Notícias principais

O produto DataLiner é o carro chefe da Datamar. É um banco de dados que fornece uma visão completa do fluxo marítimo de Comércio Exterior da América do Sul. Este produto é muito procurado tanto por empresas do ramo logístico quanto por importadores e exportadores por ter dados confiáveis, harmonizados, consistentes e completos.

Alguns meses atrás, a Datamar lançou os dashboards intuitivos para unir informações do Dataliner com diversas outras fontes de informação, resultando em uma ferramenta analítica mais fácil de compreender e manusear.

A grande novidade que a empresa vai demonstrar na Logistique é o detalhamento das mercadorias movimentadas. Além de fornecer informações tradicionais como importador e exportador da carga, origem e destino, volume em TEUs, quilos e etc, agora a Datamar consegue desmembrar essas informações para fornecer os dados que cada empresa precisa para ver o seu nicho específico. Isso torna o DataLiner uma ferramenta ainda mais indispensável para tomar as melhores decisões no desenvolvimento do seu negócio.

Além do Dataliner, outro destaque da Datamar no evento será o relatório ECSA Container Terminals Report 2019, produzido em parceria com experientes consultores internacionais e economistas marítimos. O ECSA Container Terminals Report 2019, com versão impressa e eletrônica, faz uma análise detalhada dos terminais de contêineres na Costa Leste da América do Sul, traçando a previsão de demanda e capacidade por região para os próximos cinco anos, o planejamento das autoridades portuárias para concessões de terminais, as novas configurações dos serviços dos armadores, as restrições portuárias frente ao aumento do tamanho dos navios, a visão dos terminais sobre a economia e o ambiente de negócios, infraestrutura e equipamentos.

A expectativa da Logistique é reunir 180 marcas em exposição e atrair um público superior a 15 mil visitantes.

Serviço

LOGISTIQUE – Feira e Congresso de Logística e Negócios Multimodais

Data: 27 a 29 de agosto, das 14h às 21h
Estande: Rua C Estande 24.01
Local: Centro de Convenções e Exposições Expoville – Rua XV de Novembro, 4315 – Joinville (SC)
Informações: http://www.logistique.com.br

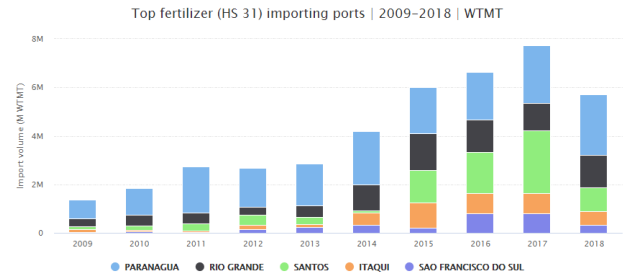
Portos, terminais e infraestrutura

As importações de fertilizantes desembarcadas pelos Portos do Paraná somaram US$ 1,48 bilhão, de janeiro a julho, de 2019. O valor, segundo o Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços, é 34% maior que o registrado no mesmo período de 2018, quando foram U$1,1 bilhão.

Os números confirmam o Porto de Paranaguá como principal ponto de entrada do fertilizante que chega ao Brasil. Cerca de 30% de todo o produto que chega para ser aplicado nas lavouras do país entram pelos terminais paranaenses. Além de atender os produtores do Paraná, o fertilizante é destinado aos estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Minas Gerais.

Considerando apenas os produtos destinados à lavoura do Paraná, nos últimos sete meses, foram 2,49 milhões de toneladas, somando US$ 770 milhões. "O Porto de Paranaguá tem a melhor média de produtividade operacional para o desembarque dos produtos entre os portos brasileiros, totalizando 299 toneladas, por hora", destaca o diretor-presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra os portos brasileiros que mais movimentaram fertilizantes no período de 2009 a 2018:



Fonte: Datamar

Organização

No cais público do Porto de Paranaguá são três berços preferenciais para os navios carregados de fertilizante. Um desses, o 209, conta com a disponibilidade de correias transportadoras que levam o produto até o Terminal Público de Fertilizantes (o TEFER, com capacidade de armazenar até 20 mil toneladas), que por sua vez tem a interligação com outros armazéns privados.

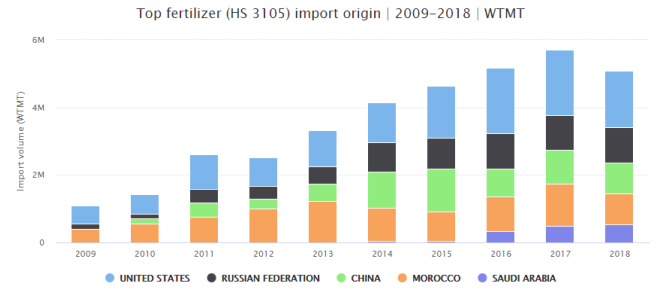
Além desses berços prioritários, os navios de fertilizantes podem atracar e descarregar a carga por qualquer outro berço do cais público que não estejam ocupados. O Porto de Paranaguá conta também com um píer privado, com dois berços exclusivos. No Porto de Antonina são outros dois berços para o produto.

Equipamentos

São seis guindastes do tipo MHCs (guindastes móveis portuários) que descarregam os produtos. Os caminhões que acessam o cais para pegar o fertilizante têm a disponibilidade de três portões com quatro plataformas de pesagem cada (duas de entrada e duas de saída). As plataformas têm 30 metros de comprimento e 3,20 metros de largura.

Essa estrutura dos gates garante segurança e agilidade para a entrada dos caminhões que acessam a faixa primária para buscar o produto. As balanças são automatizadas e as informações do sistema (sobre os veículos e os motoristas) são interligadas com todo o sistema. Os caminhões levam menos de um minuto para saírem. A operação também exige mão de obra qualificada, como conferentes, arrumadores, estivadores e vigias.

O gráfico abaixo, com dados do DataLiner, mostra os principais países de origem do fertilizante importado pelo Brasil no período de 2009 a 20018 (por todos os portos):



Fonte: Datamar

O Porto do Rio de Janeiro movimentou 3,5 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre de 2019. As maiores altas foram de carga conteinerizada e de granéis sólidos, que cresceram 14,7%, em comparação com o mesmo período do ano passado. Os dados foram divulgados pela Gerência de Inteligência de Mercado e Estatística da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

No volume total de cargas movimentadas, houve um acréscimo de 6,5% em relação ao primeiro semestre de 2018, sendo que 2.014.167 toneladas foram de contêineres e 1.017.910 toneladas de granéis sólidos. A movimentação de contêineres e de granéis sólidos representou, neste exercício, respectivamente, 57,6% e 29,1%, do total operado no Porto do Rio de Janeiro.

Os dois terminais de contêineres – Libra Terminal Rio e MultiRio Operações Portuárias – movimentaram juntos 172 mil TEU, um aumento de 13%, sendo o crescimento registrado tanto na navegação de longo curso como também na cabotagem.

Considerando os granéis sólidos mais movimentados no Porto do Rio de Janeiro, destaca-se o crescimento de 62% na exportação do ferro gusa para os Estados Unidos e de 31% na importação de concentrado de zinco, de Calao, no Peru.

O terminal argentino de Puerto Rosário (TPR) aumentou suas operações de movimentação de carga em 75% em relação a 2018 motivado pela abertura de novos mercados e à incorporação de novas modalidades de carga e descarga. Até o final do ano, a expectativa é continuar crescendo.

O incremento no número de operações foi possível graças às melhorias introduzidas pelo TPR. Com isso, os importadores e exportadores – incluindo empresas de Córdoba – que anteriormente escolhiam outros portos, geraram um aumento em suas operações, tanto a granel quanto em cargas de contêineres.

Em julho, por exemplo, a movimentação de contêineres chegou a 9 mil TEUs, ou seja, praticamente o mesmo volume que até pouco tempo atrás se movimentava em um ano inteiro. Uma das grandes vantagens do TPR é consolidar as cargas em uma viagem de ida e volta, o que lhe permite enviar e receber cargas por ferrovia.

Entre os principais produtos movimentados pelo Porto estão autopeças, amendoim, legumes, cítricos, açúcar, óleo e trigo.

Um dos destaques deste porto é sua localização geográfica, que impacta diretamente os custos logísticos, trazendo grande eficiência. O terminal está localizado no corredor bioceânico, participando da rede de interconectividade terrestre da América do Sul, podendo transportar cargas dos oceanos Atlântico e Pacífico.

O Porto de Itajaí continua seguindo seu ótimo desempenho e retomada no mercado portuário nacional. Prova disso são os números positivos divulgados a cada mês quando comparados com o mesmo período do ano anterior, 2018.

Em comparação com o mês de julho de 2018 e julho deste ano, a APM Terminals (arrendatária dos berços 1 e 2 do Porto de Itajaí), junto ao cais público, registraram um crescimento de 10% na movimentação em TEUs, aumentando de 36.190 para 39.813 contêineres (Twenty-Foot Equivalent Unit – unidade internacional equivalente a um contêiner de 20 pés).

Com base na movimentação em toneladas, o número também foi positivo, passando de 407.164 para 419.295 – destacando um aumento estável de 3% na soma geral de cargas. Quanto aos números de embarcações atracadas na margem direita do Rio, cinco navios a mais atracaram passando de 34 para 39, resultando um aumento de 15%.

Já na comparação com o Complexo Portuário, os números também são estáveis, porém relevantes na escala de estatísticas de julho deste ano. Na quantidade de contêineres de 20 pés, o aumento foi de 1% em relação ao mesmo período de 2018 (97.142 para 98.047 TEUs).

Nas atracações, o crescimento foi de 8% com 91 navios atracados. A movimentação em toneladas sofreu uma leve queda de -4%, o que ainda pode ser considerada uma variação estável dentro do segundo semestre.

Comparativo dos principais produtos (US$/FOB)

Exportação

Em comparação mês/ano dos principais produtos exportados no Complexo Portuário de Itajaí no mês de julho, destacam-se: mecânicos e eletrônicos com 64,8, papel e derivados com o aumento de 52,2%, maçãs com 51,2%, plásticos e borrachas 39,8%, cerâmicas e vidros com 37,1%, carnes 34,7% e têxteis e diversos com 19,1%. As demais mercadorias, como fumo, pescados, produtos químicos, madeiras e derivados e frango registraram quedas numa média de 31%.

Importação

No quesito de principais produtos importados pelo Complexo Portuário de Itajaí no mês de julho, as mercadorias que mais se destacam são: madeiras e derivados com 41,1%, cerâmica e vidros 36,9%, papel e derivados 31,3%, pescados 27,3%, alimentos em geral 14,4%, mecânicos e eletrônicos 9%, plástico e borrachas 8,2%. As mercadorias de produtos químicos, têxteis e diversos, veículos entre outros produtos registraram uma queda média de 14,6%.

TUPs – Terminais de Uso Privado do Complexo Portuário de Itajaí:

Os demais terminais demonstraram desempenhos favoráveis no mês de julho de 2019. No Terminal Portonave, em Navegantes, a movimentação realizada em julho foi de 49 escalas, elevando a movimentação acumulada do ano para 295 navios atracados registrando-se uma queda de 5% em relação ao mesmo período do ano anterior, que totalizou 309 navios atracados. Em julho

foram movimentados 58.234 contêineres (TEUs) observando uma queda de 4% em relação a 2018. No total de cargas movimentadas em julho, o registro foi de 649.449 toneladas operadas na margem esquerda do rio.

Operações Roll On Roll Off

No mês de julho foram realizadas duas atracações de navios Roll On Roll Off, registrando o desembarque de 1974 veículos no berço 3 do Porto de Itajaí totalizando até então a marca de 29.038 unidades com 24 atracações deste sistema de operações de cargas.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária de Santos, foi qualificada pelo governo para desestatização por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A decisão se deu na 10ª reunião do Conselho do PPI, realizada na última quarta-feira (21/08), em Brasília. Outras 32 iniciativas, dentre elas duas áreas no Porto de Santos, foram incluídas no programa.

Responsável por administrar o Porto de Santos, o maior e mais importante do país, a Codesp é uma empresa de capital 100% público, com mais de 99,99% das ações nas mãos da União e menos de 0,01% detido pela Prefeitura de Santos. Pelo cronograma, a previsão é que os estudos sejam aprovados em novembro de 2020; o edital seja publicado em julho de 2021; e o leilão, realizado em novembro de 2021.

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Casemiro Tércio Carvalho, a inclusão no PPI é mais um passo para a revitalização da companhia: "Mostra que estamos no caminho correto. Em princípio, entendemos que a melhor forma de desestatização para o Porto de Santos é um IPO [oferta pública de ações, na sigla em inglês], por incluir a empresa em um ambiente de práticas do Novo Mercado da B3, garantindo a boa governança e a transparência na gestão, além de fortalecer o mercado de capitais no Brasil. Vamos trabalhar em conjunto com o governo para levar ao mercado a melhor proposta, uma que atenda aos interesses da comunidade portuária e ao país como um todo", disse.

Também foi anunciado o arrendamento de duas áreas no Porto de Santos, o STS 14 e o STS 14A, hoje ocupadas pela Libra Terminais. A previsão é que os editais sejam publicados em fevereiro de 2020 e os leilões ocorram em maio do mesmo ano.

Projetos de infraestrutura qualificados no PPI passam a compor a carteira do programa e tornam-se, a partir de então, prioridade nacional. A reunião contou com a presença do presidente da República, Jair Bolsonaro, e vários ministros, dentre eles o da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, pasta que responde por vários projetos da carteira do PPI.

Em pouco mais de três anos, o PPI apresentou resultados relevantes para a infraestrutura e economia do Brasil. Dos 248 projetos qualificados nas nove reuniões anteriores do CPPI, 151 já foram leiloados e vão gerar R$ 262,5 bilhões de investimentos nos próximos anos, sem contar a arrecadação com as outorgas, de cerca de R$ 52,3 bilhões para a União.

O Porto de Itaqui movimentou, de janeiro a julho de 2019, mais de 1 milhão de toneladas de fertilizantes. O volume é 5% superior ao registrado no mesmo período de 2018. Se consideramos todo o ano passado, foram descarregados no porto público do Maranhão quase 2 milhões de toneladas de fertilizantes. A expectativa é fechar 2019 bem acima dessa marca.

A importação de fertilizantes pelo Porto de Itaqui é uma excelente alternativa como carga de retorno. Isso porque o local é a principal porta de saída da produção de grãos (soja e milho) da região Centro-Oeste do Brasil. O Itaqui ocupa o top três no escoamento de soja entre os portos públicos brasileiros e é o quinto em importação de aditivos para produção agrícola.

Rússia, Egito e Israel são as principais origens dos fertilizantes movimentados pelo Porto de Itaqui, respondendo, juntos, por 51% do total. De acordo com a Associação Nacional para Difusão de Adubos, o Brasil consumiu, em 2018, 35,5 milhões de toneladas de fertilizantes. Desse total, apenas 8,1% é produzido no país, que importou 77% do que foi entregue ao mercado, o que equivale a 27,7 milhões de toneladas.

Para atender essa demanda por importação de fertilizantes, o porto público do Maranhão está fazendo um investimento de R$ 140 milhões na COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui em um novo terminal de fertilizantes, com obras já iniciadas. O projeto prevê a construção de um armazém com capacidade para 80 mil toneladas e possibilitará movimentação de até 3,5 milhões de toneladas de fertilizantes por ano.

A nova estrutura será a mais moderna do país para esse tipo de operação, com interligação do armazém ao berço 101 do Itaqui. O contrato de arrendamento da COPI cobre uma área de 16 mil metros quadrados, destinada à movimentação de granéis sólidos e carga geral.

Navegação

Por meio do seu recém-inaugurado serviço 'CLX', que conecta diretamente as exportações do Chile com portos emblemáticos como Londres, Roterdã e Antuérpia, a Maersk tem feito, nas últimas semanas, a exportação de produtos como nozes, farinha de peixe, madeira, vinho e cobre.

Ignacio Lara, gerente de vendas da Maersk Chile, disse que "a União Europeia sempre foi muito importante para a atividade comercial do Chile. Estamos muito felizes e comprometidos em poder trazer produtos tão variados de diferentes partes do país para esse mercado".

O novo serviço 'CLX' transporta a carga seca semanalmente, contemplando os desembarques no Panamá e na Colômbia antes de chegar ao continente europeu e, embora o itinerário saia de San Antonio, vários portos chilenos estão envolvidos no embarque dos produtos: farinha de peixe, madeira, vinho e cobre são enviados em Arica, San Vicente, San Antonio e Iquique, respectivamente. Em tempos de viagem, o serviço direto tem uma média de 24 dias para Antuérpia, 26 para Roterdã e 28 para Londres.

"Este é um mercado que está crescendo e se tornando cada vez mais significativo. Esperamos que essa tendência continue assim e possamos continuar a ver bons espaços para produtos que vão além do cobre, especialmente nozes e vinho", finalizou Lara.

De olho no forte crescimento das exportações pelos portos do Arco Norte nos últimos anos, a Hidrovias do Brasil, controlada pelo fundo Pátria, tem buscado expandir sua presença na região. A posição de caixa confortável também

permite à companhia mapear oportunidades no corredor logístico Sul, onde enxerga espaço para consolidação, e em geografias em que ainda não atua. Prova disso é a recente conquista de um arrendamento portuário em Santos (SP), que integrará um futuro projeto de movimentação de sal a partir do Rio Grande do Norte (RN).

Em entrevista ao Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o vice-presidente financeiro da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, afirma que os planos envolvem dobrar a capacidade de movimentação total de grãos, para 13 milhões de toneladas, com a ampliação na operação norte.

Atualmente, a atuação na região compreende uma Estação de Transbordo de Carga (ETC) em Miritituba (PA), onde comboios de empurradores e barcaças são carregados com mercadorias para exportação que chegam de caminhão pela BR-163 e saem em direção ao terminal de uso privado (TUP) da empresa em Vila do Conde (PA). Em julho, a empresa atingiu pela primeira vez plena capacidade para um mês na região com a transição do escoamento de soja para o de milho safrinha. "Nosso terminal consegue conviver, concomitantemente, com milho e soja, então não precisa fechar o programa de soja para entrar no de milho", disse. "Na transição de safra, isso é muito importante em termos de competitividade."

Como os principais investimentos em infraestrutura própria já foram feitos, a Hidrovias do Brasil estima que o projeto exigiria entre R$ 700 milhões e R$ 750 milhões, cerca de metade do investido até hoje na região. A decisão final sobre o montante pode acontecer no próximo ano, para que os desembolsos comecem em 2022 ou 2023, após os volumes previstos nos contratos de longo prazo (a capacidade máxima de operação, incluindo contratos de longo prazo e os fechados a cada safra) já terem sido plenamente atingidos.

O executivo destaca, ainda, que o escoamento de carga pelo Norte deve ganhar fôlego extra se os projetos federais da Ferrogrão e da concessão da BR-163 saírem do papel. De acordo com ele, os recentes esforços do governo em avançar com a pavimentação da BR-163 e em coordenar o tráfego da via já têm impactado os preços do frete mensal entre Sorriso (MT) e Miritituba (PA), e contribuíram para a queda de R$ 260/t para R$ 190/t. "A Ferrogrão tem condição de reduzir (o frete) em mais R$ 60, R$ 70 por tonelada. Se tem uma ferrovia no Brasil que é viável economicamente hoje, ela se chama 'Ferrogrão'. E isso pelo volume de carga, Mato Grosso produz 60 milhões de toneladas de grãos por ano", avalia.

Em outra frente, a Hidrovias do Brasil também está atenta às oportunidades para transporte de carga da região do Matopiba – fronteira agrícola entre os Estados da Bahia, do Maranhão, do Tocantins e do Piauí. Um exemplo são as obras de derrocagem do Pedral do Lourenço, que possibilitarão a navegação do rio Tocantins entre Marabá e Baião (PA) durante todo o ano. A companhia já detém um terreno em Marabá onde pretende instalar uma ETC para aproveitar a futura hidrovia que levará até Vila do Conde. "Estamos retomando agora o processo de licenciamento ambiental desse terminal", informou Schettino.

Aquisição em Santos

Fora do corredor logístico Norte, a companhia conquistou, neste mês, uma posição estratégica no Porto de Santos (SP), o maior do País. Em leilão federal, a Hidrovias do Brasil arrematou por R$ 112,5 milhões o arrendamento da área STS20, destinada a movimentação e armazenagem de fertilizantes e sais, na região de Outeirinhos.

A ideia é que o terminal faça parte da logística de sal que está sendo estruturada junto à Salinor no Rio Grande do Norte. Do lado dos fertilizantes, o executivo destacou que São Paulo consome 4 milhões de toneladas do produto por ano, sendo que 70% são importados por Santos. "Tem tudo a ver com o nosso negócio", disse. "E nada impede que seja também uma rota de fertilizantes para outras regiões." A empresa deve movimentar até 600 mil toneladas de fertilizantes neste ano pelo Arco Norte.

Em relação à região Sul, a Hidrovias do Sul enxerga espaço para crescimento orgânico e também inorgânico, via aquisições. "Acho que a estratégia é se consolidar e ganhar market share", afirma o vice-presidente financeiro.

Os negócios que a companhia opera neste corredor compreendem a hidrovia Paraná-Paraguai (transporte de minério de ferro, grãos e fertilizantes), o Rio Uruguai (celulose) e o Terminal de Montevidéu.

Comércio

O presidente Jair Bolsonaro afirmou no Twitter que o Mercosul concluiu na última sexta-feira (23/08) negociações para um acordo de livre comércio com o Efta, bloco que reúne Suíça, Noruega, Islândia e Liechtenstein.

"Mais uma grande vitória de nossa diplomacia de abertura comercial", disse Bolsonaro em postagem na rede social, acrescentando que o Efta tem PIB de 1,1 trilhão de dólares e é o "9° maior ator comercial do mundo".

O anúncio ocorre em um momento em que países membros da União Europeia, com quem o Mercosul concluiu negociações para um acordo comercial no final de junho, ameaçam se colocar contra os entendimentos entre os dois blocos, em meio à repercussão internacional das queimadas na Amazônia.

O presidente da França, Emmanuel Macron, afirmou nesta sexta-feira que seu governo se oporá ao acordo comercial entre UE e Mercosul, porque Bolsonaro estava mentindo quando minimizou preocupações a respeito das mudanças climáticas na cúpula do G20, realizada em junho, no Japão.

Poucos minutos antes de anunciar o acordo com o Efta, Bolsonaro, também no Twitter, rebateu Macron, dizendo que lamentava sua posição. "Não somos nós que divulgamos fotos do século passado para potencializar o ódio contra o Brasil por mera vaidade", disse o presidente.

A Irlanda, onde o agronegócio tem forte resistência ao acordo com o Mercosul, também disse nesta sexta-feira que se oporá ao acordo, que ainda depende de aprovação das casas legislativas dos países dos dois blocos.

A Comissão de Tarifas Alfandegárias do Conselho de Estado da China anunciou, na última sexta-feira (23/08), que o país imporá tarifas adicionais sobre importações no valor de US$ 75 bilhões procedentes dos Estados Unidos, em resposta ao anúncio recente da parte americana de aumentar tarifas aos produtos chineses.

Baseado nas leis e aprovado pelo Conselho de Estado, 5.078 itens de produtos americanos serão sujeitos a tarifas adicionais de 10% ou 5%. O aumento de tarifas será implementado em dois lotes e estará em vigor a partir de 12h01 (horário de Beijing) do dia 1º de setembro e 12h01 do dia 15 de dezembro, anunciou a comissão em um comunicado.

O governo dos EUA anunciou em 15 de agosto que imporá tarifas adicionais de 10% sobre US$ 300 bilhões em produtos chineses, com vigência em 1º de setembro e 15 de dezembro, em dois lotes.

A comissão continuará o trabalho de isentar certos itens de tarifas adicionais. "Esperamos que a China e os EUA resolvam as diferenças de maneira aceitável para ambos os lados com base no respeito mútuo, igualdade, boa fé e consistência de palavras e ações", aponta o comunicado.
Trump anuncia tarifa adicional

Horas depois de a China divulgar tarifas retaliatórias sobre 75 bilhões de dólares em mercadorias dos EUA, o presidente americano, Donald Trump, iniciou uma nova rodada de tarifas contra produtos do país da Ásia ao estipular um imposto adicional de 5% sobre cerca de 550 bilhões de dólares em produtos chineses, ampliando a escalada da guerra comercial entre as duas maiores economias do mundo.

A ação de Trump, anunciada no Twitter, levou o presidente norte-americano no início do dia a exigir que empresas americanas retirassem suas operações da China. A intensificação da disputa sino-americana alimentou temores de que a economia global entrará em recessão, o que fez as bolsas es dos EUA entrarem em queda livre. O índice Nasdaq Composto caiu 3%, enquanto o S&P 500 cedeu 2,6%.

A balança comercial brasileira apurou um superávit de US$ 700 milhões na terceira semana do mês de agosto, segundo dados divulgados no dia 19/08 pela Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia (Secint/ME). O saldo positivo é resultado de exportações no valor de US$ 3,988 bilhões e importações de US$ 3,288 bilhões.

No mês, as exportações somam US$ 9,990 bilhões e as importações, US$ 8,768 bilhões, com saldo positivo de US$ 1,222 bilhão. No ano, as exportações totalizam US$ 139,990 bilhões e as importações, US$ 110,293 bilhões, com saldo positivo de US$ 29,697 bilhões.

A média das exportações da terceira semana chegou a US$ 797,7 milhões, 7% abaixo da média de US$ 857,4 milhões até a segunda semana. A redução refletiu a queda de 19,6% nas exportações de produtos semimanufaturados – de US$ 120,7 milhões para US$ 97 milhões – e de 17,5% nos manufaturados – de US$ 306,1 milhões para US$ 252,5 milhões.

Nos semimanufaturados, o resultado veio da diminuição das vendas de ferro/aço, ferro-ligas, ferro fundido bruto, ouro em formas semimanufaturadas e zinco em bruto. Já o resultado dos manufaturados sofreu impacto, principalmente, da redução das vendas de motores e turbinas para aviação, automóveis de passageiros, torneiras, válvulas e dispositivos semelhantes, além de veículos de carga.

Por outro lado, as vendas de básicos cresceram 4,1%, de US$ 430,6 milhões para US$ 448,2 milhões, por conta de soja em grãos, petróleo em bruto, algodão em bruto, carne bovina e bovinos vivos.

Nas importações, a balança apontou queda de 16% sobre período igual de comparação, baixando de US$ 782,9 milhões na média até a segunda semana para US$ 657,5 milhões na média da terceira semana. Nesse caso, houve impacto principalmente dos gastos com equipamentos mecânicos, químicos orgânicos e inorgânicos, equipamentos eletroeletrônicos, farmacêuticos, combustíveis e lubrificantes.

Análise do Mês

Na comparação da média até a terceira semana de agosto de 2019 com a de agosto de 2018, as exportações brasileiras diminuíram 11,2%, de US$ 937,1 milhões para US$ 797,7 milhões. O motivo principal foi a redução de 24,9% das vendas de produtos manufaturados, de US$ 377,6 milhões para US$ 287,1 milhões, por conta de tubos flexíveis de ferro/aço, centrifugadores e aparelhos para filtrar ou depurar, laminados planos de ferro/aço, automóveis de passageiros e veículos de carga.

Pesou também a redução de 4,8% das exportações de básicos, saindo de US$ 459,9 milhões para US$ 437,9 milhões, principalmente em minério de cobre, soja em grãos, farelo de soja, petróleo em bruto, carnes bovina e de frango.

O contraponto foram as vendas de produtos semimanufaturados, que subiram 20,6%, saltando de US$ 91,9 milhões para US$ 110,8 milhões. O desempenho positivo foi impulsionado por semimanufaturados de ferro/aço, ferro-ligas, alumínio em bruto, açúcar de cana em bruto e ferro fundido bruto.

Relativamente a julho de 2019, no entanto, houve redução de 4,5% nas exportações, devido à diminuição de 8,9% nas vendas de produtos básicos, que passaram de US$ 480,6 milhões para US$ 437,9 milhões, e de manufaturados, que baixaram 1,2%, de US$ 287,1 milhões para US$ 283,7 milhões. Por outro lado, nesse período aumentaram as vendas de semimanufaturados, de US$ 104,2 milhões para US$ 110,8 milhões (+6,3%).
Importações

Nas importações, a média diária até a terceira semana de agosto de 2019 foi de US$ 730,7 milhões, resultado 10,5% abaixo da média de agosto de 2018, que chegou a US$ 816,4 milhões. Nesse comparativo, reduziram-se os gastos, principalmente, com cobre e suas obras (-49,8%), combustíveis e lubrificantes (-35,5%), veículos automóveis e partes (-28,9%), adubos e fertilizantes (-16,7%) e cereais e produtos da indústria da moagem (-14,1%).

Minério

A exportação brasileira de ouro vem batendo recorde, na esteira do aumento dos preços internacionais provocado pelo temor de que o mundo está à beira de uma recessão. Para proteger o patrimônio, as pessoas estão comprando e guardando o precioso metal.

Em 2018, o Brasil fez a exportação de 95 toneladas de ouro para o exterior —um crescimento de 150% em dez anos, conforme estatísticas do Ministério da Economia. Até julho deste ano, já foram exportadoras outras 51 toneladas.

O ouro brasileiro sai do aeroporto de Cumbica e segue para diferentes destinos, principalmente Canadá, Reino Unido, Suíça e

Índia. As exportações absorvem atualmente a maior parte da produção brasileira, estimada em 97,1 toneladas.

Esse volume corresponde apenas à produção formal, feita a muitos metros de profundidade por empresas multinacionais especializadas, como a AngloGold Ashanti, que explora ouro no Brasil há 185 anos, ou a canadense Kinross.

Mas existe um mercado informal, não contabilizado, no qual o ouro é extraído manualmente pelos garimpeiros nas beiras dos rios ou em minas próximas à superfície.

O renascimento da produção brasileira de ouro ocorre em um momento de preços favoráveis —os maiores patamares dos últimos seis anos. Na última sexta-feira (16/08), o ouro fechou a US$ 1.513 por onça (medida tradicional desse metal), impulsionado pelas incertezas geradas pela guerra comercial entre China e Estados Unidos.

Conforme o World Gold Council (Conselho Mundial de Ouro), uma organização global voltada para o desenvolvimento do mercado de ouro, a demanda está batendo recorde no mundo, puxada pelo consumo de joias na Índia, pelas compras feitas por bancos e corretoras, para respaldar a venda de contratos lastreados em ouro, e, principalmente, pelas aquisições dos BCs (bancos centrais).

No primeiro semestre deste ano, os BCs adquiriram 374,1 mil toneladas do metal —o maior aumento líquido das reservas globais de ouro dos últimos 19 anos.

Os temores de uma nova recessão mundial, provocada pela guerra comercial iniciada por Donald Trump, presidente dos Estados Unidos, levaram as autoridades monetárias a incrementar a compra de ouro a fim de garantir o valor de sua moeda.

Segundo os especialistas do setor, as empresas instaladas no Brasil vêm aproveitando as oportunidades geradas pelo mercado favorável, porque estão maturando agora os investimentos feitos no início da década. A extração de ouro, explicam, exige alta tecnologia, porque as minas são cada vez mais profundas.

Mas ainda existiria um longo caminho a percorrer. Em termos globais, o Brasil é um concorrente marginal. Segundo o World Gold Council, o país ocupa a 11ª posição no ranking de produção de ouro, muito atrás de países como China, Austrália, Rússia e Estados Unidos.

Nada comparado, portanto, com o papel central que os brasileiros ocupavam no final do século 18, quando as explorações das reservas de Minas Gerais transformaram o país, ainda uma colônia de Portugal, no maior produtor mundial de ouro, respondendo por 40% do volume global.

As maiores perspectivas de crescimento, aliás, estariam fora das tradicionais regiões produtoras de Minas. Segundo a Agência Nacional de Mineração (AMN), Goiás é hoje o maior produtor de ouro do Brasil. Em 2018, o estado respondeu por 38,7% do total extraído no país, acima dos 35,8% de Minas. Em seguida, vem o Pará, com 14,3%.

Logística

As autoridades do Brasil e da Bolívia envolvidas com o projeto "Corredor Bioceânico Ferroviário de Integração" se reunirão, no dia 23 de agosto, em Campo Grande (MS), com o objetivo de discutir a passagem de fronteira entre os países.

Entre os temas estão a melhoria do controle alfandegário e da migração, especialmente no caso de documentos que serão necessários para a passagem do trem bioceânico da Bolívia para o Brasil.

Outro tema a ser discutido é a criação de um pólo comercial nas proximidades de Campo Grande com o objetivo de receber cargas ferroviárias bolivianas.

Segundo dados oficiais, o projeto do trem bioceânico prevê investimentos de pelo menos 10.000 dólares. Há, até o momento, quatro estudos de pré-investimento preparados pela Bolívia e um pelo Peru.

Fontes bolivianas acreditam que o financiamento será assegurado por um consórcio privado suíço-alemão, além de vários países europeus que se propuseram a serem parceiros, entre eles Rússia, Espanha e Itália.

Óleo & gás

Este ano o Brasil deverá fazer produção de 30,3 bilhões de litros de etanol da cana-de-açúcar e mais 1,35 bilhão de litros a partir do milho, o que dá um total de 31,6 bilhões de litros. Os dados são do 2º levantamento da Safra de Cana 2019/20, divulgado na quinta-feira (22/08), pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

Nos subprodutos gerados a partir da cana-de-açúcar, a produção de etanol anidro deve chegar a 10,5 bilhões de litros, ou seja, 12,6% a mais que em 2018/19. Este composto é utilizado na mistura com a gasolina. Já no caso do hidratado, a tendência é uma queda de 14,1%, em relação à safra passada, chegando a 19,8 bilhões de litros.

Com relação à produção de açúcar, esta deverá atingir 31,8 milhões de toneladas este ano, um crescimento de 9,5%. No plantio da cana, o estudo aponta um acréscimo de 0,3% na produção em relação à safra passada, chegando a 622,3 milhões de toneladas. Em compensação, a área colhida está estimada em 8,38 milhões de hectares, uma queda de 2,4%.

Milho

A partir do 1º levantamento da safra 2019/20, divulgado em maio deste ano, a Conab passou a incluir na divulgação as estatísticas totais de etanol, o que engloba também os dados sobre o etanol à base de milho. Isso porque o cereal vem assumindo um papel de relevância crescente na produção do combustível.

A região que mais se destaca na utilização do cereal como combustível é o Centro-Oeste, com 94,2% da oferta nacional em 2019, ou seja, 1,27 bilhão de litros, um crescimento de 62,4% em relação à safra passada.

Carne

A Argentina completou o primeiro embarque de carne de porco para a China depois que obteve, em abril último, a autorização das autoridades sanitárias e alfandegárias chinesas.

Na última sexta-feira, 23 de agosto, o primeiro contêiner foi carregado com 28 toneladas de carne suína congelada com osso. A operação foi realizada por um consórcio de exportação formado por 18 produtores, a ArgenPork.

"Estamos trabalhando desde 2017 para obter as autorizações necessárias para exportar", afirma Guillermo Proietto, gerente do consórcio exportador, que exporta, mensalmente, mil toneladas de carne suína, principalmente a Rússia e, agora, a China.

Segundo Proietto, a Argentina exporta "entre 2 e 3% do que produz" e destacou que o processo de abertura de mercado e habilitação de plantas "Foi bastante rápido e bom". Os trâmites sanitários estiveram a cargo da Senasa, após a delegação feita pelas autoridades chinesas, mas com supervisão.

"A China é um mercado de 2 milhões de toneladas por ano de carne de porco congelada", disse o empresário, acrescentando que "estamos procurando incorporar mais (produtores), desde que atendam a requisitos como trabalho de longo prazo e compromisso com a entrega da carne".

A China sofreu um surto de gripe suína africana que a levou a sacrificar milhões de animais. Segundo dados oficiais, houve uma redução de 32% no estoque de suínos do país.

De acordo com a ArgenPork, essa situação não está relacionada com as importações de carne suína ao país. "Este é um trabalho que começou há dois anos e que agora está se concretizando. Estimamos começar com dois a três remessas por semana nesta primeira etapa e, já em 2020, esperamos enviar entre 8 a 10 remessas por semana", afirmou Proietto.

Até agora, apenas três frigoríficos paraguaios estão habilitados a exportar carne suína congelada à China: La Pompeya (responsável pelo atual envio), Campos Austral e Paladini.

De acordo com a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, o país espera que os Estados Unidos envie, até o final de agosto, o relatório sobre a missão sanitária sobre as visitas aos frigoríficos brasileiros em junho com vistas a acabar com o embargo às exportações de carne brasileira in natura, que já dura dois anos.

A inspeção aos frigoríficos brasileiros com o objetivo de retormar as exportações de carne foi realizada por técnicos do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) e atingiu plantas em seis estados: São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul. No mesmo período, foram auditados laboratórios da rede pública federal e realizadas visitas regionais ao serviço de inspeção animal nacional.

Os Estados Unidos suspendeu os embarques de carne fresca dos frigoríficos brasileiros em junho de 2017 após detectar abcessos (inflamações) em carregamentos de carne bovina provenientes do Brasil.

Vietnã também faz inspeção

Tereza Cristina afirmou também que técnicos do serviço veterinário do Vietnã estão no Brasil fazendo inspeções com o objetivo de autorizar exportações brasileiras de gado em pé. Para a ministra, há, futuramente, a possibilidade de habilitarem também frigoríficos brasileiros de carne in natura. Em contrapartida, os vietnamitas querem vender seu camarão ao Brasil.

Recentemente, a Indonésia, por meio do seu ministro de Agricultura, Andi Sulaiman, também prometeu abrir o mercado à carne brasileira, estabelecendo uma cota à proteína brasileira e realizando uma missão de visita, para conhecer os métodos de produção.

Grãos

O estudo de Perspectivas para a Agropecuária da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) revela que, apesar da queda de rentabilidade das culturas, a safra de grãos brasileira, considerando os quatro principais produtos, deve aumentar em 3,6% até 2020. Quatro commodities – milho, soja, arroz e algodão – estão no espectro dos grãos analisados neste projeto, que inclui também carnes, feijão e lácteos.

No caso do milho, dependendo dos problemas na safra americana, mostra-se que o país poderá ter números recordes de exportação. "Já quanto aos números da safra, nas perspectivas atuais, estamos prevendo um aumento de área de 1 milhão de hectares, que deverá levar a 18,3 milhões de hectares plantados, com produtividade menor (-321 kg/ha) e redução de 38 mil toneladas na produção total, que deve fechar em 99,2 milhões de toneladas na previsão para 2020", explica o diretor de Política Agrícola e Informações da Companhia, Guilherme Bastos. "Há também a expectativa de aumento de 2% na demanda interna de milho para uso na ração animal".

Já para a soja, o estudo mostra um crescimento de área de 1,7% até 2020, que é menor em comparação com anos anteriores. A produtividade deve crescer em torno de 140kg/ha e com isso espera-se um aumento de 7 milhões de toneladas na produção. "A expectativa é que os preços do mercado futuro tenham recuperação, graças à redução da área plantada nos EUA, alcançando 937cents/bu", explica o diretor. "Os números representam uma melhora na remuneração ao produtor, embora não alcancem os patamares de anos anteriores".

Em relação ao quadro de oferta e demanda da safa 2019/20, as perspectivas estimam um estoque final de 2,8 milhões de toneladas de soja, com um consumo de 48 milhões e exportação de 72 milhões de toneladas. "Temos a possibilidade de enfrentar problemas no estoques de passagem, que não serão adequados para atender uma demanda internacional muito forte", ressalta o diretor. "Mas o Brasil deve consagrar-se como líder mundial na produção de soja, salvo algum problema climático, com produção em torno de 122,1 milhões de toneladas, ultrapassando os EUA".

Para o arroz está previsto uma redução de área de 19 mil hectares, o que levará a uma área plantada de 1,6 milhão de hectares, ainda concentrada na região Sul. O destaque nessa commoditie, segundo o estudo, é a produtividade, que vem crescendo com a migração para áreas irrigadas e uso de mais tecnologias. Com isso, a safra de arroz deverá ser de aproximadamente 10,7 milhões de toneladas.
Na contramão dos demais produtos, o algodão poderá sofrer uma redução de 6% de área e quase 7% na produção devido ao aumento dos estoques e redução dos preços internacionais. Com isso, a previsão é que a safra seja de 2,5 milhões de toneladas com uma área plantada de 1,5 milhão de hectares.

Nas perspectivas agrícolas apresentadas pela Conab, outros temas foram tratados, como os cenários relativos à macroeconomia e à geopolítica no contexto da agricultura, infraestrutura, mercado e custos de produção das commodities.

As exportações de milho do Brasil continuaram em ritmo acelerado nas três primeiras semanas de agosto, após bater recorde no mês anterior, apontaram dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Nos 12 primeiros dias úteis de agosto, os embarques de milho totalizaram cerca de 4,3 milhões de toneladas, uma média de 358,1 mil toneladas por dia, enquanto a média de todo o mês anterior foi de 274,6 mil toneladas diárias.

A média diária sinaliza que os embarques de agosto poderão superar os do mês anterior.

Em julho, as exportações totais do grão foram de 6,317 milhões de toneladas, acima do recorde anterior, de dezembro de 2015. À época, especialistas já sinalizavam que as vendas em agosto poderiam ser ainda maiores.

Em termos de comparação anual, os embarques de todo o mês de agosto de 2018 somaram 2,82 milhões de toneladas.

Além das fortes exportações, o Brasil também deve registrar safra recorde de milho na atual temporada, com 101,91 milhões de toneladas, segundo pesquisa realizada pela Reuters com instituições e especialistas.

Apesar do peso argentino ter caído cerca de 21% em relação ao dólar nos últimos dias, fazendo a soja ter preços mais competitivos, os compradores chineses ainda preferem o grão brasileiro, por causa da sua melhor qualidade.

Isso porque a China, maior compradora de soja do mundo, processa mais de 80% dos grãos importados em farelo de soja, que é usado principalmente para fazer ração animal. O teor de soja é, portanto, um parâmetro vital na compra dos grãos.

Enquanto a proteína da soja argentina é de 35%, a da soja brasileira fica em 37%. De acordo com britadores chineses, eles podem começar a comprar mais soja argentina somente se o preço estiver pelo menos 40 centavos de dólar por bu menor do que a brasileira.

Com a guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, o Brasil e a Argentina se tornaram importantes fornecedores de soja para o país asiático.

Soja russa

Outro fornecedor de soja à China é a Rússia. Isso porque as indústrias de esmagamento que atuam na China esperam contar com volumes expressivos de soja russa após a Administração Geral das Alfândegas do país asiático ter aprovado a importação do grão de todas as regiões da Rússia, na semana passada.

Mesmo assim, apesar de crescentes, os volumes vendidos pelos russos aos chineses ainda são pequenos quando comparados aos enviados pelo Brasil e pelos próprios Estados Unidos.

A Rússia, que já é o maior exportador de trigo do mundo, planeja investir bilhões de dólares em infraestrutura e logística de grãos com o objetivo de elevar suas exportações do cereal e outros grãos para pelo menos 55,9 milhões de toneladas até 2035.

Outra carga

De acordo com o Boletim do Leite, divulgado pelo Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada), as importações brasileiras de produtos lácteos caíram 9,3% em julho em relação a junho, para 10,1 mil toneladas, o menor volume mensal desde março de 2018.

Para o órgão, a queda foi influenciada pela redução das compras de leite em pó, já que o produto representa cerca de 55% do total de produtos lácteos adquiridos pelo Brasil no exterior. As importações de leite em pó recuaram 13,8% em relação a junho, somando 5,5 mil toneladas em julho.

O Uruguai reduziu em quase 50% o volume de leite em pó negociado com o Brasil frente ao registrado em junho/19, somando 2,6 mil toneladas no último mês. Por outro lado, o volume de manteiga importado pelo Brasil em julho aumentou 65% frente ao do mês anterior, totalizando 427 toneladas.

Argentina e Nova Zelândia foram os principais países exportadores deste derivado.

As exportações brasileiras de produtos lácteos somaram 1,8 mil toneladas em julho, aumento de 19% frente ao resultado de junho. O leite condensado e o creme de leite foram os produtos com maior participação no total embarcado pelo Brasil, com aumentos de 40% e de 45%, respectivamente, frente às vendas realizadas no mês anterior. Em volume, foram exportadas em julho 553 toneladas de leite condensado e 581 toneladas de creme de leite.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com
Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033
Datamar Consultores Associados Ltda.
Rua Funchal 203, 9th floor
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP