

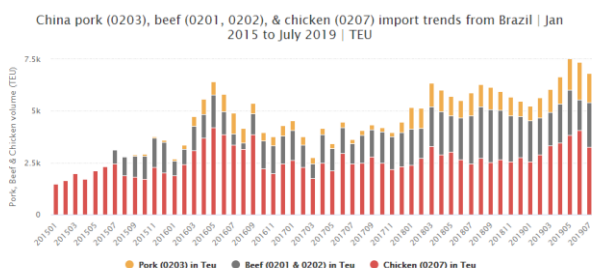
Notícias principais

O Brasil vai vender mais carnes para a China, com a habilitação de mais 25 frigoríficos. Nesta segunda-feira (09/09), o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) recebeu um comunicado da GACC, órgão de sanidade chinês, informando a habilitação dessas plantas para a exportação de carnes para o país asiático.

Dos 25 frigoríficos habilitados, 17 são produtores de carne bovina, seis de frango, um de porco e um de asinino. As empresas já podem exportar imediatamente. Com a decisão do órgão de sanidade chinês, o número de plantas habilitadas passa de 64 para 89.

As negociações para que o GACC ampliasse o número de frigoríficos brasileiros autorizados a exportar para a China foram conduzidas pelo Mapa em conjunto com o Ministério das Relações Exteriores e a Embaixada do Brasil em Pequim. Com isso, o número de plantas habilitadas passa de 64 para 89. Em maio, a ministra Tereza Cristina e comitiva viajaram para a China e outros países asiáticos com o objetivo ampliarem a venda dos produtos agropecuários brasileiros.

O gráfico a seguir, feito a partir dos dados do DataLiner, mostram as exportações de carne do Brasil para a China no período de janeiro de 2015 a julho de 2019:



Portos, terminais e infraestrutura

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou o projeto de expansão da empresa Super Terminais no Porto de Manaus, depois de quase cinco anos de disputa da empresa com sua principal concorrente no local, a Chibatão.

A Super Terminais deverá investir cerca de 150 milhões de reais na ampliação de seu terminal privado, que movimenta boa parte da carga de contêineres da Zona Franca de Manaus. A permissão já foi publicada no Diário Oficial da União e o processo deverá, agora, ser encaminhado do Ministério da Infraestrutura para autorização final.

O Grupo Chibatão, principal operador de contêineres na região, tem impedido a expansão da Super Terminais por meio de diversas decisões liminares obtidas na justiça nos últimos anos.

“Considerando o tipo de conduta que o grupo tem adotado, ainda estamos aguardando alguma medida da parte deles [para barrar as obras]”, diz o advogado da companhia, Bruno Moraes.

A Chibatão ocupa dois terminais em Manaus, sendo um deles vizinho ao da Super Terminais, às margens do Rio Negro. O grupo também vem pleiteando uma ampliação de sua operação em direção ao rio, mas o processo ainda não foi apreciado pela Antaq.

A queixa é que seus planos seriam prejudicados pela expansão da concorrente.

O embate começou no fim de 2014, quando a Super Terminais, empresa da família Di Gregorio, entrou com o pedido na Antaq para construir um píer flutuante e ampliar seu pátio de armazenamento. A expansão ficaria pronta dentro de um ano e permitiria um aumento de 20% na movimentação de contêineres, estima o diretor Marcello di Gregorio.

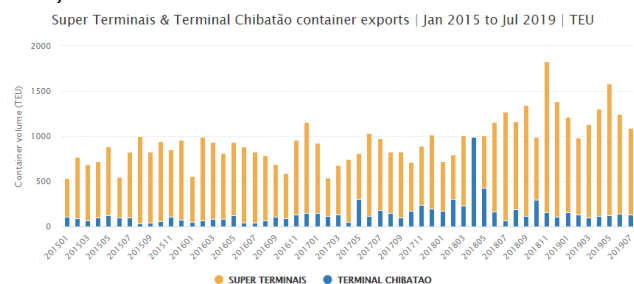
Em 2015, a diretoria da agência reguladora chegou a dar a autorização ao projeto e encaminhou o acórdão para aval do governo federal. A decisão, porém, foi suspensa diante dos questionamentos do grupo Chibatão, também uma empresa familiar, que conseguiu na Justiça o direito de reabrir o processo na Antaq para que pudesse se manifestar contrariamente.

Desde então, diversas liminares travaram o avanço do empreendimento. Para Moraes, advogado da empresa, o grupo concorrente tem adotado uma estratégia de criar obstáculos para postergar o projeto.

Procurado, o grupo Chibatão não quis se manifestar.

A Antaq afirmou que a aprovação do projeto da Super Terminais, a despeito do pedido de ampliação da Chibatão, se justifica por conta do grau de maturidade dos dois processos. “Enquanto o da Super Terminais se encontra formalmente concluso no âmbito desta Agência desde dezembro de 2015, os autos de interesse de Chibatão ainda não se encontravam aptos para deliberação plena em abril de 2019”, disse o órgão, em nota.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra a exportação de contêineres via Porto de Manaus pelas empresas Super Terminais e Terminal Chibatão no período de janeiro de 2015 a julho de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

A Eldorado Brasil, uma das principais fabricantes de celulose do mundo, planeja ampliar suas operações no Porto de Santos.

A empresa, que desde 2015 opera um terminal na região de Outerinhos, na Margem Direita do Porto de Santos, tem planos de adquirir uma nova instalação, desta vez com acesso ferroviário direto e localização entre dois berços de atracação. A informação é do gerente-geral de Logística e Operações da empresa, Flávio da Rocha Costa.

Atualmente, 95% da produção da Eldorado é exportado. Do 1,7 milhão de toneladas anuais produzidos na planta da companhia instalada em Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, 1,6 milhão de toneladas anuais seguem para o exterior. Dessa parcela, 70% saem pelo Porto de Santos e os 30% restantes, por complexos da

Região Sul – Itapoá (SC), Navegantes (SC), São Francisco do Sul (SC) e Paranaguá (PR).

A Eldorado prepara a construção de uma segunda linha de produção, um projeto de R\$ 10 bilhões que já tem estudo de engenharia e licença ambiental e permitirá a entrega de 4,2 milhões de toneladas de celulose por ano. Por isso, a necessidade de investir no escoamento da produção.

“Nesse novo cenário, para o qual já estamos nos preparando, temos de ter como escoar essa maior produção. E o Porto de Santos é decisivo para nossos planos. Temos mais uma área em Santos ao lado dos berços é fundamental e vital para nosso crescimento. Estamos em um mercado (da celulose) que cresce até 1,5 milhão de toneladas por ano”, afirmou Flávio Costa.

O atual terminal da Eldorado, negociado com a Rishis, ocupa o Armazém XIII (13 externo). Em 2015, quando as operações da empresa no local tiveram início, ele movimentava 6 mil toneladas por dia. Hoje, após investimentos em tecnologia, escoou 13 mil toneladas diárias. Por ele, saem os carregamentos de celulose a granel (soltos).

Além do terminal onde escoou celulose a granel, a Eldorado também embarca seu produto em contêineres em Santos, operando em três terminais especializados do complexo – Brasil Terminal Portuário (BTP), Dubai Ports World Santos e Tecon (da Santos Brasil).

Para expandir seus carregamentos, a Eldorado aguarda a licitação dos futuros terminais de celulose do Porto – o Governo decidiu implantar nas áreas que eram arrendadas pelo Grupo Libra, na Ponta da Praia, na Margem Direita, duas instalações dedicadas a essa carga.

“Vamos participar das audiências públicas e analisar os planos do Governo. Mas são propostas bem interessantes. Serão terminais com acesso ferroviário e com berço, uma proposta bem atrativa”, afirmou o gerente-geral de Logística e Operações da Eldorado, Flávio Costa.

O Tribunal Regional Federal da 2ª. Região (TRF2) derrubou a liminar que suspendia o processo de licenciamento ambiental do Tepor – Terminal Portuário de Macaé, em resposta a um requerimento da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro. O Tepor é uma parte de um projeto do município de Macaé que inclui um complexo industrial e logístico de até seis milhões de m2.

A liminar, concedida em dezembro de 2018, atendeu a pedido da Ama Brasil, organização da sociedade civil de interesse público (Oscip), que alegou que a competência para processar o licenciamento ambiental do Tepor seria do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e não do Instituto Estadual do Ambiente (Inea).

O projeto do Terminal Portuário de Macaé inclui a construção de dois terminais offshore como parte de um complexo logístico que inclui também instalações para armazenamento de petróleo e combustíveis, além de uma unidade de processamento de gás natural.

O Terminal Portuário da Ponta do Felix (TPPF), localizado no Porto de Antonina, Litoral do Paraná, iniciou uma nova fase do seu projeto de expansão que prevê investimentos no valor de

aproximadamente R\$150 milhões para modernização e ampliação da infraestrutura existente.

A obra atual já iniciada prevê a construção de um novo armazém para fertilizantes – em área 17 mil metros quadrados – com capacidade para 120 mil toneladas de produto, interligado por correias transportadoras com os berços operacionais. Os investimentos nesta obra são de R\$ 70 milhões.

Esta é mais uma etapa do projeto de modernização e readequação do TPPF – com investimento de mais R\$ 25 milhões para os próximos 9 meses – e que inclui a construção de um conjunto de silos verticais, para grãos, farelo e cereais. A obra já foi contratada e encontra-se na fase de mobilização de pessoal e equipamentos.

Além disso, o projeto de desenvolvimento da estrutura portuária prevê a expansão do cais atracação em 170 metros.

Desde o início das operações em Antonina, já foram investidos mais de R\$300 milhões pelo TPPF, incluindo estruturas de armazenagem e equipamentos.

O TPPF é atualmente uma das principais opções logísticas para grandes produtores mundiais e importadores brasileiros de fertilizantes. Dentre eles, destaca-se a Uralkali, empresa russa que responde por 25% de toda a produção global de potássio, matéria-prima para produção de fertilizantes, sendo a líder mundial do segmento.

O CEO da Uralkali no Brasil – que além de principal cliente é acionista do terminal, Marcel Cisneros, conta que o a empresa está investindo há cerca de oito anos no TPPF.

A nova dragagem do canal de acesso ao porto de Antonina foi apontada pela empresa como determinante para que um maior número de navios pudesse ser movimentados por meio do terminal paranaense.

Nos últimos anos, o terminal aumentou a sua movimentação de 313 mil toneladas, para 1,6 milhão de toneladas de cargas por ano.

Apenas nos primeiros seis meses de 2019, o terminal de Antonina aumentou em 43% a sua movimentação de cargas, passando de 343 mil entre janeiro e julho de 2018, para 493 mil no mesmo período deste ano.

A expectativa do TPPF para este ano é movimentar cerca de 1,7 milhão de toneladas de fertilizante, farelo de soja, cereais, açúcar ensacado e cargas gerais.

Após a conclusão da dragagem e das obras em andamento, a capacidade de movimentação do terminal deverá saltar dos atuais 2 milhões de toneladas para 4 milhões de toneladas/ano.

A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, bateu dois novos recordes no mês de agosto, contabilizando 82 trens operados – número que supera o recorde de julho passado de 80 trens – e a movimentação de 6.600 unidades de contêineres cheios, contra 6.295 unidades registrados em julho.

Os trens que acessam o Terminal fazem a ligação das bases intermodais, localizadas em cidades como Cambé, Cascavel e Ponta Grossa. Eles são utilizados, principalmente, para o

transporte de cargas refrigeradas e madeira. “A TCP é um dos únicos terminais brasileiros que conta com ferrovia dentro da área alfandegada, o que é muito importante competitivamente, já que torna o frete mais barato. Isso tem contribuído para que o Terminal consiga converter cargas de outros portos”, explica Alexandre Rubio, diretor Comercial do Terminal.

O Terminal também mudou os equipamentos que operam na ferrovia, fazendo com que o tempo operacional reduzisse em quase 20%. “O sistema de janelas foi pensando em parceria com a Brado e a Rumo para permitir que os trens cheguem a cada seis horas ao Terminal, sempre operando em período cheio. Chegando no início do período se evita, por exemplo, que o trem chegue a Paranaguá na troca de turnos”, esclarece.

O número de contêineres cheios é a melhor marca do Terminal no ano, fazendo 6.600 unidades, contra 6.295 unidades (julho/2019). “Foi um mês bastante difícil, com o tempo fechado e muita neblina em Paranaguá. Mesmo assim, o time comercial está fazendo um trabalho muito bom, ganhando participação de mercado, com crescimento de 15% no volume de cais, ano contra ano”, explica Rubio.

Segundo o executivo, a TCP realizou mudanças na operação logística, aumentando a flexibilidade oferecida para os armadores. “O tempo de um navio dentro da janela e fora de janela em Paranaguá é praticamente o mesmo, o que mostra que o Terminal está pronto para receber o navio a qualquer momento. Essa flexibilidade é consequência da liberação do novo berço e deve aumentar ainda mais com a entrada em operação dos dois novos portêineres, prevista para setembro”, finaliza.

Apesar das autoridades manterem o cronograma do processo e o governo garantir que a licitação para a entrega do Porto de Buenos Aires a um único operador (e não múltiplos como ocorre atualmente) sairá, há chances de haver atrasos ou até mesmo um eventual cancelamento do processo. A abertura dos envelopes da licitação foi adiada para oito dias antes da mudança de presidente.

De fato, vários setores ligados a atividades portuárias na Argentina acreditam que a abertura dos envelopes com as ofertas pode ocorrer apenas em maio do próximo ano com o objetivo de que o novo presidente, que assume no dia 10 de dezembro, tome a decisão de continuar com o plano de um único operador ou desistir e estudar um novo modelo.

Alguns especialistas sustentam que a Frente para Todos procurará alterar drasticamente o projeto defendido pelo governo de Mauricio Macri de entregar a um único operador os cinco terminais em substituição aos quatro grupos que atualmente distribuem as atividades do Porto de Buenos Aires. Atualmente, as atividades portuárias são divididas em quatro terminais. Ou seja, os Terminais do Rio da Prata (TRP), responsáveis pelas zonas 1,2 e 3 de Puerto Nuevo e constituídos pela Dubai Ports World, empresa estatal nos Emirados Árabes Unidos, e pelo grupo local de Alfredo Román. Também a Maersk, responsável pelo Terminal 4, e a Hutchinson Ports, que controla o Terminal 5.

Como parte do processo de licitação, todos devem entregar suas concessões em 2020, de acordo com uma Resolução do Ministério dos Transportes da Nação publicada no Boletim Oficial publicado em dezembro do ano passado.

No entanto, fala-se da possibilidade de prorrogar esse período até maio de 2021. Ou seja, adicionando um ano à possibilidade eventual de todo o processo de licitação estar atrasado ou congelado devido à mudança de cenário político.

O que é concreto até agora é que a Administração Geral de Portos (AGP) comandada por Gonzalo Mórtoles adiou até 2 de dezembro a abertura dos envelopes com as ofertas que na programação inicial seriam conhecidas em 2 de outubro. Uma determinação com bom senso e, embora o profissional não diga, ligada à atual situação política e eleitoral.

Essa mudança foi a que gerou mais barulho no mercado, principalmente considerando que os nomes dos grupos candidatos a permanecer no negócio serão conhecidos apenas oito dias antes das eleições.

A ampliação da área de cargas perigosas do Porto do Pecém acaba de ser concluída após dois meses de obras.

Aproximadamente R\$ 280 mil foram investidos pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) para duplicar de 300 para 600 contêineres a capacidade do espaço destinado à armazenagem temporária de cargas consideradas perigosas ou especiais, como produtos químicos e/ou de fácil combustão.

A expansão da área é explicada pelo crescimento da cabotagem no Porto do Pecém. “Nós vínhamos recebendo muitos pedidos dos nossos clientes que, desde a greve dos caminhoneiros no ano passado, resolveram transportar suas mercadorias por cabotagem. Nós temos uma empresa, por exemplo, que toda semana envia daqui do Pecém aproximadamente 60 contêineres para outros portos do Brasil. Então essa ampliação vai permitir que possamos receber ainda mais contêineres com esse tipo de carga”, diz o Diretor Executivo de Operações do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, Waldir Sampaio

As cargas perigosas são conhecidas no ambiente portuário como carga IMO, sigla em inglês que sintetiza a Organização Marítima Internacional – órgão das Nações Unidas competente para lidar com assuntos técnicos relativos ao transporte marítimo e aéreo. É a IMO que institui e classifica cargas para estabelecer riscos e padrões de manipulação. Em 2018 e 2019 foram movimentados, principalmente, três tipos de carga perigosa no Porto do Pecém.

53% – Líquido inflamável

24% – Sólido Inflamável

23% – Gás Inflamável

O Porto do Itaqui bateu recorde histórico de movimentação mensal, fechando agosto com mais de 2,8 milhões de toneladas de cargas.

O aumento é de 17% sobre o recorde mensal anterior, de outubro de 2018 (2,4 milhões de toneladas) e 37% acima do registrado em agosto do ano passado. E no acumulado desde janeiro, o porto público do Maranhão movimentou 16,1 milhões de toneladas de cargas, 18% a mais do que no mesmo período em 2018.

Esses números são fruto, principalmente, do crescimento de movimentação do milho, dos fertilizantes e de granéis líquidos. Também contribuem para esse novo recorde os investimentos da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) e da iniciativa privada na ampliação da infraestrutura do Porto do Itaqui.

“Nossos resultados refletem os esforços voltados ao aumento da produtividade por meio de capacitação de equipe, investimentos em equipamentos e tecnologia, tudo dentro de uma concepção de gestão com foco em resultados”, afirma o presidente da Emap, Ted Lago.

Com 745,3 mil toneladas movimentadas, as operações de combustíveis tiveram aumento de 79% sobre o planejado e de 31% em relação ao total operado em agosto de 2018. Essa alta vem sendo registrada desde a entrada em operação do Berço 108 e a retomada da movimentação de carga de entreposto de combustíveis para as demais regiões do país, no ano passado.

Também, foi registrado recorde histórico na movimentação mensal de milho e de fertilizantes. O volume de milho chegou a 693 mil toneladas, o que representa alta de 162% em relação ao planejado para o mês e de 421% sobre o que foi movimentado no mesmo período do ano passado.

Com volume de 310,5 mil toneladas movimentadas, as operações de fertilizantes cresceram 41% sobre o planejado e 228% em relação ao total importado em agosto passado. Em breve esses números serão ainda maiores em razão dos investimentos de mais de R\$ 1 bilhão, entre recursos públicos e privados a serem aplicados até 2022 na ampliação de infraestrutura do Tegram, e de novo terminal de fertilizantes e expansão de tancagem (combustíveis).

Navegação

Na última segunda-feira, 02 de setembro, o SINAVAL, instituição que representa os estaleiros brasileiros, participou de uma reunião em Brasília com o Ministro de Estado da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, na qual discutiram sobre a situação geral da Indústria Naval e Offshore Brasileira e sobre o Programa BR do Mar, a ser lançado em outubro sob a forma de Medida Provisória.

Na reunião foram abordados alguns aspectos da futura Medida Provisória de especial interesse para a Indústria Naval e Offshore brasileira, como a necessidade de limitação da MP aos navios exclusivamente de Cabotagem. Na ocasião, o ministro assegurou que a MP não será estendida a outros tipos de embarcações que não sejam as de Cabotagem, como os navios de Apoio Marítimo, de Apoio Portuário e de Navegação Fluvial e às barcas, balsas e chatas, bem como aos navios petroleiros.

Tarcísio Freitas também concordou com a ideia da criação de um Fundo Garantidor para viabilizar as contratações de navios de grande porte a serem construídos pelos grandes estaleiros e informou que faria gestões nesse sentido junto ao Ministério da Economia. Uma outra questão levantada pelo SINAVAL, que pediu a atenção e ajuda do Ministro, foi a extensão dos prazos de carência e de pagamentos dos financiamentos concedidos pelo FMM-Fundo da Marinha Mercante para a construção ou modernização de estaleiros.

A Maersk passou a adotar uma taxa adicional de 5 mil dólares a clientes que cometerem “erros” na declaração de cargas perigosas. A medida tem o objetivo de manter a segurança de pessoas, mercadorias e meio ambiente.

De acordo com a empresa, a taxa foi adotada devido ao grande número de erros na declaração de carga perigosa. Os clientes estão sujeitos à cobrança quando declararem que uma carga não

é perigosa, quando na verdade ela é, quando não declararem a mercadoria corretamente e enviarem cargas que não são aceitas devido a regulamentos internacionais ou políticas internas.

“Nosso compromisso é continuar com a redução de riscos para todas as partes envolvidas na movimentação e transporte de mercadorias, além de melhorar a confiança e a segurança na indústria”, concluiu a Maersk.

Comércio

Os ministros da Economia do Brasil, Paulo Guedes, e da Produção e Trabalho da Argentina, Dante Sica, anunciaram, na última sexta-feira (06/9), no Rio de Janeiro, a conclusão das negociações do novo Acordo Automotivo entre os dois países, firmado no âmbito do Acordo de Complementação Econômica Nº 14 (ACE 14). O novo protocolo prorrogará por tempo indeterminado a vigência do Acordo Automotivo bilateral – previsto, anteriormente, para durar até 30 de junho de 2020.

“Trata-se do primeiro Acordo Automotivo entre Brasil e Argentina que terá vigência permanente. É uma medida que dá mais estabilidade, transparência e previsibilidade para o comércio bilateral de produtos do setor”, comentou o ministro Paulo Guedes.

Além disso, o novo instrumento melhorará as condições de acesso a mercados nos próximos dez anos, com aumentos graduais do “flex” até 30 de junho de 2029, e estabelecerá o livre comércio de produtos automotivos a partir de 1º de julho de daquele ano, sem condicionalidades.

Dessa forma, Brasil e Argentina atingirão o livre comércio de produtos automotivos entre si antes da entrada em vigor do livre comércio dos referidos produtos entre Mercosul e União Europeia. “Isso reforça o caráter estratégico atribuído por ambos os países ao relacionamento bilateral e ao aprofundamento da integração regional”, disse Guedes.

Regras de origem

Para promover maior competitividade e maior inserção internacional das indústrias automotivas dos dois países, o novo acordo atualizará e modernizará as regras de origem que vão reger o comércio bilateral. Para veículos, conjuntos e subconjuntos, as novas normas começam a valer assim que o novo acordo entrar em vigor. Para as autopeças, a partir de 2027.

O novo acordo estabelecerá, também, condições de acesso preferenciais, com Índice de Conteúdo Regional (ICR) reduzido, para veículos com novas motorizações (híbridos e elétricos), as quais valerão por dez anos a partir de 1º de janeiro de 2020, e para automóveis em geral, o que permitirá, por exemplo, o comércio de veículos “premium”.

Principal destino

A Argentina é o maior destino das exportações brasileiras de produtos automotivos. Em 2018, a corrente de comércio de produtos do setor totalizou US\$ 13,4 bilhões (redução de 9,8%

com relação a 2017), o que correspondeu a 51,6% do comércio total entre os dois países. Com exportações no valor de US\$ 8 bilhões e importações no valor de US\$ 5,3 bilhões, o comércio de produtos automotivos resultou em superávit de US\$ 2,7 bilhões para o Brasil.

Após ter dado seu veto unilateral ao Brasil para a presidência do Grupo Negociador de Regras da OMC (Organização Mundial do Comércio), a Índia ampliou, agora, seu veto para qualquer um do Grupo de Países da América Latina e Caribe (Grulac).

Atualmente, há uma única negociação multilateral em curso na OMC, que visa proibir certos subsídios ao setor pesqueiro e que é presidida pelo ex-embaixador do México, Roberto Zapata, que foi chamado pelo governo de volta ao seu país.

O Grulac havia sugerido o nome do embaixador brasileiro Alexandre Parola para a presidência mas a Índia, parceira do Brasil no Brics, passou a vetar sozinha o país para o cargo.

Em resposta, a presidente do Conselho Geral da OMC, Sunanta Kangvulkij, embaixadora da Tailândia, alertou vários países de que era necessário encontrar uma solução imediata para a presidência do grupo de regras, para permitir que as negociações sobre a pesca continuassem sem interrupções.

A partir daí, a Índia manteve seu voto agora a todos os países latino-americanos mas não apresentou a candidatura da embaixadora do Sri Lanka, Gothami Silva, como havia sinalizado, já que não há consenso no Grupo dos Países Asiáticos sobre seu nome.

A Grulac manteve o nome do brasileiro, que tem o apoio dos grupos latino-americano, africano e dos países desenvolvidos.

De acordo com especialistas, o veto unilateral da Índia é raríssimo na OMC e deve ter ocorrido após o Brasil ter aceitado o pedido dos Estados Unidos de abrir mão do Tratamento Especial e Diferenciado (TED) nos futuros acordos comerciais.

Para resolver a situação, novas consultas vão ocorrer nos próximos dias em Genebra.

Carne

A Indonésia revisou regras que permitirão a importação de carne de frango e produtos de aves do Brasil, após uma decisão da Organização Mundial do Comércio (OMC), segundo um comunicado do governo indonésio.

O Brasil lançou um processo na OMC contra a Indonésia em outubro de 2014, alegando que as regras e procedimentos do país dificultavam a entrada de carnes. Neste ano, os brasileiros reforçaram a reclamação contra as barreiras.

Um painel da OMC decidiu que quatro políticas indonésias violavam as regras de comércio internacional.

O Ministério do Comércio da Indonésia disse que seguiu as recomendações da OMC, mas disse que os importadores não haviam solicitado nenhuma importação do Brasil devido aos altos custos de frete.

Quaisquer importações devem atender aos padrões internacionais de saúde e às especificações halal da Indonésia, afirmou o ministério.

Ao final de agosto, a ministra da Agricultura do Brasil, Tereza Cristina, havia afirmado em comunicado que dez frigoríficos brasileiros de carne bovina tinham sido autorizados a exportar para a Indonésia, um dos países mais populosos do mundo.

Grãos

Em agosto, as exportações brasileiras de milho bateram um novo recorde mensal, de 7,65 milhões de toneladas, crescimento de 170% em relação a agosto de 2018. Com isso, o total exportado no ano chegou a 23 milhões de toneladas, mais do que o dobro do que os oito primeiros meses do ano passado (9,19 milhões de toneladas), segundo dados divulgados pelo governo.

O volume exportado em agosto pelo Brasil, segundo exportador global de milho atrás dos Estados Unidos, superou as 6,32 milhões de toneladas registradas em julho, que já tinham sido recordes, ajudado pela safra recorde e pelos preços e dólar favoráveis às vendas externas.

Com os embarques de milho se desenvolvendo bem, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) estima a exportação brasileira em 2019 entre 35 milhões e 37 milhões de toneladas, uma marca histórica, disse nesta segunda-feira à Reuters o diretor-geral da entidade, Sérgio Mendes.

“Tivemos boa safra, tem disponibilidade do produto, câmbio favorável, os preços subindo, e espaço nos portos, porque a soja tem o freio não da logística, mas da peste suína (africana na China)”, disse Mendes, lembrando que os embarques de soja desaceleraram em 2019, com os chineses mais lentos nas aquisições em relação a 2018.

Com os menores embarques de soja, as exportações de milho podem fluir sem grandes questões logísticas, com mais infraestrutura portuária disponível.

Com uma safra recorde de cerca de 100 milhões de toneladas de milho, as exportações do Brasil devem superar de longe as cerca de 24 milhões de toneladas do ano passado, quando o país colheu menos milho por conta de problemas climáticos.

“Vai ser 35 milhões de toneladas (na exportação de milho), otimistas falando em 37, e vamos chegar na soja a 72 milhões de toneladas (no ano de 2019)”, acrescentou Mendes.

Exportações de soja

Na safra passada, quando a guerra comercial entre EUA e China favoreceu o Brasil em ano em que a oferta brasileira de soja foi recorde, as exportações atingiram cerca de 84 milhões de toneladas da oleaginosa.

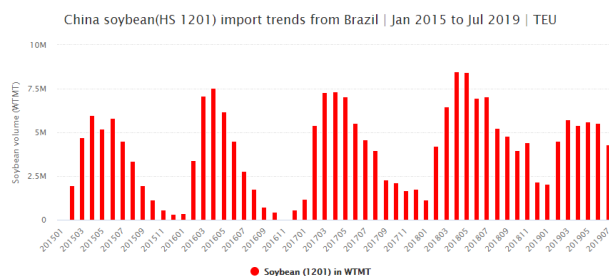
No acumulado do ano até agosto, segundo dados do governo brasileiro, os embarques de soja do maior exportador global atingiram 57,23 milhões de toneladas, queda de 11,4% ante o mesmo período do ano passado.

Além da peste suína, o Brasil conta com menor disponibilidade da oleaginosa, após uma quebra pela seca em alguns Estados, além

de maior concorrência da Argentina, que estava com embarques mais fracos em 2018 por menor oferta.

De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior do Brasil (Secex), o Brasil embarcou 4,1 milhões de toneladas de soja para a China em agosto, queda de 40% em relação ao mesmo período do ano anterior. Fontes do mercado acreditam que os principais motivos do declínio sejam a crescente concorrência com a Argentina nas exportações de oleaginosa e a gripe suína africana, que matou milhares de porcos da China.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, mostram as exportações de soja do Brasil para a China no período de Janeiro de 2015 a Julho de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Outra carga

O Brasil deve introduzir uma cota de importação de trigo sem tarifas de 750.000 toneladas por ano a partir de 2020, afirmou nesta terça-feira, 03 de setembro, o presidente da Abitrito, Rubens Barbosa.

O Brasil anunciou a abertura da cota de importação de trigo livre de tarifas no início deste ano em conexão com a visita do presidente Jair Bolsonaro aos Estados Unidos, com os produtores de trigo dos EUA vistos como potenciais beneficiários, embora a política ainda não tenha sido instituída.

Apesar de ser uma potência agrícola, o Brasil é um importador líquido de trigo, pois seu clima tropical ainda apresenta desafios para expandir o cultivo de trigo. Importou 3,9 milhões de toneladas este ano até julho.

A Argentina é o principal fornecedor, devido à proximidade e também porque, como membro do bloco comercial do Mercosul, não paga a tarifa de importação de 10% que os países fora do bloco precisam cobrar.

“Estamos acompanhando a questão de perto no Ministério da Economia. Até o final do ano, a cota deve ser regulamentada, o que permitirá importações de qualquer país com tarifa zero”, disse Barbosa a repórteres em entrevista coletiva em São Paulo.

Nos Estados Unidos, outros possíveis beneficiários seriam o Canadá e possivelmente a Rússia, apesar dos custos de transporte mais altos da região do Mar Negro para o Brasil, em comparação com os da América do Norte.

Os moinhos de trigo brasileiros visitaram a Rússia recentemente para conhecer melhor esse trigo.

Mas eles estão trabalhando para eliminar uma restrição imposta pelo governo brasileiro ao trigo russo, que afirma que o produto deve ser processado em usinas localizadas perto dos portos.

É uma medida de precaução para reduzir a possibilidade de uma doença entrar nas áreas agrícolas brasileiras.

A produção de algodão no Brasil – o segundo maior exportador desse produto do mundo – pode aumentar em 40% na próxima década, e a exportação podem mais que dobrar, de acordo com o último relatório do Rabobank.

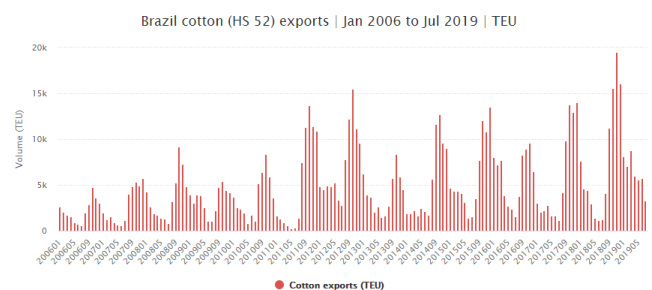
No entanto, a logística continua sendo um gargalo para o crescimento futuro da exportação de algodão do país.

No relatório ‘Gargalos de infraestrutura reprimem a expansão brasileira do algodão’, o banco diz que 99% das exportações brasileiras de algodão estão atualmente sendo movimentadas pelo Porto de Santos, localizado a 2000 quilômetros das principais regiões produtoras.

Com a capacidade de exportação quase esgotada, o Rabobank vê o investimento em novas rotas para a exportação de algodão e o desenvolvimento de infraestrutura nas fazendas como fator crítico para o crescimento futuro.

O autor do relatório, Victor Ikeda, analista sênior de grãos e oleaginosas do Rabobank no Brasil, diz: “Para alcançar esse crescimento de produção e potencial de exportação, os investimentos precisam ocorrer principalmente no desenvolvimento da capacidade de exportação existente, ‘novos’ corredores de exportação e descarregamento capacidade.”

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações brasileiras de algodão no período de janeiro de 2006 a abril de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuída 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