

TRADE REPORT

Comércio Exterior brasileiro deve crescer mais em 2019 após Natal fraco em 2018

- Expectativa de alta para Importações e Exportações com clientes de todos os setores otimistas com o próximo ano
- Intermodal registra crescimento de dois dígitos no terceiro trimestre após greve dos caminhoneiros
- Crescimento das importações caem expressivamente na comparação anual, com alta de apenas 3% no terceiro trimestre
- Setores de máquinas, eletrodomésticos e eletrônicos não conseguem crescer no período
- Exportações de café disparam 36%, mas açúcar desponta 42% entre julho e setembro

Relatório de Comércio Brasileiro - 2018

O Comércio Exterior brasileiro deve crescer mais em 2019, ofuscando o que deve ser um Natal ruim para os varejistas após o terceiro trimestre fraco em Manaus, o hub de montagem de eletrônicos do Brasil.

“O País está em um momento decisivo de virada. Produtores industriais, rurais e de commodities estão confiantes de que 2019 será um ano melhor depois de um 2018 altamente desafiador”, afirma Antonio Dominguez, Diretor Principal da Maersk Line para a Costa Leste da América do Sul, que inclui Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Entre os principais desafios dos últimos meses ele destaca a greve dos caminhoneiros e o cenário macroeconômico de incertezas do ano eleitoral.

A Maersk Line prevê crescimento de apenas 1% no PIB brasileiro em 2018 e 3% em 2019. Em relação às importações e exportações brasileiras via contêiner, a Maersk, que controla a maior companhia de transporte marítimo do mundo, prevê um crescimento de aproximadamente 3,5% em 2018 e 5% em 2019.

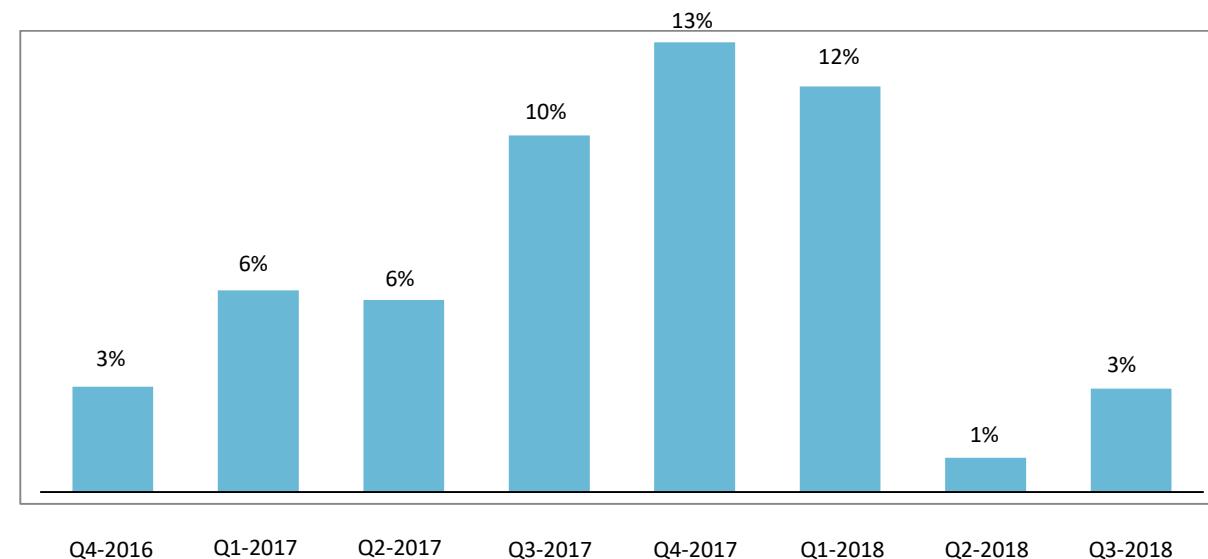
Essas previsões vêm após um terceiro trimestre no qual as importações e exportações cresceram apenas 3% após o 1% registrado no segundo trimestre, que foi impactado pela greve dos caminhoneiros. Todos esses dados do mercado são fornecidos à Maersk pela Datamar.

As importações do terceiro trimestre subiram apenas 3% - a pior performance para o segmento desde o terceiro trimestre de 2016, quando as importações caíram 8,3%. De fato, 2016 foi o pior ano para as importações desde que a Maersk começou a produzir o Relatório Trimestral de Comércio Exterior em 2012. Em 2016, o Brasil, tradicionalmente um importador líquido, tornou-se um exportador líquido com o consumo colapsado durante a pior crise econômica desde o começo da década 90.

“Esperamos um Natal muito fraco neste ano e estimamos que as importações vão crescer somente 1% no quarto trimestre”, revela Matias Concha, Diretor de Trade e Marketing da Maersk Line para a Costa Leste da América do Sul. “O dólar foi negociado a R\$ 3,70 e passou a marca dos R\$ 4,00 no terceiro trimestre, prejudicando o poder de compra dos brasileiros e induzindo o varejo a dar um passo para trás no processo de aumentar seus estoques”, complementa o executivo.

Variações de Importações + Exportações

(% vs mesmo quadrimestre do ano anterior)



Crescimento Intermodal

As empresas agora estão buscando por soluções integradas de transporte intermodal, estimulando a Maersk a crescer mais de 10% neste segmento entre julho e setembro (esse é um dado referente à Maersk especificamente, não ao mercado, como o restante dos dados do relatório). As empresas estão mudando as estratégias após a greve dos caminhoneiros, aumentando a pressão financeira entre os exportadores para cortar custos.

“Estamos agradavelmente satisfeitos com a rapidez com que nossos serviços intermodais estão crescendo após a greve dos caminhoneiros”, afirma Dominguez. “As empresas querem evitar a dor de cabeça de trabalhar com diversos fornecedores que proveem somente um serviço, como transporte em terra, seguro ou aduana. Muitas companhias tem encontrado grandes dificuldades em garantir que os caminhões transportem seus produtos desde a greve por conta da volatilidade do preço do frete. Agora, eles querem um *one-stop shop* que possa fornecer todos os serviços combinados em um”, explica.

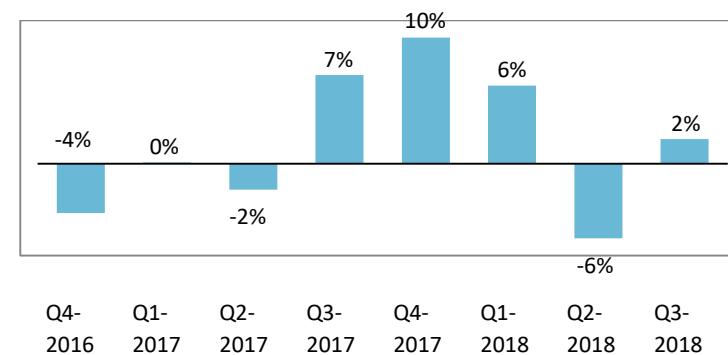
No entanto, novos investimentos em infraestrutura, como malhas ferroviárias, são necessários para evitar as dores da última greve dos caminhoneiros, que vai prejudicar o resultado do PIB de 2018. Em janeiro, economistas previam algo em torno de 3% para o ano. Agora, reduziram as projeções para 1,3%.

“Deixando os desafios de dragagem e aduana de lado, está claro que o Brasil precisa investir em infraestrutura e desenvolver realmente uma malha ferroviária, como as vistas nos Estados Unidos, China e Europa. Ao mesmo tempo, precisa melhorar o acesso rodoviário aos portos do Sudeste e Sul”, defende Dominguez. “Todas essas mudanças farão com que o Brasil seja mais competitivo a nível global ao mesmo tempo em que trará redução de preços para os consumidores no País, promovendo o crescimento econômico”, adiciona.

Terceiro Trimestre

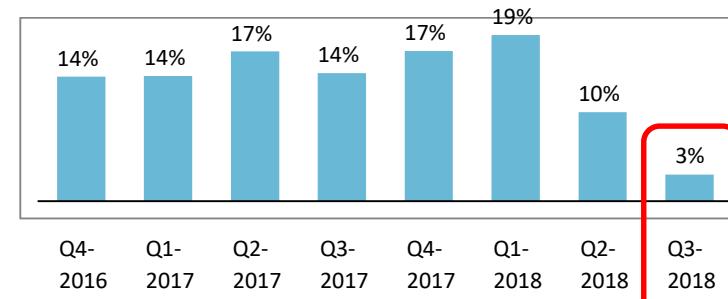
O terceiro trimestre representou uma recuperação tímida com investidores e consumidores com o pé no freio após os impactos negativos da greve dos caminhoneiros no segundo trimestre. A incerteza política antes das eleições em

outubro também pesou nos negócios e na confiança dos consumidores noperíodo.



Variação de Exportações

(% vs mesmo quadrimestre do ano anterior)



Set 2018 com 2% de redução de mercado

Variações de Importação

(% vs mesmo quadrimestre do ano anterior)

As exportações permaneceram como um desafio entre julho e setembro já que o espaço nos navios e a disponibilidade de contêineres era escassa. A situação foi exacerbada já que os produtores de algodão registraram outra safra robusta. As exportações de cargas secas subiram apenas 3% enquanto as de carga refrigerada tiveram uma modesta alta de 1% no terceiro trimestre.

“Foi uma safra muito forte e esperamos mais do mesmo em 2019 e 2020, de fato, a projeção para o setor de algodão é extremamente positivo e é por isso que é importante haver uma retomada das importações, caso contrário, os espaços nos navios serão ainda mais apertados com as safras de algodão crescendo”

Denis Freitas

Diretor da Safmarine para a Costa Leste da América do Sul, uma empresa subsidiária da Maersk.

Previsões para algodão

Previsão para algodão	Produção em Ton. / Milhões	Absorvido localmente in Ton. / Milhões	Para exportações em Ton. / Milhões
2018/2019	2.2	0.7 / 0.8	1.4 / 1.5
2019/2020	2.5	0.7 / 0.8	1.7 / 1.8
2020/2021	3.0	0.8 / 0.9	2.1 / 2.2

O Brasil, outrora importador líquido sustentado pelo forte consumo, é hoje um exportador líquido. Isso cria um desequilíbrio nos volumes de importação e exportação. Os volumes de importação precisam aumentar para preencher os navios subutilizados que retornam ao Brasil. Uma vez que isso aconteça e um equilíbrio seja alcançado entre importações e exportações novamente, a Maersk começará a considerar o aumento de capacidade.

“Empresas de transporte marítimo funcionam como qualquer outro negócio, elas não podem existir se perderem dinheiro. Antes de começarmos a considerar adicionar capacidade novamente, temos que ver uma retomada nos volumes de importação. Os navios retornando para o Brasil da Europa, Ásia, Oriente Médio e África precisam estar cheios novamente”, explica Concha.

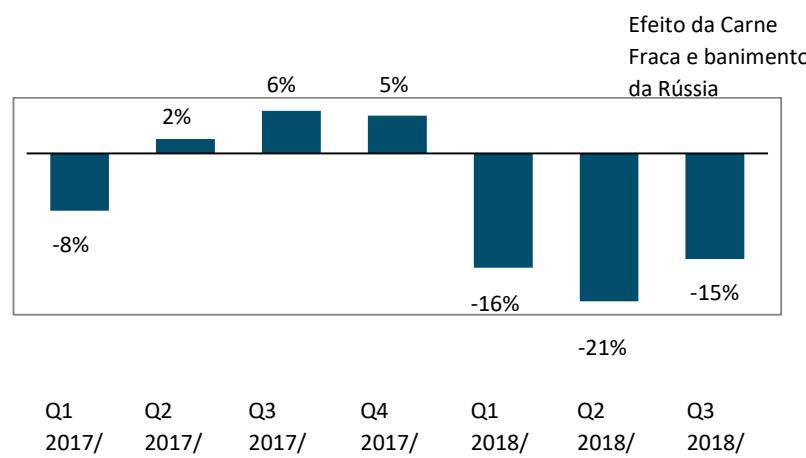
Segmento da Indústria	FFE 3T'17	FFE 3T'18	3T'18 vs 3T'17	Diff (%)
Madeira	20.690	26.283	5593	27%
Café	8.214	11.149	2935	36%
Químicos	5.182	6.718	1536	30%
Comida e Bebidas	11.163	12.665	1502	13%
Papel e Celulose	20.989	21.673	685	3%
Algodão	7.348	8.010	662	9%
Máquinas, Eletrodomésticos e Eletrônicos	4.412	4.768	356	8%
Metais, mineração e construção	16.661	16.626	(35)	0%
Plástico e Borracha	10.151	9.713	(437)	-4%
Açúcar	16.392	9.545	(6.847)	-42%

No mercado de carga refrigerada, as exportações para a Europa registraram queda de 15% e para a Ásia aumentaram 11%, com a proibição da Rússia e da União Europeia tendo prejudicado a indústria brasileira de proteína, que continuou se adaptando e transferindo seus volumes de negócios para o Extremo Oriente.

“O segmento de proteínas é altamente complexo nesse momento, pois ainda está tentando se recuperar da proibição generalizada da carne no primeiro semestre de 2017. Restrições continuam na Europa e no Oriente Médio por diferentes razões. A Rússia suspendeu sua proibição, mas, embora isso seja positivo, esperamos que pouco ou nenhum volume de carne suína seja exportado para a Rússia, já que eles desenvolveram sua própria indústria durante o período de proibição. A Rússia não será tão forte no mercado quanto costumava ser”, afirma Concha. “O que podemos esperar dos produtores de carne suína é a mudança contínua de foco rumo à Ásia para compensar esse cenário”, acrescenta o executivo.

Exportações – Refrigerados

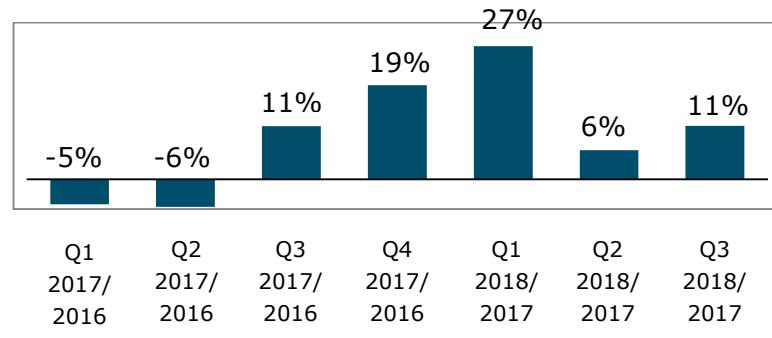
Barreiras comerciais afetam os resultados na Europa e Oriente Médio



Refletindo esse cenário desafiador, as exportações de carne bovina cresceram 15% e de carne suína caíram 3% no terceiro trimestre.

Segmento da Indústria	FFE's 3T'17	FFE's 3T'18	3T'18 vs 3T'17	
			Diff (FFE's)	Diff (%)
Carne	13.999	16.120	2.121	15%
Químicos	342	352	10	3%
Carne de porco	4.506	4.385	(122)	-3%
Frutas, Vegetais e Plantas	9.793	9.417	(376)	-4%
Outros tipos de carne	5.855	5.186	(669)	-11%
Carne de frango	39.314	37.992	(1322)	-3%

Europa



Extremo Oriente

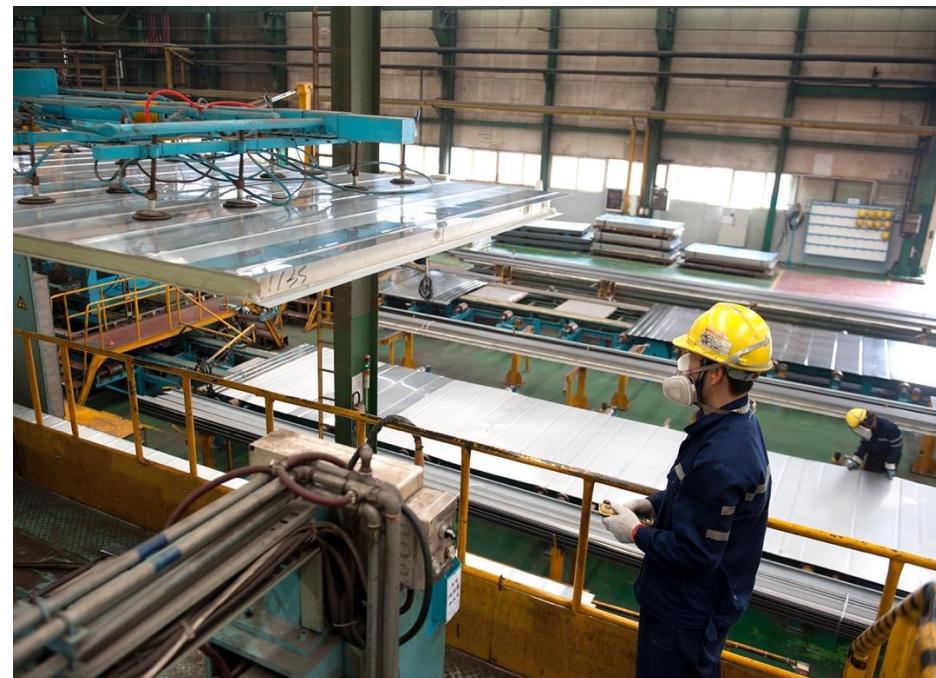
Importações – crescimento anêmico antes do Natal

As importações perderam ritmo no terceiro trimestre, com os varejistas sendo incapazes de manter o ritmo após um desempenho impressionante no primeiro trimestre, quando o volume de eletrônicos, por exemplo, cresceu 22% em janeiro, 32% fevereiro e 49% março, antes da Copa do Mundo.

Em agosto, as importações de eletrônicos caíram 15%, mandando um sinal preocupante de que nem tudo estava indo bem para o varejo brasileiro antes do Natal.

Tradicionalmente, o mês de agosto registra crescimento de dois dígitos na corrida para a temporada de festas de fim de ano, já que o varejo costuma fazer pedidos em julho.

Desta vez, as importações como um todo aumentaram apenas 3% no terceiro trimestre, após um declínio de 2% em setembro. De fato, as importações do terceiro trimestre vindas da Ásia ficaram estáveis (0%), apesar das importações da região terem declinado 11% em setembro.



Segmento da Indústria	FFE's 3T'17	FFE's 3T'18	3T'18 vs 3T'17	
			Diff (FFE's)	Diff (%)
Químicos	28.884	32.784	3900	14%
Metais, mineração e construção	21.727	24.972	3245	15%
Comidas e Bebidas	7.995	9.777	1782	22%
Vestuário e Recreação	9.190	10.280	1090	12%
Automóvel e Transporte	22.833	23.378	545	2%
Machinery, Appliances & Electro	29.830	29.906	76	0%
Textile & Leather	13.678	13.552	(125)	-1%
Plastic & Rubber	26.414	25.705	(710)	-3%
Pulp & Paper	5.710	4.764	(946)	-17%
Fruits, Vegetables & Plants	6.485	4.701	(1785)	-28%

Outro ponto sensível nas importações de eletrônicos é o declínio acentuado na região Norte do País, com retração de 15%. Essa queda reflete a desaceleração na montagem de produtos eletroeletrônicos em Manaus durante o terceiro trimestre.

	S3%	S4%	S5%
Gzr qtv	423: 14239	423: 14239	423: 14239
Sudeste	6%	-8%	2%
Sul	6%	-6%	1%
Nordeste	-8%	-10%	3%
Norte	23%	21%	21%
	S3%	S4%	S5%
Kor qtv	423: 14239	423: 14239	423: 14239
Sudeste	14%	8%	0%
Sul	27%	12%	13%
Nordeste	-9%	18%	-3%
Norte	59%	17%	-15%
	S3%	S4%	S5%
Vq/cn	423: 14239	423: 14239	423: 14239
Sudeste	10%	0%	1%
Sul	14%	1%	6%
Nordeste	-8%	3%	0%
Norte	46%	18%	0%



Perspectivas

“Esperamos um ano melhor para as importações em 2019, já que os varejistas terão que reabastecer os estoques novamente. Em contraste com o que estamos vendo agora em 2018, esperamos crescimento de dois dígitos nas importações no segundo semestre de 2019”

Matias Concha

Diretor de Trade e Marketing da
Maersk Line para a Costa Leste da América do Sul.

“Para as exportações, esperamos ver mais do mesmo, os navios continuarão a sair carregados do Brasil no ano que vem. Restrições de espaço continuarão a limitar o crescimento. Isso não é algo que queremos ver, mas precisamos ver uma retomada das importações antes que a Maersk esteja pronta para considerar um novo aumento da capacidade”, conclui.





Sobre a Maersk Line

- A Maersk Line é a maior companhia de transporte marítimo do mundo, com mais de 33 mil funcionários e mais de 630 embarcações, que fornece soluções integradas de logística no mar e na terra.
- A Maersk Line atende clientes por meio de seus 306 escritórios em 114 países.

Sobre a A.P. Moller-Maersk

- A Maersk tem mais de 89 mil funcionários no mundo e está presente em mais de 130 países. • Outras subsidiárias incluem a Svitzer, que opera 430 rebocadores, a Maersk Supply Service, que opera 70 navios de apoio, e a Maersk Drilling, que conta com 22 navios.
- Um navio da Maersk atraca em um porto a cada 15 minutos.

Para mais informações, entre em contato:

PR Consulting Americas - +55 11 3078 7272

Gabriela Forlin - gabriela@prconsultingamericas.com

Anthony Dovkants - anthony@prconsultingamericas.com