

Notícias principais

A Anvisa – Agência Nacional de Vigilância Sanitária – impôs novas regras para o trânsito de marítimos no Brasil. Como medida para controlar a disseminação do coronavírus no país, agora eles só poderão desembarcar 14 dias após chegar a um complexo portuário do país.

Além disso, tripulantes estrangeiros só poderão desembarcar quando for indispensável à operação portuária. Segundo as regras, “também deve ser garantido o mínimo contato da tripulação com os trabalhadores portuários brasileiros neste período, restrito aos limites do terminal portuário”, diz a nota técnica.

A nota ainda afirma que “caso ocorra evento de saúde a bordo relacionado a Covid-19, durante o trajeto ou na estadia da embarcação no porto, a tripulação não poderá desembarcar por mais 14 dias a partir do último caso a não ser os casos graves que necessitem de assistência médica. Outros eventos de saúde serão avaliados para autorização de desembarque”, determina a nota.

O órgão também vetou o embarque de novos tripulantes, uma vez que não é possível saber se eles tiveram contato com pessoas infectadas pela doença antes de chegarem aos portos e às embarcações.

Portos, terminais e infraestrutura

O TPPF – Terminais Portuários da Ponta do Félix apresentou ao mercado seu plano de ação solidário diante da emergência na saúde pública mundial causada pelo novo coronavírus. Por isso, está disponibilizando serviços de operações portuárias de navegação de cabotagem com preços diferenciados.

Segundo o TPPF, terá prioridade o transporte de itens com maior demanda para a população, entre eles: medicamentos, equipamentos hospitalares, produtos de higienização, remédios e alimentos.

“O objetivo do TPPF é contribuir para o abastecimento do país e com o governo, para que alimentos, equipamentos médicos, remédios e demais itens necessários cheguem, o mais rápido possível, aos destinos”, declarou o Diretor Presidente do TPPF, Gilberto Birkhan.

De acordo com Birkhan, a tarifa do TPPF nas operações especializadas de cabotagem serão a preço de custo. “Vamos colocar em prática toda nossa eficiência nas operações para fazer a diferença neste momento difícil”, completou.

O TPPF também divulgou que os protocolos de saúde são rigorosamente seguidos no Terminal.

A Santos Brasil concluiu, na semana de 23 a 27 de março, a cravação das três primeiras estacas da obra de ampliação do cais do Tecon Santos – o maior terminal de contêineres da América do Sul, localizado na margem esquerda do Porto de Santos.

A cravação marca uma importante etapa das obras civis da primeira fase do projeto de ampliação e modernização do terminal, que aumentará em 220 metros o cais acostável,

totalizando 1.510 metros – sendo 1.200 metros no Tecon Santos e 310 no TEV (Terminal de Veículos).

De acordo com a empresa, desde a evolução do Covid-19, a Companhia adotou uma série de medidas preventivas, alinhadas às recomendações da OMS e demais autoridade de saúde, para dar segurança aos funcionários, clientes, fornecedores e demais parceiros.

A ampliação do cais, que terá investimentos de cerca de R\$ 150 milhões e deve ser concluída em aproximadamente 18 meses, permitirá que o Tecon Santos tenha capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax (366 metros) adequando o terminal para a nova categoria de embarcações prevista para escalar o porto nos próximos anos.

O projeto total de ampliação e modernização do Tecon Santos prevê investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão em valores atualizados. Aumenta a produtividade operacional, a eficiência energética, a velocidade e o fluxo da operação e amplia em ao menos 20% a capacidade de movimentação do terminal, de 2 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para 2,4 milhões de TEU/ano. Possibilitará o atendimento de maneira eficiente da demanda prevista para o porto, com a chegada dos novos navios New Panamax, incrementando o nível de serviço e a experiências dos usuários do Tecon Santos.

O atual ciclo de investimentos no Tecon Santos começou em 2018, com uma primeira fase de aquisições de equipamentos, no valor de cerca de R\$ 100 milhões, referentes à compra dos dois portêineres (guindastes sobre trilhos para operação de navios de contêiner), 30 reboques e 30 terminal tractors para a movimentação de cargas no pátio.

Os portêineres chegaram ao terminal em fevereiro e sua montagem deve ser finalizada nos próximos dias. Os equipamentos têm 50 metros de altura, comprimento de lança de 70 metros (15 metros a mais do que os que já operam no terminal) e capacidade para movimentar simultaneamente dois contêineres de 20 pés, num total de até 100 toneladas de carga. Os equipamentos são os dois primeiros novos guindastes de cais de um total de oito que serão adquiridos pela Companhia.

Assim como no mês de janeiro, o Porto de Suape registrou a maior movimentação de cargas no mês de fevereiro desde o início das operações, há 41 anos. O percentual de aumento em relação ao período de 2019 foi de 70%. Já para o acumulado do primeiro bimestre, o crescimento foi de 57%. Fevereiro fechou com o total de 2.306.857 toneladas de cargas que, junto com a movimentação de janeiro, contabiliza 4.704.695 toneladas nos dois primeiros meses deste ano. Anteriormente, a melhor marca de fevereiro foi em 2018, quando somou 1.787.332 toneladas.

“Apesar de fevereiro ser um mês mais curto, observamos quase a mesma movimentação de janeiro que havia sido de 2.397.838 toneladas. Considerando os dois primeiros meses, o Porto de Suape caminha para fechar 2020 com novo recorde. Entretanto, com a pandemia do novo coronavírus, não sabemos como seremos afetados. Mas estamos trabalhando para minimizar qualquer impacto negativo e manter os serviços e operações do Porto funcionando normalmente, garantido o fornecimento dos produtos necessários à população”, explica Leonardo Cerquinho, presidente do Porto de Suape.

Os granéis líquidos (combustíveis, GLP, óleo bruto de petróleo, etc.) mantiveram o crescimento e responderam por 77% de toda carga movimentada no porto. O total de líquidos e gases chegou a 1.746.989 toneladas contra 915.533 toneladas de fevereiro de 2019. Ou seja, um aumento de 90%. No acumulado do ano, o volume é 77% maior que o primeiro bimestre do ano passado, totalizando 3.626.010 toneladas. Parte dessa elevação se deve ao recebimento de 495.826 toneladas de petróleo bruto, representando 145% a mais do que o registrado em fevereiro de 2019.

Os demais grupos de cargas também registraram crescimento. As cargas containerizadas somaram 446.213 toneladas e 38.971 TEUs, apresentando alta de 16% e 11%, respectivamente, no mês. Com relação ao bimestre, o somatório chega a 917.013 toneladas e 79.573 TEUs, com percentuais de 16% e 13%, respectivamente. Os granéis sólidos encerraram fevereiro com 44.151 toneladas e aumento de 68%. O resultado foi obtido com a importação de trigo, que no mesmo período do ano passado somou 26.250 toneladas.

A carga geral solta pulou de 27.255 para 69.503 toneladas, crescendo 155%. Os embarques de 47 mil toneladas de açúcar em saco e quase 12 mil toneladas de chapas e bobinas de aço foram os responsáveis pelo incremento em fevereiro. No acumulado do ano, a carga geral solta contabiliza mais de 90 mil toneladas ante 57 mil do mesmo período de 2019, chegando a 57% de aumento.

Crescimento também na movimentação de veículos, que registrou um acréscimo de 2% em relação a fevereiro de 2019, somando 5.802 unidades. Já a atracação de navios passou de 102 embarcações para 124. No bimestre o número de navios é 13% maior, totalizando 239 embarcações.

Na navegação de longo curso, as exportações concentram o maior percentual de aumento no bimestre, registrando 352%, e as importações cresceram 22%. O total das mercadorias embarcadas para outros países somou 773.709 toneladas nos dois primeiros meses – no mesmo período de 2019 havia sido 171.284. Os produtos que chegaram de portos de outros países totalizaram 983.793 toneladas, 176.098 a mais que janeiro e fevereiro do ano passado. A cabotagem, navegação onde Suape é líder entre os portos do Brasil, cresceu 45% e atingiu 2.024.070 toneladas no bimestre.

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou, na 43ª Reunião Ordinária, realizada neste mês, R\$ 5,6 bilhões de investimentos para o setor naval. A maior parte dos recursos será destinada para projetos que já tinham sido aprovados pelo Conselho e que obtiveram novo prazo para contratação do financiamento com recursos Fundo. Na ocasião, o Conselho também aprovou a prestação de contas de 2019 do FMM.

Por conta das medidas de segurança para enfrentamento dos impactos do novo Coronavírus, a reunião foi realizada a distância, e os conselheiros tiveram prazo para manifestação até 23 de março, quando foi concluída a reunião.

Do montante aprovado, R\$ 4,9 bilhões foram destinados a projetos que já haviam sido aprovados pelo Conselho e obtiveram novo prazo para contratação, e R\$ 654,3 milhões foram para projetos novos. Houve também autorização para alteração de projeto, sem impacto no valor anteriormente priorizado. Os

projetos priorizados referem-se à construção, conversão, reparo e modernização de embarcações de apoio portuário, apoio marítimo e carga, bem como para apoio a construção de estaleiro.

A Resolução do CDFMM será publicada no Diário Oficial da União (DOU) com os projetos que obtiveram prioridade, conforme decisão do Conselho. Com isso, as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, BB, CEF, BNB e BASA).

O FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados. O percentual de financiamento dependerá do conteúdo nacional e do tipo de embarcação, conforme a Resolução do Conselho Monetário Nacional nº 3.828/2009.

O Fundo é o principal instrumento de fomento do setor naval, e tem disponibilizado recursos para a instalação e modernização de estaleiros, e para que as empresas brasileiras possam estabelecer-se, renovar ou ampliar sua frota de embarcações. É administrado pelo Ministério da Infraestrutura, por intermédio do CDFMM.

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) divulgou, no dia 26/03, a Nota Técnica nº 47/2020, detalhando uma série de medidas sanitárias a serem adotadas para o enfrentamento da pandemia do novo coronavírus nos portos e embarcações.

As recomendações seguem as orientações da Organização Mundial da Saúde – OMS para pontos de entrada no país, e têm por finalidade intensificar a prevenção e a vigilância de casos suspeitos da COVID-19 para orientação imediata quanto ao isolamento e reporte aos órgãos de vigilância epidemiológica.

A Anvisa é o órgão competente em editar recomendação técnica em relação às restrições excepcionais e temporária para entrada e saída do país por rodovias, portos e aeroportos, além de locomoção interestadual e intermunicipal.

“As medidas são extremamente importantes ao trazerem recomendações específicas para servidores e trabalhadores, administradores, arrendatários e prestadores de serviços, empresas marítimas e fluviais, embarcações de transporte de passageiros, plataformas marítimas, enfim, todos os entes do setor”, destacou o diretor-geral substituto da ANTAQ, Francisval Mendes, ao comentar o documento.

Segundo Mendes, neste momento, é essencial preservar a saúde e a segurança das pessoas que atuam nos portos e em embarcações. “É importante, por exemplo que o trabalhador portuário saiba quando e de que forma deve usar o equipamento de proteção individual. Com atitudes simples como essa, aliadas a outras medidas mais complexas para barrar a entrada do coronavírus nos nossos portos, garantiremos a continuidade das atividades essenciais ao transporte aquaviário de promover o abastecimento e o funcionamento do país”, disse.

Para o também diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, as recomendações da Agência de Vigilância Sanitária vêm na hora certa. “O funcionamento dos portos e do transporte hidroviário é essencial para que mercadorias, insumos e víveres cheguem aos mais diferentes pontos do país neste momento crítico”, declarou.

Tokarski lembrou que na Região Norte, os rios, em muitos casos, são a única opção de deslocamento de pessoas e mercadorias. “Portanto, as medidas da autoridade sanitária são no sentido de

proteger as pessoas que trabalham no setor e garantir a continuidade do transporte aquaviário para todas as comunidades até os pontos mais distantes”, manifestou.

A Câmara Internacional de Navegação e a Federação Internacional de Trabalhadores do Transportes enviaram uma carta aberta à ONU (Organização das Nações Unidas) reiterando a importância do transporte marítimo para o comércio internacional diante da pandemia causada pelo coronavírus.

Na carta, os órgãos afirmam que à medida que a pandemia do COVID-19 ocorre, é vital que todos os governos mantenham o comércio marítimo em movimento, continuando a permitir o acesso de navios para portos ao redor do mundo e facilitando o rápido movimento e mudança de tripulações de navios.

De acordo com a publicação, cerca de 80% da tonelagem comercial de mercadorias do mundo é movimentada por transporte marítimo e que cerca de dois milhões de marítimos operam esses navios.

São transportados por via marítima alimentos, energia, matérias-primas e produtos manufaturados, incluindo suprimentos médicos vitais. Segundo a carta, neste momento de crise global, é mais importante do que nunca manter as cadeias de suprimentos abertas e movimentar o comércio e o transporte marítimo. Em particular, isso significa manter os portos do mundo abertos para receber navios comerciais e facilitar as trocas de tripulações e o movimento das tripulações com o mínimo de obstáculos possível.

“Em vista de seu papel vital durante a pandemia global, sugerimos que os marítimos profissionais, independentemente da nacionalidade, sejam tratados como qualquer outro ‘trabalhador chave’ internacional, como tripulações de aeronaves e pessoal médico. Como tal, devem receber uma consideração especial e, apesar da necessidade de cumprir os protocolos de saúde de emergência, devem ser tratados com pragmatismo e compreensão quando se trata de viajar de e para seus navios”, afirma um trecho da publicação.

Dados levantados pela Antaq apontam que a navegação deve ser mantida apesar da pandemia do coronavírus.

Para o órgão, em relação à navegação marítima, o total de cargas movimentadas no longo curso alcançou cerca de 795 milhões de toneladas no ano passado, com destaque para minério, combustíveis minerais, contêineres e sementes e frutos oleaginosos. Já a cabotagem contribuiu com 172 milhões de toneladas transportadas em 2019, um crescimento de 5,44% em comparação com 2018.

Já em relação ao transporte de passageiros, mais de nove milhões de pessoas utilizam os transportes longitudinais estadual e interestadual, além do de travessia, apenas na Região Amazônica. Além disso, conforme o Estatístico Aquaviário da ANTAQ, a navegação interior transportou, em 2019, 40,2 milhões de toneladas, o que representou um crescimento de 5,1% em relação a 2018.

Apenas para exemplificar a importância do transporte de cargas por vias interiores nacionais, dados da ANTAQ apontam que, no ano passado, a navegação fluvial transportou 11,4 milhões de toneladas de sementes e frutos oleaginosos. Além disso, foram

transportados por rios 10,5 milhões de toneladas de cereais em 2019, o que significou um aumento de 33,8% em comparação com 2018. Em relação aos combustíveis minerais, foram cinco milhões de toneladas transportadas.

Houve transporte de cargas nas seguintes regiões hidrográficas: Amazônica (24,5 milhões de toneladas); Tocantins-Araguaia (10,7 milhões de toneladas); Paraná (5,6 milhões de toneladas); Atlântico Sul (5,2 milhões de toneladas); e Paraguai (3,9 milhões de toneladas).

Além desses números, que apontam que não seria prudente uma suspensão completa da navegação, seja ela marítima ou pelos rios, a Agência reitera que, conforme a Constituição Federal, somente a União poderá determinar a interrupção da prestação do serviço em linhas de transporte aquaviário interestadual, internacional e de fronteira.

Para a manutenção da navegação, a fiscalização da ANTAQ continua atuando na sede, em Brasília, nas 14 unidades regionais espalhadas pelo país e nos seus postos avançados. Apesar da crise provocada pelo coronavírus, as empresas, quanto à prestação do serviço, continuam sendo fiscalizadas ordinariamente e, extraordinariamente, quando há alguma denúncia. Os servidores da Agência estão a postos, seja para fazer uma fiscalização presencial ou seja para realizar uma fiscalização documental.

A Porto do Açu Operações e a Norsul fecharam um acordo de operação para lançar um serviço de transporte marítimo de curta distância de unidades de contêineres e cargas de projeto entre os portos do Rio de Janeiro e do Açu (São João da Barra – RJ), através do seu terminal multicargas T-Mult.

O novo serviço de cabotagem também é chamado de feeder short distance e deve começar a operar em junho.

O serviço terá capacidade de transporte de até 350 unidades por pernada, com saídas regulares, atendendo às demandas regionais e também às rotas de longo curso. A expectativa é de que a utilização de comboios oceânicos reduza os custos logísticos e o tráfego rodoviário, aumentando a previsibilidade e segurança, além de reduzir as emissões de carbono.

O acordo oferece alternativa ao setor logístico num momento notadamente sensível a nível mundial.

“Trata-se também do pontapé para que o empreendimento se consolide como uma opção de fluxo de entrada e saída de cargas, com fluxos regional e global”, afirma o diretor de terminais e logística da Porto do Açu Operações, João Braz. O T-Mult movimenta coque, carvão, bauxita, gipsita, ferro gusa, carga geral e de projetos, além de ter autorização para operar qualquer tipo de graneis sólidos e veículos. A expansão prevista para o terminal prevê a movimentação de novas cargas após a ampliação do pátio de estocagem e construção de armazenagem coberta.

Já o diretor comercial e de marketing da Norsul, Marcelo Bacellar acredita que “em curtas distâncias, nossa composição empurrador-barcaça oceânica oferecerá uma solução eficiente e prática. Com o Açu, vamos comprovar o valor dessa alternativa logística, competitiva e atraente para clientes de diferentes segmentos”.

Grãos

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) promoveu uma conversa ao vivo por meio do Instagram, no último dia 27 de março, para avaliar os impactos nas exportações com a crise do coronavírus.

A superintendente de Relações Internacionais da CNA, Lígia Dutra, e a coordenadora de Inteligência Comercial da CNA, Sueme Andrade, fizeram uma análise do mercado internacional e responderam perguntas principalmente em relação aos maiores parceiros comerciais do Brasil: China, União Europeia e Estados Unidos.

“Não tivemos nenhum relato de interrupção de contratos. O que aconteceu é que foram relatados atrasos nos processos de exportação provocados por contêineres que ficaram retidos em portos e que demoraram para ser descarregados. Isso gerou uma falta geral de contêineres no mundo”, afirmou Lígia Dutra.

Valor exportado – Em relação ao valor exportado pelo agro brasileiro, houve uma pequena queda nos meses de janeiro e fevereiro em comparação com o mesmo período de 2019 (de US\$ 13,3 bilhões para 12,2 bilhões), mas ainda não se pode afirmar se existe relação com a pandemia.

“Boa parte desses contratos foram negociados no ano passado. Somente nos meses seguintes nós conseguiremos ver melhor se haverá algum impacto do em termos de balança”, disse Sueme Andrade.

De acordo com a superintendente de Relações Internacionais da CNA informações preliminares apontam crescimento nas exportações de carnes bovina, suína e de frango para a China, nos próximos meses.

“Temos que continuar produzindo para aproveitarmos oportunidades de exportação. Precisamos estar atentos diariamente às mudanças nos mercados, observando o ambiente regulatório e de negócios, mas mantendo o otimismo porque existe um espaço para colocarmos os nossos produtos lá fora”, afirmou Lígia Dutra.

As medidas de prevenção contra o coronavírus adotadas pela Argentina, que restringiram a logística, podem afetar o transporte de soja e seus subprodutos naquele país e, consequentemente, favorecer Brasil nas exportações de farelo de soja. Esta é a visão da Caramuru Alimentos.

“A Argentina está com restrições (de transporte) muito maiores do que as nossas, e isso pode nos beneficiar na exportação (de farelo de soja) porque somos concorrentes diretos e eles são os maiores exportadores do mundo nesse setor”, afirmou o diretor comercial da Caramuru, Fábio Vieira Júnior.

A Caramuru, que entre as empresas de capital brasileiro é a maior processadora de grãos, em uma perspectiva preliminar acredita que o Brasil tende a ser beneficiado pelo cenário argentino.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, nas próximas semanas, a Caramuru deve ficar atenta ao comportamento da demanda para verificar se esta tendência foi confirmada.

De acordo com a câmara de exportadores CIARA-CEC da Argentina, que representa companhias globais incluindo Bunge e

Dreyfus, as entregas de grãos de soja por caminhões a plantas de processamento têm sofrido severa interrupção, pois mais de 70 municípios pelo país estão adotando medidas contra o coronavírus que envolvem o controle da movimentação da produção agrícola por suas jurisdições.

Além disso, uma organização de trabalhadores portuários da Argentina pediu nesta quinta-feira, 26 de março, ao governo do país que suspenda por 15 dias as atividades portuárias na nação, principal exportadora global de farelo de soja, para evitar o avanço do coronavírus.

Apesar das incertezas econômicas, o vice-presidente da Caramuru, César Borges, afirmou à Reuters que a perspectiva para a companhia continua positiva.

A demanda interna por farelo, vinda da indústria de carnes, e por biodiesel devem se manter firmes e a valorização do dólar ante o real, aliada ao patamar de preços das commodities em Chicago, formam uma conjuntura ainda melhor que a de 2019 para a empresa, explicou Borges. “No ano passado, crescemos de 3% a 5% em faturamento, para 4 bilhões de reais. Agora devemos encostar em 4,5 bilhões de reais.”

A Caramuru processa derivados de soja, milho, girassol, canola; exporta grãos e derivados; produz biodiesel e opera terminais portuários em Santos (SP), Tubarão (SC), Itaituba (PA), Santana (AP), além de contar com uma rede de 67 armazéns.

A capacidade diária de processamento de soja é de 6.500 toneladas e a de milho, 1.600 toneladas.

Até o momento, a empresa mantém as operações em todas as unidades e não há previsão de suspensões no curto prazo.

A cidade de Canarana, no Mato Grosso, vai modificar um decreto que paralisava operações de grande parte das indústrias locais com o objetivo de conter a disseminação do coronavírus, revertendo uma proibição que impedia tradings globais de transportarem grãos para fora da cidade. A informação foi dada pelo prefeito Fábio de Faria à Reuters.

No dia 22 de março, o município havia publicado um decreto que suspendia o escoamento de grãos para fora da cidade, uma medida para conter a disseminação do coronavírus mas que interrompia o fluxo de mercadorias e operações de tradings globais que atuam no região, como Cargill, Louis Dreyfus e Cofco.

As importações de soja dos Estados Unidos pela China nos dois primeiros meses de 2020 aumentaram seis vezes em relação ao mesmo período do ano passado, de acordo com dados alfandegários divulgados nesta quarta-feira, 25 de março. As cargas foram compradas durante uma trégua comercial entre os países.

A China importou 6,1 milhões de toneladas de soja nos EUA no primeiro bimestre, ante cerca de 1 milhão de toneladas no mesmo período de 2019, quando os embarques ainda eram limitados por causa da guerra comercial entre os dois países.

Já os embarques do Brasil nos dois primeiros meses do ano chegaram a 5,14 milhões de toneladas, uma queda de 26% em relação ao mesmo período de 2019, segundo dados da Administração Geral das Alfândegas.

As importações totais de soja da China nos primeiros dois meses de 2020 aumentaram 14,2% ano a ano, para 13,51 milhões de toneladas, de acordo com dados alfandegários divulgados em 7 de março.

Dados divulgados nesta segunda-feira, 23 de março pelo governo, apontam que a importação brasileira de soja acumulada do mês até a terceira semana de março ganhou ritmo nos últimos cinco dias úteis, elevando a média diária exportada para 479,2 mil toneladas. Esse aumento de volume ocorre no momento em que o mercado global foca suas atenções em eventuais problemas logísticos que possam afetar o escoamento de uma safra recorde.

Até a segunda semana de março, a exportação do Brasil, maior exportador e produtor global de soja, havia registrado média diária de 429,3 mil toneladas, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

No acumulado de março, os embarques da oleaginosa brasileira somaram 7,2 milhões de toneladas, já acima das 5 milhões de toneladas de fevereiro completo —quando chuvas atrasaram o escoamento ainda no início da colheita.

A média diária dos embarques em março, até o momento, indica que a exportação de soja do Brasil deverá superar o total registrado no mesmo mês do ano passado, quando o país embarcou cerca de 8,5 milhões de toneladas.

Em março, tradicionalmente os embarques de soja do Brasil ganham maior ritmo, mas a expectativa cresceu após os atrasos em fevereiro e também por conta das preocupações em torno do coronavírus, que até o momento não se traduziram em menor demanda pelo produto brasileiro, ainda que existam preocupações com interrupções no escoamento, fruto de medidas para conter a doença.

Vale lembrar que nesta segunda-feira, foi cancelada uma assembleia de estivadores no porto de Santos, marcada para avaliar uma greve por melhores condições de trabalho diante das preocupações com o coronavírus. Na China, o mercado futuro de farelo de soja atingiu limite diário, pela oferta apertada e preocupação com o escoamento da safra sul-americana.

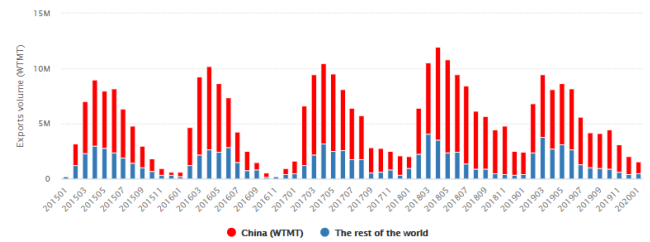
Em relação às preocupações logísticas, o setor de soja ainda enfrenta questões como um decreto municipal em Rondonópolis, importante polo agroindustrial e logístico de Mato Grosso, que determinou o fechamento de todos os serviços não essenciais e ordenou a suspensão de operações nas indústrias locais, em resposta à crise de coronavírus.

Para o diretor da consultoria Arc Mercosul, Matheus Pereira, enquanto a China (maior importadora) se mostra ativa nas compras de soja e retoma operações industriais já com o surto da doença mais controlado, a preocupação se torna a logística do Brasil.

“Assim como os chineses tiveram problemas, a gente deve vir a ter isso nas próximas semanas, devemos ver escassez de recursos humanos temporariamente, o que pode atrasar as exportações brasileiras, durante o período de vigência do coronavírus”, afirmou ele.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de soja para a China e para o resto do mundo a partir de janeiro de 2015:

Brazilian soybean (HS 1201) exports to China vs. the rest of the world | Jan 2015 to Jan 2020 | WTMT



Fonte do gráfico: DataLiner

Para melhorar a competitividade dos exportadores brasileiros de algodão em meio a mais uma expectativa de recorde de safra 2019-2020, a Maersk está oferecendo aos clientes serviços intermodais com soluções de ponta a ponta.

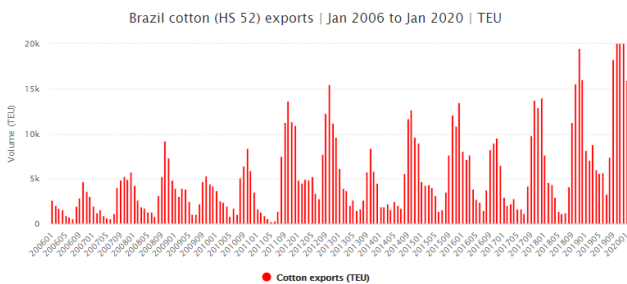
O Brasil é o segundo maior exportador de algodão do mundo, e segundo Gustavo Paschoa, Diretor Comercial da Maersk, o algodão impulsionou amplamente as exportações em 2019, mas o maior custo para os produtores foi o transporte rodoviário. “Nossa expectativa é que o transporte ferroviário aumente significativamente à medida que mais trens e opções estiverem disponíveis para os produtores do Mato Grosso e da Bahia, por exemplo. Hoje, 40% do movimento total da Maersk em terra no Brasil é ferroviário. O transporte ferroviário é um fator importante para ajudar a aumentar a competitividade nacional. A Maersk está buscando intensificar sua presença e parcerias com empresas ferroviárias no Brasil”, acrescenta.

De acordo com a empresa, a Maersk também está focada em desenvolver novas maneiras de estufar algodão em contêineres e em analisar como reduzir custos em toda a cadeia de suprimentos, reposicionando o uso de contêineres de ponta a ponta. “A maior parte da estufagem do algodão é feita nos portos, mas seria mais rápido e eficiente fazê-las mais perto das fazendas. Essa é uma das maneiras de aumentar a competitividade agora que o Brasil é o segundo maior exportador de algodão do mundo depois dos EUA. Evitar acúmulos que causam atrasos é fundamental”, diz o Diretor de Produto da Maersk para a Costa Leste da América do Sul, Matias Concha, referindo-se às expectativas de que o Brasil entregue outra safra recorde para a colheita 2020-2021.

Atualmente, os produtores de algodão usam cada vez mais a ligação ferroviária entre Rondonópolis, Mato Grosso e o maior porto da América Latina, Santos, para reduzir os custos de logística terrestre. “Após a greve dos caminhoneiros em 2018, os fornecedores de logística ponta a ponta tornaram-se cada vez mais importantes para os produtores brasileiros. Uma solução intermodal completa cria segurança, fornece transparência, aumenta a competitividade e reduz os custos de uma empresa em termos de tempo e pessoal. Para os produtores de algodão, trens com empilhamento duplo representam uma excelente oportunidade”, diz Concha.

No quarto trimestre de 2019, o algodão saltou 37%, superando todas as outras exportações de produtos secos no período.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de algodão desde janeiro de 2006:



Source: DataLiner

Carnes

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, a JBS, maior processadora de carne do mundo, acredita que a pandemia de coronavírus pode causar escassez de contêineres, interrupções nos portos e outros problemas logísticos, mas que as exportações devem permanecer fortes graças à demanda chinesa.

Em teleconferência de resultados nesta quinta-feira, dia 26 de março, executivos da JBS, que controla marcas como Seara e Swift, disseram que suas operações de exportação não foram afetadas por nenhuma interrupção como as que atingiram cargas congeladas em contêineres que chegaram à China nas últimas semanas e que apostam em seus relacionamentos de longo prazo com operadores logísticos para manter as exportações fluindo.

O presidente-executivo do grupo, Gilberto Tomazoni, disse que é muito cedo para avaliar o impacto total do coronavírus nas vendas de alimentos, mas observou que os fundamentos do mercado não mudaram, citando a forte demanda da Ásia por proteínas depois que a peste suína africana dizimou rebanhos no continente.

“A China dá sinais claros de recuperação. O tráfego nas principais rodovias subiu mais de 80% e compras da China voltaram fortes”, afirmou Tomazoni.

A JBS previu que os Estados Unidos suprirão 30% das necessidades de importação de carne suína da China em 2020, com as operações da empresa lá se beneficiando de acordos comerciais acertados por Washington com Japão, Coreia do Sul e China. Segundo ele, a China cortou em março, em cerca de um terço, tarifas de importação de carne suína e bovina dos EUA, que as tarifas sobre carne de frango também foram reduzidas na mesma proporção.

Os executivos da companhia afirmaram que peste suína africana gerou uma diferença de 20 milhões de toneladas entre a demanda e capacidade de produção de alimentos na Ásia e que mesmo com os aumentos de capacidade dos principais produtores em outras regiões essa diferença não será resolvida neste ano.

No último dia 25 de março, a empresa informou que seu lucro líquido no quarto trimestre de 2019 aumentou 332% em relação ao mesmo período do ano anterior, graças a um aumento nas vendas para a China, que elevou as importações de alimentos drasticamente após a epidemia de peste suína africana. O lucro líquido do quarto trimestre totalizou 2,43 bilhões de reais.

Outras cargas

A Receita Federal ampliou o rol de produtos que terão seu despacho de importação realizado de maneira prioritária para auxiliar no combate à pandemia causada pelo novo coronavírus, o Covid-19. A Instrução Normativa RFB nº 1.929, publicada na edição desta sexta-feira, 27 de março, no Diário Oficial da União, prevê o despacho prioritário para produtos como a cloroquina e seus derivados, kits de teste para Covid-19 e sequenciadores automáticos de DNA, dentre outros.

Conforme previsto na Instrução Normativa RFB nº 1.927, publicada na semana anterior, estes produtos terão maior celeridade no trâmite aduaneiro, sendo permitida a entrega da mercadoria ao importador antes da conclusão da conferência aduaneira. Além disso, as declarações de importação envolvendo estas mercadorias deverão ter tratamento prioritário, tanto pelas unidades da Receita Federal, quanto pelo depositário responsável por sua custódia.

A lista inicial publicada na semana passada abrangia 33 categorias de produtos destinados ao combate ao Covid-19, e tratava de itens como álcool gel e equipamentos de proteção. Com as novas adições, o número de categorias passou para 91, e passou a incluir equipamentos como esterilizadores, equipamentos para intubação e oxigênio medicinal.

Com a nova norma, a Receita Federal busca manter um fluxo rápido de abastecimento de bens, mercadorias e matérias-primas destinadas ao combate da epidemia, e evitar gargalos nos recintos aduaneiros ao agilizar a entrega da carga e permitir sua utilização econômica para reforçar o combate ao vírus. A medida alinha-se com o plano de resposta à epidemia elaborado pelo Ministério da Saúde na Portaria nº 188, de 3 de fevereiro de 2020, que declara Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) em decorrência da Infecção Humana pelo novo Coronavírus (2019-nCoV) e também a Portaria nº 356, de 11 de março de 2020, que dispõe sobre a regulamentação e operacionalização do disposto na Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, que estabelece as medidas para enfrentamento de tal emergência.

Comércio

A Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia zerou, no dia 25/3, as tarifas de importação de mais 61 produtos farmacêuticos e médico-hospitalares utilizados no combate à Covid-19. Durante reunião virtual do Comitê-Executivo de Gestão da Camex (Gecex), também foi decidida a suspensão temporária, por razões de interesse público, dos direitos antidumping aplicados às importações brasileiras de seringas descartáveis e de tubos de plástico para coleta de sangue.

A redução a zero das alíquotas inclui kits para testes de coronavírus, equipamentos e aparelhos médico-hospitalares, e drogas como cloroquina, hidroxiclороquina, azitromicina e imunoglobulina. Também são relacionados, dentre outros, itens como álcool etílico, cloreto de sódio puro, oxigênio e dióxido de carbono medicinais; gaze, água oxigenada, lençóis de papel, luvas de proteção, esterilizadores e agulhas; equipamentos de oxigenação e de intubação, aparelhos de respiração artificial, termômetros, instrumentos e aparelhos para diagnóstico. Os detalhes dessa medida estão na Resolução nº 22, publicada em 26/3 no Diário Oficial da União.

A nova lista foi elaborada pelos ministérios da Saúde e da Economia, em conjunto com a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Ela abrange 51 códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), em um total de 61 produtos que tinham tarifas de importação de até 35%, maior nível tarifário aplicado pelo Brasil para bens industriais.

A decisão amplia a relação de produtos do Anexo Único da Resolução Nº 17, de 17 de março de 2020, que já havia zerado a alíquota de importação de 50 produtos, incluindo itens como luvas médico-hospitalares, álcool em gel, máscaras, termômetros clínicos, roupas de proteção contra agentes infectantes, óculos de segurança e equipamentos respiradores, dentre outros. As alíquotas ficarão zeradas até 30 de setembro de 2020.

Antidumping - Com base em proposta do Ministério da Saúde, o Ministério da Economia editou a Resolução nº 23, publicada nesta quinta-feira (26/3) no Diário Oficial da União, que suspende até a mesma data, por razões de interesse público, direitos antidumping aplicados às importações de seringas descartáveis de uso geral, de plástico, com capacidade de 1 ml, 3 ml, 5 ml, 10 ml ou 20 ml, com ou sem agulhas, originárias da China, e às importações brasileiras de tubos de plástico para coleta de sangue a vácuo, originários da Alemanha, China, Estados Unidos e Reino Unido. Os direitos antidumping são valores adicionais ao Imposto de Importação, que podem ser cobrados quando uma empresa exporta ao Brasil a preço inferior ao praticado em seu mercado de origem.

As medidas entraram em vigor a partir da publicação no Diário Oficial da União, nesta quinta-feira (26/03).

As fabricantes de máquinas e implementos agrícolas Jacto, Stara e John Deere interromperam suas atividades em virtude da pandemia causada pelo coronavírus e, segundo o presidente da Câmara Setorial de Máquinas e Implementos Agrícolas (CSMIA) da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Pedro Estevão Bastos, outros fabricantes devem seguir o mesmo caminho e descontinuar o funcionamento das unidades industriais até o começo de abril.

“Parte das empresas já está em férias coletivas. As empresas estão mantendo o atendimento de peças de reposição porque as operações precisam continuar. Mas quem não entrou agora (em férias coletivas), deve entrar na semana que vem”, afirma Bastos.

A falta de peças e implementos para a montagem e venda das máquinas é o principal motivo da paralisação e não se sabe até quando essa situação permanecerá.

Até o começo da semana passada, o problema estava mais localizado com a importação de implementos da China, maior fornecedor de peças importadas do mundo, como os chips usados em monitores, displays e computadores acoplados às máquinas. No entanto, o crescimento da pandemia obrigou muitos fornecedores a interromper o expediente para evitar mais casos de contágio.

Segundo Bastos, da Abimaq, o investimento em máquinas por parte de produtores deve sofrer uma queda forte por conta da crise. Mas ele confia na retomada das atividades. “Deve ter uma parada brusca, porque tem toda uma questão psicológica sobre os investimentos. Mas, uma vez passada essa incerteza, os investimentos devem voltar ao normal”, avalia.

Apesar da paralisação da maior parte dos setores da economia, o problema com o coronavírus não deve afetar a colheita de soja e do milho. “A decisão de compra da máquina para a colheita ocorre entre quatro e seis meses antes da operação, porque tem o processo de escolha, de financiamento e da entrega do maquinário”, explica o executivo.

Ministros da Agricultura de diversos países da América do Sul participaram, em 23/03, a convite da ministra Tereza Cristina, de uma videoconferência para debater a harmonização de normas e garantir a fluidez do trânsito de mercadorias e o abastecimento de alimentos na região durante a pandemia do Coronavírus. “É indispensável nosso alinhamento no mais alto nível político, que deverá também se refletir em instruções ágeis e claras para o plano operacional, sobretudo para a ponta, as autoridades fronteiriças”, argumentou a ministra brasileira.

Participaram da reunião virtual com Tereza Cristina os ministros Luis Eugenio Bastera (Argentina), Antonio Walker Preito (Chile), Rodolfo Max Friedmann Alfaro (Paraguai), Carlos Maria Uriarte (Uruguai), Jorge Luis Montenegro Chavesta (Peru) e Beatriz Eliane Capobiano Sandoval (Bolívia), além de representantes dos ministérios brasileiros da Infraestrutura e das Relações Exteriores.

Sob a coordenação do Conselho Agropecuário do Sul (CAS), foro ministerial de consulta e coordenação de ações regionais – hoje sob a presidência temporária do Chile, será elaborado um documento com protocolos para garantir o livre tráfego do transporte rodoviário de cargas entre os países (incluindo também a Colômbia). Os ministros decidiram criar um canal de comunicação por WhatsApp para trocarem informações com maior rapidez sobre eventuais problemas que possam ocorrer.

Todos os ministros afirmaram que, apesar do fechamento de fronteiras rodoviárias para passageiros de outros países, não há restrições a cargas agropecuárias. “Precisamos nos antecipar ao que pode ocorrer, caso a situação piore”, disse Tereza Cristina, lembrando que a manutenção dos corredores sanitários é garantir não só a exportação, mas também o abastecimento local.

Para mensurar o impacto que o comércio regional tem sobre o suprimento de alimentos, a ministra lembrou que o Brasil exportou para os vizinhos sul-americanos cerca de US\$ 3,7 bilhões em produtos agropecuários, em 2019, e deles importou US\$ 5,8 bilhões no mesmo período. “Temos uma grande responsabilidade ao nos somarmos a esses esforços: garantir o abastecimento e a manutenção das cadeias de alimentos, do produtor até o consumidor final”.

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