

Notícias principais

De acordo com o USTR (Representante Comercial dos Estados Unidos), o Brasil deverá ocupar a maior parte do volume previsto na cota americana adicional de importação de açúcar para a safra atual (2019/20), cuja validade foi prorrogada até outubro. Das 90,7 mil toneladas de açúcar bruto adicionadas à cota da safra atual, 80 mil toneladas serão para o produto brasileiro. As demais 10,7 mil toneladas serão exportadas pela Austrália.

A decisão a favor do Brasil ocorre logo após o governo brasileiro conceder 90 dias de cota de importação de 187,5 milhões de litros de etanol isenta de tarifa, medida que beneficiou aos Estados Unidos. Com isso, a cota do açúcar brasileiro para os Estados Unidos passou de 230 mil para 310 mil toneladas e, por lei, deverá beneficiar os produtores do Nordeste.

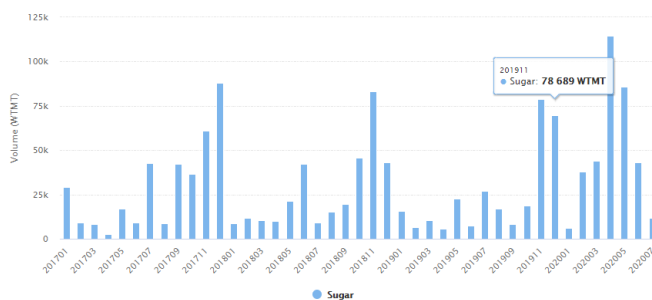
Para o Brasil, porém, o volume adicional da cota de açúcar representa uma parcela muito pequena das exportações da commodity, que apenas em agosto totalizaram 3,7 milhões de toneladas. Pelos preços médios atuais, a receita para os exportadores brasileiros com esses embarques representa US\$ 23 milhões a mais.

Essa foi a segunda vez nesta safra que os EUA elevaram o volume de importação de açúcar dentro da cota obrigatória, acordada na Rodada do Uruguai da Organização Mundial do Comércio (OMC), em meio a uma oferta global ajustada.

Confira no gráfico a seguir o histórico das exportações brasileiras de açúcar aos EUA:

Exportação Brasileira de Açúcar (HS 1701) com destino para EUA | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT

Brazilian Sugar Exports (HS 1701) to the USA | Jan 2017 to July 2020 | WTMT



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

Portos, terminais e infraestrutura

A Codesa vai implantar um novo sistema de controle e o monitoramento do tráfego de embarcações no Porto de Vitória: o Navi-Harbour 4.6 3D, software de última geração usado em mais de 300 portos no mundo. Projetado para garantir a segurança marítima e a eficiência da navegação, bem como para proteger o ambiente marinho e as áreas costeiras de efeitos adversos do tráfego marítimo, o Navi-Harbour está sendo implantado no Centro de Controle de Operações (CCO) do VTMTS (Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações) do Porto de Vitória, e começará a funcionar até dezembro.

Uma das características mais avançadas do Navi-Harbour é o VTS/3D, que permite uma visão tridimensional em escala real da

situação de navegação. Baseado em dados em tempo real, a ferramenta possibilita ao operador observar a situação de navegação a partir de uma variedade de diferentes perspectivas.

Atualmente, o Porto de Vitória utiliza o software Imare, da Indra, que passará a ser usado apenas em casos de emergência no sistema operacional. Implantado em 2017, o VTMTS da CODESA abrange o Porto de Vitória, Complexo Portuário de Tubarão e Praia Mole, canais de acesso, áreas de fundeio e adjacentes. O coordenador de Gestão do VTS da CODESA é Agostinho Sobral Sampaio.

Nesta segunda-feira, 21 de setembro, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ abriu a Tomada de Subsídios Pública nº 03/2020, visando ao envio de contribuições e subsídios, por escrito, para desenvolver uma metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. O objetivo é atender o tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021. Os interessados deverão enviar suas contribuições à ANTAQ até às 23h59 do dia 16/10/2020.

Para enviar suas contribuições, os interessados deverão acessar o questionário desta Tomada de Subsídios Pública, que está disponível no seguinte endereço eletrônico: <http://bit.ly/demurrageNM>. Segundo a Antaq, não serão aceitas contribuições enviadas por outro meio.

A Portonave adquiriu 25 novos Terminal Tractors — carretas reforçadas exclusivas para a movimentação de contêineres dentro do porto — e duas empilhadeiras movidas a bateria de lítio em um investimento de R\$ 16,6 milhões.

As carretas e empilhadeiras têm alta tecnologia e maior capacidade de carga, além de incluir melhorias em ergonomia para os operadores.

A empresa tem, atualmente, 40 Terminal Tractors em operação e vai substituir os 25 equipamentos mais antigos, em operação desde 2007. “A capacidade das novas carretas é 25% superior à capacidade dos equipamentos que serão substituídos. Eles possuem estrutura robusta e reforçada, melhor amortecimento e estão preparadas para o aumento de volume da operação”, afirma o gerente de Manutenção da Portonave, Marcelo Diniz.

As duas empilhadeiras elétricas com bateria de lítio trazem melhorias quando comparadas aos equipamentos movidos a GLP. As novas empilhadeiras EFG 425K já estão trabalhando, no armazém do terminal, e são as primeiras movidas a eletricidade em operação de portos da região Sul do Brasil.

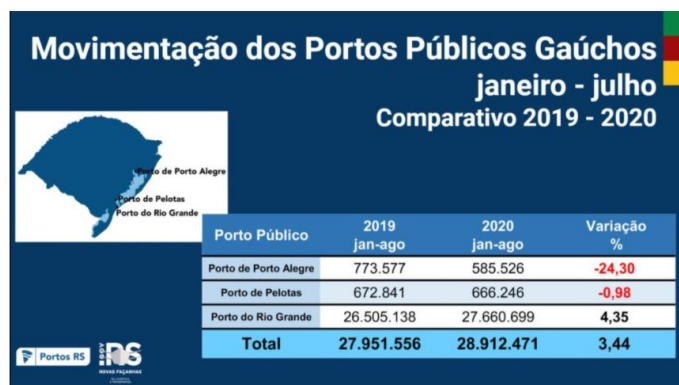
Para fazer frente a estes elevados investimentos, o terminal acredita na redução do custo operacional, além de mais conforto aos profissionais que as operam, porque não produzem calor e nem ruído.

Em 18 de setembro, a Superintendência dos Portos do RS divulgou o resultado do período de janeiro a agosto do ano de 2020 nos portos públicos administrados pela autarquia. Os resultados do sistema portuário público gaúcho mostram mais de 3% de aumento e um incremento de mais de 4% de cargas somente no Porto do Rio Grande. Foram mais de 28 milhões de toneladas movimentadas.

A movimentação total dos três portos públicos do Estado (Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas) mostra uma variação positiva de 3,44% no volume de cargas movimentadas nos oito primeiros meses de 2020 comparados ao mesmo período de 2019. Entre janeiro e agosto deste ano, o Estado do Rio Grande do Sul movimentou mais de 28,9 milhões de toneladas de todos os tipos de cargas. O aumento foi impulsionado pelo bom momento vivido no Porto do Rio Grande.

Analisado de forma individual, o Porto do Rio Grande verificou um incremento percentual de 4,35% no período, uma diferença positiva de mais de 1.155.561 toneladas, mesmo durante a pandemia. De janeiro a agosto de 2020 passaram por Rio Grande mais de 27,6 milhões de toneladas de todas as cargas, sendo que mais de 17 milhões foram para exportação. Desse total, mais de 51% foi em embarque de soja em grão. O incremento de movimentação desse produto relativo ao mesmo período de 2019 foi de mais de 16%. O principal destino das exportações do porto rio-grandino continua sendo a China, com mais de 57% de share. Outro destaque positivo do período foi a constatação do aumento de mais de 68% de exportação de arroz através do complexo portuário.

Já no Porto de Pelotas, entre janeiro e agosto houve um decréscimo percentual no período de 0,98%. Entre os itens movimentados destaca-se um incremento na movimentação de toras de madeira em 4,78%. O resultado final do porto pelotense ultrapassa 666 mil toneladas. Na capital do Estado, no Porto de Porto Alegre, foram movimentadas 585,5 mil toneladas.



O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Camex), ligada ao Ministério da Economia, publicou, em 17 de setembro, no Diário Oficial da União, uma resolução que concede redução temporária para zero da alíquota do imposto de importação de vacinas contra a Covid-19 e outros produtos relacionados ao combate ao novo coronavírus. De acordo com a resolução, o objetivo é "facilitar o combate à pandemia" de Covid-19.

Além disso, em março de 2020, uma resolução isentou impostos de produtos relacionados ao combate à Covid-19 até 30 de setembro. Uma nova resolução publicada no dia 17 prorroga a isenção até o dia 30 de outubro de 2020. O novo prazo de isenção também vale para os produtos incluídos na última lista.

Segundo o Ministério da Economia, ao todo, 562 produtos já tiveram a tarifa de importação zerada para o combate à pandemia, em um total de 11 resoluções, desde março deste ano. A lista inclui tanto medicamentos e produtos médico-hospitalares quanto insumos, componentes e acessórios utilizados na

fabricação e operação de itens utilizados durante a pandemia do novo coronavírus.

Na lista de itens de importação publicada neste dia 17, estão vacinas contra Covid-19, insumos para a fabricação nacional de itens usados no suplemento nutricional e no tratamento a pacientes acometidos pelo vírus. A inclusão foi feita a pedido do Ministério da Saúde.

Segundo o Ministério da Economia, a inclusão de vacinas anti-Covid-19 será feita com o uso de descritivo da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) abrangente para o tipo e a apresentação, já que ainda não estão definidos os tipos de vacinas que chegarão ao mercado brasileiro.

O governador do Ceará, Camilo Santana, assinou um memorando de entendimento para a instalação de uma refinaria de petróleo na área da Zona de Processamento de Exportação - ZPE do Porto do Pecém a cargo da companhia brasileira Noxis Energy. O valor total do investimento para a implantação do projeto é de R\$ 4,240 bilhões.

Após o licenciamento ambiental, a implantação está prevista para ocorrer no máximo em 30 meses. Sediada no Rio de Janeiro, a Noxis Energy atua na área de refino de petróleo com plantas em processo de instalação em locais estratégicos ao longo da costa brasileira. No Ceará, a refinaria de petróleo terá como principal produto o óleo combustível marítimo (bunker), com a capacidade de refino de 50.000 BBL/dia, e quando totalmente implantada a produção prevista é de 1.500.000 toneladas/ano de combustível, até 2025.

"Estar no Ceará é muito estratégico para a nossa empresa, pois o Estado apresenta condições favoráveis em posicionamento geográfico em um mercado com demanda significativa de derivados num raio de 200 km, instalações necessárias como o moderno Porto do Pecém, e pode atender também o Porto de Itaqui no Maranhão. Por falta de oferta, os navios vêm para o Brasil supridos de combustível para a viagem de retorno, e assim nos colocamos como principal fonte de reabastecimento de um bunker limpo, que terá uso compulsório nas embarcações já em 2020, reduzindo o teor de enxofre de 3,5% para 0,5%", finaliza Gabriel Debellian, Diretor-Presidente da Noxis.

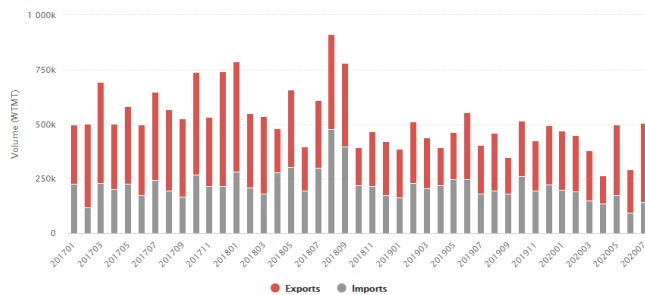
No último mês de agosto, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) atingiu a marca de 5,16 milhões de toneladas movimentadas em seus portos. O número foi o maior registrado este ano e é também a maior movimentação mensal desde dezembro de 2018. O volume superou em 921 mil toneladas o movimentado em agosto de 2019, o que corresponde a um crescimento de 21,7%. Os dados foram divulgados no último dia 15 de setembro pela Gerência de Planejamento de Negócios da companhia.

Os dois principais portos da Autoridade Portuária - Porto do Rio de Janeiro e Porto de Itaguaí - contribuíram para o resultado positivo. O Porto de Itaguaí movimentou 743 mil toneladas a mais que o mesmo mês de 2019, o que corresponde a um aumento de 20,1% no volume de cargas. No Porto do Rio de Janeiro, a alta foi ainda maior, atingindo 31,4%, com 171 mil toneladas a mais que em agosto de 2019.

Os gráficos a seguir trazem o histórico da movimentação de cargas pelos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí mês a mês, a partir de janeiro de 2017:

Movimentação de cargas no Porto do Rio de Janeiro | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT

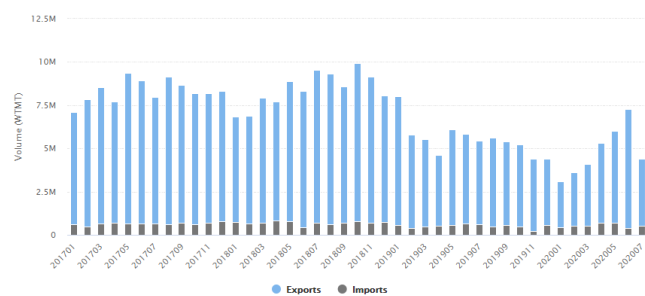
Cargo Handling at the Port of Rio de Janeiro | Jan 2017 to July 2020 | WTMT



Source: DataLiner

Movimentação de cargas no Porto de Itaguaí | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT

Cargo Handling at the Port of Itaguaí | Jan 2017 to July 2020 | WTMT



Source: DataLiner

O bom desempenho observado no mês deveu-se, principalmente, à forte alta nas exportações de minério de ferro pelo terminal da CPBS no Porto de Itaguaí, que atingiu a marca de 1,79 milhões de toneladas, como também em função das exportações de ferro gusa pelo terminal da Triunfo Logística no Porto do Rio de Janeiro com 211 mil toneladas movimentadas em agosto de 2020.

Vale ressaltar que a CDRJ havia registrado o mais alto faturamento recorrente (excluindo receitas extraordinárias) em julho de 2020, tendo atingido a marca de R\$ 53 milhões fruto, sobretudo, do resultado das exportações de minério de ferro pelos terminais da CSN e CPBS no Porto de Itaguaí, em sinergia com uma taxa de câmbio favorável aliada ao elevado preço da commodity no mercado internacional.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorizou a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) a assinar um contrato de transição com a empresa Liquiport Vila Velha S/A pelo prazo de até 180 dias.

A Resolução nº 8.014, que autoriza a celebração do contrato, foi publicada no Diário Oficial da União do dia 14 de setembro. A área a ser explorada totaliza 4.630m², localizadas dentro da poligonal do Porto de Vitória. O contrato prevê a movimentação e armazenagem de granéis sólidos (malte de cevada), nos termos do art. 46 e seguintes do anexo da Resolução Normativa nº 07-ANTAQ.

De acordo com o órgão, expirado o prazo contratual, sem que a licitação para o arrendamento da área seja ultimada, e desde que mantidas as mesmas condições de exploração e operacionalidade, a Autoridade Portuária ficará autorizada a firmar novos

instrumentos contratuais, nos mesmos moldes, devendo encaminhá-los, por cópia, à ANTAQ em até 30 dias após a sua assinatura.

A Norsul e o Porto do Açú iniciaram um novo serviço de transporte de cabotagem de contêineres entre o Porto do Rio e o Porto do Açú via comboio marítimo.

A primeira operação foi feita na modalidade “feeder short distance” e transportou 23 contêineres da empresa TechnipFMC do Porto do Rio para o Açú, em São João da Barra (RJ). A viagem completa contará com contêineres de rochas ornamentais saindo do Açú para o Porto do Rio, conectando com os serviços de exportação para América Latina e Estados Unidos.

Firmada em abril deste ano, a parceria entre o empreendimento portuário e a empresa de logística marítima estabelecerá uma conexão integrada entre as empresas do Norte Fluminense, Espírito Santo e Minas Gerais, com o mundo, através do Terminal Multicargas do Porto do Açú (T-MULT).

Esta primeira carga que chegou ao Açú por comboio marítimo, ficará armazenada no T-MULT e será entregue de acordo com a necessidade do cliente, em sua base localizada no próprio porto.

O serviço tem capacidade de transporte de até 350 unidades por trecho (Rio x Açú e Açú x Rio), com saídas quinzenais regulares, atendendo às demandas regionais e também às rotas de longo curso.

No dia 15 de setembro, o Porto de Suape inaugurou seu Centro de Prontidão Ambiental – Base Terra, unidade de atendimento a emergências terrestres, atuando em esquema de prontidão 24 horas. A base opera como primeira resposta a cenários como incêndio e vazamento de produtos perigosos, em ocorrências que possam comprometer a integridade das pessoas, do meio ambiente e do negócio portuário, principalmente em áreas públicas da zona portuária. As hipóteses acidentais previstas ou acidentes de processo incluem incêndio, explosão, vazamento de produtos perigosos, tombamento e colisão de veículos.

O Centro de Prontidão Ambiental – Base Terra, que atende à Norma Reguladora Portuária NR 29, foi instalado no acesso ao Cais 4 do Porto de Suape. Estão disponíveis também veículos para deslocamento da equipe e um veículo de combate a incêndio.

Base Mar - Em junho do ano passado, o Porto de Suape também inaugurou o Centro de Prontidão Ambiental – Base Mar, localizada no Cais 0, dentro da área conhecida como porto interno e próximo à Torre de Controle. O objetivo do Centro é realizar ações preventivas e de respostas em caso de ocorrências envolvendo o aporte de óleo, derivados e demais substâncias alóctones e/ou nocivas no mar e demais corpos d’água, conforme cenários previstos no Plano de Emergência Individual – PEI de Suape. A equipe do Base Mar também atua na prevenção e fiscalização.

A Wilson Sons terá novo CEO. Cezar Baião renunciou do cargo de CEO das Operações no Brasil e deixará o cargo que ocupa há 19 anos a partir de 5 de março de 2021. O executivo será substituído por Fernando Fleury Salek, que atualmente atua como CFO das subsidiárias brasileiras da Companhia e Diretor de Relações com Investidores.

Baião permanecerá como vice-presidente (Deputy Chairman) do Conselho de Administração da Companhia. No Brasil, assumirá o cargo de Presidente do Conselho de Administração da holding brasileira, a Wilson Sons de Administração e Comércio Ltda ("WSAC").

Fernando Salek assumirá a posição de CEO das operações no Brasil após cinco anos atuando como CFO das subsidiárias brasileiras e Diretor de Relações com Investidores. Ele ocupa também o cargo membro do Conselho de Administração da Wilson Sons.

Salek é economista formado pela PUC-Rio, com especialização em Finanças Corporativas, Finanças Internacionais e Marketing. Antes de ingressar na Wilson Sons, foi Vice-Presidente de Finanças do BG Group e da BHP Billiton.

A Companhia iniciará o processo seletivo de um profissional para substituir Fernando Salek como CFO das subsidiárias brasileiras e Diretor de Relações com Investidores, a partir de março de 2021.

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), fechou um acordo com a empresa de logística Rumo para receber, antecipadamente, o valor de R\$ 5,1 bilhões em recursos referentes a antecipação parcial das outorgas das concessões da Malha Paulista e dos tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul (FNS). Com o acordo assinado nesta terça-feira, 15 de setembro, os cofres da União receberam R\$ 5,1 bilhões em recursos. Esse é o maior pagamento de outorga única da história do ministério.

Com isso, parte significativa das parcelas devidas foram quitadas com antecedência – 70 parcelas no caso da Malha Paulista e 59 parcelas no caso dos dois tramos da FNS, somando R\$ 2,82 bilhões e R\$ 2,27 bilhões, respectivamente. Os pagamentos restantes serão feitos de acordo com os prazos estipulados em cada um dos contratos de concessão (até 2049 para a Ferrovia Norte-Sul e até 2058 para a Malha Paulista).

Em muitos casos, o parcelamento do valor das outorgas é adotado nos leilões para concessões ferroviárias como forma de aumentar a atratividade ao certame, sendo considerado um benefício ao licitante. O cálculo do parcelamento levou em conta apenas o valor presente das parcelas antecipadas, sem concessão de desconto.

Uma operação inédita para exportação de proteína animal da região norte do Uruguai pelo Tecon Rio Grande (RS) está sendo realizada pela Wilson Sons. Os primeiros embarques ocorreram no fim de janeiro, e até julho, já foram movimentadas 4.338 toneladas da carga no terminal.

A carga vem da cidade de Melo, no Uruguai, a 280 km do Porto de Rio Grande, por via rodoviária. Segundo o Tecon Rio Grande, a nova rota traz uma série de benefícios para o produtor, como acessibilidade e custo mais atrativo.

As carnes bovina e ovina estão entre os principais produtos de exportação do Uruguai. As vendas externas de proteína animal do país rendem em média US\$ 1,8 bilhão por ano, e o principal destino é a China. O rebanho do país contabiliza mais 12 milhões de bovinos e 8 milhões de ovinos.

Em 15 de setembro, o Porto de Paranaguá recebeu uma remessa de 30 tanques blindados, doados pelos Estados

Unidos ao Exército Brasileiro. A operação especial foi organizada pela empresa Portos do Paraná, em conjunto com representantes do Comando da 5ª Região Militar e da empresa Marcon Logística Portuária. Os veículos vieram de Galveston, Texas, para serem usados em treinamento, combate e defesa.

A carga chegou no navio Arc Resolve, de bandeira norte-americana, e o desembarque foi iniciado por volta das 9 horas, no berço 215.

O desembarque foi acompanhado por uma equipe técnica do Exército Brasileiro. "A ideia é que os tanques sejam usados como uma viatura Posto de Comando, que é uma instalação utilizada pelo comandante da unidade", disse o major Luiz Fernando Albino Silva. De acordo com o oficial, nesses veículos são desencadeados os comandos para as atividades do grupamento nas mais diversas operações.

Os tanques – O modelo M577 A2 é anfíbio, possui motor diesel de 212 HP e é compatível com os mais diversos tipos de materiais optrônicos, inclusive de visão noturna. "Devido à sua versatilidade, pode ser adaptado para outras funções tais como ambulância, central de tiro e comunicações", destaca o major Silva.

Os Estados Unidos costumam doar equipamentos usados a nações amigas, que posteriormente fazem a restauração e modernização, e dão nova vida útil aos tanques. Somente no Porto de Paranaguá foram recebidos 96 tanques em outubro de 2018 e outros 52 veículos blindados em setembro de 2016. A Portos do Paraná também atende o Exército Brasileiro no recebimento de equipamentos novos vindos da Europa.

O próximo passo é o deslocamento da carga do Porto de Paranaguá até a capital paranaense, via BR-277 por 15 carretas especiais. Em Curitiba, todo o equipamento será desmontado, revisado e modernizado dentro dos padrões das Forças Armadas Brasileiras. Para isso, eles seguem em comboio para o Parque Regional de Manutenção e, posteriormente, para a 5ª Brigada de Cavalaria Blindada.

Navegação

No último dia 14 de setembro, a Prefeitura Geral da Marinha do Paraguai, por meio da Resolução nº 91/20, resolveu modificar o calado máximo permitido para embarcações nas águas do rio Paraguai, com o objetivo de salvaguardar a navegabilidade da via.

O trecho de Bahía Negra a Remanso Castillo terá calado de dois metros para navios a motor e rebocadores com barcaças. O trecho de Remanso Castillo a Villeta, por sua vez, terá 8 pés de calado para navios a motor e rebocadores com barcaças. Por fim, o trecho de Villeta até a confluência com o rio Paraná terá 10 pés de calado para navios motorizados e rebocadores com barcaças.

Apesar disso, as obras de dragagem nos rios Paraguai e Paraná realizadas pelo Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC) do Paraguai possibilitou uma economia de aproximadamente US \$ 100 milhões no preço do frete na região. De acordo com o órgão, o trabalho de dragagem permitiu que o escoamento das importações e exportações não fosse prejudicado neste período de ausência de chuvas e diante da situação atual devido à pandemia do coronavírus (Covid-19).

A baixa dos rios afeta diretamente o tempo de deslocamento pelas vias até os principais portos marítimos. Por exemplo, uma viagem do Paraguai a Buenos Aires ou Montevideu normalmente leva 15 dias, mas com o rio baixo pode levar cerca de 22 a 25 dias. Além disso, as barcaças não podem operar com capacidade máxima e sim com 60% de capacidade, o que leva a perdas econômicas, além de maior uso de combustível, cansaço da tripulação e atraso na chegada da mercadoria.

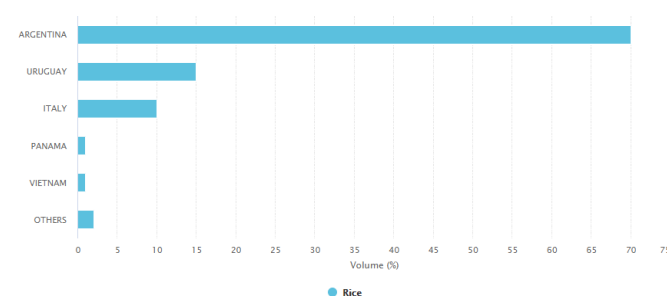
Grãos

Alguns dias depois que o Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) zerou a taxa de importação de arroz, numa tentativa de baixar o preço do produto ao consumidor final, os Estados Unidos reportaram, nesta sexta-feira, dia 18 de setembro, a venda de 30 mil toneladas do produto ao Brasil, segundo informações publicadas pela agência Reuters. A cota estabelece que até dezembro deste ano poderão ser importadas 400 mil toneladas de arroz de países de fora do Mercosul.

Acompanhe no gráfico a seguir as principais origens do arroz importado pelo Brasil:

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

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



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

A compra realizada neste dia 18 se assemelha ao volume de 35,5 mil toneladas registrado para venda pelos EUA ao Brasil ao longo do ano de 2010. Em maio deste ano, porém, o Brasil importou 40 mil toneladas de arroz, com tarifa, dos americanos.

Segundo dados do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA), o maior volume anual de compras de arroz americano realizada pelo Brasil ocorreu em 2003 (486 mil toneladas).

Estatísticas da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que a Holanda tornou-se o terceiro maior destino das exportações feitas pelo Brasil nos primeiros oito meses de 2020 ao dobrar as suas importações de soja e aumentar também significativamente as compras de petróleo e combustíveis.

De janeiro a agosto, os produtores de soja do Brasil embarcaram mais de US\$ 1 bilhão a portos holandeses, o dobro do valor registrado em igual período do ano passado (US\$ 532 milhões).

Na soma de petróleo e combustíveis, outros US\$ 834 milhões foram exportados para a Holanda no período – no caso, três vezes mais do que nos oito primeiros meses de 2019. Vale lembrar que

os portos da Holanda são a porta de entrada para outros países da União Europeia

De acordo com o estrategista de comércio exterior do banco Ourinvest, Welber Barral, a competitividade da logística holandesa faz com que o país seja escolhido como o ponto de desembarço de produtos distribuídos ao restante da Europa.

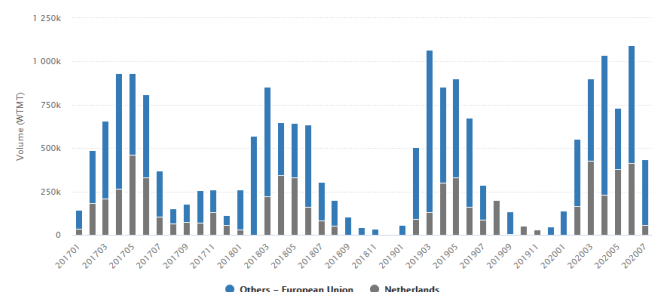
“O correto é você colocar União Europeia. A Holanda é só a porta de entrada. É o porto, é a logística, é a questão financeira. Por isso, a gente analisa a Europa”, observa o especialista, acrescentando que as exportações da Holanda, como são produtos que entram e logo saem, chegam a ser o equivalente a 130% do PIB holandês.

Ainda que os embarques para a Holanda tenham caído 7,5% nos últimos oito meses, o declínio é inferior ao das exportações à Argentina, cujo recuo foi de 25,4% em razão, sobretudo, do impacto mais forte da pandemia na pauta de comércio dos parceiros do Mercosul.

Confira no gráfico a seguir um histórico das exportações brasileiras para a Holanda e demais países da União Europeia:

Exportações Brasileiras de soja Holanda x outros países da União Europeia | Jan 2017 a Jul 2020 | WTMT

Brazilian Soy Exports to Holland vs. Other European Union Countries | Jan 2017 to July 2020 | WTMT



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

Frutas

Em 18 de setembro, cerca de três toneladas e meia de melão pele de sapo, provenientes da região de Mossoró (RN) chegaram ao aeroporto de Xangai, na China. A carga foi a primeira depois do acordo bilateral firmado em novembro de 2019 entre os dois países, que abriu o mercado chinês ao melão brasileiro.

Em janeiro deste ano, técnicos da Administração Geral de Aduana da China (GACC, órgão responsável pela sanidade vegetal e animal) visitaram fazendas de melão nos maiores estados produtores da fruta, Rio Grande do Norte e Ceará, para inspecionar as plantações nas áreas livres da mosca-da-fruta.

Após a inspeção, o órgão autorizou a exportação do melão brasileiro pela empresa Bollo Brasil. Segundo a Associação Brasileira dos Produtores Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas), essa é a primeira vez que uma fruta fresca é exportada oficialmente para a China, entretanto, outras já estão em fase de negociação.

Para que o primeiro embarque fosse realizado, o melão precisou ser vistoriado pelo Ministério da Agricultura na própria fazenda. Uma das medidas tomadas para confirmar que todo o processo foi

feito inhouse e com a vistoria do fiscal habilitado pelo governo chinês, foi o uso de lacre do Mapa na embalagem da fruta.

A China é um grande país consumidor de melões. Em 2017, consumiu aproximadamente 17 milhões de toneladas, quase a metade da produção mundial.

Em 2019, o Brasil exportou melão para diversos países, foram mais de 251 mil toneladas. A expectativa agora é que este número dobre caso conquiste no mínimo 1% do mercado chinês. Uma das vantagens do Brasil é que a safra coincide com a entressafra na China.

Após um primeiro semestre de queda nas exportações de manga, o Brasil registrou um período favorável de envio da fruta ao exterior nos meses de julho e agosto.

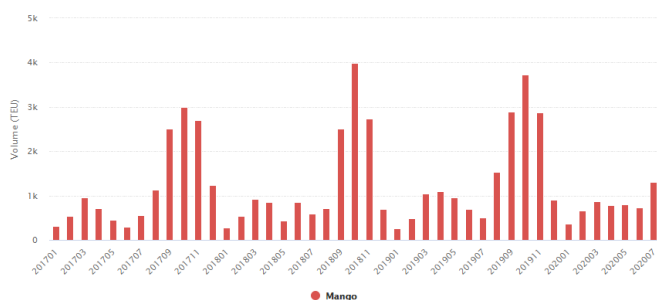
Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), compilados pelo Cepea/Esalq, apontam que os embarques de janeiro a junho foram 21% menores que no mesmo período do ano passado. Já em julho e agosto houve aumento de 53% ante o mesmo bimestre de 2019.

Além de uma maior demanda pela fruta, outros países exportadores de manga, como Costa do Marfim e Senegal, tiveram safras mais curtas, e como o Brasil produz o ano todo foi capaz de atender aos compradores nas janelas que se abriram.

Os gráficos a seguir trazem o histórico das exportações brasileiras de manga mês a mês e os principais destinos:

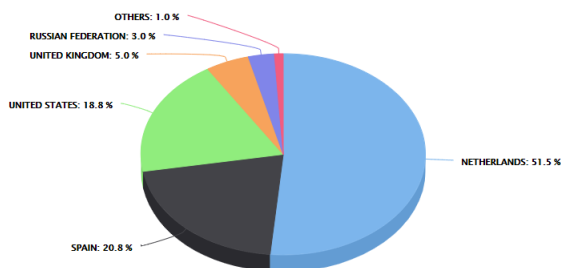
Exportações Brasileiras de Manga | Jan 2017 a Jul 2020 | TEU

Brazilian Mango Exports | Jan 2017 to July 2020 | TEU



Source: DataLiner

Main destinations for Brazilian Mango Exports | Jan 2019 to July 2020 | TEU



Source: DataLiner

Para os próximos meses, a previsão é de manutenção do ritmo mais forte diante das boas compras tanto da Europa quanto dos Estados Unidos, informou o Cepea, em nota. Além disso, a

produção nacional deve aumentar, atingindo o seu pico, e a previsão é de boa qualidade das frutas.

Vale lembrar que o período de setembro a novembro costuma ser o pico de envios brasileiros de manga ao exterior. As mangas exportadas são produzidas sobretudo no Vale do São Francisco, na região Nordeste.

Outras cargas

Em julho de 2019, o Brasil abriu mercado para o alho egípcio. Desde então, o país árabe passou a ser um dos principais fornecedores internacionais de alho ao Brasil. Dois meses após a abertura de mercado, em agosto de 2019, o país já vendia alho aos brasileiros, em um comércio que gerou US\$ 2,3 milhões em 2019. Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) apontam que neste ano, apenas nos oito primeiros meses, a exportação chegou a US\$ 5 milhões.

Com isso, o Egito se tornou o quinto maior provedor internacional de alho do Brasil, atrás de tradicionais fornecedores, como Argentina, China, Espanha e Chile. Em alguns meses deste ano, os egípcios chegaram a ficar na terceira e segunda posição. Vale destacar que o Egito é um dos principais produtores de alho do mundo, em quarto lugar, atrás de China, Índia e Bangladesh, e com 280 mil toneladas colhidas por ano.

“Existem grandes oportunidades de exportação para o alho egípcio no mercado brasileiro”, afirma o diretor geral de Acordos Comerciais do Setor de Acordos e Comércio Exterior do Ministério do Comércio e Indústria do Egito, Michael Gamal Kaddes. A safra de alho no Egito vai de setembro a julho e no último período as exportações do país árabe atingiram 40 mil toneladas, o que gerou mais de US\$ 42 milhões. O alho é uma das plantas mais antigas do Egito.

De acordo com informações do adido agrícola da embaixada do Brasil no Cairo, Cesar Simas Teles, o Brasil importou 165,4 mil toneladas de alho em 2019, no valor de US\$ 225 milhões. Houve aumento sobre o ano anterior, quando o mercado brasileiro trouxe do exterior 164,8 mil toneladas de alho, no valor de US\$ 172 milhões.

Economia

Fontes familiarizadas em relações internacionais acreditam que a inclusão de uma “declaração anexa e interpretativa” no acordo de livre comércio entre a União Europeia (UE) e o Mercosul, para acomodar preocupações europeias na área ambiental e outras questões polêmicas deve ser adotada. Isso porque há uma pressão crescente de países-membros e da sociedade civil na Europa contra o acordo “no estado atual”, principalmente diante do que eles veem como política de desmonte na área ambiental no Brasil. A intenção é buscar opções para salvar o tratado.

A Comissão Europeia, braço executivo da UE, estuda separar o pilar de comércio para tentar diminuir as dificuldades na sua tramitação. Com isso, a parte de comércio não vai requerer unanimidade no Conselho Europeu (governos) nem a ratificação pelos parlamentos dos 27 países membros. Além disso, poderá ser submetido mais rapidamente ao Parlamento.

Mas alguns países endurecem. “O projeto está morto porque não tem ambições ambientais e dispositivos obrigatórios, mas não

queremos jogar tudo fora”, disse um assessor do governo francês ao jornal “Le Monde”. A França lista três exigências adicionais: o acordo com o Mercosul não deverá em nenhum caso provocar aumento do desmatamento importado na UE; as políticas públicas do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai devem estar plenamente em conformidade com engajamentos no Acordo de Paris de combate a mudança climática; e os produtos agroalimentares importados com tarifa menor, graças ao acordo, devem respeitar estritamente as normas sanitárias e ambientais da UE.

O governo francês quer negociar primeiro com os outros membros da UE o que fazer e mais tarde tratar com o Mercosul. Uma hipótese é seguir o exemplo do acordo UE-Canadá com inclusão de uma “declaração interpretativa conjunta” usada na ocasião para atenuar as pesadas críticas da sociedade civil e sérias preocupações manifestadas por governos ou parlamentos da Bélgica, Polônia, Hungria, Eslovênia e Irlanda. O anexo, legalmente obrigatório, visou “fornecer uma declaração clara e inequívoca do que o Canadá e a UE e seus Estados-membros concordaram em uma série de disposições que têm sido objeto de debate público e preocupação”. Confirma a visão comum sobre serviços públicos, direitos trabalhistas, proteção ambiental, sistema independente para resolver disputas sobre investimentos, por exemplo.

Dados divulgados em 21 de setembro, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia apontam que a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,506 bilhão e corrente de comércio de US\$ 7,208 bilhões, na terceira semana de setembro de 2020 – com cinco dias úteis –, como resultado de exportações no valor de US\$ 4,357 bilhões e importações de US\$ 2,851 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US\$ 150,717 bilhões e as importações, US\$ 109,642 bilhões, com saldo positivo de US\$ 41,075 bilhões e corrente de comércio de US\$ 260,359 bilhões.

Nas exportações, comparadas a média diária até a terceira semana de setembro de 2020 (US\$ 953,57 milhões) com a de setembro de 2019 (US\$ 966,59 milhões), houve queda de -1,3%, em razão da diminuição das vendas com produtos da Indústria de Transformação (-14,3%). Por outro lado, houve aumento nas vendas em Agropecuária (8,4%) e na Indústria Extrativa (28,0%).

A queda nas exportações foi puxada, principalmente, pela diminuição nas vendas dos seguintes produtos da Indústria de Transformação: Plataformas, embarcações e outras estruturas flutuantes (-99,7%); Óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos, (-62,0%); Tabaco, descaulificado ou desnervado (-56,4%); Obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns (-64,2%) e Carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas (-15,7%).

Nas importações, a média diária até a terceira semana de setembro de 2020 (US\$ 584,79 milhões) ficou -25,6% abaixo da média de setembro do ano passado (US\$ 785,48 milhões). Nesse comparativo, caíram os gastos, principalmente, com produtos da Indústria de Transformação (-25,6%) e com a Indústria Extrativa (-37,4%). Já em relação à Agropecuária houve aumento de gastos (0,1%).

A queda das importações foi puxada, principalmente, pela diminuição dos gastos com os seguintes produtos da Indústria de Transformação: Plataformas, embarcações e outras estruturas

flutuantes (-98,3%); Óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (-55,7%); Obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns (-72,1%); Aduos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (-20,0%) e Partes e acessórios dos veículos automotivos (-46,1%). Já em relação à Indústria Extrativa, a queda das importações se deve pela diminuição dos gastos com os seguintes produtos Óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (-70,4%); Carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (-20,9%); Gás natural, liquefeito ou não (-20,4%); Outros minérios e concentrados dos metais de base (-59,9%) e Outros minerais em bruto (-18,7%).

Em 15 de setembro, a Organização Mundial do Comércio (OMC) divulgou que concluiu que as tarifas adotadas pelos Estados Unidos sobre mais de US\$ 200 bilhões em produtos chineses em 2018 foram inconsistentes com as regras globais de comércio.

Um painel de três pessoas da OMC determinou que as taxas eram inconsistentes com as regras comerciais porque se aplicavam apenas à China e estavam acima das taxas máximas com as quais os EUA se comprometeram.

Também determinou que os EUA não explicaram adequadamente a escolha de produtos afetados pelas tarifas, ou o motivo de as medidas serem necessárias com base no que Washington viu como apropriação indevida e competição injusta pelas empresas chinesas.

“O painel recomenda que os EUA deixem suas medidas em conformidade com suas obrigações”, disse o relatório.

Os Estados Unidos podem apelar da decisão. No entanto, isso deixaria o caso num limbo legal, porque Washington bloqueou a nomeação de juízes para o órgão de apelação da OMC, impedindo-o de reunir o número mínimo necessário para julgar os casos.

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