

Notícias principais

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, do Ministério da Infraestrutura, afirmou, em entrevista ao jornal A Tribuna, que a desestatização do Porto de Santos, a concessão da gestão da dragagem à iniciativa privada e novos arrendamentos de terminais do cais santista estão entre suas prioridades nos próximos meses. Confira, a seguir, os principais pontos da entrevista publicada na A Tribuna.

Quais são os planos do Governo Federal para o Porto de Santos?

A gente enxerga o Porto de Santos como uma prioridade para a Secretaria. O ministro (da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas) também tem reputado o tema como de interesse nacional e a justificativa disso é óbvia. O Porto de Santos tem uma importância econômica para o País muito grande. A gente está trabalhando frentes diversas, mas todas elas com um viés muito parecido, que é o de trazer a iniciativa privada para investir no Porto, seja em modelos de contratos de arrendamento – e aí temos uma carteira de empreendimentos de arrendamentos para serem licitados: a área da Libra, área na Alemoa, em Outeirinhos, no Saboó, uma série de áreas passíveis de arrendamento e obviamente alocando nesses contratos a serem licitados alguns investimentos em superestrutura e alguns casos infraestrutura do Porto.

E para a infraestrutura portuária?

Nós temos a perspectiva de discussão da concessão do canal de acesso, que está em fase de recebimento de propostas de diversos interessados. E temos a discussão do modelo de desestatização, que tem como uma das suas premissas a auferição de valores que vão possibilitar reinvestimentos na infraestrutura. Isso obviamente em canal de acesso, berços de atracação, acesso rodoviário e ferroviário. Não podemos esquecer das expansões necessárias na Portofer para que a gente tenha um fluxo de cargas que não seja impedido por um gargalo no Porto de Santos. Fora do Porto, as concessionárias de ferrovias estão em processo de investimento. Tivemos a licitação da Norte-Sul, tivemos discussões de prorrogação de contratos da malha paulista, da MRS. Então há propostas vultosas de investimentos em concessões ferroviárias e o Porto não pode ser gargalo de forma nenhuma para o crescimento da participação do modal ferroviário na logística de cargas que chegam ao Porto de Santos.

E como está o processo de desestatização do Porto?

O processo de desestatização do Porto está bem avançado. A gente está em tratativas com o BNDES para que seja o nosso parceiro na contratação de consultorias que vão ser necessárias para a gente estudar o modelo mais apropriado para o Porto. A nossa expectativa é ter as consultorias contratadas até o final do ano já com reunião de estudos. Ele deve tomar alguns meses do ano de 2020. Devemos ter algo em torno de seis, sete meses de estudo e, aí, se inicia o processo de licitação, os roadshows, as consultas públicas, consulta ao TCU (Tribunal de Contas da União), o que nos leva a crer que o processo deve se concluir no ano de 2021 já com todas as etapas vencidas.

Neste processo está a transferência da gestão do Porto de Santos para o Ministério da Economia?

Faz parte do processo, a depender do modelo que a gente venha a desenhar. Dependendo do modelo, é necessária a qualificação no Programa Nacional de Desestatização (PND). Neste cenário, você teria o que prevê o decreto, uma passagem eventual para a gestão do Ministério da Economia. Mas isso é depois de toda a discussão do modelo, da realização dos estudos e isso não preocupa, de forma nenhuma, o Ministério da Infraestrutura e quem tem participado da discussão do modelo, dado que o Ministério da Economia é um dos envolvidos em toda a discussão do modelo, seja um processo que esteja qualificado no PND ou não. O Ministério da Economia é o nosso principal parceiro na definição do modelo de desestatização.

Portos, terminais e infraestrutura

As empresas que atuam nos Portos do Paraná são responsáveis por mais da metade dos valores arrecadados pelas prefeituras com o Imposto Sobre Serviços (ISS). Em Paranaguá, a atividade portuária respondeu por quase 66% dos valores recebidos com o tributo, entre janeiro e agosto de 2019. Em Antonina, a participação foi de 67%.

O ISS incide sobre a prestação de serviços de qualquer natureza e a aplicação dos recursos é determinada pela Constituição Federal. Do total arrecadado, 60% são usados de forma livre, como pagamento de servidores, obras, reformas e equipamentos públicos, por exemplo. Outros 25% devem ser, obrigatoriamente, investidos em educação e 15% em saúde.

Paranaguá: dados da Secretaria Municipal de Fazenda mostram que, nos primeiros oito meses deste ano, o município arrecadou cerca de R\$ 103,4 milhões em ISS. Destes, R\$ 67,5 milhões foram pagos por empresas ligadas ao setor portuário.

Segundo o secretário Maurício Coutinho, o imposto representa quase 30% da arrecadação municipal. “A atividade portuária é a espinha dorsal da arrecadação do município”, diz ele. É graças ao setor que não ficamos dependente única e exclusivamente do repasse do Fundo de Participação dos Municípios, como outras cidades”, afirma.

Em julho, a participação dos serviços ligados ao Porto de Paranaguá no caixa da prefeitura foi ainda maior. Dos R\$ 12,5 milhões arrecadados no mês, R\$ 11,5 milhões tiveram origem em serviços portuários – o equivalente a 92% do total.

“Esse valor é somente o que arrecadamos diretamente com a atividade portuária. Ainda temos que considerar toda a movimentação econômica que gira em torno do setor”, acrescenta Coutinho.

Antonina: de acordo com a Secretaria Municipal de Finanças de Antonina, de janeiro a agosto, a prefeitura arrecadou R\$ 6,9 milhões em ISS. Quase 67% do valor (R\$ 4,4 milhões) teve origem no setor portuário.

O Ministério da Agricultura, Pecuária e do Abastecimento (Mapa) publicou, no dia 03/10, no Diário Oficial da União (DOU), a Instrução Normativa (IN) nº 44, que traz os critérios a serem seguidos por portos interessados no desembarque obrigatório de atuns e afins.

Os portos deverão cumprir as exigências do Serviço de Inspeção Federal (SIF), Estadual (SIE) ou Municipal (SIM), conforme disposto no Decreto nº 9.013, de 29 de março de 2017. Eles

deverão também adequar instalações e equipamentos, regularizar a situação cadastral junto ao Mapa ou aos serviços de inspeção dos estados e municípios, desde que haja reconhecimento de equivalência dos respectivos serviços em relação aos do Mapa.

A Secretaria de Aquicultura e Pesca (SAP) fará o cadastramento dos portos autorizados e publicará a relação por ato específico.

A instrução normativa entra em vigor na data de publicação.

As autoridades do Porto de Buenos Aires estão realizando diversas obras de infraestrutura e implementando medidas para melhorar os serviços e reduzir significativamente os custos e tempos de logística do local.

Já foram investidos 75 milhões de dólares em diversas obras, como a realizada na doca F do Porto, na qual 10 hectares foram preenchidos com material extraído das obras do Paseo del Bajo. Além disso, um novo acesso ao porto vai unificar a área aduaneira que hoje está espalhada por toda a jurisdição, tornando-o mais operacional e eficiente.

A capacidade da Zona de Apoio Portuário está sendo ampliada em 157%. O local é onde os caminhões aguardam sua vez de operar nos terminais. Nesse sentido, foram realizadas melhorias para que os 3.200 motoristas de caminhão que circulam diariamente por lá possam utilizar.

Além das melhorias que foram feitas neste local nos últimos quatro anos, foi recentemente assinado um acordo entre o Porto de Buenos Aires e a YPF para avançar na construção de uma saída de combustível para abastecer os veículos que chegam por meio do recém inaugurado Paseo del Bajo.

Ao norte do sexto dique, 23 hectares foram conquistados com a construção de um terminal externo – semelhante aos usados no resto do mundo – que dobrará a capacidade atual do porto. Da mesma forma, serão feitos progressos na construção de um terminal de cruzeiros exclusivo no primeiro dique, a fim de promover o turismo de cruzeiros.

Novo capítulo da disputa judicial entre as concessionárias Super Terminais e Porto Chibatão, do Porto de Manaus: no dia 27/09, o desembargador do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Jirair Aram Meguerin, indeferiu a apelação da Chibatão de suspender a decisão da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) que aprovou o pedido de ampliação da Super Terminais.

O Desembargador entendeu que a Agência já havia examinado com detalhes todas as solicitações feitas pela Chibatão que rejeitou os argumentos desta empresa de forma justificada. Em agosto, a Antaq deliberou pela terceira vez em favor da Super Terminais para que esta realize as obras de ampliação do pátio de armazenamento e a construção de um cais flutuante. O investimento será de R\$ 150 milhões.

O Cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos, terá arrendatários temporários. Eles poderão explorar três áreas por um período de 180 dias, com possibilidade de renovação, até que o Governo Federal licite essas glebas. Para viabilizar a operação transitória, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) abriu, no dia 30/09, um processo seletivo para a escolha das empresas que ficarão responsáveis pelos lotes.

As três áreas a serem exploradas têm 19 mil metros quadrados, 41 mil metros quadrados e 21 mil metros quadrados. Elas eram ocupadas pelo Terminal Marítimo do Valongo e pela Rodrimar.

Segundo a Docas, elas poderão ser exploradas juntas ou separadamente. As áreas estão abertas a receber propostas de diferentes proponentes, sem restrições quanto à modalidade de cargas, desde que atendam a legislação.

“Nosso objetivo é otimizar ao máximo o uso da estrutura portuária, ofertar soluções de espaço para quem demanda e auferir a devida receita para o Porto. Um porto como Santos não pode incorrer no erro de manter áreas nobres sem uso”, afirmou o diretor-presidente da Docas, Casemiro Tércio Carvalho.

Seleção

O processo de escolha dos arrendatários transitórios vai acontecer em fases. Primeiro, é necessária uma oferta do interessado. Além de informações sobre a empresa, é preciso especificar o valor a ser ofertado, que inclui o montante a ser pago mensalmente em função da metragem da área arrendada.

Também é necessário especificar a carga a ser operada e o valor a ser pago por veículo ou contêiner no período de um mês, assim como a movimentação mínima contratual.

Em seguida, a Codesp deverá divulgar os dados a outros potenciais interessados. Se forem recebidas outras propostas, elas serão avaliadas e classificadas para a posterior apresentação dos documentos para qualificação.

A Companhia Docas deverá analisar essa documentação e aceitar uma proposta. Após recursos, o contrato deverá ser aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) para a celebração do termo de transição.

A Autoridade Portuária de Santos lançou, no dia 30/09, o Edital de Processo Seletivo Simplificado para a escolha de Arrendatários Transitórios para celebração de Contrato de Transição, instrumento que permite a exploração pela iniciativa privada de áreas hoje ociosas até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para a assunção do novo arrendatário. A possibilidade está prevista na Resolução nº 07/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Busca-se, assim, dar uso operacional ao ativo público e atender às necessidades de cadeias produtivas.

O edital está disponível no site www.portodesantos.com.br e é aberto em caráter permanente. O Processo Seletivo Simplificado para cada uma das áreas disponíveis, constantemente atualizadas no site da Autoridade Portuária (www.portodesantos.com.br), inicia-se com a apresentação de oferta por qualquer interessado que atenda às condições de participação e segue realizado conforme procedimento e prazos dispostos no edital.

Já foram listadas como disponíveis três áreas localizadas no Cais do Saboó (ex-Terminal Marítimo do Valongo e ex-Rodrimar).

“Nosso objetivo é otimizar ao máximo o uso da estrutura portuária, ofertar soluções de espaço para quem demanda e auferir a devida receita para o Porto. Um Porto como Santos não pode incorrer no erro de manter áreas nobres sem uso”, disse o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Casemiro Tércio Carvalho.

As áreas estão abertas a receber propostas de diferentes proponentes sem restrições quanto à modalidade de cargas, desde que atendam a legislação aplicável.

Navegação

A NYK, empresa marítima japonesa, realizou o primeiro teste de um navio autônomo do mundo. A atividade foi realizada de acordo com as diretrizes preliminares para navios autônomos da Organização Marítima Internacional (IMO).

O navio, chamado Iris Leader, com tonelage bruta de 70.826 toneladas, fez o trajeto entre de Xinsha, na China, ao porto de Nagoya, no Japão, no período de 14 a 17 de setembro e depois do porto de Nagoya ao porto de Yokohama, também no Japão, de 19 a 20 de setembro.

Para isso foi utilizado o sistema de navegação Sherpa System for Real (SSR), que calcula o melhor trajeto marítimo com base nas condições ambientais verificadas.

Em nota, a NYK divulgou que durante o teste o desempenho do SSR nas condições reais do mar foi monitorado, com a coleta de informações sobre as condições ambientais ao redor do navio a partir de dispositivos de navegação existentes, cálculo do risco de colisão, determinação automática de rotas e velocidades ideais, seguras e econômicas.

De acordo com a empresa, o teste de autonomia foi conduzido de acordo com as diretrizes provisórias da IMO para esse tipo de operação, chamadas MASS (Maritime Autonomous Surface Ship).

O Brasil desperdiça um enorme potencial hidroviário ao subutilizar os rios navegáveis de suas 12 regiões hidrográficas. Atualmente, dos 63 mil quilômetros que poderiam ser utilizados, praticamente dois terços não são. O transporte hidroviário no país aproveita comercialmente (para cargas e passageiros) apenas 19,5 mil km (30,9%) da malha.

Há muita burocracia, excesso de normas e falta de uma legislação única, mais robusta. Os números evidenciados nesse novo estudo da CNT,

Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil, mostram que, ao longo de décadas, as medidas adotadas não contribuíram para o desenvolvimento desse modal.

O estudo da CNT traz uma caracterização do setor e apresenta seu histórico. Analisa também os cenários normativos, institucional e os planos e programas de governo. Esse será o primeiro de uma série de cadernos especiais elaborados pela Confederação que abordarão o sistema hidroviário do país.

De 1907 a 2019, por exemplo, o setor passou por mais de 20 alterações em sua gestão. Em média, foi uma modificação a cada cinco anos.

Atualmente, no quadro institucional da navegação interior, há mais de dez entidades com papel central, apenas no âmbito federal.

Além disso, os recursos não têm sido suficientes para garantir maior oferta de serviços e melhor qualidade das infraestruturas. De 2001 a 2018, o valor máximo foi aplicado em 2009: R\$ 831,79

milhões. Mas, de 2009 a 2018, houve queda significativa, e o investimento efetivamente pago diminuiu quase 80%, chegando a R\$ 173,70 milhões (em 2018). O último Plano CNT de Transporte e Logística indica que o investimento mínimo necessário para a navegação interior no Brasil corresponde a R\$ 166,4 bilhões, em 367 projetos.

Apesar do desperdício de oportunidades, os rios brasileiros têm mostrado o seu potencial para desenvolver a economia do país. De 2010 a 2018, o volume de cargas transportadas pelo modal hidroviário cresceu 34,8%, passando de 75,3 milhões de toneladas para cerca de 101,5 milhões por ano.

Destaques

- O Brasil tem 63 mil quilômetros de rios com potencial para navegação, mas só utiliza 19,5 mil km (30,9%). Dois terços desse potencial não são utilizados
- Brasil ainda não possui hidrovias, apenas rios naturalmente navegáveis
- Uso de rios corresponde a 20% da extensão em uso China e à metade da dos EUA
- Malha utilizada foi reduzida em 7,1% em extensão em relação a 2010/2011
- Região Hidrográfica Amazônica tem 16 mil km de extensão navegável (82,5% do total navegável no país). Já a Região hidrográfica Tocantins/Araguaia tem aproximadamente 1,4 mil km (cerca de 7% da extensão total)
- Na Região Hidrográfica Amazônica, são quase 10 milhões de passageiros transportados por ano
- Em 8 anos, transporte de cargas por hidrovia cresceu 34,8% no Brasil
- Um comboio de 4 barcaças é capaz de transportar carga equivalente a 2,9 composições férreas de aproximadamente 30 vagões cada ou a 172 carretas
- Foram mais de 20 alterações relacionadas à gestão, desde 1907 – uma modificação a cada cinco anos, em média. Isso prejudica a estabilidade da regulação e o desenvolvimento do setor
- Falhas na legislação também são entraves
- Os investimentos efetivos em hidrovias representaram, em média, metade dos recursos autorizados entre 2001 e 2018
- Foi investido somente 10,6% do valor médio estimado nos planos e programas do setor (entre 2011 e 2018)
- Em 2018, foram investidos R\$ 173,70 milhões na navegação interior. A última edição do Plano CNT de Transporte e Logística estima que o setor precisa de R\$ 166,4 bilhões

A ANTAQ publicou, no dia 1º/10, dois avisos de audiência pública, no Diário Oficial da União.

A primeira delas, a de Nº 12, visa obter contribuições para o aprimoramento da proposta de alteração da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ, com vistas a regulamentar o afretamento de embarcações estrangeiras por tempo em substituição a embarcações com docagem obrigatória programada.

Esta consulta pública se iniciou em 3 de outubro e acabou em 18 de novembro.

A outra, a de Nº 13, tem como objetivo colher contribuições para o aprimoramento da proposta de alteração da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ e da Resolução nº 1.811-ANTAQ, com vistas a regulamentar o afretamento de embarcações na navegação de apoio marítimo por interessados que não sejam autorizados na qualidade de Empresas Brasileiras de Navegação – EBNs. Esta

consulta pública se iniciará em 4 de outubro e acabará em 18 de novembro.

Carne

A JBS USA removerá uma droga de crescimento proibida por Pequim de seu suprimento de suínos nos EUA, acelerando a concorrência pelas exportações de suínos à medida que a China enfrenta uma doença devastadora.

O afastamento do embalador de carne da ractopamina, um aditivo alimentar, mostra como as empresas estão manobrando para tirar proveito de uma escassez esperada na China, o maior consumidor mundial de carne suína, devido à febre suína africana (ASF).

A JBS USA, de propriedade da JBS SA do Brasil, disse que removeu a ractopamina dos sistemas de produção de propriedade interna em agosto de 2018. Agora, a empresa também proibirá a droga de dietas de porcos pertencentes a agricultores que vendem animais para a JBS USA.

A unidade da JBS, com sede no Colorado, vende carne de porco sob marcas como Swift e Swift Premium.

A concorrente fornecedora de suínos dos EUA, Smithfield Foods [SFIL.UL], de propriedade do Grupo WH da China, já cria todos os porcos em suas fazendas próprias e contratadas sem a droga.

“Estamos confiantes de que essa decisão trará benefícios a longo prazo para nossos parceiros produtores e nossa indústria, garantindo que os produtos suínos dos EUA possam competir de forma justa no mercado internacional”, afirmou a JBS USA em comunicado por e-mail.

A ractopamina é usada em alguns países como promotor de crescimento, mas a China não permite seu uso ou tolera resíduos na carne importada. A União Européia também proíbe a ractopamina.

Pequim bloqueou recentemente as importações de carne suína de uma empresa canadense porque a agência alfandegária da China disse que um carregamento continha ractopamina.

A receita das exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e processados) totalizou US\$ 124,4 milhões em setembro, informou a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). O saldo é 31,6% superior ao obtido no mesmo período do ano passado, com resultado cambial de US\$ 94,5 milhões.

O volume exportado no nono mês de 2019 alcançou 58 mil toneladas, número 2,6% maior em relação ao registrado no mesmo período de 2018, com 56,6 mil toneladas.

No ano, as vendas de carne suína superaram US\$ 1,080 bilhão, o que representa uma elevação de 21,1% em relação ao saldo das vendas registradas entre janeiro e setembro de 2018, com US\$ 892 milhões.

O embarque total no período chegou a 524,2 mil toneladas, volume 12,15% acima das 467,4 mil toneladas efetivadas no ano passado.

“As vendas para a Ásia, especialmente para a China, mantêm as exportações brasileiras de carne suína em fluxo positivo”, analisa Francisco Turra, presidente da ABPA.

Carne de frango

Seguem em alta as exportações brasileiras de carne de frango (todos os produtos, in natura e processados) em 2019, conforme os dados da ABPA. A receita das vendas totalizou US\$ 5,163 bilhões nos nove primeiros meses deste ano, número 5,7% acima do registrado no mesmo período do ano passado, com US\$ 4,885 bilhões.

Em volume, o saldo alcançou 3,081 milhões de toneladas entre janeiro e setembro, número 0,7% maior que as 3,059 milhões de toneladas efetivadas em 2018.

Em setembro, o valor cambial dos embarques de carne de frango chegou a US\$ 538,4 milhões, número 6,9% menor que o resultado alcançado no nono mês do ano passado, com US\$ 578,5 milhões. No mês, foram exportadas 323 mil toneladas, volume 11% menor que as 363 mil toneladas exportadas no mesmo mês de 2018.

As exportações brasileiras de carne bovina voltaram a registrar crescimento no acumulado de janeiro a setembro de 2019.

Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), divulgados pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC), nesse período, os volumes embarcados somaram 1,227 mil toneladas, avanço de 9,2% em relação ao mesmo período de 2018. Em relação ao faturamento, o crescimento foi de 4,6% com receitas de US\$ 4,9 bilhões.

No mês de setembro foram exportadas 145 mil toneladas, com faturamento de US\$ 609,4 milhões. “Acreditamos que o ritmo das exportações está compatível com as expectativas do mercado”, analisa o presidente da Abiec, Antônio Jorge Camardelli.

Quando se observa os principais destinos, o destaque continua sendo a China cujo as exportações de janeiro a setembro somaram 253 mil, crescimento de 11,2% em relação ao mesmo período do ano passado. As vendas para o Egito também impulsionaram o resultado do acumulado, com avanço de 9,4% no volume.

A epidemia de peste suína africana na China continua impulsionando as ações dos frigoríficos brasileiros. Como ainda não há sinais de que o vírus esteja sob controle - pelo contrário, o plantel chinês só faz diminuir -, os investidores reforçaram a aposta na valorização das principais empresas de carnes: JBS, BRF, Marfrig e Minerva. Em conjunto, os quatro frigoríficos nunca atravessaram uma maré tão positiva na bolsa, e 2019 dificilmente será repetido.

Em setembro, os papéis da JBS renovaram suas máximas históricas e a empresa da família Batista assumiu a terceira posição entre os grupos privados não financeiros mais valiosos na B3, ultrapassando a Vivo.

O mês também foi bastante positivo para a Marfrig, que teve dois novos abatedouros autorizados a exportar à China, o que contribuiu para a alta de quase 32% de suas ações. A empresa de Marcos Molina ainda contou com o otimismo exagerado do lançamento do hambúrguer vegetal.

Nesse ambiente de euforia, os frigoríficos figuram entre as maiores valorizações do Ibovespa. No ano, a JBS está na dianteira. Os papéis subiram 183%, maior alta do índice. Para os

investidores, a aposta na Marfrig rendeu 101% entre janeiro e setembro, a quarta valorização mais relevante. Na sétima posição está a BRF, com uma valorização de quase 75%.

A Minerva, que não faz parte do Ibovespa, também foi beneficiada pelas perspectivas positivas para a China – o país asiático habilitou dois abatedouros da empresa para exportação em setembro. Em 2019, as ações da empresa subiram 96%.

Em valor de mercado, a trajetória ascendente dos frigoríficos significou um acréscimo de R\$ 77 bilhões. Juntas, as quatro companhias valem hoje R\$ 131 bilhões.

De acordo com analistas de mercado, os dados do rebanho da China continuam mostrando uma deterioração. Vale lembrar que a China consome 50% da produção global de carne suína.

Além disso, o dólar também vem favorecendo as exportações. Para os analistas, a tendência é que as ações dos frigoríficos continuem surfando a maré chinesa.

O frigorífico Minerva S.A. assinou um memorando para formar uma joint venture para explorar oportunidades de negócios envolvendo carne bovina na China.

O frigorífico afirmou que os empresários Xuefang Chen e Wenbo Ge serão sócios na empreitada com a Minerva e sua unidade internacional Athena Foods. Detalhes como valores financeiros, volumes de produtos e prazos não foram revelados. Xuefang e Wenbo, distribuidores de proteínas na China, já são clientes da Minerva.

“Com o estabelecimento dessa joint venture...a companhia busca maximizar seus canais de distribuição na China, permitindo novas oportunidades de negócios, e de forma a atender à crescente demanda por proteína bovina na China, que hoje responde por aproximadamente 15% de todo o consumo global de carne bovina”, afirmou a companhia brasileira.

Grãos

A produtividade é o principal fator de estímulo ao crescimento da agropecuária brasileira nos últimos 43 anos. No período de 1975 a 2018, o setor cresceu, em média, 3,36% ao ano. Essa taxa é superior à de países como Argentina, Austrália e China. A média histórica dos Estados Unidos (1948-2015), por exemplo, é de 1,38%.

O estudo da Produtividade da Agricultura Brasileira, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, mostra que o produto da agropecuária teve incremento de 3,81% e o de insumos, 0,44%, no período analisado.

Os ganhos de produtividade vieram, principalmente, dos investimentos em pesquisa, da adoção de novos sistemas de produção, das melhorias em infraestrutura, incluindo estradas e escoamento da produção para o exterior por portos do Norte do país e aumento da capacidade portuária de Paranaguá (PR) e Santos (SP), e instrumentos adequados de política agrícola.

De acordo José Garcia Gasques, coordenador-geral de Avaliação de Políticas e Informação, da Secretaria de Política Agrícola (SPA) do Mapa, a melhoria da produtividade no campo está associada, em especial, à mão de obra mais qualificada e à eficiência no uso de máquinas e implementos, com ganhos de qualidade e treinamento para a realização das operações. A produtividade nos anos

recentes, principalmente, no período 2000-2009, teve um desempenho considerado favorável, de 3,8% ao ano e o produto, 5,18% a.a.

No entanto, nos últimos cinco anos (2014-2018), o crescimento desacelerou devido a fatores climáticos, como secas que afetaram principalmente a produção de grãos. Destacam-se os anos de 2016 e 2018, quando as safras de arroz, milho e algodão foram fortemente afetadas. O desempenho econômico foi outro fator que forçou o baixo crescimento.

“É possível que a produtividade desse período também foi afetada pela complexidade associada a uma escolha ótima de insumos. Isto também pode ser aceito sabendo que esse período [2014-2018] foi um período difícil de uma maneira geral, inclusive pelo baixo crescimento da economia brasileira nesses anos”, explica Gasques.

O estudo foi atualizado e incorpora informações preliminares do Censo Agropecuário 2017, informações das pesquisas anuais do IBGE – Produção Agrícola Municipal e Pesquisa da Pecuária Municipal, o que permite maior precisão das estimativas.

O coordenador ainda destaca que as estimativas são feitas com base na Produtividade Total dos Fatores (PTF), que é a relação entre o produto da agropecuária (lavouras perenes e temporárias, a produção animal, leite, mel, seda e casulo, além dos abates de animais bovinos, suínos e de aves) e os insumos (mão de obra, terra de lavoura e de pastagem, fertilizantes, defensivos, máquinas e implementos). O índice é abrangente e permite a comparação dos índices de produtividade entre países.

O estudo teve a participação da Secretária de Política Agrícola do Mapa, da Embrapa, do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea/USP) e uso de dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA, sigla em inglês).

O Brasil exportou 4,44 milhões de toneladas de soja em setembro, uma queda de 2,6% na comparação anual e 16,5% no mês, segundo a Secretaria de Comércio Exterior do Brasil, Secex.

Durante os primeiros nove meses deste ano, o Brasil exportou 60,75 milhões de toneladas de soja, uma queda de 12% em relação ao ano anterior, mostraram os dados da Secex.

Desde janeiro, o Brasil envia 76% da soja produzida para a China. Outros principais destinos de exportação foram Espanha, Turquia, Tailândia, Irã e Holanda.

O Brasil é o maior exportador mundial de soja, enquanto a China é o maior importador, respondendo por mais de 60% das compras globais de soja.

Com as contínuas tensões comerciais EUA-China e a incerteza pairando sobre a colheita de soja nos EUA, o Brasil tem uma clara vantagem no mercado chinês de soja, disseram fontes. No entanto, o aumento dos preços da soja, a maior demanda doméstica por esmagamento e os estoques esgotados podem limitar o crescimento das exportações brasileiras no último trimestre de 2019.

Comércio

Os Representantes Permanentes do Brasil e da Argentina junto à Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)

assinaram, no dia 3 de outubro, em Montevidéu, um novo acordo comercial para o setor automotivo. A negociação foi concluída no último dia 6 de setembro, no Rio de Janeiro, pelos Ministros da Economia do Brasil, Paulo Guedes, e da Produção e Trabalho da Argentina, Dante Sica.

O acordo foi assinado na sede da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e foi denominado de 43º Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica Nº 14 (ACE-14) entre Brasil e Argentina. Firmaram o instrumento, pelo lado brasileiro, o embaixador Bruno Bath e, pelo lado Argentino, o embaixador Mauricio Devoto. Para entrar em vigor, o tratado deverá agora ser incorporado aos ordenamentos jurídicos dos dois países.

O comércio de produtos automotivos corresponde à metade do intercâmbio de bens entre os dois países. Em 2018, as exportações brasileiras desse setor para a Argentina chegaram a US\$ 7,5 bilhões.

O novo tratado prevê o livre comércio de bens automotivos, a partir de 1º de julho de 2029, sem quaisquer condicionalidades. Até que se atinja o livre comércio em definitivo, o pacto prevê aumentos graduais, com efeitos imediatos, dos volumes intercambiados sem a cobrança de tarifas.

Atualmente o Brasil já conta com instrumentos bilaterais com a Argentina e o Uruguai, negocia com o Paraguai e trabalha com vistas a um entendimento entre os quatro países no âmbito do bloco. Os entendimentos anteriores entre o Brasil e Argentina para o setor automotivo vinham sendo renovados periodicamente. O novo texto, contudo, tem validade indeterminada.

A União Europeia afirmou, no dia 03 de outubro, que vai retaliar a decisão dos Estados Unidos de impor tarifas a uma série de exportações do bloco, incluindo queijos e vinhos.

“Se os EUA impuserem contramedidas, forçarão a UE para uma situação em que teremos de fazer o mesmo”, disse hoje o porta-voz da Comissão Europeia, Daniel Rosario, ecoando a perspectiva sombria expressada por vários governos da UE. “Esse é um gesto que irá primeiramente afetar os consumidores e companhias dos EUA e tornará mais complicados esforços no sentido de um acordo negociado”, acrescentou.

Isso porque, no dia 02 de outubro, a Organização Mundial do Comércio (OMC) autorizou que os Estados Unidos prossigam com as medidas retaliatórias. As novas taxas devem cobrir até US\$ 7,5 bilhões de importações da UE.

O governo americano argumenta que subsídios ilegais da União Europeia para a fabricante de aeronave Airbus, sediada na França, estão impedindo uma competição justa com a Boeing, nos Estados Unidos. A OMC apoiou o argumento em maio de 2018. Regras da OMC estabelecem que os requerentes que apresentam queixas podem adotar contramedidas, caso o outro lado não tome uma medida corretiva.

Washington diz que vai impor as tarifas extras de até 25% em produtos agropecuários e de 10% para aeronaves da UE. As medidas entrarão em vigor a partir do dia 18 de outubro. Os Estados Unidos também estão considerando impor taxas adicionais para carros de países europeus e outras localidades.

Logística

Cinco caminhões que transportam mercadorias importadas foram rastreados com sucesso pela Estância Aduaneira Nacional do Paraguai (DNA) desde a saída da área de controle integrado da ponte San Roque González, em Encarnación, até sua chegada à Zona Franca de Ciudad del Este.

Desta forma, o “Sistema de Rastreamento de Veículos” foi colocado experimentalmente em operação, o que permitirá às Alfândegas um maior controle sobre as operações de trânsito nacional que, devido à sua natureza e/ou valor das mercadorias, implicam um risco maior.

“Estamos realmente enfrentando um marco histórico. Conseguimos algo que vem sendo perseguido há anos e que é um salto importante para a modernização dos controles aduaneiros. O selo é um mecanismo físico com sensores que, por meio de garras ou outro método de fixação, são instalados temporariamente para detectar a abertura de contêineres, vans ou caminhões cobertos com lona, transmitindo essas informações ao Sistema de Rastreamento de Veículos”, afirma o diretor aduaneiro, Julio Fernández.

O selo é reutilizável e transmite sinal de satélite que permite a sua localização geográfica em tempo real. A nova tecnologia permite que o DNA Monitoring Center rastreie a carga em tempo real e informa, também em tempo real, se o veículo de transporte se desvia da rota estabelecida ou se para seu caminho antes de chegar ao destino.

A Libraport, unidade de Centro Logístico Industrial Aduaneiro, localizada na cidade de Campinas (SP), iniciou um processo o que é chamado pelo mercado de Stand Alone.

A operação consiste que a empresa estará comercialmente, operacionalmente e administrativamente independente, ressaltando, também, que tem a participação acionária, na proporção de 40%, da empresa Japão Logística, que integra o grupo multinacional Mitsui.

Novos colaboradores foram contratados para que atividades administrativas, financeiras, suprimentos, jurídico, TI, entre outras, sejam desempenhadas de forma local.

A empresa possui ainda licença para operar no regime de Centro Logístico Industrial Aduaneiro – CLIA, sendo devidamente alfandegado pela Receita Federal do Brasil, e o primeiro CLIA no país a obter a certificação OEA – Operador Econômico Autorizado.

“Contamos mais uma vez com a sua usual parceria e apoio dos clientes neste momento importante da nossa história. Seguramente estamos trabalhando para a construção de um futuro ainda melhor. Nosso time permanece à disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários”, conclui Bruno Barbosa, Diretor Executivo da LibraPort Campinas.

Óleo & gás

Em agosto, a Argentina comemorou 16 meses consecutivos sem importar petróleo, porque a produção de gás, durante o oitavo mês do ano, cresceu 7,9% e a extração de petróleo aumentou 5,5%, segundo o Ministério das Finanças.

“Em agosto, a produção de gás e petróleo continuou a crescer. A produção de gás em agosto cresceu 7,9% em relação ao mesmo

mês do ano anterior; é a maior produção desde agosto de 2007", informou o ministério.

A produção de gás natural foi a mais alta em 12 anos, totalizando 144 milhões de m³ por dia. No entanto, o gás convencional teve uma queda de 6% compensada pela produção não convencional, que apresentou um crescimento de 31% em relação ao ano anterior, entre os quais o gás de xisto se destacou com um aumento de 74%, o que se traduz em uma produção diária de 36 MMm³.

Outras cargas

Foi publicada no dia 03/10 no Diário Oficial da União a Portaria Nº 4.593, que prorroga o direito antidumping definitivo aplicado às importações brasileiras de alhos frescos ou refrigerados, originárias da China, por um prazo de até cinco anos.

A Portaria da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia estabelece a cobrança de alíquota específica fixada em US\$ 0,78 por quilograma. Segundo a publicação, a medida vale para alhos classificados nos itens 0703.20.10 e 0703.20.90 da Nomenclatura Comum do Mercosul, quaisquer que sejam os tipos, classes, grupos ou subgrupos.

A medida foi aplicada pela primeira vez em 1995 e vem sendo prorrogada a cada cinco anos, após sucessivas revisões que têm atestado que a extinção do direito antidumping aplicado às importações muito provavelmente levaria à continuação ou retomada do dumping e do dano à indústria doméstica.

A cadeia produtiva do alho no Brasil é formada por cerca de 5 mil agricultores, dos quais 4,5 mil são da agricultura familiar. Os principais estados produtores são Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Bahia, Piauí, Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal.

No ano passado, o Brasil produziu 13,5 milhões de caixas 10kg de alho, em uma área de 11,5 mil hectares, e importou 16,5 milhões de caixas de 10kg.

No mercado internacional, os principais exportadores são China (80%), Argentina (7%) e União Europeia (5%). Brasil foi o 3º maior importador mundial em 2018, atrás da Indonésia e Vietnã.

A Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia (Secint/ME) zerou, a partir desta quinta-feira (3/10), as alíquotas para compras no exterior de 147 máquinas e equipamentos industriais, bens de informática e telecomunicação, sem produção no Brasil. Ao todo, são 136 bens de capital e 11 bens de informática e telecomunicação, usados principalmente em indústrias dos setores de alimentos, remédios, plástico, de cerâmica, metais, madeira e estamparia, entre outros.

As portarias que zeraram as tarifas foram publicadas no Diário Oficial da União da última segunda-feira (1º/10) e entram em vigor nesta quinta-feira. As alíquotas, que chegavam a até 16%, serão reduzidas para zero até dezembro de 2021.

A Portaria Secint nº 3.533, elaborada com base em análise realizada pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e

Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), traz a descrição de 136 bens de capital – sendo 135 novos e uma renovação – que tiveram redução de até 14% para zero no Imposto de Importação.

Já a Portaria Secint nº 3.534 contém 11 novos ex-tarifários para bens de informática e telecomunicações, que tiveram redução de alíquotas de até 16% para zero.

Com a nova lista, já foram aprovados, neste ano, 2.514 ex-tarifários pelo Ministério da Economia. O objetivo da medida é reduzir o custo de investimentos produtivos no Brasil e incentivar a geração de empregos no país.

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