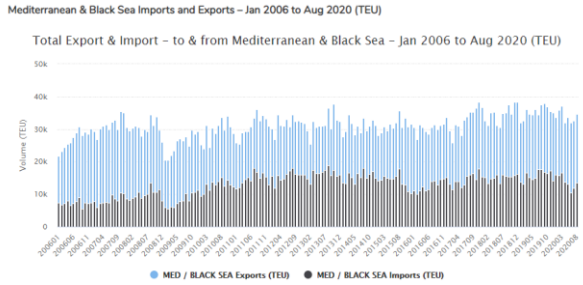
Notícias principais

Como as principais faixas de comércio marítimo do Brasil com o exterior têm se comportado no desafiador ano de 2020? Dados do Dataliner apontam que houve crescimento nas exportações das principais faixas de comércio. Apesar disso, houve queda nas importações. Confira abaixo:

Mediterrâneo e Mar Negro

Nesta tradelane, as exportações cresceram 3,65% no período de janeiro a agosto de 2020 em relação a igual período de 2019, com 160.265,43 TEUs. Já as importações caíram 9,92%.

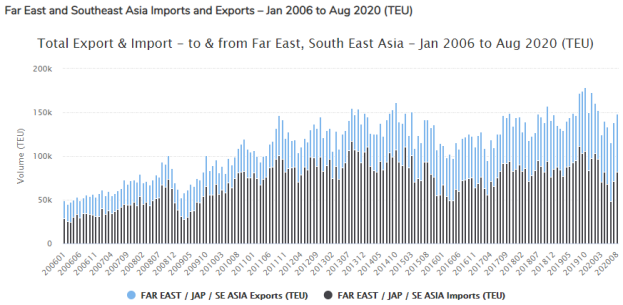
Total Export & Import – to & from Mediterranean & Black Sea – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)



Source: DataLiner

Extremo Oriente, Sudeste Asiático e Oceania

As exportações nesta faixa de comércio tiveram um bom desempenho, com crescimento de 16,25%. As importações, por outro lado, caíram 13,91%.

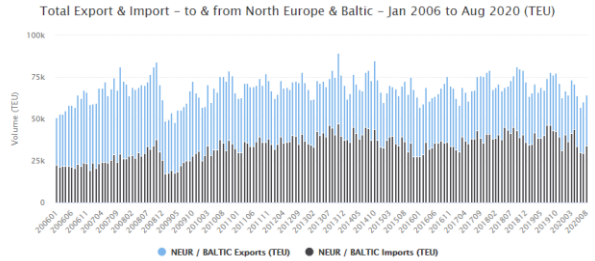


Source: DataLiner

Norte da Europa e região do Báltico

Aqui houve um decréscimo de 0,58% nas exportações no período de janeiro a agosto em relação a igual período de 2019.As importações também registraram números negativos, com queda de 9,57%.

Total Export & Import – to & from North Europe & Baltic – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)

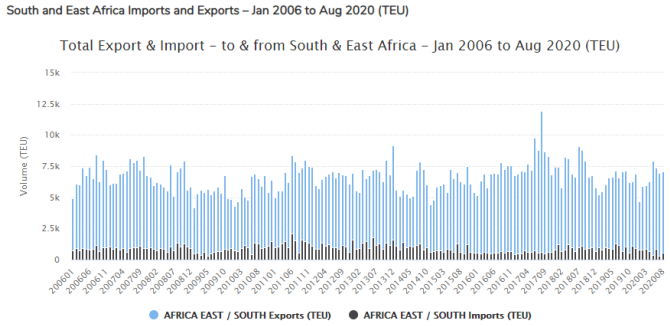


Source: DataLiner

Sudeste da África, Oriente Médio e subcontinente indiano

Aqui houve um crescimento de 8,66% nas exportações.Já as importações caíram 32,23%.

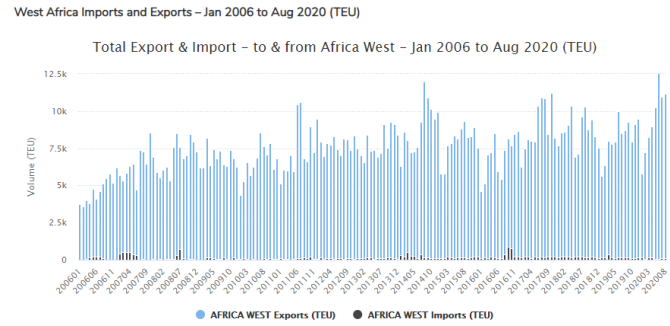
Total Export & Import – to & from South & East Africa – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)



Source: DataLiner

África Ocidental

Houve um considerável crescimento nas exportações nesta faixa de comércio nos oito primeiros meses de 2020 em relação a igual período de 2019: + 21,12%.Por outro lado, as importações caíram 40,7%

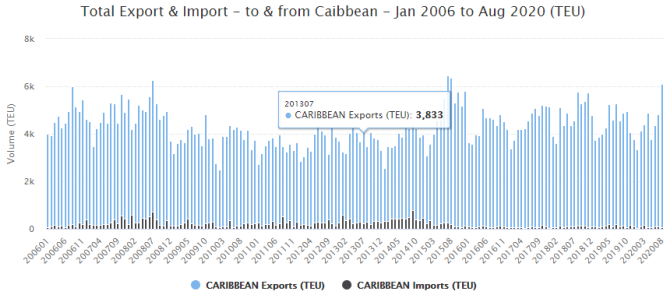


Source: DataLiner

Caribe, NCSA e EUA / Golfo do México

Nesta faixa de comércio houve um tímido crescimento nas exportações, de 2,06%.Em contrapartida, as importações caíram 31,33%.

Total Export & Import – to & from Caibbean – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)

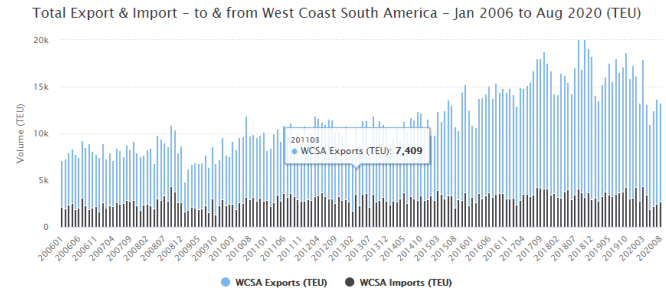


Source: DataLiner

Costa Oeste da América do Sul

Esta tradelane registrou uma queda de 11,08% nas exportações no período de janeiro a agosto de 2020 em relação a igual período de 2019. As importações, por sua vez, caíram 10,42%,

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

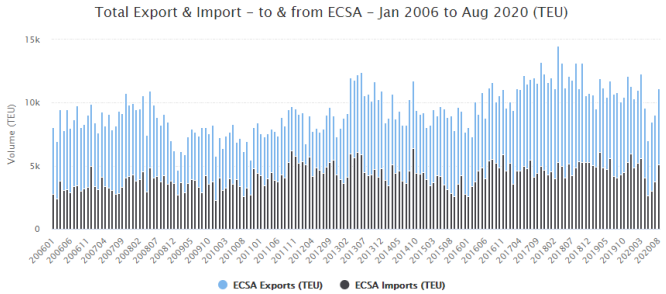


Source: DataLiner

ECSA

Na região do ECSA, a queda nas exportações foi de 5,7%, com 44.915,40 TEUs. Nas importações o tombo foi maior: -12,89%.

Total Export & Import – to & from ECSA – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)



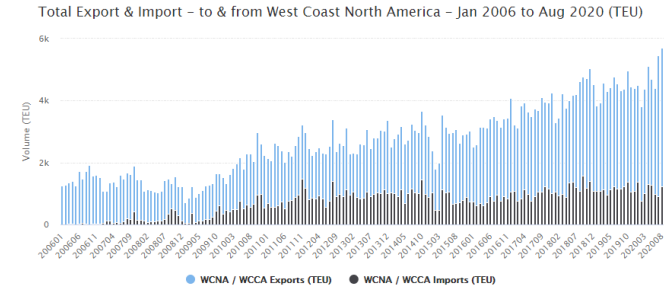
Source: DataLiner

WCNA / WCCA

Nesta faixa de comércio, as exportações crewscera, 13,21% no período de janeiro a agosto de 2020 em relação ao ano anterior. As importações tiveram uma leve queda de 0,21%.

Total Export & Import – to & from West Coast North America – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)

West Coast North America Imports and Exports – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)



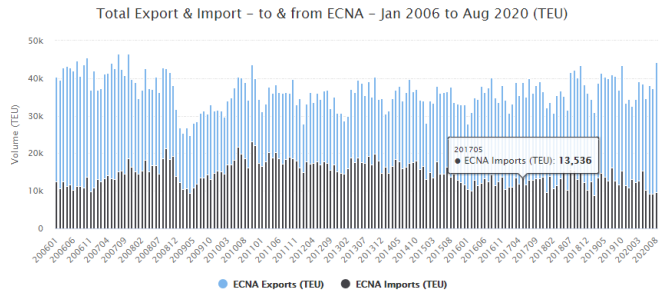
Source: DataLiner

ECNA

Aqui houve um modesto crescimento das exportações, + 2,61%. Já as importações caíram 12,08%.

Total Export & Import – to & from ECNA – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)

ECNA Imports and Exports – Jan 2006 to Aug 2020 (TEU)



Source: DataLiner (to order a DataLiner demo click here)

Portos, terminais e infraestrutura

Segundo o secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa, após décadas de estagnação, o transporte ferroviário no Brasil voltará a ser foco de investimentos e ganhará mais espaço na distribuição de insumos e mercadorias dentro do modelo logístico nacional.

De acordo com Costa, que é doutor em transportes, com ênfase em logística pela Universidade de Brasília (UnB), as modalidades de transporte precisam refletir as características geográficas, dimensões, distâncias e os tipos de carga que são transportados. "Temos uma produção muito significativa de commodities – minerais ou de agricultura – transportadas a grandes distâncias, longe dos grandes portos. Temos que adaptar para as formas mais competitivas, como o modal ferroviário", diz o secretário.

Segundo números do Ministério da Infraestrutura, o Brasil conta com apenas 15% de participação do transporte ferroviário no tráfego de grandes volumes de mercadoria e insumos no país. As rodovias têm cerca de 65% de participação.

Marcello explica que, para produtos de baixo valor agregado e de grande volume, o transporte ferroviário é o mais adequado. O planejamento que o ministério segue visa equilibrar a matriz de transporte, investindo principalmente nos modais que mais se adaptam ao país, que em sua opinião são o ferroviário e o aquaviário, incluindo o transporte de cabotagem.

Planejamento logístico - As metas de transformação da logística brasileira são amplas e contemplam medidas estratégicas de longo prazo, afirma Costa. Esses objetivos constam no Planejamento Nacional de Logística (PNL), um documento que visa aperfeiçoar e otimizar a forma como produtos entram e saem dos estados e chegam às rotas de exportação nos portos.

O PNL atual compreende o período entre 2018 a 2025 e prevê mais do que dobrar a participação do modal ferroviário. "O objetivo é chegar a 31, 32% de participação ferroviária na logística brasileira", afirma Costa.

Segundo o secretário, o Ministério da Infraestrutura planeja entregar em 2021 uma revisão do PNL que trará cenários revisados até 2035. Costa prometeu que o governo entregará, antes do fim do atual mandato, as metas de evolução do setor até 2050. "As metas são coerentes com o planejamento de uma ferrovia. Uma ferrovia demora cerca de uma década para ficar pronta, e é operada durante 20, 30 anos. Esse horizonte de planejamento é razoável", argumenta.

O Ministério da Infraestrutura trabalha em duas grandes frentes de impulsionamento do transporte ferroviário: recuperação de trechos, com melhoria de vias antigas e de baixa performance, e construção de novas vias ferroviárias, modernas e eficientes.

"Por um lado, precisamos aumentar a capacidade da malha existente nesses 29 mil quilômetros, principalmente os 9 mil não operacionais. Precisamos repotencializar e aumentar a capacidade da malha ferroviária, que ainda é do século passado. A velocidade média do transporte de carga por vias ferroviárias é de cerca de 23km/h, que demonstra o primeiro desafio a ser superado para aumentar a eficiência", enfatiza Marcello Costa.

Segundo Costa, o ministério avalia atualmente as vantagens da renovação de contratos das cinco grandes ferrovias brasileiras. Contratos da Rumo Malha Paulista – que alimenta o Porto de Santos –, da estrada de ferro Carajás e a ferrovia Vitória-Minas já foram apreciados e renovados antecipadamente. A Rumo Malha Sul, MRS e VLI – outras grandes ferrovias nacionais – ainda estão sendo apreciadas pela pasta.

Investimentos externos - Historicamente, o aporte de recursos privados impulsionou em larga escala a expansão ferroviária em países com grandes malhas. Portanto, a participação de investidores internos e externos é essencial para o avanço ferroviário brasileiro, afirma o secretário. "A infraestrutura brasileira é uma grande oportunidade de negócios. Temos muita maturidade nos nossos contratos de concessão, o que atrai ainda mais investidores."

O que vem por aí - As metas criadas pelo governo federal para o desenvolvimento do modal ferroviário são ambiciosas. Além do Plano Nacional de Logística até 2050, o Ministério da Infraestrutura pretende terminar todas as renovações antecipadas da atual malha ferroviária nacional e elaborar e lançar os leilões das ferrovias que estão previstas para o futuro.

Marcello Costa cita ainda a influência das novas tecnologias para o setor ferroviário. A tecnologia 5G, que chegou neste ano ao Brasil, será um dos fatores cruciais de otimização operacional para o transporte de cargas. Ele afirma que a demanda por eficiência e competitividade no setor criará espaço para o nascimento de soluções nacionais que envolvam a automação e a digitalização dos processos. "Temos uma parceria para implantação de um centro de excelência para o transporte ferroviário. O ministro Tarcísio entendeu a necessidade de viabilizar e permitir estudos e pesquisas acadêmicas, testes de novos equipamentos, treinamentos e cursos de aprimoramento para profissionais."

No último dia 21 de outubro foi assinado, na sede do Complexo do Pecém, um memorando de entendimento com a multinacional chinesa Mingyang Smart Energy, que planeja instalar um parque eólico offshore na região do litoral do Pecém. Na indústria de produção de energia eólica, o termo offshore se aplica a torres eólicas instaladas em alto mar, em águas não muito profundas e em locais afastados das rotas de tráfego marítimo.

Para se conectarem com a rede elétrica em terra, as torres são ligadas à costa através de cabos submarinos. A energia gerada é então enviada para centros de distribuição. "Hoje o Complexo do Pecém possui empresas que contribuem diretamente com a matriz energética do Estado do Ceará. Agora, estamos iniciando os primeiros estudos de viabilidade em torno desse projeto pioneiro, um projeto de energia eólica offshore, o que é extremamente importante para o desenvolvimento e o consequente amadurecimento do setor de energias renováveis no Brasil", afirma Danilo Serpa – Presidente do Complexo do Pecém.

No último mês de setembro, o Governo do Ceará, que é acionista majoritário do Complexo do Pecém, já havia assinado um memorando com a Mingyang para formalizar a intenção de receber um complexo eólico offshore no Estado.

Segundo previsões iniciais, o empreendimento da multinacional chinesa deverá gerar aproximadamente 2 mil empregos durante sua fase inicial. A expectativa é de que o empreendimento da Mingyang esteja implantado até o ano de 2023.

Para se instalar no Ceará, a empresa levou em consideração fatores como localização geográfica estratégica, que assegura potencial para a geração de energia elétrica a partir de fontes renováveis, assim como a infraestrutura do Complexo do Pecém. O vice-presidente da Mingyang, inclusive, ressaltou a intenção do grupo chinês em transformar o Porto do Pecém em um hub de exportações para usinas eólicas offshore no Brasil e também no exterior.

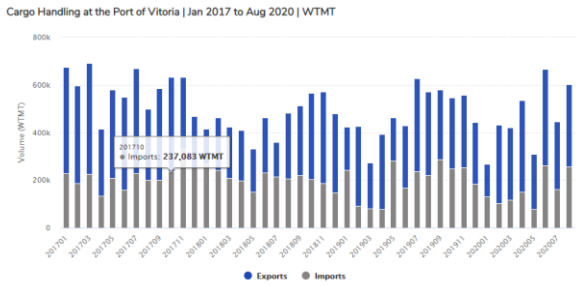
"Acreditamos que a Mingyang e o Pecém serão ótimos parceiros. Nesse momento iniciamos uma nova etapa do projeto com a assinatura de um memorando específico. Na próxima fase pretendemos fazer um piloto (teste) de implantação de turbina de eólica offshore e com isso será adquirido experiência em design, orçamento, construção e permissões legais para futuros projetos mais grandiosos. A Mingyang está disposta a compartilhar essa experiência com o Estado do Ceará, com o Complexo do Pecém e com a indústria em geral. Esse deverá ser o nosso primeiro projeto do tipo offshore em toda a América Latina, por isso planejamos iniciar a construção já em 2022", conclui Larry Wang – Vice Presidente da Mingyang Smart Energy Group.

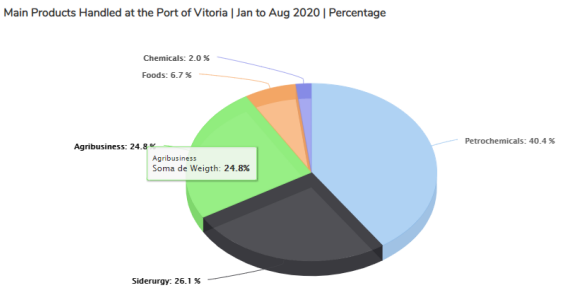
O segundo semestre de 2020 está animador para o Porto de Vitória, que vem registrando uma tendência de crescimento nas atracações de navios. De janeiro a junho, 289 embarcações acessaram o Canal de Vitória, enquanto no terceiro trimestre (julho, agosto e setembro) já bateu 184 navios.

De junho a setembro foram 287 atracações, um crescimento de 54,3% em comparação aos cinco primeiros meses de 2020, e bandeiras de 34 países, como Panamá (36 navios) e Libéria (22), além de Brasil (90 – navegação de cabotagem). Os principais produtos movimentados foram granéis sólidos e líquidos, fertilizantes e contêineres.

De acordo com o coordenador de Planejamento e Desenvolvimento da CODESA, Leonardo Bianchi, a entrada em operação do novo Cais de Atalaia (berço 207) permitirá ao Porto de Vitória receber um número maior de embarcações sem a formação de filas, tornando-o mais competitivo. "O Porto de Vitória atenderá uma quantidade maior de navios, das mais variadas nacionalidades, sem a redução do nível de serviço. Nossa expectativa é de um crescimento no total de atracações sem a formação de filas, um indicativo de aumento de competitividade frente ao setor portuário", sublinha.

Confira nos gráficos a seguir a movimentação de cargas no Porto de Vitória mês a mês e os principais produtos movimentados:





Mais uma vez, um novo pedido de vista adiou uma decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre a cobrança de uma taxa, conhecida como THC2, que divide o setor portuário há quase 20 anos.

A taxa é cobrada dos terminais secos. Os terminais molhados, que descarregam os navios, cobram para empilhar e entregar os contêineres. Os terminais secos argumentam que o preço desse serviço já está incluído no frete, o que resultaria em uma concorrência desleal. O Cade sempre concordou com essa tese.

No entanto, recentemente, uma nova resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) levou a área técnica do Cade a se manifestar a favor da cobrança, gerando expectativa no setor sobre uma eventual mudança de entendimento.

Porém, até o momento do pedido de vista, o plenário do órgão antitruste vinha mantendo sua posição contrária à cobrança, em um processo movido contra o terminal de contêineres do porto de Suape, em Pernambuco.O relator do processo, Luiz Hoffmann, votou contra a cobrança e foi acompanhado pelo procurador do Cade, Walter Agra. A votação foi interrompida pelo pedido de vista do conselheiro Luiz Braido e deve voltar à pauta do Cade na sessão do dia 4 de novembro.

A Santos Brasil está inaugurando seu segundo Centro de Distribuição (CD) na região de São Bernardo do Campo (SP). "Batizado" de CD Imigrantes, por se localizar às margens da Rodovia dos Imigrantes, o novo espaço fica próximo ao CD São Bernardo, ambos em localização estratégica: muito próxima de Santos e Guarujá e de São Paulo, maior centro consumidor do país, que concentra excelentes acessos rodoviários, e fácil acesso ao Rodoanel.

Para Ricardo Buteri, Diretor Comercial da Santos Brasil, "o novo CD vai permitir a expansão da nossa atuação em operação de armazenagem geral, atendendo um número maior de clientes no modelo one stop shop – em que cuidamos da carga do porto até o destino final, centralizando todos os serviços da cadeia logística em uma interface única – e de novos clientes que não têm necessidade de área alfandegada, mas que requerem serviços de logística customizados, com a segurança e a garantia do serviço já reconhecido da Santos Brasil".

Com 7.376 m2 e espaço para 13.184 paletes, a nova unidade aumenta em cerca de 30% a capacidade de armazenagem da Santos Brasil em armazém geral, ampliando a oferta de operações verticalizadas do porto à porta e a atuação da Companhia em operações 3PL (Third-Party Logistics).

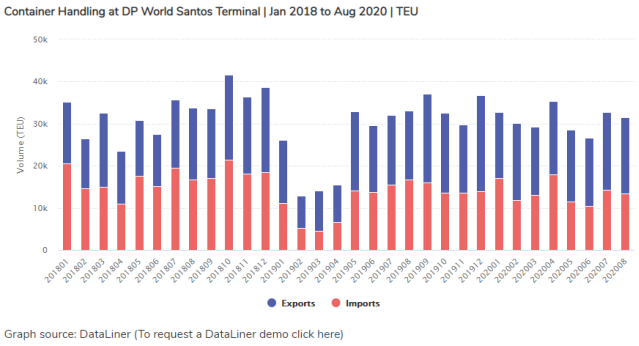
O CD Imigrantes fica em um condomínio fechado. Tem piso nivelado a laser, pé direito de 12 metros, 13 docas com niveladoras e sistema de combate a incêndio com sprinklers categoria J4. Está recebendo equipamentos de última geração, como novos porta-paletes e empilhadeiras articuladas, que conseguem operar em espaços mais estreitos, aumentando a produtividade da área. O sistema de gerenciamento de armazém (WMS – Warehouse Management System) funcionará de maneira integrada nos dois Centros de Distribuição da Companhia. Além disso, a área de logística passa a contar com um up grade do sistema, agora com novas funcionalidades e mais possibilidade de geração de dashboards, com visibilidade on line para os clientes, e relatórios sofisticados.

A DP World Santos passou a operar mais dois serviços regulares com escalas semanais em outubro. Trata-se das linhas Brazex Loop 2, de longo curso, e Nexco, de cabotagem. Ambas são operadas por empresas do grupo CMA CGM (CMA CGM e Mercosul Line), que já atua no terminal desde 2013 com outras três rotas.

O Brazex Loop 2 realiza conexões otimizadas entre a América do Norte, Caribe, Ásia e Europa. Na DP World Santos, o início deste serviço será marcado pela chegada do navio "Mandalay", na quarta-feira (21). Serão realizados 982 movimentos de descarga. As operações ocorrerão como parte da rota que escala os portos de Vila Do Conde (PA), Vitória (ES), Santos (SP) e Navegantes (SC), conectando aos portos do Caribe (incluindo a unidade da DP World em Caucedo), a Ásia, a Europa e a América do Norte. Outras quatro embarcações integram o serviço, com comprimento médio de 190 metros e capacidade média de 2,4 mil TEUs.

No caso do serviço de cabotagem Nexco (sigla para Northeast Express Connection), da Mercosul Line, as regiões do Sudeste e Nordeste do Brasil são conectadas em pouco mais de 10 dias, através dos portos de Santos, Salvador, Suape e Itaguaí. Esta linha é operada pela DP World Santos com o navio "Aristote", que possui 170 metros e capacidade para 1.691 TEUs.

Além dos novos serviços, atualmente, a DP World Santos opera três linhas de longo curso, que ligam as regiões Caribe/Golfo do México, África e Ásia, e três linhas de cabotagem. Confira no gráfico a seguir a movimentação de contêineres mês a mês no Terminal DP World Santos:



No dia 19 de outubro, o Ministério da Infraestrutura (MInfra) anunciou o processo de reestruturação e reorganização institucional da Valec e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que passam a constituir uma única empresa que se chamará Infra S.A. A previsão é que o plano de reestruturação seja apresentado em 90 dias e todo o processo de junção esteja concluído em 270 dias. Após a implantação, serão realizadas avaliações trimestrais de acompanhamento da nova empresa.

De acordo com o governo, um dos principais objetivos da incorporação é otimizar os gastos por meio de uma empresa mais enxuta, eficiente e sustentável. A partir da junção, a Infra S.A. terá a missão de estruturar os projetos de concessão de ativos à iniciativa privada em longo prazo. "O que espero de todos os gestores e servidores da Valec e EPL é o engajamento nesse processo para que possamos projetar uma nova empresa que nasça sem as mazelas do passado, com governança e instrumentos que nos ajudem a pensar a infraestrutura no Brasil", declarou o ministro Tarcísio Gomes de Freitas.

Todo o processo de transição será apoiado pela consultoria Falconi, especializada no segmento. Um novo modelo de negócios será criado pela consultoria, contemplando as seguintes perspectivas: organizacional, operacional e de gestão e seu plano de implementação. Em 90 dias, os consultores apresentarão os resultados do modelo, com padrões para a governança do projeto e o alinhamento estratégico com os principais executivos das empresas.

A Wilson Sons registrou uma redução de 12% na emissão de gases do efeito estufa (GEE) desde 2013, quando começou a publicar de forma voluntária o seu inventário. O levantamento segue a metodologia do programa brasileiro GHG Protocol e mede anualmente a emissão de gases provenientes, principalmente, da queima de combustíveis fósseis e consumo de energia elétrica em todas as oito unidades de negócios do Grupo.

O Inventário da Companhia é publicamente reconhecido com o Selo Prata, qualificação concedida às organizações que reportam as emissões de forma completa, ou seja, todas as fontes emissoras são identificadas e contabilizadas. Para o próximo ano, a Wilson Sons assumiu o desafio de publicar o inventário da categoria Selo Ouro, em que as empresas passam também por verificação externa.

"Com o propósito de preparar a companhia para a nova certificação, contamos com a consultoria externa da Firjan, que elaborou diagnóstico e apontou os principais pontos de adaptação para termos confiabilidade na verificação externa", conta o gerente de Saúde, Meio Ambiente, Segurança e Sustentabilidade da Wilson Sons, João David Santos.

Entre as novidades adotadas, está a automatização dos registros necessários para o inventário em todas as unidades de negócios da Wilson Sons, tornando o fluxo mais simples e confiável.

Navegação

A ZIM e o Alibaba.com firmaram um amplo acordo de cooperação estratégica para a compra direta de frete marítimo, melhorando os serviços de logística para os vendedores do Alibaba.com. Com o acordo, a ZIM fornece frete marítimo e serviços por meio de uma interface direta com a plataforma de logística do Alibaba.com.

"Estamos orgulhosos desta primeira cooperação com Alibaba.com. É um passo importante para a ZIM, que expande seus serviços digitais para clientes de e-commerce e também para pequenas e médias empresas", afirma Eli Glickman, presidente e CEO da ZIM.

"Como a maior plataforma internacional de comércio eletrônico B2B, a Alibaba.com visa construir uma rede de logística global em conjunto com a ZIM e outros parceiros e reformular os padrões de logística global. A cooperação entre a ZIM e o Alibaba.com fornecerá aos clientes soluções de cadeia de suprimentos internacionais estáveis, eficientes e visíveis e fornecerá um forte suporte para o crescimento do comércio digital global", afirma o gerente geral da Alibaba.com, Kuo Zhang.

De acordo com as empresas, a cooperação melhorou efetivamente o processo de visualização da plataforma de logística do Alibaba. As duas estão avaliando opções para expandir sua cooperação.

A CMA CGM informou que devido à diminuição significativa do calado na região amazônica, que ocasiona a redução da capacidade de todas as embarcações e barcaças, precisará aplicar uma sobretaxa na sua tarifa para Manaus.

De acordo com a empresa, o nível atual da água na região está 16,99 m, quando o normal é 28 m. Por isso, para continuar prestando o serviço com ótimas condições, implantará uma Low Water Surcharge (LWC) aplicável a todas as cargas do Extremo Oriente da Ásia para Manaus (serviço BRAZEX 1), a partir de 21 de outubro de 2020, até 21 de dezembro de 2020.

A LWC será de US$ 150,00 por TEU Dry e US$ por TEU reefer.

Frutas

O Ministério da Agrucultura do Chile anunciou a abertura do mercado vietnamita para as cerejas produzidas no país. Em contrapartida, o Chile aprovou a importação de toranjas vietnamitas.

Segundo o Subsecretário de Relações Exteriores do Chile, Rodrigo Yañez, "A abertura do mercado para as cerejas chega em um bom momento, com o início da temporada de exportação e a celebração do ano novo lunar no Vietnã. Esta é uma ótima notícia, pois a maior abertura comercial e diversificação de mercados ajudam uma pequena economia como a do Chile a continuar crescendo em um contexto global de incertezas ".

De acordo com o presidente da Associação dos Exportadores de Frutas (Asoex) do Chile, Ronald Bown, "Na safra passada, o país exportou 228.586 toneladas de cerejas. Desse montante, cerca de 90% foi destinado à China, portanto diversificar nossas exportações dentro da Ásia, como é o caso do Vietnã, é relevante, já que, além disso, é um mercado com grande consumo de frutas importadas, principalmente de alta qualidade, como é o caso das nossas cerejas ", afirmou.

A exportação de cerejas chilenas para o mundo cresceu nos últimos anos.O volume total exportado no período 2017-2018 é o dobro do exportado no período 2016-2017 e a expectativa é que os relatórios referentes ao período 2019-2020 contenham um aumento de 15% nas vendas. As diversas variedades de cereja que se produzem no Chile, como Bing, Lapins, Santina, Sweet Heart e

Rainier entre outras, têm um sabor doce e uma cor intensa, sendo muito valorizadas internacionalmente.

Segundo a CitrusBR, associação que reúne produtores e exportadores brasileiros de sucos cítricos, as exportações brasileiras de suco de laranja recuaram 26% no primeiro trimestre da safra 2020/21, iniciada em julho, para 223.682 toneladas, pressionadas pelo ciclo de baixa nas lavouras da fruta aliado ao elevado nível de estoques da bebida no exterior.

Para a entidade, em anos de safras menores, os embarques do suco (FCOJ Equivalente a 66º Brix) sazonalmente são mais baixos quando comparados aos de temporadas "cheias", disse o diretor executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto.

A safra de 2019/20, cujo ciclo era de alta, deu origem a uma produção de 1,2 milhão de toneladas de suco, 37,4% acima do período anterior.

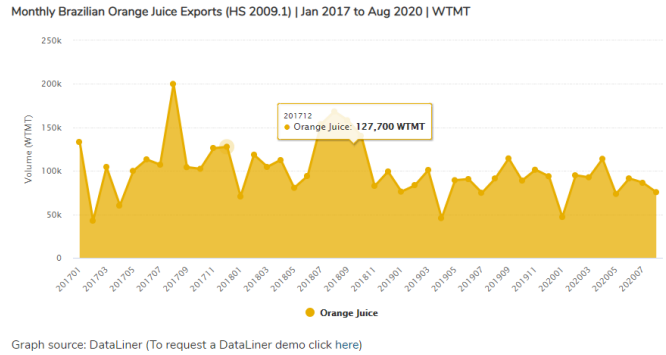
Segundo Netto, com um grande nível de produção foi possível recompor os estoques que estavam bastante baixos neste mesmo período do ano passado.

A recomposição das reservas exigiu uma movimentação maior de suco do Brasil para o exterior "e isso explica o porquê de esse ano os embarques estarem tão abaixo", afirmou, ressaltando que o bom desempenho do primeiro trimestre de 2019/20 fez com que a base comparativa para a safra atual ficasse elevada.

Após o processamento da safra 2019/20, 36% maior que anterior e meses de ritmo forte de embarques, os estoques foram recompostos a 471.138 toneladas em 30 de junho de 2020.

Confira no gráfico a seguir as exportações brasileiras de suco de laranja mês a mês a partir de janeiro de 2017:

Exportações Brasileiras de Suco de Laranja (HS 2009.1) | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT



Carnes

Autoridades chinesas realizaram auditoria remota em frigoríficos brasileiros cujas exportações para o país asiático estão suspensas por casos de Covid-19 entre os funcionários.

Segundo um auditor fiscal agropecuário que acompanhoi a vídeo-inspeção, a auditoria teve resultado positivo. A retomada das vendas, no entanto, depende da correção de pequenas inconformidades detectadas.

De acordo com o auditor Adriano Guahyba, no Rio Grande do Sul, foram inspecionados quatro frigoríficos: dois da Seara, em Passo Fundo e Três Passos; um da BRF e outro da Minuano, ambos em Lajeado.

Segundo o auditor, ainda não há um documento com o resultado final da inspeção dos chineses. No entanto, o "parecer verbal" das autoridades asiáticas foi favorável.

A documentação chinesa com o resultado da inspeção, e posterior liberação das vendas pela Autoridade Geral de Alfândegas da China (GACC, na sigla em inglês), só deve ocorrer após os frigoríficos corrigirem inconformidades apontadas pelos chineses.

Segundo o auditor, os problemas detectados são pequenos e, ao que tudo indica, de fácil resolução. Os quatro frigoríficos do Rio Grande do Sul tiveram pelo menos um tipo de inconformidade apontada — uma das plantas teve quatro, revelou Guahyba.

Em nota publicada nesta quarta-feira, o Sindicato Nacional dos Auditores FiscaisFederais Agropecuários (Anffa Sindical) comemorou o resultado da inspeção, que ao todo visitou remotamente oito frigoríficos entre o fim de setembro e começo de outubro.

"Nos próximos dias deve sair o resultado final e a provável retomada das exportações para o país oriental", afirma o texto da Anffa Sindical. Vale lembrar que o prazo de decisão dos chineses é sempre visto com cautela pelo Ministério da Agricultura. No Brasil, há uma orientação para evitar tratar do tema para não melindrar os chineses. Tanto é assim que o comunicado da Anffa acabou retirado do ar.

O país asiático é o grande destino das exportações brasileiras respondendo por 37% da receita com os embarques de carnes. Entre janeiro e setembro, a China desembolsou US$ 4,7 bilhões para importar 1,5 milhão de toneladas de carnes, de acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura.

A partir de 16 de novembro, a BRF vai paralisar temporariamente os abates de frango na unidade de Carambeí, no Paraná. A informação foi revelada no último dia 19 de outubro pelo site da revista "Globo Rural".

A BRF informou, em nota, que "a unidade de Carambeí (PR) passará por ajustes operacionais, onde serão executadas obras de modernização a partir do dia 16 de novembro. O objetivo dessa medida pontual e previamente planejada é a adequação da produção à demanda do mercado".

Vale destacar que o abatedouro de Carambeí exporta para o Oriente Médio, região onde a demanda por carne de frango caiu em meio aos impactos da pandemia sobre o turismo de destinos como Dubai.

Entre janeiro e setembro, os embarques da carne de frango brasileira para os Emirados Árabes Unidos caíram 15,7%, de acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura.

Outras cargas

De acordo com relatório de comércio exterior da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), as importações de produtos químicos tiveram aumento considerável em setembro, de 10,2% na comparação com agosto, e chegaram a

US$ 3,7 bilhões. Ao mesmo tempo, as exportações tiveram discreto incremento, de 1,5% na mesma base comparativa, a US$ 871,4 milhões.

Ainda segundo o relatório, os produtos químicos mais importados continuam sendo os intermediários para fertilizantes, com compras externas de US$ 716,7 milhões, alta de 11,1% ante agosto. Resinas termoplásticas foram os itens mais exportados, com US$ 103,5 milhões, com queda de 13,4% frente ao mês imediatamente anterior.

Para a entidade, de janeiro a setembro, as importações de químicos somaram US$ 30,3 bilhões, com retração de 9%. Já as exportações caíram 14,8%, a US$ 8,3 bilhões. Em volume, porém, as importações até setembro foram recorde, com mais de 37 milhões de toneladas. Isso equivale a aumento de 6,9% em relação a igual períododo ano passado — as 34,6 milhões de toneladas daquele período correspondiam ao recorde anterior.

Conforme a Abiquim, o preço médio das importações caiu 14,9%, enquanto na exportação a baixa foi de 19,7%, com reflexo no déficit comercial da indústria.

Em nove meses, o saldo negativo ficou em US$ 22 bilhões, queda de 6,7%. Em 12 meses até setembro, porém, o déficit atingiu US$ 30 bilhões.

Economia

Uma sondagem especial realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) apontou que a indústria brasileira passa agora pelo segundo efeito da pandemia do Covid-19. O primeiro paralisou a produção. No segundo, faltam estoques, insumos e matérias-primas. De acordo com a pesquisa, 68% das empresas consultadas estão com dificuldades para obter insumos ou matérias-primas no mercado doméstico e 56% das empresas que utilizam insumos importados regularmente, com dificuldades em adquiri-los no mercado internacional.

Além disso, 82% perceberam alta nos preços, sendo que 31% falam em alta acentuada. A pesquisa contou com a participação de 1.855 empresas, entre 1º e 14 de outubro, em 27 setores das indústrias de transformação e extrativa. O presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, explica que as empresas optaram por reduzir os estoques para enfrentar a forte queda no faturamento e o difícil acesso ao capital de giro nos primeiros meses da crise.

“A economia reagiu em uma velocidade acima da esperada. Assim, tivemos um descompasso entre a oferta e a procura de insumos. E tanto produtores quanto fornecedores estavam com os estoques baixos. No auge da crise, vimos a desmobilização das cadeias produtivas e baixos estoques. Além disso, temos a forte desvalização do real, que contribuiu para o aumento do preço dos insumos importados”, afirma.

A pesquisa mostra que 44% das empresas consultadas afirmam que estão com problemas para atender os clientes. Essas empresas apontam entre as principais razões para a dificuldade de atendimento a falta de estoques, apontada por 47% das empresas, demanda maior que a capacidade de produção, com 41% e incapacidade de aumentar a produção, com 38%.

Do total de empresas que não conseguem aumentar a produção, 76% alegam que não conseguem ampliar a produção pela falta de insumos. E o problema deve durar pelo menos mais três meses. Mais da metade, 55% das empresas, acreditam que a capacidade de atender os clientes se normalizará apenas em 2021. A percepção sobre o mercado de insumos é menos otimista. Entre os entrevistados, 73% acreditam que só deve melhorar apenas em 2021.

Em 10 dos 27 setores considerados, ao menos metade das empresas está com dificuldades para atender a demanda. Os percentuais de empresas que encontram dificuldades para atender os clientes é maior nos setores Móveis (70%), Têxteis (65%) e Produtos de material plástico (62%).

Pequenas empresas são mais afetadas pela falta de insumo

A situação é mais grave entre as empresas de pequeno porte. Nesse segmento, 70% foram afetadas pela falta de insumos ante 66% nas grandes. Além disso, o percentual de empresas menores que afirmam enfrentar muita dificuldade é maior, alcançando 28% entre as pequenas empresas e 27% entre as médias.

No caso da obtenção de importados, a distância é ainda maior. Ao mesmo tempo em que 77% das pequenas relataram dificuldade de obter essas matérias-primas, apenas 50% das grandes se encontram na mesma situação.

O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex), por meio da Resolução nº 104/2020, decidiu prorrogar, até 31 de dezembro de 2020, a vigência da Resolução nº 17/2020, que zera a tarifa de importação que incidiria sobre itens essenciais ao combate à Covid-19.

Com base em análises realizadas pelo Ministério da Saúde, foram promovidos ajustes à lista, com a exclusão, a partir do dia 1º de novembro, de itens para os quais o governo considerou que já existem condições adequadas de suprimento no mercado nacional. A lista completa dos itens excluídos consta da Resolução Gecex nº 103/2020. Segundo o órgão, esse movimento é resultado do aumento, pela indústria brasileira, da produção de itens essenciais ao combate à pandemia.

Como resultado, continuarão com tarifa zero, até 31 de dezembro, uma ampla lista de 479 medicamentos, equipamentos hospitalares, itens de higiene pessoal e outros insumos utilizados no combate à Covid-19.

Segundo o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Roberto Fendt, o Brasil está negociando, junto ao Mercosul, novos acordos de livre comércio com alguns países árabes. A informação foi divulgada no último dia 19 de outubro durante palestra do secretário no Fórum Econômico Brasil & Países Árabes, promovido de forma virtual pela Câmara de Comércio Árabe Brasileira.

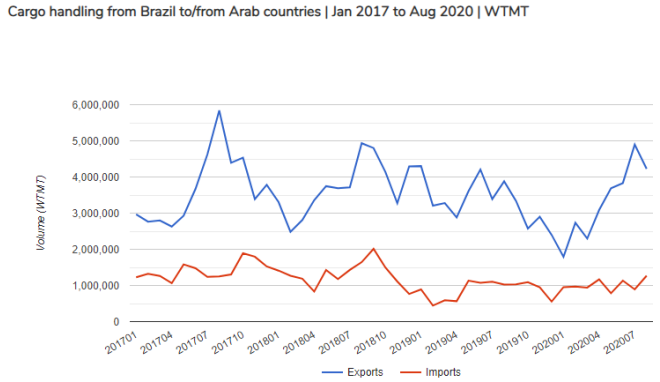
“O governo brasileiro tem buscado acelerar o processo de negociação de acordos comerciais de nova geração, como forma de ampliar o acesso preferencial de nossas exportações bem como de facilitar importações de insumos e tecnologias a custos competitivos”, disse Fendt.

Segundo o secretário, os países árabes são importantes parceiros comerciais do Brasil e o governo brasileiro tem muito interesse em estreitar suas relações. “De fato, o Mercosul já celebrou acordo

de livre comércio com Egito e Palestina. Está negociando atualmente um acordo com o Líbano, e o Mercosul também iniciou negociação com a Tunísia e o Marrocos", lembrou Fendt. O acordo com a Palestina ainda não entrou em vigor.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas entre Brasil e Países Árabes mês a mês a partir de janeiro de 2017:

Movimentação de cargas do Brasil de/para os Países Árabes | Jan 2017 a Ago 2020 | WTMT



Sources: Anba and Comex do Brasil

Um estudo recém-concluído pelo Departamento do Agronegócio (Deagro) da Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp) apontou que a China, principal destino das exportações brasileiras do agronegócio, tende a manter esse protagonismo, dada a tendência de crescimento de sua economia e, consequentemente, da demanda por alimentos de sua gigantesca população. Mas o Brasil não pode apostar todas as suas fichas no país asiático, sob o risco de ver seu poder de barganha diminuir e de perder mercados em países e regiões importantes para manter a pauta comercial crescente e diversificada.

Baseado na evolução dos embarques do setor para China, União Europeia e Estados Unidos entre 2009 e 2019, o trabalho realça não apenas a disparada das vendas para a China e a crescente dependência de cadeias produtivas brasileiras como a da soja do mercado asiático, mas também destaca o tímido avanço das vendas para os EUA e sobre a queda do valor dos embarques para a União Europeia na última década.

EUA e UE são mercados fundamentais para exportadores de alimentos como o Brasil, por suas elevadas exigências fitossanitárias e pelo amplo consumo de produtos de mais valor agregado. Para outros países, funcionam muitas vezes como cartões de visitas que tornam mais ágeis os trâmites dos protocolocos necessários para viabilizar o comércio agropecuário. Daí porque boas relações com esses parceiros costumam abrir outras portas.

"Nos preocupa ver uma concentração cada vez maior nas exportações para a China, e em poucos produtos", afirma Roberto Betancourt, diretor do Deagro. Em 2009,aponta o estudo, baseado em dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), os embarques do agronegócio brasileiro para a China renderam US$ 8,9 bilhões, ou 15% do total setorial. Já em 2019 as vendas somaram US$ 31 bilhões, quase 250% mais, e a participação chinesa subiu para 32%. No intervalo de 12 meses entre agosto do ano passado e julho último, foram 33% de US$ 71,3 bilhões.

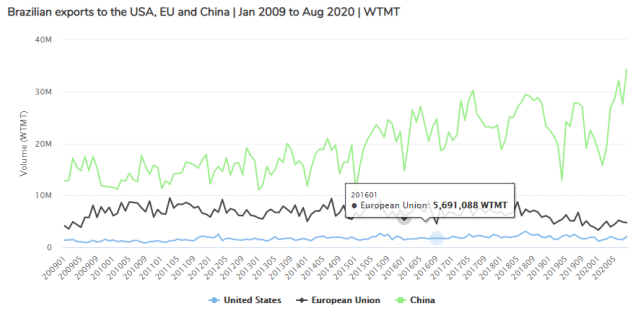
Soja e celulose encabeçaram os embarques à China em 2009 e continuam na ponta em 2019. Mas houve uma importante mudança no perfil das vendas com o crescimento dos embarques de carnes bovina, de frango e suína, que são produtos de maior valor agregado.

"Nos últimos anos, a geopolítica também beneficiou o Brasil na China por causa das disputas comerciais entre Pequim e Washington, mas, em contrapartida, tem nos prejudicado na UE", observou Betancourt. Ele se refere, é claro, às constantes críticas europeias em relação a problemas ambientais no Brasil, que podem também servir de pretexto para barreiras protecionistas.

O fato é que, em 2009, as exportações do agronegócio brasileiro para a UE alcançaram US$ 19,1 bilhões, ou 30% do total setorial, e no ano passado o valor caiu para US$ 16,8 bilhões, ou mirrados 17,3%."É verdade que a Europa está ficando muito complicado e que há países que podemos acessar com mais facilidade. Mas é preciso ter equilíbrio e o mercado europeu não pode ser deixado de lado", diz o diretor da Fiesp. Ele reconhece que o acordo entre o Mercosul e o bloco europeu pode ajudar a estancar a sangria, mas,de uma maneira geral, defende a negociação de um número maior de acordos bilaterais.

Betancourt nota que mesmo nos EUA, concorrente do Brasil em mercados como grãos e carnes, ainda há um grande potencial a ser explorado com acordos específicos. "Os EUA importam US$ 20 bilhões por ano em frutas, por exemplo, e nossa participação é próxima de zero".

Confira no gráfico a seguir as exportações do Brasil para os EUA, União Europeia e China a partir de 2009:



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

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida 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