

**Notícias principais**

**A balança comercial brasileira vem registrando superávits recordes em 2020, principalmente como uma das consequências da pandemia causada pelo novo coronavírus, que alterou o rumo do comércio mundial.** Apesar disso, algumas categorias de produtos brasileiros tiveram desempenho positivo em 2020. Quais são essas categorias? Quais foram as mercadorias mais exportadas e importadas em contêiner Brasil nos primeiros cinco meses do ano?

Os rankings a seguir, feitos com dados do DataLiner trazem a resposta a essas perguntas e um comparativo com o desempenho de cada categoria de produtos em 2020 em relação aos cinco primeiros meses de 2019:

**Ranking de mercadorias mais exportadas no período de janeiro a maio de 2020**

No lado das exportações, alguns desempenhos positivos chamam a atenção: alimentos, que lidera o ranking, e que cresceu 9%, papel e celulose, com crescimento de 10%, algodão, com crescimento de 44% e açúcar e etanol, que teve um expressivo aumento de volume de 54%. Na contramão, borracha e derivados e veículos e autopeças amargaram uma queda de 27% cada nas exportações.

**Ranking Commodity - Exports**

Rank	commodity	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% change (2019 - 2020)
1	Foods	249.959	272.506	9%
2	Wood and coal and derivatives	165.143	161.020	-2%
3	Paper And Cellulose	101.114	111.183	10%
4	Plastic and derivatives	56.670	50.906	-10%
5	Metals and derivatives	51.343	53.527	4%
6	Beverages - Infusion	51.021	49.841	-2%
7	Cotton	25.521	51.234	44%
8	Chemicals	41.064	41.163	0%
9	Sugar and derivatives	24.303	37.464	54%
10	Reactors and boilers	31.694	26.176	-17%
11	Minerals and derivatives	22.772	18.846	-17%
12	Animal food	20.260	19.788	-2%
13	Textiles, derivatives and clothing	20.861	18.427	-12%
14	Rubber and derivatives	22.236	16.194	-27%
15	Vehicles and parts	20.440	14.935	-27%
	Total	916.422	945.230	3%
	Others	145.595	142.736	-2%
	Grand total	1.062.017	1.087.966	2%

Showing 1 to 18 of 18 entries

Fonte: DataLiner

**Ranking das mercadorias mais importadas no período de janeiro a maio de 2020**

Em relação às importações, o maior destaque é o crescimento de 58% da categoria fertilizantes, motivada pelo bom desempenho do agronegócio brasileiro. No sentido oposto, a maior queda também ficou com os veículos e autopeças, com -19%.

**Ranking Commodity - Imports**

Rank	Commodity	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% change (2019 - 2020)
1	Plastic and derivatives	113.021	119.363	6%
2	Vehicles and parts	114.651	92.688	-19%
3	Chemicals	93.940	102.076	9%
4	Reactors and boilers	92.605	88.509	-4%
5	Electric machines	69.653	77.301	11%
6	Textiles, derivatives and clothing	68.915	59.742	-13%
7	Metals and derivatives	63.071	63.347	0%
8	Foods	39.655	38.825	-2%
9	Rubber and derivatives	37.587	33.552	-11%
10	Paper And Cellulose	26.540	29.488	11%
11	Fertilizer	16.512	26.090	58%
12	Glass and derivatives	16.832	15.503	-8%
13	Furniture	14.866	12.297	-17%
14	Salt, plaster, cement	12.015	14.590	21%
15	Drinks	13.043	12.631	-3%
	Total	794.927	788.021	-1%
	Others	151.408	163.081	8%
	Grand total	946.335	951.102	1%

Fonte: DataLiner

**Portos, terminais e infraestrutura**

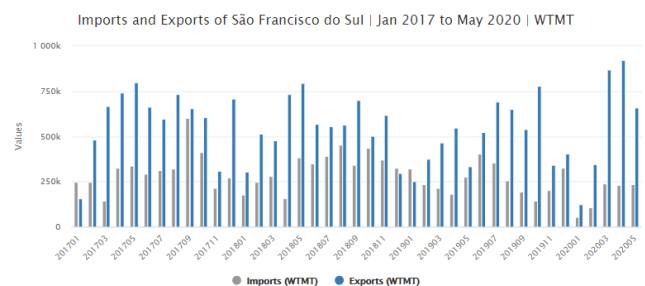
**Na última semana, o Porto de São Francisco do Sul lançou um edital de dragagem de manutenção para remoção de sedimentos, com volume aproximado de dois milhões de metros cúbicos, readequando o canal de acesso, a bacia de evolução e os berços de atracação.**

De acordo com a SCPar Porto de São Francisco do Sul, a obra vai permitir o recebimento de navios com maior capacidade de carga e oferecer mais segurança nas operações, assegurando aumento na produtividade.

Assim que receber a ordem de serviço, a empresa vencedora do certame terá o tempo máximo de 30 dias para a mobilização, sendo que o prazo para a conclusão da obra é de 160 dias (já contando com o período da mobilização).

Dados do DataLiner apontam que a soja correspondeu a 71% das exportações realizadas pelo Porto de São Francisco do Sul nos primeiros cinco meses de 2020, com 2,78 milhões de toneladas, seguida por milho, com 59 mil toneladas. Já a carga mais importada pelo Porto de São Francisco do Sul foram os fertilizantes.

O gráfico a seguir mostra as exportações e importações via Porto de São Francisco do Sul mês a mês desde 2017:



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

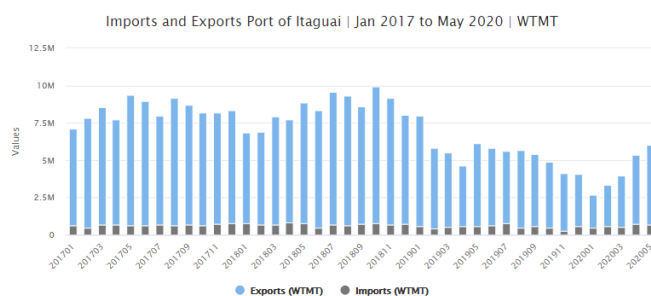
**Administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), o Porto de Itaguaí bateu recorde de faturamento**

**mensal, atingindo a marca de R\$ 37,16 milhões. O valor é correspondente à movimentação de carga do mês de junho e foi comparado ao histórico de todos os meses desde o início das operações do porto.**

Segundo informações do superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, a marca foi alcançada por diversos fatores. “Esse recorde vem, principalmente, da movimentação de minério de ferro da CSN e do restabelecimento da movimentação de minério da Vale, além da alta do dólar e do preço de mercado do minério de ferro”, explicou Neves.

Dados do DataLiner apontam o minério de ferro correspondeu a 91,5% de todas as exportações realizadas pelo Porto de Itaguaí nos cinco primeiros meses de 2020, com volume de 16, 76 mil toneladas.

O gráfico a seguir mostra as exportações e importações via Porto de Itaguaí mês a mês desde 2017:



O relatório indica também que somente o faturamento referente a junho corresponde a 20% do faturamento acumulado do ano, é 21% maior que o faturamento do mês anterior e mais que o dobro do registrado em janeiro.

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ alterou uma norma da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015, que regulamenta o afretamento de embarcações estrangeiras por tempo em substituição a embarcações docadas na navegação de cabotagem. A Resolução nº 7.858, de 06 de julho de 2020, foi publicada na edição do dia 08 de julho do Diário Oficial da União.**

A Resolução Normativa instituiu a modalidade por tempo em substituição à embarcação que estava em operação comercial regular e foi posta em docagem. Essa autorização, contudo, é limitada ao afretamento de uma embarcação de tipo semelhante e porte equivalente à embarcação docada, após verificada a indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados.

De acordo com a Resolução nº 7.858, o afretamento de embarcação estrangeira por tempo em substituição à embarcação docada será autorizado pelo prazo de até 90 dias, limitado ao tempo de efetiva docagem a contar da data de entrega da embarcação ao estaleiro.

Para a obtenção da autorização de afretamento de embarcações estrangeiras na modalidade por tempo em substituição a embarcações docadas, a Empresa Brasileira de Navegação (EBN) deverá apresentar à ANTAQ o plano de docagem, contendo o

motivo e também o cronograma com o período de trânsito de entrega da embarcação ao estaleiro e de sua devolução à EBN.

Segundo o superintendente de Outorgas da ANTAQ, Alber Vasconcelos, a mudança no regimento vem cobrir eventuais hiatos operacionais nos pedidos de afretamento por tempo decorrentes de docagens regulares e obrigatórias realizadas por EBNs que já dimensionaram a sua frota para atender ao mercado. “É recorrente essas empresas docarem suas embarcações em operação, tendo, ao mesmo tempo, que manter constante o atendimento a clientes regulares. A escala semanal é de suma importância em empresas liners e não há no mercado nacional um excedente de espaço que supra a ausência de uma embarcação”, explicou.

**O Porto de Fortaleza registrou um crescimento de 9% na movimentação de cargas no primeiro semestre de 2020 em comparação ao mesmo período do ano passado, apesar da crise econômica causada pelo novo coronavírus.**

A alta foi puxada pelos produtos: trigo, escória, clínquer, manganês, magnésio, vergalhão, tarugo de aço e os derivados de petróleo.

Os granéis sólidos cresceram 19% em junho comparado ao mesmo mês de 2019, passando de 909.195 toneladas para 1.080.406 toneladas. Com o segundo melhor desempenho, aparece a carga geral, registrando aumento de 10,5%, (+20.459t). Os granéis líquidos se mantiveram praticamente estáveis, passando de 1.030.956 toneladas para 1.041.000 toneladas.

De janeiro a junho deste ano, os granéis sólidos responderam por 46% da movimentação total e os granéis líquidos por 45%. No mesmo período ano passado, respectivamente, foram 43% e 48%. A carga geral se manteve estável em 9%.

**O Porto de Itajaí concluiu a etapa de desapropriações de áreas na região portuária que serão utilizadas para dar sequência ao seu plano de expansão. As demolições estão atualmente sendo finalizadas.** Dos 42 imóveis avaliados mercadologicamente, até o momento 22 imóveis foram priorizados, restando seis imóveis que ainda se encontram em processo de negociação em vias judiciais.

A dimensão do espaço físico para o plano de expansão portuária pós desapropriações somando as outras áreas de propriedade da superintendência, perfazem a metragem total de 12.104 m<sup>2</sup>, o equivalente ao armazenamento de até 1700 TEUs.

Para se ter uma dimensão deste espaço disponível, sua área total é quase a metade da área de onde está localizado o Recinto Alfandegário Contíguo (RAC), que tem 24.308.55 m<sup>2</sup>, e que será incorporado junto a retroárea do porto.

Todos os processos de planejamento e desapropriações são conduzidos por equipes de Servidores da Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária), tendo como balizador o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), Plano Mestre (PM), Plano Diretor do município de Itajaí, Porto Organizado, entre outros instrumentos de planejamento estratégico que tratam de ampliação e ocupações de solo (áreas), encontros com a sociedade civil organizada discutindo a relação que envolve o “Porto e Cidade”, entre outros métodos de identificação e desenvolvimento.

O projeto de expansão portuária de Itajaí subdivide-se em diferentes regiões (áreas) ou zonas (A, B, C, D, E – F), e, para se chegar a uma definição de quais áreas seriam iniciadas para adequação do plano de expansão do porto, houve uma inversão de sequência das áreas iniciando pela área “F” (local do RAC e imóveis desapropriados).

Após conclusão das desapropriações destes imóveis no entorno da região portuária, com a expansão total prevista, estima-se um aumento de armazenamento de contêineres, passando de sua capacidade atual de 14 mil unidades para até 30 mil TEUs. Destaque ainda para o plano pós expansão de 1500 Tomadas Reefer, para até 3 mil unidades.

**No período de 13 de julho a 26 de agosto de 2020, a ANTAQ realizará consulta e audiências públicas para receber contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos da licitação de arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente sal marinho, no Complexo Portuário de Areia Branca, localizado no Rio Grande do Norte, denominado TERSAB.**

As minutas jurídicas e os documentos técnicos sobre essa audiência pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: [portal.antaq.gov.br/index.php/acao-a-informacao/audiencia-publica-2/](http://portal.antaq.gov.br/index.php/acao-a-informacao/audiencia-publica-2/).

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 26/08/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <http://portal.antaq.gov.br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

**No primeiro semestre deste ano, o volume de grãos transportados na malha ferroviária da região Oeste do Paraná até o Porto de Paranaguá mais que dobrou na comparação com o mesmo período de 2019. O acréscimo foi de 128%, apesar dos efeitos da pandemia da Covid-19.**

Um dos fatores preponderantes é a parceria desenvolvida pelo Governo do Estado, através da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. (Ferroeste), estatal que opera a malha ferroviária entre Cascavel e Guarapuava, e a empresa Rumo Logística, que movimenta as cargas de Guarapuava para Paranaguá. Assinado em fevereiro de 2020, o Contrato de Operação Específico tem como objetivo ampliar a capacidade de escoamento da safra da região Oeste pelo ramal ferroviário. Nestes primeiros seis meses, o volume de grãos saltou de 133,2 milhões de toneladas úteis para 303 milhões de toneladas.

Além do aumento de 128% no volume de grãos, também se destaca o acréscimo de 32% no transporte de fertilizante e de 31% de cimento. O volume total transportado do Oeste até Paranaguá foi 55% maior que no primeiro semestre de 2019 – subiu de 385,8 milhões de toneladas para 598,1.

**Investimentos** - Para aumentar ainda mais o escoamento de grãos via ferrovia, a perspectiva é de um novo traçado com até 1.371 quilômetros de extensão de uma nova ferrovia entre Maracaju (MS) e Cascavel (PR), com a integração do trecho intermodal Foz do Iguaçu-Cascavel.

A programação contempla linhas Cascavel-Guarapuava-Litoral, cobrindo uma região estratégica para o País e o continente. A ligação terá 1.000 quilômetros. A ideia é que 50 milhões de toneladas de cargas, entre exportações e importações, sejam transportadas por este ramal. Essa modelagem já está em fase de EVTEA. O estudo foi contratado em 2019 pelo Governo do Estado.

**O “realfandegamento” de parte do cais público do Porto do Rio de Janeiro deve acontecer em breve. O pedido foi solicitado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) à Receita Federal em fevereiro deste ano.**

No atual momento do processo, a CDRJ contratou uma empresa de consultoria e auditoria para verificar a eficiência e a segurança dos sistemas informatizados de controle de acesso ao porto e o laudo dessa análise será entregue à Receita Federal, junto com documentos complementares que o órgão exigiu em adição aos que já foram entregues por ocasião da solicitação de anuência. Posteriormente, a CDRJ aguardará o parecer da Receita Federal, que poderá ser favorável ou gerar em nova exigência de apresentação de outros documentos que o órgão considerar pertinentes.

O diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira ressaltou a importância dessa medida: “Com a recuperação do alfandegamento do cais público do Porto do Rio de Janeiro, a CDRJ passará a ter mais recursos próprios para investir na infraestrutura portuária”.

O alfandegamento da área, tornando-a sob controle aduaneiro, significa que a Alfândega terá que autorizar qualquer movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas. A primeira etapa do processo de “realfandegamento” do cais público do Porto do Rio de Janeiro foi a obtenção da Certidão Positiva com efeitos de negativa dos tributos federais, depois de 15 anos em situação irregular. A Certidão Negativa de Débitos (CND) era uma exigência indispensável da Receita Federal para a recuperação do alfandegamento.

O Porto do Rio de Janeiro ocupa a oitava posição no ranking de maiores exportadores do país, com queda de 8,66% na movimentação em TEUs nos primeiros cinco meses de 2020 em relação a igual período de 2019. Em importação, o porto ocupa a sétima posição, com queda de 9,71% na movimentação em TEUs nos cinco primeiros meses de 2020 em relação a janeiro a maio de 2019, segundo dados do DataLiner.

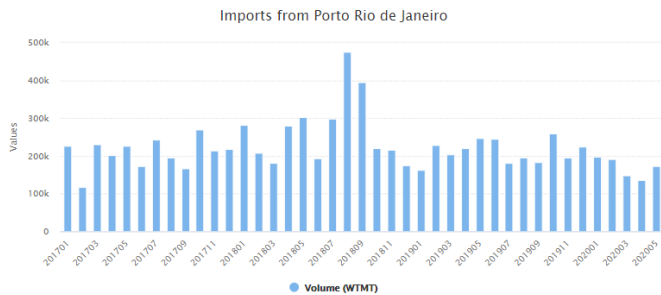
Os gráficos a seguir mostram as exportações e importações realizadas via Porto do Rio de Janeiro mês a mês:

### Exportações



Fonte: DataLiner

## Importações



**No primeiro semestre de 2020, a movimentação de fertilizantes no Porto do Itaqui atingiu a marca de 1,2 milhão de toneladas, um crescimento de 50% em relação ao mesmo período do ano passado.** E a expectativa para os próximos meses é de seguir com volume ainda maior a partir da entrada em operação do novo terminal de fertilizantes, da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), o que deve ocorrer ainda neste ano.

Em 2019, as cargas de fertilizantes ultrapassaram os 2 milhões de toneladas movimentadas e cresceram 11% em comparação a 2018. Esses resultados refletem a consolidação do Porto do Itaqui como porta de saída da produção de grãos (soja e milho) da região Centro-Norte do Brasil, o que vem impulsionando cada vez mais a importação de fertilizantes como carga de retorno.

Com o novo terminal, o Porto do Itaqui vai passar de uma capacidade de 2 milhões para 3,5 milhões de toneladas de importação de fertilizante por ano. De acordo com a operadora, o novo terminal contará com uma capacidade estática de 70 mil toneladas distribuídos em baias independentes, todas conectadas diretamente ao berço 101 (o que pode elevar a produtividade a 1.250 t/hora). O projeto prevê ainda uma moega ferroviária, o que facilitará o transporte por ferrovia até Palmeirante (TO), onde o produto será distribuído para outros estados.

Os fertilizantes movimentados pelo Itaqui são originários principalmente da Rússia, Egito e Israel. Ao entrar no Brasil pelo porto público do Maranhão, essa carga é distribuída por toda a região produtora denominada Matopiba (que abrange o Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e vem se ampliando.

No ano passado, em todo o país foram distribuídas 36,2 milhões de toneladas de fertilizantes, segundo dados da Associação Nacional para Difusão de Adubos. Desse total, 7,1 milhões de toneladas foram produzidas no país e o volume importado chegou a mais de 80% do que foi entregue ao mercado, o que equivale a 29,5 milhões de toneladas.

**No último dia 06 de julho, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou audiência pública virtual para debater sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos à licitação de arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos, localizado no Porto de Fortaleza/CE.** A matéria encontra-se em consulta pública no portal da Autarquia na internet.

Os interessados puderam se manifestar por vídeo, áudio e via aplicativo “WhatsApp” e ainda entrando na sala de reunião criada

no aplicativo “Microsoft Teams”. Ao todo, 161 pessoas assistiram a audiência.

Com 6.000m<sup>2</sup>, a área denominada MUC01 é destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos. Conforme os estudos da empresa de planejamento EPL, o valor global do contrato/receita bruta total é de R\$ 516,6 milhões, tendo os futuros arrendatários do terminal que pagar à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 63.231,54 e mais R\$ 1,54 por tonelada movimentada.

Os investimentos previstos a serem feitos ao longo dos 25 anos do contrato somam R\$ 56,7 milhões, os quais deverão ser aplicados em um novo descarregador de navio com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h; na compra de novas correias transportadoras para interligação do Berço 103 ao Armazém A, dotando o terminal de independência operacional; e ainda na dragagem de aprofundamento do Berço 103 para 13 metros. Segundo o estudo da EPL/SNPTA, os investimentos devem garantir um melhor desempenho nas operações de embarque e desembarque e na capacidade de armazenagem do terminal.

**Consulta pública** - As contribuições, subsídios e sugestões para esta consulta/audiência públicas poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 22/07/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <http://portal.antaq.gov.br>.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública, estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: [portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/](http://portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/)

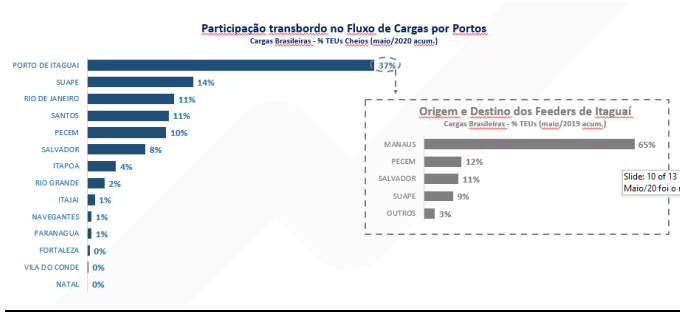
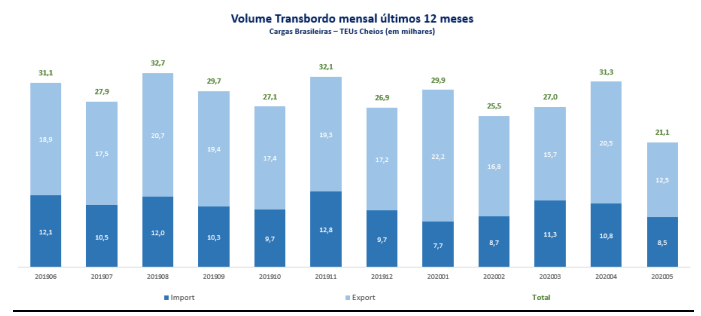
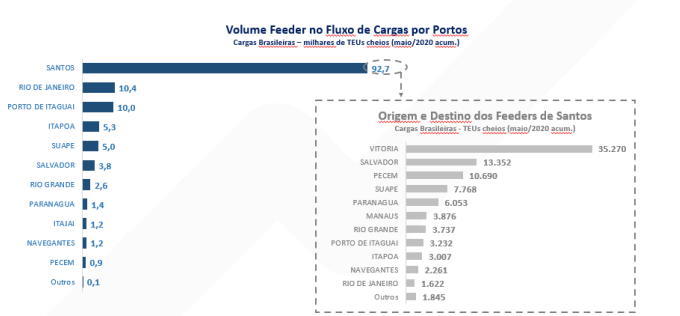
### Navegação

**De janeiro a maio de 2020, 6,6% do volume de cargas containerizadas movimentado nos portos brasileiros foi de transbordo.** Este é um dos dados de um estudo realizado pela Datamar para detectar a participação das cargas de transbordo – cargas transportadas entre um porto hub (longo curso) e portos de origem/destino nos portos do Brasil e do Plate.

De acordo com o DataLiner, nos cinco primeiros meses do ano, o Brasil movimentou 2 milhões de TEUs. Desse montante, 134 mil TEUs correspondem ao transbordo. Já quando consideramos as cargas de longo curso transbordadas em um porto brasileiro com Origem/Destino o Plate (Argentina, Paraguai ou Uruguai), no período de janeiro a maio de 2020, 51 mil TEUs utilizaram portos brasileiros como hubs para realizar a conexão com portos estrangeiros.

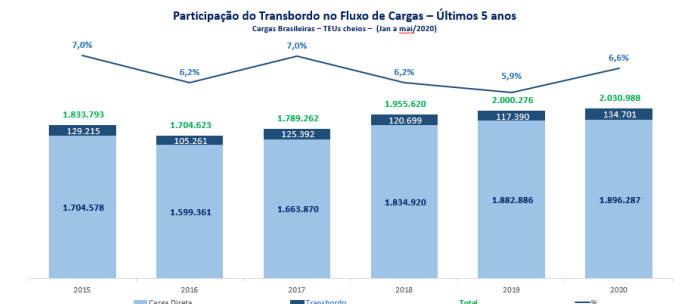
**Importações e exportações**- Segundo informações do DataLiner, dos 2,0 milhões de TEUs movimentados de janeiro a maio de 2020 pelo Brasil, as exportações correspondem a 1,1 milhão de TEUs e as importações 900 mil TEUs. Desses volumes, 8% das importações e 4% das exportações foram transbordadas em algum porto brasileiro.

O gráfico a seguir mostra a participação do transbordo no fluxo de cargas brasileiro nos últimos cinco anos:



**Participação por porto**

Os dados apontaram que o Porto de Itaguaí é o porto com maior participação em volume de transbordo, principalmente devido ao volume com origem ou destino em Manaus: 37%, seguido por Suape, com 14%, Rio de Janeiro e Santos, ambos com 11%.



Já em volume, o destaque fica com o Porto de Santos, com 68% de todo volume de transbordo do Brasil. O principal fluxo de transbordo em Santos tem como origem ou destino o Porto de Vitória.

A linha de navegação que realizou a maioria das atividades de transbordo é Hamburg Süd, com 66.900 TEU em maio, seguida pela MSC com 31.100 TEU, Maersk com 14.400 TEU, CMA CGM com 10.000 TEU, Hapag com 7.800 TEU, ZIM com 2.000 TEU e Log-In com 1.700 TEU.

Ao analisar o volume transbordado por continente em maio de 2020, a Ásia ficou em primeiro lugar com 55.400 TEU, seguida pela América do Norte com 29.500 TEU, Europa com 26.400 TEU, América do Sul com 18.600 TEU, África com 4.700 TEU e Oceania com 500 TEU.

Por fim, o gráfico a seguir traz o volume de transbordo mensal últimos 12 meses:

**Grãos**

**Em junho de 2020, as exportações do agronegócio bateram o recorde para o mês, com vendas externas de US\$ 10,17 bilhões, um crescimento de 24,5% em relação às exportações em junho de 2019 (US\$ 8,17 bilhões).** Os dados constam no Boletim da Balança do Agronegócio divulgado pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SCRI-Mapa) no dia 10 de julho.

De acordo com o boletim, em nenhum ano da série histórica (1997-2020) as exportações do agronegócio ultrapassaram US\$ 10 bilhões para meses de junho.

O complexo soja foi o principal setor responsável pelo crescimento das exportações do agronegócio. As vendas externas do setor subiram de US\$ 3,53 bilhões em junho de 2019 para US\$ 5,42 bilhões em junho de 2020, o que representa uma alta de 53,4% ou quase US\$ 1,9 bilhão de crescimento em valores absolutos. Para efeito de comparação, as exportações do agronegócio cresceram US\$ 2,0 bilhões comparando-se junho de 2019 e junho de 2020.

A exportação de soja em grãos (13,8 milhões de toneladas) teve grande influência nestes valores, alcançando US\$ 4,67 bilhões em junho de 2020. Já as exportações de açúcar subiram quase 1,5 milhão de toneladas em junho de 2020 em relação ao mesmo período de 2019.

A China foi o principal país responsável pela expansão do volume exportado pelo Brasil, adquirindo 70% da soja em grãos brasileira em junho. O país asiático elevou ainda as aquisições de produtos do agronegócio brasileiro em US\$ 1,3 bilhão entre junho de 2019 e junho de 2020: 65% do crescimento em valores absolutos das exportações brasileiras do agronegócio observados junho de 2019 e junho de 2020.

O agronegócio brasileiro aumentou a sua participação nas exportações brasileiras de 44,4% (junho-2019) para 56,8% em junho de 2020. Por sua vez, as importações do agronegócio diminuíram de US\$ 984,55 milhões (junho 2019) para US\$ 826,28 milhões em junho de 2020 (-16,1%). Desta forma, o saldo da balança atingiu US\$ 9,3 bilhões.

**Carnes** - As vendas externas de carnes foram de US\$ 1,41 bilhão (4,5%). O volume exportado de carnes foi recorde para os meses de junho (626,5 mil toneladas). A carne bovina representou mais da metade do valor exportado de carnes, com registros de US\$ 742,56 milhões. Tanto o valor mencionado como o volume (176,6 mil toneladas) foram recordes para os meses de junho.

A carne suína também apresentou valor e volume recorde em vendas externas para o mês de junho. As exportações foram de

US\$ 196,86 milhões, com volume de 95 mil toneladas. Já as exportações de carne de frango foram de US\$ 438,23 milhões (-32,1%), com queda de 13,6% no volume exportado e redução de 21,4% no preço médio de exportação.

A China se destacou mais uma vez nas aquisições de carnes brasileiras, tendo importado metade da carne bovina e suína exportada pelo Brasil. A participação da China nas aquisições de carne de frango também foi relevante, chegando a 23,7% do total exportado.

**Alcool e açúcar** - O complexo sucroalcooleiro foi o setor que teve o maior aumento percentual das exportações dentre os principais setores exportadores do agronegócio brasileiro, elevando-se 74,5% na comparação entre junho de 2019 e junho de 2020, passando de US\$ 536,12 milhões para US\$ 935,37 milhões.

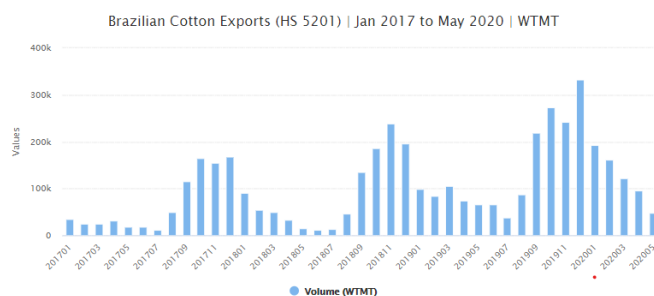
As exportações de açúcar de cana representaram a maior parte do valor exportado pelo setor, com US\$ 810,80 milhões (+80,4%) e quase 3 milhões de toneladas exportadas (+94,8%).

O álcool também registrou elevação nas vendas externas, subindo de US\$ 85,83 milhões (junho de 2019) para US\$ 122,71 milhões exportados em junho deste ano.

De acordo com o boletim, o crescimento das exportações brasileiras de cana de açúcar está vinculado à quebra das safras de cana de açúcar 2019/2020 na Índia e na Tailândia, que possibilitou a ampliação das exportações para diversos mercados. A Indonésia é um mercado que não importou nada de açúcar brasileiro em junho de 2019 e adquiriu US\$ 86,78 milhões no mês passado.

**Dados divulgados pela Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anec) apontam que as exportações brasileiras de algodão alcançaram 836 mil toneladas de janeiro a junho de 2020, um crescimento de 56,5% em relação ao primeiro semestre do ano passado, quando o país embarcou 534,2 mil toneladas.** A receita com os embarques somou US\$ 1,3 bilhão, acima dos US\$ 908,5 milhões obtidos em igual intervalo do ano passado.

Para se ter uma ideia do crescimento do volume embarcado de algodão, o gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras da commodity mês a mês a partir de 2017:



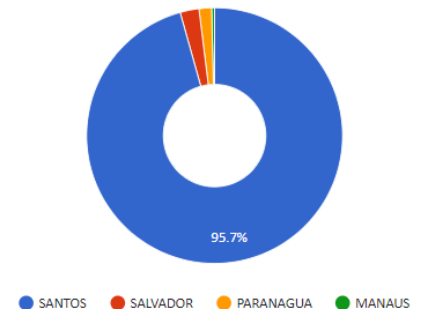
Fonte: DataLiner

A China foi o principal destino da pluma, com 25% do volume exportado, ou 212,3 mil toneladas. Na sequência veio o Vietnã, que comprou 16% do total negociado ou 135,3 mil toneladas.

Entre os portos que mais embarcaram algodão, o maior destaque é o Porto de Santos, com 95,7% do volume embarcado no período

de janeiro a maio de 2020, seguido pelo Porto de Salvador, com 2,4%:

Brazilian Cotton (HS 5201) Exports by port | Jan to May 2020 | WTMT



Source: DataLiner

(Click here to request a DataLiner demo)

Na primeira semana de julho, o Brasil embarcou 5,9 mil toneladas da pluma, com receita de US\$ 9 milhões.

**No último dia 07 de julho, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) elevou a estimativa de exportação de soja brasileira em julho para 8 milhões de toneladas, ante 7,25 milhões projetados na semana anterior.**

Com isso, a perspectiva de embarques da oleaginosa para o acumulado do ano, baseada na programação de saída de navios dos portos, deve alcançar 69,57 milhões de toneladas até julho.

A entidade também elevou a projeção para as exportações de milho, de 3,9 milhões de toneladas no início do mês para 5,16 milhões de toneladas. Com isso, a projeção de exportação do cereal no ano até o final de julho passa a ser de 7,7 milhões de toneladas.

No farelo de soja, a elevação foi de 200 mil toneladas, para 1,7 milhão, deixando as exportações de janeiro a julho em estimadas 10,1 milhões de toneladas.

**Segundo o Bolsa do Rosário da Argentina (BCR), até agora as exportações de milho do país durante a safra 2019/20 já atingiram um recorde de 16,3 milhões de toneladas e excedem em 11% o volume embarcado até junho na safra anterior.** O mês de junho também estabeleceu um recorde em termos de embarques totais de milho pelos portos da Argentina em 4,36 milhões de toneladas.

Em 1º de julho, a quantidade de milho já programada para embarque nas próximas três semanas atingiu 2,4 milhões de toneladas - 10% acima da quantidade registrada no mesmo período do ano passado.

### Carnes

**A Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo) divulgou uma nota na qual critica o excesso de instituições envolvidas**

### e de normas criadas para o combate à Covid-19 nos frigoríficos. Segundo a entidade, isso está provocando conflitos de interpretação tanto por parte das empresas como das instituições.

De acordo com a associação, há divergências nas regras determinadas por Estados e municípios, o que dificulta o cumprimento das normas pelas indústrias. “Embora elogiável o objetivo pretendido, já existe a Portaria Conjunta 19/2020 dos Ministérios da Agricultura, Saúde e Economia através da qual todas as normas de prevenção para a indústria frigorífica estão dispostas. E elas estão sendo fielmente cumpridas pelo setor, com a devida fiscalização dos Fiscais Federais Agropecuários”, afirmou a entidade.

Vale lembrar que o funcionamento dos frigoríficos é fundamental para manter o bom momento das exportações brasileiras de proteína animal, que vêm batendo recordes.

### De acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), as exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 96,1 mil toneladas em junho, volume 50,4% superior ao sexto mês de 2019, com total de 63,9 mil toneladas.

Em receita, a alta foi de 43,4%, com US\$ 198 milhões de saldo registrado em junho deste ano, frente a US\$ 138,1 milhões em 2019.

No acumulado do ano, as vendas de carne suína seguem 37,01% maior em 2020 em comparação com 2019. Foram 479,4 mil toneladas entre janeiro e junho de 2020, contra 349,9 mil toneladas exportadas nos seis primeiros meses do ano passado.

Em receita, houve elevação de 52,5% no mesmo período comparativo, com US\$ 1,076 bilhão este ano e US\$ 705,6 milhões em 2019.

As vendas para a Ásia chegaram a 374,5 mil toneladas no primeiro semestre deste ano, saldo 83,1% superior ao registrado em 2019. A China, maior importadora de carne suína do Brasil, foi destino de 230,7 mil toneladas no período (+150,2%). Hong Kong, no segundo posto, importou 18,6% a mais, com 92,9 mil toneladas. Outro mercado de destaque foi Singapura, com 27,8 mil toneladas (+51,6%).

Já as exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 341,9 mil toneladas em junho, volume 12,4% menor que o registrado no mesmo período do ano passado, com total de 390,5 mil toneladas.

Em receita, o saldo de exportações chegou a US\$ 446,5 milhões em junho, número 30,95% menor em relação ao registrado no mesmo período de 2019, com US\$ 646,2 milhões.

No acumulado do ano, as vendas do setor se mantiveram positiva em 1,7%, com 2,106 milhões de toneladas embarcadas entre janeiro e junho deste ano, contra 2,072 milhões de toneladas em 2019.

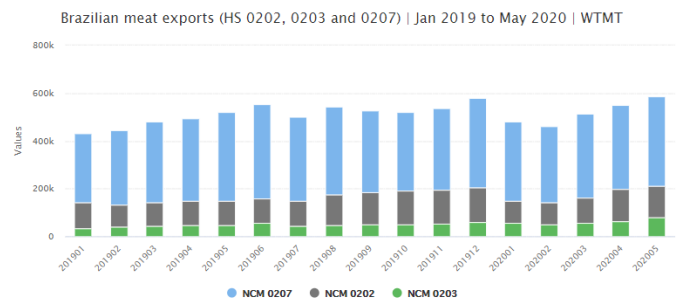
No mesmo período, as vendas para o mercado externo geraram receita de US\$ 3,144 bilhões, número 8,8% menor em relação ao saldo do primeiro semestre de 2019, com US\$ 3,448 bilhões.

Como no setor de suínos, o mercado asiático foi o principal destino das exportações brasileiras – chegaram a importar 837,3 mil toneladas no primeiro semestre, número 15% maior que o efetivado no mesmo período de 2019. Principal destino, as vendas para o mercado chinês seguem positivas, com alta de 32% e embarques de 346,3 mil toneladas entre janeiro e junho de 2020. Singapura, com 67,6 mil toneladas (+49%), Filipinas, com 43,8 mil toneladas (+72%) e Vietnã, com 19,8 mil toneladas (+73%) foram os destaques nas vendas para a região neste ano.

“Houve também fortalecimento nas vendas para nações da África, como Egito, Líbia e Angola, além de nações árabes como Kuwait, Iêmen e Catar, que deram sustentabilidade aos embarques do setor no ano em médias mensais superiores às realizadas no primeiro semestre de 2019”, avalia Ricardo Santin, diretor-executivo da ABPA.

Já de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia, os embarques externos de carne bovina fresca, refrigerada ou congelada somaram 152,47 mil toneladas em junho, 33,1% acima das 114,51 mil toneladas de igual mês do ano passado. A receita totalizou US\$ 655,47 milhões, alta de 48,2%. Já o preço médio alcançou US\$ 4.298,90 por tonelada, ante US\$ 3.860,80/t em junho do ano passado.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de carnes bovina, suína e de frango mês a mês a partir de janeiro de 2019:



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

### A Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo) informou que as importações chinesas de carne bovina do Brasil cresceram 148% no primeiro semestre de 2020 em relação a igual período do ano passado, para 365.126 toneladas.

Com esse volume, a China foi o destino de 57% do total de carne bovina comercializado pelos brasileiros no período. Vale destacar que no mesmo período do ano passado a participação da China neste mercado era de 38%.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que no semestre, o Brasil exportou 909,7 mil toneladas de proteína bovina, considerando o produto in natura e processado, alta de 9% ante 2019.

Ainda segundo a Abrafrigo, o Egito ficou na segunda posição entre os principais importadores de carne bovina do Brasil no semestre, com movimentação de 55.750 toneladas (-30% em relação a 2019), e o Chile em terceiro, com 34.062 toneladas (-33%).

Em junho, também impulsionadas pela firme demanda chinesa, as exportações totais de carne bovina (in natura e processada) cresceram 28% em relação ao mesmo mês do ano passado e bateram o recorde para o mês, somando 172.361 toneladas.

## Economia

**A Confederação Nacional da Indústria (CNI) realizou uma pesquisa junto às empresas exportadoras e importadoras para medir impacto da pandemia do novo coronavírus no comércio exterior brasileiro.** Os dados revelaram que a maioria das empresas foi afetada negativamente. Entre as exportadoras, 57% registraram queda no valor faturado. Entre as importadoras e aquelas que investem em países estrangeiros, a queda foi ainda mais relevante, de 70%.

O levantamento, realizado entre os dias 02 e 10 de junho avaliou os dados referentes a abril e maio de 197 empresas internacionalizadas (exportadoras, importadoras ou com investimentos no exterior) e é a segunda consulta da entidade para avaliar o impacto da pandemia no comércio exterior do Brasil.

Apesar do estudo mostrar um quadro negativo, na comparação com a primeira edição, os dados indicam que a queda no valor de exportações desacelerou. Em fevereiro e março o índice de retração havia sido de 80%, um percentual 23 pontos maior que o registrado nos meses de abril e maio.

Na projeção para os próximos 60 dias, as exportações de 36% das empresas consultadas serão afetadas negativamente, o que aponta uma nova desaceleração na queda com uma retração de 21 pontos percentuais no indicador na comparação com os meses de abril e maio.

### **Queda nas importações**

Entre as importadoras, sete em cada dez empresas registram queda no valor das operações e 26% das afetadas afirmaram que tiveram uma retração superior a 50% nos últimos 30 dias. Apesar disso, a projeção para os próximos 60 dias é que esse índice caia praticamente pela metade (36%). Os principais países impactados são a China e os Estados Unidos, ambos mercados estratégicos da indústria. Nesses lugares 58% e 29% respectivamente das empresas indicaram que reduziram as importações.

Entre as empresas que investem no mercado internacional, 70% informaram que reduziram a destinação de recursos para o exterior. A queda maior foi sentida na China (35%), Estados Unidos (30%) e Alemanha (13%). Na perspectiva para os próximos 60 dias, os maiores indicadores de retração também são registrados na China (44%) e nos Estados Unidos (31%).

### **Dificuldades de transporte**

A pesquisa também apontou que as principais preocupação das empresas internacionalizadas com os efeitos da pandemia são com a redução das exportações (24%) e da produção (19%), bem como o aumento do preço da matéria-prima (15%). Entre as quase 200 empresas que participaram da consulta, 60% delas usam o modal marítimo para exportar ou importar produtos. Entre elas, a maior dificuldade tem sido a redução na frequência

de navios, apontada como um problema para 39%, seguido do aumento no valor do frete (27%). Só 23% das empresas que usam esse modal afirmaram não ter enfrentado problemas.

Segundo modal mais usado, o aéreo atende a 43% das empresas que exportam ou importam. Entre elas, o aumento no valor do frete é a principal (54%) dificuldade, seguida pela redução na frequência de voos internacionais (37%). A redução na frequência de voos domésticos e suspensão das rotas aéreas internacionais aparecem empatadas com 21% das empresas indicando como uma dificuldade encontrada em tempos de pandemia. Apenas 19% das empresas que usam este modal não enfrentaram problemas.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto:datamarweek@datamar.com.br)  
Tel + 55-11-3588-3033  
Datamar Consultores Associados Ltda.  
Rua Funchal 203, 4º andar  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*