Notícias principais

Até a quarta semana de julho, a média diária das exportações brasileiras de açúcar saltou 85%, com média de embarques por dia útil somando 146,4 mil toneladas, ante 79,18 mil toneladas em julho do ano passado. Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

De acordo com o órgão, o país já exportou 2,63 milhões de toneladas de açúcar em julho, volume superior ao total de 1,82 milhão embarcado no mesmo mês de 2019.

A média de exportações de soja também cresceu, de 323,6 mil toneladas ao dia em julho do ano passado para 485 mil toneladas até a quarta semana deste mês, somando 8,7 milhões de toneladas embarcadas.

Do outro lado, recuaram as exportações de milho. Já o café segue em ritmo de exportação praticamente estável.

No segmento da indústria extrativa, os embarques de minério de ferro também têm média diária perto da estabilidade, ao passo que o ritmo de vendas do petróleo mais que dobrou.

Portos, terminais e infraestrutura

A Rumo, atual concessionária da Malha Oeste desistiu de administrar a linha férrea.

Originária da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), a Malha Oeste tem 1.973 km entre Mairinque e Corumbá (MS) e está sob controle da iniciativa privada desde julho de 1996. Em 2005, absorveu parte da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) na cisão da Brasil Ferrovias, que a controlava desde janeiro de 1999.

Segundo a empresa, já foi, inclusive, entregue um pedido de relicitação para a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Assim, o governo federal vai ter que fazer uma licitação para escolher uma nova concessionária para o trecho.

De acordo com a Rumo, o processo de desistência "trata-se de um processo amigável e amparado" em lei. A empresa explicou que o plano de negócios da Companhia traz grandes desafios para os próximos anos, como os investimentos associados à recente aquisição da Ferrovia Norte Sul e a melhorias de acesso aos portos.

"A assinatura do aditivo de renovação antecipada da concessão da Malha Paulista, em maio, também se apresenta como um desafio importante no plano de negócios da Rumo. O novo contrato prevê investimentos substanciais tanto na linha-tronco quanto na reativação do ramal Bauru-Panorama, que se conectam ao Porto de Santos e atravessam região próxima ao trecho paulista da Malha Oeste", justificou a empresa em nota.

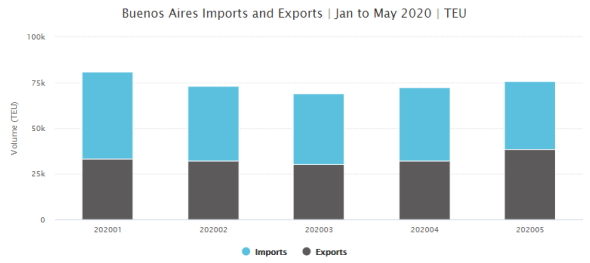
"Durante este processo, a concessionária assegura que continuará a prestar os serviços de transporte ferroviário de cargas, fazendo valer os contratos firmados com seus clientes", disse ainda a empresa.

Segundo a ANTT, "A área técnica agora está analisando a admissibilidade do pedido feito pela concessionária, observando o que diz a legislação". Os procedimentos para solicitação de um pedido de relicitação estão previstos na Lei 13.448, de 5 de junho de 2017, e no Decreto 9.957, de 6 de agosto de 2019.

O Porto de Buenos Aires registrou um aumento de 1,5% na movimentação de TEUs nos primeiros cinco meses de 2020 em relação a igual período de 2019. Além disso, em maio, a Tonelagem Bruta de Registro (TRN) dos navios porta-contêineres aumentou, representando 28% a mais de carga do que no mês de abril.

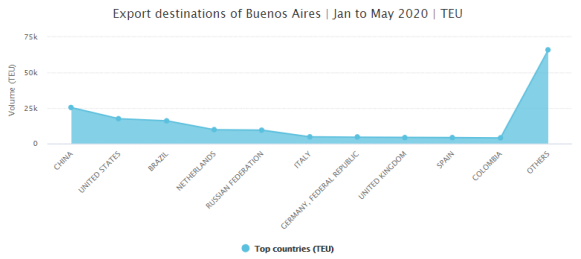
Outro dado positivo é o relacionado a um trabalho coordenado com diferentes organizações que permitiu que durante o primeiro semestre deste ano chegassem ao Porto 6.939 vagões com carga de diferentes províncias argentinas, excedendo o número total de vagões que operavam nos terminais portuários ao longo de todo o ano de 2019.

O gráfico a seguir mostra a movimentação de cargas pelo Porto de Buenos Aires nos cinco primeiros meses de 2020:



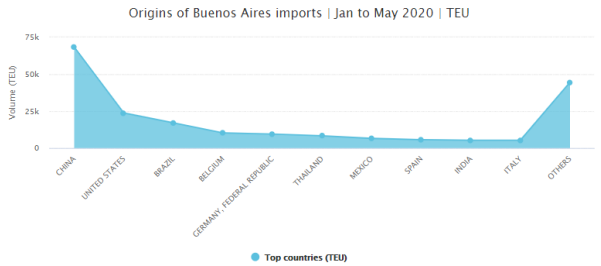
Fonte: DataLiner

Já abaixo estão dos principais destinos das cargas embarcadas pelo Porto argentino nos cinco primeiros meses de 2020:



Fonte: DataLiner

A seguir as origens das cargas recebidas pelo Porto no período de janeiro a junho de 2020:



Fonte: DataLiner

A China aparece como a principal origem dos produtos importados pelo Porto de Buenos Aires e também como o principal destino dos produtos exportados. Tanto em importações como em exportações, os Estados Unidos ocupa o segundo posto, seguido pelo Brasil na terceira colocação.

O Porto de Suape recebeu, no último dia 23 de julho, pela primeira vez, um navio porta-contêiner da classe Sammax, que pode chegar a medir 336 metros de comprimento, 48 metros de largura e 15,2 de calado máximo.

A embarcação MSC NITYA B, pertencente à companhia MSC, atracou no cais 2 para o desembarque de 233 contêineres e desembarque de 55, num total de 288 movimentados. O navio veio do Porto de Valência (Espanha) e deixou Suape, com destino ao Porto de Salvador. A embarcação tem 330 metros de comprimento (LOA), capacidade para transportar 12 mil TEUs e 15,2 metros de calado máximo.

Anteriormente, o maior porta-contêiner que havia atracado no porto pernambucano tinha 305 metros de comprimento e 48,2 metros de largura.

No ano passado, a Portaria Suape 136/2019 estabeleceu parâmetros operacionais e de manobra de navios para que Suape pudesse receber embarcações com até 336,99 metros de comprimento total e 48,99 metros de largura máxima. A viabilidade para receber a classe Sammax foi comprovada através de estudo da Universidade de São Paulo (USP), contratado no início do ano passado.

Vale destacar que o Porto de Suape fechou o primeiro semestre deste ano com 230.504 TEUs e 2,4% de crescimento em relação ao mesmo período de 2019. No ano passado, bateu recorde histórico na carga conteinerizada com o total de 476.304 mil TEUs e 4,7% de aumento em relação a 2018.

O Porto de Itajaí está passando por um processo de atualização da Carta Náutica do novo Acesso Aquaviário, por conta das obras feita para alterar as profundidades do local. O procedimento é realizado pela Marinha do Brasil, que, para isso, realiza um Levantamento Hidrográfico de Classe Especial (Categoria "A").

O trecho do acesso aquaviário que teve as maiores alterações geométricas foi a região da Baia Afonso Wippel, onde foi implantada a nova Bacia de Evolução. Além de informações das profundidades, o documento fornece outros dados, como sinalização náutica e demais informações pertinentes à segurança da navegação.

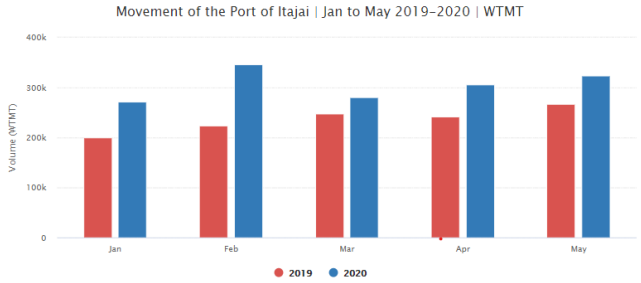
Essa aprovação permite a atracação de navios com até 350,00 metros de comprimento no Porto de Itajaí e no Terminal Portonave (Porto de Navegantes). Outro aspecto importante foi o ganho de calado operacional. Com o novo acesso aquaviário, já houve atracação de navio com até 13,20 m de calado.

Um dos maiores exemplos de regularização das atividades implementadas no canal de acesso e seus outros pontos foi a vinda, em junho, no Terminal Portonave, do navio APL PARIS de 347,40 metros de comprimento por 45,27 de largura, o maior navio a navegar na costa brasileira.

Com crescimento de 12% na movimentação de TEUs e 10% na tonelagem, o Porto de Itajaí (berços públicos e APM Terminals), encerrou o primeiro semestre de 2020 mantendo números positivos.

Os números também foram positivos para o Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes. No primeiro semestre de 2020 o Porto de Itajaí e os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram movimentação de 650.724 TEUs e 7.124.639 toneladas. No comparativo ao primeiro semestre de 2019, a movimentação representa crescimento de 9% em relação aos TEUs e 7% na tonelagem.

O gráfico a seguir mostra a movimentação de cargas por Itajaí no comparativo dos cinco primeiros meses de 2019 e 2020:



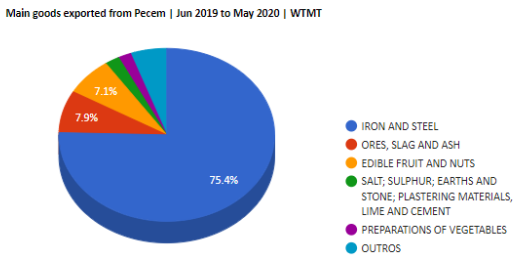
Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

O Porto de Pecém bateu um recorde de embarque de placas de aço em 24 horas: 34 mil toneladas de carga, no último dia 18 de julho. As placas de aço foram produzidas pela Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), instalada na ZPE Ceará (Zona de Processamento de Exportação do Ceará) – empresa subsidiária do Complexo do Pecém.

O ápice da operação ocorreu entre 12h e 18h do dia 18, quando foram embarcadas 467 placas de aço. A operação foi executada por duas prestadoras de serviços operacionais (PSOs) do Porto do Pecém: Tecer Terminais (815 placas embarcadas) e Unilink Transportes Integrados (759 placas embarcadas).

A operação no navio MV TONG DA registrou uma produtividade média de 1.284,65 toneladas por hora. A embarcação desatracou do Pecém em direção ao porto chinês de Zhangjiagang Huada, onde tem chegada prevista para o dia 25 de agosto. O novo recorde de produtividade nessa operação vem acompanhado do crescimento na movimentação específica desse tipo de carga no Porto do Pecém. Em junho desse ano foram embarcadas 218.837 toneladas de placas de aço, crescimento de 25,6 % em comparação com maio de 2020 quando foram embarcadas 174.223 toneladas.

O gráfico a seguir traz as principais mercadorias exportadas via Porto do Pecém no período de junho de 2019 a maio de 2020:



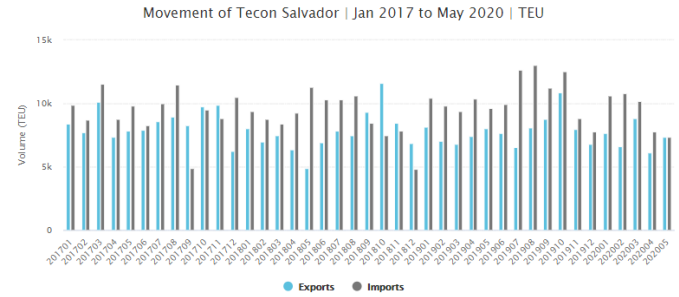
Fonte do gráfico: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo (Sedur) de Salvador suspendeu, pela terceira vez, o Alvará de Autorização número 19671, referente às obras de ampliação do terminal de cargas do Porto de Salvador. Com isso, a empresa responsável tem o prazo de 10 dias para apresentar sua defesa.

A Sedur justifica a decisão de acordo com as determinações do Código de Polícia Administrativa do Município, que determina a suspensão de atividades quando forem instalados negócios ou atividades diferentes dos que foram licenciados ou autorizados.

De acordo com o Artigo 212 da legislação municipal, a suspensão do Alvará de Licença ou de Autorização consiste na interrupção, por prazo não superior a um ano, da respectiva atividade e ocorrerá sem prejuízo de outras penalidades.

O gráfico a seguir mostra a movimentação de cargas no Tecon Salvador mês a mês a partir de janeiro de 2017:



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

Na última semana foi realizado no Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá um novo embarque recorde de volume a granel. No berço 214, o navio E.R Bayonne carrega 104,2 mil toneladas de farelo de soja.

É o segundo carregamento do porto que passa das cem mil toneladas. O outro foi o navio Pacific South que, em junho, carregou pouco mais de 103 mil toneladas.

De acordo com o diretor presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a tendência é receber cada vez mais navios graneleiros de grande porte. "O Paraná já prepara o projeto de remodelação, modernização e repotenciamento do Corredor de Exportação, que permitirá que nossos portos sejam ainda mais competitivos", afirma o presidente.

A embarcação chegou na madrugada do dia 20 de julho e começou a carregar na manhã do dia 21, apesar da névoa. A carga que começou a encher os porões do navio vieram de três diferentes terminais: Cotriguaçu, Coamo e Silos Públicos (horizontais). São quatro operadores envolvidos no carregamento (Céu Azul, Gransol, Cotrigraçu e Coamo) e o granel vem de cinco exportadores: Agrária, Cocamar, Cargill, Coamo e ADM.

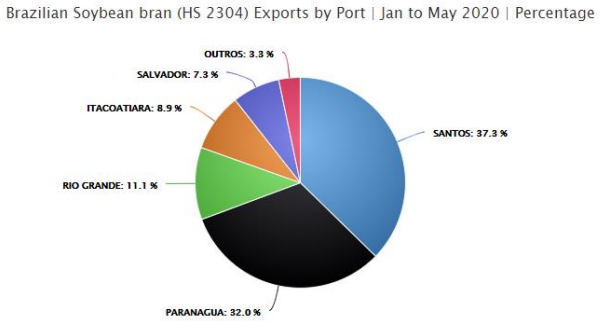
O E.R Bayonne tem bandeira da Libéria. Assim como o Pacific South que, em junho, carregou pouco mais de 103 mil toneladas, este navio também mede 292 metros de comprimento e 45,05 metros de largura e tem nove porões (dois a mais que as embarcações que normalmente carregam graneis pelos portos do Paraná). O farelo de soja carregado em Paranaguá será levado para o porto de Amsterdã, na Holanda. A operação no porto paranaense foi concluída até o 24 de julho.

O diretor de operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, afirma que os portos paranaenses estão preparados em infraestrutura marítima e terrestre para receber e operar grandes embarcações e grandes volumes de carga.

Segundo Teixeira, esse tipo de super navio geralmente não opera direto, como é feito comumente com as embarcações de até 225 metros. "Este tipo de navio, devido ao tamanho, precisa fazer o giro para carregar, o que demanda mais tempo de atracação. Em contrapartida, levam duas vezes a quantidade de carga de uma embarcação que temos com mais frequência (de 65 mil toneladas)", completa.

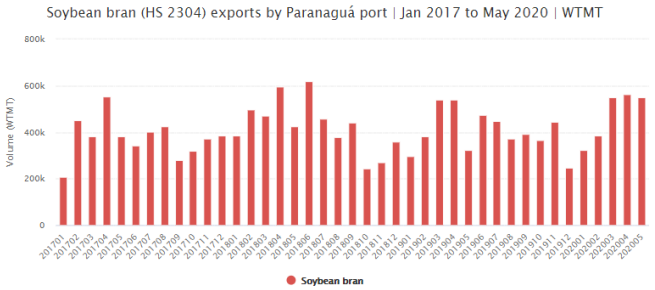
De acordo com ele, o frete por tonelada, usado em embarques volumosos, deixa o produto exportado por Paranaguá ainda mais competitivo. "Paranaguá tem uma história na movimentação do farelo de soja, devido às fábricas instaladas na área de influência, que aumentam a demanda. Temos força e tradição no carregamento do produto", conclui. Atualmente, o Porto de Paranaguá é o segundo do país na exportação de farelo de soja.

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de farelo de soja por porto:



Fonte: DataLiner

Já neste gráfico é possível ver as exportações de farelo de soja por Paranaguá mês a mês a partir de janeiro de 2017:



Fonte: DataLiner

As empresas Rumo e Caramuru Alimentos firmaram nova parceria e vão investir R$ 80 milhões na construção de um terminal de transbordo rodoferroviário para transporte multimodal de cargas, interligado à Ferrovia Norte-Sul.

Instalado no município de São Simão, no extremo Sudoeste goiano, o terminal poderá movimentar mais de 5,5 milhões de toneladas por ano de soja, milho e farelo de soja, o que equivale a mais de 80 mil caminhões por ano.
A Rumo e a Caramuru Alimentos já são parceiras do Terminal XXXIX no Porto de Santos (SP). O novo terminal rodoferroviário receberá cargas de Goiás, Mato Grosso e Triângulo Mineiro, com

uma operação eficiente e dinâmica, aumentando a competitividade do agronegócio.

"Será um terminal de alta capacidade e está entre os três maiores terminais do interior do Brasil que vai ligar rodovias à ferrovia e ao Porto de Santos. Essa operação é altamente competitiva, uma vez que em São Simão já existe ferrovia operando e os dois sistemas de transportes mais competitivos, mais baratos, são a hidrovia e a ferrovia", explicou o presidente do Conselho de Administração da Caramuru Alimentos, Alberto Borges de Souza.

Segundo ele, o terminal foi posicionado nas proximidades de uma fábrica da Caramuru já implantada que atualmente opera com hidrovia e que com o terminal vai operar também com a ferrovia. Alberto ressaltou que o novo terminal de transbordo rodoferroviário estará aberto à prestação de serviços a todas as empresas que tiverem interesse e escala para direcionar a produção para o Porto de Santos.

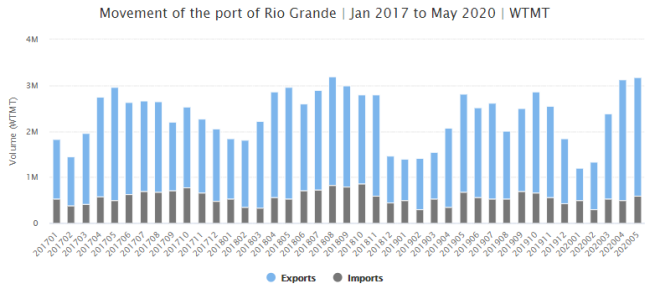
O terminal de São Simão deve começar a operar no primeiro semestre de 2021, com capacidade estática de 42 mil toneladas, dividida em seis silos, descarga rodoviária de 850 toneladas/hora (20 mil toneladas/dia) e carregamento ferroviário de 3 mil toneladas/hora.

O Porto do Rio Grande registrou em junho, o melhor mês de sua história, com a movimentação de 4.4 milhões de toneladas. O recorde anterior havia sido em setembro de 2018, quando haviam sido movimentadas 4.340.915 toneladas.

O primeiro semestre no porto do Rio Grande foi também o segundo melhor primeiro semestre em toneladas de cargas da história do Porto, movimentando 19.906.598 toneladas, um valor 6,97% superior ao mesmo período de 2019. Tal acréscimo foi puxado sobretudo pelo incremento percentual da movimentação de fosfatos e arroz, que foram de 36,07% e 32,65% respectivamente, e pelo grande volume de embarques de soja em grão, que aumentaram 27,35% no período. A tonelagem incrementada de soja no período foi de 1.396.699 toneladas.

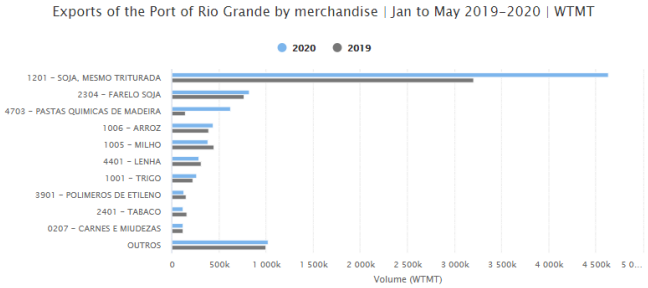
Em relação aos principais destinos e origens das exportações e importações do Porto do Rio Grande notam-se poucas diferenças percentuais em relação ao share dos países com o fechamento do ano de 2019. A China, que detinha o primeiro lugar das exportações, com 58,38% das cargas embarcadas, manteve-se estável no primeiro lugar no primeiro semestre deste ano com 57,27%. Já na partilha das importações a Argélia perdeu o posto de primeiro lugar para a Argentina, que aumentou de 9,74% da participação das importações para 12,12%.

O gráfico a seguir mostra as importações e exportações realizadas via Porto do Rio Grande mês a mês a partir de 2017:



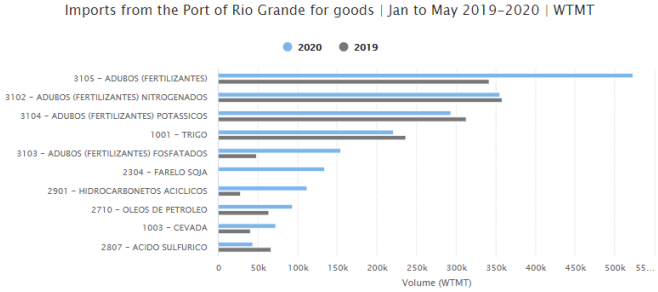
Fonte: DataLiner

Já no gráfico a seguir é possível ver os principais produtos exportados pelo Porto do Rio Grande nos primeiros cinco meses de 2020 em comparação com 2019:



Fonte: DataLiner

No gráfico abaixo, confia as importações realizadas via Porto do Rio Grande no comparativo janeiro a maio de 2019 e 2020:



Fonte: DataLiner

Outros portos do RS - A Superintendência dos Portos do RS divulgou também o resultado da movimentação total dos outros dois portos públicos (Porto Alegre e Pelotas) e a média de incremento dos três Portos Públicos que pertencem ao complexo hidroportuário do RS foi de 6,28% no semestre em comparação ao ano de 2019.

A soma dos três portos teve um incremento total de 1.231.933 toneladas à mais do que o mesmo período de 2019 – isto somente nos portos públicos. O transporte de cargas nos três portos (Porto alegre, Pelotas e Rio Grande) do Estado somaram mais de 20.842.407 toneladas movimentadas no período.

O Porto de Pelotas foi o porto que teve o aumento percentual mais expressivo no semestre, de 13,08%, demonstrando um destacado aumento em sua movimentação de toras de madeira (14,97%) e de clínquer (14,81%). Em valores absolutos o Porto de Pelotas movimentou 59,8 mil toneladas a mais do que o ano anterior.

Motivado pelo restrições de calado que vêm apresentando por causa da obra de dragagem do Canal da Feitoria, na Lagoa dos Patos, o Porto de Porto Alegre foi o único dos três portos públicos que apresentou um decréscimo nas suas operações neste semestre. Foram movimentadas 418.133 toneladas, um decréscimo de 23% de carga bruta em relação ao 1° semestre de 2019. Foram 125.018 toneladas a menos do que o ano anterior. Ao contrário das outras cargas, mesmo com as restrições de calado, a descarga de trigo (importação) na capital gaúcha apresentou ainda um aumento de 5,6% no período.

Navegação

O Estaleiro Enseada Indústria Naval, que está em recuperação judicial desde outubro de 2019, voltará a funcionar. Localizado em Maragogipe, no Recôncavo Baiano, o local foi contratado para construir dois navios porta-

contêineres, dedicados ao transporte de cabotagem, a partir de janeiro de 2021.

Com financiamento do Fundo da Marinha Mercante, gerido pelo Ministério da Infraestrutura, os navios serão construídos para a Petrocity Portos. Cada navio custará, de acordo com a Resolução 174/2020, o valor global de US $ 73,443 milhões, aproximadamente R$ 308,5 milhões.

Os navios são embarcações de 75 TEUs, com capacidade para 2 mil toneladas.

O Estaleiro Enseada pertencia inicialmente a um consórcio formado pela Odebrecht Engenharia Industrial, OAS e UTC Engenharia. Hoje, é apenas da Odebrecht Engenharia, parceira da Petrocity em alguns projetos.

A CMA CGM informou que cancelou a sobretaxa no valor de USD 550/TEU (Port Congestion Surcharge) que havia decidido implementar, a partir do dia 18 de julho de 2020 (data de BL – até 31 de agosto de 2020), para todas as cargas movimentadas entre a Costa Leste da América do Sul (serviço SAMWAF) e Cape Town.

A sobretaxa seria implementada devido ao congestionamento para atracação na África do Sul, que causa interrupções nos serviços envolvendo elevados custos operacionais.

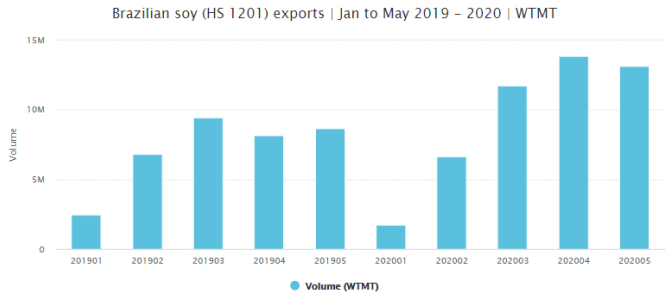
De acordo com a empresa, agora as importações para Cape Town seguirão as condições usuais de frete.

Grãos

Segundo dados do serviço aduaneiro chinês, a China importou em junho 10,5 milhões de toneladas de soja produzidas no Brasil. O volume foi recorde para um mês. A parcela de soja brasileira importada no mês representou 94% de toda a importação do grão em junho. Comparado ao mesmo mês do ano passado, o crescimento foi de 91%, e em relação a maio deste ano, o aumento foi de 19%.

Com quase metade da próxima safra vendida, os produtores de Mato Grosso já começaram a comercializar a soja que será colhida em 2022, segundo confirmou o Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea). A antecipação é puxada pelo câmbio vantajoso e reflete o bom momento do grão no Estado, que teve colheita recorde neste ano e preços acima de R$ 100 para a saca disponível em julho. Em geral, os contratos antecipados são fechados a partir de dezembro.

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



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

Atualmente, a soja em grão responde por mais de 70% dos embarques brasileiros com destino à China. Para diversificar essa pauta exportadora, o Ministério da Agricultura quer negociar uma lista extensa de produtos para abertura de mercado com o país asiático.

A preocupação é com o alto nível de concentração na relação bilateral, já que a soja foi responsável por 72% das exportações para lá no primeiro semestre de 2020. Com isso, os chineses receberam quase 40% dos embarques do agronegócio do país no período.

Além disso, o Brasil quer revisar protocolos de itens já autorizados e estimular a aprovação de transgênicos de forma mais rápida pelos chineses, o que beneficiaria o milho.

Entre os produtos que o Brasil trabalha para a abertura de mercado para exportação estão material genético avícola, suínos pra reprodução, lagostas vivas, polpas cítricas para alimentação animal, proteína concentrada de soja, amendoim, noz-pecã, gergelim, uva, lima, abacate e sorgo.

A Câmara de Exportadores de Grãos da Argentina – CIARA-CEC disse a importadores da China que a solicitação para que o país sul-americano declare que sua mercadoria não está contaminada pelo coronavírus é "inapropriada", segundo uma carta a que a Reuters teve acesso.

Uma fonte da CIARA-CEC confirmou que uma carta foi enviada no final de junho aos importadores chineses, acrescentando que a entidade dialogou com empresas no Brasil, Estados Unidos e Canadá, que também rejeitam o pedido por uma declaração garantindo que os embarques não têm Covid-19.

Apesar da China ser a maior importadora mundial da oleaginosa, o país asiático tem restringido importações de alimentos por preocupações com a Covid-19.

Segundo uma das fontes, que não quis ser identificada, o pedido dos importadores "é ridículo para uma mercadoria a granel que será processada e que fica mais de 15 dias viajando em navios".

A carta da CIARA-CEC afirma que a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou que "é muito improvável que pessoas possam contrair Covid-19 de alimentos", destacando protocolos de saúde rigorosos realizados pelo setor.

Em julho, a Rússia vendeu duas cargas de trigo ao Brasil, somando 60 mil toneladas. Segundo fontes do setor, foram as primeiras compras feitas pelos brasileiros do produto russo neste ano.

As compras do cereal russo, confirmadas por duas fontes das tradings Sodruzhestvo e Glencore, que fizeram um acordo cada, são relativamente atípicas, uma vez que o Brasil adquire a maior parte de suas necessidades em países do Mercosul, sem pagar tarifas.

Além disso, o produto da Rússia só pode ser processado em moinhos nos portos, por questões fitossanitárias, o que limita os acordos, que normalmente ficam mais restritos a países da América do Norte quando realizados fora do bloco comercial.

Dados do governo brasileiro indicam que em todo o ano passado, o país importou 91,7 mil toneladas da Rússia. Em 2018 foram apenas 26,2 mil toneladas.

Pelo menos outros dois acordos com trigo russo, contudo, teriam sido fechados recentemente, segundo outras duas fontes, que falaram na condição de anonimato. Esses negócios adicionais não puderam ser confirmados.

Vale destacar que este ano o potencial de negócios de brasileiros com fornecedores do hemisfério norte é maior, após o Brasil ter estabelecido, ao final de 2019, uma cota de 750 mil toneladas/ano para importações isentas da taxa de 10% de fora do Mercosul.

Além disso, a expectativa é de importações recordes de 7,3 milhões de toneladas pelo Brasil em 2020, em meio a um consumo firme de produtos derivados de trigo diante da pandemia.

O Brasil importou cerca de 3,5 milhões de toneladas de trigo no primeiro semestre, alta de pouco mais de 150 mil toneladas ante volume do mesmo período de 2019, tendo a Argentina como principal fornecedora, com 3,12 milhões de toneladas, ante 2,96 milhões de toneladas na primeira metade do ano passado.

Os Estados Unidos aparecem em segundo, com 172 mil toneladas (versus 72 mil toneladas no primeiro semestre de 2019), seguido por Paraguai e Uruguai, com pouco 97 mil e 80 mil toneladas, respectivamente.

Com a crise do coronavírus e a disparada do dólar para máximas históricas este ano, a indústria do trigo do Brasil, um dos maiores importadores globais do cereal, conseguiu em junho uma cota adicional para importação de 450 mil toneladas extra bloco comercial, sem tarifa.

Carnes

Após um hiato de dez anos, o Departamento de Agricultura da África do Sul anunciou a abertura de mercado para que frigoríficos do Paraguai possam exportar carne bovina e derivados.

De acordo com a Chancelaria Nacional do Paraguai, a reabertura desse mercado pelo país africano foi possível por meio de um trabalho conjunto entre a instituição e o Serviço de Saúde e Qualidade Animal (Senacsa).

Há dez dias, foi anunciada a reabertura do mercado da Arábia Saudita para a exportação de carne paraguaia, o que também ocorreu após 10 anos de renegociações.

Os principais mercados consumidores da carne bovina paraguaia são a Rússia, o Chile, Taiwan e o Brasil . Na península arábica, o país tem licença de exportação para o Catar, os Emirados Árabes Unidos e agora a Arábia Saudita.

O país informou ainda que estão em andamento negociações com os Estados Unidos, mercado que permitiria a abertura de várias outros, dado o nível de demanda. Neste momento, a resposta das autoridades americanas é aguardada após o envio recente de documentações solicitadas.

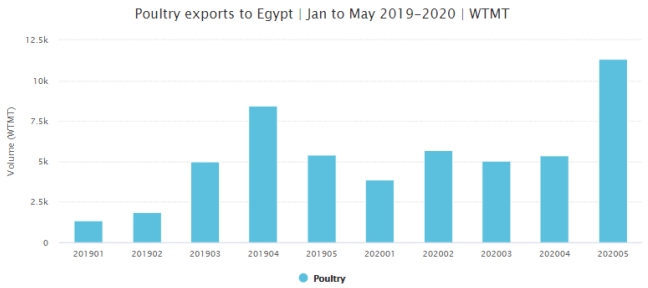
De acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), as autoridades do Egito aprovaram a importação de produtos termoprocessados de aves produzidas no Brasil.

A autorização é válida para as plantas que já estão habilitadas para o mercado egípcio e que, atualmente, embarcam frango inteiro. Por isso, o Ministério da Agricultura vai atualizar o Certificado Sanitário Internacional (CSI) para essas plantas.

Com isso, o Brasil alcançou a marca de 82 mercados externos abertos para produtos agropecuários desde janeiro de 2019.

Segundo dados do setor, o Egito é o 14º principal importador de carne de frango do Brasil. Entre janeiro e junho deste ano, o Egito importou 39,1 mil toneladas, volume que supera em 27% o total embarcado no primeiro semestre de 2019.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de carne de frango para o Egito nos cinco primeiros meses de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019:



Fonte: Datal iner (Para solicitar um demo do Datal iner clique aqui)

Vale destacar que de janeiro a junho de 2020, as exportações do agronegócio brasileiro somaram US$ 52 bilhões, o que representa um aumento de 10 % com relação ao mesmo período no ano passado.

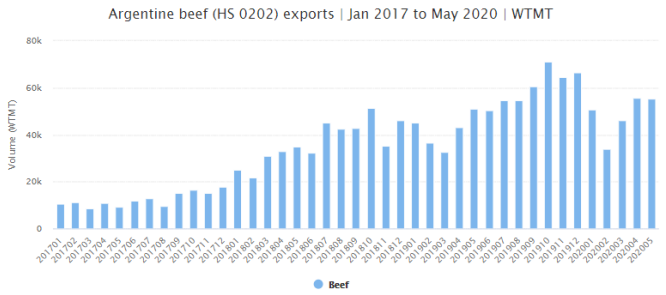
A Argentina conseguiu reabrir o mercado da Malásia para exportar carne bovina refrigerada e congelada. Esse mercado havia sido fechado em 2010 devido a alterações nos regulamentos da Malásia para certificar os produtos Halal. A certificação Halal é um processo de garantia de qualidade aplicado a alimentos, produtos e serviços, respeitando os Regulamentos Halal e outros documentos pré-estabelecidos exigidos pelos países que praticam o Islã daqueles que exportam esses produtos.

O Serviço Nacional de Saúde e Qualidade Agroalimentar (Senasa) , uma agência do Ministério da Agricultura, Pecuária e Pesca da Argentina, recebeu a comunicação oficial enviada pela Diretoria de Serviços Veterinários (DVS) da Malásia, aceitando a proposta com os requisitos do Certificado Veterinário Internacional (CVI) que deve acompanhar as carnes a serem exportadas.

Em 2019, uma delegação da Malásia havia realizado uma visita de auditoria à Argentina, onde verificou o sistema de produção e abate de carne bovina supervisionado pela Senasa com resultados satisfatórios que permitiram que as negociações entre as partes chegassem a um acordo, com a subsequente reabertura do mercado.

As discussões entre as partes também permitiram a habilitação de um estabelecimento – que foi auditado na visita no ano passado – e a apresentação de 13 outras partes interessadas, que se espera possam ser avaliadas em breve pela autoridade da Malásia.

Para se ter uma ideia do volume de carne bovina exportada pela Argentina, confira o gráfico a seguir:



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

Frutas

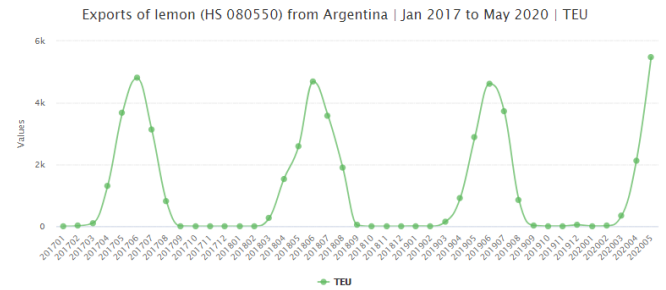
Relatório divulgado pelo Serviço Nacional de Sanidade e Qualidade Agroalimentar (Senasa), da Argentina, aponta que as exportações do agronegócio do país em geral cresceram no primeiro semestre de 2020 na comparação com o mesmo período de 2019.

Na área de carnes, o aumento das exportações de Argentina foi de 14%, na de hortaliças alcançou 15% e na de frutas chegou a 22%. Em volumes absolutos, as vendas externas de carne somaram 440,88 mil toneladas de janeiro a junho. O resultado foi impulsionado, principalmente, pelo avanço de 20% na comercialização de carne bovina, para 282,67 mil toneladas, e pela alta de 49% nas vendas carne suína, para 18,48 mil toneladas. No caso da carne de aves, houve incremento de 1,5% para 139,65 mil toneladas.

Os principais destinos das proteínas argentinas no período foram China, Chile, Israel e Vietnã.

Já em relação às frutas, foram exportadas pela Argentina 563,74 mil toneladas, com destaque para pera, limão, maçã e laranja. Os principais destinos desses embarques foram Rússia, Brasil, União Europeia, Paraguai, Itália e Holanda.

O gráfico a seguir traz as exportações argentinas de limão mês a mês desde 2017:



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

Ainda de acordo com o Senasa, os embarques de hortaliças somaram 317,21 mil toneladas no período, com cebola, alho, batata e tomate puxando o fluxo. Os mercados para esses produtos foram Brasil, Paraguai, União Europeia, Inglaterra e Holanda.

Minérios

A produção de minério de ferro da Vale no segundo trimestre de 2020 cresceu 5,5% na comparação com o mesmo período do ano passado e de 13,4% ante o primeiro trimestre de 2020, somando 67,6 milhões de toneladas.

Apesar disso, a comercialização de minério de ferro caiu 11,8% na comparação anual, devido ao tempo de espera de logística entre produção e vendas, com muitas delas ficando para o próximo trimestre.

Mas houve aumento de 5,7% ante o primeiro trimestre, quando a empresa sofreu com problemas climáticos, atrasos na retomada de produção em minas e outros impactos causados pelo coronavírus.

A Vale, que vem lidando para retomar parte da produção suspensa pelo acidente com uma barragem em Brumadinho (MG), em 2019, informou que a extração de minério de ferro em junho ficou acima de 25 milhões de toneladas, "apresentando forte aceleração em relação aos níveis de abril e maio", e entrando em um período sazonalmente forte, com níveis mais baixos de chuva.

Segundo a Vale, o guidance para a produção de finos de minério de ferro em 2020 permanece inalterado em 310-330 milhões de toneladas, mas salientou que o cenário mais provável é que "fique na extremidade inferior" da meta.

Economia

Dados divulgados nesta segunda-feira, dia 27 de julho, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia apontam que a balança comercial brasileira registrou superávit de US$ 1,836 bilhão e corrente de comércio de US$ 7,244 bilhões, na quarta semana de julho de 2020 – com cinco dias úteis -, como resultado de exportações no valor de US$ 4,54 bilhões e importações de US$ 2,704 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US$ 117,321 bilhões e as importações, US$ 88,572 bilhões, com saldo positivo de US$ 28,749 bilhões e corrente de comércio de US$ 205,893 bilhões.

Análise do mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a quarta semana de julho de 2020 (US$ 866,76 milhões) com a de julho de 2019 (US$ 876,13 milhões), houve queda de -1,1%, em razão da diminuição nas vendas de produtos da Indústria de Transformação (-10,3%). Por outro lado, houve aumento nas vendas em Agropecuária (+22,2%) e na Indústria Extrativa (+0,4%).

Nas importações, a média diária até a quarta semana de julho de 2020 (US$ 509,74 milhões) ficou -34,0% abaixo da média de julho do ano passado (US$ 772,15 milhões). Nesse comparativo, caíram os gastos, principalmente, com a Indústria Extrativista (-57,3%) e com os produtos da Indústria de Transformação (-32,8%). Já em relação à Agropecuária, houve aumento de gastos (+0,4%).

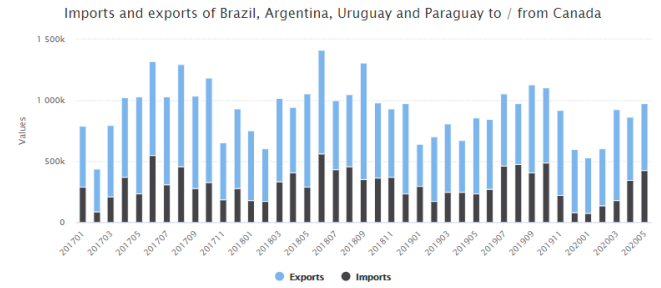
Estimativa da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) aponta que o fechamento de um acordo de livre comércio entre o Mercosul e o Canadá tem potencial para

aumentar em US$ 7,8 bilhões a receita das exportações brasileiras de produtos agropecuários.

Em nota, a CNA afirmou que "carnes, cereais, farinhas e preparações, frutas e complexo soja são os setores do agro que têm mais potencial de serem beneficiados com o acordo. No caso das carnes, o aumento da receita pode chegar a US$ 1,4 bilhão por ano." "Os cortes nobres e de melhor qualidade tendem a ter melhor competitividade no mercado canadense. Animais criados a pasto, menor percentual de gordura e sustentabilidade ambiental chamam a atenção do consumidor médio", diz o estudo.

O segmento de cereais, farinhas e preparações pode ter alta de US$ 771,9 milhões nas vendas ao Canadá, sendo o milho o produto com maior capacidade de aumento de receita (US$ 324,0 milhões). Já para o complexo soja (grão e farelo), a estimativa é de aumento de US$ 703,9 milhões, apesar da concorrência com os Estados Unidos.

O gráfico a seguir traz as importações e exportações dos países do Mercosul com o Canadá:



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

A análise da CNA conclui que além de gerar impactos positivos nas exportações brasileiras, o acordo Mercosul-Canadá pode expandir as fronteiras comerciais do bloco sul-americano com mercados importadores de alimentos, bebidas e bens agropecuários. "As negociações com o Canadá poderão abrir portas para acordos com outros países, estratégia fundamental para consolidar o agronegócio brasileiro nas principais cadeias globais de alimentos e bebidas", diz a entidade. Em 2019, o comércio de produtos agropecuários com o Canadá registrou movimentação de US$ 628,7 milhões.

O Brasil deve ter, em 2020, uma queda de 13,9% nas exportações em relação a 2019, chegando a um total de US$ 192,721 bilhões; retração de 18,1% nas importações, que alcançarão o patamar de US$ 145,255 bilhões; e superávit comercial de US$ 47,466 bilhões, com aumento de 1,7% frente a 2019.

A previsão é da Associação de Comércio Exterior (AEB), que revisou as suas previsões para a balança comercial de 2020, diante do novo cenário que se desenha no Brasil e no mundo com a pandemia de Covid-19.

Na avaliação do presidente da AEB, José Augusto de Castro, os novos números refletem a instabilidade do cenário externo, acentuado com a guerra comercial entre EUA e China, a eleição para a presidência dos EUA, a quase unanimidade de PIBs negativos mundiais e o elevado e crescente desemprego no mundo.

"O agravamento da crise econômica na Argentina, o fortalecimento do dólar e o enfraquecimento das moedas, além de problemas internos no Brasil, colaboraram para a retração dos números da balança", observou José Augusto de Castro.

As previsões da AEB também indicam que o superávit comercial projetado para o Brasil em 2020 será triplamente negativo, pois será obtido com queda das exportações de 13,3%; das importações de 18,1%; e de 15,4% na corrente de comércio, com geração de redução da atividade econômica.

De acordo com o levantamento, a corrente de comércio projetada em US$ 339,445 bilhões para 2020 será menor que os US$ 401,333 bilhões apurados em 2019 – e mais distante ainda do recorde de US$ 482,292 bilhões obtido em 2011. Além disso, voltará a ficar bem abaixo da faixa de US$ 400 bilhões.

"Excluído o ano 2018, desde 2014 as exportações brasileiras de manufaturados estão estagnadas em patamar inferior a US$ 80 bilhões. O valor de US$ 56,295 bilhões projetado para 2020 ficará próximo às exportações do longínquo ano de 2004, especialmente após a crise que assola a Argentina e a América do Sul", assinalou o presidente da AEB.

Ainda de acordo com a AEB, neste ano a crise econômica desalojou a Argentina do posto de segundo maior importador de manufaturados brasileiros, empurrando-a para a quarta posição. Ao mesmo tempo, as exportações do Brasil para a Argentina mostram forte queda em 2020. "As exportações para Argentina estão caindo acentuadamente e representando apenas 3,6%, quando em passado recente alcançaram patamar superior a 10%", observa o executivo.

Commodities

Apesar de fortes oscilações de preços, o volume dos três principais produtos da pauta de exportação – soja, petróleo e minério de ferro – aumentarão sua representatividade para 34%. Esses itens são beneficiados pela queda dos manufaturados, consolidando o peso das commodities nas exportações e no superávit comercial.

A soja, pelo sexto ano consecutivo, será o principal produto de exportação do Brasil, com o minério de ferro voltando à segunda posição e petróleo em terceiro, por pequena diferença. Até a terceira semana de julho foram embarcados 66,5 milhões de toneladas de soja, representando 85% dos 78,5 milhões de toneladas previstas para embarque em 2020.

Os dados projetados de exportação e importação para 2020 sinalizam ainda que o Brasil deverá ocupar a 30ª posição no ranking de exportação e 31ª de importação, com a participação nas exportações mundiais devendo ser reduzida para ao redor de 1%.

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