Notícias principais

A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) anunciou, no último sábado (14/09) a abertura do mercado egípcio para produtos lácteos brasileiros. Aguardada desde 2016, a entrada dos produtos do Brasil poderá atingir um mercado de 100 milhões de consumidores.

"Essa é uma grande notícia que nós esperávamos. Foram muito rápidas as negociações e a partir do mês que vem o Brasil está pronto para exportar produtos lácteos para o Egito. Mais uma vitória de abertura de mercados do Brasil para os países árabes", comemorou a ministra, que está em missão no Oriente Médio, em busca de fortalecer a parceria comercial e abertura de mercado para os produtos agropecuários brasileiros.

As exportações de produtos lácteos do Brasil para o Egito estavam suspensas desde 2015 e, desde 2016 havia um pedido para que o Egito aprovasse o Certificado Sanitário Internacional, que é o primeiro pré-requisito para esse tipo de exportação. As negociações foram intensificadas há duas semanas.

"Esse novo mercado é de 100 milhões de consumidores, além dos países vizinhos, pois o Egito tem vários acordos de livre comércio. Vamos ter como competidores os produtores da União Europeia e da Nova Zelândia, que já têm este mercado consolidado, mas de qualquer forma é uma oportunidade para o Brasil ganhar competitividade e ter um novo mercado para seus produtos", explicou o adido agrícola brasileiro no Egito, Cesar Teles. O potencial de negócios com a abertura é de cerca de US$ 8 bilhões em uma década.

Após o Egito abrir o mercado para os produtos lácteos brasileiros, o Brasil irá iniciar o processo de importação de uva e alho egípcios. A decisão foi comunicada no domingo (15/09) pela ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) em reunião com o ministro da Agricultura e Recuperação de Terras do Egito, Ezz el-Din Abu Steit, no Cairo.

Outros temas do encontro foram a importação de laranjas pelo Brasil e o envio de caprinos e ovinos para o Egito, medida que pode beneficiar o Nordeste brasileiro, onde há um centro avançado de pesquisas da Embrapa sobre a atividade, localizado em Sobral (CE). Os ministros trataram ainda da equivalência de normas consulares e certificados sanitários.

Em 2018, as exportações agropecuárias do Brasil para 22 países árabes e integrantes da Organização para a Cooperação Islâmica, totalizando 55 nações, somaram US$ 16,13 bilhões, o que representa 19% do total das vendas externas do agro brasileiro, percentual superior ao que foi exportado para a União Europeia (16%). Os produtos mais vendidos foram açúcar, carnes, milho, soja e café.

Estima-se que o comércio agrícola entre Brasil e o mundo árabe pode crescer e chegar a US$ 895 milhões. Os produtos em perspectiva são: soja (farelo e grãos), café verde, açúcar e fumo não manufaturado.

O Egito foi o primeiro dos quatro países que serão visitados pela ministra Tereza Cristina na missão ao Oriente Médio. Até o dia 23 de setembro, a comitiva ainda passará pela Arábia Saudita, Kuwait e Emirados Árabes Unidos.

Portos, terminais e infraestrutura

O estaleiro Rio Grande, localizado no Litoral Sul do Rio Grande do Sul, ganhou uma nova finalidade após o cancelamento das atividades para qual havia sido destinado: a construção de plataformas de petróleo. Um dos alvos da Operação Lava Jato, a Ecovix, administradora do local, está em recuperação judicial.

A estrutura agora está sendo utilizada como base de apoio para carregar grandes navios. Isso porque, atualmente, as embarcações muitas vezes deixam o Porto de Rio Grande sem estarem totalmente carregadas em função da profundidade do canal – que traz risco de encalhamento. Com a parada no estaleiro, onde a profundidade é maior porque o canal foi dragado, as embarcações podem ser carregadas com o que faltava. Esse procedimento é conhecido como manobra top off.

Três operações desse tipo foram autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. A Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul quer autorização dos órgãos reguladores para tornar isso mais frequente.

Graças à operação, os navios podem deixar o porto completamente carregados, o que contribui com as exportações e gera renda para o estado.

Além disso, diminui os custos para as empresas, já que evita que as embarcações parem em Santa Catarina, para finalizar o carregamento, antes de seguir viagem.

Em 2010, a Petrobras contratou a Ecovix para fabricar oito cascos de plataforma. Três anos depois, a Operação Lava Jato descobriu irregularidades e prendeu diretores do estaleiro. Em dezembro de 2016, o projeto de quase R$ 10 bilhões foi cancelado e 3,2 mil trabalhadores demitidos.

Na última sexta-feira, 13/09, o berço 3 do Porto de Itajaí recebeu, por meio do sistema de operações Roll On Roll Off, mais uma atracação de veículos importados da General Motors (GM). O navio de bandeira panamenha – Guangzou Highway, de 180 metros de comprimento por 32 de boca (largura), pertence ao Armador K-Line, e trouxe a bordo 840 veículos dos modelos Equinox (820) e Camaro (20), totalizando 1.455.680 quilos.

A embarcação partiu do Porto de Cartagena (Colômbia), e, em seu trajeto fez escalas diferenciadas nos Portos de Altamira e Vera Cruz, ambos no México, onde foram embarcados todos os veículos. Já no Porto de Itajaí, sua atracação ocorreu no berço 03 (porto público).

Em pouco mais de um ano de operações, agora o número de atracações chega a 26 desembarques. A primeira atracação "teste" aconteceu em 09 de junho de 2018, quando foram desembarcados 500 veículos do modelo Cruise a bordo do navio de bandeira do Panamá, Apollon Highway.

O somatório atual com a vigésima sexta atracação totaliza a marca de 31.482 veículos importados pela montadora General Motors/Chevrolet desembarcados no Porto de Itajaí.

De acordo com informações da Gerência de Operações da Superintendência do Porto de Itajaí, as operações seguem um cronograma de desembarque com uma movimentação em média

de 70 a 90 veículos por hora. Todos os trabalhos de deslocamento de veículos são realizados por equipes de trabalhadores portuários avulsos (TPAs) de categorias diferenciadas, utilizando-se do recinto alfandegado do porto público.
Esse tipo de movimentação em portos é conhecido pelo sistema roll on roll off – quando os veículos são conduzidos para fora do navio e encaminhados para uma área primária do porto.

Desde novembro de 2018, a APM Terminal passou a atender com frequência quinzenal navios do tipo roll on roll off, para a importação de veículos. Em outubro de 2018 um contrato foi assinado com a APM Terminals para a vigência de um ano, após a fase de operações testes em Itajaí com linhas marítimas de diferentes países, entre eles os Estados Unidos, México, Brasil e Argentina. Segundo informações preliminares, existe a expectativa positiva em renovar o contrato em outubro deste ano para o período de mais dois anos de vigência.

Segundo informações da Gerência de Operações do Porto de Itajaí, a próxima atracação com veículos da GM está programada ainda para este final de mês. Com o próximo desembarque, o Porto de Itajaí poderá ultrapassar a marca de mais de 33 mil veículos da montada GM.

Na última terça-feira, 10/09, a Superintendência do Porto de Itajaí foi comunicada através de Ofício encaminhado pela Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, quanto as recomendações para revisão dos parâmetros de operação portuário ao longo do Complexo Portuário de Itajaí, mediante apresentação da batimetria junto aos Serviços de Praticagem e Marinha do Brasil no último dia 30 de agosto e 05 de setembro.

Os resultados de novas batimetrias (medição da profundidade dos oceanos, lagos e rios), realizada por empresa contratada pela Superintendência do Porto de Itajaí, avaliou os resultados em todo acesso aquaviário, incluindo berços de atracação, bacias de evolução, canal interno e canal externo.

De acordo com os serviços de Praticagem e homologação da Autoridade Marítima (Marinha), os resultados da batimetria no Porto de Itajaí foram avaliados com base nos trabalhos de dragagem de manutenção realizados constantemente.

No canal externo e interno, as profundidades mínimas chegaram a 14,10 m e 14,00 metros. Nos trechos 1 e 2 da Bacia de Evolução, as profundidades registraram a marca de 14,00 metros, e nos quatro berços do Porto de Itajaí (APMT e porto público), as profundidades também se igualaram registrando 14,00 metros.

"O Porto de Itajaí é considerado o porto de maior representatividade no Estado de Santa Catarina e o segundo do país em movimentação de cargas. Com estes resultados positivos, daremos sequência aos bons números que estamos conquistando mensalmente, a exemplo da nova sinalização náutica de acesso ao complexo e o término da primeira etapa das obras da Bacia de Evolução, entre outras ações que alavancam nossa economia, acima de tudo é dever nosso em garantir segurança aos armadores, pois somos um dos melhores portos do país para o tráfego de embarcações", destacou Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí.

A Superintendência do Porto de Itajaí tem um contrato de cinco anos (2019-2023), com a empresa VanOord para os serviços de dragagem do canal de acesso (manutenção).

A draga tem um PGRS – Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, que obedece ao licenciamento de dragagem de manutenção e tem a obrigação de cumprir com as normas mediante contrato. A previsão de volume de dragagem anual é na ordem de 3 milhões e 100 mil metros cúbicos por ano. Esse montante acumulado tem que ser anualmente vencido para vencer as cotas de navegação de 14 metros como prevê o contrato.

A Antaq publicou, no dia 10/09, no Diário Oficial da União, o resultado dos leilões das áreas STS20 (no Porto de Santos, destinada à movimentação de granéis sólidos minerais, mais especificamente fertilizantes e sal) e PAR01 (no Porto de Paranaguá, destinada para movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente papel e celulose).

A área STS20 foi arrematada pelo consórcio Hidrovias do Brasil Holding Norte S/A. por R$ 112,5 milhões. Já o terminal PAR01 foi arrematado pela Klabin S/A, com o valor de outorga de R$ 1 milhão. O leilão aconteceu em 13 de agosto, na B3, em São Paulo.

Consulta pública sobre licitação no Porto de Santos

Ainda sobre o Porto de Santos, a ANTAQ realizará consulta e audiência públicas, no período de 18 de setembro a 1º de novembro de 2019, visando obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos), necessários à realização da licitação de:

I – Terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de celulose, localizado no porto organizado de Santos, denominado STS14;
II – Terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de celulose, localizado no porto organizado de Santos, denominado STS14A.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relacionados a este aviso estão disponíveis no site da Antaq.

Também será realizada audiência pública presencial em data e local a serem oportunamente definidos e divulgados pela Antaq.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), concluiu e aprovou, no dia 06 de setembro, a fase de análise das contribuições das audiências públicas de quatro terminais localizados no Porto Organizado de Itaqui/MA, que vão a leilão pelo Governo Federal no segundo trimestre de 2020.

Sob jurisdição da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, as áreas denominadas IQI 03, IQI 11, IQI 12 e IQI 13 são destinadas à movimentação e armazenagem de graneis líquidos com foco em cargas como etanol e derivados de petróleo, além de outras instalações complementares. A previsão de investimentos nos quatro terminais é de R$ 480 milhões.

Agora, a Agência reguladora vai encaminhar as contribuições para o Ministério da Infraestrutura, onde serão realizados possíveis ajustes aos documentos, e os enviará para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A previsão é que o edital seja publicado no primeiro trimestre de 2020 e que o leilão aconteça no segundo trimestre de 2020.

Navegação

A ANTAQ publicou, na última sexta-feira, (13/09), no Diário Oficial da União, a abertura da consulta e audiência públicas, que acontecerão entre 20 de setembro e 4 de novembro, para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação na navegação interior.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relacionados a esta audiência pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: http://portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/. Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões, que tenham por objeto a minuta colocada em consulta e audiência públicas.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 04/11/2019, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio http://portal.antaq.gov.br, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia102019@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado no aviso de audiência pública, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

A empresa taiwanesa Evergreen confirmou o projeto de construção de dez navios porta-contêineres de 23.000 TEU em três estaleiros.

A empresa encomendará seis navios no estaleiro sul-coreano Samsung Heavy Industries e dois navios aos estaleiros chineses Jiangnan Shipyard e Hudong Zhonghua Shipbuilding. O valor total dos pedidos está entre US $ 1,4 bilhão e US $ 1,6 bilhão.

A empresa afirma que a decisão foi tomada após uma avaliação mais aprofundada dos planos de expansão da frota. A Evergreen acredita que as encomendas vão acelerar ainda mais a otimização de sua frota.

Os novos navios serão os maiores da frota da Evergreen e serão implantados em rotas para a Europa e a América Ocidental.

A Evergreen atualmente opera uma frota de 206 navios com capacidade total de 1,3 milhão de TEU. A empresa também tem uma carteira de pedidos de 58 navios com capacidade total de 336.544 TEU, representando 25,8% de sua capacidade de frota existente.

A Hapag-Lloyd está oferecendo aos clientes uma oferta on-line de seguro marítimo direto de seu próprio site.

O Quick Cargo Insurance oferece aos clientes ofertas de seguros personalizadas 24 horas por dia. A cobertura do seguro entra em vigor imediatamente após a conclusão do contrato.

"Nem toda carga transportada por via marítima está segurada, ainda. Por exemplo, clientes pequenos e médios geralmente não fazem seguro por razões de custo. Nosso Quick Cargo Insurance prova que o seguro não precisa ser complicado e caro", comentou Ralf Belusa, diretor administrativo de negócios digitais e transformação da Hapag-Lloyd.

A oferta de seguros foi desenvolvida em cooperação com a seguradora industrial Chubb na Alemanha.

O apelido 'Rápido' da nova ferramenta segue o Quick Quotes da Hapag-Lloyd, um sistema instantâneo de reservas de tarifas de frete.

A MP da Cabotagem, também conhecida como BR do Mar, colocou em lados opostos os ministérios da Economia e da Infraestrutura. Isso porque há divergências entre as duas áreas para o fato das empresas poderem operar com ou sem embarcação própria.

Atualmente, as empresas estrangeiras enfrentam barreiras para operar no Brasil e o ambiente fechado é visto com enorme ressalva pelo ministério da Economia, que considera pouco ousado o pacote divulgado até o momento pela Infraestrutura.

A pasta chefiada pelo ministro Tarcísio Freitas também acredita que é preciso flexibilizar as regras do setor, e espera triplicar o crescimento do transporte, chegando em 30% ao ano.

Mas os dois ministérios discordam em um ponto: enquanto a Economia entende que as empresas de cabotagem poderiam operar sem ter embarcação própria no Brasil, a Infraestrutura avalia que esse lastro é importante para proteger o mercado da volatilidade externa – uma demanda mais aquecida em outros países poderia provocar uma falta de navios no Brasil.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, nas últimas semanas, integrantes dos ministérios tentaram chegar a uma proposta mais convergente. De acordo com fontes da Infraestrutura, as conversas podem resultar em um projeto mais flexível em relação ao que já foi apresentado, sem se dobrar por completo à abertura integral que o Ministério da Economia idealiza para o setor.

De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), 162,9 milhões de toneladas foram transportadas em 2018 por meio da cabotagem, um aumento de 4,1% em relação a 2017. Atualmente, esse modal responde por 11% do mercado de transporte de cargas no País.

Um dos principais pontos de resistência no Ministério da Economia está relacionado às regras de contratação de embarcação estrangeira para operar no Brasil. No programa apresentado pelo ministério da Infraestrutura, o grupo econômico precisará operar com embarcações de bandeira brasileira para afretar (contratar) embarcação estrangeira – sem precisar suspender a bandeira, ou seja, adaptar-se às regras brasileiras, o que reduz custos -, numa proporção de 50%. Ou seja, a cada dois navios, as empresas poderiam usar um navio estrangeiro, sem restrição.

Hoje, as empresas só podem usar esses navios quando não há navio brasileiro disponível para fazer o frete. Para o ministério da Economia, esse tipo de "lastro" não deveria existir, pois hiper protege o mercado nacional de cabotagem, hoje concentrado em poucas empresas.

Atualmente, há três empresas de cabotagem com rotas regulares operando no Brasil. Por outro lado, a possibilidade de o negócio

operar apenas com embarcações estrangeiras traz um alto de risco de volatilidade ao setor, acreditam técnicos da Infraestrutura.

As vantagens para fomentar novos trajetos também serão voltadas aos terminais portuários. Segundo o secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni, o investidor poderá instalar um terminal portuário dispensando o uso da licitação, por meio do contrato de uso temporário, por quatro anos.

Findo o prazo, se a linha se viabilizar, a empresa então participaria dos processos normais de licitações. A ideia é oferecer um período de "teste" da operação, sem que a empresa precise desembolsar de cara um grande volume de recursos, que pode chegar a US$ 50 milhões.

Apesar de o texto do programa já estar bastante adiantado, o governo ainda não bateu o martelo se as novas regras entrarão em vigor por meio de medida provisória ou se a opção será por enviar um projeto de lei ao Congresso. Por enquanto, especialistas e mercado local têm avaliado positivamente o que já foi anunciado pelo Ministério da Infraestrutura.

Para o presidente da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), Cleber Lucas, a ampliação das regras de afretamento é bastante significativa e, diante das contrapartidas elaboradas pelo Ministério da Infraestrutura, capaz de equilibrar bem o mercado brasileiro com o do exterior. "Mercado de navegação é muito líquido, se se desenvolve mercado local só com estrangeira, num primeiro aquecimento da economia mundial esse ativo sai daqui e vai direto para mercados mais interessantes", avalia Lucas.

Comércio

O ministro finlandês de Finanças, Mika Lintila, afirmou, no dia 13/09, que a União Europeia deve bloquear as importações de carne bovina do Brasil e também considerar uma suspensão da importação de soja para pressionar o governo brasileiro a combater incêndios na Amazônia.

A Finlândia, que detém a presidência temporária da UE, pediu às autoridades da UE que "interrompam a importação de carne bovina do Brasil", disse Lintila em entrevista coletiva em Helsinque.
Ele acrescentou que estava pensando em fazer o mesmo com a soja com o objetivo de "aumentar a pressão, para que o governo brasileiro fizesse algo em incêndios florestais".

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciou, no dia 11/09, que adiará por duas semanas a elevação de tarifas de 25% para 30% sobre US$ 250 bilhões em importações chinesas.

Inicialmente, as tarifas deveriam entrar em vigor a partir do dia 1º de outubro. A previsão agora é que as tarifas subam no dia 15 de outubro.

Para Trump, a decisão é um "gesto de boa vontade", que atende a um pedido do vice-premiê chinês Liu He, já que no dia 1º de outubro é comemorado dos 70 anos de fundação da República Popular da China.

Entre os itens que vão sofrer essa elevação de taxa estão matérias-primas utilizadas para produção de mercadorias.

Ainda sobre as relações comerciais entre os dois países, a China quer aumentar as compras de carne de porco no exterior, incluindo os Estados Unidos e a União Europeia. Parte da carne seria comprada para as reservas estaduais, segundo fontes do país. O objetivo é segurar a alta de preços.

O Brasil e o Paraguai anunciaram, no dia 09/09, em Brasília, o início das negociações de um acordo bilateral automotivo. A informação foi dada pelo chanceler brasileiro, Ernesto Araújo, após reunião com o ministro das Relações Exteriores do Paraguai, Antonio Rivas Palacios, que chegou ao Brasil acompanhado de uma delegação de funcionários do governo do país vizinho.

Para Ernesto Araújo, os dois países "vivem momento de grande convergência de políticas e de visão do mundo". "Estamos em momento ideal para colocar em prática uma política estratégica para Brasil e Paraguai", afirmou o chanceler paraguaio.

Os ministros ressaltaram que um dos marcos do bom relacionamento entre os dois países é a construção de três pontes entre Brasil e Paraguai. As obras, de acordo com Ernesto Araújo, vão "aumentar dramaticamente a conectividade a competitividade das regiões beneficiadas" pelos projetos.

O Brasil e o México iniciaram negociações para um acordo de livre comércio, de acordo com o Secretário Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Marcos Troyjo.

Para Troyjo, o México tradicionalmente se concentrava no comércio com seus parceiros do NAFTA (Acordo de Livre Comércio da América do Norte) mas quer diversificar. Para ele, o Brasil seria capaz de exportar mais produtos agrícolas para o México, que é a segunda maior economia da América Latina.

"O comércio entre o Brasil e o México sempre esteve abaixo dos volumes desejados. Isso ocorreu em parte porque o México deu tratamento preferencial a outros parceiros comerciais, incluindo os EUA e o Canadá", afirmou ele em uma conferência organizada pelo Conselho Empresarial Brasil-China em São Paulo. "Agora o acordo entre o México, os EUA e o Canadá mudou. O Brasil tem um interesse mais imediato em aumentar suas exportações de commodities agrícolas para o México", completou.

Atualmente, já vigora um acordo de livre comércio de carros e autopeças entre os dois países. O México é o oitavo principal destino das exportações brasileiras.

Minério

A Vale suspendeu trabalhos em uma frente de lavra na mina de Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo, Minas Gerais. Segundo a empresa, essa ação não impactará a produção da mina de Brucutu.

A suspensão atende a uma determinação da Agência Nacional de Mineração (ANM), embasada no entendimento da agência de que uma das frentes de lavra em execução excede os limites das reservas minerais aprovadas pela agência para a respectiva área. No entanto, a Vale afirma que todos os requisitos da agência para a execução de lavra foram atendidos e relatados no plano de aproveitamento econômico apresentado à agência em 2017.
A Vale diz que adotará as medidas cabíveis neste caso e reafirma seu guidance de vendas de minério de ferro e pelotas de 307 – 332 milhões de toneladas para 2019, anteriormente divulgado.

Ainda sobre a Vale, a empresa informou que o Ministro Presidente do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, nos autos de Suspensão de Liminar e Suspensão de Tutela Provisória, determinar o retorno das operações (minas e usina) do empreendimento de níquel Onça Puma, com sede em Ourilândia do Norte (PA).

Com a liberação, o empreendimento que estava com as minas de Onça e de Puma paralisadas desde setembro de 2017 e a usina de processamento de níquel desde junho deste ano, retornam às atividades.

O STF também determinou a liberação dos depósitos judiciais aos indígenas Xikrin do Cateté e Kayapo, que estavam bloqueados por decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região em Mandado de Segurança impetrado pela Vale.

Logística

O Trem Belgrano Cargas, que liga o noroeste da Argentina aos portos de exportação do Gran Rosário, em Santa Fé, já renovou mais de 800 KM de estradas em 4 províncias do país.

Com a reforma de 812 Km de trilhos, de um total de 1.800 KM planejados, a ferrovia já transporta três vezes mais o volume de 2015 na metade do tempo. As obras contemplam a renovação de novas rotas para os terminais de exportação de Gran Rosário.

O investimento total na renovação das estradas, executado pela Tranes Argentinos Infraestrutura, órgão do Ministério de Transporte Transandino, é da ordem de 3.000 milhões de dólares. A linha atravessa as províncias de Salta, Santiago del Estero, Chaco e Santa Fé.

Em agosto, a Belgrano transportou 234.143 t de cereais, o triplo do que foi transportado no mesmo mês de 2015 (66.330 t, + 253%). Foi o melhor agosto dos últimos 28 anos. A linha ferroviária transportou 100 vagões carregados, viajando por mais de 60 localidades no noroeste da Argentina.

Até 2020, a projeção é aumentar a carga transportada por trem para os portos do Gran Rosário em 142%, para que sejam exportadas de 700 mil a 1,7 milhão de toneladas.

A cidade de Porto Murtinho (a 460 km de Campo Grande) e a fronteira de Mato Grosso do Sul com o Paraguai estão se transformando em um canteiro de obras. Tudo porque a região terá um arrojado sistema intermodal de transporte para escoamento da produção agropecuária, pelo Corredor Bioceânico, até os portos do Chile (Pacífico), e pela Hidrovia do Rio Paraguai, em direção à Argentina (Atlântico). Mais de R$ 650 milhões serão injetados no município em dois anos.

A expectativa é que a capacidade de escoamento fluvial de commodities do município, que hoje é de 460 mil toneladas/ano, será ampliada para seis milhões de toneladas/ano a médio prazo, segundo o governo do Estado.

O Corredor Bioceânico vai reduzir em 17 dias o trajeto de viagem das commodities de Mato Grosso do Sul até o mercado asiático, embarcando nos portos do Chile, ao invés de usar os portos de Paranaguá (PR) ou de Santos (SP). O Paraguai lançou em julho a licitação do projeto executivo da ponte, que será iniciada em 2020 com conclusão em três anos, ao custo de R$ 290 milhões. A estrutura de 680m será instalada no km 1032 da Hidrovia do Rio Paraguai.

O vizinho país também cumpre o acordo para viabilizar a nova rota com o asfaltamento de 497 km da Rodovia do Chaco (Pantanal), de Carmelo Peralta a fronteira com a Argentina. O primeiro trecho, de 227 km, segue seu cronograma em duas frentes – Carmelo Peralta e Loma Plata -, com previsão de conclusão do primeiro lote em setembro, de 24 km. A obra executada pelo Consórcio Corredor Vial Oceânico (Queiróz Galvão e Ocho A) custará U$ 420 milhões.

Com a construção de três novos portos e a perspectiva de um quarto, de um grupo paranaense, mais de R$ 450 milhões serão injetados em Porto Murtinho por conta do Corredor Bioceânico. Somando os investimentos do Estado e da União em infraestrutura, chega-se ao valor de R$ 650 milhões, além dos recursos ainda não estimados pelo Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte) para ampliar a pista da BR 267. Um dos maiores exportadores do Estado (1,2 milhão de toneladas/ano de soja e milho), a FV Cereais, com sede em Dourados, investe R$ 110 milhões no terminal, que terá capacidade para movimentar dois milhões de toneladas/ano de grãos e açúcar. O grupo também vai importar fertilizantes do Uruguai, de onde já embarcou uma carga experimental de duas mil toneladas em 2018, com valor 8% mais barato em relação ao custo de transporte via Porto de Paranaguá.

A construtora do porto trabalha em várias frentes com 70 operários e iniciou a montagem da estrutura do armazém graneleiro para 30 mil toneladas. Do outro lado da cidade, o grupo Mécari Distribuidora investe R$ 16 milhões na construção da estação para regular o fluxo de cargas para os terminais portuários, com previsão de dobrar a capacidade de veículos a médio prazo.

A Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo – apresentou, no dia 10/09, um novo projeto de túnel para ligar Santos ao Guarujá. O projeto é uma alternativa à ideia de construir uma ponte ligando as duas cidades, que tem resistência do setor portuário.

Um outro projeto de túnel também já havia sido apresentado, mas com custo alto, de cerca de R$ 3,2 bilhões, contra os R$ 2.9 bilhões estimados para a construção da ponte.

"Viemos com a solução de um túnel otimizado, ao custo de R$2,5 bilhões (por meio de redução sobretudo nas desapropriações) com ligações perimetrais (com projeto ainda em andamento) no valor de R$ 1 bilhão", afirmou a diretora de infraestrutura da Codesp, Jennyfer Tsai, em um workshop promovido na FIESP para discutir o assunto. O túnel teria distância de aproximadamente 600 metros submersos, além das conexões.

Vale lembrar que a gestão anterior do Governo do Estado de São Paulo havia optado pelo túnel. Já a atual optou pela ponte mas a instalação de um limitador artificial no maior porto da América Latina tem preocupado o setor, uma vez que os navios estão cada vez maiores e a ponte pode dificultar o trânsito das embarcações.

A ponte projetada pela Ecovias, que é a concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), principal ligação entre a região metropolitana de São Paulo e o Porto de Santos, terá 7,5 quilômetros de extensão entre Santos e Guarujá. Em troca, o

governo estenderia o contrato de concessão da Ecovias, que vigora até 2026.

Muito se fala sobre a altura da estrutura (que vai ter 85 metros no vão central), mas a nossa maior preocupação é no espaçamento entre os pilares", defendeu a diretora de infraestrutura da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Jennyfer Tsai.

Ela destacou que, diferentemente da ponte Rio-Niteroi, que é ponto de passagem, a área em que a ponte seria construída fica em região de manobra."Hoje o canal de navegação tem 220 metros em maior parte. Mas a última campanha feita pelo ministério já colocou 350 metros", disse, defendendo que a tendência é chegar aos 370 metros nas principais curvas.

Segundo Jennyfer, ainda que a ponte tenha estruturas de proteção o casco do navio pode ser danificado, comprometendo toda a operação. "Isso traz risco, uma vez que fecha o porto", afirmou.

Carne

A China excluirá alguns produtos agrícolas dos Estados Unidos de tarifas adicionais, informou, na última sexta-feira (13/09) a agência oficial de notícias da China, Xinhua.

Washington e Pequim fizeram gestos conciliatórios. A China renovou compras de produtos agrícolas dos EUA e o presidente dos EUA, Donald Trump, adiou aumento de tarifas sobre certos produtos chineses.

A China havia criado tarifas adicionais de 25% aos produtos agrícolas dos EUA, incluindo soja e carne de porco, em julho de 2018. Em 1º de setembro, o país aumentou as tarifas para soja em mais 5% e, para carne de porco, em mais 10%.

"A China apoia empresas relevantes que compram hoje determinadas quantidades de soja, suínos e outros produtos agrícolas de acordo com os princípios do mercado e as regras da OMC", disse a Xinhua, acrescentando que a Comissão de Tarifas Aduaneiras do Conselho de Estado da China excluiria tarifas adicionais sobre esses itens.

Também é esperado que a China intensifique as compras de soja, historicamente a exportação agrícola mais valiosa dos EUA. O país asiático evitou compras de soja norte-americana desde que a guerra comercial começou no ano passado.

Antes do anúncio de isenções para tarifas adicionais, as empresas chinesas compraram pelo menos 10 carregamentos de soja nos EUA na quinta-feira (12/09), as compras mais significativas do país desde junho. Autoridades dos EUA e da China devem se reunir na próxima semana em Washington antes das negociações entre os principais negociadores comerciais no início de outubro.

Grão

A China permitirá a importação de ração animal de soja da Argentina pela primeira vez em um acordo anunciado por Buenos Aires no dia 10/09.

No mês passado, autoridades chinesas inspecionaram as fábricas de farinha de soja argentinas antes da assinatura do pacto.

A Argentina tentou, durante anos, entrar no mercado chinês, o maior consumidor de farinha de soja do mundo, utilizada para alimentar seu enorme rebanho de suínos. A guerra comercial EUA-China, no entanto, fortaleceu a Argentina, levando a China a expandir suas opções de importação de farinha de soja, disseram fontes do mercado.

"Este é um acordo histórico", disse à Reuters Gustavo Idigoras, presidente da câmara de empresas exportadoras de grãos CIARA-CEC da Argentina, embora tenha acrescentado que o acordo ainda exige um processo de duas etapas de autorizações de plantas e, em seguida, registros que podem levar vários meses.

A safra de grãos 2018/2019 no Brasil deve terminar com uma produção recorde de 242,1 milhões de toneladas de grãos. De acordo com estimativa divulgada no dia 10/09 pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o crescimento será de 6,4% em comparação com a safra passada, impulsionado pelas culturas de algodão e milho. O recorde anterior foi registrado no período 2016/2017, de 237,6 milhões.

No caso do algodão, a pesquisa revelou um crescimento de 35,9% na produção, com volume estimado de 4,1 milhões de t do caroço e 2,7 milhões de t do algodão em pluma. Entre os motivos estão a taxa de câmbio, a evolução dos preços e outros fatores, que levaram os produtores a expandir a área plantada, principalmente nos estados da Bahia e Mato Grosso. Com isso, a previsão de exportação da pluma também deverá superar a do ano passado em mais de 50%, alcançando pela primeira vez a marca de 1,5 milhão de toneladas.

Já com relação ao milho, a safra total chega a quase 100 milhões de t. Houve aumento na segunda safra, com crescimento de 36,9% e previsão de produção recorde de 73,8 milhões de t, e queda na primeira safra, com 26,2 milhões de t, 2,3% menor que a anterior. No quadro de oferta e demanda da Conab, o produto mostra ainda uma expectativa de exportação recorde, de quase 35 milhões de t. O feijão apresentou bons resultados apenas na segunda e terceira safras, com aumento de 6,3% e 21,2% respectivamente. Mas não foi suficiente para garantir aumento no número total, que fechou 3% abaixo do ano anterior, com cerca de 3 milhões de t nas três safras. Já no caso do arroz, a produção de 10,4 milhões de t é 13,4% menor que a obtida em 2017/18, devido à redução de área e produtividade ocorridas nos principais estados produtores.

A soja também sofreu redução de 3,6% na produção, atingindo 115 milhões de t. Houve, contudo, o crescimento na área de plantio em 2,1%. Com o fim da colheita próximo (restam apenas algumas áreas na Região Norte e Nordeste), e mesmo com o decréscimo no percentual, esta consolida-se como a segunda maior produção de soja na série histórica da Conab.

A produção de trigo está estimada em 5,4 milhões de t, com uma área de 2 milhões de hectares, 0,2% maior que em 2018. As demais culturas de inverno (aveia, canola, centeio, cevada e triticale) apresentam um leve aumento na área cultivada, passando de 546,5 mil ha na safra passada, para 564,8 mil ha.

Outra carga

Após o recorde histórico registrado nas exportações de todos os tipos de café (verde e industrializado) pelo Brasil em 2018, o país segue demonstrando sua força. O café solúvel nacional atingiu seu melhor desempenho nos embarques acumulados no último período de 12 meses (set/18 a ago/19), tendo remetido o equivalente a 3,967 milhões de sacas de 60 kg ao exterior.

"Essas quase 4 milhões de sacas conferem recorde para intervalos de 12 meses e refletem os esforços que as indústrias do setor realizam em investimentos nas plantas de produção e na negociação com players em todo o mundo", revela Aguinaldo Lima, diretor de Relações Institucionais da Associação Brasileira da Indústria de Café Solúvel (Abics).

No acumulado de 2019, os embarques totalizam 2,657 milhões de sacas e respondem por 9,8% das exportações totais de café do Brasil até o final de agosto. "Esse montante equivale a um crescimento de 10% em relação ao mesmo intervalo de 2018 e é o melhor desempenho registrado por nossos embarques nos últimos cinco anos", detalha Lima.

O principal cliente do café solúvel brasileiro, no acumulado dos oito primeiros meses de 2019, foram os Estados Unidos, que adquiriram 429.921 sacas, volume 2,8% superior às 418.062 sacas importadas de janeiro a agosto do ano passado. Na sequência, vêm Rússia, com a compra de 256.996 sacas (-10,3%); Indonésia, com crescimento de 6,9% ante 2018 e a aquisição de 196.264 sacas; Japão, com a importação de 189.096 sacas (-14,4%); e Argentina, que comprou 162.451 sacas (-15,1%).

De janeiro a agosto deste ano, o Brasil embarcou 345 mil toneladas de tabaco, o que representou US$ 1,35 bilhão em receita para o País segundo dados do Ministério da Economia. Os números representam um aumento de 30,4% em volume e de 16,5% em dólares na comparação com o mesmo período em 2018.

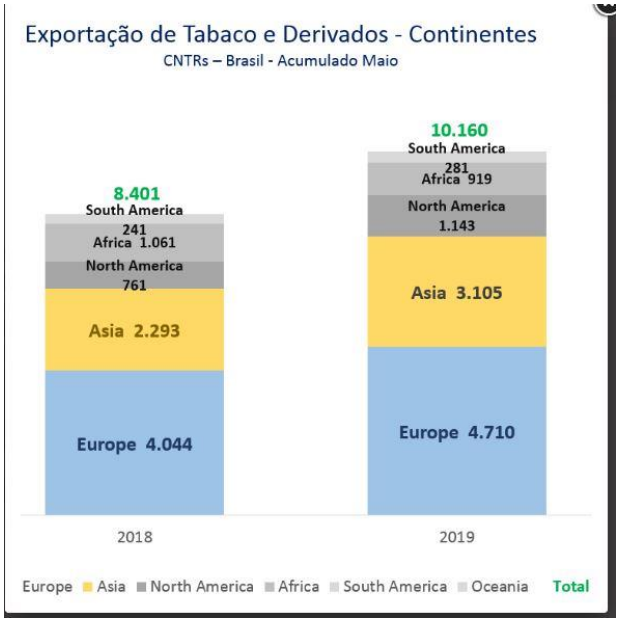
Até o mês de dezembro, a expectativa é de manutenção do aumento nos embarques. Segundo pesquisa encomendada pelo Sindicato Interestadual da Indústria do Tabaco (SindiTabaco) junto à PriceWaterhouseCoopers (PWC), a tendência é de um acréscimo de 6% a 10% em dólares e de 10% a 15% no volume de tabaco embarcado em 2019.

Segundo Iro Schünke, presidente do SindiTabaco, o mercado de tabaco brasileiro tem se mantido estável nos últimos anos e o aumento se deve à postergação de embarques para a China que aconteceriam no final de 2018 para o início de 2019. "No ano passado tivemos uma queda nas exportações devido a questões logísticas e à decisão do cliente de postergar embarques para o primeiro semestre de 2019. Como reflexo, é esperado um aumento nos embarques do ano corrente. Atualmente, o Brasil detém de 25% a 30% dos negócios mundiais de tabaco e o levantamento aponta que deveremos manter a liderança das exportações mundiais de tabaco", avalia Iro Schünke, presidente do SindiTabaco.

De janeiro a agosto, o tabaco representou 0,91% do total de exportações brasileiras e 4,73% dos embarques da Região Sul. No Rio Grande do Sul, onde o produto é bastante representativo para a balança comercial, foi responsável por 9,02% do total das exportações até o momento, com o embarque de quase 285 mil toneladas e R$ 1,1 bilhão em divisas. O Rio Grande do Sul também é o maior produtor de tabaco do Brasil.

Da produção brasileira de tabaco, em torno de 85% é destinada à exportação, que vai para 100 países em todos os continentes. O principal mercado continua sendo a União Europeia, que em 2018 recebeu 41% do tabaco exportado. O segundo é o Extremo Oriente, com 24%. Depois vêm a África/Oriente Médio, com 11%; a América do Norte, com 10%; a América Latina, com 8%; e o Leste Europeu, com 6%. A principal nação importadora do tabaco brasileiro é a Bélgica, seguida pelos Estados Unidos (2º lugar), China e Indonésia. Na sequência da lista dos principais clientes estão o Egito (5º lugar), a Alemanha e a Rússia (7º).

O gráfico abaixo, elaborado a partir dos dados do DataLiner, mostra os principais destinos do tabaco brasileiro em 2018 e 2019:



Fonte: DataLiner/Datamar

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