

Notícias principais

As companhias brasileiras que trabalham com comércio exterior estão na expectativa diante de um possível aumento de casos de coronavírus no país. Os contatos entre empresários nacionais e estrangeiros, em especial da China e demais países asiáticos, passará a ser feito mais via telefone, e-mail ou videoconferência do que pessoalmente.

O presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, afirmou à Agência Brasil, que a China (país que concentra o maior número de casos e mortes por coronavírus) passará por uma grande reacomodação e isso causará um grande baque para as nações asiáticas, principalmente no que se refere a produtos novos, “porque eles não se vendem por fotografia”.

Castro informou que atualmente, “na medida do possível”, as empresas estão tentando exportar. “Infelizmente, hoje, o coronavírus é que está dizendo o que deve ser feito”. Não basta simplesmente a vontade de exportar ou importar, afirmou.

Commodities - Castro esclareceu que uma oferta maior de produtos no mercado internacional vai pressionar para baixo os preços das commodities (produtos agrícolas e minerais comercializados no mercado exterior) e os manufaturados vão ser afetados por conta da quantidade.

“Como o Brasil não tem preço competitivo em manufaturados, a tendência é que seja afetado em função do coronavírus”, analisou.

A AEB está projetando queda nas importações porque a demanda do mercado interno deverá ficar abaixo do que se previa, diante de um crescimento menor do Produto Interno Bruto (PIB) – soma de todos os bens e serviços produzidos no país. Também as exportações deverão cair porque esse novo vírus está espalhado pelo mundo, disse Castro.

Internamente nas empresas, Castro afirmou que não houve nenhuma interrupção de trabalho. “Ninguém deixou de trabalhar por conta do vírus. O problema é na ponta de fora”. Castro explicou que as empresas querem comprar da China e esta não pode entregar. Isso implica em interrupção dos fluxos comerciais. “Isso gera uma interrogação sobre o que vai acontecer”.

Como os casos de coronavírus são reduzidos tanto na Europa como nos Estados Unidos, o presidente da AEB assegurou que os empresários brasileiros vão continuar indo para esses mercados, que seguirão abertos. Já para a China e demais países da Ásia, os empresários do Brasil vão pensar duas vezes antes de viajar para esses destinos, “salvo se houver uma mudança muito brusca no cenário que está hoje”. As empresas vão se adaptando à medida que surgem novas notícias, indicou.

A estrutura de portos da China está paralisada devido ao surto do coronavírus. Com isso, o desabastecimento de peças para celulares é um dos fatores que vem impactando a economia brasileira. De acordo com reportagem publicada pelo site Agora Vale, em Taubaté, 200 funcionários da LG Electronics entram em férias coletivas a partir desta segunda-feira (02/03).

A medida já tinha sido antecipada pela empresa, que não tem estoque de componentes provenientes da China para seguir com a

produção. Os empregados ficarão afastados por cerca de 10 dias. A unidade de Taubaté fabrica celulares e monitores.

De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos, as peças são de origem chinesa. Em nota, a empresa diz que mantém o posicionamento divulgado em fevereiro e informa que monitora os acontecimentos de forma a minimizar os impactos causados a clientes e parceiros.

Portos, terminais e infraestrutura

A possibilidade de retomada do mercado de importação de fertilizantes líquidos traz boas perspectivas para as empresas que atuam no segmento no Porto de Paranaguá. Novos mercados e negociações já estão em andamento, assim como a estrutura de armazenagem preparada. A expectativa é que neste ano os volumes de desembarque do produto por mangotes e dutos sejam maiores.

Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a empresa tem trabalhado em conjunto com a iniciativa privada para atrair novos players para os terminais do Estado, em todos os segmentos. “Somos um dos portos mais reconhecidos não apenas pela excelente operação portuária, mas também pela governança que a empresa estabeleceu. Quanto à eficiência, não só na empresa pública, mas também da iniciativa privada”, afirma.

De acordo com Garcia, cabe à Portos do Paraná aprimorar cada vez mais a condição operacional dos portos do Estado para que continuem sendo referência.

Segundo o gerente da empresa Cattalini, Lucas Guzen, atualmente os fertilizantes líquidos já são uma realidade de diversos mercados em primeiro mundo, principalmente nos Estados Unidos, onde têm uma grande aplicação. “Não precisamos ir muito longe, na América do Sul também é realidade no mercado Argentino”, completa.

Segundo Guzen, ao buscar o produto como alternativa de expansão de mercado, a ideia é aproveitar que o Porto de Paranaguá já é referência na importação de fertilizantes granulados e sólidos. “Já temos um volume mínimo sendo movimentado pelo Porto de Paranaguá, mas há o interesse crescente dos produtores internacionais dos fertilizantes líquidos de aumentar, e tornar esse mercado mais regular e robusto, como é dos demais fertilizantes”.

Atualmente, os produtos importados pela empresa operadora do Porto de Paranaguá vêm dos Estados Unidos, principais produtores. Porém, também existe uma forte produção nos mercados russo e europeu, além de Trinidad e Tobago, na América do Sul.

“O mercado do fertilizante líquido é um mercado que a gente já vem desenvolvendo há alguns anos e dando total suporte para que esses novos players se instalem em Paranaguá”, conclui Guzen.

Operações - Desde 2016, o produto, principalmente uma composição de ureia líquida, aparece nos registros das movimentações do Porto de Paranaguá. Até dezembro do ano passado, sete navios descarregaram fertilizantes nessa forma – um volume total de 42 mil toneladas.

Os adubos líquidos foram movimentos em maior volume em 2017, quando três navios descarregaram 16.454 toneladas do produto. Em 2018 foram 9.330 toneladas e, em 2019, 9.718 toneladas.

Expectativa - O segmento dos grânéis líquidos está otimista com as expectativas de mercado e com os números, que demonstram crescimento já no primeiro mês deste ano. Segundo representantes do setor, 2020 promete ser muito bom para todos os operadores do Porto de Paranaguá, principalmente pela sinalização de novos investimentos em reforma e melhorias no pfer público.

Os operadores de grânéis líquidos no Porto de Paranaguá são a CPA, CBL, Transpetro, União Vopak, Alcopar e Cattalini. Esta é responsável por 43% das movimentações.

O Porto de Santos registrou, em janeiro de 2020, o maior movimento de contêineres para o mês. A marca foi de 338.476 TEU (medida padrão equivalente a um contêiner de 20 pés), crescimento de 2,0% em relação ao recorde anterior, registrado em janeiro de 2018 (331.748 TEU), e de 16,2% em comparação ao ano passado (291.295 TEU). Em toneladas, o aumento na comparação com janeiro de 2019 foi de 12,1%.

O desempenho na movimentação de contêineres contribuiu para amenizar a queda do resultado consolidado. O total de cargas que passou pelo Porto de Santos atingiu 8.313.049 toneladas no primeiro mês do ano, registrando a terceira maior marca no período. O recorde para o mês foi janeiro de 2019, com 9.053.996 toneladas. O recuo deveu-se à queda de 13,2% nos embarques. Os desembarques tiveram melhor desempenho (3.067.794 toneladas), acusando crescimento de 1,8%.

Outras cargas com contribuição positiva no mês foram os embarques de óleo combustível, de 80.372 toneladas para 155.010 toneladas (+ 92,9%) e de celulose, de 400.028 toneladas para 472.043 toneladas (+18,0%), além do aumento nos desembarques de trigo, saindo de 72.901 toneladas para 130.915 toneladas (+79,6%).

Segundo a Gerência de Tarifas e Estatísticas da Santos Port Authority (SPA), a queda no total geral pode ser atribuída principalmente às reduções de duas das mais importantes cargas exportadas pelo Porto de Santos.

Os embarques de milho a granel saíram de 1.141.538 toneladas para 530.544 toneladas (-53,5%) e os de soja em grãos, de 800.507 toneladas para 478.562 toneladas (-40,2%). No caso do milho, os embarques foram impactados pelo fim do escoamento da safra e pela redução das compras chinesas, devido à diminuição do rebanho de porcos daquele país, atingido pela peste suína no ano passado. O produto é usado na alimentação daqueles animais. Já a soja ainda não contava em janeiro com início dos embarques, que, historicamente, começam em fevereiro. No ano passado, o início do escoamento da safra foi antecipado e a soja em grãos registrou aumento de 118,5% em relação ao mesmo mês do ano anterior, fato que influiu os números estatísticos.

O fluxo de navios em janeiro registrou o total de 374 embarcações, 15 a menos que em janeiro do ano passado.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou, no dia 27 de fevereiro, com a empresa Klabin, produtora e exploradora de papéis, o contrato para

exploração do terminal de contêineres PAR 01, localizado no Porto de Paranaguá (PR).

O terminal foi arrematado pela Klabin em leilão que ocorreu em agosto de 2019, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O terminal será usado para a movimentação e o armazenamento de celulose e cargas em geral pelo prazo de 25 anos. O local era um galpão antigo que estava em desuso. A expectativa é que a empresa invista R\$ 87 milhões no empreendimento, gerando cerca de 300 empregos diretos e indiretos.

A área, de 27.530 m², é greenfield, ou seja, é nova, sem estrutura física, e tem capacidade estática total de aproximadamente 80 mil toneladas, considerando densidade média de armazenagem de 4 toneladas por metro quadrado para cargas gerais ou grânéis sólidos. Ao todo, serão duas fases de implantação, sendo a primeira, para obtenção das licenças e construção do novo armazém, com início ainda este ano.

A expectativa é que, finalizada a obra, o terminal atenda à demanda crescente do segmento florestal, em especial celulose, dos estados do Paraná, de Santa Catarina e São Paulo. Vale lembrar que o Porto de Paranaguá é o segundo maior do país, perdendo apenas para o de Santos (SP), e o maior porto graneleiro da América Latina.

Leilões - Segundo o ministro, os 13 leilões de arrendamento portuário, feitos no ano passado, e a assinatura de 29 contratos de adesão para terminais privados resultaram em um total de R\$ 3,3 bilhões em investimentos apenas no setor portuário. "Tivemos vários portos aumentando receita, diminuindo despesa e batendo recordes de movimentação, como foi o caso de Santos, com R\$ 134 milhões de toneladas e Paranaguá, com 53 milhões de toneladas. É um setor que renasce, porque está indo na direção correta e porque temos gestões técnicas e profissionais em todos os portos".

O ministro acrescentou que por volta do meio do ano outros cinco terminais portuários deverão ser leiloados. "Quatro no Porto de Itaquí e o PAR 20 aqui de Paranaguá. Faremos o cardápio de terminais portuários para grãos e também para líquidos. Os dois maiores leilões de terminais de líquidos vão acontecer em breve. Um em Santos e outro em Paranaguá. A gente terá uma competição sadia".

Navegação

Uma mancha de óleo de pouco mais de 1,6 quilômetro de diâmetro foi avistada na manhã do dia 28/02, próximo ao navio-cargueiro que encalhou e tombou a cerca de 100 quilômetros da costa brasileira, no canal da Baía de São Marcos, no Maranhão, com cerca de 275 mil toneladas de minério de ferro pertencente à empresa Vale.

Segundo o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), a mancha de óleo foi identificada por uma aeronave equipada com sensores especiais que sobrevoou a área esta manhã. Ontem, ao sobrevoar o local pela primeira vez, técnicos do Ibama não tinham constatado a presença de poluentes nas proximidades do navio. Outras duas inspeções aéreas estão programadas.

Além de quase 300 mil toneladas de minério de ferro, o navio MV Stella Banner é capaz de transportar até 4 milhões de litros de

combustível e óleo. Oficialmente, o volume armazenado no tanque da embarcação não foi confirmado. O navio saiu do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, e iria para a China.

Segundo o Ibama, foi o próprio comandante do Stella Banner quem manobrou para enclhá-lo, de propósito, em um banco de areia de uma área de menor profundidade do canal da Baía de São Marcos. A manobra serviu para evitar que a embarcação naufragasse ou ficasse à deriva depois que o comandante constatou que a água do mar estava entrando no navio por uma fissura na proa. O incidente ocorreu no último dia 24/02. Os 20 tripulantes foram retirados do navio em segurança.

A pedido da Vale, a Petrobras já deslocou para o local navios apropriados para recolher o óleo. Além disso, boias especiais serão preventivamente espalhadas próximas ao navio para tentar impedir que o combustível se disperse. Especialistas contratados pela Polaris Shipping, dona do navio, comunicaram ao Ibama que os tanques do navio estão intactos e os motores de geração de energia funcionando normalmente.

“Como operadora portuária, a Vale reforça que seguirá atuando no caso com total suporte técnico-operacional e colaboração ativa com as autoridades marítimas”, garantiu a mineradora.

A Maersk obteve uma nova linha de crédito rotativo vinculada à sustentabilidade, no valor de US \$ 5,0 bilhões, por meio de um sindicato de 26 bancos selecionados. Este é o primeiro refinanciamento bancário organizado pela Maersk após sua transformação de um conglomerado diversificado em uma empresa global de logística de contêineres.

O refinanciamento de \$5.1 bi, com vencimento até 2021, tem o prazo de cinco anos que podem ser estendidos por mais dois anos. Isso fará parte da reserva de liquidez da empresa.

“Recebemos forte apoio de nossos bancos de relacionamento global, e a linha de crédito foi atualizada. Estamos satisfeitos com os novos termos e condições. Assim ampliamos o prazo de nossos compromissos financeiros, alinhando-os aos de sustentabilidade”, destaca Henriette Hallberg Thygesen, CEO da Fleet & Strategic Brands.

A margem de crédito será ajustada com base no progresso da Maersk para cumprir sua meta de reduzir as emissões de CO2 por carga movimentada em 60% até 2030, o que é significativamente mais ambicioso do que a meta da IMO de 40% até 2030 (parâmetro de 2008).

Em 2018 a Maersk anunciou seu Programa Carbono Neutro até 2050, e a nova linha de crédito reforçará os esforços da companhia para impulsionar a sustentabilidade em suas operações e cadeias de suprimentos.

“Estamos determinados a atingir nosso objetivo final de nos tornarmos totalmente neutros em carbono até 2050, e esse acordo serve como outro facilitador para cumprirmos essa ambição. Dada a vida útil de nossa frota, precisamos encontrar soluções novas e sustentáveis para impulsionar nossas embarcações nos próximos 10 anos. Para cumprir esse ambicioso compromisso, estamos em parceria com pesquisadores, reguladores, desenvolvedores de tecnologia, clientes, fornecedores de energia - e agora os bancos”, explica Henriette.

Bancos Mandated Lead Arrangers: Banco Santander S.A., London Branch, Bank of America Merrill Lynch International Designated Activity Company, Barclays Bank Plc, BNP Paribas, Citibank N.A. London, Commerzbank Aktiengesellschaft, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Danske Bank A/S, Deutsche Bank, Handelsbanken, HSBC France, MUFG, Nordea, SEB and Standard Chartered Bank,

Bancos Lead Arrangers: Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., London branch, DNB Bank ASA, Industrial and Commercial Bank of China (Europe) S.A., Brussels branch, ING Bank, J.P. Morgan Securities Plc, Mizuho Bank, Ltd., Morgan Stanley Bank International Limited, Natwest Markets Plc, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Société Générale and the Standard Bank South Africa Limited, Isle of Man branch.

Facility Agents: Crédit Agricole and SEB acted as Sustainability Coordinators. MUFG acted as Documentation Agent and BNP Paribas.

O navio MV Stellar Banner, afretado pela Vale e pertencente e operado pelo armador sul-coreano Polaris, e que sofreu uma avaria na proa após deixar o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (MA), carregado de minério de ferro, está sendo monitorado pela Marinha.

O navio está parcialmente submerso em região próxima ao litoral do Maranhão, segundo a Marinha, encalhado. Tem bandeira das Ilhas Marshall, um país da Oceania, e tinha como destino a cidade de Qingdao, na China.

A Marinha do Brasil montou um Gabinete de Crise na Capitania dos Portos do Maranhão; no comando do 4º Distrito Naval, em Belém; e no Comando de Operações Navais, no Rio de Janeiro, para tratar dos possíveis danos ambientais oriundos do encalhe do navio e dos planos de desencalhe e retirada da embarcação.

No dia 27/02, representantes das empresas envolvidas, membros do Gabinete de Crise e demais órgãos de fiscalização se reuniram para discutir as ações para desencalhar a embarcação.

O navio mercante apresentou um problema nas proximidades da boia nº 1, no canal da Baía de São Marcos, no Maranhão, a cerca de 32 milhas do Farol de Santana. “O incidente ocorreu no dia 24, por volta das 21h30. Foram identificados dois vazamentos avante da embarcação. No momento, o navio encontra-se encalhado”, informou a Marinha, em nota.

A Vale, por meio de nota, disse que foi comunicada pelo operador do navio que a embarcação sofreu avaria na proa após deixar o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, já fora do canal de acesso ao porto. A nota diz ainda que, “por medida de precaução, os 20 tripulantes foram retirados com segurança da embarcação e que o comandante do navio adotou manobra de encalhe a cerca de 100 quilômetros da costa de São Luís.”

A Vale ressaltou que, como operadora portuária, “está atuando com suporte técnico-operacional, com o envio de rebocadores, e colaborando com as autoridades marítimas.” A Marinha instaurou um inquérito administrativo para apurar causas, circunstâncias e responsabilidades do ocorrido.

Grãos

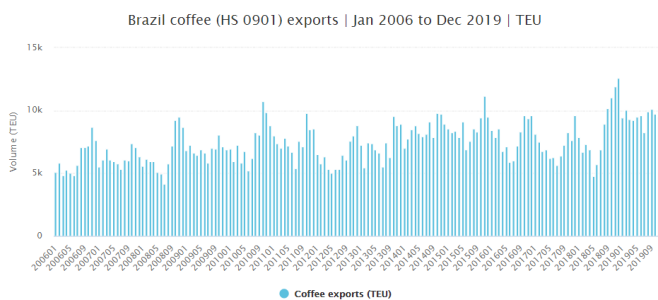
A safra de café do Brasil na temporada 2020/2021 deverá alcançar um total de 67,5 milhões de sacas de 60 quilos, de

acordo com os resultados de uma pesquisa de mercado divulgada nesta segunda-feira, dia 02/03, pelo Rabobank.

A produção deverá envolver um recorde na colheita de café arábica, com 49 milhões de sacas, além de 18,5 milhões de sacas de café robusta, ou conilon.

“O tamanho da safra de arábica é surpreendentemente grande, dado o padrão climático que não chegou a ser perfeito durante o segundo semestre de 2019”, disse o Rabobank.

O café brasileiro tem muita aceitação no exterior. Para se ter uma ideia do volume de café exportado em 2019 pelo Brasil, o gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, traz as exportações brasileiras de café no período de janeiro de 2006 a dezembro de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

De acordo com dados divulgados nesta segunda-feira, 02 de março, pela Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, a exportação de soja do Brasil em fevereiro somou 5,12 milhões de toneladas, ligeiramente abaixo da registrada no mesmo mês do ano passado (5,27 milhões), mas configurando o maior volume embarcado desde julho de 2019 (7,4 milhões).

Os embarques de fevereiro foram registrados em meio à colheita de uma safra estimada em recorde e após exportações relativamente fracas em janeiro, de 1,5 milhão de toneladas, quando o volume colhido da nova temporada ainda era baixo.

Segundo reportagem publicada pela Reuters, desde o início de fevereiro a programação de navios nos portos apontava para uma intensa exportação. Chuvas, contudo, limitaram as movimentações. No ano passado, a colheita esteve mais adiantada, o que ajudou a impulsionar os embarques do mês na temporada anterior.

De acordo com a Reuters, a comercialização de grãos na Argentina está praticamente paralisada, devido à expectativa de que o governo aumente impostos sobre exportações para lidar com o déficit fiscal em meio a uma grave crise econômica.

Especialistas consultados pela Reuters consideram que a interrupção das vendas de grãos no mercado doméstico pode afetar os embarques agrícolas da Argentina, uma das maiores exportadoras globais de milho, soja e derivados.

O principal sinal de que o governo pretende elevar o imposto sobre a soja ocorreu no dia 26 de fevereiro, quando o Ministério da Agricultura suspendeu registros de exportações agrícolas, o que geralmente acontece para impedir que exportadores continuem a pagar uma taxa inferior à que passará a ser aplicada.

A mídia local e especialistas afirmaram nos últimos dias que o governo do presidente Alberto Fernández vai elevar as taxas de exportação da oleaginosa para 33%, ante 30% atualmente. “Os compradores não estão dando preço. Praticamente não há operações”, disse Guillermo Mouliá, operador da corretora Guardati Torti, sediada em Rosario, onde está o principal mercado de grãos do país.

Quando os impostos sobre embarques de soja sobem, o preço pago no mercado de Rosario costuma cair, dado que os exportadores transferem aos produtores o custo gerado pela taxa.

Carnes

O Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) e o Serviço de Inspeção e Inocuidade Alimentar (FSIS) informaram ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) a abertura de mercado para carne bovina in natura do Brasil para os Estados Unidos.

“Hoje recebemos com muita satisfação uma notícia esperada há muito tempo: a reabertura do mercado de carne bovina in natura do Brasil para os Estados Unidos. Uma notícia que esperávamos com ansiedade há algum tempo e que hoje eu tive a felicidade de receber. É uma ótima notícia, porque isso traz o reconhecimento da qualidade da carne brasileira por um mercado tão importante como o americano”, disse a ministra Tereza Cristina.

Com isso, o Brasil já poderá começar a enviar produtos de carne bovina in natura derivados de animais abatidos aos EUA. No comunicado encaminhado ao Mapa, o FSIS disse que o Brasil corrigiu os problemas sistêmicos que levaram à suspensão e está restabelecendo a elegibilidade das exportações de carne bovina in natura para os Estados Unidos.

Além disso, o FSIS encerrará os casos pendentes de violação de pontos de entrada associado à suspensão de 2017.

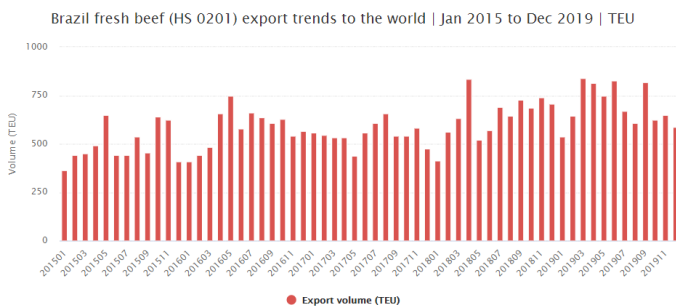
Antes da primeira remessa, o Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Animal do Mapa (Dipoa) deve enviar uma lista atualizada de estabelecimentos elegíveis certificados.

As compras de cortes bovinos do Brasil foram suspensas pelos Estados Unidos em 2017, devido às reações (abscessos) provocadas no rebanho, pela vacina contra a febre aftosa.

Desde o início do ano passado, a ministra tem feito diversas reuniões com o secretário de Agricultura dos Estados Unidos, Sonny Perdue, para tratar do assunto. Em junho de 2019, uma missão veterinária dos Estados Unidos esteve no Brasil para inspecionar frigoríficos de bovinos e suínos. A missão retornou em janeiro deste ano.

Ao todo, 21 abatedouros de cinco empresas (JBS, Minerva Foods, Marfrig, Frisa e Mataboi) estarão habilitados para exportar para os EUA em um primeiro momento.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de carne in natura a partir de 2015:



Outras cargas

Segundo a Associação dos Revendedores de Automóveis da Argentina (ACARA), os preços dos carros zero quilômetros na Argentina aumentaram mais de 80% no ano de 2019.

De acordo com a entidade, o forte aumento deve-se à relação direta entre os custos da unidade e a variação cambial, uma vez que mais de 70% dos veículos vendidos são importados e os produzidos localmente têm a maioria de suas peças importadas.

Diante disso, o ministro da Relações Exteriores da Argentina, Felipe Solá, reuniu-se com executivos da Adefa (Associação de Fábricas Automotivas) e da SMATA, um sindicato do setor, para promover as exportações automotivas para novos mercados. Entre os mercados vislumbrados estão o Peru, a Colômbia, o Equador e a América Central.

Já os empresários do setor pediram "revisão das taxas de juros" e "enfatazaram a governança da taxa de câmbio". Nesse contexto, eles indicaram que "a indústria automotiva está trabalhando com um terço de sua capacidade".

Comércio

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 520 milhões e corrente de comércio de US\$ 7,412 bilhões, na terceira semana de fevereiro de 2020, como resultado de exportações no valor de US\$ 3,966 bilhões e importações de US\$ 3,446 bilhões. Segundo dados divulgados no dia 27/02, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME), no mês as exportações somam US\$ 12,364 bilhões e as importações, US\$ 11,259 bilhões, com saldo positivo de US\$ 1,105 bilhão e corrente de comércio de US\$ 23,624 bilhões.

Análise da semana - A média das exportações da terceira semana chegou a US\$ 793,2 milhões, 5,5% abaixo da média de US\$ 839,8 milhões até a segunda semana. A redução se deve à queda nas exportações das seguintes categorias de produtos: semimanufaturados (-10,7%), de US\$ 100,1 milhões para US\$ 89,4 milhões, em razão de celulose ferro fundido, ouro em formas semimanufaturadas, semimanufaturados de ferro ou aço, óleo de soja em bruto; e básicos (-8,5%), de US\$ 450,2 milhões para US\$ 412,1 milhões, em razão, principalmente, de petróleo em bruto, carnes bovina e de frango, minério de cobre, café em grão, fumo em folhas.

Por outro lado, cresceram as vendas de produtos manufaturados (+0,8%), de US\$ 289,5 milhões para US\$ 291,7 milhões, por conta de óleos combustíveis, veículos de carga, suco de laranja não congelado, torneiras, válvulas e partes, máquinas e aparelhos para terraplanagem.

Do lado das importações, houve queda de 11,8%, sobre igual período comparativo – média da terceira semana, US\$ 689,1 milhões, sobre a média até a segunda semana, US\$ 781,4 milhões.

A queda é explicada, principalmente, pela diminuição nos gastos com equipamentos mecânicos, farmacêuticos, cobre e suas obras, adubos e fertilizantes, equipamentos eletroeletrônicos.

Análise do mês - Nas exportações, comparadas as médias até a terceira semana de fevereiro de 2020 (US\$ 824,3 milhões) com as de fevereiro de 2019 (US\$ 786,9 milhões), houve crescimento de 4,8%, em razão do aumento nas vendas de produtos básicos (+10,2%), de US\$ 397,0 milhões para US\$ 437,5 milhões. Por outro lado, caíram as vendas de produtos semimanufaturados (-1,2%), de US\$ 97,7 milhões para US\$ 96,6 milhões, e manufaturados (-0,7%), de US\$ 292,2 milhões para US\$ 290,2 milhões.

Em relação a janeiro de 2020, houve crescimento de 25,6%, devido ao aumento nas vendas de produtos básicos (+33,9%), de US\$ 326,8 milhões para US\$ 437,5 milhões; e de manufaturados (+25,4%), de US\$ 231,4 milhões para US\$ 290,2 milhões, enquanto diminuíram as exportações de produtos semimanufaturados (-1,7%), de US\$ 98,2 milhões para US\$ 96,6 milhões.

Nas importações, a média diária até a terceira semana de fevereiro de 2020, de US\$ 750,6 milhões, ficou 18,9% acima da média de fevereiro do ano passado (US\$ 631,1 milhões). Nesse comparativo, cresceram os gastos, principalmente, com equipamentos mecânicos (+131,0%), combustíveis e lubrificantes (+19,0%), farmacêuticos (+17,2%), químicos orgânicos e inorgânicos (+11,6%), plásticos e obras (+10,8%). Em relação a janeiro de 2020, houve crescimento de 2,1%, pelos aumentos em equipamentos mecânicos (+83,0%), combustíveis e lubrificantes (+20,5%), farmacêuticos (+10,3%), plásticos e obras (+6,7%), químicos orgânicos e inorgânicos (+5,8%).

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