

Notícias principais

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que pelas estimativas iniciais a economia brasileira iria encolher 6% como consequência da crise causada pela pandemia do novo coronavírus, mas que, graças ao aumento das exportações para a China, expectativa agora é de uma retração de cerca de 4% neste ano.

“O Brasil ia cair 6%, sendo 2% o choque externo e 4% por desativação interna, e na verdade esses 2% de externo não estão acontecendo”, afirmou o ministro em audiência virtual da comissão mista da Câmara e do Senado que acompanha a crise do Covid-19, frisando que a estimativa é precária por não se saber a extensão ou profundidade da crise da saúde.

Segundo Guedes, a elevação das exportações para a China, da ordem de 25%, estão compensando a redução de mais de 30% das vendas externas para os Estados Unidos e Argentina.

“Como a China é hoje mais do que a soma de Estados Unidos, Argentina e União Europeia, as exportações brasileiras estão inalteradas. Subiram bastante em agronegócio, caíram um pouco em manufaturados, mas o impacto externo, como eu previa, puramente do ponto de vista de choque externo, não está tendo grandes consequências por enquanto”, afirmou Guedes.

Para o ministro, a “maldição” de ser uma economia excluída das cadeias de produção globais acabou sendo uma “benção” no cenário atual.

Portos, terminais e infraestrutura

Devido à pandemia do novo coronavírus, o desembarque de estrangeiros no Brasil por via marítima está restrito. Atualmente, o desembarque é autorizado em duas situações: para atendimento médico de emergência ou para procedimento de retorno ao país de origem por via aérea. Entenda como funciona o processo de repatriação nesses casos.

O desembarque para repatriação é condicionado à autorização do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e deve ser acompanhado pela Anvisa. Outros órgãos de controle de fronteira no Brasil, como a Polícia Federal e a Receita Federal, também são necessários.

Responsabilidades da empresa - A empresa responsável pela embarcação é quem deve organizar a operação, ou seja, é ela que tem de realizar a consulta formal ao MRE para o desembarque e repatriação e providenciar as questões relacionados a voos, datas e horários. De acordo com a Nota Técnica 86/2020, todo o procedimento de deslocamento, hospedagem e transporte aéreo deve ser providenciado pela empresa.

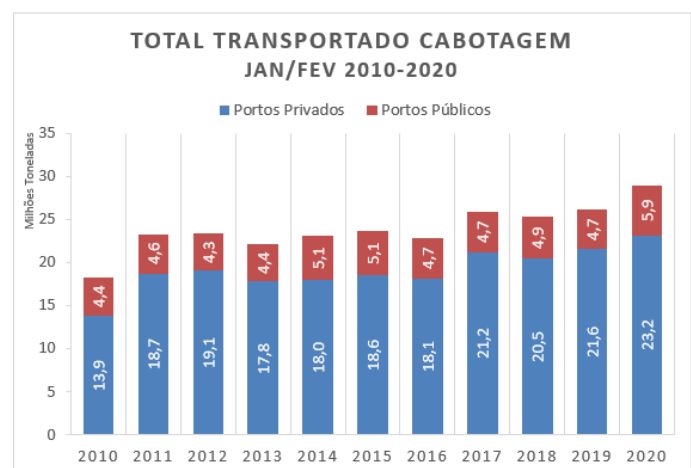
Como solicitar a repatriação - A empresa deve encaminhar ao MRE informações básicas, tais como a localização dos estrangeiros, com referência à embarcação ou ao hotel de quarentena, a quantidade de pessoas a serem repatriadas e a data da operação, com indicação dos voos e horários de saída. Por outro lado, com o fechamento das fronteiras, o MRE confirmará se o país de destino do tripulante permitirá seu retorno.

Quem repatriar? - A repatriação é uma decisão da empresa, que pode decidir manter os tripulantes a bordo das embarcações ou

enviá-los de volta ao país de origem. Essa decisão, no geral, abrange questões como a manutenção da embarcação e o planejamento operacional de cada companhia.

O transporte por cabotagem no país cresceu 10,54% nos dois primeiros meses de 2020 em comparação com os meses de janeiro e fevereiro de 2019, totalizando 29 milhões de toneladas contra 26,2 milhões de toneladas transportadas do ano anterior. O volume transportado nesse tipo de navegação no período é o maior registrado para os meses de janeiro e fevereiro desde 2010.

Os números são do Estatístico Aquaviário, produzido pela Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e mostram o comportamento da movimentação de cargas na navegação de cabotagem nos meses de janeiro e fevereiro deste ano, quando a pandemia da Covid-19 já assolava a Província de Yuhan, na China, além de outros países asiáticos e parte da Europa, mas não o Brasil.



Total Transportado por Cabotagem nos meses de janeiro e fevereiro de 2010 a 2020 – por tipo de instalação - milhões de toneladas.

Do total transportado na cabotagem nos dois primeiros meses deste ano, os portos privados participaram com 79,8%, somando 23,2 milhões de toneladas, com crescimento de 7,38% em comparação a igual período de 2019. Os portos públicos representaram 20,2% do total transportado nesse tipo de navegação, registrando 5,8 milhões de toneladas e crescimento de 25,1% na comparação com janeiro e fevereiro do ano passado.

Em relação ao perfil de cargas, foram transportados na cabotagem no período, foram 7,3 milhões de toneladas de granéis sólidos e 2,4 milhões de cargas containerizadas, números que são, respectivamente, 127,8% e 6,9% maiores do que os registrados nos dois primeiros meses de 2019. Já as cargas de granéis líquidos e gasosos, com 18,4 milhões de toneladas, e carga geral, com 957 mil toneladas transportadas, apresentaram queda na comparação com os dois primeiros meses do ano anterior de, respectivamente, -6,5% e -17,2%.

Entre os principais grupos de mercadorias transportadas na cabotagem, os que apresentaram maior crescimento em relação aos meses de janeiro e fevereiro de 2019 foram pasta de celulose (+30%), bauxita (+35%), minério de ferro (+11,7%), petróleo e

derivados (+13%). Os que registraram maiores quedas na comparação 2020/2019 foram os de ferro e aço (-30,7%) e madeira (-42,2%).

Entre os principais pontos de origem das cargas transportadas pela cabotagem no período janeiro-fevereiro/2020 destaque para as bacias sedimentares de Santos (SP) e Campos (RJ) com o embarque, respectivamente, de 10,1 milhão de toneladas e 6,7 milhões de toneladas de petróleo e derivados. Também foram destaques nos embarques da cabotagem no período os portos públicos de Vitória, com 1,4 milhão de toneladas, e Santos (1,1 milhão de toneladas), e o porto privado Terminal Trombetas, com 1,4 milhão de toneladas.

Já entre as principais instalações de destino, os destaques foram os portos privados de São Sebastião (Almirante Tamandaré), com 6,6 milhões de toneladas, Angra dos Reis (4,9 milhões de toneladas), Ilha D'Água (1,7 milhão de toneladas) e o porto público de Suape (PE) com 2 milhões de toneladas.

A ANTAQ autorizou a DP World a operar integralmente a instalação portuária TUP DP World Santos, localizada em Santos (SP). O Termo de Liberação de Operação foi publicado na última terça-feira (28 de abril) no Diário Oficial da União.

O termo regulariza a construção de 226,75m do cais Leste e um delfin de amarração, concluindo o trecho 02 de 447m previstos no projeto das estruturas de acostagem, integrando-se a área anteriormente autorizada de cais que passa a ter 1.100m de extensão, dentro da área autorizada de 1.372.225,00m².

Vale lembrar que a autorização não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos para essa operação, principalmente em relação à Marinha do Brasil, ao Corpo de Bombeiros e ao órgão de meio ambiente.

Foram estabelecidas novas normas de atracação e prioridades de acesso de embarcações para operação nas instalações do Porto de Santos. A Resolução 59.2020, de 24 de abril último, altera a resolução da extinta Portobrás que regulava a atividade há mais de 40 anos. As novas normas já estão adequadas para quando houver a entrada em operação do VTS (Vessel Traffic Service).

Dentre as novidades, fica determinado um novo plano para amarração de navios, com sugestões de arranjos para os diversos berços, contemplando, inclusive, navios com 366 metros de comprimento total, os chamados LOA 366. As mudanças consideraram relatórios técnicos e observação das melhores práticas de amarração no último ano.

A nova resolução prevê a inclusão de movimentação mínima, por meio de tabela de produtividade de acordo com o tipo de carga, gerada a partir das estatísticas de operação em berços públicos.

Outra novidade é a Requisição Virtual de Atracação, estabelecendo que as demandas de atracação sejam aceitas somente por meio eletrônico, inicialmente via e-mail e por sistema próprio no futuro.

Carnes

De acordo com o Grupo Técnico de Monitoramento do Abastecimento de Alimentos e Produtos Agropecuários de São Paulo, a exportação de carne bovina in natura de São Paulo para a União Europeia totalizou 21,6 mil toneladas no primeiro trimestre, uma queda em relação às 24,5 mil toneladas embarcadas no mesmo período de 2019.

Os dados fazem parte diagnóstico atualizado com os principais impactos da pandemia do novo coronavírus ao setor agropecuário paulista e englobam toda a cadeia, nos 645 municípios.

Em relação à carne de frango, mesmo com o reajuste das exportações e com a normalização da demanda do mercado asiático e do Oriente Médio, a fraca comercialização no mercado interno reduziu as escalas de abates dos frigoríficos de aves forçando a renegociação dos contratos firmados com as granjas.

Segundo o grupo técnico, a desvalorização do suíno tem sido mais intensa e o produtores independentes vêm enfrentando dificuldade para vender os animais.

O Peru avisou ao Ministério da Agricultura que habilitou mais oito novas plantas brasileiras para exportar carnes bovina e de aves a seu mercado, que já estava aberto. A informação é do secretário de Comércio e Relações Internacionais da Pasta, Orlando Ribeiro.

Em 2019, o Brasil exportou mais de 8 mil toneladas de carne bovina e 21 mil toneladas de carne de frango para o Peru. Ao todo, as exportações somaram US\$ 47,8 milhões.

De acordo com o diretor-presidente da Marfrig Global Foods, Miguel Gularte, a empresa retomou as vendas de carne bovina in natura do Brasil aos Estados Unidos após a reabertura do mercado norte-americano ao produto brasileiro, com uma intensificação na demanda em meio aos fechamentos de frigoríficos naquele país por causa do coronavírus.

Em fevereiro deste ano, o mercado norte-americano foi reaberto para aquisição da proteína in natura dos brasileiros, após uma interrupção nas exportações ocorrida em 2017 por questões sanitárias, e os primeiros embarques após longo período devem ocorrer neste mês.

Segundo Gularte, um aumento das compras dos EUA foi identificado primeiramente nas unidades da Marfrig na Argentina e Uruguai.

“Nos últimos 15 dias foi notado isso no Brasil”, disse o executivo, sem detalhar volumes.

Com a reabertura do mercado norte-americano à carne bovina in natura do Brasil, a Marfrig já tinha estratégia de retomar embarques aos EUA, mas a demanda pelo produto brasileiro foi intensificada após recentes fechamentos de frigoríficos nos EUA, devido a casos de coronavírus entre os funcionários. “É a combinação destes dois fatores”, ressaltou o executivo.

De acordo com ele, as carnes brasileira, uruguaia e argentina são usadas para complementar um mix de produtos feitos pelos americanos... como os hambúrgueres.

No Brasil, as exportações representam 72% das vendas da Marfrig, enquanto o mercado interno fica com 28%. Na Argentina, as exportações respondem por 78% das vendas da empresa e, no Uruguai, a 93%.

Gularte ressaltou que durante o primeiro trimestre do ano, o Brasil cresceu 5% em exportações da carne, enquanto as unidades da Marfrig no país avançaram 24% nas vendas para o mercado externo, em meio a uma firme demanda chinesa.

Ele disse ainda que os países do Oriente Médio estão “comprando normalmente”, enquanto a União Europeia reduziu muito suas importações, uma vez que a carne importada é mais consumida em restaurantes, que fecharam devido à pandemia.

De qualquer forma, ele avalia que “é provável que haja aumento nas vendas para os EUA” no curto prazo, já que em situações de crise o consumidor norte-americano tende a elevar as compras no varejo para estocar alimentos.

A exemplo disso, após o surto do coronavírus, Gularte disse que as vendas da proteína já cresceram cerca de 20% no comércio do país.

Quanto à demanda no Brasil, ele ressaltou que o consumo de carnes caiu cerca de 40% em março, e que 80% desta queda ocorreu no food service por causa das medidas de isolamento contra a disseminação do coronavírus.

Grãos

No primeiro trimestre de 2020, as importações brasileiras de arroz em casca somaram 256,3 mil toneladas, um crescimento de 32,3% na comparação com mesmo período no ano passado. Já as vendas externas do produto nacional caíram 38,2% no mesmo período, para 237,7 mil toneladas.

Com isso, a balança comercial do setor acumula um déficit de 18,5 mil toneladas no acumulado de janeiro a março. Nos três primeiros meses de 2019, houve um superávit de 190,8 mil toneladas. “Como em fevereiro de 2020 os estoques finais da temporada 2018/19 chegaram a um dos menores volumes da história, não há excedente disponível para exportação”, explica o Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), em nota.

A instituição lembra que, com a demanda interna em queda de 1,66% ao ano na última década, os produtores brasileiros de arroz têm buscado escoar parte da safra para o mercado internacional, com volumes de exportação que oscilaram entre 894 mil toneladas e 2,1 milhões de toneladas nos últimos dez anos. Já o plantio, caiu 43% no país desde 2004, com redução de 21,3% na oferta total, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Em março, as importações de soja brasileira pela China caíram 24,8% em relação ao mesmo mês do ano passado. Os dados, divulgados pela Administração Geral de Alfândegas da China no último domingo, dia 26 de abril, mostram que o país asiático importou 2,1 milhões de toneladas de soja do Brasil em março, ante 2,79 milhões de toneladas no mesmo período do ano passado.

O motivo desta queda foram as chuvas no Brasil no final de fevereiro, que atrasaram a colheita e a exportação da commodity, levando a baixos estoques recorde de soja e farelo de soja na China. Algumas trituradoras de soja foram forçadas a restringir as operações devido à escassez de oferta.

Outro motivo é que os compradores chineses também compraram menos cargas para março porque estavam esperando a desaceleração típica da demanda observada após o feriado do Festival da Primavera.

No entanto, os embarques dos Estados Unidos atingiram 1,71 milhão de toneladas em março, ante 1,51 milhão de toneladas do ano passado.

Vale destacar que as importações totais de soja da China em março caíram 13% em relação ao mesmo mês do ano passado, o menor nível em mais de cinco anos.

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:

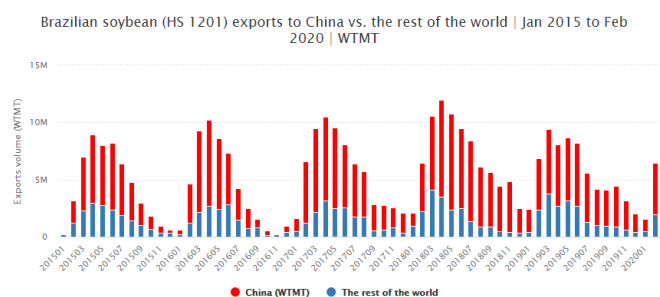


Chart source: DataLiner

Frutas

A Câmara do Comércio Brasil-Canadá (CCBC) prevê uma queda de 20 a 30% na exportação de frutas por conta da pandemia causada pelo coronavírus. “O embarque de frutas para lá era diário. Após o cancelamento dos voos diretos, em 28 de março, os exportadores começaram a ter sérias dificuldades, porque muitos desses produtos são altamente perecíveis e não conseguem ir via mar. As alternativas de voos – alguns via Lisboa, outros via Frankfurt – acabam encarecendo muito o processo”, conta Paulo de Castro Reis, diretor de relações institucionais da CCBC.

Algumas frutas mais resistentes, como o melão, o abacaxi e a manga, estão seguindo por transporte marítimo. Já as mais perecíveis, como a uva, o mamão, a lichia e a atemoia estão com as atividades de exportação, por hora, paralisadas. “Estamos entrando na safra de caqui, mas os exportadores não poderão enviá-lo, o que, inevitavelmente, resultará em prejuízo”, avalia Castro Reis.

No primeiro trimestre de 2020, o Brasil exportou mais de 2,5 toneladas de frutas para o Canadá.

O gerente técnico e de projetos da Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Afracfrutas), Jorge de Souza, explica que a demanda exterior por frutas brasileiras continua existindo e o fluxo dos embarques por via

marítima está próximo da normalidade. Frutas como limões, uvas e mangas e melões seguem viagem de navio, apenas com um tempo de trânsito um pouco maior.

“Na média, a demanda permaneceu inalterada de maneira geral para todos os destinos. O que aconteceu foi que o trânsito, a logística, ficou um pouco prejudicada, pelas dificuldades das linhas marítimas. O tempo normal que era de cerca de 28 dias para o Oriente Médio agora está entre 35 e 38 dias, o que preocupa um pouco em termos de qualidade”, disse.

Nos três primeiros meses de 2020, o Brasil exportou mais de 234 mil toneladas de frutas, queda de apenas 2% se comparado ao mesmo período do ano anterior. Apesar da redução, algumas frutas apresentaram crescimento significativo, como abacate (126%), maçã (56%) e limão (46%).

Com relação ao faturamento, as exportações totais somaram US\$183 milhões, 8% a menos em comparação a janeiro a março de 2019. Dentre as principais frutas exportadas, houve queda no embarque de laranja (58%), uva (44%), manga (23%) e melão (8%).

De acordo com o diretor executivo da Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas), Eduardo Brandão, o principal fator da redução foi a baixa qualidade das frutas, ocasionada por fatores climáticos adversos em alguns importantes polos de produção nos primeiros meses do ano.

“Houve uma queda nas exportações de frutas importantes, como melão, uva, manga e laranja. Porém, tivemos aumento significativo em outras, como por exemplo, o limão, abacate e maçã. No caso do limão, o aumento da safra no primeiro trimestre de 2020 fez com que os preços caíssem no mercado interno e os produtores aumentassem as exportações. Outro fator que nos favoreceu foram os problemas com a safra mexicana, o que abriu mais espaço para o nosso limão”.

Brandão também aponta uma pequena redução no consumo de frutas no mercado externo, especialmente na Europa, devido a pandemia do coronavírus, que influenciou na diminuição dos volumes exportados nesse período.

Ainda segundo o diretor da Abrafrutas, no caso da uva e da manga, o volume exportado historicamente é baixo, são cerca de 20% do volume total das exportações no ano. Vale ressaltar que 97% da uva e 94% da manga exportada pelo Brasil sai do Vale do São Francisco.

Petróleo & Gás

De acordo com a Petrobras, os efeitos negativos da recessão global provocada pela pandemia do coronavírus não chegaram a impactar de forma substancial a performance da produção e vendas da empresa no 1o. Trimestre de 2020.

Seu Relatório de Produção e Vendas do 1o. Trimestre de 2020 indica que a produção média de óleo, LGN e gás natural foi de 2.909 Mboed implicando uma produção comercial de 2.606 Mboed e produção de petróleo de 2.320 Mbpd. Esses volumes, comparados ao mesmo período de 2019, representam crescimento de 14,6% na produção total, 13,3% na produção

comercial e 17,7% na produção de óleo, devido ao ramp-up das plataformas que entraram em produção em 2018 e 2019 (P-74, P-75, P-76 e P-77 no campo de Búzios, P-67 e P-69 no campo de Lula e P-68 nos campos de Berbigão e Sururu).

Para lidar com a drástica contração da demanda global de petróleo – estimada em 25-30 MMbpd no 2T20 – e combustíveis a empresa decidiu inicialmente reduzir a produção de óleo em abril para 2,07 MMbpd e o fator de utilização de suas refinarias de 79% para 60% ao mesmo tempo em que reforçou a capacidade logística de exportação de petróleo cru, diesel e óleo combustível.

De acordo com a empresa, essas medidas têm contribuído para a geração de caixa e o declínio de estoques, permitindo a manutenção de folga razoável na capacidade de estocagem, evitando consequentemente a adoção de medidas como o afretamento de navios para armazenar líquidos.

Além disso, com a evolução da demanda por seus produtos se mostrando melhor do que o esperado, a Petrobras optou pelo retorno gradual para um patamar de produção média de óleo de 2,26 MMbpd em abril acompanhado de aumento do fator de utilização da capacidade do refino.

O pânico em torno da necessidade de armazenamento de petróleo – que enfrenta uma queda recorde de preços, fez com que o preço do frete marítimo para esse tipo de produto disparasse.

Isso porque há busca por espaço para armazenamento de combustíveis em navios e a expectativa é que o prazo de armazenagem seja superior a 30 dias.

Há um mês, a grande maioria do petróleo armazenado em navios estava localizada no Oriente Médio. Mas nas últimas semanas, há acumulação de petróleo também no noroeste da Europa, no Sudeste Asiático, na África Ocidental e no Mediterrâneo.

Segundo as expectativas do Alphatanker, o valor do frete em navios tank deverá se manter alto até que se encontre compradores para o petróleo, o que ainda deve demorar para ocorrer.

Café

De acordo com a Organização Internacional do Café, o consumo de café na China aumentou anualmente 16% durante a última década, e seu mercado deverá crescer para cerca de 300 bilhões de yuans (US\$ 42,3 bilhões) nos próximos anos. Com isso, o país tradicionalmente consumidor de chá pode se tornar um dos mercados mais promissores do mundo para a indústria cafeeira.

Eduardo Heron Santos, diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), afirma que as exportações brasileiras de café para a China aumentaram mais de 110% de 2015 a 2019, impulsionadas pela popularidade do café entre os jovens urbanos da China.

Embora o número de consumidores de café esteja aumentando rapidamente, o consumo per capita de café no país ainda está na fase inicial em relação aos países ocidentais. As estatísticas mostram que o consumo per capita de café na Finlândia é de 1.200 xícaras, e no Japão e Coreia, 180 xícaras por ano, enquanto

que os consumidores no continente chinês bebem apenas seis xícaras por ano.

Santos disse que cadeias internacionais de café como a Starbucks podem impulsionar o crescimento do café na China, um país tradicionalmente adepto do chá. “Atualmente exportamos o dobro do que há cinco anos. Os produtores e exportadores brasileiros precisam discutir uma estratégia de planejamento para a China de forma a atender à crescente demanda”, disse ele.

Comércio

Um levantamento realizado pela Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) sobre o trabalho desenvolvido pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), detectou que desde janeiro de 2019 até março deste ano foram abertos 48 novos mercados para comércio com o Brasil em 21 países, para diferentes produtos e destinos:

Arábia Saudita: castanhas do Brasil
 Argentina: bile aviária, carne suína curada, peixes vivos, embriões bovinos, sêmen suíno, carne de rã, lácteos para alimentação animal, termoprocessados de aves, aparas de pele de bovinos para gelatina e lanolina;
 Cazaquistão: bovinos vivos;
 China: lácteos, miúdos de origem suína, carne bovina termoprocessada, farelo de algodão, melão e pescados;
 Colômbia: plântulas de teca e milho pipoca;
 Coreia do Sul: pescados;
 Egito: caprinos e ovinos vivos, lácteos, carne de frango, carne bovina e miúdos bovinos;
 Emirados Árabes Unidos: ovos férteis e pintos de um dia;
 Equador: bovinos vivos;
 Estados Unidos: reabertura de mercado para carne bovina in natura;
 Guiana: mudas de coco;
 Índia: carne de frango e gergelim;
 Indonésia: carne bovina;
 Japão: lácteos para alimentação animal;
 Kuwait: carne bovina;
 Malásia: bovinos vivos;
 Marrocos: pescados, pintos de um dia e ovos férteis;
 México: arroz beneficiado;
 Peru: farinha de subprodutos de aves;
 Singapura: carne de aves e miúdos de carne suína;
 Zâmbia: bovinos vivos, sêmen bovino e embrião bovino.
 De acordo com o órgão, com a abertura de novos mercados, a exportação de carne de frango, por exemplo, tem uma estimativa de crescimento de 7% a 8% nas vendas para os próximos anos em negócios com a Índia.

O produto bovino brasileiro tem previsão de exportações anuais, de ao menos, 25 mil toneladas com a abertura de mercado com a Indonésia, além de novas parcerias com o Kuwait e a reabertura para entrada de carne bovina brasileira nos Estados Unidos. Já para o pescado nacional, se espera um incremento de 18% nas exportações para o Marrocos e a Coreia do Sul. A ampliação de fronteiras comerciais possibilitou, ainda, novas habilitações de estabelecimentos do Brasil de carnes de aves e suína com Singapura.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgou, em 28 de abril, um estudo com os possíveis impactos da pandemia de Covid-19 sobre a balança comercial brasileira no período entre 2020 e 2021. As projeções apontam

retração da atividade de comércio exterior do país, já este ano, em resposta ao agravamento da crise financeira global.

Para as exportações, a estimativa é de queda entre 10% e 20% ainda em 2020, recuando ao patamar de US\$ 180 bilhões. O estudo também prevê retração de 20% nas importações brasileiras, que devem ficar no patamar de US\$ 140 bilhões. De acordo com a pesquisa, a queda acentuada no mercado de commodities – especialmente no setor de petróleo – deverá ser um dos motores da retração, com impactos na balança comercial do país e queda expressiva nas exportações brasileiras.

O trabalho apresenta três cenários possíveis a partir da análise de dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) e da Organização Mundial do Comércio (OMC). A OMC prevê dois cenários: um pessimista, com redução em cerca de 30% nas exportações e importações mundiais para o período analisado, e outro otimista moderado, com redução de 19%. Já o FMI aponta queda de 20% nos fluxos de importações e exportações no cenário global até 2021.

Os dados analisados confirmam o cenário de retração nas exportações e negociações brasileiras com parceiros comerciais como a União Europeia, que devem sofrer redução de até 20% no próximo biênio em razão da crise de Covid-19. A pesquisa também indica forte impacto da crise sobre os países latino-americanos, uma vez que muitos deles são altamente dependentes da produção e exportação de commodities energéticas e minerais. “Isso poderá ter efeitos muito negativos sobre as exportações brasileiras de bens manufaturados e, por tabela, na própria capacidade de recuperação da indústria do país”, avalia o coordenador de Estudos Econômicos Internacionais do Ipea, Fernando Ribeiro, um dos autores do estudo.

O estudo aponta que mesmo após o pico da pandemia e o retorno da vida ao normal, haverá queda de renda e um esperado aumento no nível de endividamento das famílias, exercendo uma pressão para baixo na demanda por bens de consumo duráveis e semiduráveis. “A tendência poderá continuar a provocar impactos na atividade de comércio exterior, com possíveis comprometimentos para o cenário de retomada do crescimento da atividade comercial no cenário global”, afirma Ribeiro. Mesmo com perspectivas negativas, a atividade de comércio exterior não deverá permanecer totalmente estagnada no atual biênio. “Apesar das dificuldades, o país deverá preservar um superávit em 2020. Mas o cenário de eventual recuperação deverá ficar para 2021”, pondera.

Na 4ª semana de Abril de 2020, a balança comercial brasileira registrou um superávit de US\$ 1,744 bilhão e corrente de comércio de US\$ 6,665 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 4,205 bilhões e importações de US\$ 2,46 bilhões. No mês, as exportações somam US\$ 14,497 bilhões e as importações, US\$ 9,435 bilhões, com saldo positivo de US\$ 5,061 bilhões e corrente de comércio de US\$ 23,932 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 64,017 bilhões e as importações, US\$ 53,394 bilhões, com saldo positivo de US\$ 10,624 bilhões e corrente de comércio de US\$ 117,411 bilhões.

Comparativo Mensal - Nas exportações, comparadas as médias até a 4ª semana de Abril/2020 (US\$ 906,05 milhões) com a de Abril/2019 (US\$ 918,18 milhões), houve queda de -1,3%. Em relação às importações houve queda de -9,1% na comparação entre as médias até a 4ª semana de Abril/2020 (US\$ 589,71 milhões) com a do mês de Abril/2019 (US\$ 648,98 milhões).

Assim, até a 4ª semana de Abril/2020, a média diária da corrente de comércio totalizou 1.495,76 US\$ milhões e o saldo, também por média diária, foi de 316,34 US\$ milhões. Comparando-se este período com a média de Abril/2019, houve queda de -4,6% na corrente de comércio.

Exportações por Setor e Produtos - No acumulado até a 4ª semana do mês de Abril/2020, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 119,74 milhões (62,4%) em Agropecuária; queda de US\$ -44,26 milhões (-21,3%) em Indústria Extrativa e queda de US\$ -84,51 milhões (-16,5%) em produtos da Indústria de Transformação.

A combinação destes resultados levou a uma diminuição das exportações.

Importações por Setor e Produtos - No acumulado até a 4ª semana do mês de Abril/2020, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ -1,24 milhões (-6,3%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 4,28 milhões (11,5%) em Indústria Extrativa e queda de US\$ -61,58 milhões (-10,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

A combinação destes resultados levou a uma diminuição das importações.

*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*