

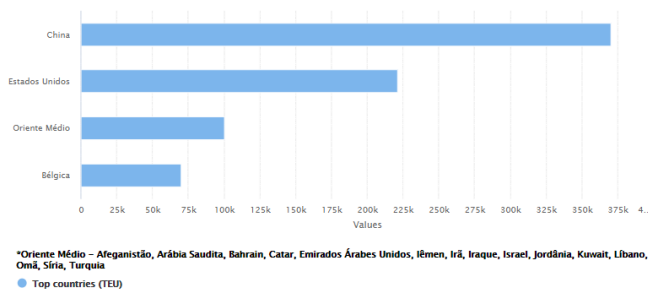
### Notícias principais

**Em webinar promovido pela Câmara de Comércio Árabe Brasileira em maio, o vice-presidente do Brasil, Hamilton Mourão, se comprometeu a ajudar a melhorar o fluxo de comércio e investimentos entre o Brasil e os países árabes, inclusive com a criação de uma linha marítima direta entre o país e a região.** Mas há volume de cargas suficiente que justifiquem a criação de um serviço exclusivo?

O Oriente Médio já representa uma parte importante no contexto mundial, já que os 15 países que representam esta região são responsáveis por 6,5% do volume de fluxo de contêineres do mundo. Se o bloco fosse um único país, ele teria o terceiro maior volume mundial, atrás apenas da China (28,5%) e dos EUA (6,9%).

Para o Brasil, o volume negociado com a região também é bastante expressivo. O Oriente Médio é responsável por 6,5% do volume total de TEUs importados e exportados (10% na exportação e 2% na importação) pelo país. Como base de comparação, a China representa 22% e os EUA 13% do volume de TEUs importados e exportados pelo país.

O gráfico a seguir mostra os principais destinos das exportações brasileiras nos primeiros quatro meses de 2020:



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

De acordo com a Câmara de Comércio Árabe Brasileira, em 2019, os países árabes passaram a ser o terceiro maior destino das exportações brasileiras. Em 2018, a região ocupava o quinto lugar no ranking de compradores internacionais do Brasil, com US\$ 11,4 bilhões em importações, e em 2019 ela galgou duas posições, com importações de US\$ 12,1 bilhões.

O aumento nas exportações do Brasil para os países da Liga Árabe foi de 6,3% em 2019 sobre 2018. Juntos, os países árabes ficaram atrás apenas da China e dos Estados Unidos como destino dos produtos brasileiros no ano passado, enquanto que no ano anterior estavam atrás também de Argentina e Holanda, além de China e Estados Unidos.

Apesar disso, ainda não há uma linha marítima direta entre o Brasil e o Oriente Médio. Atualmente, o comércio exterior marítimo com a região é atendido principalmente pelos serviços do Trade Brasil-Europa, onde quatro serviços (MED-SAEC/MSE, NEO BOSSA/SIRIUS, PLATE EXPRESS e NWC/ECX) transportam 92% do volume total.

De acordo com a Câmara Árabe, a entidade vem trabalhando em parceria com a União das Câmaras Árabes na formulação de uma

estratégia para que a criação de uma linha marítima direta, o que deve encurtar o custo do transporte e o tempo de entrega das mercadorias. Um estudo começou a ser feito na área e um seminário sobre o tema estava previsto para ocorrer neste ano em Alexandria, no Egito.

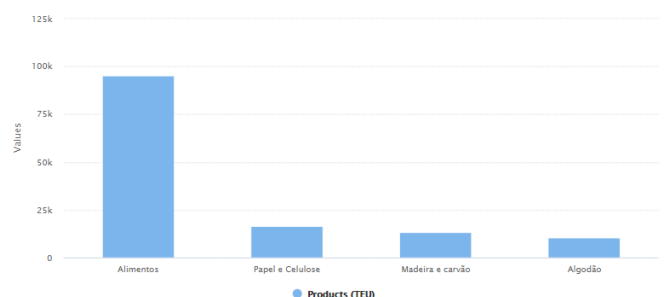
No webinar, Mourão se propôs a buscar os portos mais interessantes para a chegada de produtos árabes no Brasil e saída de produtos brasileiros para o mercado árabe. Mourão disse que é preciso sair do terreno da conversa e sentar para ver o que é preciso ser feito e sugeriu, inclusive, que o ministro da Casa Civil, Braga Netto, fosse envolvido no assunto.

Embora o governo possa facilitar o comércio entre países com acordos bilaterais, a decisão de uma nova rota marítima cabe aos armadores. Dados do DataLiner apontam que ainda não há um volume suficiente que justifique uma criação de rota direta entre Brasil e Oriente Médio, já que os volumes acumulados em 2020 estão no mesmo patamar de 2019, ou seja, 6,1% do volume brasileiro total.

Além disso, este volume compõe 16% dos serviços Europa e a criação de uma rota direta faria com que os navios deste trade tivessem menor volume.

Dados do DataLiner apontam que os 81% dos produtos exportados pelo Brasil ao Oriente Médio são concentrados em quatro categorias: alimentos, principalmente carnes (59% do volume Brasil-Oriente Médio), papel e celulose (10%), madeira e carvão (8%) e algodão (6%).

O gráfico a seguir mostra os principais produtos exportados pelo Brasil ao Oriente Médio nos quatro primeiros meses de 2019 e 2020:



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

Fonte: DataLiner

Já as nossas importações da região estão mais pulverizadas e com menor representatividade (19% do volume Brasil/Oriente Médio). Os destaques são: Plástico e Derivados (30%), Químicos (11%), Sal, gesso, cimento (10%) e Metais (9%). Ainda segundo as informações do DataLiner, dos países que compõem o Oriente Médio, três se destacam no fluxo de cargas com o Brasil: Arábia Saudita, com 25% do volume, Emirados Árabes, com 24% do volume e Turquia, com 18% do volume. Os volumes restantes (33%) estão divididos em 10 países. Vale destacar que não há fluxo de cargas entre o Brasil e o Afeganistão e o Líbano.

**Portos, terminais e infraestrutura**

**Um mês após o início de um programa de dragagem para garantir a navegação do canal de acesso ao terminal de grãos, o Porto de Santa Fé, na Argentina, recebeu um navio de bandeira paraguaia Tireless para ser carregado de 2100 toneladas de milho partido com destino no Uruguai. O terminal está armazenando cerca de 30.000 toneladas de grãos.**

Os silos do terminal de grãos agrícolas têm capacidade máxima de armazenamento de 56.000 toneladas de grãos e entre 20 e 30 caminhões por dia são recebidos diariamente no local. Os grãos são classificados de acordo com a qualidade e o local tem operado com níveis históricos de grãos, sendo, em grande parte, milho.

Apesar da baixa histórica enfrentada pelo rio Paraná, que castiga a hidrovía, os recentes investimentos realizados na dragagem do Porto de Santa Fé possibilitaram que embarcações de médio porte possam navegar normalmente, com ou sem carga pelo local.

**Dados do Estatístico Aquaviário da ANTAQ apontam que nos primeiros quatro meses de 2020 o setor portuário nacional (portos públicos + terminais privados) movimentou 340.588.296 toneladas. O volume corresponde a um crescimento de 3,71% em comparação com o mesmo período de 2019.**

Do total movimentado entre janeiro e abril, os portos privados movimentaram 65,2%. Os portos públicos, 34,8%. O Terminal da Ponta da Madeira (MA) foi a instalação privada que mais movimentou: 51,8 milhões de toneladas. Em relação aos portos públicos, Santos (SP) foi quem liderou: 35,3 milhões de toneladas.

O minério de ferro foi a carga mais movimentada no setor portuário durante o quadrimestre: 108,5 milhões de toneladas, queda de 6,21% em relação ao mesmo período de 2019. Entre janeiro e abril deste ano, destaque para a movimentação de combustíveis minerais, com crescimento de 17,54%.

Já a movimentação de abril foi de 91,6 milhões de toneladas, um crescimento de 16,6% em comparação com o mesmo mês de 2019.

**Comparativo entre o 1º quadrimestre de 2020 e o 1º quadrimestre de 2019**

- Crescimento de 3,7 % na movimentação portuária;
- Redução de 6,6% no número de atracções – aumento da consignação média;
- Aumento de 11,7% no total exportado para a China – Soja (41,5%) e Petróleo (44,5%);
- Incremento de 11,5% na movimentação de cabotagem com plataformas/ Incremento de 0,5% na movimentação de cabotagem sem plataformas
- Cabotagem (geral) em abril teve uma redução de 1,3%;
- Sem o transporte das plataformas, abril teve uma redução de 19,21% em relação a abril/2019 (-39,1% granel líquido; -6,2% contêiner; -41% carga geral; +12,5% granel sólido).

De acordo com a equipe da gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da Antaq, o efeito da COVID-19 na movimentação

total, parece, até o momento, ter ficado restrito principalmente ao mês de janeiro, pico da epidemia na China, com redução de 15,3% nas exportações para lá. Para a Antaq, esse efeito foi superado nos meses seguintes, tendo as exportações de janeiro a abril para esse país aumentado em 11,7%, com soja e petróleo tendo apresentado aumentos de mais de 40%.

Segundo o órgão, a expectativa para o ano de 2020 é de um aumento na movimentação portuária total. Apesar de um resultado negativo na cabotagem no curto prazo, tanto exportações quanto importações devem apresentar crescimento, principalmente puxadas pelo granel agrícola, com safra forte e aumento de demanda da China e pelo granel líquido, petróleo e derivados, que já apresentou aumento de 20% até abril e deve permanecer significativo ao longo do ano.

**No dia 17 de junho, o Tribunal de Contas da União (TCU) decretou, de forma cautelar, a indisponibilidade de bens da Libra Terminal Santos e da Libra Terminais para o ressarcimento de uma dívida de R\$ 3,4 bilhões com a Santos Port Authority, autoridade portuária de Santos.**

A determinação de bloqueio contrariou a área técnica do tribunal, que entendia não haver base legal para atender o pedido de cautelar apresentado pela administração do Porto de Santos.

O relator do processo, ministro Vital do Rêgo, discordou da interpretação e argumentou que a Lei 8.443 de 1992 (lei orgânica do TCU) permite o bloqueio para garantir a reparação de danos ao erário. Os demais integrantes do plenário concordaram com Vital e avaliaram que esse é um modo de viabilizar a execução de sentença arbitral favorável à autoridade portuária.

A disputa entre a Libra e a autoridade portuária está em arbitragem desde 2015 e gira em torno de dívidas bilionárias da empresa, que operava um terminal de contêineres em Santos. Por mais de 20 anos, ela pagou menos de 10% das taxas definidas no contrato de arrendamento do terminal, alegando não cumprimento de obrigações assumidas pelo poder concedente. Agora, a Santos Port Authority alertou ao TCU que haveria indícios da prática de “esvaziamento patrimonial” para escapar da cobrança.

Com base na nova Lei dos Portos, sancionada pela ex-presidente Dilma Rousseff em 2013, o Grupo Libra havia conseguido uma prorrogação para explorar as áreas em Santos até 2035 e a unificação de três contratos existentes. No entanto, a medida foi anulada pelo tribunal de contas e o governo vai relimitar as áreas.

O leilão do STS 14 e do STS 14A, que vão ocupar esses espaços e se dedicar à movimentação de celulose, está marcado para o dia 28 de agosto. A Libra, cujo contrato foi encerrado em maio, entrou em recuperação judicial e anunciou no ano passado o encerramento das operações em Santos.

**Foi realizada, no Porto de Montevidéu, a primeira operação com grãos líquidos, pela PTP Uruguay.**

O navio-bandeira de bandeira norueguesa “Wenche Victory”, com 184 metros de comprimento, 32 metros de largura e um calado de 10,62 metros atracou no berço 3 da Administração Nacional de Portos (ANP) para operar o descarregamento de

aproximadamente 1600 toneladas de UAN (fertilizante líquido) vindo de Donaldsonville, EUA. Para isso, foi utilizado um inovador sistema de carregamento direto do navio para caminhões tanques. A descarga ocorreu de forma contínua e rápida. O produto foi destinado para armazenamento na cidade de Paysandú.

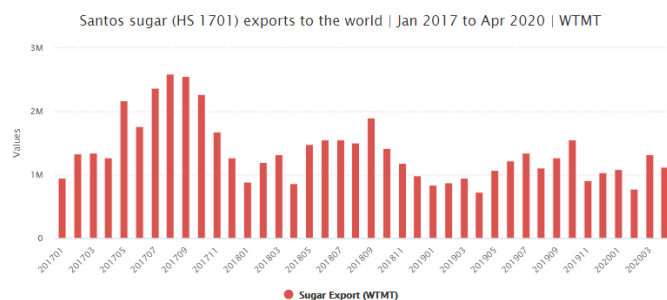
A operação foi uma novidade para o Porto de Montevideú mas não para o Uruguai, uma vez que a PTP Uruguay já realizou operações semelhantes nos portos de Nueva Palmira e Fray Bentos.

### Dados da agência marítima Cargonave apontam que o tempo médio de espera para o carregamento de navios com açúcar na Rumo, principal terminal de exportação do Porto de Santos, atingiu 45 dias na semana até 14 de junho.

Na semana anterior, a espera era de 41 dias. Para base de comparação, em igual período do ano passado, o tempo médio no aguardo era de cinco a sete dias.

Nos últimos três meses, a maior parte do mercado global de açúcar se voltou para o Brasil, que está produzindo volumes recordes do adoçante. As usinas têm dado prioridade ao açúcar em detrimento do etanol depois que o mercado de combustíveis brasileiro teve uma queda de demanda em função das medidas de isolamento social relacionadas à pandemia de coronavírus.

Dados do DataLiner apontam que o Porto de Santos exportou, nos quatro primeiros meses de 2020, 4,3 milhões de toneladas de açúcar, volume 26,97% superior ao mesmo período de 2019.



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

Fonte: DataLiner

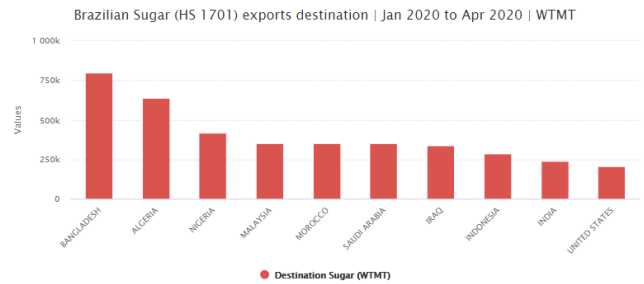
O Porto de Santos é a principal porta de saída do açúcar brasileiro, com 80,69% do volume exportado no período de janeiro a abril de 2020, seguido pelo Porto de Paranaguá (com 14,47%) e Maceió, com 3,33%. Acompanhe na tabela a seguir o volume de açúcar exportado pelo Brasil nos primeiros quatro meses de 2020 por porto:

Portos	Volume (WTMT)
SANTOS	4.309.289
PARANAGUA	773.230
MACEIO	178.244
SUAPE	56.811
RECIFE	19.586
SALVADOR	1.490
NAVEGANTES	1.050
ITAPOA	302
PORTO DE ITAGUAI	200
ITAJAI	47
RIO GRANDE	24

Showing 1 to 11 of 11 entries

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

O gráfico a seguir mostra os principais destinos do açúcar brasileiro no período de janeiro a abril de 2020:



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

Vale destacar que o boom nas exportações de açúcar acontecem ao mesmo tempo que o Brasil exporta volumes recordes de soja, o que contribuiu para o longo tempo de espera enfrentado pelos navios.

Ainda de acordo com a Cargonave, outros terminais de açúcar em Santos também registraram atrasos, mas menores.

**Na última terça-feira, dia 16 de junho, o Complexo Portuário de Itajaí recebeu o maior navio full contêiner a atracar em portos brasileiros, o APL Paris.** O navio tem 347,40 metros de comprimento e 45,2 metros de largura (boca), com capacidade para transportar até 10.798 TEUs e pertence ao armador CMA CGM.

A embarcação entrou no canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí de proa (frente) e atracou no berço 03 da Portonave. Para efeito de comparação, o navio APL Paris é mais comprido até mesmo que a Torre Eiffel em Paris, com 324 metros de altura, superior ainda na extensão ao equivalente de 3 campos e meio de futebol.

Segundo informações da Associação Brasileira Terminais de Contêineres (Abratec), o APL Paris terá atracação única na América Latina, no terminal da Portonave.

O diretor-superintendente administrativo da Portonave, Osmari de Castilho Ribas, explicou que este tipo de embarcação traz muitos contêineres vazios, um reposicionamento para suprir a necessidade regional.

“Uma das principais demandas que temos aqui é para carnes congeladas. Já tivemos problemas com falta de contêineres para carga refrigerada, mas (atualmente) está equilibrado. Não tem sido um gargalo para exportação”, afirmou.

As medidas para controle do novo coronavírus na China fez com que, em meados de março, contêineres enviados ao país asiático demorassem mais que o esperado para retornar ao Brasil, e desencadearam a redução de abates entre frigoríficos brasileiros.

De acordo com a Portonave, um navio “gigante” como o APL Paris representa um ganho significativo de escala ao Terminal de 2,2 mil contêineres na comparação com outros navios. O APL tem capacidade para 7,2 mil contêineres no total, enquanto os demais, que chegam a até 300 metros, têm capacidade para 5 mil contêineres.

Vale destacar que as manobras com essa classe de navios, de até 350 metros, que é o tamanho máximo que pode ser operado nesse momento em Itajaí, são resultado do planejamento, dos estudos e do treinamento de todos os envolvidos, para que essas embarcações possam operar de forma viável e segura.

Além disso, por serem consideradas manobras especiais, as entradas e saídas de navios com mais de 306 metros exigem a interdição do canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí, no trecho compreendido entre a Portonave e a entrada do canal. Esse tipo de manobra só foi possível diante das últimas obras realizadas na Baía de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí.

**A Santos Port Authority (SPA), responsável por administrar o Porto de Santos divulgou que registrou receita líquida de R\$ 246,3 milhões no primeiro trimestre de 2020, alta de 4,5% na base anual.** O desempenho foi impulsionado pelo aumento de 3,9% na movimentação de cargas no complexo santista, que atingiu 31,6 milhões de toneladas no período, refletindo a robustez do agronegócio nacional.

A companhia registrou um lucro bruto de R\$ 163,6 milhões no trimestre, alta de 9,9% sobre o mesmo intervalo de 2019.

As despesas administrativas também apresentaram melhora, com retração de 7,6%, para R\$ 45,5 milhões, em decorrência das diversas ações implementadas para racionalização dos gastos, sobretudo renegociações e revisões de contratos com terceiros.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), ajustado pelas provisões com os desembolsos do Programa de Incentivo ao Desligamento Voluntário (PIDV) e demais provisões, atingiu R\$ 109,5 milhões, 1,2% inferior sobre o primeiro trimestre do exercício anterior.

De acordo com a SPA, sem o efeito do reconhecimento das despesas atuariais do fundo de pensão complementar dos trabalhadores, o Portus, no valor de R\$ 19,9 milhões, o Ebitda teria crescido 16,8%. Em 2019, a despesa com o Portus só foi reconhecida no último trimestre e, mesmo assim, cumulativamente.

### Navegação

A AP Møller – Mærsk espera um EBITDA para o segundo trimestre de 2020 ligeiramente acima do nível do primeiro trimestre de 2020 (1,5 bilhão de dólares).

A previsão é resultado do desenvolvimento do mercado combinado com as medidas adotadas pela empresa para controle de custos e os blanks sailings.

De acordo com o armador, a demanda do mercado no segundo trimestre de 2020 está se desenvolvendo mais favorável do que o esperado originalmente, com uma queda de volumes prevista entre -15% a -18% no segundo trimestre de 2020. A previsão inicial era queda de -20% a -25%.

Apesar disso, dada a incerteza sobre a recuperação da demanda no segundo semestre de 2020, uma vez que as economias ainda são impactadas pelo COVID-19, a previsão do ano inteiro sobre os lucros permanece suspensa.

“Conseguimos navegar bem em um segundo trimestre muito difícil, ajustando a capacidade à demanda para manter a alta utilização de nossa rede e gerenciar nossos custos em toda a empresa. Embora a incerteza persista por causa da pandemia e baixa visibilidade no caminho de recuperação, nos beneficiamos de um negócio oceânico mais resiliente”, afirma o CEO da empresa, Søren Skou.

A empresa afirmou que publicará seus resultados parciais no dia 19 de agosto de 2020.

**A CMA CGM informou que devido ao permanente congestionamento para atracação no Sudão, o que causa interrupções nos serviços e eleva os custos operacionais, a empresa implementará, a partir do dia 15 de julho de 2020 (data de BL) até o dia 31 de agosto de 2020, uma sobretaxa (Port Congestion Surcharge) para todas as cargas movimentadas entre a Costa Leste da América do Sul e Sudão.**

A sobretaxa será aplicada nos serviços SAMWAF, NEFGUI, SIRIUS e SAFRAN) e terá o valor de mil dólares por contêiner

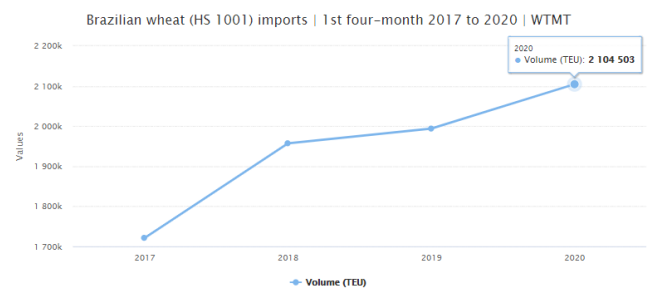
### Grãos

**O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex), órgão deliberativo da Câmara de Comércio Exterior (Camex), ligada ao Ministério da Economia, aprovou cota adicional de 450 mil toneladas de importação de trigo com isenção da Tarifa Externa Comum (TEC) de 10% para países de fora do Mercosul.**

A cota adicional poderá ser utilizada até 17 de novembro deste ano, caso 85% do volume de 750 mil toneladas por ano permitidas atualmente seja preenchido. O mecanismo entra em vigor imediatamente, tendo efeito a partir de 1º de julho.

De acordo com a Associação Brasileira da Indústria do Trigo (Abitrigo), a decisão do governo atende a uma recomendação da entidade, que havia feito a solicitação com o objetivo de assegurar o fornecimento do grão ao mercado brasileiro, caso a disponibilidade do produto argentino não se efetive.

O gráfico a seguir mostra as importações brasileiras de trigo ano a ano:



Source: Antaq

“A preocupação da indústria moageira, além de assegurar o abastecimento interno é o de reduzir o custo da importação

afetado pela desvalorização do real e pela alta do trigo argentino”, afirma o presidente-executivo da Abitrigo, Rubens Barbosa.

Atualmente, sobre o trigo comprado de países que não pertencem ao bloco incide TEC de 10% e taxas da Marinha Mercante. Atualmente, o Brasil importa cerca de 60% – entre 5 milhões e 6 milhões de toneladas – do trigo necessário para moagem nacional.

Confira a seguir as principais origens do trigo importado pelo Brasil:

País Origem	Volume (WTMT)
Argentina	2.068.906
Estados Unidos	28.078
Martinica	4.011
Suriname	3.508

Table source: Antaq

**O governo argentino incluiu uma proposta de associar a taxa de juros de títulos emitidos para reestruturação da dívida do país às suas exportações agrícolas na mais recente oferta que fez aos detentores de cerca de 65 bilhões de dólares em títulos soberanos.**

A proposta foi um agrado para tentar viabilizar um acordo com os detentores do títulos mas desagradou os produtores rurais da Argentina.

Mas essas garantias, que levariam a pagamentos caso as exportações agrícolas atingissem determinado patamar, não foram suficientes para convencer os detentores de títulos.

Os produtores, por sua vez, temem que essas garantias sejam um incentivo para que o governo mantenha impostos de exportação inalterados nos níveis atuais de 33% para soja e produtos à base de soja e 12% para milho e trigo. A Argentina é um importante fornecedor internacional das três culturas.

Os principais grupos agrícolas da Argentina enviaram uma carta ao governo na qual dizem que seus membros estão “alarmados” com a ideia de vincular as taxas de juros dos títulos às exportações.

“Esse instrumento financeiro geraria incentivos negativos para a produção agrícola”, afirmaram na carta.

“Isso significaria que os impostos de exportação não seriam reduzidos até que os títulos vencessem... comprometendo nossa capacidade de gerar emprego, investimento e reativação econômica”, apontaram no documento.

A economia da Argentina, atingida por medidas de isolamento contra o coronavírus desde 20 de março, deve encolher cerca de 9,5% neste ano.

### **Minérios**

**A Vale informou que recebeu, no dia 17/06, da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho, em Minas Gerais, um Termo de Suspensão da Interdição do Complexo de Itabira, composto**

**pelos minas de Conceição, Cauê e Periquito, determinando a suspensão total da interdição inicialmente determinada pela própria Subsecretaria de Inspeção do Trabalho.**

O Complexo de Itabira estava interdito desde o dia 05 de junho por conta de uma discussão sobre as medidas preventivas de proteção dos funcionários da mineradora na região em relação ao novo coronavírus.

Em comunicado, a Vale afirmou “que tem consciência de sua responsabilidade socioeconômica e, desde o início da pandemia, tem buscado meios para contribuir com a sociedade brasileira na luta contra o vírus, protegendo seus empregados e as comunidades no entorno de suas operações”.

Ainda de acordo com a Vale, a paralisação resultou em perda de produção inferior a 1 Mt, e as atividades serão retomadas gradualmente pela companhia, sem que haja alteração no guidance de volume de produção de minério de ferro de 310-330 Mt em 2020.

### **Carnes**

**Os Ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), da Economia (ME) e da Saúde (MS) definiram em portaria conjunta as medidas destinadas à prevenção, controle e mitigação dos riscos de transmissão da Covid-19 nas atividades desenvolvidas na indústria de abate e processamento de carnes e derivados destinados ao consumo humano e laticínios.** De acordo com os órgãos, o objetivo da norma, que foi elaborada após conversas com o Ministério Público do Trabalho, é garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores, o abastecimento alimentar da população, os empregos e a atividade econômica.

As orientações contidas na [Portaria Conjunta Nº 19](#), publicada nesta sexta-feira (19) no Diário Oficial da União, são obrigatórias. A fiscalização ficará a cargo do Ministério da Economia. No mês passado, o governo já havia divulgado [um manual com recomendações](#) para frigoríficos em razão da pandemia, que será substituído pelas medidas previstas na portaria.

Entre as orientações trazidas pela portaria está a necessidade de acompanhamento de sinais e sintomas de Covid-19 e afastamento imediato por 14 dias dos funcionários que tiverem casos confirmados, suspeitos ou contactantes de confirmados de Covid-19. Os afastados do trabalho só poderão voltar às suas atividades antes de 14 dias de afastamento mediante exame laboratorial descartando o Covid e se estiverem sem sintomas por mais de 72 horas.

No interior das indústrias, o distanciamento entre os funcionários deverá ser de pelo menos 1 metro, conforme recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS) e do Ministério da Saúde. Se essa distância não puder ser implementada, os trabalhadores devem usar máscaras cirúrgicas além dos equipamentos de proteção individual (EPI), e serem instaladas divisórias impermeáveis entre esses funcionários ou fornecidas viseiras plásticas ou óculos de proteção, além de medidas administrativas como escalas de trabalho diferenciadas.

A organização deve promover o trabalho remoto quando possível e adotar medidas para evitar a aglomeração de trabalhadores na entrada e saída do estabelecimento.

As instalações devem dar preferência à ventilação natural e, se o ambiente for climatizado, deve ser evitada a recirculação do ar, com reforço na limpeza e desinfecção dos locais de trabalho.

Todos os trabalhadores devem ser orientados para a necessidade de higienização correta e frequente das mãos, evitando filas com distanciamento inferior a 1 metro, além de aglomerações.

Também deverão ser reforçados os cuidados nos refeitórios, nos vestiários e no transporte dos trabalhadores, quando fornecido pelas organizações.

Quando houver a paralisação das atividades em decorrência da Covid-19, devem ser feitas a higienização e desinfecção do local de trabalho, áreas comuns e veículos utilizados antes do retorno das atividades. Também deve haver triagem dos trabalhadores por médico do trabalho, garantindo afastamento dos casos confirmados, suspeitos e contactantes com os confirmados de Covid-19, entre outras medidas.

Apenas nos frigoríficos existem atualmente 3.299 estabelecimentos processadores de carnes e derivados registrados no Serviço de Inspeção Federal (SIF), dos quais, 445 comercializam proteína animal. Nas linhas de inspeção dos frigoríficos trabalham 1.948 pessoas.

**China amplia controle sobre carnes importadas** - A medida é importante não só para garantir a saúde da população e o abastecimento interno como também para manter as exportações de proteína animal, que vêm apresentando bons números. A China, que continua sofrendo com a gripe suína africana, que dizimou grande parte de seu rebanho de porcos, aumentou muito as importações de carne brasileira.

Dados do DataLiner apontam que nos primeiros quatro meses de 2020, por exemplo, o Brasil exportou 31% mais carne bovina e 31% mais carne de aves à China em relação ao mesmo período de 2019. Em relação à carne suína, a demanda foi excepcional: crescimento de 223% nos embarques brasileiros ao país asiático.

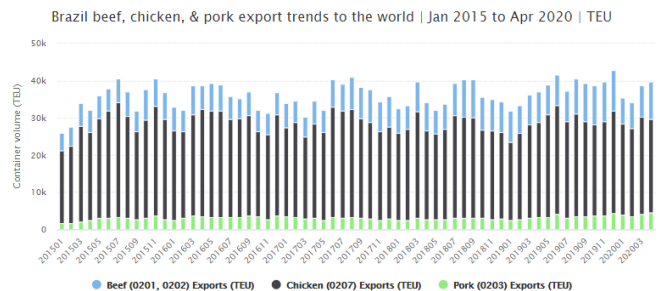
Além disso, um novo surto de coronavírus em Pequim fez com que o país aumentasse o rigor no controle às carnes importadas. Nesta semana, os compradores chineses passaram a exigir dos exportadores a assinatura de um compromisso garantindo que a carne é livre de Covid.

De acordo com a Reuters, Pequim começou a testar alimentos importados para o coronavírus após um surto no mercado atacadista de alimentos na semana passada. Segundo importadores, em Tianjin, o principal porto de Pequim, as autoridades estão testando todos os contêineres de carne.

Mais de 30 mil amostras de carne, frutos do mar, legumes e frutas foram testadas entre os dias 11 e 17 de junho. Todos tiveram resultado negativo para o coronavírus, segundo a alfândega chinesa. Um exportador de carne disse à Reuters que como é muito caro e demorado testar todos os produtos, eles estão pedindo aos fornecedores que assinem esta carta para que voltem ao normal.

Quanto peso a declaração terá, no entanto, não está claro.

O gráfico a seguir mostra as exportações brasileiras de carne bovina, suína e de frango mês a mês:



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

### Outras cargas

**Dados da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), apontam que o déficit na balança comercial de produtos químicos atingiu US\$ 11,4 bilhões no acumulado dos cinco primeiros meses deste ano, valor 2,6% inferior àquele de igual período em 2019.** O valor é resultado das importações de US\$ 16,1 bilhões e das exportações de US\$ 4,7 bilhões em produtos químicos, reduções de 5,3% e de 11,3% respectivamente no mesmo período.

Os intermediários para fertilizantes e os produtos farmacêuticos para uso humano foram os principais grupos da pauta de importação brasileira de produtos químicos, cada um com compras superiores a US\$ 2,5 bilhões até maio, e juntos representaram praticamente um terço do total importado pelo País no período. Já os produtos mais exportados no período de janeiro a maio de 2020 foram os grupos de produtos inorgânicos diversos (especial destaque para alumina calcinada) e de resinas termoplásticas. Contudo, enquanto as exportações desses inorgânicos (US\$ 1,5 bilhão) cresceram 2,7%, as vendas de resinas termoplásticas (US\$ 610,8 milhões) recuaram 22,6% em igual período.

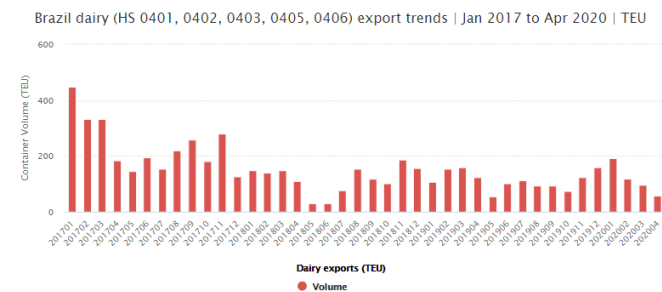
De janeiro a maio, os produtos químicos responderam por 23,3% do total de US\$ 68,9 bilhões em importações e por 5,5% dos US\$ 84,5 bilhões em exportações realizadas pelo País. As quantidades movimentadas em produtos químicos foram recorde tanto com as importações de 18,8 milhões de toneladas quanto com as exportações de 6,4 milhões de toneladas, respectivamente aumentos de 12,4% e de 18,7% em relação aos maiores registros anteriores.

**Desde o segundo semestre de 2019, a Arábia Saudita revisou suas regras para importação de produtos lácteos. Desde então, o Brasil está trabalhando para revisar seus processos e atender à essas novas exigências.** As novas regras sauditas para os lácteos incluem, por exemplo, análises de resíduos que não são previstas na legislação brasileira.

Até 2017, o Brasil embarcou 4,3 mil toneladas à Arábia Saudita, gerando US\$ 9,6 milhões de receita. Nos anos seguintes, porém, os envios brasileiros caíram. Agora, a Associação Brasileira de Laticínios (Viva Lácteos) busca traçar um panorama e definir quais os passos para seguir exportando aos sauditas.

De acordo com a entidade, a Arábia Saudita é referência na região, por isso, se adequar às novas regras é muito importante. Da Arábia Saudita é possível exportar para Emirados, Bahrein, Catar, Omã, entre outros.

Dados do DataLiner indicam que as exportações brasileiras de lácteos caíram 15,1% nos quatro primeiros meses de 2020 em relação ao mesmo período de 2019. Acompanhe no gráfico a seguir as exportações brasileiras de lácteos ano a ano:



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

## Economia

**Dados divulgados em 15 de junho, pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia indicam que a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,599 bilhão e corrente de comércio de US\$ 6,309 bilhões, na segunda semana de junho de 2020 – com quatro dias úteis –, como resultado de exportações no valor de US\$ 3,954 bilhões e importações de US\$ 2,355 bilhões.**

No ano, as exportações totalizam US\$ 92,611 bilhões e as importações, US\$ 73,72 bilhões, com saldo positivo de US\$ 18,891 bilhões e corrente de comércio de US\$ 166,332 bilhões.

## Análise do mês

Nas exportações, comparadas a média diária até a segunda semana de junho de 2020 (US\$ 899,33 milhões) com a de junho de 2019 (US\$ 968,74 milhões), houve queda de -7,2%, em razão da diminuição nas vendas na Indústria Extrativa (-22,6%) e de produtos da Indústria de Transformação (-15,7%). Por outro lado, houve aumento nas vendas em Agropecuária (+34,3%).

A queda nas exportações foi puxada, principalmente, pela diminuição nas vendas dos seguintes produtos: óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (-47,1%); minério de ferro e seus concentrados (-6,5%); minérios de cobre e seus concentrados (-18,2%); minérios de alumínio e seus concentrados (-29,4%) e carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (-99,9%).

Já em relação aos produtos da Indústria de Transformação, a queda nas exportações foi puxada, principalmente, por aeronaves e outros equipamentos, incluindo suas partes (-89,4%); carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas (-33,4%); motores e máquinas não elétricos, e suas partes, exceto motores de pistão e geradores (-82,9%); ferro-gusa, spiegel, ferro-esponja, grânulos e pó de ferro ou aço e ferro-ligas (-27,4%); e veículos automotivos para transporte de mercadorias e usos especiais (-57,7%).

Nas importações, a média diária até a segunda semana de junho de 2020 (US\$ 530,5 milhões) ficou -22,6% abaixo da média de junho do ano passado (US\$ 685,72 milhões). Nesse comparativo, caíram os gastos, principalmente, com Agropecuária (-22,3%) e com produtos da Indústria de Transformação (-25,8%). Já em relação à Indústria Extrativista houve aumento de gastos (21,2%).

A queda das importações foi puxada, principalmente, pela diminuição dos gastos com os seguintes produtos agropecuários: trigo e centeio, não moídos (-29,2%); pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (-53,3%); látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais (-60,5%); milho não moído, exceto milho doce (-94,1%); e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (-28,5%). Já na Indústria de Transformação, a queda das importações ocorreu devido à diminuição dos gastos com a compra de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (-54,1); adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (-27,7%); partes e acessórios dos veículos automotivos (-56,9%); veículos automotivos de passageiros (-67,1%); e torneiras, válvulas e dispositivos semelhantes para canalizações, caldeiras, reservatórios, cubas e outros recipientes (-69,4%).

**A Receita Federal e a Polícia Federal deflagraram, nesta quarta-feira, 17 de junho, a “Operação Ásia”, com o objetivo de combater esquema de subfaturamento de mercadorias importadas principalmente de países asiáticos, com vultoso montante de tributos sonegados e remessa irregular de divisas através de doleiros.** A operação tem como alvo os mentores do esquema, empresas utilizadas pelos grupos investigados e intervenientes que registram as declarações subfaturadas e apresentam documentos falsos às Autoridades Aduaneiras.

As investigações tiveram início quando Auditores-Fiscais da Receita Federal identificaram grupos de despachantes aduaneiros que, de forma recorrente e continuada, registravam Declarações de Importação fraudulentas com valores inferiores aos efetivamente pagos, o que configura o crime de descaminho. Além dos crimes contra a ordem tributária, foram identificados indícios dos crimes de lavagem de dinheiro, evasão de divisas, associação criminosa e falsidade ideológica.

No decorrer dos trabalhos, os Auditores-Fiscais também detectaram a interposição fraudulenta de terceiros, com o uso de tradings no exterior e no Brasil utilizadas para figurar nas Declarações de Importação em substituição aos reais exportadores ou importadores. Foi identificada ainda a atuação de “consultores em comércio exterior” que possuem escritórios em países como China e EUA e promovem o contato entre importadores brasileiros e fornecedores no exterior já integrados ao esquema de subfaturamento, oferecendo um pacote completo de serviços, que incluía a identificação dos produtos na origem, a emissão da documentação com valores subfaturados, a execução dos procedimentos de exportação no exterior e de importação no Brasil e até a remessa irregular ao exterior do quantum omitido.

O prejuízo aos cofres públicos decorrente da atuação dos investigados é superior a meio bilhão de reais e o volume de recursos enviado de forma ilícita ao exterior supera R\$ 5 bilhões.

Estão sendo cumpridos 02 (dois) mandados de prisão temporária e 35 (trinta e cinco) de busca e apreensão, expedidos pela 11ª Vara Federal de Fortaleza, para os Municípios de Fortaleza, Eusébio e São Gonçalo do Amarante. As buscas incluem 05 (cinco) mandados para condomínios de luxo. A Justiça Federal decretou também a apreensão de todos os veículos em posse dos principais investigados cujos valores ultrapassem R\$ 100.000,00 (cem mil reais). Participam da operação 35 Auditores-Fiscais da Receita Federal, 17 Analistas-Tributários e 130 Policiais Federais.

**As exportações paraguaias registraram, no período de janeiro a maio de 2020, um volume total de 4,26 bilhões de dólares. Apesar de serem destinados a 125 países, 75% desse total foi direcionado aos mercados da Argentina, Brasil e Chile.**

A Argentina ocupa o primeiro lugar nas exportações paraguaias com uma compra de 1,09 bilhão de dólares, 34,6% do total (+12,6% em comparação aos primeiros cinco meses de 2019). Os principais produtos exportados para a Argentina foram soja, erva-mate e banana.

O Brasil ficou em segundo lugar, com um volume de 1,03 bilhão de dólares, 32,5% do total (-6,2% em relação ao período de janeiro a maio de 2019). Os principais produtos exportados ao Brasil foram soja, álcool etílico e carne bovina.

O Chile está em terceiro lugar, com um total de US \$ 245,1 milhões, o que representa 7,7% do total (-5,7% em relação aos cinco primeiros meses de 2019). Os produtos mais exportados ao Chile foram arroz, tampas de metal e álcool etílico.

Já as importações paraguaias atingiram, nos cinco primeiros meses de 2020, um volume de 3,81 bilhões de dólares (-20,3% em relação a igual período de 2019) e foram originárias de 139 países.

A China é a principal fonte de importações, com 1,13 bilhão de dólares, 30,8% do total. Em segundo lugar está o Brasil, com 21,2% do total e em terceiro a Argentina, com 8,8% do total importado.

As transações de comércio exterior do Paraguai em exportação e importação nesses cinco primeiros meses do ano totalizaram 8,08 bilhões de dólares, com queda de -21,1% em relação ao mesmo período do ano anterior.

*DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em [www.datamarnews.com](http://www.datamarnews.com). Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: [datamarweek@datamar.com.br](mailto: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*