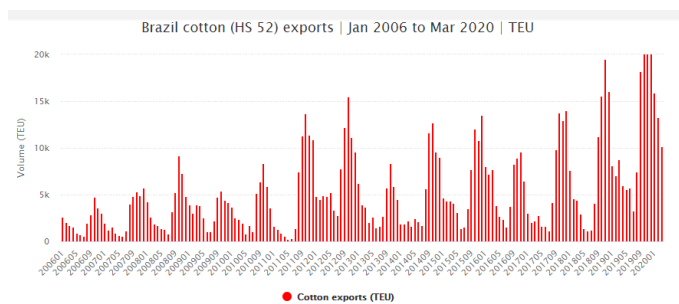


Notícias principais

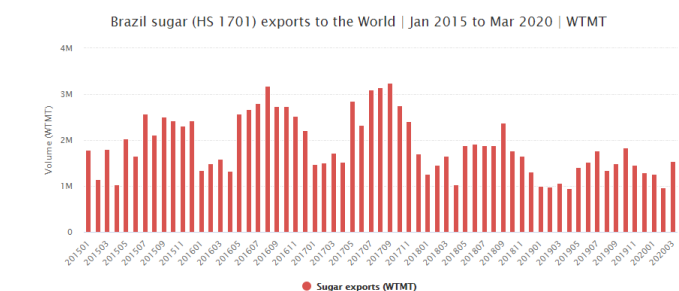
As exportações do agronegócio brasileiro estão contribuindo para o equilíbrio da nossa balança comercial. Dados divulgados pelo Ministério da Agricultura apontam que as vendas externas da agropecuária brasileira tiveram um crescimento de 17,5% pela média diária nos quatro primeiros meses do ano, comparando com igual período do ano anterior. Com isso, a participação do agro no total das exportações passou de 18,7% em 2019 para 22,9% em 2020.

Dados do DataLiner dos três primeiros meses de 2020 corroboram o Ministério da Agricultura. As exportações nos três primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019 cresceram, em alguns casos, mais de 50%, como é o caso do algodão, cujo incremento nas exportações alcançou 63,9%.



Source: DataLiner

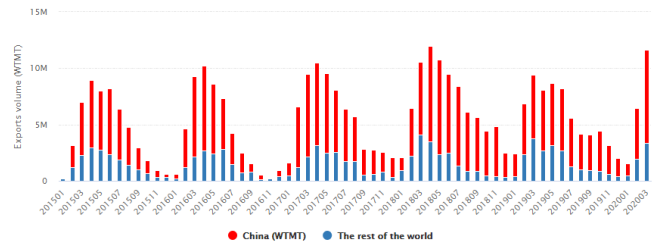
No caso do açúcar, o DataLiner detectou um crescimento de 23,4% no primeiro trimestre de 2020 em relação a igual período de 2019. Já em abril, a receita obtida com exportações de açúcar bruto e refinado do Brasil somou US\$ 475 milhões, valor 7,7% maior do que o registrado em março deste ano e 33,8% superior à do mesmo mês de 2019, de US\$ 355 milhões. A expectativa é de embarques recordes para a safra 2020/2021.



Source: DataLiner

Já a soja teve um crescimento de 4,9% no primeiro trimestre de 2020 em relação aos três primeiros meses de 2019 mas a tendência é de uma alta ainda maior já que dados divulgados na última segunda-feira, 4 de maio, pelo Ministério da Economia, apontam que no mês de abril de 2020 as exportações de soja bateram recordes históricos mensais de exportações em volume para o mês de abril, com 16,3 milhões de toneladas.

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



Source: DataLiner

Carnes

Outro grande destaque das exportações brasileiras no primeiro trimestre de 2020 foram as proteínas animais, com destaque para a carne de porco, que registrou um crescimento de 43,34% no primeiro trimestre de 2020 em relação ao primeiro trimestre de 2019 motivado pela China, que voltou a registrar aumento da gripe suína africana em seus animais, aumentando, assim, as exportações da proteína brasileira.

Já a carne de frango registrou, segundo dados do DataLiner, um crescimento de 6,64% no primeiro trimestre de 2020 em relação ao primeiro trimestre de 2019. De acordo com o Secex, de janeiro a abril de 2020, o frango manteve a sétima posição entre os principais produtos exportados pelo Brasil no período, correspondendo a 2,89% da receita cambial brasileira no período, um índice de participação 6,63% superior ao do mesmo quadrimestre de 2019.

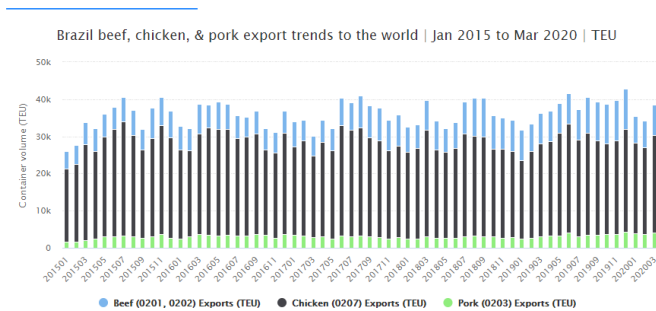
Em relação à carne bovina, apesar de uma queda de 5,86% no primeiro trimestre de 2020 em relação ao primeiro trimestre de 2019, se considerarmos apenas março de 2020, houve um crescimento de 2,22% em relação a março de 2019. A expectativa para os próximos meses também é positiva.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Abiec, Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes indicam que o Brasil poderá embarcar mais de 2 milhões de toneladas de carne bovina em 2020, 130 mil a mais que no ano passado, quando o volume já havia crescido 12,4% ante 2018.

De acordo com o presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), Antônio Jorge Camardelli, as exportações brasileiras de carne bovina devem superar o recorde registrado em 2019 e gerar 8 bilhões de dólares em divisas neste ano, mesmo diante da crise do coronavírus.

Para a Abiec, o país não conta com nenhuma unidade produtiva paralisada na área de bovinos, em função da Covid-19, situação diferente da americana, que teve diversas plantas paralisadas em decorrência da doença. Com muitas plantas fechadas, os Estados Unidos está descartando carne bovina por falta de profissionais nos frigoríficos para processá-las.

Outro ponto positivo é o fato do mercado norte-americano ter sido reaberto para os exportadores brasileiros da proteína in natura em fevereiro deste ano. Com isso, frigoríficos brasileiros que ainda não alcançaram a China podem exportar aos EUA. Outros mercados a serem conquistados são o Japão, Coreia do Sul, México e Canadá



Portos, terminais e infraestrutura

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, no dia 08/05, os editais de licitação para o arrendamento de dois terminais no Porto de Santos, destinados à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente celulose.

Os STS 14 e STS 14A serão levados a leilão no dia 28 de agosto, na B3, em São Paulo, e demandarão investimentos mínimos de aproximadamente R\$ 400 milhões. Vencerá quem der o maior valor de outorga para explorar as áreas. Apesar de serem contíguas, as instalações serão licitadas separadamente. O arrendamento terá prazo de 25 anos, podendo ser prorrogado, sucessivamente, até o limite máximo de 70 anos.

As áreas estão localizadas no bairro do Macuco, na margem direita do Porto de Santos, e terão, cada qual, capacidade para movimentar, aproximadamente, 2,5 milhões de toneladas. As instalações são do tipo brownfield (relicitadas) e serão servidas, preponderantemente, por ferrovia, modal adequado para operação de celulose, em linha com as melhores práticas portuárias mundiais.

A área do STS 14 totaliza 44.550 m², terá capacidade estática mínima para 121 mil toneladas e poderá movimentar 2,45 milhões de toneladas, com investimento mínimo de R\$ 186,9 milhões. Já o STS 14A soma 45.177 m², terá capacidade estática mínima para 121 mil toneladas e, com o investimento estimado de R\$ 193 milhões para os 25 anos de arrendamento, terá potencial para movimentar 2,5 milhões de toneladas.

Em ambos os casos, os investimentos mínimos envolvem obras de construção de armazém, aquisições de conjuntos de pontes rolantes com cobertura para área de recepção ferroviária e de equipamentos para carregamento e transporte, além de remoção de equipamentos presentes nas áreas.

Os editais foram publicados no Diário Oficial da União e podem ser obtidos nos sites do Ministério da Infraestrutura (<http://www.infraestrutura.gov.br/>) e da Antaq (<http://www.antaq.gov.br>).

A operadora portuária Marimex e o Ministério da Infraestrutura disputam na justiça uma batalha sobre o destino da área de pouco mais de 100 mil metros quadrados que atualmente é ocupada pela Marimex, que presta serviços

de terminal alfandegário para contêineres no porto de Santos.

Desde o final de abril, a Marimex move duas ações na Justiça nas quais pede que seu contrato de arrendamento, vence agora em maio, seja prorrogado. A empresa tenta desde 2016 estender sua concessão de 20 anos no local.

O Ministério negou o pedido e quer instalar no local uma área para manobra de trens operados pela Rumo.

Nos processos, a Marimex afirma que seu pedido, que demorou quase quatro anos para ser apreciado, tinha pareceres favoráveis da autoridade portuária e de órgãos reguladores como a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) até que a gestão então à frente do porto mudou de opinião em maio de 2019.

A SPA (autoridade portuária), à época comandada por Casemiro Tércio Carvalho, argumentava que o plano de investimentos para a prorrogação teria de estar de acordo com o planejamento portuário, que seria modificado pelo PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) do porto em elaboração pelo órgão.

O novo plano, que ainda não entrou em vigência, prevê o aumento da participação do modal ferroviário no transporte, além da reorganização espacial dos terminais, com agrupamentos por tipo de carga.

Para isso, a SPA deseja instalar uma pera ferroviária —uma espécie de área de manobra de trens que seria utilizada pela Rumo— no local hoje ocupado pela Marimex.

O pedido da Marimex foi oficialmente negado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários na noite de 28 de abril com base em uma nota técnica do Ministério da Infraestrutura de 1º de abril e em um parecer da AGU (Advocacia-Geral da União) de 20 de abril. Ambos os documentos citam as diretrizes do novo PDZ e do Plano Mestre do porto, aprovado em abril de 2019, como razões para negar a solicitação da empresa.

A Marimex diz que seu plano de investimentos já tinha sido anteriormente aprovado pela própria Secretaria de Portos e que está em conformidade com o PDZ que está hoje em vigor no porto.

Em entrevista à Folha de S. Paulo, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que “não há direito líquido e certo de prorrogação de contrato” por parte da Marimex, e que o PDZ realizou as consultas e audiências necessárias para entrar em vigor. “Vamos supor que eu não fosse mudar a lógica portuária. Eu poderia simplesmente relicitar a área, como será feito com terminais de líquidos hoje operados pela Transpetro”.

“Formulamos a política pública pensando em como o porto vai funcionar no futuro. O que faremos no porto de Santos está casado com a licitação da ferrovia Norte-Sul e com a prorrogação da concessão da Malha Paulista. Eu tenho carga que vai chegar pela Ferronorte, carga que vai chegar pela Malha Paulista, que vai chegar pela Norte-Sul. Não pode ter gargalo, tenho que otimizar a operação”, diz.

O ministro afirma que já há capacidade ociosa na operação atual de contêineres do porto e que haverá no futuro novas licitações de áreas destinadas a esse tipo de carga. “Já estamos preparando

uma nova licitação de área destinada a contêineres na área do Sabóó”.

Também diz que serão investidos R\$ 920 milhões por parte de terminais que ainda serão licitados e vão se beneficiar da pera ferroviária no local onde hoje opera a Marimex.

Para Freitas, “todo lugar do mundo tem integração ferrovia-porto. Em Santos, haverá uma pera com feixes de ferrovia em que será possível ter uma operação praticamente automática. O trem vai entrar no porto, fazer o embarque de forma rápida, automática, o que aumenta a eficiência”.

O contrato da Marimex, de acordo com o ministro, deverá ser substituído por outro de transição até que as obras não se iniciem, o que está previsto para 2021. Isso, diz Freitas, garante a permanência dos empregos em meio à pandemia de coronavírus. “A partir daí, teremos investimentos pesados e a tendência é gerar mais empregos”.

O porto de Itaqui não foi afetado pelas medidas de “lockdown” impostas nesta semana no Maranhão para combater o novo coronavírus, afirmou nesta quinta-feira, dia 07 de maio, o presidente do porto, Ted Lago.

O porto exportou mais de 10% da soja do Brasil em 2019. Agora, Itaqui projeta um aumento de 16% nas exportações de grãos entre janeiro e maio, para 4,3 milhões de toneladas, principalmente de soja.

O porto também prevê um aumento de 65% nas importações de fertilizantes no período de janeiro a maio, para 986 mil toneladas, com os agricultores brasileiros antecipando as aquisições para a safra 2020/21, segundo o executivo.

A capital maranhense, São Luís, onde o porto está localizado, tornou-se nesta semana a primeira grande cidade brasileira a implementar o “lockdown”.

O aumento da demanda global por máscaras N95 em meio à pandemia de coronavírus foi acompanhado pelo crescimento das exportações de celulose via Itaqui, disse Lago, fazendo referência à matéria-prima utilizada na produção do equipamento.

Mais de 60 empresas operam em Itaqui, incluindo as multinacionais Glencore, Vale, Louis Dreyfus e Toyota Tsusho.

A União renovou com o Governo do Estado do Paraná o Convênio de Delegação para a exploração dos portos de Paranaguá e Antonina. O documento, de 11 dezembro de 2001, venceria apenas em 2026. Porém, com esta assinatura antecipada, investidores, usuários e demais parceiros têm segurança jurídica pelo menos para os próximos 31 anos.

Este é o primeiro termo aditivo do Convênio de Delegação 037/2001. Contado a partir do vencimento original, ou seja, 2026, o novo documento tem vigência de mais 25 anos. Isso significa que até 2051 os portos paranaenses seguem sob administração do Governo do Estado, através da Portos do Paraná.

“Esse convênio traz, além do prazo, algumas novidades como o assento para a União no Conselho de Administração. Também temos metas e obrigações mais claras junto à União”, explica Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

O documento foi assinado pelo secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni (que no ato representa o Ministério da Infraestrutura); o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Francisval Dias Mendes; o governador Carlos Massa Ratinho Júnior; e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

A Covid-19 está impactando na economia mundial e isso vem se refletindo nas escalas de navios nos portos brasileiros, já que muitas companhias de navegação estão adotando blank sailings.

Para ajudar a manter o setor de logística informado durante a pandemia, a Datamar divulgou uma tabela semanal de escalas de navios que pode ser visualizada em seu site (www.datamar.com.br).

Embora as atracções de navios contêineres tenham diminuído significativamente em relação ao ano anterior nas últimas semanas, os dados mais recentes mostram apenas um ligeiro declínio de 1,15% nas últimas quatro semanas em relação ao mesmo período de 2019.



O Ministério da Infraestrutura assinou contrato com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social) para a realização de estudos dos novos modelos de gestão e exploração do Porto de Santos (SP) e do Porto de São Sebastião (SP). O extrato do contrato foi publicado no último dia 04 de abril, no Diário Oficial da União. A previsão é que os resultados dos estudos sejam conhecidos no primeiro trimestre de 2021 e que o leilão ocorra em 2022.

Essa etapa definirá o melhor modelo de exploração dos dois portos. Na desestatização, o Estado transfere uma atividade ou um ativo à iniciativa privada por meio de venda, concessão ou autorização. A expectativa é que a entrada do setor privado na gestão dos portos gere maior fluxo de investimentos e mais dinamização da atividade portuária, além da modernização e melhoria dos níveis de serviços, aumento da eficiência, mais competitividade (interna e externa), bem como incorporação das melhores práticas internacionais.

“A busca de um modelo mais eficiente, flexível e que amplie o potencial de investimentos por meio de recursos privados para a gestão dos portos brasileiros é a próxima fronteira do setor. E o início dos estudos, sobretudo do Porto de Santos, que é responsável por 28% da corrente de comércio brasileira, é um

marco definitivo nesse processo”, avalia o ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

A primeira etapa do processo foi a qualificação dos estudos para a desestatização junto ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), no ano passado. Agora, a partir da assinatura do contrato com o BNDES, o banco fica responsável não apenas pelos estudos e pela modelagem da desestatização dos empreendimentos portuários, como, também, pelo suporte à realização das audiências públicas e do leilão, acompanhando o processo até a assinatura do contrato entre o setor público e o parceiro privado vencedor do certame.

A MSC fechou parceria com o TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, para o retorno do serviço que conecta Paranaguá com a Costa Leste dos Estados Unidos, após 13 anos sem o serviço.

O navio MSC Carolina foi o primeiro a atracar na nova rota, no início de abril. O serviço contará com escalas semanais regulares.

O novo serviço para a Costa Leste dos Estados Unidos inclui a rotação dos seguintes portos: Buenos Aires – Montevideú – Rio Grande – Navegantes – Paranaguá – Santos – Rio de Janeiro – Salvador – Suape – Cristobal – Filadélfia – Nova Iorque – Norfolk – Baltimore – Charleston – Savannah – Caucedo – Santos.

A Log-In Logística Intermodal investiu cerca de R\$ 60 milhões na aquisição de um novo porta-contêineres. O navio Log-In Endurance atenderá a linha de Serviço Atlântico Sul (SAS), que interliga diversos portos brasileiros ao porto de Buenos Aires (Argentina).

A aquisição do Log-In Endurance integra plano de negócios e de adequação de frota iniciados em 2016 com o objetivo de apoiar a estratégia de crescimento da companhia. A embarcação possui capacidade nominal de 2.800 TEUs, comporta tanto contêineres refrigerados quanto comuns e terá tripulação 100% brasileira. Em função disto, foram contratados 76 novos tripulantes, que estarão a bordo não só do Log-In Endurance mas também do Log-In Polaris (2017), que entrou em operação no final de 2019.

A compra desses dois porta-contêineres (Log-In Endurance e Log-In Polaris) faz parte de um plano de aquisições, iniciado com a embarcação Log-In Resiliente, em 2017. Atualmente, a Log-In Logística Intermodal conta com uma frota de seis navios próprios, que somam capacidade para 15.500 TEUs. Além disso, trabalha com embarcações afretadas.

A Maersk comunicou a seus clientes que devido às reduções da demanda do mercado no Extremo Oriente e na América Latina, causadas pela pandemia do COVID-19, e aos desafios enfrentados no gerenciamento da cadeia de suprimentos, irá suprimir os serviços conforme abaixo:

Programação completa de blank sailings na exportação:

Serviço	Navio	Viagem	Primeiro porto de embarque	Primeira data de embarque	Último porto de embarque	Última data de embarque
Asas	Maersk Skastind	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

Programação completa de blank sailings na importação:

Serviço	Viagem	Primeiro Porto de Embarque	Primeira data de embarque	Último ponto de embarque	Última data de embarque
Asas	017W	Busan, KR	22 abril 2020	Singapura, SG	05 maio 2020
Ipanema	017A	Busan, KR	26 abril 2020	Singapura, SG	11 maio 2020
Asas	019W	Busan, KR	6 maio 2020	Singapura, SG	19 maio 2020
Ipanema	019W	Busan, KR	10 maio 2020	Singapura, SG	25 maio 2020
Asas	021W	Busan, KR	20 maio 2020	Singapura, SG	02 junho 2020
Ipanema	021W	Busan, KR	24 maio 2020	Singapura, SG	08 junho 2020

Outra mudança anunciada pela empresa é que a partir de maio de 2020, o serviço Samba – entre o norte da Europa e a Costa Leste da América do Sul – chamará o terminal ECT Euromax no porto de Roterdã. O primeiro navio / viagem que sai do terminal ECT Euromax será o CAP SAN MALEAS / 021S com ETD 21 de Maio 21 de 2020.

Service	North Europe to/from East Coast South America	First Sailing (ECT Euromax)
Samba	Rotterdam (ECT Euromax) – London Gateway – Hamburg – Antwerp – Le Havre – Algeciras – Santos – Paranaguá – Buenos Aires – Montevideo – Itapoa – Paranaguá – Santos – Algeciras – Rotterdam (ECT Euromax)	CAP SAN MALEAS v-021S, ETD Rotterdam May 21st, 2020

Sobretaxas

A Maersk informou também que está implementando duas novas sobretaxas: Drop off (para entrega de contêineres nas importações) e Pick up (na retirada de contêineres nas exportações) – DRP e PIC, respectivamente, com efeito imediato. As taxas serão aplicadas com base na sua solicitação ou retirada em alguma localidade no interior, em vez de no litoral (não é aplicável a Santos, Guarujá e Cubatão).

Carnes

De acordo com o presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), Antônio Jorge Camardelli, as exportações brasileiras de carne bovina devem superar o recorde registrado em 2019 e gerar 8 bilhões de dólares em divisas neste ano, mesmo diante da crise do coronavírus.

Em 2020, o Brasil poderá embarcar mais de 2 milhões de toneladas, 130 mil a mais que no ano passado, quando o volume já havia crescido 12,4% ante 2018, de acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Abiec.

Segundo ele, quando acabar a pandemia, os países que tiverem as cadeias mais organizadas, como o Brasil, vão ter a chance de aumentar sua participação em mercados globais.

De acordo com Camardelli, o país não conta com nenhuma unidade produtiva paralisada na área de bovinos, em função da Covid-19.

O executivo ressaltou que a China segue como principal destino dos embarques de carne bovina. Em 2019, os chineses responderam por 26,7% das compras (494 mil toneladas) e faturamento de 2,67 bilhões de dólares, segundo dados da Abiec.

Ele ainda destacou que o mercado norte-americano foi reaberto para os exportadores brasileiros da proteína in natura em fevereiro deste ano e melhora a competitividade da cadeia. “Frigoríficos (do Brasil) que ainda não alcançaram a China podem acessar os EUA”, afirmou.

Apesar das condições sanitárias do Brasil que favorecem as exportações, Camardelli admitiu que o país ainda não atinge cerca de 40% dos mercados importadores, compostos majoritariamente por países que consomem carne gourmet e pagam os melhores preços.

“Queremos participar de países como Japão, Coreia do Sul, México e Canadá, e com isto ampliar cada vez mais nossa participação nos mercados mundiais.”

Dados do DataLiner apontam que as exportações brasileiras de carne suína aumentaram 43,34% no primeiro trimestre de 2020 em relação ao mesmo período do ano passado, com 11.660 t exportadas. Se considerarmos o mês de março, o aumento foi de 37,9% em relação ao mesmo mês de 2019, com 4.131 toneladas embarcadas.

Já em relação à carne de frango, o crescimento dos embarques no primeiro trimestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019 foi mais modesto, 6,64%, com 74.080 toneladas embarcadas. Quando comparamos março de 2020 a março de 2019, o crescimento foi de 4,1%, com 26.137 toneladas embarcadas.

Das principais proteínas, a carne bovina foi a única que teve queda, -5,86% no primeiro trimestre de 2020 em comparação a igual período de 2019, com 22.496 toneladas embarcadas. Quando considerado o mês de março, porém, houve um crescimento de 2,2% nas exportações de carne bovina em março de 2020 em relação ao mesmo mês de 2019, com 8.350 toneladas embarcadas.

A expectativa de aumento das exportações para os próximos meses é positiva. Isso porque por causa da pandemia do coronavírus, várias grandes processadoras de carnes nos Estados Unidos ficaram paralisadas no último mês, o que deve levar o país a priorizar o abastecimento interno e reduzir as exportações à China e a outros países asiáticos, favorecendo o Brasil.

A estrutura de produção brasileira, muito mais pulverizada e com plantas menores que nos EUA, seria uma vantagem competitiva, já que menos trabalhadores por planta estariam expostos à doença.

Além disso, a China voltou a registrar casos de gripe suína espanhola em criação de porcos do país, doença que em 2019 dizimou grande parte dos suínos e elevando a sua necessidade de importação da proteína.

Grãos

De acordo com a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), a China passou a aceitar nesta semana a assinatura eletrônica de certificados fitossanitários do Brasil para a exportação de produtos agrícolas.

O procedimento temporário, que foi implementado pelo Ministério da Agricultura para lidar com as restrições de circulação em meio à pandemia de coronavírus, também deve ser aceito pelo Vietnã, segundo a entidade.

“Alguns importadores ainda estão reticentes, mas as conversas entre o governo brasileiro e as autoridades fitossanitárias vietnamitas indicam que a aceitação é um fato”, disse a Anec em comunicado.

Pela medida, o ministério envia cópias dos certificados às autoridades dos países importadores, que em seguida verificam a autenticidade e encaminham os termos aos portos.

As vendas externas da agropecuária brasileira tiveram um crescimento de 17,5% pela média diária nos quatro primeiros meses do ano, comparando com igual período do ano anterior. Apesar da pandemia do Novo Coronavírus, houve aumento das exportações para a Ásia, com destaque para a China.

A participação do agro no total das exportações passou de 18,7% em 2019 para 22,9% em 2020.

Os produtos que tiveram aumento no período foram: soja (+ 29,9%, de US\$ 8.968,3 milhões para US\$ 11.653,7 milhões), algodão em bruto (+ 69,5%, de US\$ 659,2 milhões para US\$ 1.117,6 milhões), madeira em bruto (+ 28,9%, de US\$ 26,1 milhões para US\$ 33,6 milhões), mel natural (+ 17,2%, de US\$ 18,4 milhões para US\$ 21,6 milhões), especiarias (+ 3,2%, de US\$ 85,7 milhões para US\$ 88,5 milhões).

Segundo dados divulgados nesta segunda-feira (4 de maio) pelo Ministério da Economia, no mês de abril de 2020 as exportações brasileiras somaram US\$ 18,312 bilhões e as importações, US\$ 11,611 bilhões, com saldo positivo de US\$ 6,702 bilhões e corrente de comércio de US\$ 29,923 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 67,833 bilhões e as importações, US\$ 55,569 bilhões, com saldo positivo de US\$ 12,264 bilhões e corrente de comércio de US\$ 123,402 bilhões. Diferentemente do quadro mundial, o Brasil manteve sua balança praticamente estável.

Alguns produtos do agronegócio bateram recordes históricos mensais de exportações em volume no mês de abril, como soja, com 16,3 milhões de toneladas; farelo de soja, com 1,7 milhão de toneladas; carne bovina fresca, refrigerada ou congelada, com 116 mil toneladas; carne suína, com 63 mil toneladas e algodão bruto, com 91 mil toneladas. Por outro lado, tiveram queda: trigo, centeio e milho não moído, exceto milho doce, café não torrado, animais vivos, frutas e nozes.

Ásia

As exportações brasileiras (de todos os setores) para a Ásia subiram 15,5% no primeiro quadrimestre do ano, na comparação com o mesmo período de 2019. O mercado asiático passou a representar 47,2% do total de nossas exportações.

Apesar do impacto da pandemia sobre a economia chinesa, as exportações brasileiras para a China cresceram 11,3% no período, com destaque para a soja (+ 28,5%), carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (+ 85,9%), carne suína fresca, refrigerada ou congelada (+153,5%) e algodão em bruto (+ 79%).

Os números do primeiro quadrimestre mostram que, em dólares, a China comprou do Brasil o triplo do importado pelos Estados Unidos e o dobro demandado pela União Europeia.

Frutas

Empresas de Linhares, no Espírito Santo, estão descartando toneladas de mamão que seriam exportadas. Isso porque por causa da pandemia do novo coronavírus, as vendas para outros países diminuíram e a fruta tem estragado nas

fábricas. Os empresários informaram que, antes do descarte, parte da fruta que está boa para consumo é doada para instituições, como para asilo de idosos do município.

Os empresários de Linhares explicaram que a crise econômica provocada pela pandemia do vírus fez com que as vendas diminuíssem muito. O empresário e presidente da Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Papaya (Brapex), Bruno Pessoti, explicou que o setor foi pego de surpresa e, além da queda no consumo, ainda há dificuldade no transporte aéreo da fruta para outros países.

O Brasil abriu seu mercado de frutas cítricas ao Egito. O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) publicou no dia 27 de abril uma instrução normativa sobre o assunto no Diário Oficial da União (DOU), que era o que faltava para a conclusão do processo de abertura do mercado. Com isso, os egípcios ficaram autorizados, desde a última segunda-feira, dia 04 de maio, a exportar citros ao Brasil, seguindo os requisitos acordados por suas autoridades com o Ministério da Agricultura.

Os requisitos são que os frutos exportados tenham certificado fitossanitário emitido pela Organização Nacional de Proteção Fitossanitária (ONPF) do Egito, declarando que estão livres de 11 tipos de pragas. Eles também devem ter sido tratados a frio de 1,7 graus Celsius ou menos de temperatura por 18 dias para o controle da Bactrocera Zonata. A instrução diz que os envios estarão sujeitos a inspeções no ponto de ingresso no Brasil.

Os egípcios pretendem explorar os mercados de laranjas, tangerinas e limões do Brasil. O Egito tem acordo de livre comércio com o Mercosul e então a tarifa que o país árabe paga atualmente para que suas frutas cítricas entrem no Brasil é de 2,5%. Segundo o cronograma de desgravações do acordo, ela será zerada em setembro deste ano.

Outras cargas

Desde o início da série histórica da indústria automobilística, em 1957, não havia um mês com produção tão baixa como abril de 2020, de acordo com os números divulgados no dia 08 de maio pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Com quase todas as fábricas paradas ao longo do mês, apenas 1.847 veículos foram produzidos, entre automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, um tobo de 99% sobre o mês anterior e de 99,4% sobre abril do ano passado.

Além disso, foram produzidas 1.752 máquinas autopropulsadas, 59% a menos que em março. O setor de máquinas agrícolas é considerado essencial pelo governo federal mesmo em período de pandemia, pois ajuda a manter o nível da colheita do setor rural.

A queda abrupta da produção foi acompanhada de recuos dramáticos nas vendas ao mercado interno e nas exportações. Os licenciamentos de autoveículos, de 55,7 mil unidades, foram 76% menores que em abril de 2019, pior resultado em 20 anos.

O segmento de caminhões recuou 53,5% no mesmo período, e o de máquinas caiu 23,9%. Já as exportações despencaram 79,3% para autoveículos (pior volume desde janeiro de 1997) e 62,1%

para máquinas, na comparação com o mesmo mês do ano passado.

Os estoques na virada do mês estavam em 237 mil unidades entre fábricas e concessionárias, suficientes para quatro meses de vendas no ritmo lento atual, o que explica a dificuldade em retomar a produção em todas as fábricas.

Comércio

Após as recentes tensões nas relações entre Estados Unidos e China envolvendo as origens do novo coronavírus, negociadores comerciais dos dois países farão um telefonema na próxima semana para discutir o acordo comercial entre eles. Entre os participantes estarão o vice-premiê chinês, Liu He, e o representante comercial dos EUA, Robert Lighthizer.

O assunto será o progresso na implementação da Fase 1 do acordo comercial entre os dois países, depois que o presidente norte-americano, Donald Trump, ameaçou cancelar o pacto caso a China não estivesse cumprindo seus termos.

Os Estados Unidos haviam se comprometido anteriormente a iniciar negociações com a China sobre a Fase 2 do acordo comercial, para lidar com subsídios governamentais e questões de transferência de tecnologia mais delicadas, mas não houve esforços para iniciar essas negociações desde que o surto de coronavírus bloqueou grande parte da economia norte-americana.

As exportações e importações da China devem registrar queda de dois dígitos em abril, após ensaiarem uma recuperação em março. Isso porque a pandemia causada pelo novo coronavírus prejudicou a demanda global e interrompeu as cadeias de suprimentos industriais. Esse é o resultado de uma pesquisa realizada pela Reuters baseada em dados ainda não consolidados.

Os embarques para fora da China caíram cerca de 15,7% em abril em relação ao mesmo mês de 2019, de acordo com a média das estimativas da pesquisa com 28 economistas, o que é muito pior do que a contração de 6,6% em março. As exportações encolheram 17,2% no primeiro bimestre do ano.

Enquanto isso, as importações encolheram 11,2% no primeiro bimestre em relação ao mesmo período do ano passado, tobo mais acentuado desde julho de 2016.

O superávit comercial do mês de abril foi de cerca de 6,35 bilhões de dólares, ante 19,9 bilhões de dólares em março.

Pesquisas recentes também apontam que as fábricas da China sofreram um colapso nos pedidos de exportação em abril, já que muitos clientes estrangeiros cancelaram uma grande quantidade de encomendas pois a crise de saúde causada pelo coronavírus fechou grande parte da economia mundial.

Segundo a associação de portos da China, o segundo trimestre é geralmente um período movimentado nos portos chineses, mas, como a doença respiratória Covid-19 se espalha globalmente, o crescimento no tráfego de contêineres tem sido contido por uma desaceleração na atividade logística global e por cortes na capacidade em companhias de navegação.

A associação estima que o transporte de contêineres possa cair de 10% a 15% no segundo trimestre.

A Receita Federal ampliou o rol de produtos que terão seu despacho de importação realizado de maneira prioritária para auxiliar no combate à pandemia do coronavírus. A Instrução Normativa RFB nº 1.944, publicada no dia 4 de maio, em edição extra do Diário Oficial da União, prevê o despacho prioritário para matérias-primas destinadas à fabricação de medicamentos, além de consolidar a lista de produtos que já tinham o despacho prioritário.

Conforme previsto na Instrução Normativa RFB nº 1.927, publicada em 17 de março, os produtos destinados ao combate à pandemia têm maior celeridade no trâmite aduaneiro, sendo permitida a entrega da mercadoria ao importador antes da conclusão da conferência aduaneira. Além disso, as declarações de importação envolvendo essas mercadorias deverão ter tratamento prioritário, tanto pelas unidades da Receita Federal, quanto pelo depositário responsável por sua custódia.

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

*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*