia 03/02, que até agora não há relato de impacto em operações portuárias no Brasil por causa do coronavírus.

“Estamos monitorando. Na medida em que houver algum efeito sobre a economia chinesa, assim como todos os países do mundo, o Brasil também pode ser afetado”, afirmou, em coletiva de imprensa.

Brandão afirmou, ainda, que, nesse contexto, a exportação de alimentos seria menos afetada, ao passo que as vendas de insumos industriais poderiam ser mais afetadas.

Carnes

As exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 323,8 mil toneladas em janeiro, segundo a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). O número é 14,9% superior ao registrado no mesmo período de 2019, quando foram embarcadas 281,7 mil toneladas.

No mesmo período comparativo, o saldo das exportações em dólares cresceu 16,5%, alcançando US\$ 529,1 milhões – contra US\$ 454 milhões em janeiro de 2019.

“O mercado internacional segue pressionado, o que se reflete em preços maiores em relação ao registrado em 2019. O mix de produtos enviado para mercados com maior valor agregado como Japão, China e União Europeia também favoreceram o desempenho mensal”, analisa Francisco Turra, presidente da ABPA.

Principal destino das exportações brasileiras (com 19,8% do total), a China importou 62,7 mil toneladas apenas no primeiro mês do ano, volume 87% superior ao alcançado no mesmo período de 2019, quando foram exportadas 33,6 mil toneladas.

Entre os principais destinos das exportações brasileiras, o Japão (com participação de 10,1% nas exportações) importou 31,9 mil toneladas, volume 17% maior na comparação com janeiro de 2019. Outro mercado com bom desempenho no mês foi a União Europeia, cujas importações cresceram 22% segundo o mesmo comparativo, totalizando 18,1 mil toneladas.

“A variedade de mercados que encerraram o mês com fluxo em crescimento é um importante indicativo, em um ano que acena para resultados positivos nas exportações de carne de aves”, ressalta Ricardo Santin, diretor-executivo da ABPA.

Exportações de carne suína crescem 41% - Ainda segundo a ABPA, as exportações de carne suína do Brasil (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 68,5 mil toneladas em janeiro. O número é 41% superior ao registrado no primeiro mês de 2019, quando foram embarcadas 48,5 mil toneladas.

A receita das vendas foi de US\$ 164,1 milhões, resultado 78,9% maior que saldo registrado em janeiro de 2019, com US\$ 91,7 milhões.

A China também se manteve como carro-chefe das exportações brasileiras. Destino de 30,6 mil toneladas (45% do total), o país asiático cresceu suas importações em 252% na comparação com o mesmo período do ano passado, com 8,7 mil toneladas.

“A demanda chinesa se manteve elevada ao longo do mês de janeiro. É um fator importante no impulso das exportações brasileiras”, analisa Turra.

Outros mercados também mantiveram o ritmo das vendas. É o caso de Hong Kong, cuja importações aumentaram 93% no mesmo período comparativo. Vietnã também elevou as importações em 330%.

“Apesar da notável influência chinesa, outros destinos da Ásia e da América do Sul ajudaram a manter a forte alta do resultado mensal, que é o maior saldo histórico já registrado durante o mês

de janeiro e acena para um resultado positivo em 2020”, finaliza Santin, diretor-executivo da ABPA.

Minério de ferro

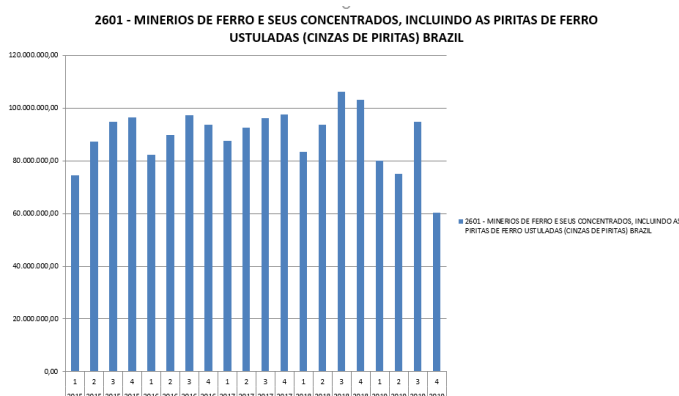
No dia 05/02, a UBS divulgou um relatório que aponta que os embarques de minério de ferro do Brasil têm sido pressionados por chuvas neste início de ano. Os analistas da empresa estimam uma queda de 43% nas exportações da Vale em janeiro, na comparação anual.

Os embarques da Vale somaram cerca de 18 milhões de toneladas em janeiro, com queda de 29% ante dezembro, projetou o UBS, que atribuiu o desempenho a “chuvas sazonais que chegaram mais cedo que o usual”. As exportações totais do Brasil também caíram em janeiro, 19%, segundo dados do governo, enquanto o UBS também viu menores embarques da CSN e do Porto Sudeste.

Em 2019, os embarques da Vale somaram cerca de 303 milhões de toneladas, nos cálculos do UBS, incluindo 29 milhões de toneladas em vendas domésticas, o que ficaria levemente abaixo da projeção de vendas da companhia, de entre 307 milhões e 312 milhões de toneladas.

Os dados, no entanto, não levam em consideração possíveis usos de estoques da companhia na Ásia e no Oriente Médio, que poderiam permitir à Vale atingir sua meta de vendas para o ano, acrescentaram os analistas.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de minério de ferro por trimestre a partir de 2015:



Measures: WTMT			
Commodity_HS/HS4 Portuguese, Place_and_Ports/POMO_Country			
2601 - MINERIOS DE FERRO E			
Period/	Period	BRAZIL	Total
2015	1	74.375.534,28	74.375.534,28
2015	2	87.337.281,57	87.337.281,57
2015	3	94.758.140,89	94.758.140,89
2015	4	96.519.047,26	96.519.047,26
2016	1	82.295.554,07	82.295.554,07
2016	2	89.658.627,85	89.658.627,85
2016	3	97.272.696,58	97.272.696,58
2016	4	93.659.806,70	93.659.806,70
2017	1	87.685.469,45	87.685.469,45
2017	2	92.478.009,39	92.478.009,39
2017	3	96.148.719,95	96.148.719,95
2017	4	97.528.102,01	97.528.102,01
2018	1	83.508.571,21	83.508.571,21
2018	2	93.632.348,90	93.632.348,90
2018	3	106.211.772,06	106.211.772,06
2018	4	103.006.988,29	103.006.988,29
2019	1	79.979.782,70	79.979.782,70
2019	2	74.990.092,91	74.990.092,91
2019	3	94.851.241,46	94.851.241,46
2019	4	60.185.888,43	60.185.888,43
Total		1.786.083.675,95	1.786.083.675,95

Comércio

A China afirmou, no dia 06 de fevereiro, que irá cortar pela metade tarifas adicionais aplicadas a 1.717 produtos dos Estados Unidos no ano passado, após a assinatura da Fase 1 do acordo que garantiu uma trégua na guerra comercial entre as duas maiores economias do mundo.

De acordo com a Reuters, embora o anúncio retribua ao compromisso dos EUA segundo o acordo, também é visto por analistas como uma ação de Pequim para ampliar a confiança em meio ao surto de vírus que afetou as empresas e o sentimento do investidor.

Entretanto, a perspectiva levantada na mídia local é de que Pequim pode invocar uma cláusula relacionada a desastres no acordo comercial, o que pode permitir que evite repercussões mesmo se não conseguir cumprir totalmente o objetivo de compras de produtos dos EUA e serviços para 2020.

O Ministério das Finanças da China afirmou em comunicado que, a partir das 2h01 (horário de Brasília) de 14 de fevereiro, tarifas adicionais aplicadas sobre alguns produtos serão cortadas de 10% para 5% e outras de 5% para 2,5%.

O ministério não informou o valor dos produtos afetados pela decisão, mas os produtos que se beneficiam da nova regra fazem parte dos 75 bilhões de dólares em produtos que a China anunciou no ano passado que receberiam tarifas de 5% a 10%, o que entrou em vigor em 1 de setembro.

Em comunicado separado, o Ministério das Finanças disse que as reduções das tarifas correspondem àquelas anunciadas pelos EUA sobre os produtos chineses, que também estão programadas para 14 de fevereiro.

Outros ajustes dependerão da evolução da situação econômica e comercial bilateral, disse o ministério.

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, 9th floor
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP