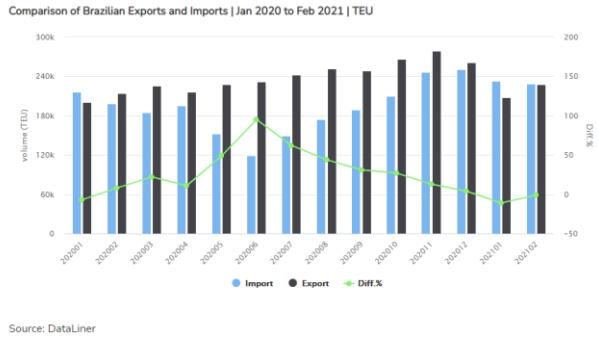
Principais notícias

Com uma segunda onda da Covid-19 varrendo o país e o sistema de saúde entrando em colapso, como ficou a economia brasileira em fevereiro? Dados recém-divulgados pelo DataLiner apontam que, no segundo mês do ano, as importações via contêineres totalizaram 228.758 TEU, enquanto que as exportações atingiram 227.552 TEU, uma pequena diferença de -1% entre importações e exportações. Em janeiro, essa diferença havia sido de -11%. Em fevereiro de 2020, as exportações superaram as importações em 8%.

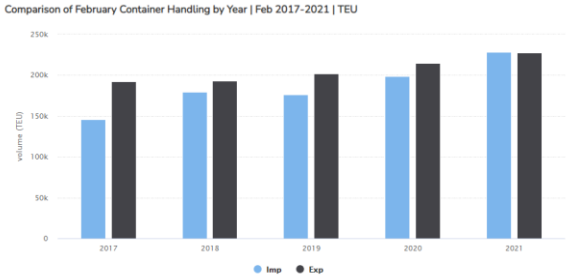
Confira no gráfico a seguir essas diferenças entre exportações e importações mês a mês a partir de janeiro de 2020:

Comparação das Exportações e Importações Brasileiras | Jan 2020 a Fev 2021 | TEU



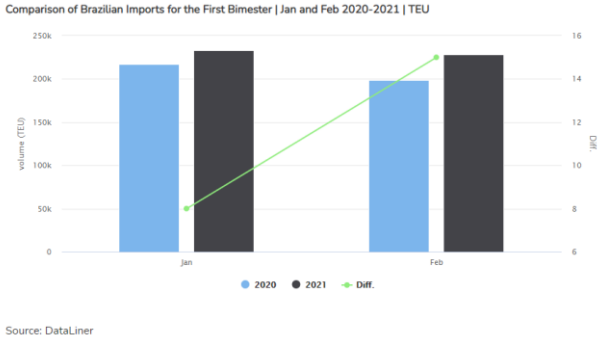
Abaixo, o comparativo na movimentação de contêineres no mês de fevereiro nos últimos cinco anos:

Comparação da Movimentação de contêineres em Fevereiro por Ano | Fev 2017-2021 | TEU



Importações
As importações via contêineres em fevereiro cresceram 15% no comparativo com o mesmo mês de 2020. Confira no gráfico a seguir:

Comparativo das Importações Brasileiras para o Primeiro Bimestre | Jan e Fev 2020-2021 | TEU



Fonte: DataLiner

Considerando os dois primeiros meses de 2021, as principais origens das importações foram a China, com 185.248 TEU, os Estados Unidos, com 47.783 TEU, Bélgica, com 23.938 TEU, Alemanha, com 16.557 TEU, Índia, com 16.115 TEU, Itália, com 14.096 TEU, México, com 13.449 TEU e Coreia, com 12.142 TEU.

No primeiro bimestre de 2021, o Brasil importou um volume em contêineres 19,62% superior aos dois primeiros meses de 2020. Em relação às importações americanas, o aumento foi de 10,80% em igual período.

Exportações
Já as exportações tiveram um aumento de 6% em relação a fevereiro de 2020, uma alta maior em relação a janeiro, que havia crescido 3% no comparativo com janeiro de 2020. Os dados podem ser verificados no gráfico abaixo:

Comparativo das Exportações Brasileiras para o Primeiro Bimestre | Jan e Fev 2020-2021 | TEU

Os principais destinos dos contêineres com produtos brasileiros nos dois primeiros meses de 2021 foram os Estados Unidos, com 73.714 TEU, a China, com 61.384 TEU, o México, com 18.289 TEU, a Holanda, com 14.265 TEU, Colômbia, com 13.474 TEU, Vietnã, com 12. 983 TEU, Japão, com 10.790 TEU e Peru, com 10.441 TEU.

Vale destacar que as exportações via contêiner para os Estados Unidos no primeiro bimestre de 2021 cresceram 24,13% em relação a igual período de 2020 e os envios para a China subiram 10,07% no mesmo comparativo.

Perspectivas
Para o mês de março, é esperado um superávit, já que segundo o Ministério da Economia, até a terceira semana do mês, a balança comercial brasileira registrou superávit de US$ 1,268 bilhão em março. No período, as exportações somaram US$ 15,808 bilhões e as importações, US$ 14,540 bilhões. Quando se considera o valor médio por dia útil, as exportações apresentaram um aumento de 26,4% em relação a março de 2020. Já a alta nas importações foi de 46,9%.

O aumento das exportações foi impulsionado pelo crescimento de 76,2% nas vendas da indústria extrativa, puxada principalmente pelo minério de ferro e de cobre.Já as vendas da agropecuária aumentaram 20,8%, puxadas por café não torrado, soja e algodão. A exportação da indústria de transformação cresceu 11%.

Portos e Terminais e Logística

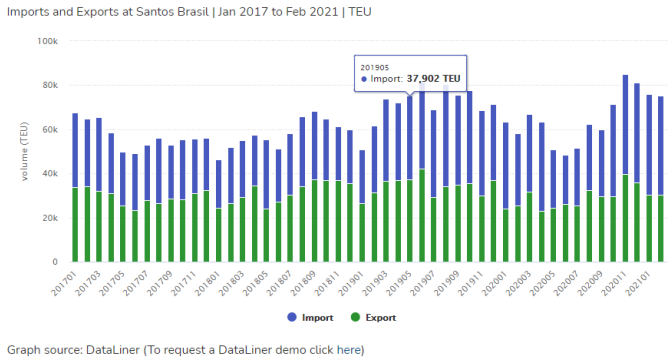
Santos Brasil divulgou um fato relevante no qual informou a seus acionistas e ao mercado em geral que está em tratativas finais para celebrar um novo contrato de prestação de serviços de operação portuária de contêineres, no Tecon

Santos, com a Aliança Navegação e Logística, com a Hamburg Sud e com a Maersk em conjunto denominadas Maersk Group.

A expectativa da Companhia é que a negociação em curso se encerre nos próximos dias. Segundo a Santos Brasil, os novos termos devem ser firmados em bases equitativas, equilibradas e no melhor interesse de ambas as partes.

A companhia informou ainda que manterá os seus acionistas e o mercado em geral devidamente informados e atualizados, conforme os eventos se sucedem.

Confira no gráfico a seguir a movimentação de cargas da Santos Brasil a partir de 2017:
Importações e Exportações da Santos Brasil | Jan 2017 a Fev 2021 | TEU



O volume de celulose que chega por ferrovia para descarregar no Porto de Paranaguá está 26% maior. Nos primeiros dois meses deste ano foram 2.414 vagões com 154.464 toneladas. No mesmo bimestre em 2020, 1.918 vagões chegaram carregados com 122.752 toneladas do produto de exportação.

"A participação do modal ferroviário no transporte de cargas para os portos do Paraná está em crescente em todos os segmentos, não apenas na carga geral. Aumentar ainda mais o volume de produtos descarregando de vagões é um dos nossos principais objetivos", comenta o diretor-presidente da empresa Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

A celulose exportada pelo Porto de Paranaguá é produzida na Unidade Puma da Klabin, no município de Ortigueira, na região dos Campos Gerais. Segundo a empresa, neste primeiro bimestre foram 137 mil toneladas de celulose exportadas pelo porto paranaense – 104 mil toneladas por Break Bulk (76%) e 33 mil toneladas por contêineres (34%). Europa e Ásia são os principais destinos do produto.

Além de celulose em fardos, a Klabin também exporta papel em bobinas, tanto pela modalidade Break Bulk como contêineres, pelo Porto de Paranaguá. De papel, o volume movimentado pela empresa neste bimestre foi de 30 mil toneladas.

Segundo Sandro Ávila, diretor de Planejamento Operacional, Logística e Suprimentos da Klabin, no volume total dos produtos exportados por Paranaguá, o modal ferroviário representa 73%. "Porém 90% da celulose em fardos foram transportadas para Paranaguá, por ferrovia", afirma.

"São muitas variáveis da operação que determinam a utilização dos modais, por isso, é difícil precisar um motivo único para esse aumento. Podemos dizer que o principal guia é a programação dos navios, seja com Break Bulk ou contêineres, a partir dela planejamos as cargas e os modais", explica Ávila.

Novo Terminal da Klabin – A expectativa é que a movimentação de celulose pelo Porto de Paranaguá seja ainda maior quando o novo terminal da Klabin estiver instalado e operando na área primária. Já com a licença de instalação desde o final de 2020, no início deste mês a empresa realizou a audiência pública para apresentar o Estudo de Impacto de Vizinhança.

Segundo Ávila, a audiência organizada de forma virtual foi transmitida em tempo real e contou com a participação e contribuição de diversos setores. "Apresentamos o projeto de construção de uma passarela na Avenida Portuária, no principal ponto de cruzamento ferroviário e muito aguardada pela população por ser, também, o local de travessia dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA's) para acessar o porto", conta.

De acordo com o diretor da Klabin, a passarela beneficiará cerca de 2.800 trabalhadores por dia e, além de melhorar e agilizar o fluxo dos pedestres, aumentará a segurança desses profissionais no trajeto de acesso ao porto.

A partir da audiência pública, realizada no último dia 3 de março, a empresa está no período regulamentar de 30 dias para a emissão do Alvará de Construção do novo terminal. "Com isso, devemos estar aptos para início efetivo das obras, respeitados os decretos relativos à pandemia. A obra tem previsão de duração de 15 meses", garante o representante da Klabin.

1,2 milhão de toneladas/ano – Denominada PAR1, a área do novo terminal da Klabin no Porto de Paranaguá terá 27.530 metros quadrados com conexões viárias e ferroviárias e, após os investimentos, poderá atingir a capacidade de movimentar 1,2 milhão de toneladas por ano. A estimativa é que a nova área do armazém totalize 15 mil metros quadrados dedicados à armazenagem e 6,6 mil metros quadrados para alocação dos ramais ferroviários, totalizando aproximadamente 21,6 mil metros quadrados – sem mencionar a área destinada às manobras das empilhadeiras.

A Klabin, maior produtora e exportadora de papéis para embalagens do Brasil, vai administrar um terminal destinado à movimentação de carga geral, em especial celulose. O contrato de exploração de área é de 25 anos (prorrogáveis por mais 45 anos). A empresa pretende fazer investimentos de R$ 130 milhões no local e gerar renda e mais trabalho desde a construção, para a região.

No último dia 28 de março, o Porto de Cabedelo iniciou uma operação pioneira de exportação de petcoke em parceria com a arrendatária Oxbow Brasil Energia. Nesta primeira movimentação, o Porto irá exportar 20 mil toneladas do produto.

A parceria seguirá por dois anos, período em que pelo menos 350 mil toneladas de petcoke devem ser exportadas pelo Porto de Cabedelo. O produto é originário da refinaria de Abreu e Lima, em Pernambuco, e tem como destino os Estados Unidos.

Segundo a Companhia Docas da Paraíba, as operações de exportação de petcoke já programadas para 2021 têm um volume estimado de 280 mil toneladas. Com isso, o granel sólido

vai ultrapassar a marca de 600 mil toneladas por ano, consolidando essa movimentação de cargas no Porto de Cabedelo. O navio graneleiro Global Effort é o responsável por essa primeira exportação da empresa Oxbow no Porto de Cabedelo. O operador portuário responsável é a Marlog e a agência marítima da operação é a Heytor Gusmão.

O navio Global Effort foi fabricado em 2014 e apresenta 178 metros de comprimento, 28,60 metros de largura e 44,80 metros de altura.

Desde o último dia 27 de março, a Rumo assumiu as operações de descarga do terminal da Rocha no Porto de Paranaguá. O "Full Service" foi construído por meio de uma sinergia operacional com as empresas Cotriguaçu e Rocha, cujo objetivo é proporcionar uma maior fluidez na operação ferroviária com ganhos que envolvem desde a redução na quantidade de manobras até o aumento no nível de segurança dentro dos terminais.

Para que o projeto fosse viabilizado, a Rumo fez a contratação de 81 novos colaboradores e investiu R$ 7,6 milhões em obras de infraestrutura no pátio ferroviário. Os recursos foram aplicados na construção de quatro novas linhas ferroviárias que passaram a integrar e fazer conexões com as linhas já existentes dos terminais. Além dos trabalhos no terminal da Rocha, a empresa já havia iniciado em fevereiro as manobras no terminal da Cotriguaçu. Juntos os dois terminais receberam em 2020 aproximadamente 6 milhões de toneladas úteis, valor que corresponde a cerca de 30% do volume de grãos embarcado pelo corredor de exportação.

Em números gerais, a empresa estima um aumento de mais de 20% na descarga ferroviária dos dois terminais, comparado à 2019. Entre os ganhos potenciais, estão a redução no tempo de permanência para encoste e retirada, e a redução de 48% no manuseio de vagões.

A Santos Port Authority (SPA) estabeleceu novo Regramento Geral de Credenciamento e Exploração de Pátios Reguladores de Caminhões, modernizando a Norma da Autoridade Portuária (NAP) vigente. De acordo com a autoridade portuária, o novo regramento proporcionará maior qualidade no atendimento aos caminhoneiros que se destinam ao Porto de Santos e se utilizam desses locais, além de estar alinhado às diretrizes de desburocratização do Ministério da Infraestrutura (Minfra).

A modernização da norma existente busca desburocratizar o processo de credenciamento, facilitando o ingresso de novos pátios para atender ao fluxo rodoviário que chega diariamente ao Porto de Santos. Os pátios reguladores têm uma importância fundamental para a organização desse fluxo, evitando que os veículos se dirijam diretamente aos terminais e cadenciando sua chegada, tornando-se, assim, imprescindíveis para o sistema de agendamento.

O diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, explica que a norma antiga impunha uma série de restrições e exigências que só contribuíam para criar uma barreira econômica aos interessados em explorar essa oportunidade, além de reduzir a atratividade do negócio. "O resultado é que ao longo dos anos tivemos mais de uma dezena de empresas interessadas, mas poucas realmente conseguiram satisfazer as exigências", afirma o diretor.

Pelo novo regulamento, as empresas não têm mais a obrigação de disponibilizar um mínimo de vagas, nem contar com postos de abastecimento, entre outras condições constantes do regramento anterior. O objetivo é que forneçam um ambiente seguro para seus usuários, provendo uma estrutura que contemple local adequado para refeição e número mínimo de banheiros disponibilizados, de acordo com as vagas, ajustando-se às determinações da Portaria nº 1.343/2019, da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, que trata das condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Até o momento, cinco pátios reguladores estão credenciados para atendimento ao fluxo de caminhões existente no Porto de Santos. São eles o Ecopátio, o Pinhal Rodopark e o Ceparking, os três em Cubatão, o Logispot, em Sumaré, e o Cutrale, em Cordeirópolis. Juntos, disponibilizam um total de 2.405 vagas para caminhões.

O trabalho de reformulação das regras existentes foi iniciado no ano passado pela Diretoria de Operações da SPA, visando à redução da burocracia nos procedimentos. Dentro da logística de chegada ao porto, esses pátios atuam em complemento ao sistema de agendamento, melhorando a fluidez na chegada dos caminhões e, em situações de contingência, funcionam como verdadeiros pulmões para receber os veículos que trafegam nas estradas com destino ao porto.

A íntegra do Regramento Geral de Credenciamento e Exploração de Pátios Reguladores de Caminhões anexo à NAP encontra-se disponível no endereço eletrônico da Santos Port Authority (http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Regulamento-de-Patios-Reguladores-NAP-1.2.pdf).

Representantes dos motoristas transportadores de contêineres e das empresas transportadoras de cargas do Porto de Salvador fecharam um acordo por um reajuste de 18% no valor do frete, encerrando a greve dos transportadores autônomos.

O acordo saiu durante reunião, após seis dias de negociações mediadas por uma equipe da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), realizada no auditório da sede do órgão, no bairro do Comércio, na capital baiana.

Segundo a categoria, a paralisação foi uma demonstração da disposição de os caminhoneiros cruzarem os braços em busca de melhores condições de trabalho. No dia 1º de fevereiro, representantes da categoria convocaram um dia de paralisação nacional. De acordo com o Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos do Estado da Bahia (Sindicam-BA), aproximadamente 1,5 mil motoristas autônomos respondem por 75% das cargas movimentadas no Terminal de Contêineres (Tecon) em Salvador.

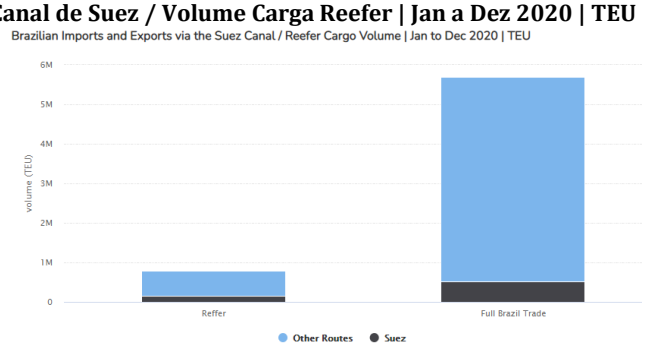
Navegação

Alguns dias após a liberação da circulação de embarcações no Canal de Suez, após o encalhe do navio Ever Given, no dia 23 de março, o congestionamento de embarcações segue em grandes proporções. No dia 1 de abril, cerca de 250 embarcações aguardavam para fazer a passagem pelo local. No Canal de Suez passa cerca de 10% do comércio marítimo mundial e 25% dos navios cargueiros do planeta.

Para Andrew Lorimer, CEO da Datamar, deve levar cerca de um mês para que se tenha a regularização dos problemas gerados pelo bloqueio do canal. Segundo ele, para o Brasil, a principal rota afetada são as viagens até o Oriente Médio e Extremo Oriente (Mid and Far East). Com isso, a commodity mais afetada foi a carne brasileira exportada para os países do Oriente Médio.

Para se ter uma dimensão desse volume confira no gráfico a seguir a quantidade de carga reefer do Brasil que passou pelo Canal de Suez em 2020:

Importações e Exportações Brasileiras que passam pelo Canal de Suez / Volume Carga Reefer | Jan a Dez 2020 | TEU



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

Já globalmente. segundo o presidente da Autoridade do Canal de Suez, Osama Rabie, a estimativa é de que tenham sido registrados prejuízos diários de cerca de US$ 14 milhões a US$ 15 milhões por dia de bloqueio do canal.

Por sua vez, dados da Lloyd's List indicam que o navio encalhado estava segurando cerca de US$ 9,6 bilhões em comércio ao longo da hidrovia a cada dia. Isso equivale a US$ 400 milhões e 3,3 milhões de toneladas de carga por hora, ou US$ 6,7 milhões por minuto.

A seguradora alemã Allianz disse que o bloqueio poderia custar ao comércio global entre US$ 6 bilhões a US$ 10 bilhões por semana e reduzir o crescimento anual do comércio em 0,2 a 0,4 pontos percentuais.

Corrida por seguros - Diante desses números, outro problema será a busca por indenizações de seguros.

De acordo com a Lloyd's List, 90% das cargas marítimas não estão seguradas em caso de atraso. Segundo o sócio do Kincaid Mendes Vianna Advogados, Lucas Leite Marques, existem tipos de seguros diferentes, e a luta das partes para conseguir o ressarcimento deve se prolongar.

No mercado de navegação, normalmente, os navios pertencem a uma empresa e são alugados para outros usuários utilizarem. É o caso do navio que encalhou, que é japonês mas está alugado para uma empresa de Taiwan.

Quem aluga paga uma taxa diária pelo uso da embarcação e, com o atraso gerado pela obstrução, esse valor irá aumentar. Além disso, mesmo com o problema em Suez resolvido, muitos desses navios irão para os mesmos portos na Ásia, levando, portanto, o congestionamento de um lugar para o outro.
Um seguro contra atrasos poderia atender aqueles que serão prejudicados nesses casos. "Atrasos podem acontecer em casos de guerra, bloqueios de porto e obstrução. Esse tipo de seguro é menos comum nesse mercado, podendo deixar vários prejudicados sem indenização", destaca o sócio do Kincaid Mendes Vianna Advogados, Lucas Leite Marques.

Marques prevê o início de uma corrida para diminuir as perdas. Os prejudicados irão procurar suas seguradoras que, por sua vez, também vão buscar o causador do problema para reverter o prejuízo.

A partir deste momento, uma investigação deve ser conduzida pela autoridade que controla o Canal de Suez e pela autoridade marítima local. Mas, como alerta o especialista, não é improvável que novos pleitos sejam feitos em diferentes cortes e jurisdições na busca por encontrar o responsável e obter compensação pelos prejuízos.

Ele ainda destaca que, uma vez encontrado, o responsável pelo dano em Suez também pode estar segurado de alguma forma, o que o levá-lo a buscar ressarcimento pelas suas perdas. "Pela relevância do evento, não é improvável que ocorra uma investigação de cunho internacional, para que se tenha um efeito não só punitivo, como pedagógico. Tudo isso terá reflexos no mercado de seguros", afirma.

A desorganização dos fluxos do comércio global provocada pela pandemia da Covid-19, que fez explodir o preço do frete marítimo entre China e Brasil- hoje cinco vezes mais caro do que um ano atrás – elevou não somente o custo de importação de insumos pela indústria, mas também começa a atrapalhar as exportações de carnes e frutas. Segundo fontes do setor de comércio exterior, a falta de contêineres refrigerados, essenciais para o transporte desses produtos, vem atrapalhando embarques.

Segundo executivos da Hamburg Süd, o auge recente da escassez de contêineres refrigerados ocorreu no fim do mês passado. No início da pandemia, restrições ao comércio e ao transporte e a queda na demanda paralisaram navios mundo afora. No segundo semestre, a demanda por bens voltou mais rapidamente do que o esperado, levando a uma corrida pelos serviços de transportes. Houve falta de contêineres e navios, enquanto as operações seguiam, em alguma medida, mais lentas por causa dos protocolos contra a covid-19. A situação foi definida por empresários do setor de transporte marítimo como "tempestade perfeita".

Como resultado, o preço médio do frete marítimo para a China disparou. Na terceira semana de 2021, o frete entre Brasil e China estava quatro vezes e meia acima do início de 2020 e 18 vezes mais caro do que em meados do ano passado. De lá até a terceira semana de março esse preço médio teve um alívio, com queda de 23%, mas ainda está 405% mais alto do que em igual período de 2020.

Com o encarecimento do frete marítimo para a China, insumos para fabricar produtos como eletrodomésticos, eletrônicos e roupas ficam mais caros, pressionando essas indústrias a aumentarem os preços ao consumidor. No lado das exportações, os mais prejudicados são os produtores de carnes e frutas, porque os desequilíbrios na logística se concentram na movimentação de cargas em contêineres. Os principais itens exportados pelo Brasil – soja, milho e minério de ferro – são transportados em grandes navios graneleiros fretados por inteiro. Os custos, normalmente, ficam com o comprador, ou seja, o quadro afeta pouco os exportadores dessas commodities.

Segundo José Salgado, diretor executivo comercial da Hamburg Süd no Brasil, até o fim de fevereiro, a empresa deixou de entregar 5% do volume total de exportações refrigeradas com o qual se comprometeu em contratos. Para resolver o problema, a empresa está fazendo uma busca ativa por contêineres, evitando descartar contêineres antigos cuja vida útil pudesse ser ampliada com manutenção e alugando navios adicionais.

Carnes e frutas - No Brasil, os contêineres refrigerados são usados basicamente para exportações de carnes e frutas, disse Bruno Carneiro Farias, presidente da F Trade, agência especializada em logística para comércio exterior. Só que não dá para comparar os embarques de carnes com os de frutas. Maior produtor e exportador global de carne bovina, o Brasil mandou para o exterior 2 milhões de toneladas de carne vermelha ano passado, uma receita de US$ 8,5 bilhões, conforme a Abiec, associação dos exportadores de carnes. Já os produtores de frutas venderam para fora 1 milhão de toneladas – manga, melão, uva e limão são os destaques -, com receita de US$ 876 milhões, mostram dados da Abrafruta, entidade do setor.

"Um cliente grande de limão exporta 600 contêineres por ano. Um cliente grande de carne exporta mil contêineres por semana", afirmou Farias.

Por isso, os transportadores dão preferência para as exportações de carnes. Os clientes são grandes companhias, como JBS, BRF e Marfrig. Além disso, a produção de carnes não tem muita sazonalidade, com embarques constantes ao longo do ano, o que permite firmar contratos de frete de mais longo prazo – os preços do frete para a China que dispararam, medidos pelo SCFI, são de contratos negociados semana a semana, no chamado mercado de "spot", geralmente, mais elevados do que os de longo prazo.

As frutas têm safra, com picos de produção. Segundo Farias, grandes produtores de melão também costumam firmar contratos de longo prazo para transportar exportações, mas muitos pequenos produtores e cooperativas recorrem ao mercado "spot". Diante dos desequilíbrios, a Hamburg Süd abriu mão, por exemplo, de fechar contrato para transportar as exportações de maçã de Santa Catarina, disse Mariana Lara, diretora de vendas. Também deixou de transportar exportações de ovos.

"Tínhamos expectativa de participação forte na safra de maçã brasileira e recuamos", afirmou Lara, completando que o segundo trimestre do ano é marcado pela safra de frutas em diversas regiões do mundo, elevando a demanda por contêineres refrigerados, o que contribui ainda mais para a escassez desses equipamentos.

Para Alexandre Duarte, diretor de logística da Abrafrutas, a desorganização global dos transportes afetará as exportações brasileiras de frutas de forma inevitável. Isso porque o transporte aéreo, usado nas frutas frescas de alto padrão, também está em crise – boa parte das cargas era embarcada em voos de passageiros, travados desde o ano passado por causa da pandemia. A saída dos produtores será escoar as frutas tipo exportação para o mercado nacional – o Brasil exporta de 2% a 3% da produção total de frutas, em volume. Essa ação poderá resultar em algum alívio nos preços para os consumidores.

Café

O caos no transporte marítimo mundial, que sofreu um desarranjo com a pandemia da Covid-19 desde a paralisação da indústria global no primeiro semestre de 2020 e que acabou por elevar os preços dos fretes marítimos – que, em alguns casos, chegou até a quintuplicar, como no transporte entre China e Brasil – está refletindo nas exportações de diversas commodities. O segmento de café é um desses que vem encontrando dificuldades para escoar sua produção ao exterior.

De acordo com o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), as agências de navegação estão impondo custos abusivos e indevidos aos embarcadores brasileiros de café ao exterior. Os recolhimentos, segundo a entidade, geram custo adicional superior a R$ 100 milhões por ano aos exportadores.

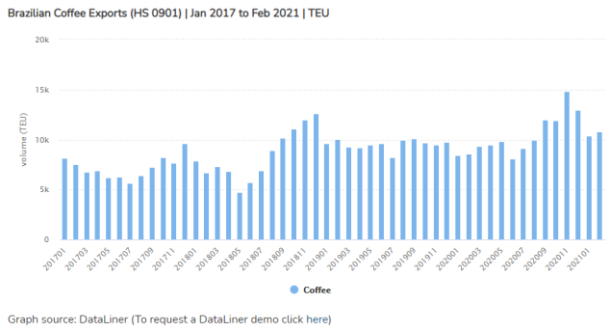
Para o presidente do Cecafé, Nicolas Rueda, as cobranças arbitrárias e procedimentos abusivos por parte das agências marítimas são diversos e continuam sem sofrer o poder dissuasório da ANTAQ. Segundo ele, essas cobranças são decorrentes, em parte, da grande concentração no setor e das assimetrias da regulação setorial.

O Cecafé afirma que entre os diversos procedimentos indevidos realizados pelas agências de navegação estão a falta de transparência no valor do ressarcimento de Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC) e a sonegação fiscal por parte da maioria das agências marítimas brasileiras; as cobranças abusivas da Taxa de Logística de Exportação (Export Logistic Fee – ELF) e pela gestão de contêineres; e a taxa de emissão de conhecimento de embarque (Bill of Landing – B/L Fee).

O conselho pediu uma solução ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery sobre o tema e disse que enviará documentos para subsidiar o órgão em suas análises sobre o THC e emissões das taxas de ELF, B/L e lacres.

Vale destacar que as exportações brasileiras de café cresceram 26,5% em fevereiro em relação ao mesmo mês de 2020, conforme pode ser conferido no gráfico a seguir:

Exportações Brasileiras de Café (HS 0901) | Jan 2017 a Fev 2021 | TEU



Carnes

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), lançou uma campanha internacional para alertar importadores e potenciais clientes contra casos de fraudes e vendas falsas, que impactam as exportações brasileiras de aves e de suínos.

A campanha contará com vídeos em português, inglês e mandarim que detalham cuidados na checagem do suposto vendedor antes

da efetivação de pagamentos. Entre as medidas, está a checagem dos dados junto à ABPA e aos postos diplomáticos no exterior.

A campanha será impulsionada por meio das redes sociais, pelos canais diretos com stakeholders de mercados estratégicos para as exportações brasileiras e pelas Embaixadas do Brasil pelo mundo, com o apoio do Departamento de Promoção do Agronegócio do Ministério das Relações Exteriores.

As fraudes envolvem clonagem de sites de empresas exportadoras, boletos de vendas que não aconteceram, falsificação de rótulos de produtos que não foram produzidos no Brasil, utilização de SIF's falsos, clonagem de e-mails, criação de escritórios fantasmas totalmente estruturados (inclusive com contas bancárias), entre outros. Para inibir as práticas criminosas, as agroindústrias exportadoras já estruturaram, inclusive, áreas internas de compliance exclusivas para tratar das fraudes.

Segundo estimativas da ABPA, já ocorreram mil casos de fraudes nos últimos cinco anos.

Argentina suspende 15 empresas exportadoras por burlar sistema de controle sanitário - Ainda sobre o mercado de carnes, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Pesca da Argentina suspendeu 15 empresas do país por exportar carnes sem usar o Cadastro Único de Operadores da Cadeia Agroindustrial (RUCA). O mecanismo do governo atesta controle sanitário, de impostos e cambial.

Os nomes das empresas não foram divulgados. Na ação, foram interditadas e apreendidas 40 toneladas de carnes congeladas destinadas à exportação.

Após uma série de investigações de diferentes órgãos de controle da Argentina, foi possível descobrir as operações ilegais que se "dedicavam à exportação de carnes e grãos, ludibriando os controles do Estado e configurando concorrência desleal com o resto dos operadores, além dos danos para os cofres públicos".

Após o bloqueio, as empresas terão de responder pelos atos à Administração Federal de Receitas Públicas (Afip), ao Banco Central da República Argentina (BCRA), e à Alfândega e Unidade de Informação Financeira (UIF), além da Justiça.

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), por meio da Secretaria de Aquicultura e Pesca, habilitou a primeira embarcação para participar da cadeia de produtos de pesca para exportação à União Europeia. A embarcação Delfim, do Rio Grande do Sul, recebe a certificação após atender todos os critérios estabelecidos pela Instrução Normativa nº 57, de 31 de outubro de 2019."A efetivação deste processo consiste em um importante passo da SAP/MAPA no atendimento às recomendações da autoridade sanitária da Comunidade Europeia, para adequação da etapa primária da cadeia produtiva, visando a reabertura de exportações de produtos da pesca a este bloco econômico", destaca a secretaria.

Foi emitida também a certificação para a embarcação pesqueira Yago F, de Santa Catarina, por atender aos critérios e requisitos de boas práticas higiênico-sanitárias a bordo previstos na Portaria SAP-MAPA nº 310, de 24 de dezembro de 2020. Desta forma, a embarcação pode fornecer matéria-prima para processamento de produtos da pesca destinados ao mercado nacional e internacional, com exceção da União Europeia.

Armadores, empresas pesqueiras e interessados em certificar suas embarcações pesqueiras de produção primária para oferta de produtos à União Europeia e demais mercados podem obter informações sobre os procedimentos de certificação nos links abaixo:
União Europeia: https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/aquicultura-e-pesca/pesca/exportacoes-de-pescado-para-uniao-europeia
Mercado nacional e internacional (Exceto UE): https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/aquicultura-e-pesca/pesca/controle-sanitario-embarcacoes

Economia

A balança comercial brasileira registrou o menor resultado para meses de março em seis anos, motivada pela importação de plataformas de petróleo. No mês passado, o Brasil exportou US$ 1,482 bilhão a mais do que importou. O valor é 63% inferior ao de março do ano passado, pelo critério da média diária, e representa o saldo mais baixo para o mês desde 2015.

Com o desempenho de março, a balança comercial acumula superávit de US$ 1,648 bilhão nos três primeiros meses de 2021. No primeiro trimestre, a balança acumula o menor saldo para o período desde 2015. Naquele ano, a balança tinha registrado déficit de US$ 5,577 bilhões nos três primeiros meses.

Em março, as exportações somaram US$ 24,505 bilhões, com crescimento de 27,8% pela média diária em relação ao mesmo mês do ano passado. Por causa das plataformas de petróleo, as importações atingiram US$ 23,023 bilhões, com alta de 51,7% na mesma comparação.

Exportações - No mês passado, as exportações da agropecuária cresceram 34,5% na comparação com março de 2020, puxada pelo início da safra de alguns produtos, como milho e café, e pela alta de 11,5% do preço internacional das commodities. As maiores altas foram observadas nas vendas de algodão bruto (+59,5%), soja (+36,9%) e café não torrado (+24,9%).

Embaladas pela alta de 58,4% na cotação de vários minérios, as vendas da indústria extrativa aumentaram 72,6% em relação a março do ano passado. Os destaques foram o minério de cobre (+267,7%) e de ferro (+152,7%). As exportações da indústria de transformação cresceram 8,3% na mesma comparação, puxadas por açúcares e melaços (+45,3%), ligas de ferro e de aço semiacabadas (+48,2%) e obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns (+158,5%).

Importações - Em relação às importações, a entrada no país da plataforma de petróleo engordou as compras externas. Sem as operações, a balança comercial teria registrado superávit de US$ 6,988 bilhões em março e teria alta em relação ao resultado de março de 2017, quando o superávit somou US$ 7,136 bilhões.

Até meados da década passada, o Brasil registrava em subsidiárias da Petrobras no exterior plataformas de petróleo que na prática jamais saíam do país. Essas operações eram registradas como exportações. Com o Repetro, novo regime tributário para o setor, várias plataformas estão sendo registradas no Brasil, com o procedimento sendo contabilizado como importação.

Outros destaques nas importações foram o aumento nas compras de gás natural (+229,8%), de medicamentos e produtos farmacêuticos (+52,9%) e soja (+215%). A desvalorização do real, que aumenta o preço das mercadorias de outros países, contribuiu para o aumento do valor importado desses produtos.

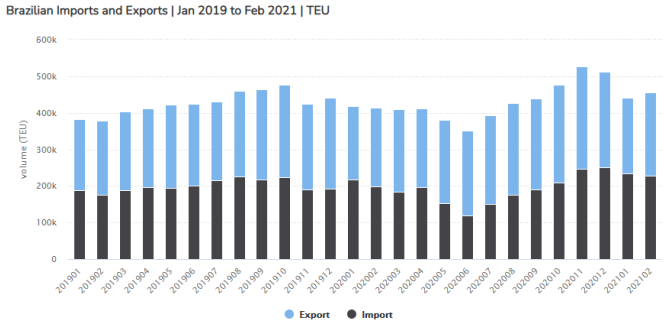
Estimativas - Apesar da queda do saldo comercial em março, a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia reviu as projeções e aumentou para US$ 89,4 bilhões a previsão de superávit comercial para 2021, o que levaria o indicador a um recorde histórico. A estimativa anterior, divulgada em janeiro, estava em US$ 53 bilhões.

De acordo com o Ministério da Economia, a forte alta no preço das commodities registrada nos últimos meses contribuirá para a melhoria do saldo comercial.

Segundo projeções da Organização Mundial de Comércio (OMC) divulgadas no último dia 31 de março, o comércio mundial vai crescer 8% em 2021, um ritmo de expansão ligeiramente superior ao esperado. Mesmo assim, esse ritmo não permitirá um retorno à situação anterior à pandemia. Anteriormente, as expectativas do órgão internacional era de um crescimento de 7,2% este ano.

Os números da OMC vão de encontro às movimentações brasileiras de contêineres de fevereiro de 2021. Dados recém-divulgados pelo DataLiner apontam que as importações via contêineres em fevereiro cresceram 15% no comparativo com o mesmo mês de 2020. Já as exportações tiveram um aumento de 6% em relação a fevereiro de 2020. Confira no gráfico a seguir a curva em V da economia brasileira:

Importações e Exportações Brasileiras | Jan 2019 a Fev 2021 |TEU



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

Mesmo assim, a perspectiva relativamente positiva de curto prazo para o comércio global é prejudicada por disparidades regionais, fraqueza contínua no comércio de serviços e atrasos nos cronogramas de vacinação, especialmente nos países pobres. A COVID-19 continua a representar a maior ameaça para as perspectivas para o comércio, uma vez que novas ondas de infecção podem facilmente prejudicar qualquer recuperação esperada.

Para 2022. segundo a OMC, o crescimento do comércio deve ser de 4,0% e os efeitos da pandemia continuarão sendo sentidos, pois esse ritmo de expansão manteria o comércio abaixo da tendência pré-covid-19.

Vale destacar que em 2020, o comércio mundial despencou 5,3%. A queda foi menor que a redução de 9,2% projetada pela organização em outubro daquele ano.

"A forte recuperação do comércio global desde meados do ano passado ajudou a suavizar o golpe da pandemia para pessoas, empresas e economias", disse a diretora-geral da OMC, Ngozi Okonjo-Iweala. "Manter os mercados internacionais abertos será essencial para as economias se recuperarem desta crise e uma distribuição rápida, global e equitativa da vacina é um pré-requisito para a recuperação forte e sustentada de que todos precisamos."

"Aumentar a produção de vacinas permitirá que as empresas e escolas reabram mais rapidamente e ajudará as economias a se recuperarem. Mas, enquanto um grande número de pessoas e países forem excluídos do acesso suficiente às vacinas, isso irá sufocar o crescimento e reverter o risco de saúde e recuperação econômica em todo o mundo ", disse ela.

A diretora-geral acrescentou que o comércio por meio de cadeias de valor ajudou os países a terem acesso a alimentos e suprimentos médicos essenciais durante a crise. "A fabricação de vacinas requer insumos de muitos países diferentes. Uma das principais vacinas COVID-19 inclui 280 componentes provenientes de 19 países diferentes", disse ela. "As restrições comerciais tornam mais difícil aumentar a produção. A OMC ajudou a manter o fluxo comercial durante a crise. Agora, a comunidade internacional deve alavancar o poder do comércio para expandir o acesso a vacinas que salvam vidas."

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