Notícias principais

O Brasil enviou, no fim de setembro, 60.000 toneladas de milho para os Estados Unidos, segundo dados da Refinitiv. O destino de exportação é bastante incomum, já que o país norte-americano é o maior produtor e exportador de cereais. De acordo com informações de programação de navios, o milho foi exportado pela Cargill.

A NovaAgri SA, outra trader brasileira de grãos, informou em comunicado que também enviou 60.000 toneladas de milho para o frigorífico Smithfield Foods, sediado nos EUA, no dia 3 de setembro, a partir do porto de Santos.

Os dados de embarque da Cargonave mostram que um navio chamado King Milo levará cerca de 52.400 t de milho para os Estados Unidos no dia 17 de outubro, a partir do porto de Itacoatiara.

Até agora em 2019, as exportações brasileiras de milho totalizaram 27,46 milhões de toneladas, superando todo o volume vendido no mercado externo no ano passado.

Em junho, fontes do mercado disseram que o Brasil estava vendendo milho para os Estados Unidos, com os embarques começando em setembro, uma medida que sustenta a capacidade dos vendedores brasileiros de acessar novos mercados em meio a uma safra recorde.

As fontes disseram que a demanda dos EUA pelo milho no Brasil foi motivada por temores de quebra de safra na América do Norte, já que os agricultores americanos lidaram com questões climáticas no início da estação de plantio.

Em um período de 2019, esses temores levaram os preços do milho de Chicago a atingirem US $ 4,54 por bushel. Atualmente, o milho está sendo negociado em torno de US $ 3,70.

O navio com o milho da Cargill foi carregado no terminal de CGG (Cantagalo General Grains) no porto de Itaqui, mais próximo dos Estados Unidos do que Santos.

Os dados do Agrostat, compilados pelo Ministério da Agricultura, ainda não mostram os embarques de milho da Cargill e NovaAgri para os EUA. O governo brasileiro prevê que as exportações de milho crescerão 47% nesta safra, para 35 milhões de toneladas. "É apenas o primeiro, ainda há outros por vir", disse Frederico Humberg, diretor executivo da AgriBrasil, à Reuters em relação à perspectiva de mais exportações de milho este ano.

As expectativas de vendas brasileiras recorde no exterior refletem uma taxa de câmbio favorável e uma colheita abundante de quase 100 milhões de toneladas, disseram traders.

Segundo dados do governo, o Brasil está atendendo a demanda de compradores tradicionais de milho dos EUA, incluindo México e Colômbia, que já compraram mais de 500.000 toneladas de janeiro a agosto.

Portos, terminais e infraestrutura

A Agrovia do Nordeste, controlada pela OTP – braço de logística da Odebrecht – está entregando o terminal açucareiro de volta ao Porto de Suape, em função do pedido de recuperação judicial da Odebrecht. Instalado no cais 5 com investimento de R$ 130 milhões, o terminal iniciou os serviços de armazenagem em 2016 e começou a operar plenamente em 2017.

"A empresa fez um pedido de reequilíbrio do contrato ao governo federal e conseguiu uma permissão precária para movimentar outros tipos e grãos porque só a movimentação de açúcar não estava sendo suficiente para viabilizar o terminal. Mas a avaliação acabou demorando tanto, que veio o pedido de RJ da Odebrecht, a empresa perdeu fôlego e está nos entregando o terminal", adianta o presidente de Suape, Leonardo Cerquinho.

Agora, a expectativa é fazer uma espécie de contrato de transição para que o terminal não fique sem funcionar e fazer uma licitação simplificada. "É uma pena, porque quando o terminal chegou fazia todo sentido. Mas cabe uma crítica a esses modelos de concessão que precisam ser mais ágeis e flexíveis para atender a demanda do mercado", defende Cerquinho.

O presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Álcool e Pernambuco (Sindaçúcar-PE), Renato Cunha, lembra que o setor foi bastante atuante na atração do terminal açucareiro para Suape, que funcionava em complementariedade ao terminal do Porto do Recife e diz que as indústrias do setor estão dispostas a cooperar para que não haja uma descontinuidade. "Havendo uma desistência da Odebrecht outras empresas podem se interessar, inclusive por meio de um pool de usinas para que não haja uma interrupção", sugere.

O terminal da Agrovia tem capacidade para movimentar 750 mil toneladas de açúcar por ano, com foco no produto refinado e ensacado. A Agrovia tinha planos de investir R$ 79 milhões para construir cinco silos e modernizar sua esteira para movimentar milho, malte, cevada, arroz e soja não transgênica, mas o projeto ficou pelo caminho.

No primeiro semestre de 2019, a movimentação de granel líquido no Porto do Mucuripe, em Fortaleza, atingiu 1.142.875 toneladas. De 2015 até julho de 2019, entre combustíveis, lubrificantes, gasolina A, óleo diesel, querosene de aviação e outros derivados de petróleo, o terminal marítimo registrou um total de 10 milhões de toneladas de cargas, entre embarques e desembarques.

Computando toda a cadeia de granel líquido, em 2018 o Porto do Mucuripe respondeu por 86,8% de toda a movimentação no Ceará. Os graneis líquidos que chegam ao terminal marítimo vem de Suape, Itaqui, Vitória, São Sebastião, Santos, Rio de Janeiro, Bahia Blanca, Bacia Petrolífera do Espírito Santo, Aratu, Belém, Santa Marta, Houston, New Orleans International APT, Galena Park, Belmont, Cargena, San Lorenzo, Rosário, Necochea, Sorel, Nueva Palma, Galveston, Texas City e Pascagoula, entre outros.

O terminal fica próximo aos tanques da Lubnor, Nacional Gás, Liquigás, BR Distribuidora, Raizen, COSAN e Petrolusa.

Até o final deste ano, o Porto de Paranaguá deve receber para descarga mais de 6,12 milhões de t de granéis para exportação. O volume esperado para o último trimestre de 2019 é 14% maior que o total movimentado pelo setor no mesmo período de 2018. Nos três últimos meses de 2018 foram exportadas cerca de 5,26 milhões de t de soja, milho, farelo e açúcar.

Segundo o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a expectativa é que as exportações aumentem ainda mais com o

acirramento da guerra comercial entre Estados Unidos e China. "A partir de setembro, o país americano vai impor tarifas adicionais sobre produtos chineses. Com isso, os produtores brasileiros terão um bom momento", disse.

Ele destaca que para atender essa demanda a empresa pública mantém os projetos que visam melhorar a infraestrutura terrestre, marítima e de recepção e armazenagem. Entre eles estão as melhorias dos acessos, a dragagem de manutenção e o projeto de repotenciamento do Corredor de Exportação.

Até dezembro, o volume esperado de soja (em grão e farelo), milho e açúcar é suficiente para carregar em torno de 100 navios. A projeção para este quarto trimestre do ano foi divulgada pelos próprios terminais operadores das cargas.

O maior volume esperado é da soja. Em grão, são em torno de 2,69 milhões de t que serão descarregadas nos 11 terminais nos próximos três meses. De farelo, estão previstas 1,16 milhão de t.

No caso do milho, a expectativa dos terminais que operam os grãos pelo Porto de Paranaguá é de mais de 1,37 milhão de toneladas. A Pasa, principal operadora de açúcar a granel, espera movimentar 900 mil toneladas do produto até dezembro.

O terminal que mais deve movimentar até o final do ano, depois da Pasa, é a Cargill. A empresa prevê um volume de 830 mil toneladas para este último trimestre, principalmente de milho (360 mil toneladas).

O maior volume de soja é esperado pela Louis Dreyfus. Devem embarcar pelo terminal 465 mil toneladas do grão. Já em farelo, a Bunge espera o maior volume: 312 mil toneladas.

Pelos silos públicos a previsão de embarque é de 480 mil toneladas de granéis, 180 mil delas de farelo e 300 mil toneladas de soja em grão.

Com exceção da Pasa e da Bunge, que utilizam outros três berços do cais comercial, os demais operam as cargas pelo Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá.

De acordo com o Valor, o Maranhão poderá receber um novo terminal portuário e uma ferrovia para fazer o escoamento de grãos e minério de ferro do Estado. No ano passado, o projeto já recebeu autorização federal e agora passa pela análise do seu licenciamento ambiental e pela busca de fornecedores – serão necessários R$ 12,87 bilhões para a construção, sendo R$ 8,5 bilhões até 2024.

O empreendimento foi concebido pela empresa formada por sócios portugueses Grão Pará Multimodal (GPM), que atua em obras de infraestrutura no Brasil há dez anos.

A ideia do projeto surgiu no fim de 2015, afirma João Prego, um dos acionistas e diretor técnico. À época, os sócios identificaram uma área no município de Alcântara (vizinho à capital do Estado, São Luís), com condições favoráveis para o terminal: um calado profundo, de 25 metros, capaz de receber navios de maior porte, e um canal amplo, com espaço para manobras e trânsito independente dos outros portos da baía.

Os empresários também viram potencial para a construção de um novo ramal ferroviário, a Estrada Ferro Maranhão, que seria desenvolvida a partir da malha já existente na região: as ferrovias Norte-Sul e a Estrada de Ferro Carajás, chegando ao novo terminal.

A principal carga prevista para o empreendimento é o minério de ferro das empresas que atuam na região, como a Vale.

O projeto da GPM prevê que o porto em Alcântara tenha capacidade para transportar até 140 milhões de toneladas por ano de minério de ferro, bauxita, manganês, cobre e outros. A companhia planeja também movimentar até 40 milhões de toneladas de grãos – principalmente soja, farelo de soja e milho – vindos da região do Matopiba (confluência entre Maranhão. Tocantins, Piauí e Bahia) e do Centro Oeste.

A TCP Log, subsidiária logística da TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá – registrou recorde no número de contêineres que acessaram o Depot Express no mês de agosto, totalizando 2.468 unidades movimentadas (gate in), e o segundo melhor volume de saída, com 2.092 unidades (gate out). Prestes a completar dois anos de funcionamento, o Depot Express está localizado na retroárea do Porto de Paranaguá e tem o objetivo de otimizar a cadeia logística, solucionando a fila de espera de caminhões para a retirada de contêineres.

"A expectativa é que em setembro os números sejam ainda maiores com a chegada de um novo armador que passará a utilizar os serviços", revela Alexandre Rúbio, diretor Comercial do Terminal.

O Depot Express funciona 24 horas por dia, sete dias por semana. "Trabalhamos além do horário comercial e isso permite que sejamos mais produtivos, já que são períodos com menos trânsito, por exemplo. Com isso, conseguimos entregar três vezes mais que os outros terminais, o que significa um giro mais rápido dos contêineres".

Isso porque os contêineres refrigerados vazios que chegam em Paranaguá são transferidos em caminhões próprios da TCP para o local, onde são vistorizados, reparados, higienizados e testados, ficando aptos a serem carregados em caminhão e seguirem viagem para as plantas dos exportadores.

"O tempo médio de permanência dos contêineres é de 15,5 dias. Com o serviço prestado pelo armazém, conseguimos otimizar a cadeia, oferecendo eficiência operacional e reduzindo custos para os usuários".

Outro fator importante diz respeito ao sistema de informações integradas, que permite ao armador acompanhar todo o processo de armazenagem, desde a entrada até a saída. "Toda a informação é automatizada, o que permite que ele acompanhe todo o processo. Assim que entra no Terminal, fazemos a inspeção do contêiner, verificando a sua integridade e, se for necessário, já efetuamos os reparos. Depois disso, já está disponível para a retirada", finaliza Rubio.

A movimentação de cargas pelo Porto de Santos em agosto alcançou a marca de 12.087.569 toneladas, resultando na terceira maior para o mês. No total acumulado dos oito primeiros meses do ano, chegou a 88.415.495 toneladas, segundo maior desempenho para o intervalo.

O apurado do mês de agosto ficou 3,2% abaixo do verificado em igual período do ano passado (12.482.543 toneladas), refletindo a queda de 2,1% nos embarques e de 5,9% nos desembarques.

O aumento de 34,7% nos embarques de milho em grãos, atingindo 2.984.634 toneladas, e a alta de 76,5% nas descargas de óleo diesel e gasóleo, que chegaram a 279.243 toneladas, contribuíram para amenizar a queda verificada no resultado geral do mês.

No fluxo de embarques, a redução pode ser atribuída à queda de 37,3% nas operações de soja a granel, de 14,1% no açúcar a granel e de 75,2% nos de óleo diesel e gasóleo.

Das cargas desembarcadas, a queda teve forte influência da redução de 62,0% nas descargas de trigo, 54,5% no Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e de 47,8% nas de enxofre.

O movimento acumulado ficou 0,5% abaixo do verificado em 2018, influenciado de forma relevante pela queda de 10,2% nos embarques do complexo soja, item de maior participação no total de Porto de Santos, responsável por 23,6% do movimento geral e por 81,7% dos embarques por Santos.

O desempenho da carga conteinerizada também apresentou retração em relação ao mesmo mês de 2018, com queda de 6,7% no volume movimentado, totalizando 4.043.002 toneladas. Em TEUs (medida de um contêiner de 20 pés) a queda foi de 4,5%, totalizando 370.485 TEUs. Vale destacar que a base de comparação utilizada é o mês recorde em movimentação de contêineres no Porto de Santos. De janeiro a agosto, os contêineres tiveram redução de 2,3% em TEUs, para 2.673.879 TEUs, com queda de 1,2% no volume transportado, para 29.621.855 toneladas.

O Porto de Santos registrou, no acumulado até agosto, aumento de produtividade, medida pela quantidade de carga transportada em média por navio.

Foram 267 toneladas a mais em comparação com igual período do ano anterior. A marca denota incremento nas operações de carga e descarga no complexo santista.

As empresas Super Terminais e Chibatão, ambas instaladas às margens do Rio Negro, em Manaus (AM), se arrastam na tentativa da resolução de conflito sobre investimentos na região.

A Chibatão entrou, na última semana, com nova medida judicial junto ao Desembargador Jirair Aram Meguerian para suspender os investimentos de 150 milhões de reais que a Super Terminais quer fazer no Porto de Manaus.

O desembargador há anos vem julgando o caso – e já deu oito decisões favoráveis à Chibatão. Em agosto, a ANTAQ havia decidido em sua última Reunião Ordinária, pela maioria dos votos, pela aprovação dos investimentos da Super Terminais, em Manuas. O processo está no Ministério da Infraestrutura pronto para autorização de início da construção de um cais flutuante e ampliação do pátio de armazenamento, embasada na decisão técnica da ANTAQ.

A apelação contesta a decisão tomada pela ANTAQ e pede que o Desembargador decida pelo retorno da pauta ao órgão, para nova discussão. Segundo a Super Terminais, a empresa já acumula prejuízos na ordem de R$ 30 milhões e desligamento de mais de 140 colaboradores. Para o Porta-voz da Super Terminais, Dr. Bruno Morais, "esta é mais uma medida procrastinatória e concorrencial, que tem como objetivo atrasar o início das obras e os investimentos, o que é prejudicial não só para a empresa, mas também para o Estado do Amazonas e o País".

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ divulgou, no dia 26/09, os resultados do Índice de Desempenho Ambiental – IDA das instalações portuárias do país, referente a 2018. No ranking dos portos públicos, destaque para Itajaí, com 99,48 pontos, Paranaguá, com o índice de 99,29, Itaqui (95,48), Pecém (90,80) e Santos na quinta posição, com 83,32 pontos.

Entre os terminais privados, os melhores resultados foram obtidos pelos TUPs de Ponta da Madeira, que alcançou o índice de 91,79 pontos, seguido de Navegantes (87,84 pontos) e Ilha Guaíba – TIG, que registrou 87,34 pontos.

Referência no setor, o IDA é composto por 38 indicadores relacionados a conformidades legais vigentes no país e boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações.

Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, estão a situação da licença ambiental e a existência de licença de operação, quantidade e qualidade de técnicos no núcleo ambiental, prevenção de riscos, auditoria ambiental, ação de retirada de resíduos de navios, consumo e eficiência no uso de energia, monitoramento da fauna e da flora e planos de contingência de saúde.

Esta é a 11ª avaliação que a Agência realiza sobre o desempenho ambiental dos portos públicos e a segunda envolvendo os terminais de uso privado. Nesta edição, foram avaliados 31 portos públicos e 98 terminais de uso privado.

Os três maiores saltos em desempenho, em 2018, na comparação com o ano anterior foram registrados pelo Porto de Ilhéus (BA), que avançou de 42,43 pontos para 68,63; seguido do Porto de Santana (AP), que pulou de 26,87 para 46 pontos; e do Porto de Aratu (BA), que nessa última avaliação atingiu 58,72 pontos, contra 40,81 pontos de 2017.

Já entre os terminais privados, os de Ilha da Guaíba (TIG), AIVEL, este localizado em Rondônia, e Itapoá tiveram as maiores variações positivas, com 24,80, 23,50 e 22,90 pontos de diferença em relação à avaliação anterior, respectivamente.

Para o gerente de Meio Ambiente da ANTAQ, Marcos Maia Porto, os dados mostram uma evolução no atendimento das conformidades ambientais pelos portos públicos. "Dos 31 portos públicos avaliados, 17 apresentaram variação positiva em relação ao levantamento anterior. Já entre os terminais privados, apenas 21 mostraram evolução na comparação 2018/2017", informou.

A lista completa das instalações avaliadas em 2018, bem como a metodologia de composição do índice e de ponderação dos pesos distribuídos a cada um dos indicadores que integram o IDA estão disponibilizadas no portal da ANTAQ, no link (http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda).

O Porto de Itajaí registrou números positivos em seu balanço mensal referentes ao mês de agosto de 2019, tendo destaques nos três principais itens de estatísticas: movimentação de tonelagem (cargas), TEUs (Unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), e número de embarcações atracadas (navios ao cais).

No saldo de movimentação de cargas, foram movimentadas 487.621 mil toneladas, que em comparação com o mesmo período do ano passado (agosto de 2018), houve o registro de crescimento de 12%. No comparativo de TEUs, de agosto/2018 para agosto/2019 – o registro também foi favorável com 8%, passando de 39.640 para 42.865 TEUs. Quanto ao número de embarcações atracadas na margem direita (cais público e terminal arrendado – APMT), o crescimento foi 13%, passando de 38 para 43 navios atracados.

No balanço geral do Complexo Portuário de Itajaí, os números tiveram comportamentos estáveis destacando-se inicialmente quanto ao número de embarcações, com 92 navios atracados em agosto. Em TEUs, foram operados 101.251 contêineres, e 1.147.658 toneladas foram movimentadas.

TUPs – Terminais de Uso Privado do Complexo Portuário de Itajaí: os demais terminais demonstraram desempenhos favoráveis no mês de agosto de 2019.

No terminal Portonave durante o mês de agosto foram realizadas 43 escalas, elevando a movimentação acumulada do ano para 338 navios atracados, registando-se uma queda de 5% em relação ao ano anterior. Na movimentação total de cargas no terminal durante o mês de agosto foi de 628.237 toneladas, elevando a movimentação acumulada do ano para 5.203.695 toneladas. No somatório de movimentação de contêineres de 20 pés, foram movimentados 58.386 TEUs, elevando a movimentação acumulada do ano para 484.361 TEU e observando-se uma queda de 4% em relação ao mesmo período do anto anterior.

O terminal Braskarne não apresentou registros de escalas no mês. Até o momento no acumulado do ano está com 05 escalas e 17.389 toneladas movimentadas, verificando-se uma queda de 82% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano anterior.

No terminal Teporti foram registradas 04 escalas com 22.903 toneladas, elevando a movimentação acumulada do ano para 22 escalas com 112.443 toneladas, verificando-se um crescimento 65% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período de 2018.

No Poly Terminais não houve registros de escalas no mês. A movimentação acumulada do ano soma sete escalas com 34.356 toneladas verificando-se um crescimento de 115% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano anterior.

No terminal Barra do Rio, foram registradas 02 escalas com 8.897 toneladas.

No mês de agosto, apenas uma atracação de navios Roll On Roll Off (Michigan Highway), ocorreu e foram desembarcados 1604 veículos no berço 3 do Porto de Itajaí totalizando até então a marca de 31.482 unidades com 26 atracações através deste sistema de operações de cargas.

O setor portuário brasileiro movimentou 513 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2019. O valor representou queda de 3,29% em relação a igual período do ano passado, refletindo o fraco desempenho da economia brasileira e a retração da economia mundial. Em igual período de 2018, as instalações portuárias brasileiras movimentaram 530,5 milhões de toneladas.

No primeiro semestre de 2019, os terminais de uso privado responderam pela movimentação de 337 milhões de toneladas, registrando queda de 4,04%. Já os portos públicos movimentaram 176 milhões de toneladas, com decréscimo de 1,83%. Os dados são da Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (GEA/ANTAQ), e foram divulgados no dia 26/09.

Das nove principais instalações portuárias do país, oito tiveram retração na movimentação de cargas no primeiro semestre deste ano em comparação a igual período de 2018: os TUPs de Ponta da Madeira (-7,06%), Tubarão (-25,48%), São Sebastião (-0,55%) e Ilha Guaíba (-37,83%); e os portos públicos de Santos (-3,36%), Itaguaí (-11,05), Paranaguá (-5,93%) e Rio Grande (-3,93%). Apenas o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis apresentou variação positiva (11,40%).

Na análise por tipo de carga, foram movimentados nos seis primeiros meses deste ano 314,6 milhões de toneladas de granéis sólidos, representando queda de 6,80% em comparação com o primeiro semestre de 2018, e 115,9 milhões de toneladas de granéis líquidos, o que representou incremento de 2,58% em relação a igual período do ano passado. No primeiro semestre deste ano também houve incremento na movimentação de contêineres (+ 3,72%) e carga geral (+2,76%) em comparação a igual período de 2018, totalizando, respectivamente, 55 milhões e 27,3 milhões de toneladas movimentadas.

Em relação às principais mercadorias, destaque para o milho. Nos primeiros seis meses do ano, o setor portuário nacional movimentou 9,2 milhões de toneladas de milho, 116,53% a mais do que no mesmo período de 2018. Outra mercadoria relevante foi o petróleo (combustíveis), com 102,8 milhões de toneladas movimentadas, aumento de 4,22% em comparação ao primeiro semestre do ano passado. Destaque ainda para adubos (fertilizantes) e ferro e aço, que registraram, respectivamente, incremento de 6,47% e 7,69% na comparação com igual período do ano passado.

Entre as mercadorias que apresentaram queda de movimentação no período, as principais foram minério de ferro (-8,90%), que registrou 16,5 milhões de toneladas a menos do que no primeiro semestre de 2018, e soja (-8,09%), com menos 5,3 milhões de toneladas em comparação ao primeiro semestre do ano passado. Outras mercadorias que apresentaram retração na movimentação na comparação dos primeiros semestres de 2018 e 2019 foram: bauxita (-13,20%); carvão mineral (-13,51%) e pasta de celulose (-4,76%).

"A queda da movimentação no primeiro semestre de 2019 foi motivada de forma direta pelo recuo nos embarques de minério de ferro, que é a mercadoria de maior peso bruto movimentado. O granel sólido de minério de ferro vem enfrentando problemas desde a ponta inicial da cadeia produtiva, devido ao rompimento de barragens e a um período atípico de chuvas intensas na região norte do país", explica o gerente substituto de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ, Leopoldo Kirchner. "Por outro lado, podemos destacar como ponto positivo o crescimento nesse período da movimentação de carga conteinerizada, da ordem de 3,5%, mantendo ainda a linha de crescimento semestral que vem sendo demonstrada ano a ano", complementou.

O levantamento traz, ainda, os dados sobre exportação e importação. Foram exportadas 294,3 milhões de toneladas, representando queda de 6,57% no total movimentado para

exportação nos seis primeiros meses de 2018, e importadas 70,9 milhões de toneladas, o que significou incremento de 1,20% na comparação com igual período de 2018.

A navegação de longo curso movimentou 365,2 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2019, registrando queda de 5,16% na comparação com igual período de 2018. Já a navegação de cabotagem movimentou 112,9 milhões de toneladas, mantendo-se estável (+0,20%). Na movimentação de contêiner, a cabotagem cresceu 15,74% na comparação com igual período de 2018.

O destaque ficou por conta da navegação interior, que movimentou 33 milhões de toneladas no período, contabilizando crescimento tanto na movimentação total (+9,30%), quanto na movimentação de granéis sólidos (+11,76%), granéis líquidos (+5,23%), carga geral (+2,93%) e contêineres (+5,36%).

O Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou, no dia 25/09, uma portaria que garante R$ 750 milhões em investimentos por meio de nove contratos de adesão em Terminais de Uso Privado (TUPs), além da revisão da área do Porto Organizado de Imbituba/SC.

Para Freitas, além de permitir a realização de novos investimentos, o governo vem estabelecendo diálogo para remover barreiras e resolver problemas regulatórios. Ele destacou os investimentos realizados somente nesta gestão.

"Se a gente somar os recursos que virão por meio do setor privado nos contratos de adesão em terminais privados e nos contratos de arrendamento nos leilões que fizemos nas áreas dos portos organizados, nós já somamos R$ 20 bilhões em investimentos", ressaltou.

Desde o começo do ano, o governo já assinou 29 contratos de adesão em terminais de uso privado, além da regularização de 16 poligonais de portos organizados e dos 13 leilões de arrendamentos portuários.

Dentre os contratos assinados nesta quarta-feira, destacam-se um terminal de passageiros em Balneário Camburiú (SC), um terminal de carga geral, também em Santa Catarina, e um terminal, no Amazonas, para movimentação de minério, granel líquido e carga geral.

Confira a lista dos TUPs desta quarta-feira:

Empresa: Potássio do Brasil Ltda.
Local: Autazes/AM
Perfil de carga: Carga Geral, Granel Líquido e Granel Sólido

Empresa: Ipiranga Produtos de Petróleo S/A
Local: Porto Velho/RO
Perfil de carga: Granel Líquido

Empresa: Companhia Refineradora da Amazônia / Agropalma S/A
Local: Tailândia/PA
Perfil de carga: Granel Líquido

Empresa: Ponta Negra Administração e Empreendimentos Imobiliários Ltda.
Local: Manaus/AM
Perfil de carga: Carga Geral

Empresa: Mineração Rio do Norte S/A
Local: Oriximiná/PA
Perfil de carga: Granel Sólido

Empresa: Mar Azul Logística, Armazenamento, Terminal e Transporte S/A
Local: São Francisco do Sul/SC
Perfil de carga: Carga Geral

Empresa: Samarco Mineração S/A
Local: Anchieta/ES
Perfil de carga: Carga Geral, Granel Líquido e Granel Sólido

Empresa: PDBS – Ports Developed By Shiphandlers Participacoes Ltda.
Local: Balneário Camboriú/SC
Perfil de carga: Passageiro

Empresa: Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras
Local: Paracuru/CE
Perfil de carga: Granel Líquido e Granel Sólido

*Um décimo contrato havia sido assinado na semana passada, e, por isso, foi incluído nas falas do ministro e do secretário. Trata-se da empresa ADM Armazéns Gerais Ltda, localizada em São Simão/GO, com foco em transporte de granel sólido.

Navegação

De acordo com o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Dino Antunes, o "BR do Mar", programa do Governo Federal que prevê mudanças no sistema de afretamento de embarcações e no Adicional ao Frete da Marinha Mercante (AFRMM), deve ser apresentado em outubro.

O representante do governo participou de um debate no I Congresso de Direito Marítimo e Portuário, realizado no dia 25/09, na Associação Comercial de Santos (ACS).

O membro do governo participou do painel "BR do Mar – Novas perspectivas para a cabotagem", junto de Cléber Lucas, presidente da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem e o consultor primário Henry Robinson.

Cléber Lucas destacou que a cabotagem merece atenção do Poder Público. "Nos últimos 20 anos foi um completo descaso. A criação de departamento para tratar desta questão mostra um interesse de ver esta questão esclarecida e o desenvolvimento de uma política de estímulo implementada", avaliou.
No entanto, o representante da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem questionou se a atuação do Poder Público será benéfica ou irá prejudicar o setor.

"Estamos cansados de ver esse tipo de coisa. Política pública ao invés de estimular, amplia tanto a discussão que vira uma colcha de retalhos e fica difícil de operar", ponderou.

De acordo com Antunes, a atuação será positiva. "A gente tem uma visão de que o governo tem que estar dentro onde realmente seja necessário. O governo não pode atrapalhar, mas tem que viabilizar. Da forma como está sendo feito, com parcimônia, tendemos a ajudar mais do que atrapalhar", disse.

Cléber também avaliou que o afretamento e a desoneração de novas embarcações são bem-vindos. “Crescimento acelerado ou redução do custo de entrada é algo entendido como política pública que pode ser regulada”, comentou.

Henry Robinson destacou que a cabotagem precisa ter papel fundamental na mudança da matriz do transporte, hoje, com domínio do sistema rodoviário. O consultor alertou que o Plano Nacional de Logística (PNL) para 2025 prevê um aumento, para 37%, no modelo ferroviário, mas que não há projeção neste sentido para a cabotagem.

Robinson ainda falou sobre a preocupação que o governo deve ter neste momento. “A preocupação é em relação a oscilação de fretes domésticos vis a vis flutuação internacional. Por exemplo, se o frete na China aumentar e o no Brasil permanecer o mesmo. Se não subir aqui, o armador estrangeiro pode pegar o seu navio e colocar onde tem receita maior”, comentou.

Dino Antunes disse que para que ocorra a mudança da matriz logística de transporte, é preciso dar segurança. “Se expormos o mercado nacional às flutuações internacionais, isso trará volatilidade do frete para o mercado nacional”, finalizou.

O Grupo CMA CGM anunciou o lançamento do maior navio de contêineres do mundo (23.000 TEU) movido a gás natural liquefeito (GNL), construído pelo estaleiro Shanghai Jiangnan-Changxing.

De acordo com o Grupo CMA CGM, o GNL ajuda a reduzir a emissões de óxidos de enxofre e partículas finas em 99%, as emissões de óxidos de nitrogênio em até 85% e as emissões de dióxido de carbono em cerca de 20%.

Esses novos navios ingressarão na frota do Grupo em 2020 na Linha Ásia-Norte Europeu sob registro de bandeira francesa (RIF). Além disso, as nove novas construções apresentarão um design de última geração, com quatro grandes inovações para auxiliar o capitão e a tripulação:
• uma exibição tática que oferece vistas aprimoradas do mapa para instruções de navegação mais dinâmicas
• um sistema de previsão de caminho otimizado para exibir a posição prevista do navio nos próximos três minutos
• um sistema de visão inteligente projetando uma visão panorâmica da área circundante do navio, telas de realidade aumentada, oferecendo à tripulação informações precisas sobre a velocidade de rotação do navio, a distância do cais e as velocidades transversais.

O primeiro navio desta nova classe de contêineres movidos a GNL de 23.000 TEU, o CMA CGM Jacques Saade também será equipado com um sistema inteligente para gerenciar a ventilação dos contêineres frigoríficos transportados no porão.

Os navios excepcionalmente grandes (400 metros de comprimento e 61 metros de largura) serão diferenciados do restante da frota por uma pintura especial que exibe o logotipo “LNG POWERED”, atestando a inovação que a propulsão de GNL representa em navios desse tamanho.

Desde o dia 23/09 o Porto do Pecém passou a ter conexão direta com o porto de Valência, na Espanha. Isso porque teve início a operação da nova linha Mediterrâneo da MSC – Mediterranean Shipping Company com o objetivo de fazer a exportação de frutas para a Europa.

Para receber o navio MSC Antigua uma operação inédita de boas vindas foi preparada por rebocadores da Wilson Sons. Jatos d´agua foram jogados na chegada do navio ao terminal de múltiplas utilidades (TMUT) do Porto do Pecém.

“Um dia de celebração, pois estamos muito felizes em trazermos essa nova rota para atrair mais cargas para o Porto do Pecém. E assim estimularmos o mercado no segmento das frutas”, disse Daniel Soares, gerente da filial MSC Fortaleza.

A nova rota vem para suprir a demanda crescente dos fruticultores que exportam parte da produção para países da Europa. Principalmente o melão, produzido no Ceará e no Rio Grande do Norte; e a manga e a uva, produzidas no Vale do Rio São Francisco. O embarque dos contêineres foi feito pela operadora APM Terminals e durou aproximadamente cinco horas.

“Estamos constantemente participando de grandes operações e crescendo com toda essa demanda aqui no Porto do Pecém, por isso acomodar um navio com essas dimensões é uma honra pra gente”, disse André Magalhães, gerente comercial da APM Terminals

O navio MSC Antigua tem 299,18 metros de comprimento e capacidade de armazenar até 8.886 contêineres. E cada contêiner refrigerado pode conservar até 25 toneladas de frutas.

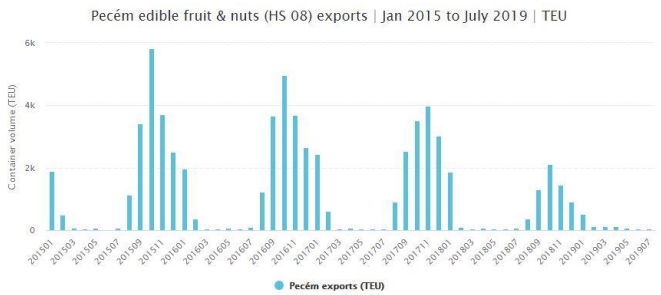
“Esse é um serviço muito bom, especialmente para as exportações brasileiras. Por isso é um prazer para nossa equipe operar aqui, onde eu posso ver que há uma equipe profissional de alto nível trabalhando num porto seguro e moderno”, disse Fedir Sukhobrus, comandante do navio MSC Antigua.

Do Porto do Pecém, a nova linha de navegação para portos do mediterrâneo com objetivo de fazer exportação de frutas cumprirá a seguinte rota:

– Valência (9 dias);
– Barcelona (11 dias);
– Genova (13 dias);
– Livorno (15 dias);
– Gioia Tauro (16 dias).

Só na safra 2018/2019 foram transportados pela MSC dois mil contêineres de frutas frescas a partir do Porto do Pecém. Além da nova linha, seguem em operação regular linhas de navegação para Estados Unidos e Norte da Europa. A exportação da safra de frutas 2019/2020 segue até fevereiro de 2020.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações de frutas pelo Porto de Pecém no período de janeiro de 2015 a julho de 2019:



Fonte: DataLiner/Datamar

Carne

A Zanchetta Alimentos vai investir mais de 730 milhões para construir uma área voltada à produção de carne de frango na cidade de Conchal, na região de Campinas. Recentemente, a empresa já havia investido quase R$ 200 milhões para adquirir o Mondelli, tradicional frigorífico de bovinos do interior paulista.

A nova indústria será capaz de abater 380 mil aves por dia, o que mais do que dobrará a capacidade de produção de frango da Zanchetta. As obras começarão em outubro e o complexo deverá ser concluído até o início de 2020.

De acordo com o Valor, quando estiver em atividade, o abatedouro de Conchal representará um salto para o faturamento da Zanchetta, que já prevê estar entre as cinco maiores do ramo – atrás de BRF, JBS, Aurora e Copacol. Segundo o presidente e fundador da companhia, José Carlos Zanchetta, a receita bruta do grupo seguramente superará R$ 3 bilhões, mas o objetivo é atingir um montante equivalente a US$ 1 bilhão – mais de R$ 4 bilhões, considerando a atual cotação do dólar.

Além do abatedouro, o investimento de R$ 730 milhões contempla a estrutura agropecuária – fábrica de ração, incubatórios, granjas de aves matrizes – e uma fábrica para a produção de farinha de vísceras e penas voltada ao segmento de ração para animais de companhia. O complexo deverá gerar 3 mil empregos diretos e outros 9 mil indiretos, beneficiando cerca de 50 cidades.

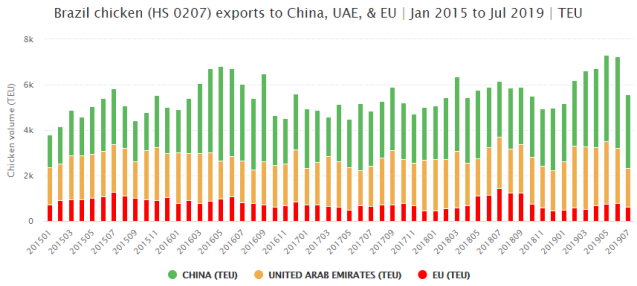
Para tirar o investimento na área de produção de carne de frango do papel, a Zanchetta conta com o apoio do governo paulista mas de acordo com a secretária de Desenvolvimento Econômico de São Paulo, Patricia Ellen da Silva, o apoio do governo não contemplará isenção fiscal. "O governo não faz guerra fiscal", frisou ela.

Por outro lado, há uma discussão em andamento para agilizar a utilização de créditos (outorgados ou presumidos) de ICMS. Como a Zanchetta obtém 35% do faturamento com exportações, gera muitos créditos. "Nosso próximo trabalho com a Zanchetta é viabilizar a unidade de Boituva para exportar ao mercado chinês", acrescentou Wilson Mello, presidente da Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade (InvesteSP), ligada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico. Recentemente, a agência realizou uma missão à China – a Zanchetta fez parte dessa comitiva.

No programa de estímulo do governo paulista, está incluído um modelo rápido ("fast track") para a obtenção das licenças necessárias às obras em Conchal. Em outra frente, o governo quer viabilizar a oferta de crédito barato para pequenos produtores de aves que, no futuro, serão fornecedores da Zanchetta.

Atualmente, o grupo possui cerca de 360 produtores integrados de frango em Boituva. Um número parecido será necessário na região de Conchal, segundo Carlos Zanchetta, filho de José Carlos e diretor de operações da companhia.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações brasileiras de frango para a China, para os Países Árabes e para a União Europeia no período de janeiro de 2015 a julho de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Comércio

O Ministério do Comércio da Coreia do Sul afirmou, nesta segunda-feira, 30/09, que planeja realizar a quarta rodada de negociações comerciais como Mercosul, já que Seul pretende expandir sua rede comercial com os países emergentes e revitalizar suas exportações.

Durante a reunião, que será realizada de terça a sexta-feira na cidade portuária sul coreana de Busan, as discussões serão centradas na troca de detalhes de um pacto de livre comércio que cubra produtos, serviços e investimentos, de acordo com o Ministério do Comércio, Indústria e Energia da Coreia.

As exportações de Seul para os quatro países membros do Mercosul atingiram US $ 5,6 bilhões em 2018, queda de 13,7% em relação ao ano anterior, segundo dados compilados pela Associação Internacional de Comércio da Coreia.

A Coreia do Sul exporta principalmente chips, autopeças e dispositivos móveis para os países da América do Sul. Em troca, a quarta maior economia da Ásia importa minério de ferro e grãos.

O país tem procurado diversificar sua rede de livre comércio com os países emergentes para revitalizar suas exportações em dificuldades. Em meio ao crescente protecionismo, as exportações da Coreia do Sul caíram 21,8% nos primeiros 20 dias de setembro e devem cair pelo décimo mês consecutivo no ano.

Entre os dias 11 e 23 de setembro, a ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) liderou missão ao Oriente Médio. A comitiva passou por quatro países: Egito, Arábia Saudita, Kuwait e os Emirados Árabes Unidos.

Nesse período, a ministra reuniu-se com autoridades de governo e empresários. Foram anunciadas novas importações de produtos brasileiros, como lácteos, frutas, mel e castanhas. Tereza Cristina encontrou-se ainda com investidores para discutir oportunidades de negócios em obras de logística no Brasil, que visam tornar o agronegócio mais competitivo.

Em 2018, as exportações agropecuárias para 55 países árabes somaram US$ 16,13 bilhões, o que representa 19% do total das vendas externas do agro brasileiro. O comércio pode crescer ainda mais com investimentos e negócios em toda a cadeia produtiva, como maquinário, estocagem, tecnologia e inovação.

No Egito, a ministra Tereza Cristina anunciou a abertura do mercado para produtos lácteos brasileiros. Aguardada desde 2016, a entrada dos produtos do Brasil poderá atingir um mercado de 100 milhões de consumidores.

Também foi anunciado o início do processo de importação de uva e alho egípcios pelo Brasil. Outros temas do encontro foram a importação de laranjas pelo Brasil e o envio de caprinos e ovinos.

Os países iniciaram as tratativas para um convênio entre a Embrapa e centro de pesquisas do Egito. Nas reuniões, no Cairo, também foram debatidas redução de tarifas de exportação e padronização de certificados sanitários.

Na Arábia Saudita, a ministra Tereza Cristina finalizou acordos que ampliam a pauta exportadora de produtos do agronegócio brasileiro ao Reino.

Foram autorizadas pela SFDA, autoridade sanitária saudita, as compras de castanhas, derivados de ovos e a ampliação do acesso a frutas brasileiras. Somados, os produtos representam um mercado potencial superior a US$ 2 bilhões.

Em reunião com investidores sauditas, a ministra destacou as oportunidades de investimento em infraestrutura no Brasil, como rodovias e ferrovias, o que ajudará a tornar o agronegócio brasileiro ainda mais competitivo. Os investidores querem mais diálogo com os empresários brasileiros para ampliar a pauta de investimentos e também mencionaram o interesse em levar tecnologia brasileira para a Arábia Saudita.

Tereza Cristina também conversou com autoridades sobre acordo bilateral de cooperação técnica na agropecuária e exportações para o país árabe.

O Brasil poderá exportar mel para o Kuwait. Durante a visita da ministra, o governo daquele país anunciou a abertura do mercado para o mel brasileiro, uma autorização que era aguardada desde 2016. Para viabilizar o intercâmbio, o governo do Kuwait concluiu a certificação sanitário do mel.

A emissão de certificados de exportação e cooperação técnica na área de pesca e aquicultura também foram tratadas nas reuniões de trabalho das quais a ministra participou. Segundo Tereza Cristina, a Embrapa pode contribuir nesta missão, pois mantém dois centros de pesquisa e criação de peixes em cativeiro.

As exportações brasileiras para o Kuwait, em 2018, foram de US$ 209,4 milhões, o equivalente a 215.463 toneladas.

No último país da missão ao Oriente Médio, a ministra apresentou oportunidades de investimento em infraestrutura no Brasil, visando solucionar gargalos enfrentados pelo agronegócio. Durante reuniões em Abu Dhabi, foram detalhados empreendimentos previstos no Programa de Parcerias de Investimento (PPI).

Entre projetos apresentados estão a Ferrogrão e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, corredores ferroviários que serão importantes para o escoamento da produção de grãos e transporte até os portos. Em março, o Brasil e os Emirados Árabes assinaram um acordo com o objetivo de estimular, simplificar e apoiar investimentos bilaterais.

Em Dubai, a ministra participou do seminário da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira. Tereza Cristina mostrou as oportunidades de comércio e investimentos no Brasil. Disse que há espaço para que Brasil e Emirados Árabes trabalhem em conjunto.

O Governo Federal publicou no Diário Oficial da União do dia 23/09 o Decreto n° 10.025, que dispõe sobre a arbitragem para dirimir litígios que envolvam a administração pública federal nos setores portuário e de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário. O decreto sobre arbitragem é complementar ao chamado Decreto da Relicitação (n° 9.957), publicado em 7 de agosto, que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados. Ambos os regramentos trazem mais segurança jurídica aos contratos e à prestação dos serviços concedidos, ao reduzir riscos de judicialização.

Poderão ser submetidas à arbitragem, conforme o Decreto 10.025, de 20 de setembro, questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de parceria; e o inadimplemento de obrigações contratuais por quaisquer das partes, incluídas a incidência das suas penalidades e o seu cálculo. Conforme o texto, será dada preferência à arbitragem nas hipóteses em que a divergência esteja fundamentada em aspectos eminentemente técnicos; e sempre que a demora na solução definitiva do litígio possa gerar prejuízo à prestação adequada do serviço ou à operação da infraestrutura; ou inibir investimentos considerados prioritários.

O credenciamento da câmara arbitral será realizado pela Advocacia-Geral da União e dependerá do atendimento aos seguintes requisitos mínimos: estar em funcionamento regular como câmara arbitral há, no mínimo, três anos; ter reconhecidas idoneidade, competência e experiência na condução de procedimentos arbitrais; e possuir regulamento próprio, disponível em língua portuguesa.

Óleo e gás

A empresa argentina YPF está fazendo o carregamento de um navio-tanque com GNL que será exportado em um terminal flutuante de liquefação com capacidade para processar o equivalente a 2,5 milhões de m3/dia, segundo um representante da empresa.

A YPF, a maior produtora de gás do país, está procurando um comprador para a carga em outubro, disse o representante. A exportação do GNL é um novo negócio para a empresa estatal, que busca explorar um suprimento crescente de gás natural do depósito de xisto de Vaca Muerta.

O terminal, que foi instalado no início deste ano, já fez o envio de uma remessa do GNL ao mercado como teste.

O plano da empresa é ampliar seus pontos de venda de gás para evitar um excesso de suprimentos, uma vez que a produção ultrapassa a demanda doméstica. Vaca Muerta, um dos maiores depósitos de gás de xisto do mundo, recuperou a produção de gás da Argentina para 144 milhões de m3/dia em julho, depois de uma baixa de 113,7 milhões de m3/dia em 2014.

Daniel Gonzalez, CEO da YPF, disse que o terminal flutuante de GNL é importante, pois fornecerá um novo ponto de venda para pouco menos de 5% da produção nacional.

Mas à medida que a produção aumenta – o governo prevê que a produção possa dobrar para 260 milhões de m3/dia em 2023 em

comparação com os níveis de 2018 – haverá a necessidade de exportar ainda mais suprimentos.

"Se queremos um grande desenvolvimento de Vaca Muerta para o gás, precisamos claramente de uma planta de liquefação", disse Gonzalez sobre um terminal proposto em larga escala.

Ele disse que uma decisão de prosseguir com o projeto de US $ 5 bilhões em quatro a cinco anos pode ser tomada em 12 a 18 meses, dependendo de fatores como o futuro dos preços do GNL.

A YPF disse que espera que a produção de Vaca Muerta cresça até 7% até 2023, o que poderia levar a um excesso significativo de oferta. Com base nessas projeções, a S&P Global Platts Analytics estima que o excesso de produção da Argentina possa atingir uma média de 25 milhões de m30/dia durante os meses de verão do Hemisfério Sul, o que poderia suportar o aumento das exportações de gasodutos e GNL.

Logística

A Santos Brasil está implantando uma nova tecnologia em suas operações com contêineres para exportação: a leitura de lacres por meio de OCR (sigla em inglês para "reconhecimento ótico de caracteres"). O sistema substitui a digitação manual dos dados do contêiner, aumentando a segurança e produtividade, reduzindo erros e agilizando o processo de despacho de cargas.

A ideia do aplicativo surgiu quando a Alfândega do Porto de Santos editou a Portaria 134, de março de 2018, determinando, que os contêineres com carga para exportação devem ter seu lacre fotografado antes de serem abertos. A partir daí a Santos Brasil desenvolveu o novo sistema, que permite que seus funcionários utilizem um aplicativo instalado em um tablet e faça a leitura dos lacres antes dos contêineres serem abertos pela Receita Federal.

Segundo Ricardo Abbruzzini, diretor de Tecnologia e Inovação da Companhia, além de atender às regras da Receita, o novo app dá mais segurança e rapidez aos processos aduaneiros na empresa. "A leitura dos lacres com OCR nos tablets diminui a incidência de erros de digitação, já que antes, os dados eram preenchidos pelo vistoriador de forma manual", explica.

O app já está em uso na área de logística da Santos Brasil, onde os resultados se mostraram muito positivos: a leitura dos lacres, que levava em média 7 segundos antes do uso do sistema, passou a ser feita em 1,43 segundo, com acuracidade de 83%. O próximo passo será implementar o aplicativo no Tecon Santos e, em um segundo momento, ampliar o seu uso para a leitura dos lacres de descarga (importação).

Outras cargas

De acordo com um relatório realizado pela agência marítima Williams Brasil, a fila de navios que aguardam para carregar açúcar para exportação nos portos brasileiros aumentou. Eram 28 navios na semana encerrada em 18 de setembro, contra 26 da semana anterior (11 de setembro). Conforme o relatório, foi agendado carregamento de 946.639 t de açúcar, contra 964.197 t na semana anterior.

A maior parte do açúcar para exportação deve ser embarcado pelo Porto de Santos (SP): 749.195 t, ou 79% do total. Depois, aparecem o porto de Paranaguá (PR) com 164.412 t (17%) e Maceió (AL) com 33 mil toneladas (4%). A carga de açúcar para exportação é da variedade VHP. O relatório da agência leva em conta as embarcações já ancoradas, as que estão em largo esperando atracação e ainda as com previsão de chegada até 2 de outubro.

Na segunda semana de setembro, a receita diária média obtida com as exportações brasileiras de açúcar foi de US$ 17,615 milhões entre os dias 9 a 15. Na comparação com a média diária de agosto de 2019, de US$ 21,954 milhões, verifica-se baixa de 12,3% no valor obtido diariamente pelas exportações de açúcar na média acumulada de setembro até o dia 15, que é de US$ 19,248 milhões.

Já no comparativo com setembro de 2018, que teve média diária de US$ 37,334 milhões, houve baixa de 48,4% no valor médio diário das exportações de setembro de 2019. Com dez dias úteis contabilizados em setembro até o dia 15, foram exportadas 688,2 mil toneladas de açúcar (bruto + refinado) no período, com receita total de US$ 192,5 milhões e um preço médio de US$ 266,70 por tonelada para o açúcar bruto e de US$ 378,40 por tonelada para o açúcar refinado.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, mostram as exportações brasileiras de açúcar no período de janeiro de 2015 a julho de 2019:

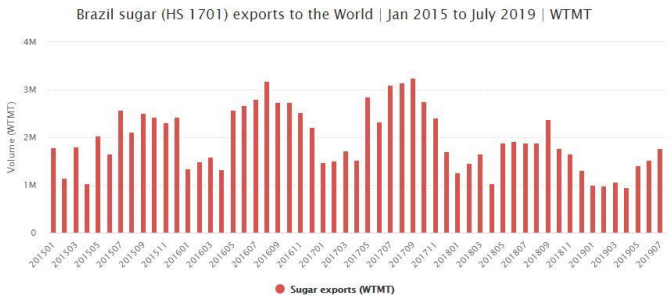


Chart Source: DataLiner/Datamar

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