MAERSK

TRADE REPORT

Esperanças de recuperação do comércio brasileiro em 2020 estão diminuindo

- Cenário comercial global mais lento pesa sobre o desempenho das exportações brasileiras
- O Natal parece fraco devido à falta de pedidos em agosto
- Os volumes de contêineres transportados no segundo trimestre aumentaram 11% devido ao efeito de greve dos caminhoneiros de 2018
- Maersk integra seis terminais terrestres no Brasil para aumentar a competitividade de ponta a ponta

Brazil – Q2 2019

Brasil Trade Report
Porta-vozes

Antonio Dominguez
Diretor Geral Maersk East Coast South America*

Matias Concha
Diretor de Produtos Maersk East Coast South America

Elen Albuquerque
Diretora de Atendimento ao Cliente East Coast South America

*Costa Leste da América do Sul: Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai

Todos os dados se referem ao volume total de comércio de contêineres em todo o Brasil, envolvendo todas as linhas de remessa e não apenas a Maersk. Os dados são fornecidos pela Dataliner. Todas as previsões para o comércio e a análise global e brasileira são feitas pela Maersk.

As esperanças de recuperação do comércio brasileiro em 2020 estão diminuindo, apesar da reforma da previdência avançar e os volumes do segundo trimestre (segundo trimestre de 2019) crescerem 11%, devido ao efeito de greve dos caminhoneiros no ano passado.

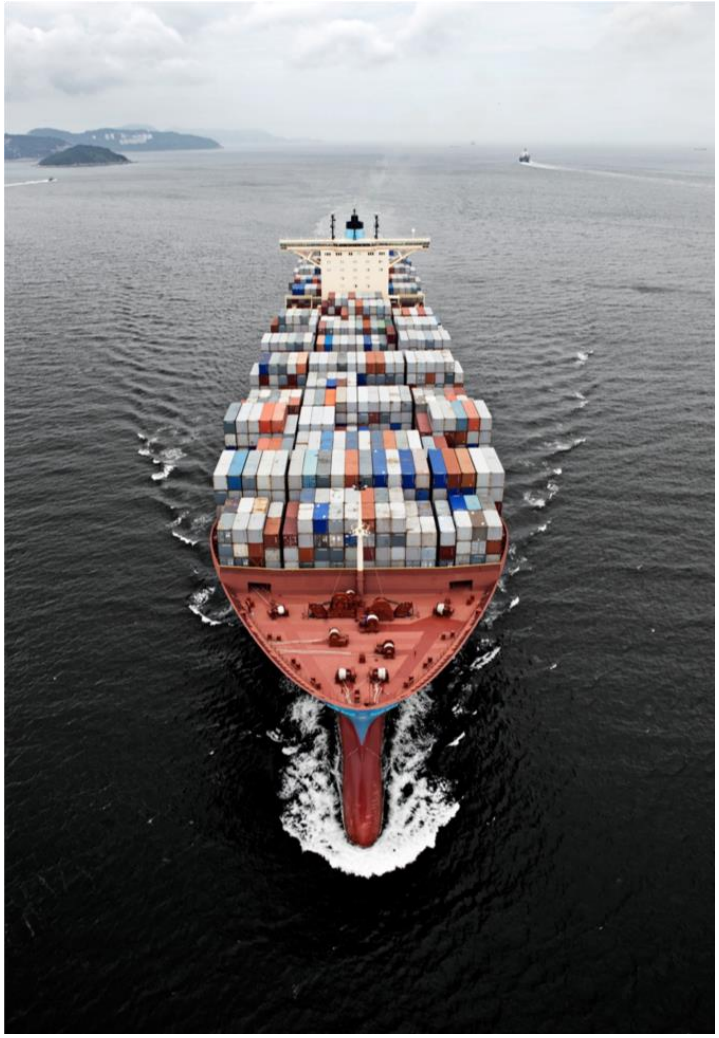
Nuvens estão se formando no horizonte para o Brasil e o mundo. O comércio e a fabricação global estão desacelerando. A disputa de tarifas nos EUA e na China está reduzindo os volumes globais de contêineres e isso pode piorar. O Brexit continua impactando o comércio europeu e isso também afeta o Brasil. Enquanto isso, o Brasil precisa concluir a reforma da previdência antes de avançar com a definição da nova lei tributária no próximo ano e reavivar a confiança dos consumidores e empresas. Além disso, é improvável que os benefícios do acordo de livre comércio do Mercosul e da União Europeia sejam sentidos no Brasil até 2022 após a ratificação do pacto por todos os estados membros envolvidos.

Outra questão é o atual desempenho comercial do Brasil e as perspectivas para o restante de 2019. As importações e exportações brasileiras estão deixando de se recuperar em agosto ou ter o desempenho esperado em janeiro. Um salto nas importações antes do Natal ainda está para se concretizar. Isso normalmente aconteceria em agosto, quando as importações tradicionalmente aumentam dois dígitos. E as exportações, que devem se beneficiar do real depreciado, estão com baixo desempenho. Isso ocorre ao mesmo tempo que a indústria brasileira poderia aproveitar o cenário EUA-China e impulsionar o comércio com a maior economia do mundo.

Isso tudo coloca os holofotes sobre a competitividade brasileira (classificada em 80º das 137 economias pelo Fórum Econômico Mundial em 2018), infraestrutura, necessidade de atualizações na cadeia logística nacional, investimentos, facilidade de fazer negócios, reformas e novos acordos comerciais com outros países.

“Esperávamos que 2020 representasse uma reviravolta para o comércio brasileiro, mas seria necessária uma grande mudança estrutural para que isso acontecesse. No momento, tanto a indústria, quanto a agricultura e os consumidores brasileiros precisam de melhores condições na cadeia logística. Eles precisam de segurança após a greve dos caminhoneiros do ano passado e de uma cadeia de suprimentos mais competitiva no atual cenário global de hoje, reduzindo o custo de logística na maior economia da América Latina", diz Antonio Dominguez, diretor administrativo da Maersk Costa Leste da América do Sul.

“Para ajudar os clientes brasileiros nesse momento altamente desafiador, a Maersk lançou serviços intermodais no Brasil no primeiro trimestre e aprofundou a oferta de serviços digitais, com novas plataformas on-line, integrando 11 terminais terrestres da APM Terminals na Costa Leste da América do Sul," ele adiciona.



Maersk integra serviços terrestres da APM Terminals no Brasil

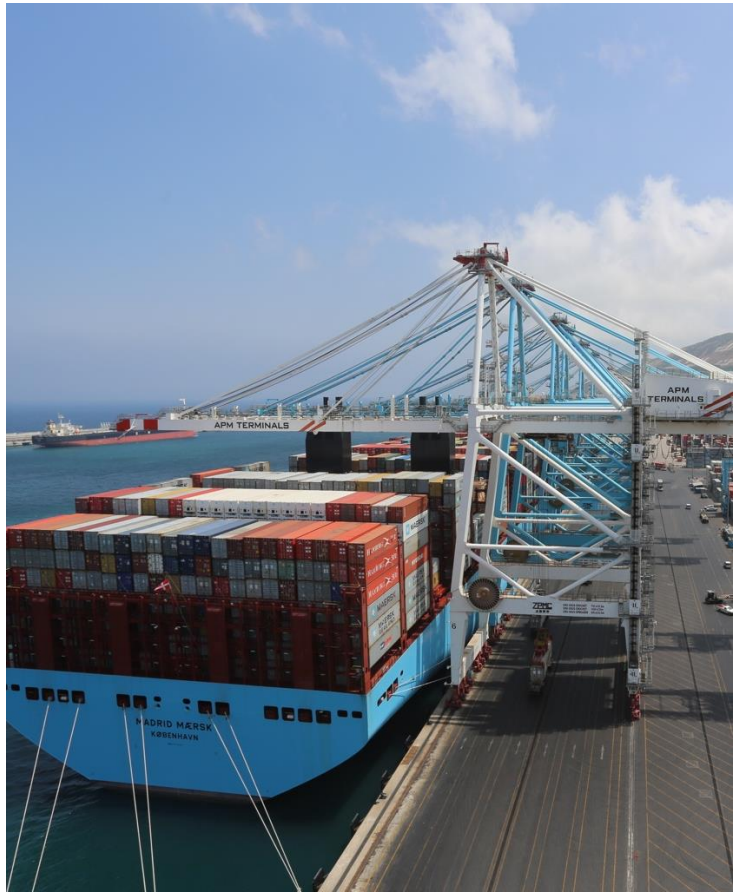
A Maersk está integrando 283.000m² de seis terminais terrestres da APM Terminals, incluindo Cascavel, Paranaguá, Itajaí e Itapoá (dois locais).

No momento, a Maersk já utiliza os terminais terrestres da APM Terminals para consertar contêineres, mas agora os clientes também poderão usá-los para armazenamento, limpeza, reparo, cross-docking (processamento cruzado), o que envolve o carregamento de mercadorias de um caminhão para um contêiner ou vice-versa, nas estações de carga de contêineres.

“Os contêineres são bens escassos, precisam ser reparados e mantidos em ótimas condições para transportar alimentos ao redor do mundo e passar por inspeções de saúde, por exemplo. Economizar tempo e encontrar oportunidades de armazenamento eficientes, aumenta a eficiência”, diz Matias Concha, Diretor de Produtos Maersk Costa Leste da América do Sul. "Também montamos depósitos internos em grandes clientes em seus centros de distribuição, assim efetuamos estas ações no local, aumentando ainda mais a efetividade", exemplifica Matias.

A Maersk tem a missão global para se tornar a principal empresa integrada de logística de contêineres no mundo, conectando e simplificando as cadeias de suprimentos globais dos clientes com produtos e serviços de ponta a ponta no mar e em terra. A tecnologia também é essencial para essa visão, possibilitando e acelerando o comércio. A digitalização de transações, o desenvolvimento de um aplicativo, a criação de cotações on-line, o rastreamento e o fornecimento de garantias fixas de preço e carga (Maersk Spot) e blockchain estão no centro da meta da Maersk de fornecer produtos e serviços mais eficientes, transparentes e fáceis de usar para seus 70.000 clientes da divisão de serviço marítimo no mundo todo.

“A competitividade brasileira pode se beneficiar de soluções físicas e digitais de ponta a ponta, focadas na redução de custos e economia de tempo. Precisamos chegar ao ponto onde a logística finalmente se torna tão fácil e rápida quanto comprar um livro on-line no Brasil. É assim que a logística está progredindo em economias como os EUA. Quanto mais próximo chegamos desse modelo, mais cedo a economia, os negócios e os consumidores brasileiros serão beneficiados, ajudando a apoiar e a gerar empregos”, acrescenta



Disputa comercial EUA-China

Em abril de 2019, os EUA aumentaram as tarifas sobre as importações chinesas de 10% para 25% em bens com valor equivalente de 2% a 3% dos bens comercializados globalmente. No início de agosto, as tarifas dos EUA de 10% em US$ 300 bilhões adicionais de mercadorias foram anunciadas para entrar em vigor em 1º de setembro de 2019. As restrições comerciais anteriores, impostas durante 2018 e lideradas principalmente pelos EUA e China, reduziram o comércio bilateral entre os dois países, e também levou a mudanças nas estruturas comerciais. Até agora, os importadores dos EUA transferiram as importações da China para outros países, como Vietnã, Coréia, Tailândia, Índia e México.

"O Brasil poderia encontrar uma oportunidade nessa situação tarifária entre EUA e China, mas é delicada principalmente devido a situação geopolítica envolvida", diz Dominguez.

Espera-se que o impacto do novo aumento das tarifas impostas seja significativo para o comércio bilateral EUA-China e possa remover isoladamente até 0,5% da demanda global de contêineres em 2019 e 2020. Quando as tarifas dos EUA em US$ 300 bilhões adicionais forem implementadas no final do ano, pode ocorrer uma redução de até 1% em 2020.

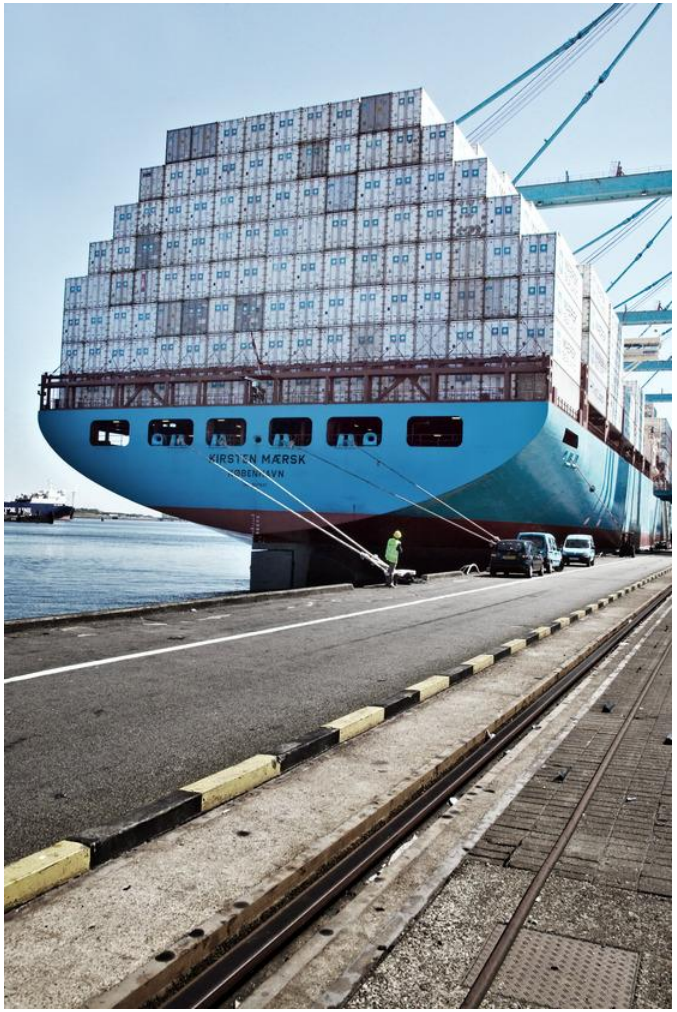
Embora a China tenha retaliado várias vezes contra as ações dos EUA, a Índia também decidiu recentemente impor tarifas sobre as importações dos EUA, embora em pequena escala em comparação com os volumes globais. Enquanto isso, segundo a OMC, a liberalização do comércio está aumentando em outros lugares, superando parcialmente o impacto comercial negativo das tensões comerciais EUA-China. Em particular, o Acordo de Facilitação do Comércio de 2017 e o Acordo de Comércio do Pacífico estão agora amplamente ratificados, aumentando a quantidade de fluxos comerciais cobertos por medidas liberalizadas.

Previsão Global de Comércio da Maersk

O comércio global de contêineres cresceu cerca de 2,0% no segundo trimestre de 2019, ano após ano. Para 2019 completo, este número deverá aumentar de 1% a 3%. A moderação do crescimento da demanda de contêineres em relação a 2018 reflete a desaceleração contínua nas manufaturas e pedidos de exportação globais. O recente abrandamento do entusiasmo global, sobretudo no setor manufatureiro, reduz a probabilidade de uma retomada do crescimento no segundo semestre de 2019. Além da desaceleração cíclica da economia global, os principais riscos para a demanda mundial de contêineres estão relacionados às negociações comerciais EUA-China e, se esses contratempos se concretizarem, a previsão da Maersk para o crescimento de comércio global de contêineres deve ficar mais próximo do piso da previsão de 1% a 3%.

Outra questão a ser pontuada é que o resultado das negociações do Brexit representa um risco para o comércio de contêineres no Reino Unido e na Europa.

O FMI prevê que a economia global cresça 3,2% em 2019, contra as expectativas de 3,7% no final do ano passado, citando o aumento das tensões comerciais como um dos principais fatores para a desaceleração.



Frota Global de Contêineres

A frota global de contêineres alcançou 22,7 milhões de TEUs no final do segundo trimestre de 2019, 3,7% maior que no segundo trimestre de 2018. As entregas totalizaram 260 mil TEUs (34 embarcações) durante o segundo trimestre e foram novamente dominadas por embarcações com mais de 10 mil TEUs. 44k TEUs (30 navios) foram sucateados no segundo trimestre, o que é significativamente menor do que no primeiro trimestre, quando 93k TEUs foram sucateados. Segundo a Alphaliner, a frota nominal global de contêineres crescerá 3,1% em 2019 e 3,5% em 2020.

Desempenho comercial do segundo trimestre no Brasil

O comércio brasileiro de contêineres com o resto do mundo teve um crescimento de 16% nas exportações do segundo trimestre e um aumento de 7% nas importações ano a ano. O total de importações e exportações cresceu 11%. O resultado de dois dígitos deveu-se principalmente ao impacto da interrupção do comércio por mais de um mês durante o segundo trimestre do ano passado, na sequência de uma greve de caminhoneiros nacionais.

No segundo trimestre de 2019, foram exportadas cerca de 382.000 TEUs versus 322.000 TEUs no mesmo período de 2018.

“Temos que olhar para esses números de forma cautelosa. O crescimento anual do segundo trimestre foi efetivamente estagnado para as exportações quando você considera a greve dos caminhoneiros, que impactou o comércio em cerca de 60.000 TEUs", diz Concha. “O atual ambiente logístico é altamente desafiador para a indústria e a agricultura brasileiras, nem mesmo com um real altamente depreciado, estamos vendo muita folga nas exportações, no entanto, o algodão deve dar uma contribuição positiva em setembro”, acrescenta.

Devido à greve dos caminhoneiros, o Brasil reportou os seguintes resultados das exportações do segundo trimestre:

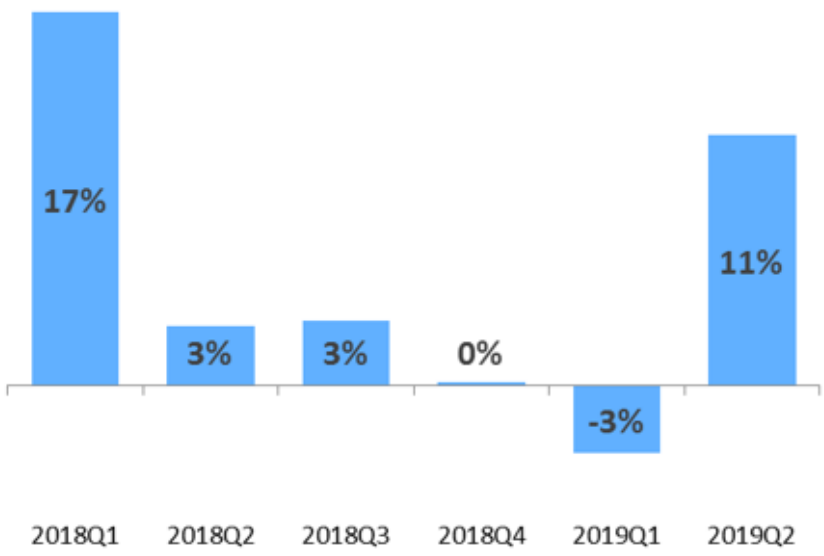
• As exportações secas brasileiras cresceram 15% no mundo;

• As exportações secas para a Europa cresceram 9%, Ásia 22%, Oriente Médio 21% e África, 0%;

• Exportação brasileira de carga refrigerada cresceu 20% em todo o mundo;

• Exportações refrigeradas para a Europa cresceram 17%, Ásia 15%, Oriente Médio 38% e África -4%

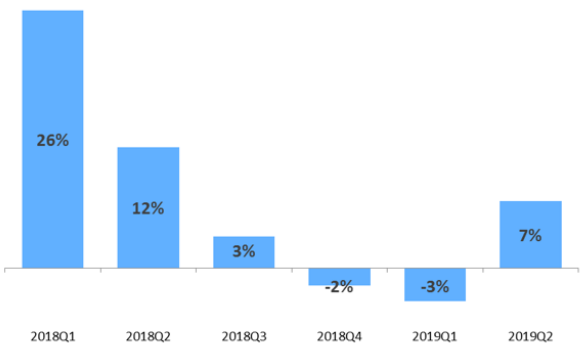
Importações e exportações Var. %



As importações crescem sem consistência

As importações brasileiras no segundo trimestre, no entanto, contam uma história diferente.

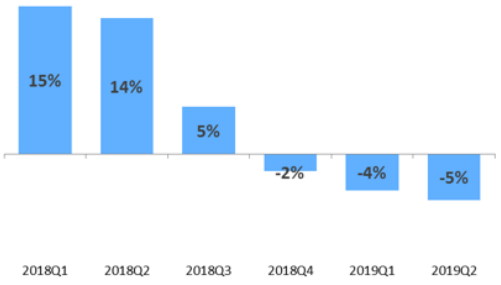
Crescimento total de importações. Var. %



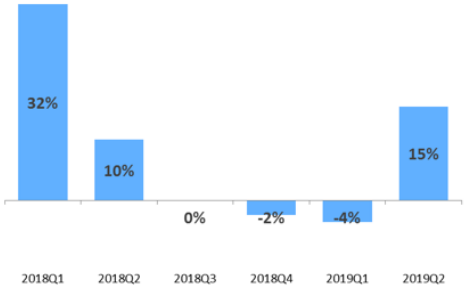
As importações asiáticas finalmente subiram 15%, após uma queda de -4% no primeiro trimestre e uma queda de -2% no quarto trimestre. Para o Oriente Médio, as importações foram apenas um pouco mais altas, com um crescimento de 3%, enquanto a Europa caiu -5%, adicionando resultados de -4% e -2% nos primeiros trimestres de 2019 e quarto 2018, respectivamente.

Variation
(% vs same quarter previous year)

Europe



Far East



"As importações estão realmente sendo mantidas pelo crescimento da China, mas o que vemos em geral é uma combinação de baixo poder de compra, devido ao real depreciado, e a falta de confiança do consumidor", diz Concha.

Todas as regiões do Brasil apresentaram crescimento positivo, representando um melhor desempenho em todo o Brasil nos últimos dois anos, em grande parte devido à baixa base de comparação do mesmo período do ano passado.

Industry Segment	Q2'18	Q2'19	Diff (FFE)	Diff (%)
Machinery, Appliances & Electronics	28.939	33.705	4.766	16%
Chemicals	30.069	30.579	510	2%
Plastic & Rubber	25.850	25.362	-488	-2%
Metals, Mining & Construction	23.403	24.843	1.439	6%
Automobile & Transportation	21.267	20.535	-733	-3%
Textile & Leather	12.472	13.949	1.478	12%
Food & Beverage	8.727	9.179	452	5%
Apparel & Recreational	6.948	7.102	154	2%
Pulp & Paper	4.905	5.375	470	10%
Fruits, Vegetables & Plants	4.755	4.004	-751	-16%
Finished Manufacturing - Primarily Consumer Goods	4.300	4.250	-50	-1%
Fish	1.625	1.089	-536	-33%

Export	Q2 2018/2017	Q3 2018/2017	Q4 2018/2017	Q1 2019/2018	Q2 2019/2018
SouthEast	-8%	3%	3%	-2%	15%
South	-8%	0%	-2%	-4%	17%
NorthEast	0%	11%	10%	-3%	14%
North	27%	24%	24%	11%	22%

Import	Q2 2018/2017	Q3 2018/2017	Q4 2018/2017	Q1 2019/2018	Q2 2019/2018
SouthEast	11%	-1%	1%	-6%	2%
South	11%	12%	-3%	1%	10%
NorthEast	22%	4%	-8%	-4%	3%
North	15%	-10%	-10%	-8%	31%

Total	Q2 2018/2017	Q3 2018/2017	Q4 2018/2017	Q1 2019/2018	Q2 2019/2018
SouthEast	2%	1%	2%	-4%	8%
South	0%	5%	-2%	-2%	14%
NorthEast	13%	7%	2%	-4%	7%
North	19%	-2%	0%	-3%	28%

Cenário

Em fevereiro, a Maersk previu um total de importações e exportações encerrando o ano com crescimento de até 2% no Brasil, com expectativas de desempenho estável para importações e até 3% para exportações.

Pouco melhorou. O crescimento subjacente está em grande parte estagnado, no entanto, o impacto estatístico da greve dos caminhoneiros de 2018 no melhor desempenho comercial do segundo trimestre de 2019, está levando a Maersk a rever suas expectativas mais elevadas de 5% a 6% de crescimento das exportações e 2% a 3% para as importações.

“No segundo semestre do ano, o Natal parece fraco, mas as exportações têm uma oportunidade de melhorar graças à moeda mais fraca ano após ano, no entanto, isso ainda é uma previsão e a economia real ainda está estagnada. Continuamos cautelosos, considerando o cenário geopolítico no exterior e os obstáculos às reformas locais, teremos que esperar até o segundo trimestre de 2020 para obter uma visão mais clara do que está acontecendo com o crescimento do comércio brasileiro sem o efeito da greve de 2018 nos volumes”, diz Concha.

Por enquanto, a Maersk agora é mais positiva em 2021 do que em 2020.

Sobre a Maersk

A A.P. Moller-Maersk é uma empresa integrada de logística de contêineres, com operações em 130 países e 70.000 funcionários. A Maersk possui mais de 700 embarcações e também é a maior linha de transporte de carga refrigerada do mundo

Para mais informações, entre em contato:

larissa@prconsultingamericas.com
anthony@prconsultingamericas.com

+55 11 3078 7272