

Notícias principais

A pandemia causada pelo coronavírus já trouxe reflexos nas importações e exportações brasileiras de acordo com as principais faixas de comércio?

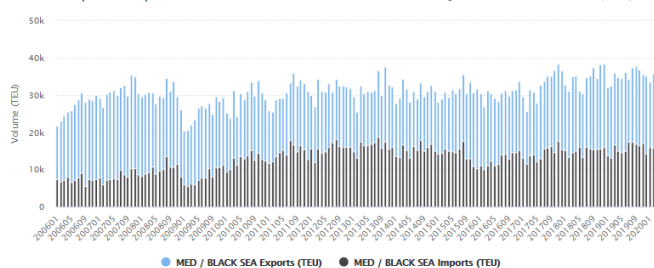
Uma análise realizada a partir de dados do DataLiner até fevereiro (o último mês completo de dados disponível no sistema) ainda não mostra este impacto. Se compararmos os dois primeiros meses de 2020 com os dois primeiros meses de 2019 (em TEUs) é possível perceber que a maioria dos tradelanes teve crescimento até fevereiro mas os dados tendem a mostrar uma outra realidade daqui para frente.

Confira a seguir as variações em porcentagem nas importações e exportações nas faixas de comércio brasileiras:

Tradelane (Faixa de comércio)

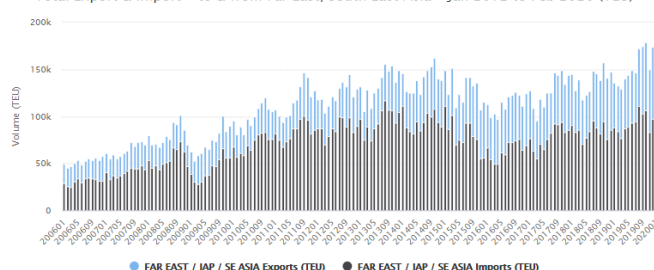
Na faixa Mediterrâneo e do Mar Negro, as importações cresceram 18% nos dois primeiros meses de 2020 em relação a 2019 (Jan e fev 2019: 26.912 TEUs e Jan e fev 2020: 31.825 TEUs). Já nas exportações, o crescimento foi de 0,15% (Jan e fev 2019: 37.627 TEUs e Jan e fev 2020: 37.684 TEUs).

Total Export & Import - to & from Mediterranean & Black Sea - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



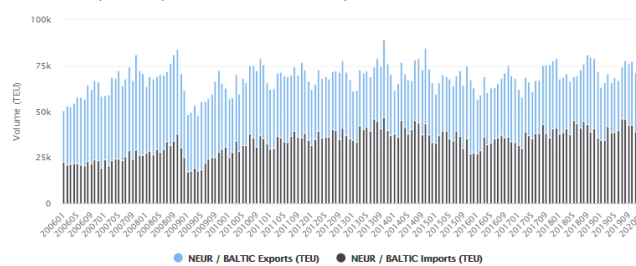
No tradelane Extremo Oriente, Sudeste Asiático e Oceania, o crescimento nas importações no primeiro bimestre de 2020 foi de 15% em relação ao mesmo período de 2019 (Jan e fev 2019: 172.261 TEUs e Jan e fev 2020: 199.556 TEUs). Já nas exportações, o incremento foi de 18% (Jan e fev 2019: 95.613 TEUs e Jan e fev 2020: 113.259 TEUs).

Total Export & Import - to & from Far East, South East Asia - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



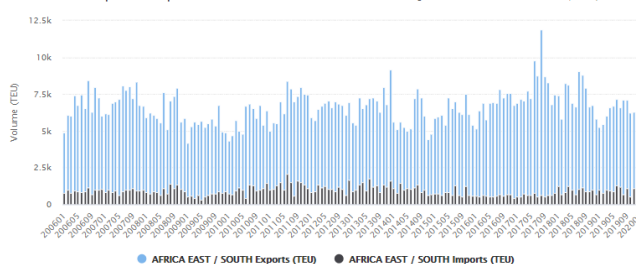
Na faixa Norte da Europa e região do Báltico as importações cresceram 11% nos dois primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019 (Jan e fev 2019: 69.184 TEUs e Jan e fev 2020: 76.848 TEUs). Já as exportações tiveram uma queda de 9,17% em igual período (Jan e fev 2019: 59.949 TEUs e Jan e fev 2020: 54.452 TEUs).

Total Export & Import - to & from North Europe & Baltic - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



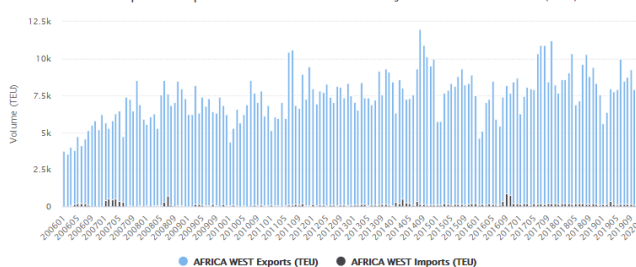
No tradelane Sudeste da África, Oriente Médio e subcontinente indiano as importações caíram 11% nos dois primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019 (Jan e fev 2019: 1.764 TEUs e Jan e fev 2020: 1.570 TEUs). Já as exportações cresceram 0,5% (Jan e fev 2019: 8.925 TEUs e Jan e fev 2020: 8.972 TEUs).

Total Export & Import - to & from South & East Africa - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



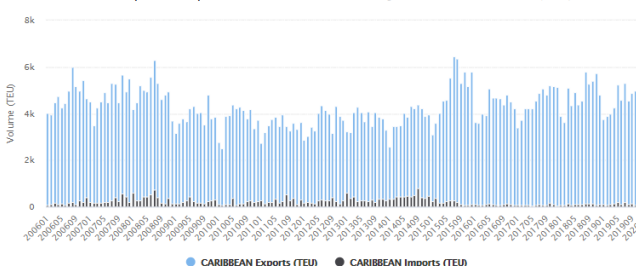
Na faixa comercial África Ocidental, no primeiro bimestre de 2020, as importações cresceram 19% (Jan e fev 2019: 296 TEUs e Jan e fev 2020: 353 TEUs). Já as exportações cresceram 9,7% (Jan e fev 2019: 11.679 TEUs e Jan e fev 2020: 12.823 TEUs).

Total Export & Import - to & from Africa West - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



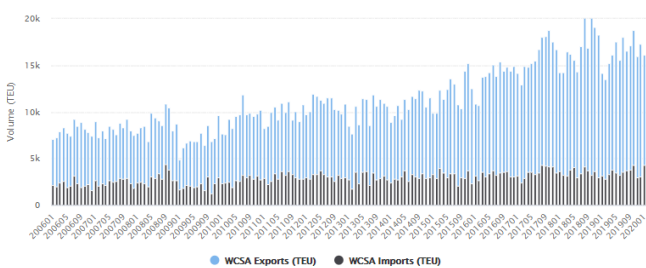
No primeiro bimestre de 2020, no tradelane Caribe, NCSA e EUA / Golfo do México houve uma queda de 20,7% nas importações (Jan e fev 2019: 179 TEUs e Jan e fev 2020: 142 TEUs) e um decréscimo de 1,5% nas exportações em relação a igual período de 2019 (Jan e fev 2019: 7.444 TEUs e Jan e fev 2020: 7.327 TEUs).

Total Export & Import - to & from Caribbean - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



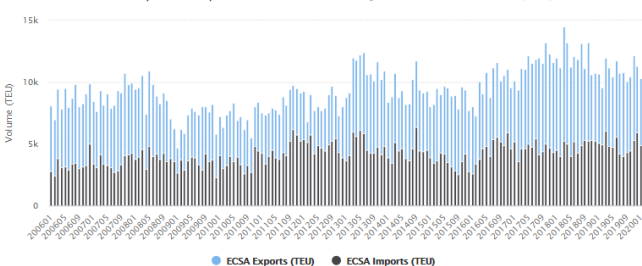
Na faixa de comércio Costa Oeste da América do Sul, as importações caíram 0,18% nos dois primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019 (Jan e fev 2019: 5.884 TEUs e Jan e fev 2020: 7.055 TEUs). Já as exportações tiveram um incremento de 9,88% no mesmo período (Jan e fev 2019: 21.762 TEUs e Jan e fev 2020: 22.351 TEUs).

Total Export & Import - to & from West Coast South America - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



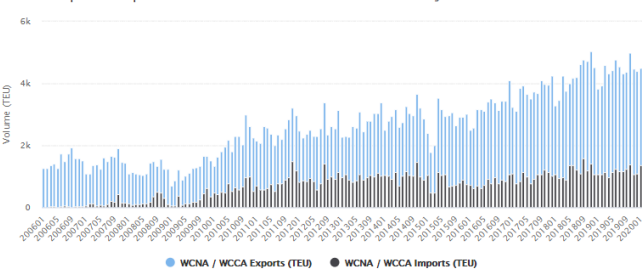
No ECSA, as importações cresceram 0,96% no primeiro bimestre de 2020 em relação a igual período de 2019 (Jan e fev 2019: 9.985 TEUs e Jan e fev 2020: 10.081 TEUs). Já as exportações cresceram 9,97% em igual período (Jan e fev 2019: 10.214 TEUs e Jan e fev 2020: 11.233 TEUs).

Total Export & Import - to & from ECSA - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



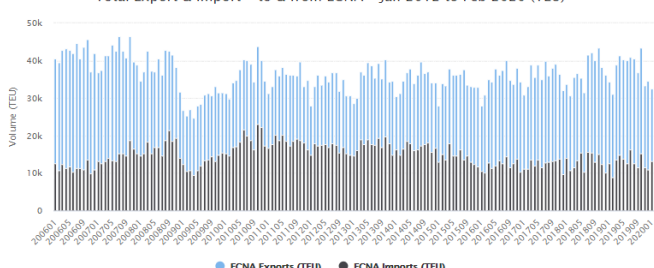
No tradelane WCNA / WCCA, as importações caíram 0,18% nos dois primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019 (Jan e fev 2019: 2.141 TEUs e Jan e fev 2020: 2.137 TEUs). As exportações cresceram 9,88% (Jan e fev 2019: 5.613 TEUs e Jan e fev 2020: 6.168 TEUs).

Total Export & Import - to & from West Coast North America - Jan 2012 to Feb 2020 in TEU



Por fim, na faixa ECNA, as Importações cresceram 19,6% no primeiro bimestre de 2020 no comparativo com os mesmos meses de 2019 (Jan e fev 2019: 21.360 TEUs e Jan e fev 2020: 25.562 TEUs). As exportações, no mesmo período, tiveram um decréscimo de 6,09% (Jan e fev 2019: 44.121 TEUs e Jan e fev 2020: 41.432 TEUs).

Total Export & Import - to & from ECNA - Jan 2012 to Feb 2020 (TEU)



Portos, terminais e infraestrutura

O Porto do Itaqui está se consolidando como uma porta de saída de grãos produzidos no Arco Norte do Brasil, e também

vem ganhando força como porta de entrada de fertilizantes para os produtores dessa região.

No primeiro trimestre de 2020, a movimentação de grãos (milho, soja e farelo de soja) pelo Itaqui cresceu 30% em relação ao mesmo período de 2019. Se contarmos somente a soja em grão, os embarques chegaram à marca de 1,6 milhão de toneladas. Esse número, segundo a Anec – Associação Nacional dos Exportadores de Grão, representa 7,4% do total de 21,5 milhões de toneladas de soja embarcadas no Brasil de janeiro a março deste ano.

E a expectativa, segundo o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, é fechar 2020 com movimentação de 15 milhões de toneladas de grãos. Uma projeção que tende a se confirmar apesar da crise mundial provocada pela pandemia do novo coronavírus, por causa do custo mais baixo de frete em razão das menores distâncias entre o Itaqui e as zonas produtoras – se comparado aos portos da região Sudeste – e a demanda externa que se mantém firme.

Junto ao aumento das exportações de grãos cresce também a importação de fertilizantes, fechando a equação logística dessa cadeia produtiva. Só nesse primeiro trimestre a movimentação de fertilizantes pelo Itaqui cresceu 102%. E a tendência é também seguir crescendo, por todas as razões que favorecem as exportações e mais a inauguração de um novo terminal de fertilizantes, investimento de R\$ 130 milhões da Companhia Operadora do Porto do Itaqui – Copi, que deve aumentar a capacidade instalada de recebimento para 3,5 milhões de toneladas anuais até 2024.

O Porto do Pecém registrou um crescimento de 11% na movimentação acumulada de cargas no primeiro trimestre de 2020 (4.462.252 toneladas), em comparação com o mesmo período do ano passado (4.033.710 toneladas). O aumento foi puxado pelo aumento nos embarques de mercadorias, que tiveram incremento de 19%, de 1.173.670 toneladas em 2019 para 1.392.621 toneladas em 2020.

Os desembarques de cargas também cresceram 7% (de 2.860.041 t em 2019 para 3.069.631 t em 2020). Em relação à natureza da carga, o granel sólido foi a carga mais relevante na composição dos índices em toneladas, com participação de 2.275.544 t (51%), seguido da carga containerizada com 1.129.336 t (25%), carga geral solta 841.798 t (19%), e do granel líquido com 215.574 t (5%).

Somente no mês de março de 2020, o Terminal Portuário do Pecém registrou a movimentação de 1.579.030 toneladas. Em relação ao observado em março do ano passado (1.449.475 t), houve um crescimento de 9% no resultado, refletindo os aumentos de 10% nos desembarques (que somaram 1.141.476 t) e 7% nos embarques (que totalizaram 437.554 t).

“É importante ressaltarmos que essa movimentação do mês de março foi minimamente atingida pelo novo coronavírus. Isso porque mais de 90% de toda a programação de embarque e desembarque das cargas já havia sido concluída bem antes do surgimento dessa pandemia. De acordo com projeções e análises que estamos fazendo, com base nas informações dos nossos clientes e parceiros, possivelmente iremos sentir algum tipo de impacto a partir desse mês de abril. Justamente porque foi no mês passado que a produção mundial de bens e mercadorias começou a ser afetada de forma mais severa, inclusive forçando a indústria a reduzir ou até mesmo suspender suas atividades, decretando

férias coletivas e adotando outras ações que certamente poderão afetar diretamente a movimentação portuária dos próximos meses. Precisamos ser cautelosos nesse momento”, afirma Raul Viana, gerente de Negócios Portuários do Complexo do Pecém.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), a Câmara Internacional de Navegação (ICS) e a Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes (ITF) exigiram medidas novas e mais rigorosas para facilitar a troca de tripulações nos navios e, assim, garantir o funcionamento adequado dos cadeias de suprimentos durante a pandemia de coronavírus.

Todo mês é necessário trocar cerca de 100.000 marítimos mercantes nos navios em que operam para garantir a conformidade com os padrões marítimos internacionais que protegem sua segurança, saúde e bem-estar. No entanto, devido às restrições impostas pela propagação do Covid-19, não há voos disponíveis para repatriar ou posicionar pessoal marítimo, portanto eles devem estender seu serviço a bordo após muitos meses no mar.

O secretário-geral do ICS, Guy Platten, disse que está trabalhando com as companhias aéreas para encontrar soluções. “Agora precisamos que os governos apoiem nossos marítimos e facilitem a passagem segura para que possam voltar para casa e serem substituídos por tripulantes dispostos a manter as cadeias de suprimentos funcionando”.

O CEO da IATA, Alexandre de Juniac, afirma que “as companhias aéreas foram forçadas a cortar os serviços de passageiros na luta para impedir a expansão do Covid-19. Mas se os governos identificarem aeroportos que os marítimos podem usar para reabastecer tripulações e fazer ajustes apropriados nos protocolos atuais de saúde e imigração, as companhias aéreas podem ajudar a manter a logística global em movimento”.

O secretário-geral da ITF, Stephen Cotton, alerta que o atual impasse não apenas ameaça a saúde e o bem-estar pessoal dos marítimos, mas também aumenta o risco de acidentes de transporte e prejudica as cadeias de suprimento globais, já que eles são parte integrante da resposta e superação dessa pandemia. “Pedimos que sejam tomadas medidas imediatas e coordenadas globalmente para retomar com segurança as mudanças de tripulação e o repatriamento dos marítimos de uma maneira que proteja sua saúde e segurança e, finalmente, suas vidas”. “ele concluiu.

Em março de 2020 o Porto de Itajaí (cais público e APM Terminals) registrou crescimento em seus principais indicadores de movimentação: tonelagem, número de atracções e TEUs. Os índices foram apresentados no relatório estatístico da Superintendência do Porto de Itajaí.

Os berços públicos (3 e 4) e da APM Terminals (1 e 2) movimentaram 46.552 TEUs – destacando um crescimento de 21% no comparativo a março de 2019, em que foi registrada a movimentação de 38.582 TEUs.

Atracaram nos berços públicos 44 navios, 19% a mais que no mesmo período de 2019, que registrou 37 embarcações. No indicativo de tonelagem, o crescimento foi de 17%. Foram movimentadas 524.960 toneladas contra 449.345 toneladas no mesmo período de 2019.

Com os números apresentados em março, o primeiro trimestre de 2020 encerra com crescimento de 19% na tonelagem e 22% na movimentação de TEUs. Foram movimentados 1.451.186 toneladas e 130.042 TEUs, contra 1.220.314 toneladas e 106.688 TEUs no primeiro trimestre 2019. Em relação as embarcações, foram 129 atracções contra 111 no mesmo período do ano passado, com crescimento de 16%.

O relatório aponta ainda movimentação positiva em relação ao Complexo Portuário de Itajaí.

Em março de 2020 foram movimentados no complexo 1.230.718 toneladas, 104.869 TEUs, com registro de 88 escalas. No mesmo mês de 2019, a movimentação registrada foi de 1.045.198 toneladas, 94.564 TEUs e 79 atracções, crescimento de 18% na tonelagem, 11% na movimentação de TEUs e 11% no número de atracções.

O Terminal de Uso Privado (TUP) PORTONAVE registrou 685.871 toneladas, 40 escalas e 58.317 TEUs. A movimentação eleva o acumulado do ano para 2.020.967 toneladas, 126 escalas e 181.183 TEUs. No comparativo ao primeiro trimestre do ano anterior, o terminal registra crescimento de 5% em relação aos TEUs, 5% em relação as escalas e 9% em relação a tonelagem.

O TUP TEPORITI registrou duas escalas com movimentação 12.887 toneladas. O TUP Poly Terminais movimentou 7.000 toneladas com duas atracções. Os demais terminais não registraram movimentação em março.

Em março a exportação foi correspondente a 59% do sentido das cargas em tonelagem e a importação a 41%. Os principais produtos exportados foram frango, carnes e madeiras e derivados e os importados foram mecânicos e eletrônicos, produtos químicos e têxteis diversos.

Itajaí tem participação de 3,6% na corrente de comércio brasileira e 57,4% na corrente de comércio catarinense. Em razão dos ventos fora dos limites operacionais, o mês de março registrou 6:30h de impraticabilidade da barra e cancelamento de quatro escalas, por conveniência do armador.

O Ministério da Infraestrutura encaminhou à Empresa de Planejamento e Logística (EPL) a aprovação do Plano de Trabalho para realização dos estudos de viabilidade para desestatização do Porto de Itajaí, localizado em Santa Catarina. O objetivo do projeto é permitir que o porto desenvolva sua capacidade de competição no mercado de contêineres, de forma contínua e em altos níveis de eficiência e liberdade na exploração do negócio.

O Plano de Trabalho desenvolvido pela EPL em conjunto com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários estabelece 28 meses para o término dos estudos. O projeto prevê o desenvolvimento de Modelo Institucional e Regulatório, Estudo de Mercado, Avaliação econômico-financeira, Relatório de Transações e Avaliação do Negócio, Due diligence jurídica, Avaliação ambiental, Avaliação de RH, Gestão, Governança, Atuarial e Previdenciária e Avaliação Técnico-Operacional.

Atualmente, o Porto de Itajaí é administrado pela prefeitura da cidade catarinense. De acordo com o cronograma, o leilão deverá ocorrer em 2022.

Hub Logístico – O Complexo Portuário do Itajaí está localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários da Região Sul do Brasil, próximo à BR-101 e à BR-470. A uma distância máxima de 600 quilômetros das capitais de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo, ele possui a vocação para centro concentrador e distribuidor de cargas.

O porto movimentou mercadorias em geral, em contêineres. Em 2019, a movimentação de no porto somou 432 mil TEUS.

De acordo com reportagem publicada pelo Valor Econômico, a China impôs uma quarentena de 14 dias às tripulações de navios de 13 países, entre eles Estados Unidos, França, Japão e Alemanha. A medida pretende evitar a entrada de pessoas contaminadas com o novo coronavírus no país.

Segundo informação da Administração de Segurança Marítima da China, com a restrição, parte dos 7 mil tripulantes dos quase 500 navios que chegam aos portos chineses todos os dias deverá ser afetada. Isso pode impactar negativamente o comércio mundial, de acordo com consultorias privadas locais.

Ao Valor, o secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Orlando Ribeiro, afirmou que a medida não terá influência sobre as exportações do agronegócio brasileiro para a China. “Não há falta de contêineres e o Brasil não está na lista de países sujeitos à quarentena de 14 dias”, pontuou.

Segundo ele, até o momento o governo brasileiro não observou nenhuma medida que possa prejudicar as exportações brasileiras para China ou para qualquer outro destino.

Ribeiro afirmou, ainda, que o Ministério da Agricultura e demais órgãos da Esplanada acompanham a situação na China para avaliar possíveis impactos ao Brasil, mas que isso ainda não e não está claro. “Não está claro que o impacto será negativo. Há um acúmulo de contêineres na China, em nada nos prejudica, e competidores diretos terão custos logísticos aumentados”, disse.

Ele afirmou que os custos logísticos dos exportadores brasileiros poderão ficar mais baixos frente aos principais concorrentes com a nova restrição.

Mas os adidos agrícolas brasileiros na China emitiram um comunicado que ressalta a possibilidade de a medida implementada pelo governo de Xi Jinping gerar novos impactos negativos na logística marítima mundial.

O texto afirma que é esperada uma nova onda de cancelamentos de viagens e isso pode resultar em uma “diminuição temporária da capacidade de remessa de cargas, com aumento dos preços dos fretes, mesmo quando a China e o resto do mundo começarem a se recuperar do impacto econômico da pandemia”.

Uma consultoria chinesa citada no comunicado dos adidos brasileiros recomenda o planejamento logístico seja feito com antecedência “pois poderá haver falta de espaço nos navios assim que a atividade econômica reiniciar”.

A quarentena aos navios estrangeiros afeta tripulações dos Estados Unidos, Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Japão, Coreia do Sul, Holanda, Noruega, Espanha, Suécia e Suíça. A medida em vigor nos principais portos chineses, incluindo Xangai e Ningbo-Zhoushan.

A Santos Port Authority (SPA), novo nome da Codesp, transferirá os serviços de amarração, desamarração e puxadas de navios nos terminais portuários de empresas arrendatárias que fazem uso preferencial de berço público, abrindo um novo nicho de mercado para prestação do serviço no Porto de Santos.

A transferência busca adequação às disposições vigentes. A Lei 12.815/2013, ao enumerar as atividades portuárias, não contempla amarração, desamarração e puxadas entre as atribuições legais de autoridade portuária. As resoluções nº 1.766/2010 e nº 2.586/2012 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) classificam tais atividades como sendo de responsabilidade do armador e reguladas como atividade de navegação de apoio portuário.

“Com o repasse dessa atividade, abre-se a perspectiva para outras empresas interessadas em executar esse serviço”, destaca o presidente da SPA, Casemiro Tércio Carvalho.

A medida está prevista na Resolução nº 43 de 31 de março de 2020, que entrou em vigor em 10 de abril. Inicialmente, essas tarefas poderão ser realizadas, a critério do armador, diretamente pelo terminal portuário/arrendatário ou por empresa de apoio portuário, devidamente autorizada pela Antaq, e deverão observar a técnica, a segurança do trabalho e normas regulamentadoras correlatas, a segurança portuária (quanto ao credenciamento relativo ao ISPS-Code e às normas da Receita Federal do Brasil), a regularidade da atividade, a eficiência das operações portuárias e o respeito ao meio ambiente.

“É bom para todo mundo. Quem está trabalhando não perde o posto, quem está procurando emprego pode ter uma oportunidade e o operador portuário e os usuários ganham em agilidade”, afirma Tércio.

Os berços contemplados para a transferência dos serviços são:

. Alemoa 01 e Alemoa 02 – Transpetro – quanto aos navios que opera;

. Ilha Barnabé – cais Bocaina – São Paulo – Adonai e Ageo;

. Armazéns 16/17 e 19 – Rumo;

. Armazéns 20/21 – Copersucar;

. Outeirinhos 03 – T-grão;

. Armazém 29 – Citrosuco;

. Armazém 38 – TES e Caramuru;

. Armazém 39 – ADM; e

. TEV – Tecon Santos.

No último dia 09 de abril, a DatamarNews divulgou uma reportagem em que afirmava que, a partir de uma análise de dados da Datamar, haveria uma diminuição de escalas de navios em decorrência da pandemia do coronavírus.

Nesta terça-feira, dia 14, a Maersk enviou um comunicado a seus clientes de que devido às reduções da demanda do mercado no

Extremo Oriente e na América Latina, causadas pela pandemia do COVID-19, realizará blanksailings.

De acordo com o comunicado, a “Maersk está trabalhando para garantir que todos os desafios sejam gerenciados da melhor maneira possível, incluindo equilibrar nossa rede para atender à demanda reduzida. A Maersk continuará revisando o quadro de demanda e ajustará continuamente a capacidade implantada para corresponder a ele. Nosso objetivo é minimizar o impacto na cadeia de suprimentos de nossos clientes, fornecendo previsibilidade e protegendo um plano de serviço com roteiros alternativos antecipadamente”.

Com isso, a programação de blanksailings será a seguinte:

Importações

Service	Vessel	Voyage	First Load Port	First Load Date	Last Load Port	Last Load Date
ASAS	MAERSK LEON	017W	Busan, KR	22 Apr 20	Singapore, SG	05 May 20
IPANEMA	MSC ALBANY	017A	Busan, KR	26 Apr 20	Singapore, SG	11 May 20

A cobertura alternativa para o MAERSK LEON 017W será o serviço IPANEMA; MOL BEAUTY 016W. Cobertura alternativa para o MSC ALBANY será o serviço ASAS; MAERSK LAGUNA 018W.

Exportações

Service	Vessel	Voyage	First Load Port	First Load Date	Last Load Port	Last Load Date
ASAS	MAERSK LEON	024E	Buenos Aires, AR	09 Junio 20	Santos, BR	17 Junio 20
IPANEMA	MSC ALBANY	024E	Montevideo, UY	08 Junio 20	Santos, BR	20 Junio 20

Grãos

Uma oferta de milho na segunda safra do Brasil menor do que a projetada, por queda no potencial produtivo devido a questões climáticas, pode prejudicar a entrada de bovinos no segundo giro de confinamento do Brasil, já afetada pelos impactos do coronavírus ao setor de carnes, segundo especialistas.

O cereal é utilizado como base para a alimentação dos animais confinados e será uma das principais despesas do pecuarista que optar pelo confinamento neste ano, de acordo com a INTL FCStone.

O desenvolvimento da segunda safra de milho 2019/20 do Brasil vem sendo acompanhado de perto por produtores de carnes, especialmente pelos pecuaristas confinadores, que no caso também têm a opção de deixar o gado no pasto —ainda que no sistema extensivo o animal demore mais para ficar pronto para o abate.

As previsões para a colheita do milho de inverno do Brasil ainda apontam para grandes volumes, acima de 70 milhões de toneladas, mas abaixo do potencial de um ciclo que teve plantio recorde. Além disso, as próximas semanas serão fundamentais para a definição da safra, e as chuvas não estão muito regulares em partes da metade sul do país.

Vale lembrar que embora o confinamento seja cada vez mais buscado por aqueles produtores que buscam incrementar a

produtividade no Brasil, esse sistema representa uma parte menor da produção pecuária brasileira, muito mais focada nos animais criados a pasto, que respondem cerca de 85% do total.

De acordo com reportagem publicada pela Reuters, compradores chineses importaram soja brasileira para esmagamento e transformação em ração para o setor agropecuário e óleo de cozinha, mas chuvas no final de fevereiro no Brasil atrasaram a colheita e exportações, reduzindo estoques de soja e farelo de soja na China para mínimas recorde e forçando alguns processadores a parar operações.

Com as condições climáticas melhorando, no entanto, os embarques do Brasil devem chegar aos portos chineses em grandes volumes nas próximas semanas.

“A maior parte das plantas (de esmagamento de soja) em Guandong e Guangxi retomaram operações nos últimos dias”, afirma o gerente de uma unidade no sul do país. “Agora os processadores aqui estão principalmente executando contratos assinados antes e contratos base. A oferta física de farelo ainda está apertada, o que deve aliviar na próxima semana”, completa.

Os estoques nacionais de soja na China, no entanto, ainda estão bem baixos, embora tenham se recuperado de uma mínima recorde tocada no final de março, atingindo 3,67 milhões de toneladas em 13 de abril.

Os estoques semanais de soja em Guandong, um polo de esmagamento no sul da China, aumentaram para 488 mil toneladas, quase o dobro do nível em 23 de março.

“Os grãos estão chegando gradualmente. Mas há muito farelo de soja (pedidos) que ainda precisa ser entregue. A oferta será apertada por algum tempo”, disse a analista da Shanghai JC Intelligence, Monica Tu.

O Brasil embarcou 12,6 milhões de toneladas de soja em março, alta de 35% na comparação anual. Ao menos 61% dessas exportações tinham a China como destino, segundo dados da Refinitiv.

Carnes

Os trâmites para efetivar a abertura do mercado do Kuwait à carne bovina, de ovinos e de caprinos do Brasil foram definidos. Apesar do mercado estar aberto desde fevereiro, corria a negociação para que o país árabe oficializasse que iria aceitar embarques vindos dos estabelecimentos já habilitados pelo Serviço de Inspeção Federal do Brasil.

Além deste entendimento, o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) aguardava também a definição dos requisitos do Certificado Sanitário Internacional (CSI) que as empresas precisam cumprir para exportar.

Os requisitos foram oficializados em 25 de março. Entre eles, consta a exigência de que os animais tenham sido “abatidos em um abatedouro aprovado e sob a supervisão da autoridade competente do país de exportação, e aprovado pelas autoridades do CCG”. O CCG é o Conselho de Cooperação do Golfo.

Segundo o Mapa, os requisitos já estão publicados no sistema on-line vinculado ao Dipoa, responsável por assegurar a qualidade de

produtos de origem animal comestíveis e não comestíveis destinados ao mercado interno e externo, bem como de produtos importados.

O Kuwait não tem lista própria para habilitação de plantas dos países que compra e, por isso, seguirá a lista de estabelecimentos habilitados pelo governo brasileiro que atendam aos seus requisitos. Para as empresas brasileiras se abre é um mercado que importa US\$ 200 milhões, anualmente, em carne bovina.

Segundo empresas do setor, o Brasil embarcava de 4 a 5 mil toneladas ao Kuwait até 2013, antes do produto ser barrado no país, e, como um todo, o Kuwait atualmente compra 40 mil toneladas por ano. O mercado kuwaitiano foi fechado para a carne bovina brasileira em 2013, em função do caso atípico de encefalopatia espongiforme bovina, o mal da vaca louca, ocorrido no Paraná.

O embargo foi levantado em 2015, mas as exportações não foram liberadas porque estavam em andamento as tratativas de certificações e documentos. A abertura do mercado foi um dos temas que a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, tratou com autoridades do Kuwait em sua visita ao país no segundo semestre do ano passado.

O Brasil vai começar a exportar camarão para a Coreia do Sul. De acordo com a Ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, foram habilitadas três plantas para a exportação do crustáceo ao país asiático.

Em 2018, as exportações brasileiras de camarão representaram US\$ 2,8 milhões. Em 2019, essas exportações cresceram 21,7%, alcançando US\$ 3,4 milhões. A Coreia do Sul é um mercado importante para o setor. Só no ano passado, importou, de todo o mundo, US\$ 457 milhões.

A abertura do mercado teve o auxílio da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), que articulou junto com o Ministério da Agricultura a abertura do mercado sul-coreano.

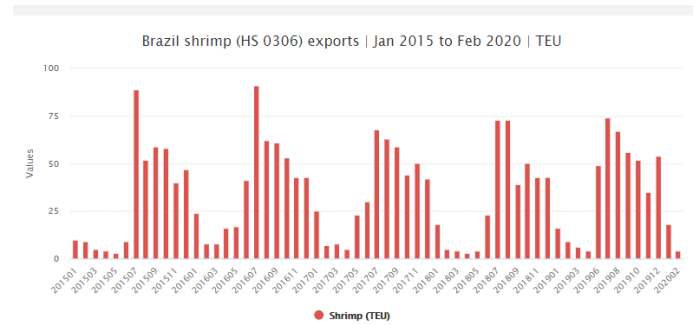
“Fomos procurados pela Associação Nacional da Cadeia Produtiva do Camarão – Camarão BR e entramos em contato com adidos agrícolas da China, Coreia do Sul, Reino Unido e Malásia. A primeira resposta positiva veio da Coreia do Sul e já credenciamos três plantas para exportação”, explica a coordenadora de Produção Animal da CNA, Lilian Figueiredo.

Segundo Lilian, apesar da produção de camarão nacional abastecer atualmente apenas o mercado interno, o setor já tinha a ideia de começar a exportar mesmo antes da pandemia.

“Com a crise do coronavírus a necessidade de exportar foi intensificada porque entre 80% e 90% das vendas do produto eram para food service, bares e restaurantes que estão fechados”, afirmou.

Em 2019, o Brasil produziu 90 mil toneladas de camarão e a expectativa é alcançar o mesmo patamar de produção este ano, ressaltou Lilian. “Estamos auxiliando no cadastro de mais duas plantas e nossa intenção é continuarmos nossas ações para abrir mais mercados de interesse do carcinicultor.”

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de camarão a partir de janeiro de 2015:



Fonte: DataLiner

O Brasil está ganhando mais espaço no mercado de carne bovina do Oriente Médio em função do menor fornecimento de carne de búfalo da Índia. A informação foi dada pelo sócio-diretor da Radar Investimentos, Leandro Bovo, em webinar promovido no dia 14 de abril pela consultoria Datagro e Grupo Pecuária Brasil (GPB).

A Índia exporta carne de búfalo para o Oriente Médio, mas em função da pandemia da Covid-19 enfrenta dificuldade de abater os animais e produzir. Somente após o fim a pandemia os indianos devem voltar a exportar a carne de búfalo para os países árabes.

“A Índia era um fornecedor relevante de proteína barata para o Oriente Médio, quando pararam esse abate, o Oriente Médio já veio para o Brasil, num reflexo quase que imediato, eles estão voltando a comprar de forma muito mais relevante”, disse Bovo. No webinar também falaram o diretor de Relações Institucionais da Minerva Foods, João Sampaio, e o representante da GPB/Datagro, Leonardo Bacco, com mediação do diretor da Associação Brasileira dos Criadores de Zebu (ABCZ), Bento Mineiro.

Segundo Bovo, a China também está vindo com grande apetite para a carne bovina do Brasil. O coronavírus desvalorizou moedas mundo afora e o real foi um dos que mais perdeu valor frente ao dólar. Ao mesmo tempo em que afeta negativamente outras áreas da economia, o dólar valorizado favorece a exportação brasileira pois torna os produtos do País mais competitivos no mercado internacional. “Deixou a nossa carne num patamar bastante barato”, disse o sócio-diretor da Radar Investimentos.

De acordo com as informações divulgadas no webinar, o preço da arroba do boi produzido no Brasil estava em US\$ 37,5 nesta terça-feira, enquanto na Austrália era de US\$ 58 e Estados Unidos US\$ 58,5. A Argentina tinha arroba mais barata, em US\$ 37, mas tem limitações na produção.

“Nenhum país do mundo tem condição de produzir hoje na qualidade que a gente produz, no volume que a gente produz, e com a estrutura para colocar a carne em todos os mercados do mundo, no preço que a gente produz”, disse Bovo.

Dados da alfândega chinesa mostram que as importações de carne suína do país em março quase triplicaram na comparação com mesmo mês do ano passado. Os compradores estão buscando preencher a escassez de oferta doméstica após a gripe suína africana ter dizimado o rebanho do país.

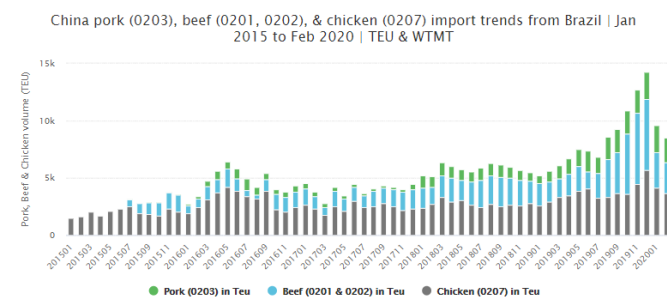
Maior consumidora global de carne suína, a China importou 391 mil toneladas do produto em março, contra 127,2 mil toneladas em março de 2019, segundo cálculos da Reuters com base nos dados oficiais.

De acordo com os números da Administração Geral de Alfândegas, os embarques da carne no primeiro trimestre foram de 951 mil toneladas, quase duas vezes mais que o registrado em mesmo período do ano anterior.

Vale lembrar que a gripe suína africana reduziu em ao menos 40% o rebanho suíno da China e reduziu o número de porcos em até 60% em 2019, o que cortou a produção de carne suína e levou os preços da carne a máximas recordes.

A China havia importado 560 mil toneladas de carne suína nos primeiros dois meses de 2020, alta de 158% na comparação anual.

O gráfico a seguir mostra as importações de carne bovina, suína e de frango do Brasil para a China desde 2015:



Outras cargas

A balança comercial da indústria química bateu recorde em março motivada pela entrada de insumos relacionados ao enfrentamento da pandemia causada pelo coronavírus. São matérias-primas para a fabricação de remédios e de fertilizantes e cloro, que são produtos essenciais em momentos de crise sanitária.

Segundo relatório de comércio exterior da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), as importações do setor bateram recorde para o mês em volume e foram as maiores para o mesmo período em valor desde 2014.

Conforme a entidade, as importações de produtos químicos alcançaram 4,2 milhões de toneladas em março, com crescimento de 36,1% ante fevereiro. Em valor, o crescimento foi de 10,8%, para US\$ 3,2 bilhões. Nas importações do setor se destacaram os princípios ativos farmacêuticos, com expansão de 27,3% em valor, para US\$ 234 milhões, e 10,5 mil toneladas, e cloro e álcalis, com crescimentos de 53,9%, para US\$ 63,9 milhões, e de 56,5% em volume, a 423,7 mil toneladas.

Também houve expansão das importações de insumos considerados indispensáveis para a garantia da segurança alimentar, conforme a Abiquim, entre os quais intermediários para fertilizantes, com crescimento de 48,9% em valor, a US\$ 564 milhões, e de 46% em volume, a 2,4 milhões de toneladas.

Segundo o relatório da entidade, o déficit comercial do setor químico recuou 2,4% no primeiro trimestre, para US\$ 6,8 bilhões, na contramão da tendência de crescimento vista em períodos normais. As importações de produtos químicos totalizaram US\$ 9,5 bilhões no intervalo, com queda de 3,9% na comparação anual,

enquanto as exportações recuaram 7,2%, para US\$ 2,8 bilhões, no pior desempenho desde 2009.

No acumulado de janeiro a março, as importações em volume subiram 3,2% na comparação anual, para mais de 10,7 milhões de toneladas, com “aumentos importantes em praticamente todos os grupos acompanhados, sobretudo em produtos químicos orgânicos (23,1%) e em resinas e elastômeros (9,6%)”, conforme a Abiquim. As quantidades exportadas no trimestre, ou 3,7 milhões de toneladas, correspondem a crescimento de 20,7%, concentradas principalmente em alumina calcinada.

Comércio

A Receita Federal dilatou para 60 dias após o registro da Declaração de Importação o prazo de apresentação do Certificado de Origem. O Certificado de Origem é um documento que atesta a origem da mercadoria comercializada entre países que possuem acordos comerciais, o que resulta em benefícios tarifários para o importador.

A ampliação do prazo para a apresentação do documento deve-se à dificuldade encontrada pelos importadores brasileiros para obter o documento junto aos órgãos oficiais de países que estão em quarentena devido à pandemia do coronavírus. Para obter o benefício tarifário, a transação deverá vir amparada por uma declaração do próprio exportador, bem como um termo de responsabilidade do importador consignando os benefícios tributários recebidos.

A Câmara de Comércio Exterior (Camex), órgão do Ministério da Economia, zerou o Imposto de Importação de 141 novos produtos orientados ao combate à pandemia da Covid-19.

A medida abrange medicamentos (como dipirona e paracetamol); insumos para medicamentos; equipamentos hospitalares (como ultrassom para diagnóstico, kits para traqueostomia e máscaras laríngeas); além de produtos de higiene (como sabões medicinais e sabonetes líquidos).

Os itens foram definidos em trabalho conjunto da Secretaria Executiva da Camex com o Ministério da Saúde e a Secretaria Especial da Receita Federal. O Ministério da Saúde contribuiu avaliando as listas mencionadas, enquanto a Receita Federal enquadrando os itens de acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

A Resolução nº 32/2020 do Comitê Executivo de Gestão da Camex (Gecex), publicada nesta sexta-feira (17/4) no Diário Oficial da União, abrange produtos classificados em 92 códigos da NCM.

Com a nova resolução, chega a 313 o número de produtos que tiveram a tarifa de importação zerada para o combate à pandemia. As quatro primeiras reduções tarifárias foram implementadas pelas resoluções Gecex Nº 17/2020, Nº 22/2020, Nº 28/2020 e Nº 31/2020.

Em meio à pandemia de Coronavírus, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) implementou a assinatura eletrônica para os Certificados Fitossanitários que acompanham as exportações de produtos vegetais. A medida visa diminuir o contato físico entre agentes de comércio exterior e a fiscalização federal.

“Apenas os auditores fiscais federais agropecuários cadastrados previamente e com token – dispositivo de segurança – válido estão aptos a emitirem o certificado utilizando a nova função”, ressalta a coordenadora-geral de Fiscalização e Certificação Fitossanitária Internacional, Edilene Cambraia.

Além da assinatura eletrônica, os certificados também são emitidos com QR Code, que permite a checagem da autenticidade do documento e demais dados por meio de um leitor instalado em celulares.

Outra medida adotada para diminuir os impactos por Covid-19 no comércio internacional de produtos vegetais foi a implementação emergencial do envio e recebimento eletrônico de cópia dos Certificados Fitossanitários. Assim, as autoridades fitossanitárias brasileiras poderão fazer a troca dos certificados de produtos vegetais exportados e importados de forma eletrônica com os demais países.

“A medida vem para, mais uma vez, diminuir a interação entre os agentes envolvidos no comércio internacional de produtos vegetais e para contornar o atraso no envio do documento físico ocasionado pelo cancelamento geral de voos”, explica a coordenadora.

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,715 bilhão e corrente de comércio de US\$ 5,944 bilhões, na segunda semana de abril de 2020 – com quatro dias úteis -, como resultado de exportações no valor de US\$ 3,829 bilhões e importações de US\$ 2,115 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (13/4) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No ano, as exportações totalizam US\$ 56,076 bilhões e as importações, US\$ 48,004 bilhões, com saldo positivo de US\$ 8,072 bilhões e corrente de comércio de US\$ 104,079 bilhões.

Análise do mês - Nas exportações, comparadas a média diária até a segunda semana de abril de 2020 (US\$ 936,41 milhões) com a de abril de 2019 (US\$ 918,18 milhões), houve crescimento de 2,0%, em razão do aumento nas vendas em Agropecuária (+71,1%). Por outro lado, caíram as vendas na Indústria Extrativa (-12,5%) e de produtos da Indústria de Transformação (-17,2%).

O aumento nas exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento nos seguintes produtos agropecuários: Soja (+86,3%); Animais vivos, não incluído pescados ou crustáceos (+95,2%); Algodão em bruto (+19,1%); Trigo e centeio não moídos (+114,31,4%) e Especiarias (+86,8%).

Nas importações, a média diária até a segunda semana de abril de 2020 (US\$ 577,9 milhões) ficou 11,0% abaixo da média de abril do ano passado (US\$ 648,98 milhões). Nesse comparativo, caíram os gastos, principalmente, com Agropecuária (-23,0%) e com produtos da Indústria de Transformação (-11,9%). Já em relação à Indústria Extrativista houve aumento de gastos (12,3%).

A queda das importações foi puxada, principalmente, pela diminuição dos gastos com os seguintes produtos: Agropecuária – Pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (-83,9%); Cacau em bruto ou torrado (-100,0%); Milho não moído, exceto milho doce (-68,0%); Frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (-13,4%) e Produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (-11,5%); Indústria de Transformação – Óleos combustíveis de petróleo ou

de minerais betuminosos – exceto óleos brutos- (-30,9%); Partes e acessórios dos veículos automotivos (-61,1%); Válvulas e tubos termiônicas, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (-35,3%); Veículos automóveis para transporte de mercadorias e usos especiais (-67,1%) e Veículos automóveis de passageiros (-56,5%).

*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*