

Notícias principais

Em um ano de grandes incertezas econômicas ocasionadas por causa da pandemia do novo coronavírus, algumas mercadorias se destacam no ranking de produtos mais movimentados no primeiro semestre de 2020 em comparação com igual período de 2019. Por isso, a equipe da DatamarNews levantou, no DataLiner, um ranking de produtos mais exportados e importados via contêiner em 2020 na comparação com o mesmo período de 2019. Confira a seguir:

Ranking de mercadorias mais exportadas no período de janeiro a junho de 2020

A categoria alimentos ocupa o primeiro lugar no ranking dos produtos mais exportados em 2020, com crescimento de 9% em relação ao mesmo período de 2019. Outras commodities que tiveram crescimento foi a categoria algodão, que cresceu 37% e a categoria açúcar e derivados, que cresceu 62% em comparação com o mesmo período de 2019.

Rank	Commodity	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% change
1	Foods	306.281	333.024	9%
2	Wood and coal and derivatives	195.853	194.896	-0%
3	Paper And Cellulose	123.636	135.464	10%
4	Metals and derivatives	63.850	68.711	8%
5	Plastic and derivatives	67.669	64.189	-5%
6	Beverages - Infusion	61.227	59.082	-4%
7	Chemicals	49.542	49.686	0%
8	Cotton	41.194	56.365	37%
9	Sugar and derivatives	31.112	50.442	62%
10	Reactors and boilers	38.918	31.838	-18%
11	Minerals and derivatives	27.741	23.556	-15%
12	Animal food	23.734	24.430	3%
13	Textiles, derivatives and clothing	24.726	21.716	-12%
14	Rubber and derivatives	26.917	18.746	-30%
15	Smoke	24.618	19.164	-22%
	Total	1.107.021	1.151.312	4%
	Others	175.998	166.747	-5%
	Grand Total	1.283.018	1.318.059	3%

Source: DataLiner

Ranking das mercadorias mais importadas no período de janeiro a junho de 2020

Já entre as mercadorias mais importadas, os destaques ficam por conta de um aumento de 49% nas importações de fertilizantes e uma queda de 23% nas importações de veículos e autopartes e produtos têxteis.

Rank	Commodity	2019 (TEU)	2020 (TEU)	% change
1	Plastic and derivatives	133.702	134.891	1%
3	Chemicals	115.781	121.877	5%
4	Reactors and boilers	113.956	107.270	-6%
2	Vehicles and parts	138.227	106.934	-23%
5	Electric machines	84.687	88.591	5%
6	Metals and derivatives	76.751	71.761	-7%
7	Textiles, derivatives and clothing	82.660	63.324	-23%
8	Foods	46.318	44.242	-4%
9	Rubber and derivatives	45.416	36.617	-19%
10	Paper And Cellulose	31.739	33.393	5%
11	Fertilizer	22.009	32.793	49%
13	Salt, plaster, cement	15.013	17.132	14%
12	Glass and derivatives	20.358	16.790	-18%
15	Drinks	14.937	14.312	-4%
14	Furniture	18.200	13.697	-25%
	Total	959.753	903.626	-6%
	Others	182.210	164.055	-10%
	Grand total	1.141.963	1.067.680	-7%

Source: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) publicou no último dia 20 de agosto, no Diário Oficial da União, um edital de licitação com o objetivo de contratar uma empresa para realizar a dragagem de manutenção do Porto de Ilhéus. O edital será na modalidade pregão eletrônico e as propostas podem ser entregues a partir do dia 24 de agosto.

Com a obra, a CODEBA pretende restabelecer o calado de 10,5 metros do porto, permitindo a atracação de navios maiores, dobrando a capacidade de cargas, bem como beneficiar a operação de navios de cruzeiro, o que possibilitará um incremento na economia da região. As obras devem durar 90 dias. A última manutenção do calado do Porto foi realizada em 2014.

O pregão acontecerá no dia 17 de setembro, às 10h, no site licitacoes-e.com.br, que será precedido da abertura das propostas, às 9h30. Mais informações sobre o pregão eletrônico podem ser obtidas pelo e-mail pregao@codeba.com.br.

Ainda sobre a CODEBA, a autoridade portuária publicou dados de movimentação de cargas do Porto de Salvador no primeiro semestre de 2020. Segundo o órgão, foram 2.094.010 toneladas registradas, entre importações e exportações, contra 2.003.425 toneladas de produtos movimentados no mesmo período de 2019, um crescimento de 4,52%.

Indígenas kayapós, que desde o último dia 17 de agosto, protestavam na BR-163, em Novo Progresso (PA), liberaram nesta sexta-feira, 21 de agosto, a passagem na via.

A rodovia é uma importante rota de transporte de commodities agrícolas do Centro-Oeste para o Arco Norte, e as paralisações vinham limitando a chegada da produção ao Porto de Miritituba (PA), de onde ela é exportada. Vale destacar que estamos em pleno período de escoamento da segunda safra de milho 2019/20.

Segundo o Instituto Kabu, ligado aos indígenas, eles tiveram um encontro com autoridades do Pará, buscando que suas reivindicações sejam ouvidas.

De acordo com nota do Instituto Kabu, representantes das secretarias de Educação, da Saúde, da Justiça e Direitos Humanos da Casa Civil do governo do Pará, além assessoria do governador Helder Barbalho, reuniram-se com lideranças Kayapó Mekragnotire na manhã do dia 21 para tentar encontrar uma solução para as reivindicações.

Durante as paralisações, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), reivindicou a atuação do governo federal, por meio do Ministério da Casa Civil, para que fosse identificada uma solução que liberasse definitivamente a pista.

“Caso isso não aconteça, as consequências futuras serão o desabastecimento em Miritituba e as dificuldades relacionadas ao recebimento de insumos importados, como combustíveis e fertilizantes”, afirmou a associação.

Os indígenas reivindicam a renovação do Plano Básico Ambiental (PBA), pedem mais atenção para a saúde devido à pandemia de Covid-19 e se posicionam contra a construção da ferrovia Ferrogrão sem que eles sejam ouvidos, uma vez que o projeto prevê a construção dos trilhos perto de suas terras.

O governador do Espírito Santo, Renato Casagrande enviou à Assembleia Legislativa dois projetos de lei que visam aumentar a competitividade do Espírito Santo. Um dos projetos trata da redução da alíquota do ICMS de combustível para navegação de 17% para 12%; o outro, da criação da Lei Estadual do Mercado Livre de Gás.

O presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), Julio Castiglioni, lembrou a importância da redução da alíquota de ICMS para o combustível de navegação. “A gente tem uma grande vocação para navegação de cabotagem. Para sermos competitivos, precisamos baratear o combustível, então ficamos muito felizes com essa proposta que chega num momento em que estamos discutindo a desestatização da Companhia”, disse.

Para o governador, são dois projetos importantes porque colocam o Espírito Santo de forma competitiva nacional e internacionalmente: “Não temos uma infraestrutura totalmente adequada que nos leve a uma logística competitiva. Por isso, temos a necessidade de investimentos em portos. Estamos com a concessão da CODESA em debate, ansiosos para que o Porto da Imetame se inicie e os outros portos também, que são todos importantes para nós. A dragagem do Porto de Vitória se consolidou, aumentou a capacidade dos navios que entram, mas sabemos que tem sua limitação. Resolvendo a questão do óleo de navegação podemos buscar mais qualidade e que a gente possa se consolidar na navegação de cabotagem”, pontuou Casagrande.

O secretário de Estado da Fazenda, Rogelio Pegoretti, lembrou que a navegação de cabotagem é um modal de transporte com um grande potencial de crescimento no Brasil e no Espírito Santo. “Hoje o combustível representa, em média, 35% do custo da viagem de um navio de cabotagem. Reduzir a alíquota é uma oportunidade de baratear nossos produtos em outros estados e fazer com que os insumos cheguem mais baratos ao Espírito Santo”, comentou.

No último 19 de agosto, o governador Carlos Massa Ratinho Junior e o governador do Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja, assinaram um acordo de cooperação técnica para trabalhar de forma articulada na implantação do Corredor Oeste de Exportação, um novo ramal ferroviário que vai ligar a cidade de Maracaju (MS) ao Porto de Paranaguá, ampliando a malha operada hoje pela Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A).

No encontro, em Campo Grande, também foi firmado o contrato com a empresa TPF Engenharia para execução dos Estudos de Viabilidade Técnico-operacional, Econômico-Financeira, Ambiental e Jurídica (EVTEA), que deve ser concluído em, no máximo, um ano. Até setembro, o Governo do Estado também assinará a contratação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), documentos necessários para a execução do projeto.

A previsão é que a nova malha ferroviária tenha uma extensão de até 1.371 quilômetros. O projeto inclui a construção de uma nova ferrovia entre Maracaju (MS) e Cascavel (Oeste do Paraná), a revitalização do atual trecho ferroviário operado pela Ferroeste, entre Cascavel e Guarapuava; a construção de um novo traçado entre Guarapuava e Paranaguá e de um ramal multimodal entre Cascavel e Foz do Iguaçu.

O acordo - O acordo firmado entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul prevê uma articulação institucional entre os estados,

relacionados aos estudos de origem e destino de cargas; identificação e caracterização dos impactos ambientais; levantamento de interferência com os vetores de crescimento urbano; projeção de demanda; integração com o Plano Logístico atual e futuro do Mato Grosso do Sul; aspectos jurídicos ligados ao empreendimento; estudo de traçado; disponibilização de informações topográficas, geológicas, climáticas e fluviométricas; e pontos sensíveis de interface com comunidades tradicionais e patrimônios culturais e arqueológicos por onde o traçado ferroviário poderia passar.

A ANTAQ autorizou, no último dia 19 de agosto, a empresa MFX do Brasil Equipamentos de Petróleo LTDA a dar início à operação do Terminal de Uso Privado (TUP), denominado Terminal MFX, localizado em Salvador (BA). O Termo de Liberação de Operação (TLO) está publicado no Diário Oficial da União (DOU), página 43 e seção 1.

A empresa fará operação integral de atividades que compreendem a movimentação e armazenagem de carga geral, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ, especificamente, ao Contrato de Adesão 4/2020-MINFRA, de 06 de maio de 2020.

Um raio que caiu em um contêiner causou um incêndio no Porto do Chibatão, localizado em Manaus. O fogo começou por volta das 16 horas do último dia 18 de agosto. Chovia no momento do fenômeno.

De acordo com o Corpo de Bombeiros Militar do Amazonas (CBM-AM), 35 contêineres estavam próximos ao contêiner onde iniciou o incêndio no Porto do Chibatão. Dentre eles, 14 armazenavam gás e ácido sulfúrico, o que poderiam ter causado uma explosão. A área atingida pelo incêndio resultante da descarga elétrica é de responsabilidade da Transportadora ATR. A fumaça foi vista em diversos pontos de Manaus e um cheiro tóxico foi sentido nas proximidades do porto.

Mais de 300 mil litros de água foram utilizados para cometer as chamas. Também foram utilizados Líquido Gerador de Espuma (LGE), para ajudar no controle do fogo. Cinco viaturas Auto-Bomba Tanque e quatro de suporte atuaram no combate ao fogo. Alguns dos contêineres ainda foram retirados do local por empilhadeiras para evitar a propagação do fogo. Não houve registros de feridos, apenas danos materiais. O incêndio foi contido após 14 horas.

O Porto do Chibatão tem cerca de 1 milhão de m². Está localizado no coração do Polo Industrial de Manaus e tem capacidade de carga estática de 40 mil TEUs.

Dados consolidados pela Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (Coplad) da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) apontam que julho é, até o momento, o melhor mês do ano para o Porto de Vitória. Em comparação com o mesmo período do ano passado, o aumento foi de 10,1%. Foram movimentadas 671.226 toneladas, contra 609.466 toneladas em julho de 2019.

Houve aumento na movimentação em todas as naturezas de cargas: solta, granel sólido e granel líquido, tendo este último apresentado o melhor desempenho, num crescimento de 67,9% em julho, comparado ao mesmo período de 2019. Já no item carga solta, houve um acréscimo de 18,910 mil toneladas, que representa 27,05% e granel sólido, que registrou 9% de crescimento, no comparativo de julho do ano passado.

Para o coordenador da Coplad, Leonardo Bianchi, a tendência de aumento na movimentação foi percebida ainda em junho e no segundo mês consecutivo a previsão se concretiza. Segundo ele, a expectativa continua otimista para agosto: "Já existem muitas operações programadas, indicando a manutenção desse indicativo de alta no volume de cargas movimentadas pelo Porto de Vitória", explicou.

Granel líquido puxa movimentação portuária - Com aumento de 67,9% na operação portuária de julho, no comparativo com o mesmo período do ano passado, granel líquido liderou o crescimento da movimentação do Porto de Vitória neste segundo semestre do ano. Foram movimentadas 85.610 toneladas, com destaque para soda cáustica, com crescimento de 137,4% e combustíveis (diesel e gasolina), 14%.

Em julho foram movimentadas 34.621 toneladas a mais que no mesmo período de 2019. Nos sete primeiros meses totalizou um volume de 469.200 t. "O granel líquido puxou o bom desempenho da operação portuária. Foi 67,9% superior ao mesmo período do ano passado, mas também cresceu no comparativo janeiro-julho: este ano já é 24,2% maior que os primeiros sete meses do ano passado", explica Bianchi.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas pelo Porto de Vitória mês a mês a partir de 2017:

Movimentação de Vitória | Jan 2017 to Jun 2020 | WTMT

Vitória Port Movement | Jan 2017 to Jun 2020 | WTMT



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

O edital para o arrendamento de área portuária destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente toras de madeira, localizada no Porto de Pelotas (RS), deve ser publicado pela Antaq em janeiro de 2021. No último dia 17 de agosto, a Agência realizou audiência pública virtual para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de licitação da área, denominada PEL01.

A expectativa é que o leilão aconteça em abril de 2021. A informação é do presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA) da ANTAQ, Bruno Pinheiro, que conduziu a audiência virtual. Mais informações sobre a Audiência Pública No 12/2020, acesse: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/>. As contribuições podem ser enviadas até 26 de agosto pelo site da Agência.

A área PEL01 tem 23.510 m². Trata-se de uma brownfield (área previamente ocupada por estruturas permanentes). O arrendatário assinará um contrato por 15 anos. A receita bruta global será de R\$ 163 milhões. O investimento total a ser feito pelo vencedor do leilão alcançará R\$ 16 milhões. A expectativa de

movimentação ao longo do período contratual é de 9,8 milhões de toneladas.

De acordo com a Antaq, a área brownfield inclui 3.300 m² de píer; armazém e duas balanças rodoviárias.

Dados divulgados pelo Estatístico Aquaviário da Antaq apontam que o setor portuário brasileiro (portos públicos e portos privados) movimentou 538 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2020. O valor representou crescimento de 4,4% em relação ao primeiro semestre do ano passado, quando foram movimentados 515,2 milhões de toneladas.

Em relação aos tipos de carga, a movimentação de granel sólido aumentou 2,2% no primeiro semestre deste ano na comparação com igual período do ano passado, com 323,5 milhões de toneladas, e a movimentação de granéis líquidos cresceu 15,5%, com a operação de 134,2 milhões de toneladas. Já contêineres e carga geral solta apresentaram queda, respectivamente, de -1%, com 54,8 milhões de toneladas movimentadas, e de -6,2% (25,4 milhões de toneladas) em relação a igual período de 2019.

Entre as mercadorias que registraram crescimento de movimentação em comparação com o primeiro semestre de 2019, as principais foram petróleo e derivados (+19,8%), com a movimentação de 123 milhões de toneladas; e soja (+31,4%), com 81 milhões de toneladas movimentadas. Já entre as que registraram queda na comparação com o ano anterior, as principais foram minério de ferro (-9,7) e contêineres (-1%).

De acordo com o levantamento da ANTAQ, o Porto de Santos foi o de maior movimentação entre os portos públicos. No período, o porto santista movimentou 55,7 milhões de toneladas de cargas, representando crescimento de 10% em relação ao primeiro semestre de 2019. O porto santista também foi destaque na movimentação de soja ao operar 16,1 milhões de toneladas (4,5 milhões de toneladas a mais em comparação com o primeiro semestre de 2019), representando crescimento de 39%.

O segundo lugar em movimentação entre os portos públicos no semestre ficou com o Porto de Paranaguá. O porto paranaense movimentou 25,7 milhões de toneladas de cargas, registrando crescimento de 13%, e 2,9 milhões de toneladas a mais do que em igual período do ano anterior.

Entre os portos privados, os principais destaques foram o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis e o DP World Santos. O terminal da Transpetro movimentou 31,5 milhões de toneladas de petróleo, 8,7 milhões de toneladas a mais do que no primeiro semestre de 2019. Já o DP World de Santos registrou a maior movimentação de contêineres entre os portos privados, ao operar 387,2 mil TEU, representando crescimento de 41% na movimentação (mais 113 mil TEU) em relação a igual período do ano passado.

Em relação aos tipos de navegação, foram movimentados na navegação de longo curso 375,5 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2020, representando crescimento de 2,5% na comparação com igual período de 2019.

Já a navegação de cabotagem movimentou 125,4 milhões de toneladas. Nessa navegação, o crescimento na movimentação foi de 10%, com a operação de mais 11,4 milhões de toneladas em comparação com o ano passado. No transporte de contêineres, a

cabotagem apresentou crescimento de 2,6% no período, totalizando 750 mil TEU.

Na navegação interior, a movimentação atingiu 35,4 milhões de toneladas no semestre, contabilizando crescimento de 7,8%, em relação ao primeiro semestre de 2019. Na comparação entre os primeiros semestres de 2010 e 2020, o crescimento na movimentação foi de 122%.

Navegação

A Usina de Itaipu finalizou a segunda operação especial para ajudar no escoamento da safra de grãos do Paraguai. Em 13 dias, a usina aumentou sua produção de energia em 12%, quando comparada ao período anterior ao início da medida. A medida permitiu o transporte de 104 barcas paraguaias rumo ao mercado internacional.

Com a redução de 47 centímetros do nível do reservatório, foi possível aumentar em 1,1 metro a jusante (abaixo da barragem). O volume possibilitou a navegabilidade do Rio Paraná, num período crítico de estiagem, um dos piores de toda a história.

“Ao final da operação especial, o nível do reservatório atingiu a cota de 217,48 metros, 30 centímetros superior ao esperado, pois a afluência média foi aproximadamente 6% maior que a inicialmente prevista”, explica o superintendente de Operação, José Benedito Mota.

A operação especial feita a pedido das Chancelarias do Brasil e Paraguai, com participação do Ministério de Minas e Energia, Eletrobras, Agência Nacional de Águas (ANA) e Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Essa é a segunda operação em pouco mais de dois meses, sem abertura do vertedouro, feita pela Itaipu para possibilitar o escoamento da safra paraguaia pelo Rio Paraná.

A produção somada de Itaipu no ano de 2020 passa de 47,5 milhões de megawatts-hora (MWh). A geração acumulada desde maio de 1984, quando a usina começou a produzir, chega a 2.735.736.589 MWh (2,7 bilhões de MWh).

No segundo trimestre de 2020, A.P. Moller – Maersk melhorou a lucratividade em todos os negócios. De acordo com a empresa, isso aconteceu devido à sua agilidade na capacidade de implantação, às iniciativas de redução de custos e adaptação às mudanças de acordo com as necessidades dos clientes. Os ganhos e a melhoria foram alcançados apesar da queda acentuada nos volumes globais decorrente da crise do COVID-19.

“Como esperado, o segundo trimestre foi materialmente impactado pela COVID-19 e nosso foco permaneceu em proteger nossos funcionários do vírus, atender nossos clientes ao manter nossa rede global de navios navegando e nossos portos, armazéns e redes de transporte terrestre operando, além de ajudar a sociedade na luta contra o vírus”, diz Søren Skou, CEO da A.P. Moller – Maersk e continua: “Estou satisfeito que, apesar dos ventos contrários, continuamos nosso histórico de melhoria de ganhos e fluxo de caixa. Nossos lucros operacionais aumentaram 25%, marcando o oitavo trimestre consecutivo com melhorias ano a ano, impulsionadas pelo forte desempenho em todos os nossos negócios, preços de combustível mais baixos e taxas de frete mais altas no segmento Oceano e maior lucratividade em Logística e

Serviços. Com um resultado e um balanço patrimonial fortes, estamos bem posicionados para, financeira e estrategicamente para sair mais forte da crise.”

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) melhorou para US \$ 1,7 bilhão, que é acima das expectativas iniciais na atualização comercial de junho de um EBITDA ligeiramente acima de US \$ 1,5 bilhão.

A margem EBITDA aumentou de 14,1% no segundo trimestre do ano passado para 18,9%. Apesar disso, a receita diminuiu 6,5% para US \$ 9 bilhões, impulsionada por uma redução de volume de 16% no segmento Oceano e 14% no segmento Terminais.

No último dia 17 de agosto, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas e o ministro dos Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Luís Alberto Héber, participaram de uma audiência virtual para tratar de obras que irão promover a integração entre os dois países. Ficou acertado que um novo edital será lançado para a construção de nova ponte sobre o Rio Jaguarão e o início dos estudos de impacto para a dragagem e sinalização da hidrovía Uruguai-Brasil, na Lagoa Mirim.

A ponte sobre o Rio Jaguarão, na BR-116/RS, tem cerca de 150 metros e importância estratégica para os dois países. Segundo o acordo bilateral, promulgado em 2013, a construção de 12 km de acesso e das aduanas são de responsabilidade do Brasil. O objetivo é que o projeto seja licitado ainda este ano para ser executado em 2021. O custo total da obra é de R\$ 150 milhões. Essa obra possibilitará, ainda, a restauração da Ponte Histórica Barão de Mauá, com o desvio de fluxo durante as intervenções. Esta ponte já possui um anteprojeto aprovado para implementação das melhorias.

A dragagem e sinalização da hidrovía Uruguai-Brasil e sua posterior utilização possibilitará o escoamento do arroz do norte do Uruguai pelo Porto do Rio Grande, movimentando a economia na região da fronteira Sul brasileira. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) já solicitou ao Ibama a renovação da licença prévia para as obras e aguarda resposta. Concluídos os trâmites, a licitação está prevista para acontecer em 2021.

“Hoje foi dado um excelente passo nas relações entre Uruguai e Brasil com a integração das agendas de infraestrutura em ambos os países. A partir de agora vamos chamar os outros países parceiros, como Argentina e Paraguai, para estabelecer as metas para que essa agenda possa ser efetivada e fortalecer a economia nas nossas fronteiras”, declarou Tarcísio.

Carnes

O governo de Hong Kong, província autônoma da China, decidiu suspender as importações de frango do frigorífico responsável pelo embarque de uma carga de asas de frango que testou positivo para a Covid-19 na China. O frigorífico da Aurora está localizado em Xaxim (SC).

Segundo comunicado emitido pelo Centro de Segurança Alimentar (CFS, na sigla em inglês) de Hong Kong, o órgão intensificou a testagem para Covid-19 em cargas de carne de frango do Brasil. Além disso, Hong Kong também realizou uma investigação preliminar e informou que não foi encontrado nenhum vestígio de Covid-19 em cargas de frango brasileiras a venda na província.

Também em decorrência das acusações da China de ter encontrado traços de coronavírus no frango brasileiro, no último dia 14 de agosto, as Filipinas anunciaram a suspensão das importações de carne de frango do Brasil. Em nota divulgada no último dia 17, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) solicitou esclarecimentos às autoridades das Filipinas.

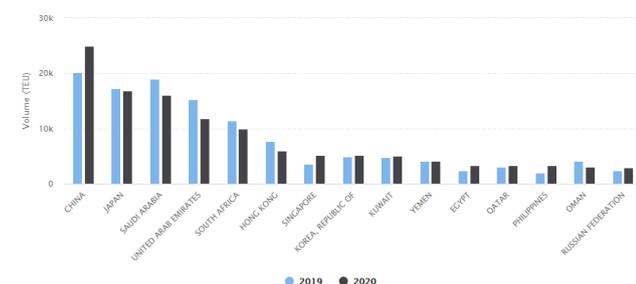
Segundo a nota, o “Brasil entende que a decisão tomada pelo governo filipino foi desproporcional ao interromper o comércio de todo um setor com base em notícias veiculadas pela imprensa chinesa de uma suspeita, ainda sob investigação pela GACC (órgão de sanidade da China), de detecção de ácido nucleico de coronavírus na embalagem de um produto referente a um estabelecimento comercial. Além disso, as autoridades filipinas não notificaram oficialmente o Brasil da decisão ou fizeram qualquer contato prévio solicitando informações sobre o episódio na China, descumprindo artigos previstos em acordo da Organização Mundial do Comércio (OMC), em que os dois países são signatários.

Ainda segundo o Ministério, não houve comunicação oficial por parte das autoridades chinesas. “O governo brasileiro informa que se a questão com as Filipinas se alongar, poderá apresentar uma Preocupação Comercial Específica (Specific Trade Concern) na próxima reunião do Comitê da OMC sobre Acordo Sanitário e Fitossanitário (SPS).”

Confira no gráfico a seguir os principais destinos do frango brasileiro importado:

Exportações Brasileiras de Aves (HS 0207) com os 15 principais destinos | Jan a Jun 2019-2020 | TEU

Brazilian Poultry Exports (HS 0207) to top 15 destinations | Jan to Jun 2019-2020 | TEU



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

Frigoríficos de três países suspendem voluntariamente vendas à China - De acordo com a Administração Geral de Alfândegas da China (GACC, na sigla em inglês), três frigoríficos de três países diferentes suspenderam de forma voluntária as exportações de carne para a China nesta segunda-feira, dia 17 de agosto: uma unidade de armazenamento da Nova Zelândia, e duas fábricas de carne suína do Reino Unido e do Canadá.

A suspensão voluntária das exportações é vista pelos especialistas no setor como uma forma de os frigoríficos garantirem maior controle sobre a retomada ou não das exportações para a China. Nos casos em que o veto parte das autoridades chinesas, a reabilitação fica sujeita à aprovação do país asiático. No Brasil, o frigorífico Agra, que suspendeu de forma voluntária suas exportações, foi o único dos sete que tiveram a habilitação suspensa a ser reabilitado a embarcar carne para a China.

Além da suspensão das exportações dos três frigoríficos, a GACC também anunciou a reabilitação de três empresas de carne suína da Alemanha, cujas exportações foram suspensas de forma voluntária em 18 de junho. Até o momento, a China mantém suspensas as importações de 32 frigoríficos em 14 países, segundo dados do GACC.

Outras cargas

Entre janeiro e julho de 2020, a balança comercial do setor elétrico e eletrônico acumulou déficit de US \$ 13,67 bilhões, resultado de importações de US \$ 16,2 bilhões e exportações de US \$ 2,53 bilhões. O valor é 10% menor que o déficit registrado no mesmo período do ano passado. Nesse período, as vendas externas caíram 23,3% em relação ao mesmo período de 2019 (US \$ 3,3 bilhões), enquanto as importações caíram 12,5% (US \$ 18,5 bilhões), segundo dados da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee).

Julho de 2020 - Em julho, as exportações do setor somaram US \$ 413,5 milhões, sinalizando o maior valor exportado mensalmente neste ano, e 26,6% acima das exportações do mês anterior (US \$ 326,6 milhões). Apesar disso, ainda houve queda de 23,3% na comparação com julho de 2019 (US \$ 539,3 milhões), resultado de uma retração da economia mundial em função da pandemia de Covid-19.

Dados divulgados pela Associação Brasileira das Indústrias de Biscoitos, Massas Alimentícias e Pães & Bolos Industrializados (ABIMAPI) indicam que, no primeiro semestre de 2020, as exportações dessa categoria de produto alcançaram o valor de US\$ 85,9 milhões em exportações. No total, houve 20% de crescimento em valor, representando um aumento significativo em volume (73%), somando 71 mil toneladas de produtos vendidos ao exterior, na comparação com o comercializado em igual período do ano passado (janeiro a junho).

A categoria de massas alimentícias foi a que mais se destacou, já que o produto tem um custo baixo e por conta do momento de isolamento é um alimento com uma vida útil maior, obteve um crescimento de 243% em valor (US\$ 12 milhões) e de 395% em volume (14 mil toneladas), se comparado ao mesmo período de 2019. Entre os tipos de massas mais exportadas está a grano duro, gerando um volume de 11 mil toneladas. El Salvador, Uruguai, Chile e Venezuela se sobressaíram para a conquista desses resultados.

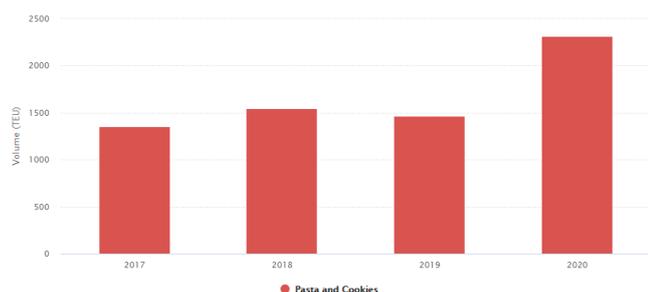
Os pães e bolos industrializados alcançaram um aumento expressivo de 85% em faturamento, totalizando US\$ 29 milhões e 31 mil toneladas em volume, 204% a mais. Entre os produtos que puxaram este valor estão as misturas para pães, bolos e biscoitos, além do pão de queijo (US\$ 22 milhões e 28 mil toneladas). Quanto aos países de destaque estão Venezuela, Uruguai, Portugal, Argentina, Bolívia, Chile, China, Estados Unidos, Japão, México e Paraguai que representaram mais da metade das exportações do segmento no 1º semestre de 2020.

A categoria de biscoitos somou US\$ 43 milhões em faturamento e 26 mil toneladas de produtos exportados. Angola, Argentina, Estados Unidos, Paraguai, Uruguai, Venezuela, Chile, Cuba, Portugal e México sobressaíram-se na pauta exportadora.

O gráfico a seguir traz o comparativo das exportações brasileiras de massas e biscoitos a partir de 2017:

Exportações brasileiras de massas e biscoitos (HS 1902 e 1905) | Jan a Jun 2017-2020 | TEU

Brazilian exports of pasta and cookies (HS 1902 and 1905) | Jan to Jun 2017-2020 | TEU



Source: DataLiner (To request a DataLiner demo click here)

Entre outros resultados obtidos, foram observados a ascensão de uma nova categoria de produtos do setor (pão de forma), bem como um novo grande mercado nas exportações (China). Ambas situações se fortaleceram na pandemia. Além disso, tem se observado também o crescimento da demanda por fornecedores estrangeiros para atender marcas próprias principalmente de grupos varejistas em todo mundo. O fenômeno também se observa no Brasil, onde algumas categorias de alimentos tiveram aumento superior a 30% nas marcas próprias.

Segundo a Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), a partir de 1º de janeiro de 2021, as maçãs frescas importadas do Chile terão que obedecer requisitos fitossanitários e incluir tratamento contra a praga *Cydia Pomonella*. A Instrução Normativa 82, que trata do assunto, foi publicada no último dia 19 de agosto, no Diário Oficial da União.

A norma atualiza os critérios fitossanitários e prevê a possibilidade do tratamento das cargas das frutas com Brometo de Metila na origem (antes do embarque).

Com a nova instrução, o Chile poderá adotar também como medida fitossanitária um Sistema de Mitigação de Risco (SMR), que envolve ações integradas aplicadas na produção, no beneficiamento e na certificação, para minimizar o risco de envio de produto contaminado ao Brasil. Esse SMR será auditado e reconhecido pelas autoridades brasileiras.

A *Cydia pomonella* é uma praga erradicada no Brasil, sendo hoje considerada quarentenária e sob controle oficial no país.

Vale destacar que Chile e Argentina são os maiores exportadores de maçã para o Brasil, sendo que os chilenos destinam, em média, 20 mil toneladas da fruta por ano.

Dados divulgados pela Abrapa – Associação Brasileira dos Produtores de Algodão indicam que o Brasil exportou, em julho, 64% mais algodão do que em igual mês do ano passado, com 77.213 toneladas embarcadas, que geraram uma receita de US\$ 106,92 milhões. No mês, o Paquistão foi o país que mais comprou algodão brasileiro, ficando acima de 16 mil toneladas.

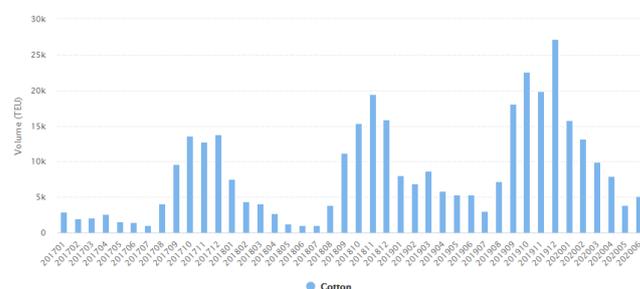
No fechamento da temporada de exportações 2019/2020, referente ao período de agosto de 2019 a julho de 2020, o Brasil exportou 1,945 milhão de toneladas, totalizando uma receita de US\$ 3,069 bilhões proveniente das exportações. O volume

embarcado nesse período é 49% maior que ao volume embarcado durante toda a temporada 2018/2019.

Os gráficos a seguir mostram o histórico das exportações brasileiras mês a mês a partir de 2017 e os seus principais destinos:

Exportações Brasileiras de Algodão (HS 5201) | Jan 2017 to Jun 2020 | TEU

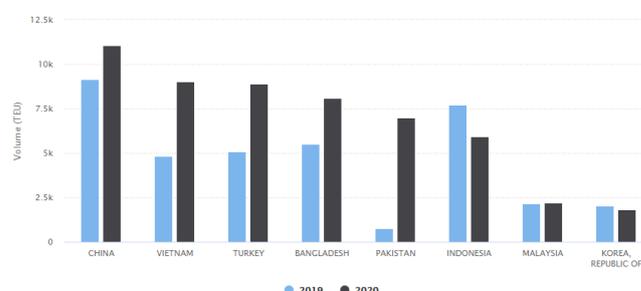
Brazilian Cotton Exports (HS 5201) | Jan 2017 to Jun 2020 | TEU



Source: DataLiner

Top 8 destinos das Exportações de Algodão do Brasil em 2020 em comparação ao mesmo período de 2019 | TEU

Top 8 destinations for Brazilian Cotton Exports in 2020 compared to the same period in 2019 | TEU



Source: DataLiner

Já a importação de algodão pelo Brasil durante 2019/2020 contabilizou o menor patamar das últimas temporadas, atingindo pouco mais de 1.000 toneladas. O superávit da balança comercial do algodão brasileiro se consolidou em 3 bilhões de dólares na temporada 2019/2020, período entre agosto de 2019 até julho de 2020, o que já era previsto nos últimos meses.

Economia

A Alemanha ameaça não ratificar o acordo de livre comércio entre a União Europeia e o Mercosul na sua forma atual, por causa do desmatamento na Amazônia. De acordo com reportagem publicada pelo jornal Valor Econômico, a esperança em Brasília era de que o governo de Merkel, atualmente na presidência rotativa da UE, impulsionasse a aprovação do acordo.

Após reunião em que a chanceler Angela Merkel recebeu a ativista sueca Greta Thunberg, no último dia 20, representantes do movimento ambientalista Fridays for Future afirmaram que a líder alemã prometeu não ratificar o acordo com o Mercosul em sua forma atual.

A ativista alemã Luisa Neubauer, líder do movimento na Alemanha, escreveu em sua conta no Twitter que a chanceler teria declarado que “definitivamente” não assinará o texto.

O porta-voz de Merkel, Steffen Seibert, disse que Merkel manifestou “sérias dúvidas” sobre a implementação do acordo por causa do desmatamento na Amazônia. Segundo ele, “Existem dúvidas consideráveis de que o acordo possa ser implementado como o pretendido, em vista dos acontecimentos atuais, das terríveis perdas florestais registradas”.

Vale destacar que no ano passado, quando a Amazônia queimava e ocupou as manchetes na imprensa mundial, a ministra do Meio Ambiente da Alemanha, Svenja Schulze, levantou a hipótese de se incluir a exigência de um sistema de certificação para carne bovina e soja no acordo de livre comércio União Europeia-Mercosul.

Dessa forma, para a ministra alemã, “soja e carne bovina só devem ser autorizadas a ser importadas se ficar provado que a produção não causou danos à floresta tropical”. Ela apontou um modelo que poderia ser repetido no acordo UE-Mercosul. “Já temos ganho experiência com tais certificações para óleo de palma”, disse na ocasião.

Dados compilados pela Câmara de Comércio Árabe Brasileira apontam que em julho, as exportações do Brasil aos países árabes tiveram o seu maior valor desde o começo do ano. A receita das vendas ficou em US\$ 1,1 bilhão, 30,8% maior do que no mês de junho. O bom desempenho tem relação com o processo de normalização da logística de transporte marítimo para a região, a reposição de estoques pós-Ramadã e a retomada gradual de atividades nos países árabes.

“Mais do que qualquer outra coisa, começam a ser restabelecidas as rotas marítimas, o transporte de contêineres está se normalizando”, disse para a ANBA o secretário-geral e CEO da Câmara Árabe, Tamer Mansour. As exportações brasileiras de mercadorias via contêineres aos árabes foi afetada durante a pandemia, já que muitos desses equipamentos ficaram retidos na China no período, deixando o Brasil com baixa disponibilidade de contêineres para a exportação.

Mansour também acredita que os mercados árabes estão reabastecendo seus estoques depois do Ramadã, que ocorreu este ano entre o final de abril e final de maio.

O secretário-geral da Câmara Árabe relata que normalmente julho seria o período de baixa demanda no mercado árabe, por se tratar de tempo de férias e calor. “As pessoas não estariam nos países árabes, estariam de férias, mas como é um ano atípico, as pessoas não saíram de férias, elas continuam em casa e, então, as demandas começam a aparecer”, explica Mansour, sobre o nível de consumo.

Além disso, o crescimento das exportações de produtos como minério de ferro é indicativo de mercados mais aquecidos na região. “Mostra que a vida, em termos de construção civil e indústria, está voltando ao normal”, afirma.

As vendas do minério aos árabes cresceram 117% em julho sobre junho, ficando em US\$ 177,5 milhões. Além do minério, outros produtos colaboraram para o aumento das exportações nessa comparação, como o açúcar, com crescimento de 30,6% para US\$ 336,6 milhões, a carne de frango, com alta de 13% e US\$ 149,8

milhões, e a carne bovina, com avanço de 2,3% para US\$ 102,6 milhões.

Apesar do crescimento da exportação em julho sobre junho, na comparação com o mesmo mês de 2019 houve queda de 6% na exportação brasileira ao mercado árabe. Em todos os meses deste ano, o Brasil registrou recuo nas vendas aos países árabes na comparação com o mesmo mês do ano passado. Mas na comparação com o mês diretamente anterior, além de julho, houve aumento nas exportações em março sobre fevereiro e em maio sobre abril. No acumulado dos sete primeiros meses do ano há queda de 12,2% na exportação do Brasil aos países árabes sobre o mesmo período de 2019, com US\$ 6,2 bilhões.

A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME) eliminou a exigência de licenças automáticas de importação para 88 produtos e de licenças não automáticas para outras 122 mercadorias diferentes. No total, esses itens representam, respectivamente, um montante de US\$ 2,9 bilhões e de US\$ 2,7 bilhões em compras externas, somente no ano passado.

A novidade, segundo dados do Secex, permite a dispensa de 159 mil licenças automáticas e de 111 mil licenças não automáticas aprovadas em 2019, gerando aos importadores brasileiros uma economia de mais de R\$ 23 milhões com o pagamento de taxas que eram cobradas para a obtenção desses documentos.

Entre os produtos que podem ser importados sem a necessidade de licenças estão revestimentos para paredes, fios de acrílico e tubos de aço, que antes dependiam de aprovação da Secex – diretamente ou por meio de delegação de competência ao Banco do Brasil – como requisito prévio à conclusão de importações no país.

A iniciativa atende à diretriz governamental relativa à desburocratização, melhoria do ambiente de negócios e maior eficiência da atuação estatal sobre as operações de comércio exterior, em conformidade com a Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019) e o Acordo de Facilitação de Comércio, celebrado no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC), do qual o Brasil é signatário.

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, 9th floor

Vila Olímpia, São Paulo - 04551-904 - SP