

Notícias principais

Como foi o desempenho dos portos brasileiros e dos demais países da Costa Leste da América do Sul nos primeiros cinco meses de 2020? Dados do DataLiner mostram que a situação dos portos em 2020 varia bastante.

No ranking brasileiro, por exemplo, o Porto de Santos, que ocupa o primeiro lugar da lista, viu suas exportações por TEU crescerem 5,26%, para 419.821 TEUs. Outro destaque é o Porto de Pecém, que teve um volume exportado em TEUs 46,98% maior, com 9.579 TEUs.

Na contramão está o Porto de Imbituba, que teve uma queda de 69,25% nas exportações, com 250 TEUs despachados no período.

Ranking de Porto – Exportação de 2019 e 2020 (Jan a Maio)

Exportações Brasil (TEU por porto)

Porto	2019	2020	Diferença %
SANTOS	398.849	419.821	5.26%
PARANAGUA	143.847	155.526	8.12%
NAVEGANTES	111.766	119.599	7.01%
RIO GRANDE	93.841	87.319	-6.95%
ITAPOA	75.750	67.199	-11.29%
ITAJAI	53.707	63.366	17.99%
SALVADOR	37.595	37.804	0.56%
RIO DE JANEIRO	39.613	36.182	-8.66%
VITORIA	27.675	26.219	-5.26%
VILA DO CONDE	22.434	19.681	-12.27%
PORTO DE ITAGUAI	14.251	10.415	-26.92%
PECEM	6.517	9.579	46.98%
SUAPE	8.344	9.490	13.73%
FORTALEZA	8.818	8.125	-7.86%
NATAL	7.072	7.421	4.93%
MANAUS	7.083	5.818	-17.86%
IMBITUBA	813	250	-69.25%

Source: DataLiner

Nas importações, enquanto o volume exportado pelo Porto de Santos caiu 4,47%, com 367.950 TEUs, Itajaí teve um crescimento de 53,51%, com 60.489 TEUs.

Ranking de Portos – Importação de 2019 e 2020 (Jan a Maio)

Importações Brasil (TEU por porto)

Porto	2019	2020	Diferença %
SANTOS	385.185	367.950	-4.47%
PARANAGUA	95.009	100.111	5.37%
NAVEGANTES	92.812	85.541	-7.83%
ITAPOA	68.942	72.848	5.67%
MANAUS	64.572	70.029	8.45%
ITAJAI	39.404	60.489	53.51%
RIO DE JANEIRO	52.930	47.790	-9.71%
SUAPE	32.099	33.031	2.90%
RIO GRANDE	30.966	29.977	-3.19%
SALVADOR	25.435	28.119	10.55%
VITORIA	24.027	22.241	-7.44%
PECEM	10.696	13.881	29.78%
PORTO DE ITAGUAI	15.244	10.103	-33.72%
VILA DO CONDE	2.984	3.446	15.48%
FORTALEZA	778	632	-18.77%
IMBITUBA	724	281	-61.19%
NATAL	255	233	-8.43%
PORTO ALEGRE	128	131	2.34%
RECIFE	59	120	103.39%

No Plate, o Porto de Buenos Aires, que ocupa o primeiro lugar do ranking, teve um crescimento de 8,19%, com 161.331 TEUs. Outro destaque positivo é o Porto de La Plata, com desempenho 64,97% superior, e 551 TEUs exportados. Do lado contrário está o Porto de Bahia Blanca que teve uma queda de 40,62%.

Ranking de Portos Plate – Exportação de 2019 e 2020 (Jan a Maio)

Exportações Plate (TEU por porto)

Place_and_Ports/POL_Name	2019	2020	Diferença %
BUENOS AIRES	149.123	161.331	8.19%
MONTEVIDEO	76.815	79.125	3.01%
ZARATE	11.422	12.591	10.23%
SAN ANTONIO ESTE	10.404	12.502	20.17%
ROSARIO	6.866	8.354	21.67%
BAHIA BLANCA	7.502	4.455	-40.62%
PUERTO MADRYN	3.975	2.831	-28.77%
LA PLATA	334	551	64.97%
MAR DEL PLATA		430	100.00%
PUERTO DESEADO	252	298	18.25%

Source: DataLiner

Já nas importações, o Porto de Buenos Aires teve uma queda modesta, de 0,65%, com 204.307 TEUs. Já o pior desempenho ficou com Bahía Blanca, com queda de 89,54%, para 70 TEUs.

Ranking de portos Plate – Importação de 2019 a 2020 (Jan a Mai)

Importações Plate (TEU por porto)

Portos	2019	2020	Diferença %
BUENOS AIRES	206.246	204.907	-0.65%
MONTEVIDEO	62.895	58.355	-7.22%
ZARATE	19.219	18.016	-6.26%
ROSARIO	7.885	8.220	4.25%
USHUAIA	4.932	7.241	46.82%
PUERTO MADRYN	1.112	1.124	1.08%
PUERTO DESEADO	397	207	-47.86%
BAHIA BLANCA	669	70	-89.54%
MAR DEL PLATA	138	39	-71.74%
LAS PALMAS +AR	1.041	17	-98.37%
SANTA FE	9	16	77.78%

Source: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

A Portaria No. 21/ CPCE, divulgada pela Marinha do Brasil, através da Capitania dos Porto do Ceará, definiu os novos calados máximos para operação de navios nos canais de acesso e berços do Porto do Pecém.

No documento, assinado pelo Capitão de Mar e Guerra Ricardo Barillo Cruz, foram estabelecidos os calados operacionais de 15,30 m para os novos berços do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) do Pecém: berços 7, 8 e 9. A definição veio com a aprovação do estudo “Análise de Calados Máximos Recomendados – Porto do Pecém”, apoiado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidrográficas (INPH) e pelo Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil (CHM).

“Conseguimos esse resultado nos nossos novos berços com uma técnica de regularização do solo marinho, sem nenhum tipo de dragagem, para aumentar a capacidade de atender navios maiores, especialmente os grandes navios porta contêineres”,

afirmou o analista de Desenvolvimento Logístico do Complexo do Pecém, Felipe Guimarães.

Medidas de operação para navios contêineres no TMUT do Porto do Pecém

Comprimento máximo: 366 metros

Largura (Boca) máxima: 49 metros

Tonelagem máxima: 140 mil toneladas

“Com a homologação das profundidades dos novos berços, o terminal eleva sua capacidade operacional ao poder receber navios de até 366 metros de comprimento com capacidade de transportar aproximadamente 14mil TEUs, ou seja, embarcações cargueiras que estão entre as maiores do mundo. E adiante que já no próximo mês receberemos o maior navio a aportar na história do Porto no Pecém”, conclui Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém.

Os silos públicos do Porto de Paranaguá registraram o maior volume de embarque dos últimos dez anos. A quantidade de soja, em grão e farelo, somou quase 1,66 milhão de toneladas no primeiro semestre deste ano, com aumento de 67,8%, em relação ao volume embarcado pelo complexo em 2019 (cerca de 988,4 mil toneladas).

A estrutura é administrada pela empresa pública Portos do Paraná e integra o complexo do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.

O Porto de Paranaguá conta com dois silos públicos: um vertical, dedicado à soja em grão, com capacidade de armazenar até 100 mil toneladas; e quatro horizontais, com capacidade total para 60 mil toneladas de farelo de soja.

Por estas estruturas, operam as empresas que não têm terminais próprios em Paranaguá. Atualmente, os operadores dos silos públicos são a Céu Azul, Grano Logística, Gransol, Marcon, Sulmare, Tibagi e Transgolf, que trabalham com diversos exportadores menores.

Para a eficiência do processo, a Portos do Paraná utiliza o Sistema Logístico do Corredor de Exportação (Silog), que analisa uma série de variáveis para a programação de descarga nos silos públicos.

“Organizamos as nomeações recebidas, por ordem cronológica de atracação dos navios, o que nos permite que sejam atendidos os navios conforme a sequência de atracação, caso contrário poderia prejudicar seriamente o giro do terminal”, explica Luis Douglas, da Divisão de Silos.

Segundo ele, equalizar a data prevista de atracação do navio e o volume a ser recebido, de acordo com a capacidade de recepção do terminal e espaço disponível, é o principal objetivo dessa programação. “É justamente esse sistema que permite que os silos públicos atendam todos os tipos de clientes”, conclui.

Confira tabela com o desempenho dos silos públicos nos últimos 10 anos:

Volumens de embarque pelos Silos Públicos da Portos do Paraná									
ANO		JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	TOTAL/ PRODUTO	TOTAL/ ANO
2020	FARELO	736	72.650	62.487	110.893	89.274	60.685	396.724	1.658.573
	SOJA	36.310	170.654	255.333	336.048	269.770	193.734	1.261.849	
2019	FARELO	36.421	21.775	45.074	91.361	65.312	85.425	345.368	988.394
	SOJA	25.039	134.842	81.450	125.573	68.068	208.054	643.026	
2018	FARELO	65.538	84.558	42.348	98.935	90.797	80.445	462.623	1.246.290
	SOJA	6.706	125.746	173.531	205.182	124.344	148.159	783.668	
2017	FARELO	25.138	70.802	79.987	101.332	105.004	50.614	432.878	1.000.133
	SOJA	77.069	123.378	124.899	122.405	49.172	70.332	567.256	
2016	FARELO	8.306	0	83.192	118.668	99.381	116.963	426.510	1.221.664
	SOJA	101.410	121.040	185.801	216.547	146.915	23.442	795.154	
2015	FARELO	28.642	68.764	119.669	64.494	147.917	95.264	524.751	1.493.890
	SOJA	0	61.368	215.354	235.960	244.991	211.467	969.140	
2014	FARELO	11.747	37.858	55.884	106.623	141.717	141.779	495.608	1.090.253
	SOJA	18.250	95.387	177.199	151.280	80.231	72.298	594.645	
2013	FARELO	17.276	52.373	91.306	156.193	118.475	75.952	511.575	1.456.825
	SOJA	0	131.191	188.120	239.617	236.842	149.480	945.250	
2012	FARELO	20.971	70.371	100.240	110.937	88.381	99.771	490.671	1.551.302
	SOJA	500	102.186	264.368	228.089	266.827	198.661	1.060.631	
2011	FARELO	6.000	29.528	41.172	78.993	110.208	88.886	354.787	1.398.748
	SOJA	0	40.066	196.975	250.913	365.756	190.251	1.043.961	

O temporal e as fortes rajadas de vento que atingiram o Litoral do Paraná no último dia 30 de junho, causaram diversos estragos no Porto de Paranaguá. Além de falta de energia e outros transtornos, dois shiploaders dos berços 204 foram arrastados pela força do vento.

Já no dia 02 de julho, a Portos do Paraná informou que o movimento do Porto de Paranaguá foi normalizado. De acordo com a autoridade portuária, todos os berços, com exceção do 204, estão operantes, com fluxo regular de navios. A previsão é que o 204 volte a ser usado até a manhã de sexta-feira (3), quando o shiploader atingido pelo temporal entrar em funcionamento novamente.

O berço 214 opera com apenas um dos dois equipamentos de carregamento. O shiploader número 6, também danificado pela força do vento no início da semana, deve ser restabelecido até o próximo sábado (4).

No berço 200, a ocupação e a descarga de fertilizante seguem normalmente, assim como as operações nos píeres dos líquidos: berços 142, 143 e 144.

A tempestade também causou estragos menores no Porto de Antonina.

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), divulgados pelo Ministério da Infraestrutura, indicam que o volume de cargas transportado por trens no Brasil cresceu 5,7% no bimestre abril/ maio em relação ao mesmo bimestre de 2019, mesmo com o impacto das medidas de isolamento social, por causa da pandemia do coronavírus.

Quanto comparados sozinhos, o mês de abril registrou alta de 19,9% em relação a abril de 2019 para 37,3 milhões de toneladas úteis, enquanto em maio houve retração de 5,1% em relação a maior de 2019, com 39 milhões de toneladas úteis.

Segundo o ministério, o crescimento em abril foi motivado por maiores carregamentos de minério de ferro, do agronegócio e do setor de papel e celulose, que responderam por 90,2% do total. A Estrada de Ferro Carajás foi a que mais se destacou no período.

construção naval, reduzir custos operacionais com combustível mais barato usado em cabotagem e permitir maior acesso a portos organizados, entre outros benefícios.

Navegação

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou o repasse de R\$ 757,2 milhões para projetos destinados ao setor naval. Entre os projetos estão o reparo e a construção de embarcações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e construção de estaleiros. O Conselho também aprovou o orçamento do FMM para 2021, no valor de R\$ 6,8 bilhões.

A decisão foi aprovada durante a 44ª Reunião Ordinária do CDFMM, na última quinta-feira (2). A maior parte dos recursos, R\$ 694,6 milhões, foi destinada a projetos novos e os R\$ 62,6 milhões restantes foram para projetos que já tinham sido aprovados pelo Conselho e obtiveram novo prazo para contratação do financiamento com recursos do Fundo. Houve também alteração de estaleiros de projetos já priorizados. As obras serão realizadas nos seguintes estaleiros: Enseada (BA), Arpoador (SP), Aliança (SC), Wilson Sons (SP), Navship (RJ), Oxnaval (RS), BEHIDRO (PA), ERAM (AM) e Vard Promar (PE).

Conforme a Resolução CMN nº 3828/2009, o FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos. O percentual de financiamento dependerá do conteúdo nacional e do tipo de embarcação. O prazo estabelecido é de 450 dias para a contratação do financiamento, no caso de novos projetos, e de 180 dias, no caso de projetos reapresentados por não contratação da prioridade original. O prazo para os interessados apresentarem projetos buscando a obtenção de prioridade de financiamento com recursos do Fundo é até 28 de setembro de 2020.

Projetos aprovados na 44ª reunião ordinária do CDFMM:

Projetos novos

Segmento	Estaleiro	Detalhamento do Projeto	Valor aprovado na 44ª RO (R\$ milhões)
Apoio Marítimo	Arpoador (SP)	Construção de 2 embarcações, sendo 1 SDSV e 1 RSV, para a Oceânica Engenharia e Consultoria Ltda.	127,5
Cabotagem	Enseada (BA)	Construção de 2 Porta Contêineres para a Petrocity Portos S.A.	308,6
Reparo	Aliança (SC)	Reparo com docagem de 14 embarcações, sendo 5 PSV, 5 AHTS, 2 OSRV e 2 RSV, da Companhia Brasileira de Offshore (CBO)	127,5
Wilson Sons (SP)		Manutenção e reparo de 29 rebocadores da Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos S.A	131,0
Total projetos novos	44ª RO CDFMM		694,6

Projetos reapresentados:

Segmento	Estaleiro	Detalhamento do Projeto	Valor aprovado NA 44ª RO (R\$ milhões)
Apoio Portuário	Navship (RJ)	Suplementação de recursos para a construção de Dique Flutuante do Estaleiro Navship Ltda.	5,8
Estaleiro	Oxnaval (RS)	Construção de Estaleiro de manutenção e construção de embarcações, em Pelotas/RS, para a Oxnaval Manutenção e Construção de Embarcações Ltda	56,8
Total projetos reapresentados	44ª RO CDFMM		62,6

Alteração de estaleiro:

Detalhamento do projeto

Alteração de estaleiro para a manutenção e reparo de 4 rebocadores, passando do estaleiro Wilson Sons para: BEHIDRO Transporte Hidroviário, Comércio de Peças e Serviços de Manutenção de Embarcações Ltda (PA); Estaleiro Rio Amazonas – ERAM (AM); e Estaleiro Vard Promar S.A. (PE)
Alteração de estaleiro para a modernização de 1 rebocador, passando do estaleiro Camorim Serviços Marítimos S.A (RJ) para o Wilson Sons Estaleiros Ltda. (SP)

A Ocean Network Express está aprimorando seu processo de reservas online. De acordo com a companhia, os clientes que já dispõem de uma conta de comércio eletrônico e contrato com a empresa podem agora salvar suas principais informações de reservas para que elas possam ser preenchidas automaticamente no formulário ‘Solicitação de reserva’, reduzindo o esforço manual de entrada de dados e agilizando o processo.

Entre os recursos atualizados no portal de comércio eletrônico estão:

Um livro de endereços que salva informações como o nome da empresa e outros detalhes que cada cliente usou em remessas anteriores. A entrada manual de dados recorrente para cada solicitação de reserva é eliminada.

Campos obrigatórios, como número do contrato, origem e destino, tipo de contêiner e mercadoria, entre outros, o que permite acelerar o processo de confirmação da reserva.

A ZIM Integrated Shipping Services expandiu sua frota de frigoríficos com outros 500 Star Cool reefers adquiridos da Maersk Container Industry (MCI), que devem começar a operar a partir deste mês. Essa medida suporta o crescimento da ZIM em novos mercados para cargas perecíveis. Os novos contêineres frigoríficos são atualizados com unidades de atmosfera controlada (CA), o que permitirá à ZIM crescer em novos mercados de carga perecível.

Michal Marcus, gerente de produtos da ZIMonitor, disse que “essas unidades avançadas são especificamente adequadas para produtos sensíveis, como mirtilos e abacate, e permitirão que mais clientes aproveitem as vantagens do serviço exclusivo ZIMonitor da ZIM”.

Este é o quarto pedido consecutivo da ZIM à MCI, empresa pertencente à Maersk, especializada na fabricação de contêineres refrigerados e máquinas de refrigeração. O acordo mostra a colaboração e parceria contínuas entre a Zim e a MCI. A MCI espera que haja mais pedidos da ZIM, de acordo com um porta-voz da empresa, já que a transportadora com sede em Haifa está atualizando continuamente sua frota de contêineres reefer.

Com as exportações sul-americanas de commodities, como carnes e frutas, crescendo em 2020, a região enfrentou escassez de equipamentos, o que levou a uma série de Extra Loaders serem trazidos para reforçar o estoque disponível de contêineres refrigerados. Nenhum mais famoso que o APL Paris (operado pela CMA CGM) em Navegantes, em vez de Santos, devido a restrições de comprimento da embarcação. Outras transportadoras também inseriram Extra Loaders para manter o abastecimento de contêineres reefer para seus clientes no Brasil, especialmente nos estados do sul [Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul], a sala de máquinas dos exportadores de frango e carne suína.

Grãos

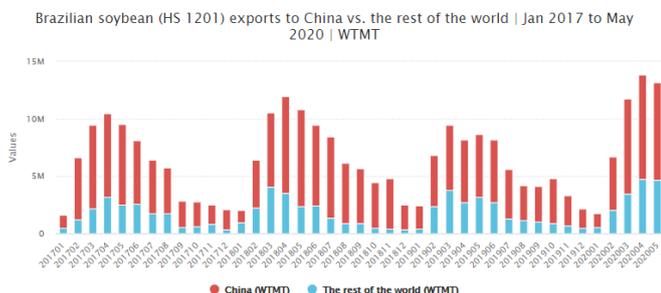
De acordo com a consultoria StoneX (antiga INTL FCStone), as exportações brasileiras de soja deverão totalizar 80 milhões de toneladas na temporada 2019/20. Em sua projeção anterior, feita em junho, a consultoria estimava os embarques de 77 milhões de toneladas.

O câmbio e a demanda chinesa têm impulsionado as vendas da oleaginosa. Só em junho, segundo dados do governo, a exportação atingiu quase 14 milhões de toneladas.

Considerando as exportações de soja, farelo e óleo de soja, o setor deverá gerar 32,6 bilhões de dólares ao país em 2020, praticamente estável ante 2019.

A oleaginosa é o principal produto de exportação do Brasil, maior produtor e exportador global.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de soja para a China e para o restante do mundo mês a mês:



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

Rastreamento

Uma das maiores exportadoras do grão brasileiro, a Cofco International, trading de commodities agrícolas da estatal chinesa de alimentos Cofco, estabeleceu como meta rastrear 100% da soja que compra diretamente de fazendas no Brasil até 2023.

Na safra 2018/19, a empresa comprou pouco mais de 6 milhões de toneladas dos produtores brasileiros. Houve queda no ciclo 2019/20, por causa da menor demanda do país asiático em decorrência da peste suína africana, mas o volume exato não foi divulgado.

“A produção de soja pode caminhar lado a lado com a conservação das florestas e da vegetação nativa”, afirma Wei Peng, head de sustentabilidade da Cofco International, em material divulgado pela companhia. “Tornamos público nosso compromisso com a rastreabilidade porque estamos preparados e queremos ser responsabilizados por ele”, diz a executiva.

Segundo dados da Cofco, no ano passado (safra 2018/19) cerca de 70% da soja que originou em Mato Grosso e no Matopiba (confluência entre Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) foi de fornecedores diretos. A Cofco International garantiu que também está trabalhando para avançar na rastreabilidade das fazendas das quais compra indiretamente.

Frutas

Em maio de 2020, as exportações argentinas de limão quebraram o recorde de maior volume embarcado em um único mês, com 5.500 TEUs. O recorde anterior foi de 5.244 TEUs, alcançado em junho de 2017. A temporada de exportação de limão começa em abril, termina em agosto e atinge o pico em junho. Assim, os resultados de maio podem ser superados por outro valor recorde em junho de =.

Além disso, as exportações argentinas de limão em abril de 2020 totalizaram 2.130 TEUs, marcando a maior quantidade exportada em abril nos últimos 12 anos. Esses números, combinados com as exportações de maio, apontam para uma das melhores safras de exportação de limão da história da Argentina.



A Argentina é o segundo maior exportador de limão do mundo, depois da Espanha. A Argentina exporta principalmente para a Europa, porém, Luis Bastera, ministro da Agricultura da Argentina, confirmou que a Argentina começará a exportar limões para a China, que abriu seu mercado de limão em dezembro de 2019. Os exportadores argentinos devem atender aos requisitos estabelecidos pela China para poder exportar para o país asiático. Todos os limões devem ser estocados a baixas temperaturas para evitar a proliferação de insetos. Esta é uma precaução adicional devido à pandemia de coronavírus.

Minérios

Em junho, as exportações de minério de ferro brasileiro registraram o maior volume mensal de 2020: 30,05 milhões de toneladas. O valor é cerca de 1,3% maior em relação a igual período do ano passado, de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Os embarques do mineral também tiveram alta de 40% na comparação com o mês anterior, quando totalizaram 21,5 milhões de toneladas, com queda de quase 30% em relação a maio de 2019.

A recuperação nas exportações brasileiras coincide com uma expansão da atividade industrial da China — maior importadora global de minério de ferro — em junho, diante do relaxamento de medidas impostas para contenção da epidemia de coronavírus.

O Brasil fechou o primeiro semestre deste ano com cerca de 145 milhões de toneladas de minério de ferro exportadas, ante 162,5 milhões de toneladas embarcadas em igual período de 2019, segundo números da Secex.

Carnes

Na avaliação da Maersk, o controle reforçado sobre os alimentos importados implementado pela China para tentar evitar uma segunda onda de contágio por Covid-19 deve atrasar o fluxo logístico dos portos. Com isso, os navios que deixam os portos brasileiros com as cargas de carnes em direção ao país asiático vão demorar mais para voltar.

“O grande risco é que [os contêineres] fiquem mais tempo na mão dos clientes. Não por vontade própria. Um contêiner indo para a China sofria inspeções randômicas e estão falando em inspecionar muito mais para detectar que não há contaminação”, afirmou o chefe global de proteínas e lácteos da Maersk, Jean Stoll, em entrevista recente ao jornal Valor Econômico.

Mesmo antes que o aumento do rigor das inspeções entrou em vigor nas últimas semanas -, a pandemia já havia aumentado o tempo de transporte. Em tempos normais, o contêiner ficava 13 dias com o exportador até embarque do navio. Atualmente, esse prazo passou para 17 a 20 dias. Também houve casos de contêineres carregados esperando 30 dias o adiamento de importadores.

Segundo dados da Dataliner, as exportações brasileiras de contêineres refrigerados com carne de frango aumentaram 6,8% no primeiro trimestre, chegando a quase 35,6 mil unidades de 40 pés – em média, 27 toneladas do produto em cada contêiner. No caso da carne suína, o crescimento foi de quase 45%, para 5,6 mil contêineres. Por outro lado, os dados indicam que exportações de contêineres refrigerados com carne bovina caíram 5,4% no período, para 12,8 mil contêineres.

O gráfico a seguir mostra as exportações via contêiner reefer do Brasil para a China e o Extremo Oriente:



O gráfico abaixo mostra as exportações de carne bovina, suína e de frango do Brasil a China mês a mês:



A China pediu suspendeu temporariamente a habilitação de três plantas frigoríficas brasileiras para importação de carnes: a Agra e a Marfrig, no Mato Grosso (carne bovina) e a Minuano, no Rio Grande do Sul (aves) sem que houvesse uma justificativa formal para a decisão.

Por isso, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) divulgou nota informando que está buscando junto à General Administration of Customs People's Republic of China (GACC) as razões da suspensão dos três estabelecimentos, e, ao mesmo tempo, iniciou negociações para que essa situação seja revertida.

Apesar disso, as três empresas, além da unidade da JBS em Lajeado, no Rio Grande do Sul, suspensa pelo próprio Ministério, possuem em comum casos de surtos de coronavírus entre funcionários dentro das fábricas.

Ao todo, o país possui 102 plantas processadoras de carne habilitadas para exportar para a China.

O informativo divulgado pelo Ministério da Agricultura afirma que a GACC, órgão do governo chinês responsável pela habilitação de estabelecimentos exportadores para China e que também realiza o controle de mercadorias na aduana, solicitou ao MAPA informações sobre alguns estabelecimentos brasileiros que exportam para a China e que tiveram notícias divulgadas na imprensa do Brasil sobre casos da Covid-19 entre seus trabalhadores.

Para se ter uma ideia do tamanho desse mercado, o gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de carnes bovina, suína e de aves à China a partir de janeiro de 2017:



Fonte do gráfico: Dataliner (Para solicitar um demo do Dataliner clique aqui)

Em contrapartida, no dia 29 de junho, cinco plantas processadoras de carne bovina do Brasil foram habilitadas para exportar para o México, sendo duas unidades da JBS no Mato Grosso, e três da Marfrig, em São Paulo, Mato Grosso do Sul e Rondônia. Além disso, uma planta da BRF, em Santa Catarina, recebeu autorização para exportar carne de aves para o Canadá.

Vale destacar que, nas últimas semanas, a China também suspendeu as importações de carne bovina, suína e de aves de plantas do Canadá, Países Baixos, Alemanha, Argentina, Reino Unido, Estados Unidos e Irlanda, além do Brasil.

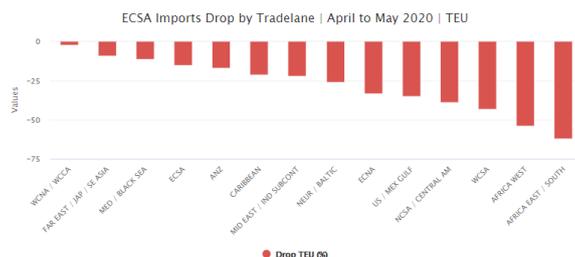
Economia

As importações em contêineres da Costa Leste da América do Sul em maio desabaram à um nível não visto desde 2009, caindo para 205.481 TEUs, de acordo com o DataLiner. Todos os tradelanes foram afetados, embora as maiores quedas em termos absolutos tenham sido observadas no Extremo Oriente. A perspectiva para junho é de uma continuação da tendência, já que as escalas de navios porta-contêineres caíram substancialmente em comparação aos meses anteriores.

Enquanto isso, as exportações em maio atingiram um recorde histórico, com o Brasil e a Argentina se beneficiando de uma baixa taxa de câmbio, as guerras comerciais EUA-China, agravadas pelas restrições da COVID-19 a frigoríficos dos EUA e porcos chineses afetados pela gripe suína. As exportações totais atingiram 293.056 TEUs.

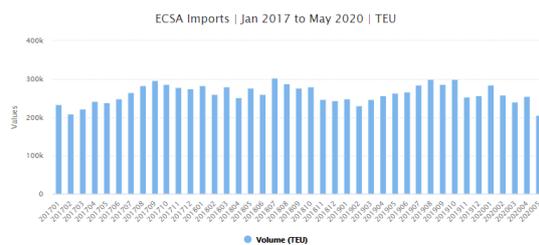
Em janeiro, quando as notícias do COVID-19 começaram a chegar às manchetes em todo o mundo e os portos chineses fecharam quando os trabalhadores ficaram em quarentena, a reação imediata foi esperar que os volumes de importação caíssem substancialmente a partir de março. Mas com o passar dos meses, essa queda dramática não se materializou completamente. Até agora.

O valor mais baixo de importações em maio nos últimos dez anos foi de 227.199 TEUs, registrado em 2016, e o número mais alto foi de 276.726 TEUs em 2018.



Source: DataLiner

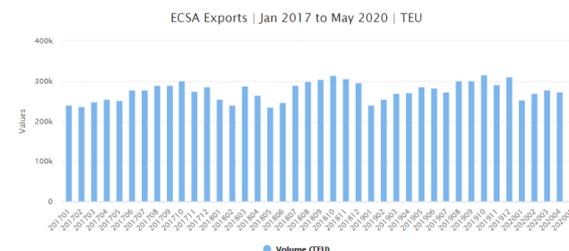
Um Conto de Duas Cidades - Quando se analisam os primeiros cinco meses do ano de 2020 vemos um conto de duas cidades. Em janeiro de 2020, as importações foram muito fortes chegando a 285.381 TEUs, o janeiro mais forte já registrado. Fevereiro também foi muito forte. Se não fosse o COVID-19, muito provavelmente 2020 seria um ano que quebraria todos os recordes. Foi esse forte início do ano que manteve o valor acumulado dos primeiros cinco meses de importações em torno da média, chegando a 1,246 milhão de TEUs no período, em linha com os anos anteriores.



Source: DataLiner

Enquanto isso, as exportações continuaram crescendo fortemente, um aumento de 3,3% no período de janeiro a maio de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019, impulsionado principalmente pelas exportações de carne. Os embarques de carne de porco, em particular do Brasil e da Argentina, aumentaram à medida que a China continua sofrendo com os efeitos da gripe suína africana.

No ano passado, o volume de maio registrou o maior volume de exportação para esse mês, chegando a 286.956 TEUs. Considerando o atual cenário econômico global deprimido, é impressionante que os volumes deste mês de maio tenham atingido 293.056 TEUs.



Source: DataLiner

A perspectiva para junho parece ser mais do mesmo

As perspectivas para os próximos meses parecem instáveis. O Brasil, em particular, pode potencialmente se tornar mais vulnerável à medida que a crise do COVID-19 continua a crescer. Nos últimos dias, alguns frigoríficos tiveram seus certificados de exportação para a China suspensos devido a supostos casos de corona-vírus, criando uma potencial sombra sobre a bonança de exportação. Enquanto isso, o desemprego está aumentando, apesar das tentativas do governo de reacender a economia, o que significa que a demanda doméstica por bens estrangeiros provavelmente continuará caindo.

As escalas de navios porta-contêineres no Brasil durante junho certamente caíram substancialmente, indicando que mais do mesmo está por vir. As linhas de navegação continuam a remover embarcações dos serviços através de Blank Sailings. Em junho, foram pelo menos quatro – ao mesmo tempo em que introduzem Extra Loaders para trazer de volta contêineres refrigerados vazios para suprir as crescentes exportações de carne e frutas. Assim, as taxas de frete permanecem razoavelmente saudáveis, embora alguns ruídos de embarcadores sobre a qualidade dos serviços comecem a surgir.

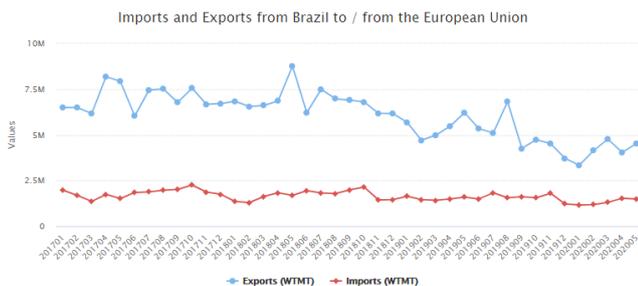
Os ministros do Mercosul afirmaram que o texto final do acordo comercial do bloco sul americano com a União Europeia avançou, apesar dos recentes comentários do presidente francês, Emmanuel Macron contra o pacto. Nesta segunda, Macron afirmou que França não deveria assinar nenhum acordo com países que não cumprem o Acordo de Paris contra a mudança climática.

No dia 02 de julho, líderes do bloco comercial sul-americano realizaram uma cúpula virtual para discutir os acordos comerciais com o Canadá, Cingapura e Coreia do Sul, além da União Europeia e estudar os reajustes em suas tarifas externas comuns, além da pandemia causada pelo novo coronavírus.

O ministro das Relações Exteriores do Brasil, Ernesto Araújo, disse que a blindagem legal de um documento que delineia o acordo com a União Europeia está quase concluída, graças à “cooperação e flexibilidade” para se superar as diferenças finais.

O chanceler disse esperar que os coordenadores do bloco sul-americano possam concluir os textos e anexos com os negociadores europeus após o verão no hemisfério norte, para que então o acordo esteja pronto para ser assinado.

Para se ter uma ideia do volume movimentado entre o Brasil e a União Europeia, o gráfico a seguir traz as importações e exportações por via marítima mês a mês:



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

A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), em parceria com a Secex, Anvisa e Ministério da Agricultura, realizou o primeiro Estudo de Tempos de Liberação de Cargas, desenvolvido conforme a metodologia da Organização Mundial das Aduanas (OMA), Time Release Study.

A iniciativa decorre de medida prevista no Acordo de Facilitação de comércio (AFC), da Organização Mundial de Comércio (OMC), do qual o Brasil é signatário, e visa prover maior transparência nas informações relativas ao comércio exterior.

Os tempos medidos compreendem o processo integral da importação, ou seja, desde a chegada do veículo transportador até a entrega da carga ao importador, envolvendo todas as unidades nos modais aéreo (foram 21 unidades) e marítimo (22 unidades

no total) e as duas principais do modal rodoviário, que juntas responderam por cerca de 46% da movimentação do modal.

O estudo apontou que as cargas importadas pelos brasileiros levam, em média, 7,4 dias para serem liberadas depois de chegarem às fronteiras do País.

Apesar de ser o primeiro estudo feito no Brasil com a metodologia da Organização Mundial de Aduana, o número de dias representa queda em relação a outras estimativas feitas pelo governo. O prazo de desembaraço era de 17 dias em 2018 e a meta do governo nos últimos anos era reduzi-lo para menos de 10 dias.

Segundo o estudo, no modal marítimo são 9,7 dias para a liberação das cargas, enquanto por via aérea a média é de 5,8 dias; já por via terrestre, são 2,3 dias

Os resultados mostram também que mais de 87% das mercadorias importadas são liberadas em menos de 7 dias, contados a partir de sua chegada ao país.

Outro dado é que 65% do tempo médio total despendido nos processos de anuência da Anvisa não decorre de ações sob responsabilidade do órgão, mas principalmente para o pagamento e a compensação bancária das taxas.

A etapa de desembaraço aduaneiro, de responsabilidade da Receita, responde por menos de 10% do tempo total apurado.

As ações sob responsabilidade dos agentes privados, notadamente o importador (ou seu despachante aduaneiro), o transportador internacional e o depositário representam mais da metade do tempo total despendido em todos os fluxos analisados.

A realização do estudo contou com apoio do Grupo Banco Mundial, da Organização Mundial de Aduanas e do Fundo do Reino Unido para a Prosperidade.

A queda nas importações provocada pela alta do dólar e pela retração na atividade econômica fez a balança comercial bater recorde em junho. No mês passado, o país exportou US\$ 7,463 bilhões a mais do que importou. Esse é o maior superávit para o mês desde o início da série histórica, em 1989.

Apesar disso, o saldo da balança comercial fechou o primeiro semestre abaixo do ano passado. Nos seis primeiros meses de 2020, o Brasil exportou US\$ 23,035 bilhões a mais do que importou. O resultado é 10,3% inferior ao saldo do mesmo período do ano passado, de US\$ 25,68 bilhões, e está no nível mais baixo para o primeiro semestre desde 2015.

No mês passado, tanto as exportações como as importações caíram. O Brasil exportou US\$ 19,912 bilhões em junho, valor 12% inferior ao de junho de 2019, pelo critério da média diária. As importações, no entanto, recuaram mais. O Brasil comprou US\$ 10,449 bilhões no mês passado, retração de 27,4% na mesma comparação, também pelo critério da média diária.

No acumulado do ano, as exportações caíram mais que as importações. De janeiro a junho, o Brasil vendeu US\$ 102,43 bilhões ao exterior, valor 6,4% inferior ao do mesmo período de 2019. As importações somaram US\$ 79,395 bilhões, com recuo de 5,2%.

Produtos

A indústria puxou a queda das exportações. A indústria de transformação exportou US\$ 118,08 milhões a menos que em maio do ano passado, queda de 21% pela média diária. A indústria extrativa exportou US\$ 54,64 milhões a menos, queda de 26,1%.

Na indústria de transformação, os principais produtos responsáveis pela queda das exportações são veículos automóveis de passageiros, com redução de 50,1% na média diária; carnes de aves processadas, retração de 38,6% pela média diária; e celulose, com recuo de 24,9% na média diária.

Vale destacar que a nova classificação adotada pelo Ministério da Economia, alinhada com os padrões internacionais, passou a considerar produtos industrializados alimentos que passaram por algum processamento.

Na indústria extrativa, as principais quedas ocorreram na venda de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (37,3%) e de minério de ferro e seus concentrados (17,4%).

Agropecuária

Somente a agropecuária exportou mais do que em junho do ano passado. O setor vendeu US\$ 57,49 milhões a mais para o exterior, alta de 29,7% pela média diária. Os principais destaques foram a soja, o arroz com casca e látex e borracha.

Em relação às importações, as compras de itens ligados à agropecuária caíram US\$ 2,49 milhões, redução de 15,6% pela média diária, na mesma comparação. As importações da indústria extrativa recuaram US\$ 10,42 milhões (22,3%), e as compras da indústria extrativa encolheram US\$ 174,28 milhões (28,1%).

Os principais produtos responsáveis pela queda nas importações foram os óleos combustíveis de petróleo, com retração de 60,8% pela média diária em relação a junho do ano passado; veículos automóveis de passageiros, retração de 75,7%, e partes e acessórios de veículos, menos 57,2%.

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