

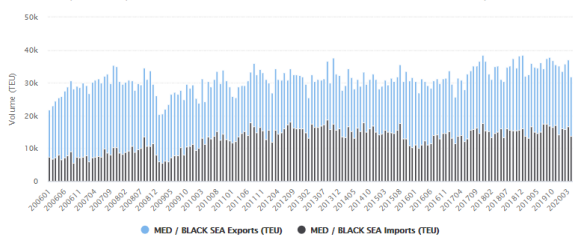
Notícias principais

Como o Brasil vem se relacionando com as principais faixas de comércio em 2020? Qual o impacto do coronavírus do comércio exterior brasileiro? Levantamento realizado pela Datamar mostra que na comparação dos cinco primeiros meses de 2020 com o mesmo período de 2019, as exportações com algumas faixas de comércio se mantiveram estáveis, enquanto outras caíram ou cresceram. Já as importações registraram queda em diversas faixas de comércio. Confira a seguir caso a caso:

Mediterrâneo e Mar Negro

As exportações brasileiras para o Mediterrâneo e Mar Negro se mantiveram praticamente estáveis, com uma leve alta, de 0,05%, com o volume de 96.738,32 TEUs. Nas importações, houve aumento de 3,16% no volume, com 75.419,98 TEUs no período.

Total Export & Import - to & from Mediterranean & Black Sea - Jan 2006 to May 2020 (TEU)

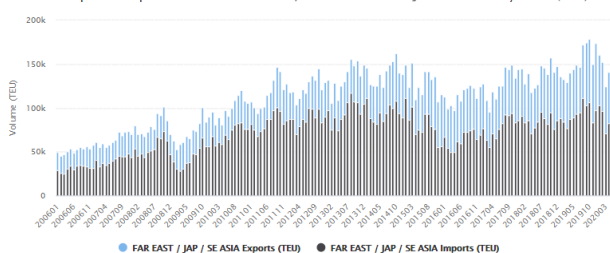


Source: DataLiner

Extremo Oriente, Sudeste Asiático e Oceania

Já para o Extremo Oriente, Sudeste Asiático e Oceania, o crescimento das exportações foi expressivo, 14,01%, com o embarque de 291.974,57 TEUs. As importações desta região tiveram uma leve queda, -0,69%, com 421.487,34 TEUs.

Total Export & Import - to & from Far East, South East Asia - Jan 2006 to May 2020 (TEU)

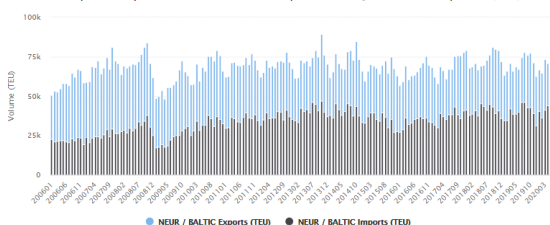


Source: DataLiner

Norte da Europa e região do Báltico

Nesta faixa de comércio, houve uma queda modesta das exportações, -1,58%, com 143.732,47 TEUs enviados à região no período. As importações desta região cresceram 4,08%, para 196.286,79 TEUs.

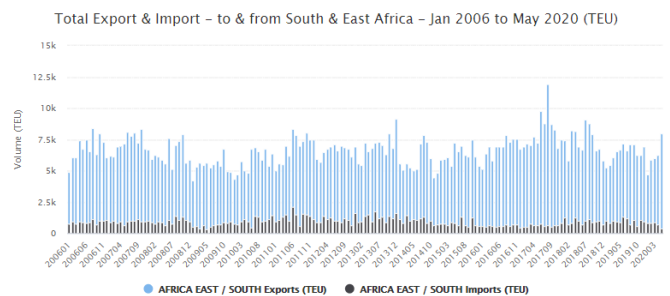
Total Export & Import - to & from North Europe & Baltic - Jan 2006 to May 2020 (TEU)



Source: DataLiner

Sudeste da África, Oriente Médio e subcontinente indiano

Nesta tradelane, houve um crescimento de 7,25% nas exportações, com 27.267,33 TEUs, já as importações desta região caíram 23,63%, para 3.462,50 TEUs.

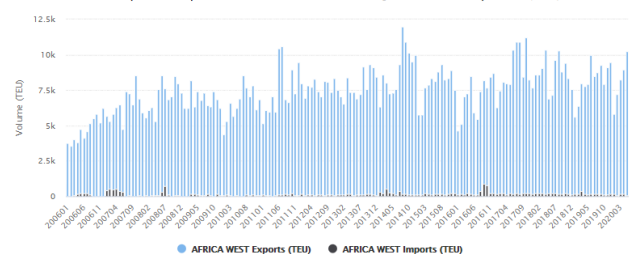


Source: DataLiner

África Ocidental

As exportações para a África Ocidental cresceram consideráveis 14,97%, com o volume de 39.892,94 TEUs. A queda das importações desta região foi grande: 40,54%, com 563,00 TEUs.

Total Export & Import - to & from Africa West - Jan 2006 to May 2020 (TEU)

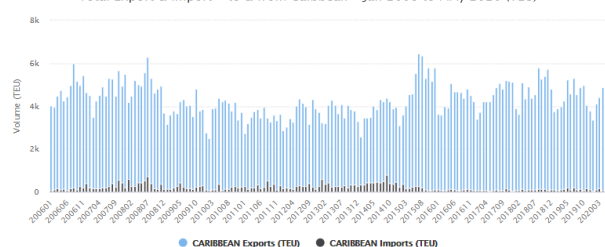


Source: DataLiner

Caribe, NCSA e EUA / Golfo do México

Aqui houve uma leve queda nas exportações, -1,40% e volume de 20.225,00 TEUs. Nesta tradelane, a queda das importações foi de 27,48%, com 438,00 TEUs.

Total Export & Import - to & from Caibbean - Jan 2006 to May 2020 (TEU)

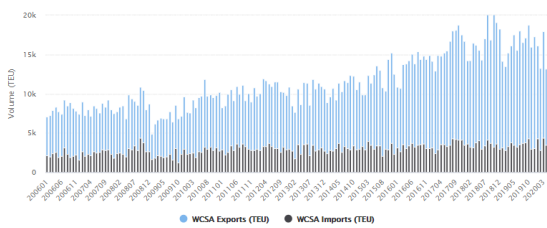


Source: DataLiner

Costa Oeste da América do Sul

Para a Costa Oeste da América do Sul, a queda das exportações foi de 9,06%, com o embarque de 54.179,78 TEUs. Já nas importações, a queda foi mais modesta: -1,56%, com 16.127,00 TEUs.

Total Export & Import - to & from West Coast South America - Jan 2006 to May 2020 (TEU)

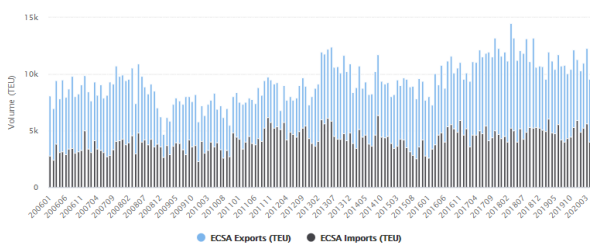


Source: DataLiner

ECSA

Também houve queda nas exportações para o ECSA no período. Foram embarcados 27.832,40 TEUs, -9,88% em relação aos cinco primeiros meses de 2019. As importações da região do ECSA também caíram: -12,30%, com volume de 22.471,00 TEUs.

Total Export & Import - to & from ECSA - Jan 2006 to May 2020 (TEU)

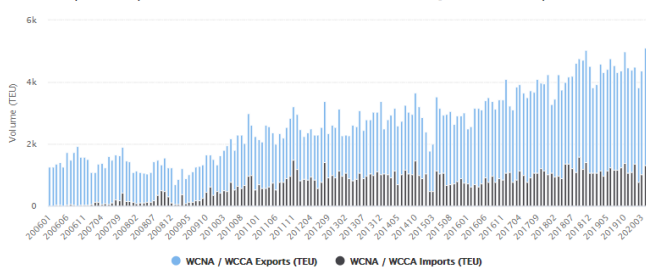


Source: DataLiner

WCNA / WCCA

Nesta faixa de comércio, houve um incremento de 6,54% nas exportações, com 16.728,00 TEUs. Nas importações, houve um incremento de 7,23% no volume, com 5.750,00 TEUs.

Total Export & Import - to & from West Coast North America - Jan 2006 to May 2020 in TEU

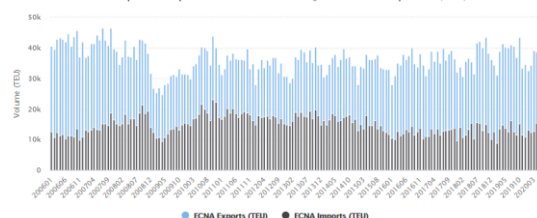


Source: DataLiner

ECNA

Este tradelane teve um volume de exportação de 115.887,00 no período, -5,87% em relação aos cinco primeiros meses de 2019. Nas importações houve um ligeiro aumento, de 0,81%, com volume de 63.922,50 TEUs.

Total Export & Import - to & from ECNA - Jan 2006 to May 2020 (TEU)



Source: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

Em 2020, o Porto de Suape caminha para ter um novo recorde histórico e confirmar o seu melhor ano em volume de cargas. O primeiro semestre registrou crescimento de 17% em relação aos meses de janeiro a junho de 2019, acumulando 12.361.846 de toneladas, número recorde para a movimentação do período. O resultado também é 8,8% maior do que no primeiro semestre de 2018 que somou 11.362.251 toneladas e, até então, sustentava o recorde. A boa performance fez Suape pular da sexta posição entre os portos públicos para o quarto lugar. A expectativa é encerrar 2020 com crescimento percentual de dois dígitos.

A grande responsável pela alta crescente é a movimentação de granéis líquidos. Destaque para as operações de óleo bunker produzido na Refinaria Abreu e Lima, com 94% de aumento nas exportações, principalmente, para Singapura. Outro produto que teve um crescimento significativo foi o GLP (o gás de cozinha), com alta de 18% nos embarques e 29% nos desembarques, somando 1.221.208 toneladas. Mais de 75% de toda a carga que passa pelo porto é de granéis líquidos e no primeiro semestre o total movimentado foi de 9.313.158 toneladas, representando um incremento de 22,2%. Suape é o maior hub nacional neste grupo de carga.

Já a movimentação de contêineres registrou crescimento de 2,4% em TEUs, com 230.504 TEUs, e 0,5% em volume, somando 2.574.496 toneladas no período.

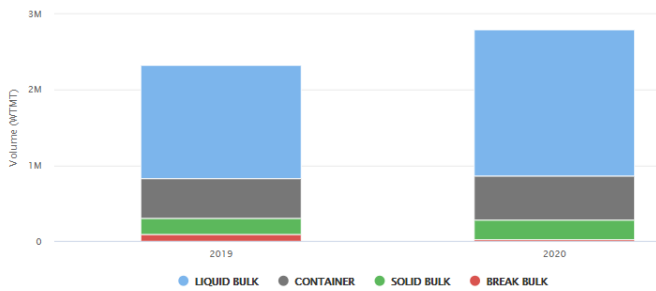
Os granéis sólidos terminaram o semestre com 16,4% de aumento e 276.035 toneladas. Grande parte da movimentação foi de trigo, com total de 217.187 toneladas e aumento de 48% em relação ao mesmo período do ano passado. Os embarques de coque também ajudaram nesse resultado com 31.348 toneladas, produzidas na Refinaria Abreu e Lima (Rnest) e exportadas para os Estados Unidos. No ano passado, só houve uma operação piloto do produto.

A carga geral solta também teve um bom crescimento no primeiro semestre, alcançando 16,4% de aumento e o total de 198.816 toneladas em relação a igual período do ano passado. Destaque para a movimentação de açúcar em saco que teve um grande crescimento percentual de 79% e somou 67.536 toneladas. Neste grupo também estão os veículos, pás e torres eólicas, bobinas e chapas de aço, entre outras mercadorias.

Na navegação por cabotagem, Suape concluiu o semestre com 7.965.066 toneladas e um incremento de 13% em relação aos seis primeiros meses de 2019. A exportação teve um crescimento percentual ainda maior, chegando a 80% e um total de 1.856.372 toneladas. As cargas importadas somaram 2.541.541 toneladas e um aumento de 2%.

O gráfico a seguir mostra a movimentação de cargas pelo Porto de Suape nos cinco primeiros meses de 2019 e 2020 por produto:

Handling of Suape Port by Type of Cargo | Jan to May 2019-2020 | WTMT



Source: DataLiner

No último dia 14 de julho, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, assinou o termo aditivo para a expansão do Porto de Imetame, localizado em Aracruz (ES). As melhorias têm o objetivo aumentar a capacidade de movimentação de cargas no porto, que terá um acréscimo de cerca de 65% de área construída ao final das obras. Os investimentos totais previstos são de R\$ 632,4 milhões e as obras têm previsão de início em outubro deste ano.

Atualmente, o porto detém autorização para movimentação de carga geral, com foco em veículos, celulose e granito. Com os novos projetos de melhoria, serão incluídos outros tipos de carga, nos perfis de granel sólido, granel líquido e gasoso e carga containerizada. Com a expansão, a área total do porto será de 841,3 mil m². Somente em celulose, serão movimentadas 480 mil toneladas/ano.

No cronograma de obras estão previstas a dragagem do canal de acesso, construção de área do dique e quebra-mar, aterro, sinalização náutica e instalação de equipamentos. A expectativa é gerar 25 mil empregos com as obras.

Localizado na ES-010, o Porto de Imetame está a três quilômetros da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), além de estar próximo ao aeroporto de Vitória. O empreendimento também está situado a 45 quilômetros da área da SUDENE e próximo a uma área de 5 milhões de m² disponível para implantação de uma plataforma logística e industrial.

Em junho, a movimentação de cargas no Porto de Vitória apresentou o melhor resultado mensal de 2020: 620 mil toneladas, número 23,3% superior ao mesmo mês de 2019. De acordo com a Codesa, autoridade portuária, o dado demonstra o início da recuperação no fluxo de cargas no local, uma tendência positiva diante do impacto da Covid-19 na economia do país e do mundo.

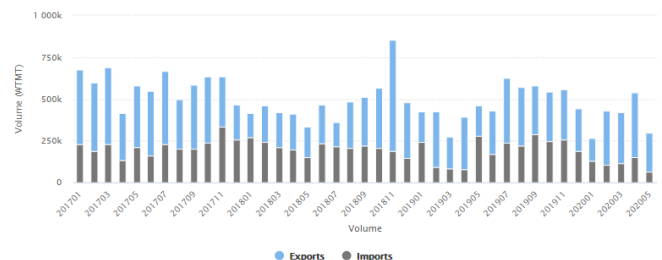
Dois itens impulsionaram o aumento no volume de cargas no Porto de Vitória em junho: granéis sólidos (ferro gusa e fertilizantes) e granéis líquidos (combustíveis e soda cáustica) com 59,2% (110,2 mil toneladas) e 37,9% (17,3 mil toneladas), respectivamente, em comparação ao mesmo mês do ano passado.

“Junho foi o melhor resultado mensal de 2020 e bem acima do mesmo mês do ano passado. Este fato, em conjunto com os indicadores que a Codesa possui, apontam para uma tendência de crescimento na movimentação de cargas para o segundo semestre. Assim, acreditamos que o efeito negativo causado pela pandemia na movimentação de cargas no Porto Vitória será menor a partir de agora. Em outras palavras, o pior já passou”, destacou

Leonardo Bianchi, chefe da Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (COPLAD) da Codesa.

O gráfico a seguir mostra as importações e exportações realizadas via Porto de Vitória mês a mês:

Import and export of the port of Vitoria | Jan 2017 to May 2020 | WTMT



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

Dados divulgados pelo Estatístico Aquaviário da ANTAQ apontam que de janeiro a maio de 2020, o setor portuário brasileiro (portos organizados + terminais de uso privado) movimentou 436,445 milhões de toneladas. O número representa um crescimento de 3,98% em comparação com igual período do ano passado.

Os terminais privados foram responsáveis pela movimentação de 282,599 milhões de toneladas (64,8% de participação). Já os portos organizados movimentaram 153,846 milhões de toneladas (35,2% de participação).

Ainda segundo o Estatístico Aquaviário da ANTAQ, a movimentação de cargas nos portos privados, de janeiro a maio de 2020, registrou crescimento de 2,74% em relação ao mesmo período de 2019. No caso dos portos organizados, o crescimento foi de 6,34%.

Nos primeiros cinco meses do ano, Santos movimentou 46,2 milhões de toneladas: melhoria de 10,45% em comparação com o mesmo período de 2019. O Porto de Santos lidera o ranking de movimentação em se tratando de portos organizados. Nos terminais de uso privado, o Terminal da Ponta da Madeira (MA) aparece em primeiro, com 64,7 milhões de toneladas: um crescimento de 0,91% em relação aos primeiros cinco meses de 2019.

Mercadorias - O minério de ferro foi a carga mais movimentada no setor portuário brasileiro nos primeiros cinco meses do ano: 121,7 milhões de toneladas. Em seguida, vieram o petróleo e derivados, com 103,5 milhões de toneladas. Em terceiro, aparece a soja: 62,1 milhões de toneladas.

Analisando apenas o mês de maio, o setor portuário movimentou 94,6 milhões de toneladas: um crescimento de 3,50% em comparação com o mesmo mês de 2019.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) divulgou o resultado dos seus avisos de chamamento público para a apresentação de projetos para os Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí. No total, foram 22 empresas interessadas. Além dessas, outras empresas demonstraram interesse em uma eventual licitação das áreas.

Seis avisos foram publicados no Diário Oficial da União em abril e todos receberam manifestações de interesse dos investidores.

Segundo o gerente de Desenvolvimento de Negócios da companhia, Eduardo Miguez, mesmo com o cenário de crise gerado pela pandemia da COVID-19, o número de manifestações de interesse nos projetos reforça a boa perspectiva de retomada econômica. “Nossos portos são fundamentais para propiciar esse ambiente de investimentos, aumentando a arrecadação da companhia, de impostos para o governo, gerando emprego e renda para a sociedade e viabilizando a operação de toda a cadeia logística de comércio exterior”, ressaltou.

Para o Porto de Itaguaí, os projetos são referentes às seguintes áreas: Terminal de Granel Sólido 2 em área “greenfield”; terminal de Granel Sólido 3; Terminal de Granel Líquido; Operação de Transbordo de Granel Líquido (ship to ship); e área de apoio à operação portuária. Já para o Porto do Rio de Janeiro, o projeto é para elaboração e doação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para um terminal de granel líquido.

Ao final do processo, todas as manifestações de interesse serão encaminhadas à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

O bom momento das commodities agrícolas no mercado internacional fez com que o Porto de Santos registrasse em junho o 5º recorde consecutivo mensal com a movimentação de 12,3 milhões de toneladas, alta de 6,2% sobre igual período de 2019. No período, os embarques, que avançaram 14,6%, para 9,4 milhões de toneladas. Já as importações tiveram um recuo de 14,3% no mês.

Entre os embarques, destaque para o complexo soja, cujas exportações aumentaram 54,8%, para 3,9 milhões de toneladas, e para os embarques de açúcar, que saltaram 58,6%, para 2 milhões de toneladas. Outra carga que teve bom desempenho em junho foi a celulose, com alta de 26,2%, para 492,7 mil toneladas.

Já a movimentação de contêineres recuou 13,5% em junho, para 309 mil TEUs. Mesmo assim, no acumulado do ano, foram movimentados 2 milhões de TEUs, avanço de 4,3% na comparação com igual período de 2019.

No conjunto geral das cargas, no primeiro semestre, o Porto também bateu recorde ao atingir a marca histórica de 70,3 milhões de toneladas, avanço de 10,6% sobre o mesmo período de 2019, resultado das altas de 13,9% das exportações e de 2,6% das importações.

Entre os destaques, estão o aumento de 40% nos embarques de açúcar, para 8,7 milhões de toneladas; de 27% no complexo soja, para 22,8 milhões de toneladas; e de 17,7% na celulose, para 2,8 milhões de toneladas.

Na mão inversa, cresceram os desembarques de adubos, com 2,7 milhões de toneladas, alta de 30,2%, e óleo diesel e gasóleo, com 1,4 milhão de toneladas, crescimento de 30,1%.

Em junho, o número de navios atracados somou 398, ligeiramente (-1%) inferior na comparação anual. No semestre, chegou a 2,3 mil embarcações, aumento de 1,4%.

Navegação

A Portos do Paraná foi autorizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a realizar um leilão de

arrendamento de uma nova área de veículos, no Porto de Paranaguá. A autoridade portuária paranaense é a primeira do Brasil a obter esse tipo de autorização.

A área PAR12 fica no lado leste do cais, na retaguarda do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). Destinado para movimentação de veículos, o projeto prevê área de 74 mil m² e arrendamento no modelo greenfield, ou seja, sem estrutura física.

“O projeto foi revisto, após ter a licitação deserta em 2018. A nova proposta prevê área menor, com capacidade estática para 4 mil veículos. A estimativa de custos de investimento (Capex) é de R\$ 22,2 milhões”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) foi feito pela Empresa de Planejamento e Logística S.A, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Agora, a Portos do Paraná deve seguir os ritos para publicação, com apoio do Ministério e da Antaq.

Para o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, a autorização é um passo importante na descentralização do setor portuário. “Mais autonomia de gestão é fundamental. A autoridade local está mais próxima das empresas e conhece todas as particularidades da região”, afirma.

A direção dos portos do Paraná recebeu autonomia para administrar contratos de exploração de áreas dos portos organizados, em agosto de 2019. O convênio de delegação de competência 001/2019 foi formalizado depois de um extenso processo de análise e validação.

Para incentivar a navegação de cabotagem, a Praticagem de São Paulo e a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem - Abac assinaram um acordo no qual serviços e condições de praticagem irão vigorar por cinco anos sem reajustes e serão apenas corrigidos monetariamente. “Nesse momento em que o Governo está fomentando e atribuindo maior importância à navegação de cabotagem e enviou para o congresso o projeto da BR do Mar, e o próprio Senado apresentou um projeto liderado pela senadora Kátia Abreu, fazer esse acordo é uma forma de mostrar nosso apoio”, disse o presidente da Praticagem, Carlos Alberto de Souza Filho.

A Praticagem de Santos é a que atende o maior fluxo de navios de cabotagem no Brasil. Segundo Souza Filho, a empresa resolveu abrir mão de parte da receita, com descontos nas operações em cima dos preços que eram praticados antes. “Estamos dando a nossa contribuição em prol desse esforço nacional de fomentar a cabotagem, principalmente nesse momento de pandemia. Como é um acordo firmado por cinco anos, proporciona uma maior previsibilidade e segurança jurídica”. Há mais de 15 anos não havia acordo formal firmado entre a Praticagem de Santos e os armadores de cabotagem.

Empresas que assinaram o acordo

Aliança Navegação e Logística Ltda

Flumar Transp. de Químicos e Gases Ltda

Hidroviás do Brasil – Cabotagem Ltda

Grupo Log-In: Log-In Logística Intermodal S.A. ;Log-In Navegação Ltda. Log-In Marítima Cabotagem Ltda.

Mercosul-Line Navegação e Logística Ltda

Grupo Norsul:

- Companhia de Navegação Norsul
- NorsulCargo Navegação S.A.
- Norsulmax Navegação S.A.

O modal fluvial ganha cada vez mais adeptos entre as grandes indústrias no Rio Grande do Sul. Nos cinco primeiros meses de 2020, a Braskem, maior petroquímica das Américas, transportou 2.087 contêineres, com resinas plásticas destinadas à exportação, via Tecon Santa Clara, terminal hidroviário da Wilson Sons. Esse valor equivale a 28% do total de contêineres utilizados pela empresa para comércio exterior. O destaque foi no mês de abril, quando 41% dos contêineres exportados pela Braskem foram transportados pelo terminal hidroviário.

A carga sai do Polo Petroquímico de Triunfo e segue pelo Rio Jacuí em barcas até o Tecon Rio Grande, onde são embarcados em navios de longo curso. Os principais destinos são Europa, América do Norte e América do Sul. Em 2016, a parceria entre a Wilson Sons e a Braskem reativou o Pier IV do Terminal Santa Clara e marcou a retomada do transporte de carga pelo modal fluvial na região. A iniciativa segue sendo vista pelo mercado como uma alternativa para redução de custos logísticos e operacionais e uma alternativa mais sustentável para o meio ambiente.

A Louis Dreyfus Company (LDC) iniciou, nesta semana, a operação de um novo navio para transporte de sucos e produtos derivados. Segundo a empresa, serão dois novos navios, mais modernos, eficientes e sustentáveis, que juntos têm 20% mais capacidade do que as três embarcações da frota anterior, reduzindo em 40% o consumo de combustível e em 85% os níveis de emissão de enxofre por tonelada de produto.

A frota 100% dedicada à operação de sucos dará à LDC mais autonomia para operar as rotas de exportação preferenciais com ainda mais eficiência. Com 180 metros de comprimento e 30 metros de largura, os navios juntos têm capacidade estática para transportar 50 mil toneladas de sucos e possuem tanques para produtos customizados. O primeiro navio inicia a operação nesta semana, e o segundo está previsto para começar a operar em agosto.

Para reforçar a distribuição de suco de laranja fresco (NFC) na Europa, Estados Unidos e Ásia, a LDC também ampliou a capacidade de armazenamento em mais de 50% e a capacidade de blendagem em mais de 20% no terminal portuário e nas instalações de processamento de Ghent, na Bélgica em 2019.

A operação emergencial de retirada de água de dentro do casco do navio oceanográfico Prof. W. Besnard, atracado no Porto de Santos, e que corria o risco de afundar, foi concluída no último dia 14 de junho pela Autoridade Portuária. A embarcação histórica poderia afundar e, com o término do trabalho, o risco de naufrágio fica afastado neste momento.

A operação de retirada da água da casa de máquinas do navio começou no início da semana passada, após, em uma vistoria conjunta realizada pela Autoridade Portuária e pelo Instituto

Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), ter sido observada a situação de adernamento. A Autoridade Portuária determinou ao Instituto do Mar (Imar), entidade proprietária da embarcação, a tomada de providências urgentes. Como o Imar alegou não possuir recursos financeiros para a adoção das medidas necessárias, a Autoridade Portuária mobilizou seus recursos de atendimento a emergências.

Foram retirados aproximadamente 130 mil litros de água acumulados devido ao estado de abandono da embarcação. O serviço foi feito visando salvaguardar o meio ambiente estuarino e a segurança à navegação do Porto de Santos, que seriam afetados caso o Prof. W. Besnard viesse a afundar. Além disso, haveria a perda do navio histórico, que foi um dos recursos utilizados pelo Brasil em operações na Antártica.

O serviço, que contou com o apoio do Ibama e da Marinha do Brasil, será complementado nos próximos dias, quando serão efetuadas tentativas de remoção da camada fina de óleo que sobrou no interior da casa de máquinas.

Os recursos dispendidos para a operação, bem como a retirada da embarcação do cais, serão cobrados do Instituto do Mar. A entidade também deverá se responsabilizar pela adequada destinação de todos os resíduos gerados.

Construção do navio - No ano de 1959, foi lançado o projeto do navio Prof. W. Besnard, o primeiro do curso de Construção Naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), feito a pedido do Instituto Oceanográfico da USP e idealizado pelo professor Wladimir Besnard, pesquisador, primeiro diretor do Instituto e homenageado com o nome da embarcação. Fabricado no estaleiro A/S Mjelle Karlsen, em Bergen, Noruega, o navio chegou ao Brasil em 1967, anos depois da morte de seu idealizador. Durante os primeiros 23 anos o navio navegou sem interrupções, totalizando centenas de viagens científicas.

Grãos

Um estudo publicado pela revista Science no último dia 16 de julho indicou que um quinto das importações de soja brasileira realizadas pela União Europeia pode ser proveniente de terras desmatadas de forma ilegal.

Segundo o coautor do estudo, Raoni Rajão, especialista em meio ambiente da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), a pesquisa também abre caminho para que tanto empresas internacionais quanto autoridades brasileiras identifiquem as áreas agrícolas que violam regras de desmatamento na Amazônia.

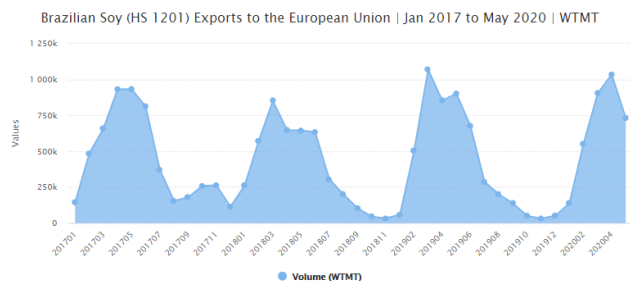
“O Brasil tem os meios para desenvolver um grande sistema de monitoramento liderado pelo governo, capaz de livrar as cadeias de oferta do desmatamento”, disse Rajão. “Antes os meios técnicos não estavam disponíveis, mas agora desenvolvemos esses meios.”

No trabalho, Rajão e outros pesquisadores analisaram o desmatamento na Amazônia e no Cerrado a partir de 2008, quando entrou em vigor a atual lei florestal, antes da qual agricultores que respeitavam determinadas condições recebiam anistia pelo corte prévio de árvores.

A equipe também descobriu que 17% das exportações de carne bovina do Brasil para a Europa estão relacionadas ao desmatamento.

No entanto, há apenas algumas poucas “maças podres” nas cadeias de oferta de carnes e soja, com apenas 2% das fazendas causando 62% do desmatamento ilegal na área analisada.

O estudo não especificou as empresas ou fazendas implicadas nas atividades de desmatamento. O trabalho considerou apenas as exportações brasileiras para a União Europeia. Confira a seguir as exportações brasileiras de soja para a União Europeia mês a mês a partir de 2017:



Source: DataLiner

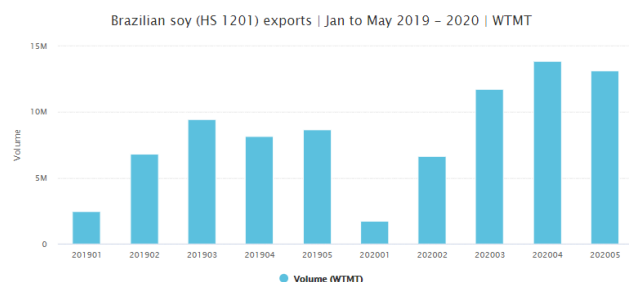
Rajão disse que os pesquisadores focaram na UE em parte por causa de um recente acordo comercial do bloco europeu com o Mercosul —que, se ratificado, ampliaria o comércio agrícolas nas duas vias.

Vale destacar que o desmatamento na Amazônia atingiu uma máxima de 11 anos em 2019, com a destruição de uma área do tamanho do Líbano, segundo dados do governo. Nos seis primeiros meses de 2020, houve um avanço de mais 25% em relação ao ano anterior, segundo informações preliminares.

Batendo recordes de exportação de soja, o Brasil precisou importar a oleaginosa para abastecer seu mercado interno. De acordo com o Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada da USP (Cepea), em junho, indústrias do Sul do Brasil compraram 89,76 mil toneladas de soja, todas vindas do Paraguai. Esse número de importação brasileira de soja é mais do que o dobro adquirido em maio. Além disso, é o maior valor importado desde junho de 2016, de acordo com dados do governo federal.

O Brasil é o maior produtor e exportador mundial de soja e colheu mais de 120 milhões de toneladas do grão na última temporada. Os agricultores brasileiros negociaram 61,87 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano, alta de 41,5% em relação ao mesmo período de 2019.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de soja nos cinco primeiros meses de 2019 e 2020:



Source: DataLiner (To request a demo click here)

Segundo a consultoria Agricensus, dados do Banco Central do Paraguai apontam que a importação brasileira de soja paraguaia aumentou quase cinco vezes no primeiro semestre em comparação com o mesmo período do ano passado. De janeiro a junho deste ano, o Brasil comprou 379,1 mil toneladas de soja do país vizinho, um aumento de 370% em relação às 80,6 mil toneladas de igual intervalo de 2019.

Já segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), o Brasil importou nos primeiros oito dias úteis de julho um total de 45,7 mil toneladas de soja. Ao somar o total importado entre maio, junho e os primeiros dias úteis de julho, as importações brasileiras de soja já somam 178,5 mil toneladas, volume bem maior do que no mesmo período de 2019.

Em junho, as importações mensais de soja pela China tiveram um recorde, com salto de 71% na comparação anual, segundo dados de alfândega chinesa divulgados no dia 14 de julho. O maior destaque são os carregamentos provenientes do Brasil.

A China, que é a maior importadora global da oleaginosa, importou 11,16 milhões de toneladas em junho, ante 6,51 milhões no mesmo período do ano passado. Além disso, houve ainda alta de 19% na comparação com os 9,38 milhões de toneladas de maio, segundo números da Administração Geral de Alfândegas.

Segundo o analista da consultoria agrícola Cofeed, Xie Hullian, o Brasil foi o país que mais exportou soja para a China no período por diversos motivos. “A principal razão é que os grãos brasileiros estavam baratos e as margens de processamento em junho estavam realmente boas, então processadores agendaram um monte de cargas”, afirmou.

De acordo com analistas do setor, os processadores chineses de soja, que mais cedo neste ano tiveram que parar operações devido à falta de oferta do grão, estão agora sofrendo com excesso de estoques.

Ainda assim, as importações neste mês devem permanecer acima dos níveis normais, acima das 9 milhões de toneladas.

“As importações em julho devem atingir 10 milhões de toneladas também, com a maior parte dos carregamentos vindo do Brasil”, disse a analista Monica Tu, da Shanghai JC Intelligence.

De acordo com o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), a exportação total de café do país (verde e industrializado) em 2019/20 atingiu 39,9 milhões de sacas de 60 kg, queda de 3,6% ante o ciclo anterior, reflexo de uma safra menor.

Apesar do recuo anual, o resultado representa o segundo maior volume embarcado em uma safra da história, atrás apenas da temporada 2018/19, que atingiu 41,4 milhões de sacas, segundo dados da entidade.

A exportação de café arábica do Brasil em junho somou 1,85 milhões de sacas, queda de 21,3% ante mesmo período do ano passado, enquanto na safra atingiu 35,9 milhões de sacas, queda de 4% na comparação anual.

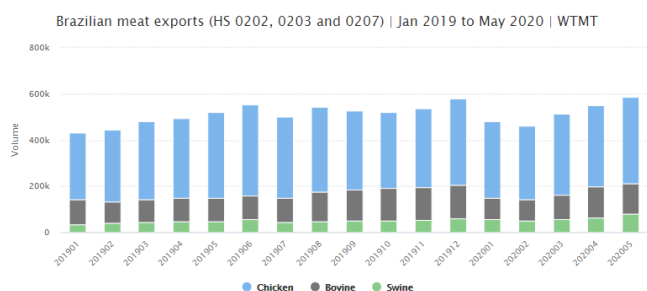
Em meio à baixa oferta de arábica, o destaque na exportação de café na temporada 2019/20 foi a variedade robusta, cujos embarques aumentaram quase 23% para 4,4 milhões de sacas no ano completo, segundo os dados do Cecafé.

Carnes

No último dia 15 de julho, o Serviço de Inspeção Federal (SIF) divulgou a quarta edição do relatório de atividades sobre os impactos decorrentes da pandemia do coronavírus (Covid-19) nas atividades do setor. Segundo o levantamento, a demanda por certificação sanitária para fins de exportação de produtos de origem animal do Brasil teve um aumento de 11% em junho deste ano, na comparação com o mesmo mês do ano passado. O total de Certificados Sanitários Internacionais emitidos em junho foi de 32.153.

Estão registrados no SIF 3.318 estabelecimentos de produtos de origem animal nas áreas de carnes e produtos cárneos, leite e produtos lácteos, mel e produtos apícolas, ovos e pescado e seus produtos derivados. Segundo o documento, no mês de maio foram realizados 132 turnos adicionais de abate que foram requisitados de forma emergencial pelos abatedouros frigoríficos de aves, bovinos e suínos registrados junto ao SIF.

De acordo o Ministério da Agricultura, o órgão tem monitorado junto com as empresas e representantes do setor produtivo a situação de casos de Covid-19 em frigoríficos e nas unidades industriais e as medidas adotadas para protegerem os trabalhadores das indústrias e servidores públicos no exercício de suas atividades. Em 03 de julho, um total de nove abatedouros paralisaram suas atividades por motivos relacionados à ocorrência de Covid-19. Vale lembrar que o funcionamento dos frigoríficos é fundamental para manter o bom momento das exportações brasileiras de proteína animal, que vêm batendo recordes, como pode ser verificado no gráfico a seguir:



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

Habilitações suspensas - Apesar do crescimento das exportações de carnes, a Covid-19 tem prejudicado os embarques para a China. Reportagem publicada nesta quinta-feira, 16 de julho, pelo Valor Econômico afirma que a China pediu ao Ministério da Agricultura que suspenda a habilitação para exportação de carnes de mais dois frigoríficos brasileiros devido à ocorrência de casos de Covid-19 entre funcionários. Os adidos agrícolas do Brasil em Pequim receberam hoje uma carta da Administração Geral de Alfândegas chinesa (GACC, na sigla em inglês) sugerindo que os estabelecimentos sejam bloqueados pelo Ministério da Agricultura para evitar que os asiáticos os retirem da lista, o que levaria a um processo mais demorado posteriormente para a retomada das vendas. A China é o principal destino das exportações brasileiras de carnes bovina, suína e de frango. O pedido é direcionado a um frigorífico de carne bovina e outro de carne de aves.

Segundo uma fonte ouvida pelo Valor, a China também pediu informações sobre a situação de mais 15 plantas. Ao todo, seis

frigoríficos estão com as exportações de carnes para a China suspensas. Cinco foram bloqueados pelos chineses e um por decisão do Ministério da Agricultura. A China vem adotando restrições semelhante com frigoríficos de diversos países como Estados Unidos, Alemanha, Holanda, Reino Unido e Argentina.

Frutas

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela CitrusBR apontam que as exportações totais de suco de laranja brasileiro (FCOJ Equivalente a 66º Brix) registraram um volume total de 1.071.946 toneladas nos doze meses da safra 2019/2020, um aumento de 17% em relação à safra 2018/2019, quando foram embarcadas 920.029 toneladas. Em faturamento, as vendas fecharam com US\$ 1,751 bilhão, crescimento de 3% ante a receita de US\$ 1,707 bilhão na safra anterior.

De acordo com o diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto, embora seja um dado positivo, a alta acontece em cima de uma base pequena. “Quando olhamos a base histórica, nós voltamos ao patamar registrado na safra 2015/2016”. O avanço, segundo ele também se explica pela maior oferta de suco no mercado. O setor processou mais de 325 milhões de caixas com um total 1,2 milhão de toneladas de suco na safra 2019/20, cerca de 37% a mais do que o no período anterior.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de suco de laranja mês a mês a partir de janeiro de 2017:

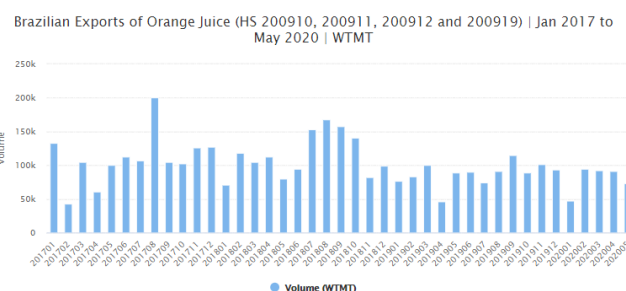


Chart source: DataLiner

Principais destinos

Entre os mercados, a Europa continua sendo o principal destino das exportações brasileiras de suco de laranja, seguida de EUA, Japão países asiáticos. Confirma no gráfico abaixo os países que mais importaram suco de laranja brasileiro no período de janeiro a maio de 2020:

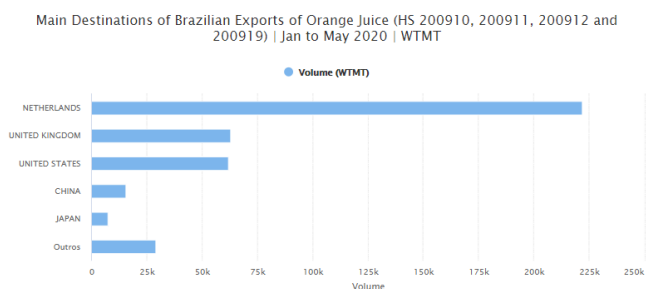


Chart source: DataLiner

Economia

A Organização Mundial de Comércio (OMC) emitiu comunicado informando que o Peru lançou uma queixa contra o Brasil por tarifas sobre Polietileno tereftalato (PET) e pelo tratamento tributário de importações brasileiras ao país.

Segundo a nota, a queixa peruana se aplica a medidas definitivas antidumping do Brasil sobre esse polímero usado na tecelagem e em embalagens e o tratamento tributário de produtos em geral por meio da imposição de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), e foi circulada para os membros da entidade em 15 de julho.

*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*