

### Notícias principais

**Com o objetivo de aumentar o transporte via cabotagem, o ministério da Infraestrutura está planejando uma medida provisória que quer, entre outras medidas, permitir a operação de navios com bandeiras de outros países para poder reduzir o custo desse tipo de transporte.**

Atualmente, a EBN (Empresa Brasileira de Navegação) pode operar com embarcações próprias ou com navios estrangeiros afretados mas que suspendam sua bandeira, o que faz com que a embarcação de fora passe a se configurar como um navio brasileiro, seguindo, portanto, as regras deste país.

Com a MP da Cabotagem, os navios estrangeiros poderão operar na cabotagem sem suspender a bandeira. Para isso, a EBN teria que criar uma subsidiária no exterior e afretar os navios dessa empresa de fora, preenchendo dois terços da tripulação com brasileiros.

Há, porém, um ponto polêmico na proposta: para reduzir custos, a subsidiária poderia se instalar em um país onde não há muitas exigências para se registrar navios, a chamada “bandeira de conveniência”. Isso é algo parecido com o que as empresas fazem em paraísos fiscais, mas no ramo da navegação, comum em países como Libéria e Panamá.

Resolvido esse problema, a expectativa é que o transporte por cabotagem ganhe mais competitividade.

### Portos, terminais e infraestrutura

**O Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, sistema por onde são movimentados grãos e farelos, será remodelado e modernizado para atender a crescente demanda do agronegócio paranaense.** A estrutura foi construída ainda na década de 1970. No dia 15/08, o governador Carlos Massa Ratinho Junior esteve em Paranaguá e autorizou a licitação do projeto básico das obras.

Ele destacou que, quando concluída, a modernização vai aumentar em 40% a capacidade de exportação do Porto de Paranaguá. “Dará velocidade enorme às operações de embarque. O agronegócio paranaense tem dobrado de tamanho a cada dez anos e o Porto de Paranaguá, que é o grande exportador de grãos na América do Sul, tem que acompanhar o crescimento da produção”, disse o governador.

No evento, realizado na sede administrativa da empresa pública Portos do Paraná, Ratinho Junior também anunciou o ingresso da administração portuária no Pacto Global da ONU e lançou o serviço de Certidão Negativa de Débitos online e o concurso para o projeto de um prédio turístico.

O governador lembrou que nesta semana o Paraná se tornou o primeiro Estado do Brasil a receber autonomia para administrar contratos de exploração de áreas dos portos organizados.

### *Ganho operacional*

Segundo o diretor-presidente dos Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, com a modernização, o complexo vai otimizar o ganho operacional do porto. “Isso significa a diminuição do custo

da cadeia logística. Os portos do Paraná passam a ser muito interessantes e mais eficientes para os produtores”, explicou.

### *Produtividade*

O projeto básico para as obras de repotenciamento do Corredor de Exportação será a base para o projeto executivo e as obras que aumentarão a capacidade de embarque de grãos e farelo pelos três berços exclusivos do Corredor em 33%. Maior produtividade significa menor tempo de operação, maior rotatividade das embarcações e menor custo para toda a cadeia.

O objetivo do investimento é desenvolver um novo sistema, de modo que a atual produtividade, de 3 mil toneladas/hora, por berço, passe a 4 mil toneladas/hora. Para isso, o projeto prevê seis novas correias transportadoras e a aquisição de novos equipamentos eletromecânicos.

Além de ganhar mais potência e produtividade, o Corredor de Exportação passará a operar com melhores práticas ambientais e alcançar maior segurança operacional e de trabalho. As novas correias serão enclausuradas, ou seja, protegidas de modo a evitar perdas na carga, sujeira da cidade e prejuízo à qualidade do ar e ao meio ambiente como um todo, pelo pó. No mesmo projeto estão previstas todas as obras necessárias para que o Corredor de Exportação opere em plena capacidade.

**O ministério da Infraestrutura publicou, na última quarta-feira (14/08), a Portaria 530, que vai assegurar bases jurídicas sólidas à administração pública e à iniciativa privada para realizar investimentos nos portos organizados do Brasil.** A expectativa é que o novo normativo possa trazer até R\$ 5 bilhões de investimentos ao setor.

A medida foi anunciada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ao lado do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, durante reunião com entidades representativas do setor, em Brasília. O novo regulamento incorpora à gestão dos contratos de arrendamentos portuários as vantagens trazidas pelo Decreto 9.048/2017, o chamado Decreto de Portos. Além de destravar as operações portuárias, a portaria atende a 70 itens de determinações e recomendações do Tribunal de Contas da União (TCU), entre os anos de 2015 e 2018, que ainda não haviam sido implementadas nos normativos do ministério.

Para o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, a portaria afasta todas as possíveis fragilidades que eventualmente tenham sido levantadas no processo de elaboração do novo marco regulatório. “O objetivo é dar mais previsibilidade, reduzir os riscos, melhorar o ambiente de negócios e abrir caminho para novos investimentos”, explicou Freitas.

Os 127 artigos que formam a estrutura do normativo sobre investimentos nos portos trazem regras claras e transparentes em prol de uma maior segurança jurídica para o mercado e para a tomada de decisões dos gestores públicos. O novo regulamento foi construído após intensos debates o ministério da Infraestrutura, TCU e agentes do mercado.

Na avaliação do secretário de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU, Jairo Cordeiro, o trabalho do ministério para compilar as pendências com a Corte de Contas foi abrangente. “Esperamos que a portaria traga segurança jurídica,

estabilidade normativa e destrave investimentos para o setor portuário”, avaliou Cordeiro.

Dentre os principais temas abordados pela nova portaria, estão a permissão para que o arrendatário realize investimentos nas infraestruturas comuns do porto, a possibilidade de incorporação das prorrogações sucessivas para os contratos em vigor, o estabelecimento de maior liberdade para a realização de investimentos na área arrendada e o regramento da substituição de área como instrumento de gestão e planejamento do porto organizado.

Participaram do anúncio da medida a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (ABRATEC), Associação Brasileira de Terminais e Recintos (ABTRA), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e do Tribunal de Contas da União.

**A Câmara Temática de Infraestrutura e Logística (CTLog), do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento apresentou um projeto de construção de um terminal portuário multimodal**, com possibilidade de uma retroárea superior a 300 milhões de metros quadrados, calado natural mínimo de 25 metros e com acessos fáceis por ferrovia e hidrovia.

O Terminal Portuário de Alcântara deverá receber investimentos da ordem de R\$ 10 bilhões até 2024.

O novo porto maranhense será capaz de movimentar, num primeiro momento, 140 milhões de toneladas/ano em quatro berços. Para efeito de comparação, o terminal de Ponta da Madeira (MA), maior terminal do Brasil, movimentou 198 milhões de toneladas em 2018.

A primeira etapa seria ocupada por cargas de minério e de grãos, que se beneficiariam do calado natural de 25 metros descoberto na região. Esse canal na Baía de São Marcos, dá acesso direto ao oceano para navios de 400 mil toneladas de peso bruto, os maiores a atracar no Maranhão.

De acordo com o projeto, a solução multimodal contempla um porto de águas profundas, o Terminal de Alcântara (TPA) e uma ferrovia, a Estrada de Ferro do Maranhão.

**A diretoria da Autoridade Portuária de Santos (Codesp) recebeu, na última quarta-feira (14/08), representantes dos 16 proponentes autorizados a doar estudos para subsidiar a confecção do edital para eventual concessão do canal de navegação do Porto de Santos.** O encontro serviu para dar início ao projeto e promover o compartilhamento de informações no intuito de esclarecer eventuais dúvidas.

Os proponentes têm 100 dias contados a partir de 26 de julho – data em que a Companhia autorizou a doação de estudos – para entregar os documentos. A doação de estudos não tem ônus, encargos ou condições à Autoridade Portuária ou a qualquer membro da administração pública e não é vinculativa.

A modelagem da eventual concessão levará em conta a gestão do ativo como um todo. “Se eventualmente surgirem impedâncias no processo vamos debater e construir uma solução em conjunto”,

afirmou o diretor-presidente da Autoridade Portuária, Casemiro Tércio Carvalho.

Segundo o executivo, haverá Acordos de Nível de Serviços (SLA, na sigla em inglês) entre o concessionário do canal e a Autoridade Portuária por tipo de serviço prestado e um SLA global.

Com a medida, a Autoridade Portuária busca maximizar a eficiência do principal ativo do Porto de Santos e garantir nível de serviço continuamente. Hoje, há casos de terminais que perdem até 4 horas por dia de tempo de operação por conta de ineficiências no sistema.

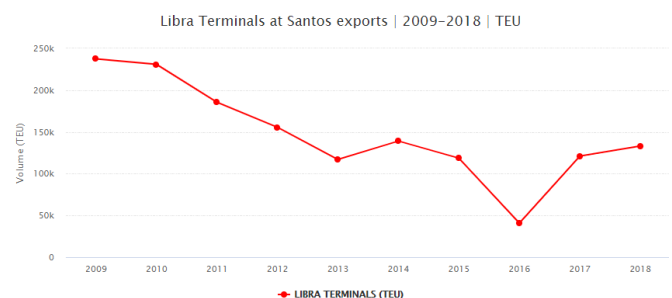
“Fico muito satisfeito pelo número e qualidade dos participantes. As expectativas são as mais altas possíveis. Dado que o Porto de Santos está num momento embrionário para sua desestatização, essa é uma excelente oportunidade para que os interessados também se manifestem sobre qualquer contribuição neste sentido”, disse o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Danilo Veras.

Foram autorizadas a apresentar projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos 15 empresas e uma pessoa física. São elas: Argonáutica Engenharia e Pesquisas Ltda; Atlântico Sul Consultoria e Projetos S/S Ltda; Boskalis do Brasil Dragagem e Serviços Marítimos Ltda; Cláudio Macedo Dreer; CPEA – Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda; Dragabras Serviços de Dragagem Ltda; DTA Engenharia Ltda; Future ATP Serviços de Engenharia Consultiva Ltda; Jan De Nul do Brasil Dragagem Ltda; Leonardo S.p.A; Navarro Prado Advogados; Queiroz Galvão Tecnologia em Defesa & Segurança S/A; Terrafirma Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda; Tetra Tech Engenharia e Consultoria Ltda; Veirano Advogados; e Concremat.

**De acordo com a Tribuna, a área que era ocupada pela Libra Terminais no Porto de Santos deve ser relicitada como dois terminais de celulose. A informação foi dada pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura logo após o leilão de terminais portuários realizado no dia 13/08.**

“Concluímos os estudos de vocação sob o ponto de vista da demanda do Porto e identificamos que a mais aderente ao perfil é a celulose”, explicou Diogo. Nos próximos 20 dias o governo deve lançar uma consulta pública sobre a questão.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra o volume exportado pela Libra Terminais no Porto de Santos no período de 2009 a 2018:



Fonte: DataLiner

**A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou, no dia 13/08, na B3, em São Paulo, o leilão de três áreas portuárias. Duas áreas no Porto de Santos – STS13A, destinada à movimentação e armazenagem de grãos líquidos, especialmente combustíveis, e STS20, para movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sais -, e a PAR01, no Porto de Paranaguá, que será destinada para movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente papel e celulose. Os valores de outorgas somados alcançaram R\$ 148,5 milhões. Os investimentos serão, a princípio, de R\$ 417,2 milhões.**

A área STS20 foi arrematada pelo consórcio Hidrovias do Brasil Holding Norte S/A. por R\$ 112,5 milhões, após acirrada disputa, lance a lance, com o Consórcio TRH. A diferença foi de apenas R\$ 500 mil entre as duas propostas finais.

Com um valor de outorga de R\$ 35 milhões, a Aba Infraestrutura e Logística S/A. venceu o certame da área STS13A. Já o leilão do terminal PAR01 foi arrematado pela Klabin S/A, com o valor de outorga de R\$ 1 milhão.

Presente nos leilões desta manhã, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, afirmou que o resultado do leilão das áreas portuárias superou as expectativas: “Houve intensa competição. Estamos indo na direção certa. O mercado está confiante na condução da política econômica. Estamos trazendo mais eficiência aos portos”.

As áreas

A área STS13A, que possui 38.398 metros quadrados, localiza-se na Ilha de Barnabé, na margem esquerda do Porto de Santos. A área de arrendamento é uma instalação de armazenagem de uso misto, com 66 tanques pressurizados para produtos químicos, etanol, derivados de petróleo; e também outras instalações complementares. A capacidade de armazenagem total desses tanques é estimada em 47.477m3.

A receita bruta global do contrato alcança R\$ 946,176 milhões. O valor de remuneração mensal fixo é de R\$ 158,5 mil. Já o valor de remuneração variável (R\$/t) é de R\$ 4,15. Os investimentos serão de R\$ 110,7 milhões. A movimentação total durante os 25 anos do prazo de arrendamento deve ser de 15,3 milhões de toneladas.

A área STS20, que tem 29.278,04 metros quadrados, está localizada na região de Outeirinhos do Porto de Santos. A área de arrendamento é destinada à movimentação de grãos sólidos minerais, mais especificamente fertilizantes e sal, podendo movimentar outros produtos, tais como: sais, sulfatos, carbonatos, entre outros.

A receita bruta global do contrato alcança R\$ 2,744 bilhões. O valor de remuneração mensal fixo é de R\$ 776 mil. Já o valor de remuneração variável (R\$/t) é de R\$ 5,36. Os investimentos serão de R\$ 219,5 milhões. A movimentação total durante os 25 anos do prazo de arrendamento deve ser de 54,6 milhões de toneladas.

A área PAR01 tem 27.530 metros quadrados. A receita bruta global do contrato chega a R\$ 1,089 bilhão. O valor de remuneração mensal fixo é de R\$ 171,7 mil. Já o valor de remuneração variável (R\$/t) é de R\$ 2,85. Os investimentos serão de R\$ 87 milhões. A movimentação total durante os 25 anos do prazo de arrendamento deve alcançar 22 milhões de toneladas.

“Com certeza, foi mais um leilão de sucesso realizado pela ANTAQ, e o terceiro este ano. Essas três áreas são muito importantes para os seus portos. As duas no Porto de Santos são brownfields, sendo que uma está sem operação e a outra é explorada com contrato precário. A regularização contratual trará investimentos valiosos para o porto. Já no Porto de Paranaguá, teremos um novo player para operar uma carga que já entrou na pauta de exportação do país”, afirmou o presidente da CPLA, Bruno Pinheiro.

STS13A

O leilão da área STS13-A, localizada no Porto de Santos, chegou a ter um lance superior aos R\$ 35 milhões da proposta da Aba Infraestrutura e Logística S/A., vencedora do certame. Contudo a Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais LTDA, que ofertou o maior lance acabou desclassificada. A empresa ajuizou um mandado de segurança para participar do leilão. A Justiça deferiu, parcialmente, permitindo sua participação. Mas a empresa só arremataria a área se fosse a única proponente.

O item 22.14 do Edital do leilão prevê que “empresas ou grupos econômicos com participação de mercado relevante só poderão ser declaradas vencedoras na hipótese de não haver outro proponente que tenha apresentado proposta válida”. A Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais LTDA já possui três áreas na Ilha Barnabé.

### Navegação

**A Maersk apresentou um aumento de 17% no lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) para US \$ 1,4 bilhão no segundo trimestre em comparação com o mesmo trimestre do ano passado.** A receita cresceu levemente para US \$ 9,6 bilhões, o que está no mesmo nível do ano passado, e o lucro subjacente aumentou para US \$ 134 milhões, de US \$ 15 milhões no segundo trimestre de 2018.

“O segundo trimestre foi de progresso sólido. O EBITDA subiu 17% e o fluxo de caixa melhorou em 86% em relação ao ano anterior, impulsionado pela contínua recuperação da Ocean”, afirma Søren Skou, CEO da A.P. Moller-Maersk.

Por conta dos aumentos nas taxas de frete e volume, o EBITDA da Oceania no segundo trimestre aumentou 25%, para US \$ 1,1 bilhão. Os negócios da Ocean continuaram a se recuperar com o melhor custo unitário, utilização e confiabilidade, e a receita cresceu 2,9% para US \$ 7,2 bilhões em comparação com o 2T 2018.

A receita em Terminais e Reboque cresceu 13%, para US \$ 957 milhões, em comparação ao 2T do ano passado. Nos terminais de gateway, o volume no segundo trimestre cresceu 8,5% em relação ao ano passado, levando a uma maior utilização. O EBITDA aumentou 11%, parcialmente compensado por itens pontuais.

Em Logística e Serviços, o EBITDA aumentou para US \$ 61 milhões no segundo trimestre, comparado a US \$ 52 milhões no mesmo trimestre do ano anterior. A receita foi de US \$ 1,5 bilhão, positivamente impactada pelo aumento da receita na gestão da cadeia de suprimentos, mas compensada pelo declínio da receita de frete marítimo e aéreo.

### Comércio

**O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) publicou os requisitos, critérios e procedimentos para certificação sanitária internacional de produtos de origem vegetal.** As normas fazem parte da Instrução Normativa (IN) nº 19, publicada na última terça-feira (13), que entra em vigor em 90 dias.

De acordo com as regras, podem ser certificados somente os produtos vegetais, subprodutos e resíduos de valor econômico e sistemas de autocontrole do exportador que cumprirem os requisitos sanitários específicos do país ou do bloco de países importadores.

“A norma possibilita a abertura de mercados para o Brasil, uma vez que a certificação sanitária se adequa à dinâmica da comercialização e aos procedimentos adotados de conformidade da qualidade perante o mercado internacional”, ressalta o diretor do Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Vegetal da Secretaria de Defesa Agropecuária, Glauco Bertoldo.

Na emissão do Certificado Sanitário Internacional Vegetal (CSI Vegetal), são observadas as exigências acordadas ou comunicadas oficialmente pelo país ou grupo de países importadores. Atualmente, destacam-se as exigências para a exportação de amendoim, açúcar e castanha do Brasil.

“Para exportar amendoim para a União Europeia, o Brasil precisa certificar todos os lotes destinados aos países membros do bloco quanto aos aspectos higiênico-sanitários. O mesmo procedimento se aplica ao açúcar exportado para o mercado colombiano”, exemplifica a coordenadora de Regulamentação da Qualidade Vegetal da Secretaria de Defesa Agropecuária, Karina Coelho. O próximo produto a ser certificado para exportação será a margarina.

No caso de necessidade de substituição do certificado por motivo de alteração, retificação, desdobramento, consolidação ou extravio, o interessado deverá requerer à unidade onde o mesmo foi emitido anexando o certificado original e demais documentos que justifiquem. Só é permitida uma solicitação de remissão para cada operação.

O Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Vegetal já trabalha para que a emissão do documento seja digital e o trâmite ocorra com a segurança e celeridade requerida no comércio internacional.

A emissão do CSI Vegetal não substitui os demais documentos exigidos na exportação de produtos de origem vegetal.

**De acordo com a Reuters, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, adiou o plano de impor tarifas de 10% sobre o restante dos produtos chineses, que começaria a valer em 1º de setembro.** Entre os produtos estão celulares, laptops e vários outros bens de consumo, como roupas e calçados.

“Estamos fazendo isso por causa da época do Natal, para o caso de algumas das tarifas terem um impacto sobre os clientes dos EUA”, disse Trump a repórteres em Nova Jersey. “O que fizemos foi atrasar (a aplicação das tarifas) para que elas não sejam relevantes para a temporada de compras de Natal.”

As novas tarifas dos EUA aos produtos chineses entrarão em vigor a partir do dia 15 de dezembro.

#### *Reação do mercado*

A medida foi bem recebida pelo mercado. As bolsas de valores americanas tiveram alta de mais de 1,5%.

Já a Câmara de Comércio dos EUA elogiou o adiamento da aplicação das tarifas e disse que “é mais importante do que nunca que os dois lados retornem à mesa de negociação e se comprometam a alcançar o progresso em direção a um acordo abrangente e executável”.

#### Minério

**A Vale suspendeu temporariamente as operações da usina de concentração da mina de minério de ferro de Viga da Ferrous Resources do Brasil, cuja aquisição foi anunciada em 1 de agosto de 2019,** ao identificar deficiência nos documentos relativos ao alvará do município de Jeceaba, em Minas Gerais.

De acordo com a Vale, as operações da mina de Viga não são afetadas por essa determinação e prosseguirão normalmente.

A Vale ressaltou ainda que a Ferrous preenche todos os requisitos para a expedição do alvará de funcionamento e que retomará sua plena atividade tão logo a documentação seja regularizada. O alvará não tem qualquer relação com segurança, seja da barragem, seja das operações da Ferrous.

O impacto estimado da paralisação temporária das operações da Ferrous é de, aproximadamente, 330 mil toneladas de minério de ferro por mês.

#### Logística

**O volume total de movimentação de cais da Santos Brasil em seus três terminais – Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA) – cresceu 20,3% no segundo trimestre de 2019 em relação ao segundo trimestre de 2018, totalizando 320.079 contêineres.** As operações de longo curso representaram 75,1% do total movimentado e as de cabotagem 24,9%.

O Tecon Santos movimentou 282.496 contêineres no período, aumento de 23,4% em relação ao segundo trimestre de 2018. O crescimento apresentado pelo terminal no trimestre superou em mais de cinco vezes o crescimento do Porto de Santos no mesmo período, que foi de 4,1%.

Com o volume movimentado no primeiro semestre de 2019, o Tecon Santos apresentou, em base anualizada, utilização de 80% da capacidade instalada e alcançou 41,3% de participação de mercado, mantendo a liderança no Porto de Santos.

Nas rotas de navegação que escalam o porto santista, os serviços asiáticos apresentaram o maior crescimento, reflexo do aquecido comércio entre Brasil e China. O Tecon Santos opera dois dos quatro serviços asiáticos que atualmente escalam o Porto de Santos, o que representa uma participação de mercado de aproximadamente 45% nesta rota comercial.

No Tecon Vila do Conde, o volume de contêineres movimentados cresceu 21,0% no segundo trimestre de 2019, atingindo 27.270 unidades. As operações de longo curso representaram 67,1% do volume total e tiveram crescimento de 14,1% no período. As exportações cresceram 23,3%, com destaque para os embarques



de manganês e cobre. As importações cresceram 3,8%, revertendo a queda no trimestre anterior. Outro importante vetor de crescimento foram as operações de carga de projeto nos meses de maio e junho, com a importação de equipamentos e máquinas para duas grandes mineradoras e uma hidrelétrica localizadas na região.

O Tecon Imbituba movimentou 10.313 contêineres no segundo trimestre de 2019, 30,0% abaixo do volume do 2T18. A queda é explicada pela redução na movimentação de contêineres de longo curso, em decorrência da descontinuação do serviço asiático ASAS em janeiro de 2019, que deixou de existir devido à reorganização dos serviços dos armadores Maersk, Hamburg Süd, MSC e Hapag Lloyd na Costa Leste da América do Sul. No entanto, as operações do Terminal de Carga Geral (TGG) de Imbituba vêm compensando esse impacto. No segundo trimestre de 2019, o TCG operou 94,6 mil toneladas, mais do que o dobro do volume movimentado no segundo trimestre de 2018, com destaque para a importação de produtos siderúrgicos e barrilha e exportação de toras de madeira para o mercado chinês.

O volume de contêineres armazenados da Santos Brasil Logística cresceu 9,0% no período, impulsionado pela renovação e também assinatura de novos contratos ao longo do trimestre, sobretudo com clientes do setor químico, importadores de fertilizantes e defensivos agrícolas.

O TEV movimentou 53.435 veículos no segundo trimestre de 2019, queda de 33,9% em relação ao 2T18, decorrente principalmente das menores exportações de veículos das montadoras brasileiras para o mercado argentino. Por outro lado, houve melhora do mix com o crescimento de 10,4% nas importações, que passaram a representar 17,7% do total de veículos movimentados no trimestre. No primeiro semestre de 2019, a utilização da capacidade do TEV, em base anualizada, foi de 68,2%.

### Óleo & gás

**A empresa norueguesa BW Offshore obteve a aprovação da ANP – Agência Nacional do Petróleo) para comprar, da Petrobras e da Chevron, o campo petrolífero brasileiro de Maromba, no pós-sal da Bacia de Campos.**

A BW Offshore tem planos de se tornar uma operadora, e não apenas uma fornecedora de serviços de petróleo, plataformas e navios. A compra amplia as operações da empresa no Brasil, onde ela já possuiu duas unidades flutuantes de produção, armazenagem e descarregamento (FPSO).

O preço total da compra do campo petrolífero foi de US \$ 115 milhões, a serem pagos em três marcos, a medida que o desenvolvimento avança.

O primeiro, de US \$ 30 milhões para a Chevron e a Petrobras, o segundo no início das atividades de perfuração e o terceiro no primeiro petróleo ou três anos após o início das atividades de perfuração, o que ocorrer primeiro

### Carne

**O ministro da Agricultura da Indonésia, Andi Sulaiman, disse no dia 12/08, que o país asiático vai abrir seu mercado de carne bovina para o Brasil.** A notícia foi confirmada durante

audiência com o secretário-executivo do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Eumar Novacki, em Jacarta.

“Vamos nos reunir com os demais ministérios para estabelecer cota para o Brasil e acelerarmos esse processo. Iremos ao Brasil em missão de visita, o mais breve possível, conhecer o País e os métodos de produção. Sabemos da superioridade da carne brasileira no mercado mundial”, disse Sulaiman a Eumar Novacki.

Novacki destacou a importância do mercado indonésio ao pontuar que o país tem 265 milhões de habitantes, o quarto mais populoso do mundo, e sua economia cresce cerca de 5% ao ano, ou seja, um economia em expansão, com grande demanda por alimentos e um baixo consumo de proteína em comparação com a média mundial. O Brasil também prospecta a exportação de frutas, lácteos, entre outros produtos para a Indonésia.

“Podemos apoiar a Indonésia não apenas fornecendo nossa carne de alta qualidade a preços competitivos, mas também cooperar na área de genética bovina, melhoramento de pastagens, cruzamentos industriais e exportação de animais vivos para confinamento”, disse Novacki.

O Brasil exporta para Indonésia US\$ 1,5 bilhão de dólares por ano (80% das nossas exportações para o país) em produtos agropecuários e importa US\$ 0,5 bilhão. Os principais produtos exportados pelo Brasil são: Complexo de Soja (37%), Açúcar (25%), Algodão (20%) e Milho.

A Indonésia exporta US\$ 40 bilhões de dólares por ano, sendo o 6º maior exportador do mundo. Os principais produtos indonésios exportados são óleo de palma, produtos florestais, borracha, pescados e café. O país asiático importa US\$ 20 bilhões de dólares ao ano, principalmente trigo, açúcar, complexo de soja, algodão, frutas, carne bovina e milho.

Segundo o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o abate de bovinos no segundo trimestre do ano chegou a 8,08 milhões de cabeças, crescimento de 2,4% em relação ao primeiro trimestre de 2019 e de 4,1% na comparação ao mesmo período do ano passado. Esses são os primeiros resultados da Estatística da Produção Pecuária, divulgados hoje (14/08).

A pesquisa mostrou também aumento no abate de suínos e na produção de ovos de galinha. Foram abatidas 11,39 milhões de cabeças de suínos, altas de 5,1% e de 0,7%, frente ao primeiro trimestre e em relação ao segundo trimestre de 2018, respectivamente. A produção de ovos de galinha foi de 930,93 milhões de dúzias, aumento de 5,8% e de 2%, nessas mesmas comparações.

Já o abate de frangos, a aquisição de leite e a aquisição de couro também subiram em relação ao mesmo período do ano passado, mas caíram frente ao primeiro trimestre do ano.

Foram 1,43 bilhão de cabeças de frango abatidas, aumento de 3,6% em relação ao segundo trimestre de 2018 e retração de 1,5% na comparação com o primeiro trimestre de 2019.

A aquisição de leite cru feita pelos estabelecimentos que atuam sob algum tipo de inspeção sanitária, no segundo trimestre de 2019, foi de 5,86 bilhões de litros, um aumento de 7,1% na comparação ao volume registrado no mesmo período de 2018.

Por outro lado, houve retração de 5,4% em relação à quantidade captada no primeiro trimestre deste ano.

Os curtumes investigados pela pesquisa declararam ter recebido 8,39 milhões de peças inteiras de couro no segundo trimestre. Essa quantidade representa aumento de 1% na comparação ao segundo trimestre de 2018 e redução de 1,1% em relação ao primeiro trimestre.

Os resultados definitivos de abate de carnes por estado da Estatística da Produção Pecuária serão divulgados em 12 de setembro.

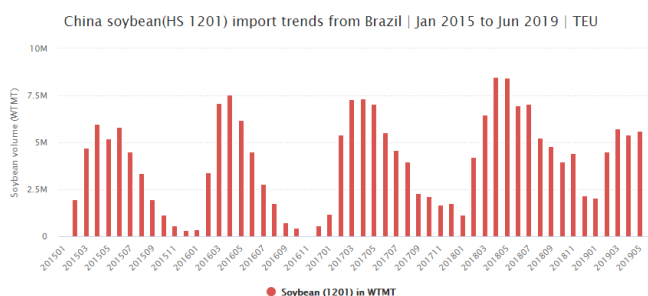
## Grão

**Um analista chinês ligado ao governo do país afirmou que as principais compradoras de soja da China conseguem se manter sem importar dos Estados Unidos no quarto trimestre, comprando apenas de países da América do Sul.**

Zhang Liwei, analista sênior do Centro Nacional de Informação sobre Grãos e Oleaginosas da China declarou, em uma conferência na cidade chinesa de Harbin, que mesmo que a China e os Estados Unidos consigam chegar a um acordo comercial nas próximas semanas, “Teremos oferta suficiente de soja, já que podemos comprá-la da América do Sul”.

Apesar da demanda por soja ter diminuído na China em função da gripe suína africana, que dizimou grande parte dos porcos do país, os chineses compraram mais de um milhão de toneladas de soja do Brasil e da Argentina entre os dias 14 e 15 de agosto.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as exportações de soja do Brasil para a China no período de Janeiro de 2015 a Junho de 2019:



Fonte: DataLiner

No Brasil, a demanda pelo grão também cresceu. Segundo Lucilio Alves, pesquisador do Cepea, o motivo foi os leilões de biodiesel do governo, já que o mix obrigatório de biodiesel vai subir de 10% para 11%, o que exigirá mais de 200 mil toneladas de soja por mês.

Ao mesmo tempo, a demanda dos processadores locais por soja para produzir ração animal também deve permanecer forte, já que os frigoríficos brasileiros continuarão a demandá-la para produzir carne e exportá-la suprindo, também, a demanda da Ásia que teve seus rebanhos comprometidos pela gripe suína africana.

Com isso, segundo o Cepea, no Brasil os preços da soja chegaram a 85,40 reais por saca de 60 kg, a maior desde meados de novembro e alta de 10% no mês.

## A China está evitando a compra de soja americana e intensificando a compra de soja brasileira.

De acordo com a Bloomberg, as empresas privadas e estatais chinesas compraram entre 1,5 milhão a e milhões de toneladas do Brasil no período de 12 a 15/08.

As encomendas foram feitas depois que a China parou de comprar soja americana, por causa da tensão comercial entre o país e os Estados Unidos, e os agricultores argentinos então retendo os grãos como uma forma de proteção contra a depreciação cambial que o país está enfrentando por causa da incerteza das eleições.

Com isso, enquanto os prêmios do Brasil subiram, os futuros de soja em Chicago estão caminhando para uma perda semanal mesmo depois que o governo americano informou que as plantações estão menores que o esperado.

Os compradores chineses estão comprando a commodity brasileira, já que ainda não compraram o suficiente para cobrir suas necessidades até outubro.

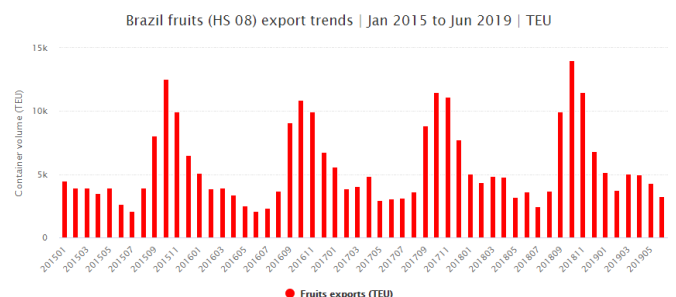
Embora o Brasil até agora tenha conseguido atender às demandas da China, os estoques estão diminuindo e Pequim corre o risco de não ser capaz de suprir suas necessidades.

Os estoques brasileiros de soja devem cair para 2,6 milhões de toneladas no final da temporada, a menor em 20 anos, de acordo com o a Abiove – Indústria Brasileira de Óleos Vegetais. Isso também está abaixo de uma previsão de julho de 5,6 milhões de toneladas.

## Outra carga

De acordo com o Valor, o clima favorável à produção de frutas frescas e a abertura de novos mercados estão animando os exportadores brasileiros de frutas frescas, **que esperam, se o ritmo atual de embarques for mantido, alcançar a marca recorde de US\$ 1 bilhão em 2020.**

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostram as exportações brasileiras de frutas no período de janeiro de 2015 a junho de 2019:



Fonte: DataLiner

Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas), no primeiro semestre de 2019 as vendas ao exterior cresceram 21% em relação ao mesmo período de 2018, alcançando 429,7 mil

toneladas. Já as receitas aumentaram 15%, para US\$ 384,4 milhões.

Apenas 3% da produção brasileira de frutas é exportada, de acordo com a Abrafrutas mas a entidade trabalha, juntamente com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex Brasil) para prospectar novos mercados.

Hoje, 75% das exportações de frutas brasileiras vão para a Europa e Reino Unido e 12% para os Estados Unidos. A Coreia do Sul vai passar a importar manga e o país está perto de conseguir exportar melão para o Japão. Segundo a Abrafrutas, os países árabes são um mercado com muito potencial.

**De acordo com o Valor, a OMC – Organização Mundial do Comércio – deverá instalar um comitê de investigação contra a Índia em razão dos subsídios que o país ofereceu a seus produtores de açúcar. O painel foi solicitado pelo Brasil, Austrália e Guatemala.**

A demanda está na agenda da reunião do Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC. Como se trata de um pedido apresentado pela segunda vez, a Índia não pode mais rejeitar a instalação do painel para examinar se seus subsídios ao açúcar violam ou não as regras do comércio internacional.

O Brasil afirma que Nova Déli fornece subsídios que superam seus compromissos no Acordo Agrícola da OMC, além de conceder subvenções proibidas à exportação. Isso derrubou os preços internacionais do açúcar e prejudicou as exportações dos outros países.

*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, 9th floor  
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP*