

Notícias principais

O DatamarNews está publicando, mensalmente, um ranking das principais mercadorias importadas e exportadas por contêineres pelo Brasil segundo os dados do DataLiner. O ranking abaixo aborda o período de janeiro a julho de 2020. Confira:

Ranking de mercadorias mais exportadas no período de janeiro a julho de 2020 | TEU

Nas exportações, a categoria Alimentos continua em primeiro lugar, com crescimento de 10% nos sete primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019. Outras mercadorias, porém, tiveram um crescimento muito acentuado, como açúcar e derivados (71%) e algodão (42%). Já as exportações de cerâmica e reatores e caldeiras tiveram a maior queda no período -19%.

| Classificação | Mercadoria | 2019 (TEU) | 2020 (TEU) | % mudança |
|---------------|--|------------|------------|-----------|
| 1 | Alimentos | 357.209 | 394.294 | 10% |
| 2 | Madeira e carvão e derivados | 227.749 | 234.246 | 3% |
| 3 | Papel e Celulose | 147.220 | 155.811 | 6% |
| 4 | Metais e derivados | 75.507 | 82.077 | 9% |
| 5 | Plástico e derivados | 80.399 | 75.070 | -7% |
| 6 | Bebidas - Infusão | 70.247 | 69.088 | -2% |
| 7 | Algodão | 44.463 | 62.934 | 42% |
| 8 | Açúcar e derivados | 36.559 | 62.550 | 71% |
| 9 | Químicos | 57.808 | 58.657 | 1% |
| 10 | Reatores e caldeiras | 45.885 | 37.206 | -19% |
| 11 | Ração Animal | 27.123 | 29.204 | 8% |
| 12 | Minerais e derivados | 32.384 | 28.669 | -11% |
| 13 | Artigos Têxteis, derivados e vestuário | 28.237 | 25.393 | -10% |
| 14 | Fumo | 29.234 | 24.867 | -15% |
| 15 | Cerâmica | 27.170 | 21.912 | -19% |
| | Total | 1.287.195 | 1.361.979 | 6% |
| | Outros | 211.223 | 197.839 | -6% |
| | Grande Total | 1.498.418 | 1.559.818 | 4% |

Ranking das mercadorias mais importadas no período de janeiro a julho de 2020 | TEU

Já o produto com maior volume de importação foram os plásticos e derivados, que registraram uma queda de 4% nos sete primeiros meses de 2020 relação a igual período de 2019. A commodity cujas importações mais cresceram foi adubo, com 35%. Já a maior queda foi nas importações foi a de veículos e autopeças, com -29%.

| Classificação | Mercadoria | 2019 (TEU) | 2020 (TEU) | % mudança |
|---------------|--|------------|------------|-----------|
| 1 | Plástico e derivados | 157.217 | 151.057 | -4% |
| 2 | Químicos | 139.726 | 142.419 | 2% |
| 3 | Reatores e caldeiras | 136.213 | 123.357 | -9% |
| 4 | Veículos e peças | 163.518 | 116.283 | -29% |
| 5 | Máquinas elétricas | 100.908 | 100.860 | -0% |
| 6 | Metais e derivados | 90.894 | 81.212 | -11% |
| 7 | Artigos Têxteis, derivados e vestuário | 95.011 | 68.875 | -28% |
| 8 | Alimentos | 53.852 | 51.908 | -4% |
| 9 | Borracha e derivados | 54.025 | 41.166 | -24% |
| 10 | Adubo | 28.620 | 38.557 | 35% |
| 11 | Papel e Celulose | 38.555 | 37.269 | -3% |
| 12 | Sal, gesso, cimento | 18.241 | 19.950 | 9% |
| 13 | Vidro e derivados | 23.722 | 18.735 | -21% |
| 14 | Bebidas | 17.804 | 16.007 | -10% |
| 15 | Mobília | 21.175 | 15.939 | -25% |
| | Total | 1.139.482 | 1.023.592 | -10% |
| | Outros | 216.938 | 193.459 | -11% |
| | Grande Total | 1.356.420 | 1.217.051 | -10% |

Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

No último dia 09 e setembro foram concluídas as obras da ponte ferroviária do Rio Grande, localizada na divisa de São Paulo e Minas Gerais. A nova via faz parte da Malha Central (a nova denominação da Ferrovia Norte-Sul) da Rumo e abrirá caminhos para os mercados de Goiás, Tocantins e Minas Gerais se conectarem ao Porto de Santos. O empreendimento integra o trecho que liga o estado paulista aos futuros terminais de Iturama (MG) e de São Simão (GO).

A ponte é uma das maiores do trecho sob administração da Rumo que tornará realidade um projeto de governo que começou há 30 anos com o objetivo de integrar o transporte ferroviário.

A ponte ferroviária do Rio Grande tem 495 metros de extensão e trata-se de uma estrutura mista de concreto e aço. Pesa cerca de mil toneladas e é composta por dez vãos, sendo sete constituídos por vigas de concreto e outros três por estrutura metálica. A obra havia sido iniciada antes da Rumo assumir a concessão, mas não havia sido finalizada até agora.

A operação comercial da Malha Central, composta por trecho de 1.537 quilômetros entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP), tem como previsão de início o primeiro semestre de 2021.

No período de janeiro a agosto de 2020, os portos paranaenses movimentaram 38,67 milhões de toneladas de carga. O volume é 8,4% maior que o registrado no mesmo período em 2019, quando foram transportadas 35,65 milhões de toneladas.

"O volume movimentado no ano passado foi o melhor da história. Até o momento, já movimentamos quase 73% desse movimento e as expectativas são muito boas. Se conseguirmos manter a mesma média para os próximos meses, de setembro a dezembro, deveremos encerrar 2020 com um novo recorde", adianta o diretor-presidente da empresa Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

De acordo com ele, apesar de um ano totalmente atípico em decorrência das restrições impostas pela pandemia da Covid-19, o comércio exterior teve um bom desempenho, com alta constante nas exportações.

Somente em agosto, 5,37 milhões de toneladas chegaram ou saíram do Brasil pelos portos do Paraná - 2,27% a mais que o registrado no mesmo mês em 2019.

A alta na atividade portuária paranaense, em 2020, foi regular, com crescimento médio de 8% ao mês. O melhor mês do ano foi maio, com 5,71 milhões de toneladas.

Granéis sólidos - Quase 67% das cargas movimentadas em 2020 nos portos de Paranaguá e Antonina foram graneis sólidos. A soma dos produtos de importação e exportação do segmento ultrapassa 25,78 milhões de toneladas. O volume é 9% superior que nos mesmos oito meses de 2019.

De carga geral, foram cerca de 8,05 milhões de toneladas, o equivalente a 21% da movimentação no ano. Na comparação com igual período do ano passado, o crescimento foi de 9%.

Os graneis líquidos representaram 12% das cargas de exportação e importação nos portos paranaenses, com 4,83 milhões de

toneladas movimentadas no segmento, alta de 5% em relação a 2019.

A movimentação de contêineres nos últimos oito meses também registra crescimento de 5%. Este ano já são 604.787 TEUs. Em 2019, no mesmo período, foram 575.860 TEUs. Em 2020, 51,3% das unidades foram importadas (310.282 TEUs) e 294.505 TEUs exportadas.

Na movimentação geral, considerando todos os tipos de cargas, as exportações representaram quase 66% de toda a atividade nos portos do Paraná. De janeiro a agosto, 25,46 milhões de toneladas de produtos brasileiros seguiram para outros países. O volume exportado é 13% maior que o mesmo período, em 2019 (22,55 milhões de toneladas).

Já as importações, que este ano somaram 13,2 milhões de toneladas, registraram alta de 1% em relação ao volume registrado em 2019 (13,1 milhões).

No último dia 09 de setembro, a Companhia Docas do Maranhão (Codomar) encerrou, em definitivo, suas atividades, após dez anos sem realizar atividades relacionadas a atividades portuárias. O ato foi anunciado em assembleia-geral extraordinária, que quitou a companhia, pondo fim a dois anos de um processo de liquidação. O fechamento da empresa representará uma economia anual de cerca de R\$ 8,4 milhões aos cofres públicos da União.

“A liquidação da Codomar foi o último passo para impulsionarmos o setor portuário no Maranhão. A companhia já se encontrava ociosa há dez anos, sem capacidade para investir em melhorias no setor portuário, deixando o segmento à deriva”, declarou o secretário-Executivo do MInfra, Marcelo Sampaio, que coordenou o processo de liquidação da empresa. “A partir de agora, podemos estruturar um planejamento para atrair investimentos privados que serão necessários para revitalizarmos essa indústria no estado”, pontuou.

Quando foi inaugurada, há 46 anos, a Codomar tinha a função de explorar, industrial e comercialmente, os portos e vias navegáveis do estado do Maranhão. Em janeiro de 2018, a companhia foi incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND, para fins de dissolução. A execução das medidas ficou sob responsabilidade do Ministério da Infraestrutura, sob a coordenação do Ministério da Economia, por meio da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais.

Os bens integrantes do patrimônio da Codomar, bem como os portos administrados pela companhia já estão sob gestão do executivo estadual desde 2000, onde foi firmado convênio de administração e gestão do Porto Organizado do Itaqui, em São Luís/MA, do Cais de São José de Ribamar, em São José de Ribamar/MA, dos Terminais de Ferry Boat da Ponta da Espera, em São Luís/MA, e do Cujupe, em Alcântara/MA.

A consultoria holandesa Royal Haskonings iniciou os estudos para avaliar o potencial da participação privada para manutenção e operação das hidrovias do Tapajós e do Madeira. A medida faz parte de um memorando de entendimento assinado entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e o Banco Mundial para colaboração na realização de avaliações técnicas, visando melhorar a eficiência da logística de exportação e do desenvolvimento regional do Arco Norte, principalmente nos estados do Tocantins, Amazonas e Pará.

A avaliação vai definir aspectos como: lições internacionais aprendidas, análise de dados existentes, quadro regulamentar, capacidade das partes interessadas e modelagem financeira. A expectativa é que a conclusão dos trabalhos ocorra até fevereiro de 2021. Caso os estudos comprovem cenário econômico favorável para usuários, investidores e governo, uma das possibilidades para as hidrovias é a estruturação de um processo de parceria com o setor privado.

Vale destacar que, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em 2019, foram transportadas 40,3 milhões de toneladas em todas as hidrovias brasileiras. Somente no Rio Tapajós, foram 10,9 milhões de toneladas (27%) e no Rio Madeira, 9 milhões de toneladas (22,4%), ou seja, quase 50% do volume total movimentado. Daí a importância de um processo de parcerias público-privadas (PPPs) na região.

Nesta quinta-feira, 10 de setembro, um armazém de óleo e pneus pegou fogo no porto de Beirute, no Líbano. O exército do país disse que ainda não sabe ao certo por que o óleo e os pneus pegaram fogo.

Uma coluna de fumaça subiu na cidade, que ainda vive as consequências da megaexplosão do dia 4 de agosto, na qual morreram 190 pessoas e outras 6.000 ficaram feridas.

O chefe da Cruz Vermelha do Líbano, George Kettaneh, disse que não teme uma nova explosão por causa do incêndio desta quinta-feira, mas afirmou que há pessoas que vão sofrer com falta de ar por conta do fogo.

A TV libanesa mostrou bombeiros tentando controlar as chamas em uma região ainda devastada pela megaexplosão, que foi causada por um estoque de nitrato de amônio que estava armazenado em condições precárias no porto.

Esse é o segundo incêndio no local nesta semana. Na terça-feira, um fogo de proporções menores chegou a criar pânico, mas foi rapidamente controlado. O ministério público ordenou uma investigação sobre o incêndio.

O Ministério da Infraestrutura realizou, no dia 09 de setembro, o lançamento dos estudos contratados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para estruturação das desestatizações de exploração e prestação dos serviços públicos nos portos de Santos (SP) e São Sebastião (SP).

O consórcio selecionado pelo BNDES para realização dos estudos é formado pelas empresas DTA Engenharia, Alvares & Marsal, Garín Investimentos, Lobo & De Rizzo Advogados e Navarro Prado Advogados.

Os estudos, qualificados na 10ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), por meio do Decreto nº 10.138, de 28 de novembro de 2019, terão início imediato. Após concluídos, serão marcadas as próximas etapas, como a realização de audiência pública, análise dos estudos pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e o leilão, previsto para o começo de 2022.

Na última semana, a Companhia Docas da Bahia (Codeba) e o Porto do Itaqui, cuja gestão é da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) formalizaram um protocolo de intenções de cooperação e parceria com o objetivo de estabelecer uma aliança destinada a fortalecer a

movimentação de cargas no Arco Norte do país. Assinaram o documento o presidente do Itaqui, Ted Lago, e o diretor-presidente da Codeba, Carlos Autran Amaral.

“Somos portos de dois estados nos limites da região Nordeste e dentro desse espírito do sistema portuário público brasileiro, de buscar melhoria, essa parceria é muito positiva para o Maranhão, para a Bahia e para o Brasil”, afirmou Ted Lago.

Ele também destacou as semelhanças entre os dois portos. “Fazemos parte do Arco Norte, temos cargas e até alguns clientes em comum. Essa troca fortalece o setor e traz benefícios para todos nós, principalmente agora, com o lançamento da BR do Mar, um sistema de cabotagem que o Ministério da Infraestrutura está lançando”, completou Autran Amaral.

De acordo com o documento, válido por dois anos, as partes concordam em desenvolver iniciativas e atividades comerciais conjuntas, estudos de mercado e intercâmbio de informações relativas à gestão portuária, tecnologia, controles operacionais, performance e planejamento, dentre outros.

O retorno das operações da Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS da Vale, ocasionado pela volta da produção das minas de minério que atendem ao terminal, proporcionou um acréscimo de 60,82% na movimentação de minério de ferro no Porto de Itaguaí, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. A movimentação na CPBS atingiu a marca 6.892 milhões de toneladas. Os dados foram divulgados pelo superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves e estão relacionados ao acumulado até julho de 2020 em relação ao mesmo período do ano anterior.

Segundo Neves, o incremento da movimentação em referência, impulsionado pela alta do dólar e pelo preço do minério, gerou um acréscimo de 104,22% no faturamento da CPBS no mês de agosto de 2020 em relação ao mesmo período de 2019.

Navegação

A Embaixada da República Popular da China enviou um comunicado ao Brasil com novo protocolo de desembarque de tripulação de navios em portos chineses.

De acordo com o comunicado, a fim de evitar intercorrências na chegada ou desembarque de tripulação nos seus portos, é necessário que as companhias de navegação façam o teste de ácido nucleico – PCR, nos membros da tripulação, 3 (três) dias antes da mudança de turno e embarque no navio com destino àquele país, permitindo a entrada apenas daqueles que testarem negativo. Nas embarcações com casos confirmados de Covid-19, o referido teste deve ser estendido à toda a tripulação.

Julian Thomas é o novo presidente do Grupo Maersk no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. O executivo atuava anteriormente como diretor superintendente das armadoras Hamburg Süd e Aliança Navegação e Logística no Brasil.

Thomas conta com mais de 21 anos de experiência no comando de empresas do setor. A mudança organizacional também deve fortalecer ainda mais a Aliança, companhia de cabotagem que conta com uma frota de 11 navios, com 104 escalas mensais de Buenos Aires até Manaus. Segundo o Grupo Maersk, a Aliança será

reforçada com foco na logística interna brasileira, apresentando grande potencial de crescimento.

Carnes

Na última semana, a Alemanha registrou um caso de gripe suína africana em um javali morto. Diante disso, o Brasil suspendeu as importações de carne suína do país.

Em comunicado, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento afirmou que solicitou informações detalhadas às autoridades sanitárias do país europeu sobre as medidas de biossegurança adotadas pelas plantas industriais alemãs.

Outros países também já suspenderam as importações de carne suína alemã, como a China, a Coreia do Sul e a Argentina.

O Brasil importa especialmente tripas de suínos da Alemanha, em pequeno volume. De janeiro a agosto deste ano, as compras somaram 1,8 mil toneladas, ou US\$ 16,8 milhões.

Vale destacar que a gripe suína africana está dizimando rebanhos suínos na Ásia (principalmente na China) e em alguns países do Leste Europeu desde 2018.

Embora as restrições possam favorecer o Brasil, a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) lamentou o problema alemão. “A ABPA lamenta a ocorrência do foco na Alemanha e torce pelo efetivo controle da enfermidade no país. Em relação a impactos, a entidade avalia que pode ocorrer um redirecionamento temporário da demanda dos países importadores de carne suína da Alemanha para nações sem registros da enfermidade, como é o caso do Brasil. Não há, entretanto, estimativas da dimensão destes impactos. O fluxo do atendimento à demanda será definido pela capacidade dessas nações produtoras, já que a suinocultura é uma cadeia de ciclo longo”, informou a ABPA, em comunicado.

No último dia 10 de setembro, teve início, no Porto Rio Grande (RS), o embarque de quatro mil cabeças de gado vivo para o Líbano e 22 mil cabeças para a Turquia, totalizando 26 mil animais exportados. Os animais são provenientes da fazenda Estância del Sur, localizada em Capão do Leão, região próxima de Pelotas. Os terneiros são cruzamentos de raças europeias como Angus e Brangus, têm entre sete e doze meses de idade, pesam cerca de 250 quilos e são “inteiros” ou não castrados.

Serão necessários pelo menos cinco dias para fazer o embarque dos animais. De acordo com Leila Vettorello, gerente geral de vendas e operações da operadora portuária Sagres, responsável pelo embarque total para o Líbano e de 14.500 cabeças para a Turquia, o tempo se dá de acordo com a disponibilidade de caminhões carregados e o tempo que eles levam para chegar ao porto. O navio “MV Nada”, de bandeira panamenha, consegue embarcar o lote de dois caminhões ao mesmo tempo. A viagem leva cerca de 28 dias. A operadora responsável pelas demais 7.500 cabeças para a Turquia é a Vanzin.

Sem contar este novo embarque, este ano, já foram exportadas aos países árabes aproximadamente 45 mil cabeças de gado pelo Porto Rio Grande, o equivalente a 11,8 mil toneladas, que somaram US\$ 23,34 milhões.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que, de janeiro a agosto, o Brasil exportou US\$ 111 milhões em gado vivo aos árabes, valor 39,3% menor que o do mesmo período do ano passado, totalizando 59,36 mil toneladas, o que equivale a cerca de 237.400 cabeças de gado. Os principais países árabes compradores são Iraque, Egito, Arábia Saudita, Líbano e Jordânia.

Para o mundo, o total exportado pelo Brasil em gado vivo até agosto deste ano foi US\$ 131 milhões, queda de 47% no mesmo comparativo. A Turquia aparece em quarto lugar entre os maiores compradores, atrás do Iraque, Egito e Arábia Saudita. Os principais portos que realizam embarques de gado vivo no Brasil são Rio Grande, Paranaguá e Santos.

Levantamentos da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) mostram que as exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizaram 98,5 mil toneladas em agosto. Com este número, os embarques do setor superam em 89,2% o volume registrado no mesmo mês de 2019, com 52 mil toneladas.

No saldo do ano (janeiro a agosto), as vendas de carne suína totalizaram 678,3 mil toneladas, volume 44,37% superior ao registrado no mesmo período do ano passado, com 469,8 mil toneladas.

A Ásia segue como carro-chefe das exportações do setor de suínos. Principal importadora da carne suína do Brasil, a China importou em agosto 50,7 mil toneladas, volume 168% maior em relação ao embarcado no mesmo mês de 2019. Outro destaque foi Hong Kong, com 14 mil toneladas (+48%). No comparativo mensal, Vietnã assume o terceiro posto entre os importadores do produto brasileiro, com 9,5 mil toneladas em agosto (no ano anterior, importou menos de 800 toneladas no mesmo período). Cingapura também elevou suas compras, com 4,4 mil toneladas (+166%).

Nas Américas, as vendas para o Chile são o destaque, com 3,7 mil toneladas em agosto (+4%).

Carne de frango - Já as exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) apresentaram alta de 11,3% no mês de agosto, alcançando 362,4 mil toneladas. No ano passado, foram exportadas 325,7 mil toneladas no mesmo período.

No acumulado do ano (janeiro a agosto), as exportações totalizaram 2,833 milhões de toneladas, volume 1,8% superior ao registrado no mesmo período do ano passado, com 2,784 milhões de toneladas.

Retomando o segundo lugar nas exportações, os embarques para a Arábia Saudita foram incrementados em 24% no mês de agosto na comparação com o mesmo período do ano passado, com total de 46,7 mil toneladas no mês. Outro destaque do Oriente Médio foram os Emirados Árabes Unidos, que aumentaram suas importações também em 24%, chegando a 25,8 mil toneladas no mês.

Seguindo na dianteira entre os principais destinos, a China aumentou suas importações em 46% em agosto em relação ao mesmo mês de 2019, totalizando 54,7 mil toneladas no mês. Ainda na Ásia, as exportações para a Coreia do Sul aumentaram em 25%, com total de 14,2 mil toneladas.

Outro grande mercado consumidor do frango brasileiro, a União Europeia aumentou suas importações em 14% no mês de agosto, totalizando 21,8 mil toneladas.

De acordo com a Agência Bloomberg, com base em dados do Departamento de Agricultura filipino, as Filipinas retiraram, em 08 de setembro, o embargo à importação de carne de frango do Brasil.

A medida veio após o governo brasileiro mostrar que a cadeia produtiva está adotando medidas de prevenção contra o novo coronavírus. O país asiático passará a exigir, porém, que as embalagens de frango tenham selos que garantam que o produto foi manuseado em fábricas que seguem estritas medidas sanitárias e de higiene. As cargas que não cumprirem o requisito serão confiscadas.

Vale destacar que as Filipinas suspenderam as compras de carne de frango brasileira em 14 de agosto, após um município da China ter detectado traços do coronavírus em carga proveniente do país.

Dados do DataLiner apontam que no período de janeiro a julho de 2020, as Filipinas foram o 12º destino das exportações brasileiras de frango, com 2,15% de participação. Já segundo a Bloomberg, o Brasil responde por 20% das importações anuais de frango das Filipinas.

Exportação de carne bovina bate novos recordes - Já em relação à carne bovina, dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo) apontam que as exportações brasileiras de carne bovina (in natura e processada) somaram 191,1 mil toneladas em agosto, 19% mais que no mesmo mês de 2019. A receita das vendas subiu 14%, para US\$ 753,2 milhões. Os resultados representaram novos recordes para um mês de agosto

Nos oito primeiros meses do ano, os embarques alcançaram 1,294 milhão de toneladas, ante 1,159 milhão no mesmo período de 2019. A receita no período atingiu US\$ 5,4 bilhões, 23% mais que entre janeiro e agosto de 2019 (US\$ 4,4 bilhões).

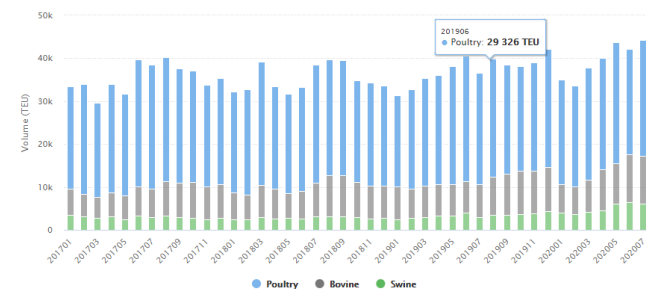
A China continua sendo o principal destino da carne bovina brasileira, com 62,4% do total, levando-se em conta as entradas pelo continente (530,5 mil toneladas) e por Hong Kong (212,26 mil toneladas). No período de janeiro a agosto de 2019, foram exportadas para a China 448 mil toneladas, ou 38,6% do total.

O segundo principal destino da carne bovina brasileira de janeiro a agosto foi o Egito (91,5 mil toneladas, queda de 25,4% ante o mesmo período de 2019), seguido pelo Chile (50,4 mil toneladas, baixa de 34,2%) e pela Rússia (43,2 mil toneladas, retração de 4,6%).

Em nota, a Abrafrigo projetou que, tendo em vista o histórico das exportações, o crescimento mensal até o fim do ano deverá superar 12%.

O gráfico a seguir mostra o histórico das exportações brasileiras de carne bovina, de frango e suína mês a mês a partir de 2017:

Exportações Brasileiras de carnes de Aves, Bovina e Suína | Jan 2017 to Jul 2020 | TEU



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

significou um recuo de 17,3%. Desta forma, o saldo da balança comercial de agosto somou US\$ 7,1 bilhões.

O Brasil exportou 3,3 milhões de sacas de café em agosto deste ano – considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. uma queda de 3,3% ante o mesmo mês do ano passado, segundo dados do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé)

Já em receita, o valor é positivo: US\$ 386,6 milhões, equivalente a R\$ 2,1 bilhões, o que representa um aumento de 25,2% em reais em relação a agosto de 2019.

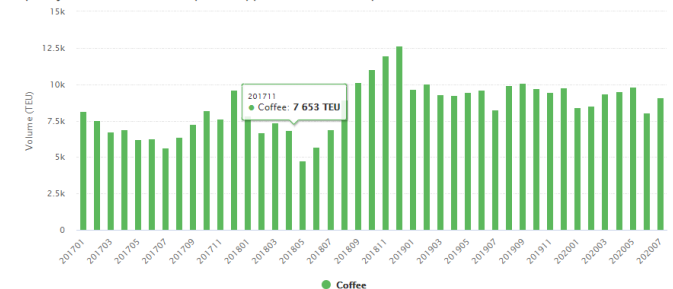
O café arábica correspondeu em agosto a 76,6% do volume total exportado, equivalente a 2,5 milhões de sacas. O café conilon (robusta) atingiu a participação de 14,5%, com o embarque de 472,2 mil sacas, enquanto que o solúvel representou 8,9% dos embarques, com 289,7 mil sacas.

Acumulado de 2020 - O total de café exportado no ano civil (janeiro a agosto de 2020) foi de 26,4 milhões de sacas, sendo o segundo maior volume embarcado para o período nos últimos cinco anos. A receita cambial gerada com as exportações de janeiro a agosto foi de US\$ 3,4 bilhões.

Entre as variedades embarcadas no ano civil, o café robusta se destaca pelo aumento de 12,9% nas exportações, se comparado ao volume da variedade exportado de janeiro a agosto de 2019. Essa variedade de café correspondeu no período a 11,6% do total das exportações (sendo equivalente a 3 milhões de sacas embarcadas), enquanto que o café arábica representou 78,3% dos embarques (20,6 milhões de sacas) e o solúvel, 10,1% (2,7 milhões de sacas).

O gráfico a seguir traz as exportações brasileiras de café mês a mês a partir de janeiro de 2017:

Exportações Brasileiras de Café (HS 0901) | Jan 2017 a Jul 2020 | TEU



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

Principais destinos - No período de Janeiro a Agosto de 2020, o Brasil exportou café para 120 países. Os cinco principais destinos de café brasileiro no ano civil (jan-ago), foram: Estados Unidos, que importaram 4,9 milhões de sacas de café (18,5% do total embarcado no período); Alemanha, com 4,5 milhões de sacas (17%); Itália, com 2 milhões de sacas (7,6%); Bélgica, com 2 milhões de sacas (7,3%); e Japão, com 1,3 milhão de sacas (5,1%). Na sequência, estão: Turquia, com 863,9 mil sacas (3,3%); Federação Russa, com 849,5 mil sacas (3,2%); México, com 649,3 mil sacas (2,5%); Espanha, com 634,7 mil sacas (2,4%); e Canadá, com 562 mil sacas (2,1%).

Entre os principais destinos, a Federação Russa e o México apresentaram aumento nas compras de café brasileiro no período de, respectivamente, 20% e 19,3%. Também houve aumento nos

Grãos

Em agosto de 2020, o Brasil exportou US\$ 8,91 bilhões em produtos do agronegócio. O valor representa uma elevação de 7,8% em relação ao mesmo mês de 2019 (US\$ 8,26 bilhões). Na comparação entre agosto de 2019 e 2020, o aumento foi de 16,5%. O crescimento foi de US\$ 646,24 milhões em valores absolutos.

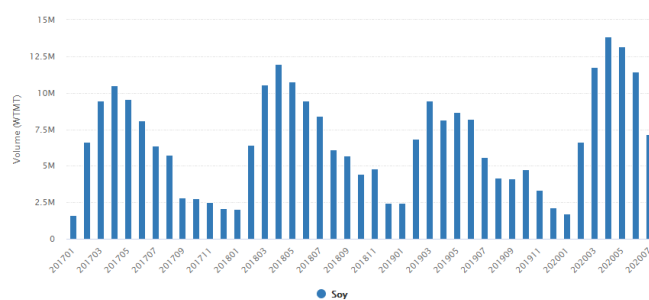
Segundo a Balança Comercial do Agronegócio divulgada pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) no último dia 11 de setembro, a elevação das vendas externas da soja em grãos e de açúcar de cana foram os responsáveis pelo resultado do mês.

As exportações de soja em grão atingiram US\$ 2,21 bilhões (+25,1%). Desse total, a China comprou perto de 75%, o que representou US\$ 1,65 bilhão.

Confira a seguir as exportações brasileiras de soja mês a mês:

Exportação Brasileira de Soja (HS 1201) | Jan a Jul 2020 | WTMT

Exportação Brasileira de Soja (HS 1201) | Jan a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

Com a queda de produção de açúcar na Índia e Tailândia na safra 2019/2020, houve novas oportunidades para o Brasil aumentar as exportações do produto, que alcançou em agosto US\$ 960 milhões, com incremento de 107%.

Os embarques dos produtos do agronegócio brasileiro para a China também explicam o incremento no mês analisado. Foram despachados para o país asiático 30% a mais que o registrado em 2019 (US\$ 639 milhões), totalizando em agosto US\$ 2,7 bilhões.

Vale destacar que o agronegócio representou mais de 50% na participação das exportações totais do país. Já as importações de produtos agropecuários diminuíram de US\$ 1,10 bilhão (agosto/2019) para US\$ 912 milhões (agosto/2020), o que

embarques para Alemanha (1%), Bélgica (4,8%), Turquia (7,2%), e Espanha (5,3%).

Já entre os continentes e blocos econômicos destacam-se o crescimento de 27,7% nas exportações para os países da América do Sul; 51,9% para a África; 99,6% para a América Central; 24,6% para os países do BRICS e 15,8% para o Leste Europeu,

Portos - O Porto de Santos segue na liderança da maior parte das exportações no ano civil de 2020, com 79,2% do volume total exportado a partir dele (equivalente a 20,9 milhões de sacas). Em segundo lugar está o porto do Rio de Janeiro, com 13,4% dos embarques (3,5 milhões de sacas).

No dia 09 de setembro, o Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) decidiu zerar a alíquota do imposto de importação para o arroz em casca beneficiado até 31 de dezembro deste ano.

A redução temporária do imposto de importação do arroz está restrita à quota de 400 mil toneladas, incidente no produtos abarcados pelos códigos 1006.10.92 (arroz com casca não parboilizado) e 1006.30.21 (arroz semibraneado ou branqueado, não parboilizado) da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

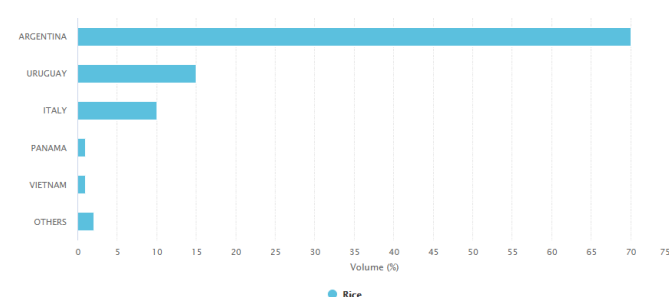
A decisão foi tomada durante a 8ª Reunião Extraordinária do Gecex, por proposta do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

No dia 08, a ministra Tereza Cristina havia anunciado o pedido ao Gecex e disse que não irá faltar arroz no país. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), vinculada ao Mapa, a produção de arroz estimada para a próxima safra (2020/21) é de 12 milhões toneladas, um incremento de 7,2% em relação à safra anterior.

O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) é o núcleo executivo colegiado da Camex, responsável por definir alíquotas de importação e exportação, fixar medidas de defesa comercial, internalizar regras de origem de acordos comerciais, entre outras atribuições.

O Gecex é integrado pela Presidência da República, pelos Ministérios da Economia, das Relações Exteriores e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Origens do arroz importado pelo Brasil (HS 1006) | Jan a Jul 2020 | WTM



Fonte: DataLiner (Para solicitar um demo do DataLiner clique aqui)
[Chave de acesso](#)

Açúcar e Etanol

Segundo o Ministério das Relações Exteriores (MRE), o governo brasileiro resolveu estender por três meses a cota

de importação de etanol dos Estados Unidos sem tarifa. A medida visa ganhar tempo para uma negociação de melhor posição para exportação de açúcar aos Estados Unidos.

De acordo com a nota, "Brasil e Estados Unidos também considerarão um incremento no acesso ao mercado de milho em ambos os países. Os dois países também discutirão maneiras de garantir que haja um acesso justo ao mercado paralelamente a qualquer aumento no consumo de etanol, bem como de coordenar-se e garantir que as indústrias de etanol em ambos os países sejam tratadas de maneira justa e se beneficiem de mudanças regulatórias futuras em produtos de biocombustíveis no Brasil e nos Estados Unidos. As discussões devem buscar alcançar resultados recíprocos e proporcionais que gerem comércio e abram mercados para o benefício de ambos os países".

O Governo também informou que as discussões ocorrerão em um período de 90 dias, começando em 14 de setembro de 2020. Durante esse período, o Brasil manterá uma cota tarifária pro-rata (TRQ), proporcional ao volume anual total da TRQ vigente em 30 de agosto de 2020.

Outras cargas

Um levantamento feito pela CitrusBR com dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) mostra que nos últimos 28 anos as importações americanas de FCOJ mexicano saltaram de 9.772 toneladas para 74.680 em 2019, um crescimento de 664,2%, impulsionadas pela isenção de tarifas do Acordo de Livre Comércio da América do Norte (Nafta). Com isso, as exportações de suco de laranja do México com destino aos Estados Unidos, derrubaram a liderança do suco brasileiro no mercado americano. A participação do México no mercado dos EUA passou de 6% para 46%.

No mesmo período, as vendas do Brasil recuaram 50,7%, passando de 144.538 toneladas para 71.114 toneladas em 2019. A participação brasileira que era de 89% em 1993, caiu para 44% no ano passado.

A explicação para o avanço do produto mexicano está na diferença dos regimes tarifários. Desde 2008, o México possui isenção de tarifas para colocar seu suco nos EUA, graças ao Nafta. Já o suco brasileiro é taxado em US\$ 415,86 por tonelada para acessar aquele mercado. Apenas no período entre 2008 e 2019 o FCOJ brasileiro foi taxado em US\$ 548 milhões em imposto de importação, enquanto México deixou de pagar US\$ 405 milhões graças à vigência do Nafta.

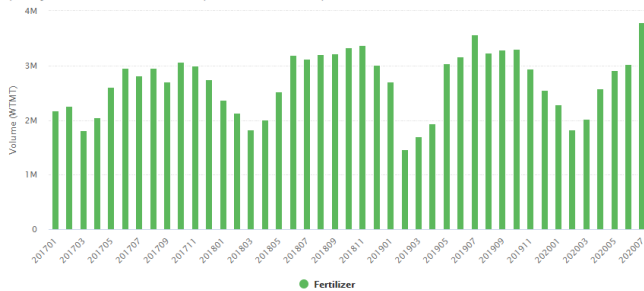
No último dia 02 de setembro, a Receita Federal publicou a Portaria nº 1.974, que altera o regime alfandegário, dispondo sobre a descarga direta e o despacho aduaneiro de importação de mercadorias transportadas a granel.

A medida terá impacto direto no mercado de fertilizantes. Atualmente o Brasil consome 37 milhões de toneladas de fertilizantes. Destes, cerca de 76% são importados e precisam passar por Recintos Alfandegados.

Vale destacar que nos sete primeiros meses deste ano, registrou crescimento de 5,1% nas importações em relação a igual período de 2019 de acordo com o DataLiner, como pode ser conferido no gráfico a seguir:

Importação Brasileira de Fertilizantes | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT

Importação Brasileira de Fertilizantes | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

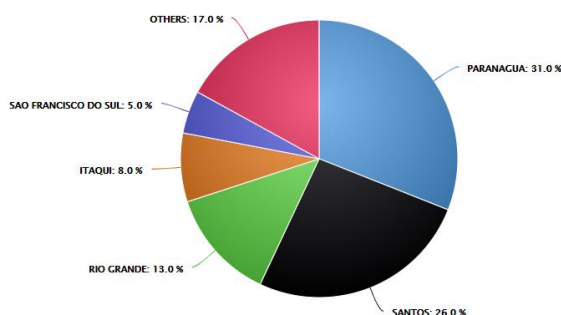
“Antes da portaria, o importador era obrigado a consultar o terminal alfandegado com vários dias de antecedência para ver se havia espaço disponível para a carga no local. Agora, esse procedimento não é mais necessário e o importador tem a liberdade de escolher onde quer armazenar sua carga”, afirma Cristiano Kaehler, especialista em Inteligência de Mercado da Datamar.

A Instrução RFB 1282/2012 anterior instituiu como regra a descarga do granel por meio de Recinto Alfandegado. O importador só poderia optar por outros espaços se os primeiros não tivessem disponibilidade. A IN 1974 prevê a alteração da norma IN RFB 1282/2012 e vai desburocratizar a operação de descarga de granéis sólidos, possibilitando que importadores de fertilizantes tenham liberdade para escolher a sua opção logística, sem a obrigatoriedade de consultar o Recinto Alfandegado.

Para Kaehler, a medida, no entanto, não deve modificar a atuação dos grandes players do setor, que vão continuar a utilizar os terminais alfandegados parceiros, mas dará mais flexibilidade aos pequenos e médios. “Os pequenos ganharão agilidade na liberação de carga, além de liberdade de escolha de berços de operação. É esperada uma diminuição da burocracia envolvida, mas na prática não deverá ocorrer muitas mudanças para as grandes tradings no mercado que possuem sua logística de armazenagem bem estruturadas”, completa.

No período de janeiro a julho de 2020, os principais portos do país que receberam fertilizante importado foram Paranaguá e Santos, que juntos são responsáveis por descarregar mais de 50% do volume importado, de acordo com os dados do DataLiner. O Porto do Rio Grande ocupa a terceira posição, conforme pode ser conferido no gráfico a seguir:

Principais portos brasileiros que importam Fertilizante | Jan a Jul 2020 | WTMT



Fonte: DataLiner

Já as principais origens do fertilizante importado são, pela ordem, a Rússia, o Canadá, o Marrocos, os Estados Unidos e a Lituânia. Confira no gráfico a seguir:

Principais países de origem das importações brasileiras de fertilizantes | Jan a Jul 2020 | WTMT

| Country | Percentage |
|--------------------|------------|
| RUSSIAN FEDERATION | 14% |
| CANADA | 9% |
| MOROCCO | 8% |
| UNITED STATES | 8% |
| LITHUANIA | 8% |
| CHINA | 7% |
| QATAR | 6% |
| ESTONIA | 5% |
| ALGERIA | 4% |
| OTHERS | 30% |

Fonte: DataLiner

Economia

Segundo o Ministério da Indústria e Comércio (MIC) do Paraguai, no período de agosto de 2018 a julho de 2020 o país conseguiu exportar 46 novos itens para 35 novos mercados.

A Albânia passou a importar carne de frango paraguaia; a Alemanha, soro veterinário; Angola, arroz, farelo e guinchos; Argentina, batata frita, carne bovina, equipamentos de refrigeração, tampas de garrafa e erva-mate; Bahamas, carne de aves; Bélgica, farelo de soja; Brasil, carne de frango, folhas de alumínio, fertilizantes nitrogenados balanceados, calçados, couro cru e tecidos sintéticos.

A lista continua com a Bulgária, massas de construção; Camarões, óleo de soja; Chile, tampas de garrafa; China Continental, óleo de canola e açúcar; Colômbia, guinchos; Dinamarca, madeira serrada; Equador, salgadinhos de amendoim; Emirados Árabes Unidos, feijão; Espanha, plásticos primários.

A canola também foi exportada para os Estados Unidos; Filipinas, chias; França, arroz, Hong Kong, sucata de cobre; Índia, chia e mentol; Ilhas Virgens, cigarros e trigo; Itália, óleo de amendoim; Japão, colchões, travesseiros e plástico; Kuwait, óleo de soja; Malásia, amendoim e plasma bovino, México, folhas de alumínio, colchões, travesseiros e óleo de cártamo; Holanda, manteiga; Peru, tapetes.

Também para o Catar foram enviados remédios; Rússia, leite em pó e colza; Taiwan, trigo; Turcomenistão, miúdos e Uruguai, hambúrgueres.

De acordo com o órgão, os Acordos do Setor Automotivo, firmados com Argentina e Brasil, respectivamente, e os Acordos com a União Europeia e EFTA, completam o desenvolvimento e as oportunidades comerciais das indústrias paraguaias.

Levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que desde que o Tratado de livre comércio entre o Egito e o Mercosul entrou em vigor, em setembro de 2017, as exportações do Egito ao Brasil

cresceram 73,9%. As exportações brasileiras ao Egito, por sua vez, aumentaram 21,1% no período.

Desde o início do acordo, mais de dois mil produtos já tiveram suas tarifas eliminadas no comércio entre os países do Mercosul e o Egito. A partir deste mês de setembro, 463 produtos egípcios terão tarifa zerada para a entrada no Mercosul e outros 719 produtos do bloco terão eliminação de taxa para ingresso no mercado egípcio.

Segundo a CNI, com o acordo o Brasil passou a vender mais para o Egito itens como glicerol, tijolos, placas, ladrilhos e peças cerâmicas semelhantes para construção e óleos de petróleo ou de minerais betuminosos. Já os egípcios exportaram mais ao Brasil produtos como plantas, suas partes, sementes e frutos, azeitonas preparadas ou congeladas, parafina e cimentos.

Neste mês de setembro, os países do Mercosul ganharam isenção de tarifas para produtos como compostos químicos inorgânicos, produtos químicos orgânicos, papel e cartão, produtos farmacêuticos, plásticos e suas obras e combustíveis, óleos minerais e seus destilados. Já os egípcios terão taxa zero para plantas, raízes e tubérculos, combustíveis, óleos minerais e seus destinados, grãos, sementes e frutos, sal e enxofre, terras e pedras, gesso, cal e cimento e borracha.

*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*