

Notícias principais

Os países da Costa Leste da América do Sul – ECSA estão exportando mais para a China. Levantamento realizado com dados do DataLiner mostram que as exportações em contêiner da região, que engloba Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai aumentaram 19% no primeiro quadrimestre de 2020 em relação ao mesmo período do ano passado, com 143.781 TEUs embarcados.

Segundo dos dados do DataLiner, a principal categoria exportada em contêiner do ECSA para a China no primeiro quadrimestre são alimentos, com 63.000 TEUs, 40% a mais que nos quatro primeiros meses de 2019, quando foram embarcados da região 45.000 TEUs em alimentos com destino à China.



O maior destaque são as carnes. Como resultado, as exportações de contêineres reefer também apresentam um aumento de 40% em relação ao ano anterior nos primeiros quatro meses, com 62.000 TEU exportados por este modelo de contêiner.



Nos primeiros quatro meses de 2020, o Brasil exportou 31% mais carne bovina e 31% mais carne de aves à China em relação ao mesmo período de 2019. Já a Argentina registrou um crescimento de 34% nas exportações de carne bovina e 20% de carne de aves à China no mesmo período.

Em relação à carne suína, a demanda foi excepcional: crescimento de 223% nos embarques brasileiros e o início dos embarques argentinos da proteína. A carne suína é a preferida dos chineses e o país vem enfrentando uma doença que dizimou seus rebanhos, a gripe suína africana. Para repor os estoques e abastecer o mercado interno, a solução foi aumentar as importações.



Fonte do gráfico: DataLiner

Grande parte das carnes brasileiras são exportadas via Porto de Paranaguá. A Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.), por exemplo, transportou, em maio, 1.001 contêineres refrigerados até o Porto de Paranaguá, volume 23% maior do transportado em maio do ano passado. A maior parte das cargas transportadas nos contêineres por ferrovia é de frango, produzidos pelas principais cooperativas agroindustriais do Oeste do Paraná e que seguem para o Porto de Paranaguá para exportação. A Ferroeste opera a malha ferroviária entre Cascavel e Guarapuava.

Relação EUA e China - Além da gripe suína africana, outros fatores também contribuíram para o aumento da demanda chinesa, como o problema enfrentado pelos frigoríficos americanos por conta da pandemia causada pela Covid-19. Muitas processadoras americanas de carne foram paralisadas devido à disseminação da doença entre seus funcionários, o que levou o país a priorizar o abastecimento interno, reduzindo as exportações à China, o que acabou favorecendo os países do ECSA.

De acordo com a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), em maio, a participação da China nas exportações brasileiras de carne bovina alcançou a 56,5% do total, somando-se as entradas pelo continente (39,3%) e as entradas por Hong Kong (17,2%).

Outro fator que deve continuar beneficiando a região do ECSA é a guerra comercial entre os Estados Unidos e a China. No início do mês, fontes que não querem ser identificadas afirmaram que a China pediu a suas empresas estatais que suspendam compras de soja e carne suína dos Estados Unidos como uma retaliação ao fato do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmar que vai começar um processo para eliminar o tratamento especial concedido a Hong Kong, que vai desde um tratado de extradição até controles de exportação. Isso seria uma resposta aos planos da China de impor uma nova legislação de segurança no território.

Segundo uma das fontes, grandes volumes em aquisições estatais de milho e algodão dos EUA também foram suspensas e a China poderá expandir a ordem para incluir outros produtos agrícolas dos Estados Unidos caso Washington tome medidas adicionais.

Importadores chineses cancelaram de 10 mil a 20 mil toneladas de embarques de carne suína dos EUA— o equivalente a quase uma semana em pedidos nos últimos meses— após os comentários de Trump, segundo uma das fontes.

Desvalorização do real frente ao dólar - Por fim, vale destacar que, no caso do Brasil, no acumulado dos cinco primeiros meses do ano, a valorização do dólar frente ao real superou 30%, deixando o produto brasileiro mais competitivo, contribuindo, também, para o aumento às exportações à China.

Portos, terminais e infraestrutura

A Receita Federal liberou o pedido de alfandegamento do Cais de Atalaia, localizado no Porto de Vitória, solicitado pela Codesa, autoridade portuária. Com isso, o cais multiuso aumentará a capacidade operacional do Porto de Vitória, já que poderá receber todo tipo de carga.

De acordo com o diretor de Infraestrutura e Operações da Codesa, João Cunhalima, o alfandegamento foi um importante passo para a realização da operação do berço 207. Com a nova concepção de cais corrido, será possível movimentar, além de granéis líquidos, os sólidos, como, por exemplo, gusa, trigo, malte, fertilizantes e carvão, que tem histórico de grandes operações no Porto de Vitória.

“Em época de safra dos granéis sólidos, temos um movimento muito grande no Cais. Esse período começa agora e vai até dezembro. Antes, só os berços 201 e 202, de Capuaba, operavam esses tipos de granéis. Na safra, registramos filas de navios na barra. Agora, com a novo berço 207, vamos ampliar nossa capacidade de movimentação, inclusive para contêineres. O novo cais será um importante ativo para tornar o Porto de Vitória mais dinâmico e mais produtivo”, explica.

O novo cais substituiu dois antigos *dolphins*, e ganhou 278,9m de extensão, abrigando o berço 207. A estrutura conta com uma área total de 19.963 mil m², sendo de 10 mil m² só de retroárea (para armazenagem e movimentação de carga). O cais contínuo foi dotado de 14 cabeços — estrutura maciça de ferro, encravada no cais, destinada a suportar as voltas dos cabos de amarração — e

12 defensas — elemento utilizado em portos e instalações portuárias, para proteção adequada entre o navio e a estrutura de atracação. Além disso, conta com profundidade de até 12,5 metros de calado, possibilitando a atracação de navios com maior capacidade de carga.

A nova construção poderá atender movimentações de cargas de granéis líquidos e sólidos, além de produtos gerais. O berço do novo cais também será fundamental para o projeto de implantação do Terminal de Granéis Líquidos (TGL), que será construído em Capuaba, Vila Velha.

Dados do DataLiner apontam que no primeiro trimestre de 2020, o Porto de Vitória registrou um crescimento de 1,23% nas exportações via contêiner em relação ao mesmo período do ano passado, com 14.932,50 TEUs embarcados. Já nas importações via contêiner, o crescimento foi de 1,52%, com a movimentação de 14.253,50 TEUs.

A Codesa aguarda, agora, a liberação da licença ambiental para iniciar as operações no cais.

Onze novos projetos de infraestrutura de transportes foram qualificados no último dia 10 de junho, durante a 13ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI). A qualificação indica prioridade para esses projetos dentro do programa de concessões do Governo Federal.

No setor portuário, foram qualificados para arrendamento os terminais MAC11, MAC12 e MAC13, no Porto de Maceió (AL); MUC01, no Porto de Mucuripe, em Fortaleza, (CE); TERSAB, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte; e dois terminais de combustíveis na área da Alemoa, no Porto de Santos, o STS08 e STS08A. Somente esses dois terminais devem receber investimentos de R\$ 1,2 bilhão durante os 25 anos de concessão previstos. O arrendamento desses sete terminais deve acontecer no 2º trimestre de 2021. Ainda no setor portuário, o PPI qualificou também a desestatização do Porto Organizado de Itajaí (SC), que deve ir à leilão no 3º trimestre de 2022.

A concessão da BR-135/316/MA também foi aprovada após a reunião. O trecho de 438 km é fundamental para o escoamento de grãos da região conhecida como Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e deve ir a leilão em 2022.

Outra qualificação é a relicitação dos aeroportos internacionais Aluízio Alves (São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte) e de Viracopos (Campinas, em São Paulo).

O Porto de Paranaguá recebeu esta semana o maior navio de sua história: o graneleiro Pacific South. O graneleiro tem 292 metros de comprimento e 45 de boca (largura) e vai carregar um volume histórico para o segmento dos granéis sólidos nos terminais paranaenses. Serão 103 mil toneladas de farelo de soja.

A embarcação atracou no berço 214, um dos três do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.

De bandeira das Ilhas Marshall, o navio Pacific South veio do porto de Xangai, na China. Geralmente, os navios que carregam os graneis têm 5 ou 7 porões. Este tem nove porões para receber e transportar todo o farelo que começa a ser carregado.

As 103 mil toneladas de farelo de soja serão carregadas a partir de três terminais. Cerca de 84 mil toneladas sairão da Coamo; 15 mil da Cotriguaçu; e quatro mil toneladas dos silos públicos (horizontais).

Segundo a empresa responsável pela operação, a Cargill, o farelo irá para o porto de Amsterdã, na Holanda.

O Corredor de Exportação é formado por nove terminais privados: Cargill, AGTL, Interalli, Centro Sul, Coamo, Louis Dreyfus, Cotriguaçu, Cimbesul e Rocha. Além de dois terminais públicos: um silo vertical, com capacidade estática de cem mil toneladas, e um silo horizontal, com capacidade total de 60 mil toneladas.

No Corredor, são seis shiploaders com capacidade para carregar cerca de mil toneladas por hora. Os equipamentos carregam, por esteiras, a carga de 11 diferentes terminais.

De acordo com a Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária do Porto de Santos, o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) desenvolvido para o maior porto da América Latina e que atualmente está em análise no Ministério da Infraestrutura (Minfra), resultará em investimentos da ordem de R\$ 9,7 bilhões entre os próximos cinco e dez anos, com geração estimada de 60,4 mil empregos na região. O novo planejamento portuário prevê a necessidade de aumento de aproximadamente 50% da capacidade do complexo santista até 2040, elevando-a para 240,6 milhões de toneladas.

O pacote em torno de R\$ 10 bilhões divide-se em investimentos em terminais com contratos vigentes (R\$ 2,5 bilhões), investimentos previstos em 8 novos leilões ou adensamentos de áreas a serem realizados a partir de 2021 (R\$ 5,2 bilhões), e obras de acessos rodoferroviários (R\$ 2 bilhões).

O novo PDZ projeta o porto do futuro, a partir das premissas de clusterização de áreas por tipo de carga, com ganhos de escala, dedicação de berços aos terminais, e aumento da participação ferroviária, em linha com as melhores práticas mundiais.

“O levantamento mostra que o PDZ será um dos principais motores, se não o principal, para a geração de milhares de empregos e renda na região. O incremento na oferta de emprego considera, inclusive, o aspecto de automação e a utilização de novas tecnologias que potencialmente alterarão o perfil da mão de obra necessária. Mesmo assim, aponta para esse significativo crescimento da oferta, principalmente em algumas cadeias”, afirma o presidente da SPA, Fernando Biral.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ abriu, no dia 09 de junho, consulta e audiências públicas para o aprimoramento do edital de licitação, contrato de

arrendamento, documentos técnicos e anexos necessários à realização da licitação de arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal, especialmente açúcar, localizado no Porto de Maceió, denominado área MAC13.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública estão disponíveis no endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 23/07/2020, exclusivamente pelo site <http://portal.antaq.gov.br> ou pelo e-mail anexo_audiencia092020@antaq.gov.br

O terminal - A área do terminal, denominada MAC13, tem 71.262m² e é destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido vegetal, especialmente açúcar. O prazo contratual será de 25 anos e os investimentos previstos a serem feitos pelos futuros arrendatários totalizam R\$ 55,7 milhões. O valor global do contrato para o MAC13 é de R\$ 922,7 milhões. Os futuros arrendatários do terminal pagarão à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 364.684,87 e mais R\$ 4,73 por tonelada movimentada.

Com a retomada da produção da Renault e da Volkswagen, em São José dos Pinhais, Região Metropolitana de Curitiba, o Porto de Paranaguá também voltou a fazer a exportação de veículos. O porto espera, nas próximas semanas, seis navios para o embarque dos automóveis produzidos no Estado.

No dia 08 de junho, o navio no Dover Highway embarcou 2.473 veículos com destino à Argentina, Colômbia e México. No dia 04 de junho, Paranaguá já havia recebido a embarcação General San Martin, que levou 1.339 automóveis para países da América Latina. Também estão previstos a chegada dos navios Michigan Highway, Grande Argentina, Gran San Paolo e o retorno do General San Martin.

Por conta da pandemia causada pelo novo coronavírus, o Porto de Paranaguá ficou quase dois meses sem fazer a movimentações de automóveis.

No dia 08 de maio, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região derrubou a liminar que determinava a manutenção, de forma temporária, do contrato de arrendamento da operadora portuária Marimex, no Porto de Santos. A empresa pretendia que seu contrato, vencido em 8 de maio, fosse prorrogado, alegando que não havia fundamentação técnica para negar sua solicitação.

Por outro lado, o Ministério da Infraestrutura prevê a construção de uma pera ferroviária no local hoje ocupado pela Marimex em Santos. A pera ferroviária possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem e está prevista no novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos. O empreendimento pode quase quadruplicar, para 20 milhões de toneladas, a movimentação de graneis sólidos em uma área do porto, melhorando o acesso a 13 terminais.

Decisão da justiça - Em sua decisão, o desembargador Daniel Paes Ribeiro, considerou a alegação do Ministério da Infraestrutura de que não prorrogar o contrato é prerrogativa do Poder Público e que isso leva em conta a necessidade urgente de aumentar a capacidade portuária, promover a consolidação de um cluster para fertilizantes na margem direita do Porto de Santos e aumentar a capacidade de embarque de vagões, com a construção de um ramal ferroviário em parte da área ocupada pela Marimex para dar vazão à armazenagem e à movimentação de graneis sólidos e de carga geral, além da movimentação de graneis sólidos minerais (preferencialmente sais e fertilizantes).

“É fato inequívoco nestes autos, a existência de plano de modernização do Porto de Santos, e que envolve a realização de obras ferroviárias que irão ocorrer na área atualmente ocupada pela empresa Marimex. É certo, também, que existe área destinada para a instalação dos terminais de contêineres, em outro bairro, e que servirá, também, para a melhoria do tráfego de veículos pesados na região do entorno da área portuária, contribuindo, assim, para a melhoria da qualidade de vida da população da cidade de Santos. Por outro lado, conforme alegado pela União, não há direito subjetivo à prorrogação do contrato de arrendamento, tratando-se, na realidade, de decisão discricionária da Administração”, afirma o desembargador em sua decisão.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, após concretizar o encerramento do contrato com a Marimex, o órgão deve estudar uma nova licitação, com os objetivos alinhados ao novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, podendo, ainda, firmar contrato de transição para garantir a operação atual.

Navegação

No dia 12 de junho, a Marinha realizou a operação de afundamento do navio mercante Stellar Banner, que estava encalhado na costa do Maranhão há três meses devido a uma fissura no casco. A embarcação estava a serviço da Vale e carregava toneladas de minério de ferro, que foram retiradas antes do procedimento.

De acordo com o Comando do 4º Distrito Naval, o afundamento ocorreu por volta das 10h e seguiu normas internacionais de segurança ambiental. A operação foi realizada após o navio ter sido rebocado para uma região de águas profundas.

A Marinha informou também que uma equipe será mantida na área por três dias para monitorar eventuais objetos que possam se soltar do navio e evitar que manchas de óleo possam se espalhar. Uma aeronave contratada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), que também acompanhou a operação, também vai continuar no local.

A CMA CGM informou que precisará fazer um ajuste de frete em um serviço específico da Costa Leste da América do Sul para equilibrar seus custos operacionais.

Com isso, o serviço BRAZEX, da Costa Leste da América do Sul aos EUA, Canadá, México, América Central e Caribe para cargas dry passará a ter GRI (sigla em inglês de aumento geral de tarifa) de 200 dólares para contêineres de 20' e 250 dólares para contêineres de 40' a partir de 13 de julho de 2020 (data de BL) até 13 de agosto de 2020.

Outro reajuste que o armador fará é a revisão da sobretaxa PCS (Port Congestion Surcharge) para todas as cargas movimentadas entre a Costa Leste da América do Sul (serviços SAMWAF, NEFGUI e PLATA) e Duala, em Camarões.

O armador havia implementado, desde o dia 15 de fevereiro de 2020 (data de BL), uma sobretaxa PCS para todas as cargas movimentadas entre a região do ECSA e Duala devido ao permanente congestionamento para atracação em Camarões, o que causa interrupção nos serviços e eleva os custos operacionais.

O valor será revisado para 250 dólares por TEU e passará a valer no período de 15 de julho até 30 de setembro de 2020.

A Maersk disponibilizou 300 navios para participar do programa global Navio de Observação Voluntária (VOS), que visa ajudar os meteorologistas a criar previsões mais precisas do tempo e de tempestades, além de ajudar os cientistas a entender melhor as mudanças climáticas. A expectativa é que até o final de 2020 toda a frota do armador esteja participando do programa.

Segundo a empresa, os avanços tecnológicos aumentaram significativamente a quantidade de informações que podem ser compartilhadas. Para obter mais dados com maior precisão, as cinco primeiras embarcações Maersk participantes do programa VOS estão equipadas com um tipo mais avançado de estação meteorológica automatizada (AWS, da sigla em inglês), chamado Estação Meteorológica Automática Comum Europeia (EUCAWS). O sistema EUCAWS coleta automaticamente dados sobre pressão atmosférica, temperatura do ar e umidade relativa e os transmite a cada hora para as estações de pesquisa designadas. Até o final de 2020, um total de 50 estações estão planejadas para operar em navios Maersk, fornecendo a maior frota de AWS de uma única empresa.

Vale destacar que a participação geral no programa VOS diminuiu nos últimos anos devido à redução nos recursos financeiros e de tripulação da frota comercial global. Novas tecnologias, como a AWS e os diários eletrônicos, no entanto, levaram a um aumento na quantidade e qualidade das observações de cada navio. .

Óleo & gas

No mês de maio, a Petrobras exportou 1,11 milhão de toneladas de óleo combustível, superando em 10% o recorde anterior atingido em fevereiro de 2020. A quantidade exportada de óleo combustível foi 231% acima do volume exportado em maio do ano passado.

De acordo com a companhia, a principal causa do crescimento nas exportações de óleos combustíveis foi a entrada em vigor, em

01/01/2020, da nova especificação mundial dos combustíveis marítimos (IMO 2020), que reduziu de 3,5% para 0,5% o limite de teor de enxofre no óleo combustível, tornando-o menos poluente. A Petrobras é especialista na produção de petróleo e óleo combustível com baixo teor de enxofre e se beneficiou com a legislação.

Segundo a Petrobras, outro ponto que contribuiu para o resultado positivo da empresa foi a diversificação dos destinos das exportações do óleo combustível.

Grãos

De acordo com o Boletim da Balança do Agronegócio, divulgado em 10 de junho, pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), o agronegócio brasileiro registrou valor recorde nas exportações de maio com US\$ 10,9 bilhões (+17,9%) e correspondeu a 60,9% do total exportado pelo país. Entre os principais produtos exportados estão a soja em grão (US\$ 5,2 bilhões), carne bovina (US\$ 780 milhões), açúcar (US\$ 767 milhões) e café verde (US\$ 468 milhões).

O mercado chinês adquiriu 44,9% do valor total exportado pelo Brasil em produtos do agronegócio, chegando a US\$ 4,91 bilhões em aquisições (+50,4%). O país asiático foi o maior importador da soja em grão brasileira, das carnes (bovina, suína e de aves), do açúcar e da celulose.

Já as importações de produtos do agronegócio diminuíram de US\$ 1,18 bilhão (maio 2019) para US\$ 835,78 milhões em maio deste ano, recuo de 29,3%.

Dados divulgados pelo CecaFé, Conselho dos Exportadores de Café do Brasil apontam que o Brasil exportou em maio deste ano 3 milhões de sacas de café, considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. A receita cambial gerada no mês com as exportações foi de US\$ 370,7 milhões e o preço médio da saca foi de US\$ 124,44, alta de 5,2% em relação a maio de 2019.

Em relação às variedades do grão, o café conilon (robusta) apresentou aumento de 4,7% nas exportações em relação a maio de 2019, com 484,1 mil sacas exportadas (16,3% da participação das exportações por variedade). Já o café arábica representou 73,8% do volume total de café exportado no mês, com 2,2 milhões de sacas embarcadas, apresentando uma queda de 27,3% na comparação com o mesmo período do ano anterior. O café solúvel representou 9,9% dos embarques, com a exportação de 296,1 mil sacas.

Acumulado do ano - De janeiro a maio de 2020, o Brasil exportou 16,6 milhões de sacas de café, com destaque para o crescimento de 19,2% nas exportações de café robusta (equivalente a 1,5 milhão de sacas) na comparação com o mesmo período do ano passado. A receita cambial gerada pelas exportações no período foi de US\$ 2,2 bilhões e o preço médio foi de US\$ 133,06,

registrando aumento de 4,8% em relação aos cinco primeiros meses de 2019.

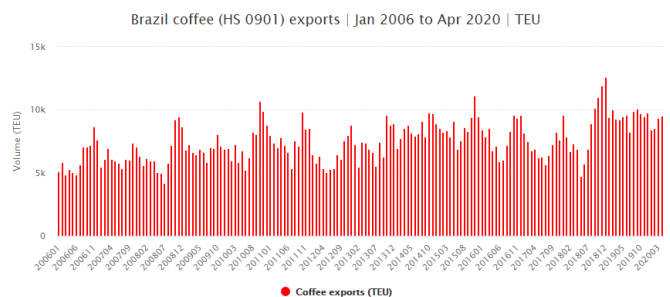
Em 2020, o principal destino de café brasileiro continuou sendo os Estados Unidos, que importaram 3,3 milhões de sacas de janeiro a maio (19,8% de participação no total das exportações). A Alemanha, segundo maior consumidor, importou 2,9 milhões (equivalente a 17,6% de participação nos embarques) e a Itália, terceiro maior consumidor, importou 1,5 milhão de sacas (8,8%).

Na sequência, estão a Bélgica, com 1,1 milhão de sacas (6,9%); Japão, com 845,6 mil sacas (5,1%); Federação Russa, com 533,4 mil sacas (3,2%); Turquia, com 491,5 mil sacas (3%); Espanha, com 406,1 mil sacas (2,5%); Canadá, com 362,9 mil sacas (2,2%); e França, com 323,4 mil sacas (2,0%). Os principais importadores, EUA e Alemanha, registraram um aumento no comparativo com o mesmo período do ano passado de 2,2% e 2,5% respectivamente.

Além disso, a Federação Russa, Bélgica e Espanha se destacaram ao apresentar um crescimento significativo na compra de café brasileiro, se comparado ao mesmo período de 2019. Os aumentos foram de, respectivamente, 17,2%, 16,7% e 11,1%.

Em relação aos principais portos de exportação da commodity, o Porto de Santos segue na liderança como via de escoamento do café neste ano, com 81,7% de participação (13,5 milhões de sacas embarcadas por ele). Os portos do Rio de Janeiro figuram o segundo lugar, com 11,9% de participação (1,9 milhão de sacas embarcadas por eles).

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de café ano a ano:



Graphic source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

O presidente da Argentina, Alberto Fernandez, assinou um decreto que prevê uma intervenção do governo por 60 dias na trading de grãos e derivados Vicentin. A empresa é uma das maiores do país, e líder nos embarques de óleo de soja e havia entrado em recuperação judicial no dia 10 de fevereiro deste ano.

“É uma decisão estratégica para a economia nacional”, escreveu o presidente em seu Twitter oficial. “Quero dar tranquilidade a todos os funcionários da empresa, que continuarão em seus empregos. E também aos 2.600 produtores, que poderão contar com a empresa para vender seus grãos”.

De acordo com Fernández, será enviado ao Congresso argentino um projeto para a desapropriação da companhia, que estava a caminho da falência.

O presidente argentino informou, também, que todos os ativos da companhia farão parte de um fundo fiduciário que será administrado pela YPF Agro. “Os argentinos precisam ser muito felizes porque estamos dando um passo em direção à soberania alimentar”, disse Fernández.

O economista Gabriel Delgado deverá ser o interventor da estatização e ficará encarregado da gestão da empresa.

A Vicentin é uma peça importante dos negócios de exportação de grãos e derivados do país, que alcançam cerca de US\$ 20 bilhões por ano. A empresa tem uma joint venture com a Glencore chamada Renova, que conta com uma grande unidade de processamento de soja localizada na Província de Santa Fé. Segundo Fernández, ele não consultou a Glencore antes de decidir intervir na Vicentin.

De acordo com o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado no dia 09 de junho, pelo IBGE, o país colherá 245,9 milhões de toneladas de cereais, leguminosas e oleaginosas até o final do ano, alta de 1,8% (mais 4,4 milhões de toneladas) em relação a 2019. O arroz, o milho e a soja respondem por 92,2% desse montante. Mas o dólar alto incentiva outras produções, como o trigo.

A estimativa de maio para a safra agrícola 2020 sofreu uma redução de 0,5% frente à do mês anterior, influenciada pela estiagem no sul do país, mas se mantém em patamar recorde.

A soja deve superar o recorde atingido em 2018, com safra de cerca de 119,4 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 5,2% em relação à safra do ano de 2019, mas uma retração de 1,4% no volume que era esperado na estimativa anterior (abril). Essa redução se deve à estiagem no Sul.

Mas o câmbio é favorável à soja e ao trigo, que vem subindo no conceito dos produtores. A estimativa da produção do cereal encontra-se 10,1% acima da do mês anterior e 31,4% maior que a do ano anterior.

Entre as regiões, o Centro-Oeste lidera como maior produtor nacional de grãos com 47,2% de participação, devendo colher 116,0 milhões de toneladas em 2020, seguido pelo Sul (29,8% de participação e 73,4 milhões de toneladas). O Sudeste, com 9,9% de participação (24,4 milhões de toneladas); o Nordeste, com 8,8% (21,5 milhões de toneladas) e o Norte, com 4,3% (10,5 milhões de toneladas) juntos, produzem menos que a segunda colocada.

Entre os estados, as maiores participações são do Mato Grosso (28,6%), do Paraná (16,4%), do Rio Grande do Sul (10,8%), de Goiás (10,3%), de Mato Grosso do Sul (8,0%) e de Minas Gerais (6,1%), que, somados, representaram 80,2% do total nacional.

Outras cargas

A Covid-19 impactou o comércio de produtos de saúde do Brasil com os países árabes. O Brasil importa de países árabes itens como sondas, cateteres, seringas, tubos, reagentes e instrumentos, mas compras caíram no período de janeiro a março em função de fatores como menor realização de exames e cirurgias eletivas, problemas logísticos e alta do dólar.

Nos primeiros três meses deste ano, as importações brasileiras de produtos de saúde de países árabes somaram US\$ 1 milhão, um recuo de 42,8% sobre os mesmos meses de 2019. Os países árabes dos quais o Brasil comprou foram Egito, Emirados, Marrocos e Tunísia. Os números são da Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Produtos para Saúde (Abraidi), com base em dados da Aliança Brasileira da Indústria Inovadora em Saúde (ABIIS).

Os valores compilados pela ABIIS – da qual a Abraidi faz parte – englobam produtos do universo das entidades que a integram, como órteses e próteses, materiais descartáveis como seringas e curativos, equipamentos médicos de pequeno a grande porte, equipamentos de proteção individual (EPIs) como máscaras e luvas, respiradores, produtos para análises e testes como reagentes, instrumentos cirúrgicos, bombas de infusão, entre outros. Não fazem parte medicamentos e vacinas.

Já em relação às exportações, o Brasil exportou em produtos de saúde para os países árabes US\$ 1,2 milhão de janeiro a março, uma queda de 56% sobre igual período de 2019. Fatores parecidos com os da importação pesaram nessa queda.

Em produtos de saúde, o Brasil tem uma balança comercial deficitária, já que importa muito mais do que exporta. O fornecimento é concentrado e vem principalmente de Estados Unidos, Europa, China e Japão. O Brasil também exporta produtos de saúde e tem na exportação uma gama mais diversificada de parceiros comerciais, incluindo EUA, Europa, América Latina e Oriente Médio.

De acordo com a Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), em maio, foram exportados 2,7 milhões de pares de sapatos, que geraram US\$ 23,9 milhões, quedas tanto em volume (-64,7%) quanto em receita (-66%) em relação ao mês mesmo de 2019. Com o resultado, no acumulado dos cinco primeiros meses de 2020, as exportações somaram 39,53 milhões de pares e US\$ 294,9 milhões, quedas de 22,1% e 28,7%, respectivamente, ante igual período do ano passado.

Nos cinco primeiros meses, o principal destino do calçado brasileiro no exterior foi os Estados Unidos, para onde foram enviados 3,8 milhões de pares, que geraram US\$ 57,7 milhões, quedas de 32,3% e de 32,1%, respectivamente, ante o mesmo período do ano passado. O segundo destino foi a Argentina, que importou 2,88 milhões de pares de sapatos por US\$ 29,47 milhões, quedas de 3,8% em volume e de 21,7% em receita no

comparativo com o mesmo período de 2019. Completando os três principais destinos, a França importou 2,68 milhões de pares brasileiros, pelos quais foram pagos US\$ 19,52 milhões, quedas de 17,8% e de 10,7%, respectivamente, ante 2019.

Queda também nas importações - Nos primeiros cinco meses do ano, o Brasil importou 11,65 milhões de pares, pelos quais foram pagos US\$ 138,32 milhões, quedas de 16% em volume e de 10,3% em receita na relação com mesmo período de 2019. Segregando apenas o mês de maio, as importações caíram 47,4% em pares e 50% em receita no comparativo com mês correspondente do ano passado (1,2 milhão de pares e US\$ 15 milhões).

As principais origens das importações brasileiras nos cinco primeiros meses do ano foram os países asiáticos. Vietnã (com 4,68 milhões de pares e US\$ 78,78 milhões, queda de 5% em volume e incremento de 1,2% em dólares), Indonésia (1,4 milhão de pares e US\$ 23 milhões, quedas de 31% e 25%, respectivamente) e China (4,58 milhões de pares e US\$ 18 milhões, quedas de 17,3% e de 7,2%, respectivamente), juntos, responderam por mais de 80% das importações brasileiras de calçados.

Nos cinco primeiros meses de 2020, em partes – cabedais, saltos, solados, palmilhas etc -, as importações brasileiras somaram US\$ 9,37 milhões, 29,5% menos do que no mesmo período do ano passado. As principais origens foram China, Paraguai e Vietnã.

Segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Biscoitos, Massas Alimentícias e Pães & Bolos Industrializados (Abimapi), a exportação destes produtos aumentou 49% no primeiro quadrimestre deste ano para 38,5 mil toneladas, na comparação com o volume exportado em igual período do ano passado. Em faturamento, o crescimento na receita das exportações foi de 8%, somando US\$ 50,2 milhões.

“Apesar do cenário de instabilidade, com atual situação econômica do país e a alta do preço da farinha, a desvalorização do real refletiu favoravelmente nas exportações dos produtos da cesta Abimapi”, afirma o presidente-executivo da Abimapi, Claudio Zanão.

De acordo com a entidade, as medidas de isolamento social para controle do novo coronavírus também contribuíram para o crescimento do consumo e exportação de produtos destinados à alimentação dentro do lar. Os principais destinos dos biscoitos e massas brasileiros foram os Estados Unidos, Uruguai e Paraguai.

Economia

Estudo realizado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, Unctad, apontou que o valor do comércio internacional de mercadorias diminuiu cerca de 5% no primeiro trimestre de 2020, mas devido à Covid-19 essa redução chegará a 27% já no segundo trimestre deste ano.

De acordo com a Unctad, as interrupções nos setores econômico e social pela pandemia provocam um declínio dramático no comércio.

Os números mais recentes apontam uma deterioração nas importações em abril e maio. Nos países em desenvolvimento, o comércio parece ter caído num ritmo mais acelerado que nos países desenvolvidos. No período, as importações nas economias em desenvolvimento caíram 19%, enquanto as exportações diminuíram 18%.

Com exceção de janeiro e fevereiro, a China parece se ter saído melhor do que outras grandes economias. Mesmo assim, apesar das exportações terem crescido 3% em abril, houve uma queda de cerca de 8% nas importações e exportações em maio.

As empresas de comércio não-automotivo e de energia entraram em colapso, e o comércio de produtos agroalimentares permaneceu estável. Já a compra e venda de insumos médicos para a Covid-19 mais do que dobrou em abril.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com. Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033
Datamar Consultores Associados Ltda.
Rua Funchal, 203, 4o. Andar*

Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP