

**Notícias principais**

**Nos dois primeiros meses de 2020, as exportações brasileiras de carne suína para a China atingiram 4.523 TEUs, um crescimento de 173% em relação ao primeiro bimestre de 2019, quando o volume enviado pelo Brasil ao país asiático havia sido de 1.656 TEUs. Os dados são do DataLiner.**

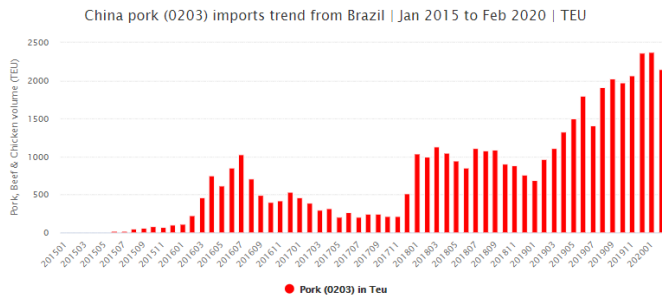


Chart source: DataLiner

A principal responsável por esse aumento nas exportações é a gripe suína africana, que atingiu a China em 2019, reduzindo o número de porcos do país em até 60% e elevando o preço da proteína, que é a favorita dos chineses, a máximas históricas.

No último dia 20 de abril, o Ministério da Agricultura chinês divulgou que as importações de carne suína deste ano devem crescer 32,7% na comparação anual, para 2,8 milhões de toneladas.

A China está enfrentando a gripe suína africana desde agosto de 2018 e a doença ainda não foi contida. Os casos de gripe suína africana relatados pelo Ministério da Agricultura e de Assuntos Rurais da China haviam caído para dois por mês no final do ano passado, mas 13 já foram publicados no site da pasta desde março deste ano.

Em entrevista à revista Globo Rural, o presidente executivo da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Francisco Turra, afirma que mesmo com a pandemia causada pelo coronavírus, a tendência é que as exportações brasileiras de carne suína para a China em 2020 sejam promissoras.

“A peste suína africana não foi contida. Pelo contrário, atingiu outras regiões da Ásia. Além disso, há novos casos de influenza aviária na Índia e na própria China. Na Europa, houve queda da produção de carne suína este ano e aumento no consumo, então o continente também deve ser um pouco mais demandante”, afirmou Turra. Segundo ele, o coronavírus dificulta a retomada da produção nesses países após esses problemas sanitários, abrindo espaço para as exportações brasileiras.

**Portos, terminais e infraestrutura**

**O Porto de Santos registrou, em março, recordes mensal e acumulado na movimentação de cargas. Ao atingir 12,74 milhões de toneladas, o mês superou em 12,1% o resultado de março de 2019 e elevou o acumulado do ano a 31,62 milhões de toneladas, resultando no melhor primeiro trimestre da história, 1,4% acima da maior marca anterior para o período, registrada em 2018, e 3,9% de alta sobre janeiro a março de 2019.**

Os embarques foram os principais responsáveis pelo bom desempenho do Porto, com crescimento de 14,6% no total

mensal, que somaram 9,74 milhões de toneladas. No trimestre, o avanço foi de 2,4%, com 22,3 milhões de toneladas embarcadas. Já as descargas cresceram 4,8% no mês e 7,5% no trimestre, alcançando 3 milhões de toneladas e 9,37 milhões de toneladas, respectivamente.

**Embarques** - Houve crescimento significativo nas cargas embarcadas de maior representatividade. Em março, o complexo soja (grão e farelo), com quase 5 milhões de toneladas movimentadas, cresceu 16,1%, ampliando para 8,92 milhões de toneladas o acumulado no período, com alta de 1,2%. O açúcar, com 1,42 milhão de toneladas no mês, teve incremento de 31%, elevando para 3,32 milhões de toneladas o total trimestral, aumento de 14,9%.

O desempenho nos embarques do complexo soja é resultado da demanda nos mercados internacionais, favorecido pela logística comprometida na Argentina e pela desvalorização do real.

O crescimento das exportações de açúcar foi influenciado pela recente queda nos preços do petróleo, tornando o etanol menos competitivo frente aos combustíveis fósseis, tornando mais lucrativa a opção pela produção do açúcar nas usinas. Soma-se também a isso a desvalorização cambial do real frente ao dólar, favorecendo as exportações nacionais da commodity.

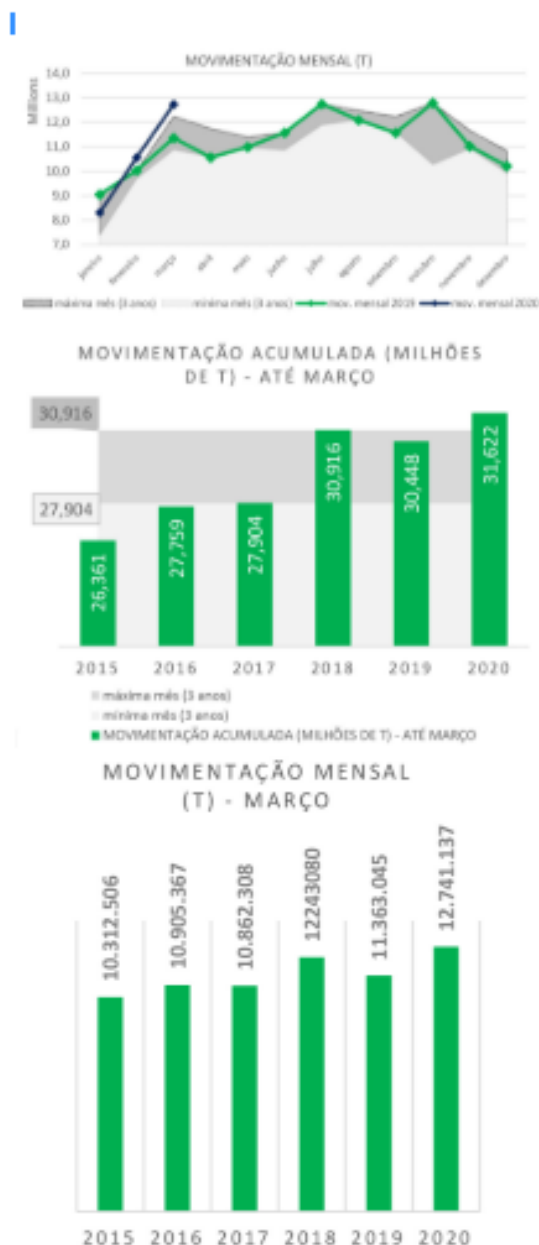
**Descargas** - Nos desembarques, o incremento de 4,8% no total descarregado no mês (3 milhões de toneladas) ampliou em 7,5% o total dos desembarques no trimestre (9,37 milhões de toneladas).

O óleo diesel/gasóleo alcançou no mês 224,45 mil toneladas, crescimento de 30,3%, elevando para 657,83 mil toneladas o total no trimestre, alta de 23,2%. O adubo atingiu 195,99 mil toneladas no mês, superando em 27,7% o verificado em março de 2019 e ampliando para 1,02 milhão de toneladas o total trimestral, alta de 17,5%.

**Contêineres** - Já as operações com contêineres registraram aumento mensal de 7,6%, atingindo 337,25 mil TEU, o que contribuiu para o acumulado até março alcançar a movimentação de 1,02 milhão TEU, desempenho 15,4% superior na base anual. A participação de Santos no total de contêineres movimentados no País, com base nos últimos dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em fevereiro, alcançou 39%, avanço de dois pontos percentuais sobre 2019. O segundo porto melhor colocado foi Itajaí (SC), que respondeu por 12% da fatia brasileira de movimentação de contêineres.

Os contêineres transportaram em março 3,8 milhões de toneladas, incremento de 4,6%, ampliando o total no ano para 11,09 milhões de toneladas, superando em 10,8% o verificado no primeiro trimestre do ano passado.

Os primeiros impactos da covid-19 sobre a movimentação dessas cargas começaram a ser sentidos nas duas últimas semanas de março, uma vez que, em média, o tempo de viagem na rota Ásia/Santos é de 45 dias. É esperado que se tornem mais intensos a partir de abril, principalmente nas trocas com Ásia e, possivelmente, com Europa.



### A HMM, Hyundai Merchant Marine, realizou uma cerimônia para apresentar o maior navio porta-contêineres do mundo, o “HMM Algeciras”, com capacidade para 24.000 contêineres.

A cerimônia ocorreu no estaleiro Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) e contou com a presença do presidente da Coreia do Sul, Moon Jae-in.

O HMM Algeciras é o primeiro de uma frota de meganavios a ser entregue sequencialmente. Em setembro de 2018, a HMM assinou um contrato formal para seus 20 meganavios de contêineres ecológicos com três estaleiros – DSME, HHI (Hyundai Heavy Industries) e SHI (Samsung Heavy Industries).

A DSME e SHI estão construindo sete e cinco porta contêineres com capacidade de 24.000 TEU, respectivamente, com entrega prevista para setembro de 2020. Já a HHI constrói oito unidades

de porta contêineres com capacidade de 16.000 TEU a serem entregues a partir do segundo trimestre de 2021.

As embarcações estão equipadas com um sistema de depuração de acordo com o regulamento IMO 2020.

O design otimizado do casco e o motor altamente eficiente também devem melhorar a eficiência energética e reduzir as emissões de carbono.

O “HMM Algeciras” será implantado no serviço do Extremo Oriente Europa 4 (FE4), uma das rotas comerciais da Ásia-Norte da Europa da The Alliance, com sua rotação de portos começando em Qingdao, Busan, Ningbo, Xangai, Yantian, Canal de Suez, Roterdã, Hamburgo, Antuérpia, London Gateway e Cingapura via Canal de Suez.

Detalhes do navio de HMM Algeciras

LOA: aprox. 399,9m

Largura: 61.0m

Profundidade: 33.2m

Capacidade: 23.964 TEU

Bandeira: Panama

**O Ministério da Infraestrutura prevê a construção de um ramal ferroviário na área da Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda., no Porto de Santos.** Por isso, optou por não prorrogar o contrato da empresa com a SPA (Santos Port Authority), autoridade que administra o porto. A empresa opera terminal na região de Outeirinhos, à margem direita, e sua atividade é dedicada ao armazenamento de contêineres. O contrato vencerá no próximo dia 8 de maio.

A linha ferroviária ocupará parte da área onde, atualmente, funciona o terminal da Marimex. O ramal dará vazão à armazenagem e à movimentação de graneis sólidos e de carga geral. Na outra parte, há a proposta de instalação de terminais destinados à movimentação de graneis sólidos minerais (preferencialmente sais e fertilizantes). Essa destinação está prevista, inclusive, na nova proposta do Plano de Zoneamento e Desenvolvimento do porto.

Com a renovação antecipada do contrato da Rumo Malha Paulista, que deve ocorrer em breve, e com os novos investimentos na Ferrovia Norte Sul, operada pela própria concessionária, a expectativa é que a demanda por escoamento de graneis sólidos chegue a dobrar no porto. Além disso, a movimentação ferroviária, em geral, deve crescer em 41 milhões de toneladas nos próximos 20 anos. Ou seja, o investimento em acessos ferroviários é essencial para evitar gargalos logísticos futuros.

“Nossa decisão leva em conta a necessidade de aumento da capacidade do porto, a consolidação de um cluster para fertilizantes na margem direita, o aumento da capacidade de embarque de vagões e adequações na infraestrutura ferroviária na região”, explica o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni. Os leilões para arrendamento de dois terminais de celulose no porto, que devem acontecer ainda neste ano, também devem potencializar a necessidade de escoamento de carga pelo modal ferroviário.

Enquanto a conclusão do ramal ferroviário não se efetivar, o que deve levar cerca de 18 meses, a expectativa é que a Marimex opere de forma transitória na região. O contrato de transição é de 180 dias, podendo ser realizados sucessivos contratos até que a área específica receba outra destinação.

**O Porto de Suape encerrou o primeiro trimestre com a maior movimentação de cargas da sua história. O aumento no período foi de 41% em relação a 2019, totalizando 6.675.954 toneladas.** Março superou a expectativa e cresceu 13% em relação ao mesmo mês de 2019, fechando com 1.971.259 toneladas. O número de embarcações que atracaram em Suape foi 11% maior de janeiro a março deste ano, chegando a 354 navios, contra 318 do primeiro trimestre do ano passado.

“Obter esses resultados em meio à pandemia da Covid-19 mostra que estamos trabalhando fortemente para manter todos os serviços e operações em funcionamento. Isto só é possível porque contamos com o apoio de toda a comunidade portuária, que está ao nosso lado, engajada para que não falem os produtos essenciais à população”, afirma Leonardo Cerquinho, presidente do Porto de Suape. “Os números indicam que, se não fosse essa crise sem precedentes, certamente 2020 seria o melhor ano de Suape. Mas sabemos que os impactos vão chegar”.

Suape permanece líder nacional em movimentação de grãos líquidos, carga mais movimentada no porto, que correspondeu a 75% do total do primeiro trimestre e foi responsável pela performance. Combustíveis, GLP, óleo bruto de petróleo, querosene de aviação, entre outros produtos, somaram 5.015.768 toneladas representando 54% de aumento, tendo em vista que, no mesmo período de 2019, o total movimentado foi de 3.242.294 toneladas. Considerando apenas o mês de março, o crescimento entre as cargas líquidas e gasosas foi de 15%, somando 1.389.758.

As cargas containerizadas (que são as mais sensíveis à dinâmica econômica) apresentaram alta de 14% no peso, com 1.420.104 toneladas. O aumento correspondeu a 10% em TEUs, com 121.480 TEUs movimentados. No primeiro trimestre de 2019, os volumes foram 1.245.794 toneladas e 109.675 TEUs. O mês de março foi o melhor período para a movimentação de contêineres. O total chegou a 503.901 toneladas e 41.907 TEUs, respectivamente 10% e 6% a mais que em março do ano passado.

A carga geral solta acumulou 113.771 toneladas e 17,8% de aumento no trimestre. Neste grupo, encontram-se os veículos, açúcar em sacos, chapas e bobinas de aço, peças da indústria eólica, obras de ferro fundido, entre outros. Os números mostram uma recuperação no embarque de veículos, com 9.220 unidades em 2020 e 8.667 no primeiro trimestre de 2019. O percentual é de 6% de crescimento. O maior aumento ocorreu em março, que registrou 4.089 veículos, 42% ou 1.212 unidades a mais que o mesmo mês do ano passado. Apesar de ter aumentado 30% em março, os grãos sólidos acumulam perda de 20% no trimestre, somando 127.375 toneladas contra 159.503 em 2019.

Por tipo de navegação, a cabotagem, onde Suape mantém a liderança entre os portos públicos do Brasil, cresceu 36% no trimestre e 19% em março, alcançando 4.274.701 toneladas e 1.326.847, respectivamente. No longo curso, a maior alta foi na exportação, com 158% de aumento nos três primeiros meses e 949.611 toneladas movimentadas. A importação teve um crescimento de 17%, somando 1.452.789 toneladas. No mês de

março, as cargas exportadas somaram 175.903 toneladas e, as importadas, 468.997 toneladas.

Os principais destinos das mercadorias exportadas, que em sua grande maioria corresponderam a combustíveis, foram Singapura, Guiné, Colômbia, Mauritânia e Argentina. Já as cargas importadas tiveram como origem Estados Unidos, Argentina, Nigéria, Espanha e Colômbia no primeiro trimestre.

Movimentação de cargas pelo Porto de Suape 2020

Month	Vessel Calls	TEU	Gross Weight (t)	Break Bulk (t)	Dry Bulk (t)	Liquid Bulk (t)	Total (t)
Jan	115	40.602	470.800	21.178	27.500	1.879.021	2.397.838
Feb	124	38.971	446.213	69.503	44.151	1.746.989	2.306.857
Mar	115	41.907	503.091	23.091	55.724	1.389.758	1.971.664
Total	354	121.480	1.420.104	113.771	127.375	5.015.768	6.676.359

**O mês de março de 2020 foi um dos melhores meses da última década para o complexo portuário do Rio Grande do Sul. Nos três primeiros meses do ano, o transporte de cargas nos três portos públicos (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande) do estado tiveram um crescimento de 1,27%, puxado pelo agronegócio e pelas exportações de soja, que tiveram um ótimo desempenho no trimestre.**

A movimentação no período teve como item principal o embarque de soja em grão, com 1.351.319 t embarcadas somente no Porto do Rio Grande. No primeiro trimestre de 2019, a movimentação do mesmo produto havia sido de 499.588 t.

No Porto de Pelotas houve um expressivo aumento na movimentação de toras de madeiras. Foram movimentadas 242.852 mil toneladas nos três primeiros meses de 2020. Se comparada ao primeiro trimestre de 2019, quando foram movimentadas 199.175 mil toneladas, houve um crescimento de 21,9%.

Os componentes químicos base para fertilizantes foram os principais produtos movimentados no Porto de Porto Alegre. Ante a movimentação de 55.380 t nos três primeiros meses de 2019, 2020 registrou um crescimento de 103,77% no trimestre, com 112.850 t.

Ainda em relação ao Porto do Rio Grande, comparando-se somente o mês de março 2020 com março 2019 a diferença positiva foi de 30,87%. Considerando-se os números do trimestre inteiro, o total das cargas transportadas neste porto em 2019 foi de 7.258.835 t e de 7.295.419 t em 2020.

**O Ministério da Infraestrutura, por meio da Companhia Docas do Ceará (CDC), assinou o contrato de concessão do cais pesqueiro do Porto de Fortaleza (CE) com a Complex Indústria e Comércio de Pesca e Exportação Ltda. – empresa vencedora do pregão eletrônico aberto pela CDC em março.** Trata-se do segundo ativo de infraestrutura repassado à iniciativa privada em 2020. Serão investidos R\$ 10 milhões na estrutura de 11.963 m<sup>2</sup> e a expectativa é de construção de uma indústria pesqueira no local. No total, a empresa vai arcar com R\$ 3,4 milhões em outorgas ao longo dos 20 anos de contrato.

A expectativa é que as obras sejam iniciadas no segundo semestre e que as operações se iniciem em março do ano que vem. Entre as intervenções que serão feitas, estão demolição de um prédio de três andares, melhorias no cercamento da área, além da construção da indústria de pescado em si, com câmaras de frigorífico, e locais para armazenagem e processamento de peixes

vermelhos e lagostas, que seguem para exportação, em contêineres, para cerca de dez países, com destaque para Estados Unidos, Austrália e China. A indústria deve gerar cerca de 300 empregos diretos e indiretos.

Pescado – A concessão da área deve gerar impactos da ordem de 15% nas exportações de peixes e de lagostas realizadas pelo estado do Ceará. Anualmente, cerca de 800 toneladas dos produtos pescados no cais devem ser exportadas pela Compex. A expectativa é que a empresa aumente seu faturamento atual em 15% – somente o cais pesqueiro deve gerar movimentação de até R\$ 20 milhões por ano.

A Compex é uma empresa cearense com 25 anos de fundação. O grupo atua no litoral norte do Ceará e tem uma indústria de pescado em Aracaú (CE). Além da expertise no ramo de peixes vermelhos e de lagosta, a empresa espera criar um laboratório para comercialização de novos produtos, como o atum. Outra forma de expandir a atuação é a exportação de produtos vivos.

**Após diversos testes diurnos, foram iniciadas, no dia 20 de abril, as manobras experimentais noturnas de entrada e saída de navios porta contêineres pelo Canal de Cotunduba, principal acesso aquaviário ao Porto do Rio de Janeiro.** O “ramp up”, que é o processo de transição para receber navios de maior porte de forma progressiva, prosseguirá até a conclusão de quatro manobras, sendo duas de entrada e duas de saída, o que deverá ocorrer até a 1ª quinzena de maio. A previsão é de que o canal esteja operacional para navegação noturna com segurança ainda neste semestre.

Segundo o Diretor-Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, com uma navegação segura no período noturno, serão viabilizadas as operações de carga e descarga durante a noite, o que vai proporcionar maior competitividade para os terminais do Porto: “Estimamos uma redução do tempo de espera em aproximadamente 8 horas para cerca de 50% das escalas do Porto do Rio de Janeiro, o que representará uma diminuição do Custo Brasil, dada a otimização do carregamento dos navios, com uma menor estadia e a maximização das janelas de entrada e saída”.

Essa melhoria no balizamento foi possibilitada por uma parceria da CDRJ com as empresas arrendatárias ICTSI Rio, MultiRio e Triunfo Logística, que operam terminais no Porto do Rio de Janeiro. Todo o projeto foi desenvolvido por um Grupo de Trabalho (GT) liderado pela Autoridade Portuária, por meio do Gestor de VTMS (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), Marcelo Villas-Bôas, e que conta com a participação de representantes das empresas arrendatárias, da Marinha do Brasil (MB) e da Praticagem, além de consultoria da empresa Precursore, que elaborou o projeto de sinalização náutica para esse canal de acesso.

**Devido às secas, o Rio Paraná está no nível mais baixo desde 1989. Isso vem prejudicando as exportações de grãos da Argentina, que utiliza o rio para escoar grande parte de sua produção.**

Para tentar resolver essa situação, os governos da Argentina e do Brasil estão em negociações para liberar um volume gigantesco de água da represa de Itaipu, com o objetivo de que essa água chegue ao rio Paraná. As exportações pelo rio movimentam um montante de cerca de US \$ 20 bilhões por ano.

No último dia 17 de abril, o Ministério das Relações Exteriores da Argentina informou que chegou a um acordo com o Brasil para aumento de 1.400 metros por segundo (m<sup>3</sup>/s) na vazão do rio Paraná.

De acordo com a Reuters, o anúncio vem após pressão dos argentinos para que o Brasil aceitasse aumentar o fluxo de água da hidrelétrica de Itaipu de forma a elevar o nível do rio Paraná. “O Brasil comunicou que já está programado um aumento da vazão da hidrelétrica de Itaipu para que a média de 5.350 m<sup>3</sup>/s da semana anterior seja aumentada em 850m<sup>3</sup>/s. E, além disso, foi acordado um novo aumento nas vazões de 550 m<sup>3</sup>/s, para que o aumento total seja de 1.400 m<sup>3</sup>/s e a vazão suba para uma média final próxima de 7.000 m<sup>3</sup>/s”, disse a chancelaria da Argentina em nota.

Ainda segundo a Reuters, procurado, o Itamaraty não respondeu de imediato a um pedido de comentário sobre a manifestação do país vizinho.

O nível da água em Rosário, uma importante cidade portuária argentina, é de apenas 78 centímetros (31 polegadas), quase cinco vezes abaixo da média para esta época do ano, segundo dados do governo. Os exportadores perderam três pés de capacidade de carga em navios graneleiros, o que significa que estão enchendo até 7.500 toneladas a menos de toneladas, dependendo do navio.

O reabastecimento em portos marítimos no Atlântico está aumentando os custos de logística.

A empresa de dragagem belga Jan de Nul está realizando trabalhos de emergência para aumentar a profundidade do canal do rio. Mas, se a secura persistir, a água poderá continuar diminuindo mais rapidamente do que as dragas.

**A Maersk anunciou que devido às reduções da demanda do mercado no Extremo Oriente e na América Latina, causadas pela pandemia do COVID-19, está revisando sua rede para ajustá-la ao período atual.**

Nas exportações, estão previstos os seguintes blank sailings:

Service	Ship	Travel	First port of embarkation	First date of embarkation	Last port of embarkation	Last embarkation date
ASAS	MAERSK SKARSTIND	026E	Buenos Aires, AR	23-Jun-20	Santos, BR	01-Jul-20
IPANEMA	CROATIA	019E	Montevideo, UY	22-Jun-20	Santos, BR	04-Jul-20

Já para as importações, estão previstos os seguintes blank sailings:

Service	Ship	Travel	First port of embarkation	First date of embarkation	Last port of embarkation	Last embarkation date
ASAS	MAERSK SKARSTIND	019W	Busan, KR	6-Mai-20	Singapore, SG	19-Mai-20
IPANEMA	CROATIA	019W	Busan, KR	10-Mai-20	Singapore, SG	25-Mai-20

A cobertura alternativa para o MAERSK SKARSTIND será o serviço IPANEMA; MONTEVIDEO EXPRESS 020W. Já a cobertura alternativa para o CROATIA será o serviço ASAS; MAERSK LABREA 020W.

De acordo com a Maersk, a empresa continuará revisando o quadro de demanda e ajustará continuamente a capacidade implantada para corresponder a ele. O objetivo é minimizar o impacto na cadeia de suprimentos de seus clientes, fornecendo

previsibilidade e protegendo um plano de serviço com roteiros alternativos antecipadamente.

### Carnes

**O diretor-geral de comércio doméstico do Ministério do Comércio da Indonésia, Suhanto, afirmou, no dia 24 de abril, que o governo emitiu permissões para que o país importe 20 mil toneladas de carne bovina do Brasil e da Argentina.**

Segundo ele, as empresas PT Berdikari e PT Perdagangan Indonesia foram indicadas para realizar as importações.

O governo indonésio está flexibilizando regras para importações de algumas commodities alimentícias, à medida que age para garantir ofertas de alimentos em meio à pandemia do coronavírus e antes do mês de jejum islâmico.

**O Ministério da Agricultura da China afirmou que voltou a detectar a gripe suína africana em porcos. Desta vez, eles estavam sendo transportados para Sichuan, uma província do sudoeste do país, o mais recente de uma dezena de casos do tipo nos últimos dois meses.**

A China está enfrentando a gripe suína africana desde agosto de 2018, e desde então a doença se propagou rapidamente pelo maior produtor mundial de carne suína, matando milhões de porcos e fazendo os preços da carne dispararem.

No incidente mais recente, o vírus foi encontrado em porcos em um caminhão parado para inspeção no condado de Nanjiang, perto da cidade de Bazhong. O caminhão transportava mais de 100 animais e dois estavam mortos, segundo informou o ministério.

Os casos relatados pelo Ministério da Agricultura e de Assuntos Rurais haviam caído para dois por mês no final do ano passado, mas 13 já foram publicados no site da pasta desde março. Todos os casos, com exceção do de um javali, surgiram em porcos que estavam sendo transportados entre províncias.

“É mais fácil o governo ter acesso a caminhões de transporte de porcos do que confiar na disposição dos criadores para relatar surtos”, disse Dirk Pfeiffer, professor de epidemiologia veterinária da Universidade da Cidade de Hong Kong.

Pfeiffer acrescentou que os relatos recentes podem não revelar muito sobre a epidemiologia da doença, já que os casos informados provavelmente são só a ponta do iceberg.

Apesar de as cifras do Ministério da Agricultura sobre o surto apontarem muito menos animais infectados, os dados da própria pasta mostraram que até setembro de 2019 a manada havia encolhido 41% na comparação ano a ano. Muitos da indústria acreditam que ela diminuiu até 60%.

A doença acabou refletindo nas exportações brasileiras de carne suína ao país, que cresceu muito no último ano em comparação aos anos anteriores. 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. 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 da China, o país asiático importou no primeiro trimestre de 2020 951 mil toneladas de carne suína, quase duas vezes mais que o registrado em mesmo período do ano anterior.

No dia 20 de abril, o vice-ministro da Agricultura da China, Yu Kangzhen, disse que o risco de gripe suína africana aumentou de forma considerável recentemente porque os criadores estão se apressando para recompor suas manadas e transferir porcos jovens para novos criadouros.

**A China espera importar mais soja e carne suína neste ano, após a pandemia de coronavírus e os impactos da peste suína que dizimou seus rebanhos de porcos.**

As importações de soja foram estimadas em 92,48 milhões de toneladas neste ano. A previsão é de que até 2025, elas devem crescer para 96,62 milhões de toneladas, enquanto em 2029 devem alcançar 99,52 milhões de toneladas. A projeção foi divulgada pelo ministério da agricultura do país em uma videoconferência nesta segunda-feira, 20 de abril.

As importações de carne suína neste ano devem crescer para 2,8 milhões de toneladas, um crescimento de 32,7% na comparação anual.

A China é um importante comprador de soja e carne suína em nível global e importa milhões de toneladas da oleaginosa por ano para processar e transformar em ração animal.

A gripe suína africana, no entanto, reduziu em mais de 40% o rebanho de porcos do país no ano passado, diminuindo a oferta do principal país consumidor de carne suína.

Somados os efeitos do coronavírus, que atingiu o transporte de porcos e atrasou a retomada de abatedouros, os preços da carne favorita dos chineses subiram em fevereiro para níveis recorde.

Apesar das maiores importações, o consumo de carne suína na China em 2020 deve cair para 42,06 milhões de toneladas, queda de 5,6% na comparação anual, devido aos altos preços e à queda na demanda dos consumidores devido ao coronavírus, segundo o ministério.

A produção de carne suína deve cair em 2020 para 39,34 milhões de toneladas, recuperando-se para 54 milhões de toneladas em 2022.

Na soja, a produção doméstica chinesa foi estimada em 18,81 milhões de toneladas em 2020, alta de 3,9% na comparação anual.

### Grãos

**As projeções de volume e receita das exportações do complexo soja do Brasil em 2020 foram atualizadas pela Consultoria DATAGRO.** Os embarques totais foram revisados para 91,90 milhões de toneladas ante 93,60 milhões de t da última estimativa e 0,1% maior do que o volume embarcado em 2019 (91,78 milhões de t), mas abaixo do volume recorde de 101,35 milhões de t de 2018.

Os embarques específicos de soja em grão foram atualizados pela DATAGRO para 74,30 milhões de t, abaixo do levantamento anterior, mas com 0,3% de elevação ante 2019, 16,70 milhões de t de farelo de soja, com 0,2% de aumento, e o volume de 900 mil t de óleo de soja, com 13,5% de retração sobre o ano anterior.

A elevação dos embarques nesta temporada ante 2019, apesar de revisão baixista ante a última estimativa, acompanha as projeções preliminares para a safra brasileira com a colheita virtualmente concluída, além das taxas positivas de incremento do consumo mundial, apesar da crise gerada pela Covid-19, e as perdas severas da safra 2019 nos Estados Unidos.

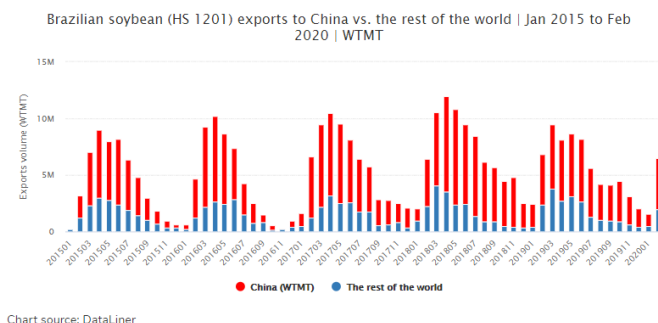
O corte realizado na projeção de exportações de soja esteve relacionado com a revisão feita anteriormente pela DATAGRO para a produção potencial de soja na safra 2019/20, que passou para 121,92 milhões de t ante 123,62 milhões de t do levantamento anterior. Ainda assim, com alta de 2% sobre a safra passada (119,19 milhões de t).

“Um importante fator de incertezas vem com o impacto da gripe suína africana (PSA) sobre a demanda chinesa de soja e milho. Por conta do abate de boa parte do rebanho suíno, os chineses seguem aumentando a importação de carnes para atender a sua demanda, gerando demanda adicional de farelo e milho nos países fornecedores. Que é o caso do Brasil”, afirma Flávio Roberto de França Junior, coordenador da DATAGRO Grãos.

França elenca ainda como fatores de atenção o impacto na economia global gerado pela crise da Covid-19 e sua influência incerta na demanda por alimentos, o clima com a formação de um El Niño de fraca intensidade, parecido com as características de neutralidade, além da guerra comercial entre China e EUA, ainda com solução final em aberto.

A previsão de receita total recuou para US\$ 31,97 bilhões neste ano, 2,0% inferior aos US\$ 32,63 bi do fechamento de 2019. A análise leva em conta as estimativas de preços médios parcialmente inferiores. “Essa projeção de cenário de preços mistos para o mercado neste novo ano, mas com predomínio de quedas, está associada à retração parcial na demanda por conta da crise trazida pelo novo coronavírus”, ressalta França.

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



**Dados divulgados no dia 22 de abril, pelo Instituto Nacional de Estatística e Censos (Indec) da Argentina mostram o comércio exterior do país sul americano com outros países caiu 17,6% em março, na comparação com o mesmo mês do ano passado.** A corrente de comércio, soma das exportações e importações, chegou a US\$ 7,49 bilhões, no terceiro mês do ano.

Enquanto as exportações caíram 15,9% para US\$ 4,32 bilhões, as importações diminuíram 19,7% para US\$ 3,17 bilhões no mês

passado. Com isso, a Argentina teve superávit de US\$ 1,14 bilhão em março.

Nos meses anteriores, as importações vinham caindo a um ritmo semelhante ao de março, em decorrência da crise na qual o país mergulhou em 2018.

As exportações, no entanto, vinham se recuperando. Antes da pandemia, as vendas de produtos agropecuários para outros países era a grande aposta do governo para a recuperação da economia argentina.

### Frutas

**A Autoridade Árabe para Investimentos e Desenvolvimento da Agricultura (AAAID) está buscando identificar empresas fornecedoras de alimentos para garantir o abastecimento nos países árabes neste período de pandemia da covid-19.** A instituição divulgou comunicado com lista de 14 tipos de produtos para os quais pede que possíveis fornecedores entrem em contato.

A lista é formada por trigo, arroz, milho, batata, óleos vegetais brutos ou refinados, açúcar, carne bovina, leite e derivados, frutas como banana, laranja e maçã, carne de frango, ovos, peixes e forragens para animais. De acordo com o comunicado, a instituição busca identificar tanto fornecedores para esses produtos quanto a demanda por eles nos países árabes. “Se houver demanda ou excedente das seguintes mercadorias na sua região, entre em contato com a AAAID o mais rápido possível”, diz o comunicado.

A AAAID é uma instituição financeira que tem 21 países árabes como membros e sede no Sudão. A organização trabalha com a estratégia de ajudar o mundo árabe a alcançar a segurança alimentar e para isso mantém investimentos em projetos de agricultura e pecuária, além de outras atividades de fomento ao setor, como financiamento.

Em seu comunicado, a instituição informa que está criando mecanismo de emergência para garantir o fornecimento contínuo de mercadorias básicas nos países árabes neste período de coronavírus.

A AAAID diz que a pandemia do coronavírus se tornou uma crise global que afetou todos os setores da economia e que o setor agrícola e de alimentos dos países árabes é um dos mais afetados em função da região importar a maior parte do que consome. A instituição convida organizações e empresas da área agrícola interessadas nos assuntos do mecanismo a entrarem em contato.

**As exportações totais de suco de laranja brasileiro (FCO) Equivalente a 66º Brix) registraram uma alta de 18% nos nove primeiros meses da safra 2019/20 em comparação com o mesmo período da safra anterior.** Ao todo foram embarcadas 861.700 toneladas ante 732.048 toneladas registradas no mesmo período da safra 2018/19. Em faturamento o aumento é de 6% com um total de US\$ 1,445 bilhão ante US\$ 1,369 bilhão na safra passada. Contudo, é preciso ressaltar que a alta acontece sobre uma base pequena.

A safra 2018/19, que serve como referência para comparação, fechou com o segundo pior volume exportado desde que o Brasil ultrapassou a barreira de 1 milhão de toneladas exportadas na safra 1991/92. “Quando observamos o volume exportado no

período, ele equivale ao desempenho de dois anos atrás, ou seja, da safra 2017/18, que foi um bom ano, mas ainda abaixo dos melhores índices observados entre as safras 2003/04 e 2006/07, entre outras”, explica o diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto.

Segundo Netto, houve uma corrida grande aos supermercados a partir da segunda semana de março em que aparentemente os consumidores aumentaram a procura por suco de laranja em função da concentração de Vitamina e aproveitaram para estocar o produto em casa. “Parte do aumento de compra deve ser atribuída à procura de vitamina C e parte do aumento se deve à estocagem de suco na casa das pessoas”, diz o executivo que comenta não ser possível saber qual o peso de cada uma das razões do aumento neste momento.

Se por um lado estima-se um aumento de 10% de consumo no varejo americano em 2020, com grande concentração em março, por outro, o setor de food service foi devastado. “O setor de food service é muito relevante, principalmente nos Estados Unidos e essa queda anula parte dos ganhos que aconteceram no varejo”, explica. “Vamos acompanhar os dados e relatórios nas próximas semanas com serenidade”, afirma.

**Mercados:** Para o seu principal destino, a União Europeia, os embarques de suco de laranja totalizaram de julho a março, 597.242 toneladas, 26% acima das 472.449 toneladas exportadas na safra anterior. O faturamento somou US\$ 1,011 bilhão, 14% a mais que em 2018/2019, quando foram exportados US\$ 886,812 milhões.

Segundo principal destino do suco de laranja brasileiro, os Estados Unidos, no período, importaram 138.800 toneladas, 16% a menos do que observado entre julho e março do ano passado, com 165.015 toneladas. Em faturamento, os embarques para os Estados Unidos somaram US\$ 224,7 milhões, redução de 11% no comparativo com a safra passada, quando as receitas foram de US\$ 295,5 milhões. “A redução nos embarques ainda é reflexo da alta nos estoques de suco reportados nos Estados Unidos, que estão nos maiores níveis dos últimos cinco anos”, pondera o executivo.

Os embarques de suco de laranja para o Japão também registraram alta entre julho e março de 2020, em relação ao mesmo período do ano anterior. Nesta temporada, já foram exportadas para o país, 48.944 toneladas, 38% a mais que nos oito meses da safra 2018/2019, com 35.345 toneladas. O faturamento cresceu 28%, com US\$ 87,07 milhões ante os US\$ 68,2 milhões.

A China registrou uma alta de 46% nas importações de suco de laranja brasileiro no período, chegando ao volume de 35.991 toneladas ante 24.601 na safra anterior. Em faturamento o incremento é de 1% nos primeiros oito meses com US\$ 50,6 milhões ante US\$ 50,2 milhões no período anterior. “Uma das explicações pode ser a desvalorização do suco ao longo desse período em comparação ao período anterior, o mercado chinês é muito suscetível a preço e faz sentido um aumento nessa conjuntura”, diz.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de suco de laranja no período de julho de 2019 a março de 2020:



Source: CitrusBR

## Comércio

**Os Estados Unidos, a União Europeia e 20 outros países membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), entre eles Brasil, Austrália, Canadá e Japão, concordaram em manter aberto o comércio de alimentos e produtos agrícolas em meio às restrições que visam conter a propagação do coronavírus.**

Em comunicado conjunto, os países da OMC afirmaram que alguns países estão impondo restrições às exportações apesar de lições do passado mostrarem que isso eleva a insegurança alimentar das populações vulneráveis.

“Os pobres do mundo, entre eles trabalhadores agrícolas, sofreriam com o impacto do aumento das restrições às exportações”, afirmou o comunicado.

O grupo da OMC representa 63% das exportações e 55% das importações agrícolas e de alimentos do mundo e se comprometeu também a garantir que as cadeias de oferta continuem abertas e que as medidas de emergência sejam direcionadas, proporcionais, transparentes e temporárias.

Os outros signatários são Chile, Colômbia, Costa Rica, Hong Kong, Coreia do Sul, Malauí, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, Catar, Cingapura, Suíça, Taiwan, Ucrânia e Uruguai.

**A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento), participou, no último dia 21 de abril, de uma videoconferência com ministros da Agricultura dos países do G20 para discutir o impacto do Coronavírus sobre o setor.**

O evento, realizado por meio de videoconferência, alertou para a necessidade de rever neste momento barreiras comerciais injustificáveis e subsídios que premiam a ineficiência e podem afetar o abastecimento de alguns países.

“O Covid-19 nos oferece a oportunidade de repensar nosso comportamento coletivo. Vamos vencer a luta contra o Covid-19 juntos e emergir dele com uma mentalidade para finalmente alcançar segurança alimentar global estável e meios de vida decentes para toda a humanidade”, afirmou a ministra. A posição do Brasil foi convergente com a de outros países como Estados Unidos, China, Alemanha e Emirados Árabes.

A videoconferência do G20 teve como objetivo aprimorar a cooperação global e garantir o fluxo de produtos agrícolas para

proteger a segurança e nutrição alimentar global durante a pandemia.

Segundo Tereza Cristina, as barreiras comerciais não devem ser levantadas apenas quando ocorrer uma calamidade, sempre que for conveniente para combater o medo da escassez de alimentos. “Abandonaremos a retórica, tomando medidas efetivas para realmente melhorar a subsistência dos mais vulneráveis? Ou admitiremos a armadilha de usar a pandemia como uma desculpa para manter os interesses paroquiais enraizados, através da perpetuação do protecionismo?”, disse a ministra.

A ministra também criticou o uso de subsídios neste momento da crise, pois acabam criando uma concorrência desleal para países em desenvolvimento e afetam as condições de vida no campo. “O comércio agrícola justo permitiria a disseminação de melhores condições nas áreas rurais, onde a maior parte da pobreza do mundo está concentrada”.

O grupo do G20 afirmou: “Concordamos que as medidas de emergência no contexto da pandemia da COVID-19 devem ser direcionadas, proporcionais, transparentes e temporárias, e que elas não criem barreiras desnecessárias ao comércio ou perturbações nas cadeias globais de fornecimento de alimentos e sejam consistentes com a Organização Mundial Comércio (OMC)”.

A reunião virtual contou com a participação do diretor-geral da Organização Mundial da Saúde (OMS), Tedros Adhanom Ghebreyesus, do diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), Roberto Azevêdo, e do diretor-geral da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), Qu Dongyu.

**Na 3ª semana de Abril de 2020, a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,036 bilhão e corrente de comércio de US\$ 6,904 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 3,97 bilhões e importações de US\$ 2,934 bilhões.** No mês, as exportações somam US\$ 10,392 bilhões e as importações, US\$ 6,979 bilhões, com saldo positivo de US\$ 3,413 bilhões e corrente de comércio de US\$ 17,371 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 59,913 bilhões e as importações, US\$ 50,938 bilhões, com saldo positivo de US\$ 8,975 bilhões e corrente de comércio de US\$ 110,85 bilhões.

**Comparativo Mensal** - Nas exportações, comparadas as médias até a 3ª semana de Abril/2020 (US\$ 866 milhões) com a de Abril/2019 (US\$ 918,18 milhões), houve queda de -5,7%. Em relação às importações houve queda de -10,4% na comparação entre as médias até a 3ª semana de Abril/2020 (US\$ 581,6 milhões) com a do mês de Abril/2019 (US\$ 648,98 milhões).

Assim, até a 3ª semana de Abril/2020, a média diária da corrente de comércio totalizou 1.447,61 US\$ milhões e o saldo, também por média diária, foi de 284,4 US\$ milhões. Comparando-se este período com a média de Abril/2019, houve queda de -7,6% na corrente de comércio.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto: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*