

Notícias principais

Andrew Lorimer, diretor da Datamar, foi um dos entrevistados para o caderno especial “Valor Setorial Infraestrutura e Logística” divulgado hoje pelo Valor Econômico. O caderno, de 100 páginas, traz uma visão completa da infraestrutura e logística brasileira, com entrevistas com os principais especialistas em transporte e distribuição do país e previsões para o futuro.

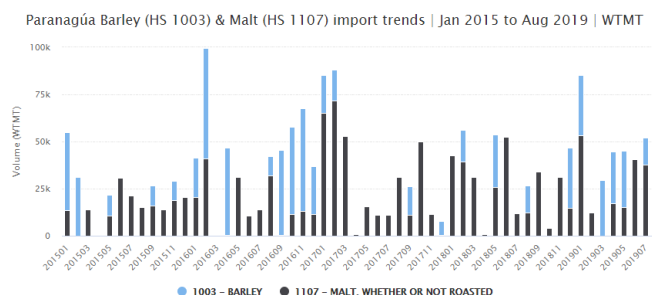
Na publicação, Andrew falou sobre o mercado de contêineres, que, apesar da crise, tem crescido três vezes mais que o PIB – 2,9% de janeiro a julho. Segundo o diretor da Datamar, o mercado de grânéis sólidos é impactado por eventos específicos, como o desastre de Brumadinho, que afetou as exportações de minério de ferro “Esse é um fator que pode ter provocado a queda de 3,04% no total movimentado no comércio exterior”, afirmou à publicação.

A entrevista de Andrew foi dada com base em sua experiência de mercado e nos dados do principal produto da Datamar, o DataLiner, que traz dados e informações que permitem o aprofundamento de todas as importações e exportações via marítima na Costa Leste da América do Sul e Chile.

safrá nacional de cevada fosse reduzida. Para suprir a demanda interna foi necessário importar um volume maior.

“Com relação ao malte, houve um aumento no consumo de cerveja no país entre setembro do ano passado e março deste ano. A principal hipótese para explicar este movimento é que os compradores do produto apostaram que o acréscimo no consumo de cerveja se manteria”, afirma Klarke.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as importações de malte e cevada pelo Porto de Paranaguá no período de janeiro de 2015 a agosto de 2019:



Fonte: DataLiner/Datamar

Como produtora de malte, toda cevada importada pela Agrária, segundo o coordenador comercial do setor, é utilizada dentro da própria indústria.

“O Brasil é um país que não produz toda cevada que a indústria precisa para produção, por isso a necessidade de importar o cereal. Hoje fornecemos nosso malte para mais de 1,2 mil cervejarias do Brasil, desde os grandes grupos cervejeiros até as nano cervejarias”, diz Klarke.

O especialista destaca que algo semelhante acontece com o trigo. “Precisamos buscar lá fora, já que o país não produz o suficiente para atender o mercado interno”, completa.

Trigo: Este ano, até setembro, a importação do cereal somou 287,5 mil toneladas. Nos mesmos nove meses de 2018 o volume foi de 216,7 mil toneladas.

Neste ano, 109 navios atracaram para desembarcar o produto no Porto de Paranaguá. A origem é principalmente Argentina.

Tanto o trigo quanto o malte e a cevada foram descarregados a granel e, em menor volume, em contêineres. De trigo, chegaram em contêineres 9,4 mil t. De malte e cevada, pouco mais de 15 mil.

De acordo com o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, no Porto de Paranaguá, no desembarque a granel, os cereais têm prioridade no berço preferencial para a descarga dos produtos, que é o 206, como determina a ordem de serviço de número 145/2018.

“Essas operações têm que cumprir uma produtividade mínima de 6 mil toneladas por dia. Quando esses navios chegam em Paranaguá com esses produtos ficam em uma fila única para ocupar o berço preferencial. É a data de chegada que vale para a ordem da fila”, explica.

No total de grânéis sólidos de importação, conforme o balanço dos nove meses deste ano, foram cerca de 7,6 milhões toneladas



Portos, terminais e infraestrutura

A importação de malte e cevada com entrada pelos portos do Paraná teve alta de 29% na comparação entre os meses de janeiro e setembro de 2019 com o mesmo período do ano passado. Outro granel de importação que apresentou alta no fechamento do período é o trigo: 33% a mais do cereal.

Nos nove primeiros meses deste ano, 385,7 mil toneladas de malte e cevada desembarcaram pelo Porto de Paranaguá. Nos nove primeiros meses de 2018 o volume somou 299,4 mil toneladas dos grânéis.

Os 63 navios que chegaram carregados com os produtos, de janeiro a setembro deste ano, trouxeram esses cereais da Argentina, Uruguai, Espanha, Austrália e Ucrânia. O destino é o próprio Paraná.

Um dos principais importadores de malte e cevada que entram pelo Porto de Paranaguá é a Cooperativa Agrária Agroindustrial. O coordenador comercial de Malte, Alexandre Klarke, explica que as condições climáticas durante o último ciclo fizeram com que a

descarregadas no porto paranaense. Neste volume, praticamente o mesmo do registrado em 2018, além dos cereais, estão os fertilizantes e o sal importados no período.

Na importação dos fertilizantes, o destaque o é aumento registrado pelo Porto de Antonina. Por lá, de janeiro a setembro, foram descarregadas 380,1 mil toneladas de adubos, 34% a mais que o registrado em 2018, com 283,6 mil toneladas.

Em Antonina, no período, a movimentação total de cargas atingiu 622,9 mil toneladas. Além dos fertilizantes importados, as exportações de açúcar e farelo de soja também cresceram.

De açúcar foram 48.919 toneladas – 59% a mais que o volume registrado no ano passado: 30.733 toneladas. De farelo, 193.856 toneladas, 0,5% a mais que o volume de 2018: 192.963 toneladas.

A movimentação total dos Portos do Paraná, de janeiro a setembro deste ano somou 39,7 milhões de toneladas. Desse volume, 26,2 milhões só de grãos sólidos de exportação e importação: grãos, farelo, cereais, sal e fertilizantes.

A ANTAQ autorizou a empresa DP World Santos (Embraport), com sede em Santos (SP), para a realização de atividades de movimentação de carga geral ou containerizada, no Trecho I do novo cais e nos dois dolphins de amarração com as respectivas passarelas, numa área total de 8.046 metros quadrados, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ e, especificamente, ao Contrato de Adesão nº 17/2014 – ANTAQ. A autorização foi publicada, nesta segunda-feira (14), no Diário Oficial da União (DOU).

O Termo de Liberação de Operação (TLO) é o de número 14, de 11 de outubro de 2019.

A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, inaugurou, no último dia 10/10, as obras de ampliação do Terminal, que recebeu investimentos superiores a R\$ 600 milhões. As obras incluem a ampliação do cais e da retroárea.

Com a finalização das obras, o cais da TCP passou de 879 metros para 1.099 metros de extensão e de 40,75 metros para 50 metros de largura, e também iniciou a operação de dois novos portêineres fabricados pela empresa chinesa ZPMC (Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. Ltd).

Com a expansão e a consequente possibilidade do terminal de operar simultaneamente três dos maiores e mais modernos navios de contêineres – além de um navio de transporte de automóveis (que atracarão em dolphins exclusivos) – em operação na América Latina, o Terminal de Contêineres de Paranaguá ampliará em 60% sua capacidade de movimentação, que passará de 1,5 milhão de TEUs/ano para 2,5 milhões de TEUs/ano.

As obras incluem, ainda, a extensão da retroárea do terminal, que será ampliada de 330 mil m² para cerca de 500 mil m² e fazem parte do acordo de renovação antecipada do contrato de arrendamento do Terminal por mais 25 anos, a partir de 2024, assinada em abril de 2016 junto ao Governo Federal.

“Com isso estamos preparados para suportar o crescimento da demanda de exportações, importações, cabotagem e transbordos

em nossa área de abrangência pelos próximos 30 anos”, afirma Juarez Moraes e Silva, diretor Institucional da empresa.

As obras de expansão contaram com tecnologia avançada, baseada em estacas em vez de aterros, o que, além de melhor a qualidade final, garante menor impacto ambiental. “Usualmente, a expansão de um terminal é feita por meio de um aterro sobre o mar, o que gera mais impacto ambiental e menos qualidade final. Em nosso caso, toda a expansão foi feita com base em estacas sob o mar”, explica Moraes e Silva.

O cais de atracação, por exemplo, foi equipado com cabeços duplos de amarração e defensas cônicas duplas, permitindo obras de dragagem de até 16 metros, o que possibilitará operar os maiores navios de contêineres pelos próximos 30 anos. “Além disso, ele também conta com sistemas de sinalização, iluminação em LED, sistemas de combate a incêndio e um inovador sistema de proteção para captação de águas oleosas, o que demonstra a constante preocupação da TCP com o meio ambiente”.

Já a retroárea, além de construída sobre um sistema de estacas, foi equipada com sistemas de iluminação em LED, três subestações de energia, sistemas de drenagem, sistemas de monitoramento que atendem as mais rigorosas normas internacionais e uma extensa rede de infraestrutura seca preparada para receber, no futuro, a modernização dos equipamentos elétricos de movimentação de contêineres. “Para proteção ambiental, a área expandida também utilizará um sistema de proteção para que em caso de derramamento de óleo e outros produtos perigosos, estes produtos fiquem retidos no sistema de separação impedindo que chegam ao mar”, finaliza Moraes e Silva.

A Licença de Operação (LO), necessária para o início do funcionamento do berço 9 de atracação do Porto do Pecém, deve ser emitida em novembro deste ano pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). De acordo com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Cipp S.A.), administrador do terminal, o berço está previsto para ser inaugurado em dezembro deste ano. Além disso, foram investidos aproximadamente R\$ 200 milhões para a construção da estrutura.

“O berço 9 representa a última etapa da conclusão da nossa segunda expansão. Passaremos a receber 10 navios simultaneamente. Isso significa que teremos ainda mais capacidade de atendimento para os nossos mais diversos clientes”, afirma Danilo Serpa, diretor-presidente do Cipp S.A.

O berço 9 representa, também, mais uma etapa da expansão do Complexo após a parceria com o Porto de Roterdã, na Holanda. A administração do porto europeu está à frente das operações no Pecém desde dezembro do ano passado, e para os próximos três anos pretende construir um terminal de tanques para armazenamento e transbordo de combustíveis; uma conexão de trem até o terminal de atracação; e um projeto para fornecer Gás Natural Liquefeito (GNL) a uma nova usina termelétrica no Complexo.

A autoridade holandesa também se prepara para movimentar o dobro da atual produção da siderúrgica (maior empreendimento do Complexo), que deverá passar de 3 milhões para 6 milhões de toneladas de aço por ano. A previsão é do novo diretor operacional do Porto do Pecém, Corné Hulst, e foi publicada em um artigo reproduzido no site do Porto de Roterdã, em julho.

Ele classifica o Pecém como um “bom negócio com baixo risco e alto potencial de crescimento”, o que oferece “consideráveis oportunidades” de investimento. “Nós nos diferenciamos vendendo nosso conhecimento no mercado. Fazemos isso demonstrando o quão bem organizados, transparentes e confiáveis nós somos”, diz o diretor operacional do Porto do Pecém.

“Grandes clientes internacionais querem estabelecer escritórios aqui”, completa. Antes de chegar ao Pecém, Hulst trabalhou em operações portuárias no Egito, Oman e em Moçambique. Ao longo dos últimos 10 meses, a Autoridade do Porto de Roterdã vem implantando no Pecém uma cultura própria de atuação. Uma das mudanças apontadas por operadores de cargas é a desburocratização de procedimentos e a maior eficiência no atendimento a importadores e exportadores. Para isso, o porto vem investindo em inovações digitais, que reduzem custos logísticos.

No período de janeiro a setembro deste ano, o porto de Montevideú, no Uruguai, movimentou apenas 338 mil contêineres, o que implicou uma queda de 7% em relação ao ano anterior.

O gerente geral do principal operador de cais público, Montecon, Juan Olascoaga, comentou que não apenas Montevideú tem mostrado um ritmo mais lento de atividade, já que na cidade de Buenos Aires, na Argentina, houve vítimas ainda mais significativas.

Uma exceção: os terminais a granel de Rosário (Argentina) e Nueva Palmira (Uruguai), devido à maior produção de grãos na última safra de verão. Segundo informações do Instituto de Logística do Uruguai (Inalog), o movimento de carga nesse terminal cresceu 10% no período de janeiro a junho.

No entanto, esses anos de trânsito de contêineres pelo terminal de Montevideú acumulam uma queda de 5,7%.

Olascoaga explicou que os últimos dados do mês de setembro foram particularmente negativos para a cidade uruguiaia, já que nesta altura do ano a importação costuma mostrar outra face, porque começa a preparar a colheita do final do ano e isso não aconteceu.

Além disso, ele acrescentou que a maior incerteza é estabelecida na Argentina, porque a direção da política portuária após as eleições presidenciais é desconhecida.

O gerente da Montecon disse que as atividades para 2020 e 2021 serão complicadas para o Uruguai, como resultado da construção de quatro obras que exigirão um investimento de cerca de US \$ 1,6 bilhão.

A primeira delas é a construção de um viaduto com trecho aéreo de 1.800 metros, com duas rampas de acesso para veículos de carga até o porto e que custará US \$ 125 milhões.

O segundo é o terminal especializado de celulose da fábrica de papel finlandesa UPM, na qual serão investidos US \$ 280 milhões. Enquanto isso, o trem para a estrada que entrará no porto exigirá US \$ 1.100 milhões.

O quarto trabalho é o cais de pesca de Capurro, pelo consórcio Teyma-Chediack. Em relação a esse projeto, o diretor da

Administração Nacional de Portos (ANP), Juan Curbelo, afirmou que ainda estão “detalhando” para que o projeto possa acontecer. Inicialmente, foi orçado um investimento de US \$ 95 milhões, mas houve correções de projeto e o custo foi aumentado em US \$ 115 milhões. “Estaremos muito atentos a essas negociações para que os custos não sejam muito maiores do que os acordados no contrato original”, afirmou Curbelo.

A japonesa Marubeni colocou à venda o terminal portuário Terlogs, em São Francisco do Sul (SC), de acordo com quatro fontes familiarizadas ao assunto, visando repassar um ativo que enfrentou forte competição junto a portos rivais no Sul.

A Marubeni, no Japão, não respondeu de imediato a um pedido por comentários.

Em fevereiro, a Marubeni divulgou comunicado expressando preocupação sobre a perda de competitividade do terminal Terlogs. A empresa pediu modernização do porto estatal às autoridades para que pudesse se manter competitiva ante portos como Paranaguá e Rio Grande.

A Marubeni fez seu primeiro investimento na Terlogs Terminal Marítimo em 2005, quando comprou uma participação de 25% no terminal de exportação de grãos. Seis anos depois, a Marubeni comprou a participação dos outros sócios no empreendimento.

Depois de cinco dias de uma intensa operação foi concluído no dia 05/10 o primeiro embarque de manganês no Porto do Pecém. O navio African Raptor, procedente do porto sul-africano de Durban, atracou no terminal cearense para carregar 55 mil toneladas de manganês extraído, pela empresa Zeus Mineração Ltda, do município cearense de Pentecoste.

“Nos inspiramos numa operação realizada em St. John’s, no Canadá. Entramos em contato com o porto de lá e conseguimos adquirir um equipamento semelhante ao que eles usam. E hoje, enfim, estamos fazendo o uso desse equipamento pela primeira vez sem haver a necessidade de colocar essa carga no chão. Ou seja, uma operação ecologicamente correta”, diz Waldir Sampaio, diretor Executivo de Operações do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

O equipamento utilizado pela primeira vez no Pecém é chamado de “baía graneleira” (Bulkbraz). Possui alta eficiência operacional pois proporciona carregamentos rápidos de navios graneleiros. O primeiro embarque desse tipo de minério está sendo considerado um marco na história das operações do porto cearense.

“Com a inovação desse novo equipamento abre-se a possibilidade de atração de novos exportadores de grãos sólidos pelo Pecém, que sem dúvidas tem uma localização geográfica privilegiada e estratégica. Por aqui encurtamos distâncias com portos americanos, europeus e asiáticos, através do canal do Panamá”, diz Carlos Alberto Alves, gerente Comercial da Tecer Terminais.

“Nós percebemos um potencial operacional e a possibilidade de crescimento do Porto do Pecém. Nos ofertaram um serviço com possibilidade de grandes volumes a serem movimentados, por isso se tornou muito viável pela distância da nossa unidade e pela parceria que foi estabelecida. Ficamos satisfeitos com o serviço que foi prestado e muito contentes pelo primeiro embarque ter sido um sucesso”, disse Luis Gustavo Moretti, diretor da Zeus Mineração Ltda.

Do Porto do Pecém o navio com manganês seguiu viagem para os portos de Bahodopi (Indonésia) e Tiasin (China), onde o minério será descarregado. O manganês (Mn), nome dado a um metal branco cinzento, é dotado de qualidades importantes à utilização na indústria siderúrgica.

“São 55 mil toneladas de manganês que saem do Ceará para dois países na Ásia. Assim geramos mais emprego e renda tanto na mina em Pentecoste, como aqui no Pecém. Esse foi apenas o nosso primeiro embarque desse tipo de minério. E ainda teremos, ainda nesse ano, mais dois embarques para que o manganês entre na pauta de exportações cearenses”, disse Danilo Serpa, presidente do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

No próximo dia 25 de outubro um novo carregamento de manganês deve ser exportado pelo terminal portuário cearense que faz parte do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Navegação

A Samsung Heavy Industries (SHI) está se destacando na construção de navios de grande porte com o desenvolvimento de seis navios porta-contêineres de 23.000 TEUs, no valor total de US \$ 920 milhões para a empresa taiwanesa Evergreen Marine Corporation.

As novas construções terão 400 m de comprimento, 61,5 m de viga e 33,2 m de altura e capacidade de transportar exatamente 23.764 TEUs. Segundo a SHI, eles ultrapassam o maior navio porta-contêineres do mundo atualmente, o MSC “GÜLSÜN”, que tem capacidade para 23.756 TEUs, um navio que também foi entregue pela SHI à Mediterranean Shipping Company (MSC) em julho deste ano.

Os navios encomendados pela Evergreen podem navegar com segurança e economia graças ao fato de terem o SVESSEL, um sistema de inteligência desenvolvido pela SHI. Os navios inteligentes de alta eficiência podem reduzir o consumo de combustível em até 7%.

“A demanda por grandes navios porta-contêineres deve continuar, pois os armadores de todo o mundo reduziram os custos graças a uma economia de escala. Com base em tecnologias avançadas, incluindo navios inteligentes e consumo de energia reduzido, também como novos designs para formas de casco, a Samsung Heavy continuará a liderar o mercado de navios porta-contêineres ultra-grandes”, disse um funcionário da SHI.

Os contratos obtidos pela SHI até o momento somam US \$ 5.100 milhões, representando 65% de sua meta anual de US \$ 7.800 milhões, com 35 embarcações de diferentes tipos, incluindo 14 navios petroleiros, 11 navios GNL, seis navios porta-contêineres, dois navios de transporte de produtos, um navio especial e um FPSO.

O governo chileno decidiu apresentar um projeto de lei para abrir o transporte de carga marítima para empresas de transporte marítimo estrangeiras. A iniciativa corresponde a uma das 40 medidas que o Ministério da Economia incluiu na Agenda de Re-Impulso Econômico.

O conteúdo do texto está sendo definido gradualmente.

De acordo com uma ata do governo, estão sendo tomadas medidas para não afetar o desenvolvimento de pequenas empresas de

transporte marítimo que atuam principalmente no extremo do país.

O documento estabelece que “a cabotagem será aberta para navios estrangeiros cujo peso morto da carga exceda um certo limite de toneladas para salvaguardar o mercado competitivo de cabotagem desenvolvido no extremo sul e promover a concorrência nos grandes mercados de carga”.

Além disso, o projeto tem como objetivo revisar “certas regulamentações tributárias aplicáveis a embarcações estrangeiras fornecidas pela lei chilena, de maneira a equiparar os encargos tributários para permitir que a cabotagem seja exercida no Chile em condições de mercado e eliminar barreiras artificiais à entrada”.

Isso ocorre porque, atualmente, por exemplo, se uma companhia de navegação estrangeira realiza cabotagem pelas exceções da lei, é tributada com 20% ou 35% sobre os valores brutos pagos no exterior, 20% em caso de contratos de arrendamento ou frete e 35% no caso de contratos de transporte marítimo de mercadorias.

Portanto, hoje a cabotagem é reservada para navios chilenos, com três exceções nas quais navios estrangeiros podem operar: licitação pública no caso de volumes superiores a 900 toneladas; autorização ou isenção especial para cargas inferiores a 900 toneladas, desde que não haja disponibilidade de bandeiras chilenas e registros temporários de navios estrangeiros como chilenos.

De acordo com um estudo recente chamado “Reserva de cabotagem marítima e livre concorrência: o caso chileno”, realizado pelos acadêmicos da Universidade Adolfo Ibáñez, Claudio Agostini e Ignacio Briones, e pela Universidade do Chile, Benjamín Mordoj, uma medida como essa alcançaria economia para os consumidores desse meio de transporte entre US \$ 300 milhões e US \$ 400 milhões anualmente, reduzindo também os preços desse serviço em 40%.

Como exemplo, custa US \$ 45 à Codelco para transferir uma tonelada de cobre de Valparaíso para Angamos, enquanto que de Valparaíso para Xangai custa US \$ 50.

Carne

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) confirma o registro de um foco de peste suína clássica (PSC) no estado de Alagoas, localizado fora da zona livre reconhecida pela Organização Mundial de Saúde Animal (OIE).

O foco foi confirmado no município de Traipu, em criatório de suínos, sem vínculo com sistemas de produção tecnificados e já foi notificado à OIE. A última ocorrência de PSC em Alagoas havia sido registrada em 1994.

Desde a confirmação, a propriedade foi interditada e o serviço veterinário estadual realizou o sacrifício e destruição de todos os suínos da propriedade. Outras medidas tomadas são: investigações de propriedades situadas no raio de 10 KM em torno do foco e propriedades com algum vínculo epidemiológico, além do pronto atendimento a todas as notificações de suspeitas.

“O estado de Alagoas faz parte da zona não livre de PSC, juntamente com outros dez estados (AM, RR, PA, AP, MA, PI, CE,

RN, PB e PE) e essa nova ocorrência não interfere no status da zona livre de PSC reconhecida pela OIE, não justificando impactos no comércio internacional de suínos e seus produtos”, ressalta o diretor substituto do Departamento de Saúde Animal da Secretaria de Defesa Agropecuária, Bruno Cotta.

Os sinais clínicos observados foram transtornos circulatórios e lesões cutâneas erosivas, acompanhadas de conjuntivite em animais adultos e distúrbios neurológicos em suínos jovens. O diagnóstico foi confirmado pelo Laboratório Federal de Defesa Agropecuária em Recife (PE), por meio de técnicas moleculares.

A zona livre de PSC do Brasil concentra mais de 95% da indústria suinícola brasileira. Toda a exportação brasileira de suínos e seus produtos são oriundos da zona livre, que incorpora 15 estados (RS, SC, PR, MG, SP, MS, MT, GO, RJ, ES, BA, SE, TO, RO e AC) e o Distrito Federal e não registra ocorrência da doença de PSC desde janeiro de 1998.

Os limites entre as zonas livre e não livre de PSC são protegidos por barreiras naturais e postos de fiscalização, onde procedimentos de vigilância e mitigação de risco para evitar a introdução da doença são adotados continuamente, conforme normas e procedimentos estabelecidos pelo Mapa.

Desde o início das ocorrências de PSC, essas ações foram intensificadas na região. “Após a confirmação de focos de PSC no estado do Ceará, em outubro de 2018, o Departamento de Saúde Animal, junto com os serviços veterinários estaduais, promoveu a intensificação das atividades de vigilância para a doença em todas as regiões Norte e Nordeste do país, o que contribuiu para a detecção da doença no Piauí, em abril de 2019, e agora em Alagoas”, explica Cotta.

A PSC é uma doença de notificação obrigatória no Brasil, que acomete somente suínos, não sendo transmitida ao ser humano ou outras espécies.

Em nota, a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) esclarece que o foco registrado no estado de Alagoas se refere a um caso de Peste Suína Clássica (PSC), uma enfermidade diferente e de notável menor gravidade que a Peste Suína Africana (PSA), doença que tem atingido nações da Ásia, África e Europa.

O Ministro da Agricultura, Pecuária e Pesca da Argentina, Luis Miguel Etchevehere, anunciou que os Estados Unidos habilitaram mais cinco frigoríficos argentinos para exportação de carne bovina ao país.

A Agência de Inspeção e Segurança de Alimentos do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (FSIS / USDA) publicou que os novos frigoríficos autorizados são Quickfood SA, Logros SA, Forros-Beltrán SA, Azul Natural Beef SA e Alberdi SA. Com este anúncio, existem 16 instalações argentinas autorizadas a exportar carne para os Estados Unidos.

O anúncio ocorreu na 6ª reunião do Comitê Consultivo Conjunto do Agronegócio Argentina – Estados Unidos, que reuniu Luis Miguel Etchevehere com o subsecretário de Comércio Exterior e Assuntos Agrícolas Internacionais dos EUA, Ted Mc Kinney.

Os Estados Unidos reabriram o mercado à importação de carne bovina desossada argentina em novembro de 2018, após 17 anos de embargos. O acordo firmado agora entre os países limita as exportações argentinas a 20 mil toneladas anuais.

Petróleo & gás

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, e o diretor-geral da Agência do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone, afirmaram que a 16ª Rodada de Licitações – leilão de petróleo – superou todas as expectativas, com a arrecadação de R\$ 8,9 bilhões em bônus de assinatura, valor recorde no Brasil para leilões de exploração e produção de petróleo e gás sob o regime de concessão.

No leilão de petróleo da ANP foram arrematados 12 dos 36 blocos oferecidos, e, mesmo assim, obteve ágio de 322%, já que a soma dos valores mínimos de bônus de assinatura previstos era de cerca de R\$ 3 bilhões.

O ministro afirmou que o resultado mostra acertos na política para o setor. “Acredito que estamos no rumo certo para que o país possa utilizar essas suas riquezas e gerar emprego, renda e desenvolvimento”, disse Bento Albuquerque. Ele prevê que os próximos leilões, em novembro, terão participação efetiva da Petrobras e de diversas empresas internacionais.

Já diretor-geral da ANP, Décio Oddone, ressaltou que o bônus de assinatura é a parte mais visível do sucesso da rodada e chamou a atenção para outros indicadores. “O mais importante é a arrecadação que virá depois. Temos a certeza de que os investimentos serão realizados. São 10 empresas que vão operar nesses blocos, o que nos dá a certeza de que não faltarão recursos financeiros, humanos e materiais” assegurou.

Estimativas da ANP indicam que os blocos arrematados devem gerar uma produção de 400 a 500 mil barris de petróleo por dia, o que produzirá uma arrecadação de R\$ 100 bilhões para os cofres públicos ao longo de todo o contrato de concessão. A expectativa é que três ou quatro novas plataformas sejam instaladas como resultado desses contratos.

Todos os blocos arrematados estão em áreas com conhecimento geológico mais consolidado, sendo 10 deles na Bacia de Campos e dois na Bacia de Santos. Os blocos em áreas consideradas de nova fronteira não receberam ofertas, mas serão incluídos na oferta permanente da ANP, ficando à disposição para empresas que se interessem posteriormente.

Entre os blocos que não receberam ofertas estão os das bacias de Camamu-Almada e Jacuípe, cujo leilão foi questionado pelo Ministério Público Federal da Bahia por potenciais riscos ao Parque Nacional Marinho de Abrolhos em caso de vazamentos.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse acreditar que a decisão de participar ou não nos blocos é uma questão estratégica das empresas e lembrou que outros blocos também não receberam ofertas, incluindo três da Bacia de Campos, nove da Bacia de Santos e cinco da Bacia de Pernambuco-Paraíba.

“O processo, como o próprio diretor-geral [da ANP] colocou, foi feito de acordo com o ordenamento jurídico e com a participação das instituições”, argumentou.

A Petrobras pagará R\$ 210 milhões à União referentes à parte da produção de petróleo da jazida compartilhada de Tartaruga, que se localiza entre os campos de Tartaruga Verde e Tartaruga Verde Sudoeste, na Bacia de Campos, no estado do Rio de Janeiro.

O valor foi acertado através de um acordo entre a companhia petrolífera e a Pré-Sal Petróleo, estatal que cuida dos contratos de concessão do pré-sal.

Segundo a Pré-Sal Petróleo, ao iniciar a exploração da área BM-C-36, em 2004, a Petrobras descobriu duas jazidas na área. Uma delas, no entanto, se estendia para um setor que não fazia parte do contrato de concessão.

Quando um campo de petróleo extrapola a área de concessão, a petrolífera precisa assinar um acordo de individualização da produção em que a União passa a ter direito a uma parcela da produção e uma responsabilidade equivalente sobre os gastos.

Na Jazida Compartilhada de Tartaruga, a União tem a participação de 17,85%. No cálculo, em que se somam as receitas e se subtraem os custos, chamado de Equalização de Gastos e Volumes (EGV), a União teve um lucro de R\$ 210 milhões.

Essa é a terceira EGV concluída pela Pré-Sal Petróleo. Entre dezembro de 2018 e abril deste ano, acordos com o consórcio BM-S-9, que explora o campo de Sapinhoá, na Bacia de Santos, resultaram em ganhos de R\$ 955 milhões para a União.

Grãos

As exportações do milho brasileiro subiram mais de 130% entre janeiro e setembro deste ano na comparação com o mesmo período de 2018, segundo informou a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais, do Ministério da Agricultura.

Os embarques do grão, que teve safra recorde no período 2018/2019, cresceram 134,7% em receita, chegando a US\$ 4,98 bilhões, com 29 milhões de toneladas negociadas, aumento de 130%.

Segundo o governo, os principais países compradores do milho brasileiro foram: Japão (US\$ 605,13 milhões), Coreia do Sul (US\$ 386,40 milhões), União Europeia (US\$ 371,25 milhões), Vietnã (US\$ 293,96 milhões) e Taiwan (US\$ 292,61 milhões).

Ainda sobre o milho, está diminuindo a diferença do preço de exportação do milho americano para o milho brasileiro, depois do americano não ser competitivo contra o exportador sul-americano por quase sete meses, segundo dados do Conselho Internacional de Grãos.

O preço de exportação do milho brasileiro estava maior – US \$ 171 / mt no dia 09 de outubro, enquanto o preço de exportação nos EUA ficou em US \$ 170 / mt, segundo os dados.

Embora o preço de exportação do milho brasileiro tenha caído abaixo do milho dos EUA na quinta-feira, o spread ainda estava muito longe dos US \$ 19 / mt vistos no final de julho. A diferença de preço de exportação entre o milho americano e o brasileiro tem sido inferior a US \$ 5 desde a última semana de setembro, segundo os dados, à medida que os agricultores brasileiros mudam seu foco para a soja.

Depois de exportar em ritmo recorde, os produtores de milho brasileiros agora estão diminuindo as vendas e esperando preços mais altos.

As exportações dos EUA foram duramente atingidas este ano devido ao aumento das exportações do Brasil e da Argentina, após colheitas recordes nos dois países em 2018-19.

As exportações de milho nos EUA nos primeiros oito meses do ano caíram 35% em 31,99 milhões de toneladas, de acordo com dados publicados pelo Serviço Agrícola Estrangeiro do Departamento de Agricultura dos EUA.

As importações de soja da China em setembro caíram 13,6% no mês para 8,19 milhões de toneladas, informou nesta segunda-feira, 14 de outubro, a Administração Geral das Alfândegas.

Nos primeiros nove meses de 2019, as importações de soja da China totalizaram 64,5 milhões de toneladas, uma queda de 8% em relação ao mesmo período do ano anterior, mostraram os dados.

A peste suína africana e a disputa comercial China-EUA têm sido os principais fatores que diminuíram a demanda chinesa de soja desde janeiro, disse Matheus Pereira, diretor da ARC Mercosul, uma empresa de consultoria em agronegócios, à S&P Global Platts.

De acordo com o Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais, o rebanho de porcos da China foi reduzido em 39% devido ao surto de gripe suína africana desde agosto de 2018, quando milhões de porcos foram abatidos.

Segundo fontes da indústria, o abate de suínos na China devido à doença pode chegar a 55%.

A China processa 80% da soja importada em farelo de soja, que é então usado principalmente como ração animal. Como o rebanho de porcos diminuiu, a demanda por ração animal diminuiu simultaneamente.

Até agora em 2019, a soja de origem brasileira representava 80% do total de compras chinesas de soja. No entanto, à medida que as relações comerciais EUA-China melhoraram recentemente, as exportações de soja dos EUA para a China aumentaram, com mais de 2 milhões de toneladas de grãos dos EUA enviados para o país asiático nas últimas semanas.

A China é o maior importador de soja do mundo, respondendo por 64% das compras globais de soja, enquanto o Brasil é o maior exportador de soja do mundo.

O valor das contratações das operações de crédito rural nos três primeiros meses da safra 2019/2020 (julho a setembro) foi de R\$ 59 bilhões, representando alta de 3% na comparação com a safra passada (2018/2019). As operações de custeio somaram R\$ 35,9 bilhões (+ 4%), investimento, R\$ 11,9 bilhões (+8%), comercialização, R\$ 6,3 bilhões (-28%) e as de industrialização, R\$ 4,7 bilhões (+60%).

O destaque na elevação do valor contratado foi o de custeio, que aumentou R\$ 1,5 bilhão, sendo que o Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural (Pronamp) teve o melhor desempenho (+ 29%). Para essa finalidade, o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) apresentou 14% de crescimento nas contratações e o crédito de custeio aos demais produtores registrou queda de 5%.

Em relação às contratações de investimento, houve elevação de R\$ 841 milhões. Destacam-se os programas de investimento ABC (Agricultura Emissão de Baixo Carbono) e o Inovagro (Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica na Produção Agropecuária) por apresentarem o maior nível de desembolso no primeiro trimestre da safra (39% e 36%, respectivamente). Em comparação com a safra 2018/19, as contratações de crédito rural destinadas à comercialização têm apresentado queda de 28% sobre o valor, apesar do aumento de 1% no número de contratos.

Os números fazem parte do Balanço de Financiamento Agropecuário da Safra 2019/2020, divulgado no dia 11/10 pela Secretaria de Política Agrícola (SPA) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), com base nos dados do Sistema de Operações do Crédito Rural e do Proagro (Sicor), do Banco Central.

O 1º levantamento da safra de grãos 2019/20, divulgado no dia 10/10 pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), aponta que a produção brasileira está estimada em 245,8 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 1,6% ou 3,9 milhões de toneladas, em comparação à safra 2018/19. Com isso, a safra atual mantém-se como recorde.

Na metodologia utilizada para esse 1º levantamento, foram utilizados cerca de 900 informantes, entre os dias 22 e 28 de setembro, para buscar informações relacionadas à intenção de plantio das culturas de verão que se iniciam. As produtividades estimadas para esta safra refletem condições normais de rendimento e são apuradas com a análise estatística das séries históricas e dos pacotes tecnológicos, existentes na base de dados da Companhia.

O resultado do estudo aponta que o milho primeira safra tem produção estimada em 26,3 milhões de toneladas, 2,5% superior à de 2018/19, com um crescimento de 1% na área, totalizando 4,14 milhões hectares. Já o milho segunda safra, que representa cerca de 70% do total do grão, começará a ser plantado após a colheita da soja, que está vigente no momento. A soja inclusive vem mantendo a tendência de crescimento na área cultivada e aponta para crescimento de 1,9% em relação aos números anteriores, com 120,4 milhões de toneladas.

Com relação ao feijão primeira safra, devido a problemas de chuva na colheita nas safras anteriores, a primeira previsão de 2019/20 indica redução de 3,9% na área a ser cultivada. Neste momento, a cultura perde espaço para o milho e a soja, que apresentam melhor rentabilidade. Já o arroz tem uma produção de 10,6 milhões de t, 1,9% superior à de 2018/19, mesmo com redução de 0,6% na área a ser cultivada, totalizando 1,7 milhão de ha. No caso do algodão, houve um pequeno acréscimo de 1,2% na área, alcançando 1,6 milhão de ha. Para o trigo, a safra 2019 ainda não foi totalmente colhida e a projeção é que este cereal alcance cerca de 5,1 milhões de toneladas.

Quanto à previsão da área plantada total no país, a expectativa é que sejam cultivados 63,9 milhões hectares, ou seja, uma variação positiva de 1,1% em comparação à safra passada.

De acordo com o Cecafé, Conselho dos Exportadores de Café do Brasil, o país exportou 3,2 milhões de sacas de café em setembro deste ano – considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. O volume representa um aumento de 2,6% em relação a setembro de 2018. Já a receita cambial gerada pelas exportações no mês passado chegou a US\$ 410,3 milhões,

queda de 4,5% em relação ao mesmo período do ano passado. O preço médio da saca de café foi de US\$ 126,9/saca, decréscimo de 6,9% em relação ao mesmo mês de 2018.

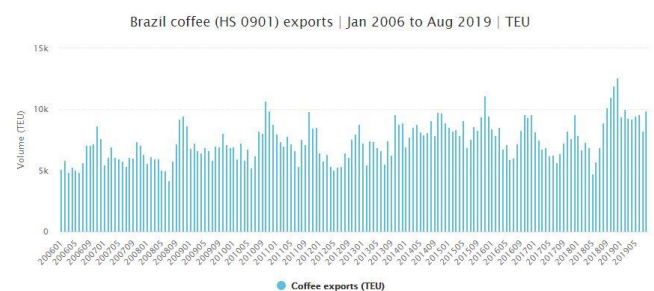
Em setembro, o café arábica correspondeu a 81,8% do volume total exportado, equivalente a 2,6 milhões de sacas. O café conilon (robusta) atingiu a participação de 8,1%, com o embarque de 263,1 mil sacas, enquanto que o solúvel representou 10% das exportações, com 323,1 mil sacas exportadas.

Os volumes de café exportados em setembro registraram o melhor resultado do mês nos últimos cinco anos. O desempenho no acumulado dos últimos 12 meses também marca um incremento muito significativo das vendas para o exterior, alcançando cerca de 42,2 milhões de sacas.

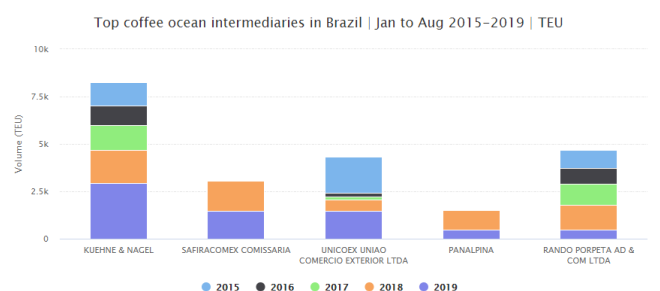
Outro fator que deve ser destacado é o forte crescimento das vendas para os 10 maiores países compradores entre eles EUA, Alemanha, Japão, Bélgica e Espanha, com exceção do Reino Unido. Estes resultados registram o aumento da participação brasileira nas exportações mundiais, de acordo com os dados apurados pela OIC, e confirmam mais uma vez a alta qualidade do café mais sustentável do mundo que é o café brasileiro.

O total de café exportado no ano civil (janeiro a setembro de 2019) permanece sendo o maior dos últimos cinco anos para o período, com o embarque de 30,4 milhões de sacas. O volume representa um crescimento de 27,7% em relação a mesma base comparativa do ano passado e a receita cambial, neste caso, também apresentou crescimento, de 6,5%, chegando a US\$ 3,8 bilhões. Já nos últimos 12 meses (de outubro de 2018 a setembro de 2019) o Brasil exportou 42,2 milhões de sacas, dado que sinaliza um recorde histórico de exportações de café para este ano.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de café no período de janeiro de 2006 a agosto de 2019:



Os dados do DataLiner, da Datamar, mostram os principais intermediários oceânicos do Brasil em transporte de café para os meses de janeiro a agosto nos últimos cinco anos:



Fonte dos gráficos: Datamar

De acordo com a consultoria AgRural, o plantio de soja havia atingido até o último dia 03 de outubro 3,1% da área estimada para o Brasil na safra 2019/20, contra 0,9% uma semana antes, o que configura o início mais lento desde a safra 2013/14, quando 2,7% da área brasileira estava plantada no início de outubro.

Para a agência, o tempo mais seco neste ano e a irregularidade de chuvas deixam produtores mais cautelosos em realizar o plantio, que nesta mesma época em 2018 havia alcançado 9,5% da área plantada.

“Algumas pancadas de chuva registradas na semana passada deram mais ritmo ao plantio da safra 2019/20 de soja no Paraná e em Mato Grosso. Mesmo assim, o atraso em relação ao ano passado e à média de cinco anos continua, pois as precipitações seguem irregulares...”, disse a AgRural em relatório.

Segundo a consultoria, muitas áreas nos principais produtores do Brasil ainda não contam com umidade suficiente para garantir segurança ao plantio e à germinação.

A AgRural ponderou que, embora o início lento do plantio de soja preocupe os produtores e alimente especulações sobre uma janela mais estreita para a segunda safra, a melhora das chuvas esperada para o decorrer de outubro, aliada à capacidade de plantio muito rápido de grande parte dos produtores, tende a minimizar o atraso observado neste início de temporada.

“Para isso, porém, as chuvas precisam ficar mais regulares o quanto antes”, acrescentou.

Comércio

O presidente dos EUA, Donald Trump, e seu principal diplomata disseram, no dia 10/10, que apoiam as medidas do Brasil para ingressar na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), embora estejam apoiando em primeiro lugar a Argentina.

Trump disse em um post no Twitter que uma declaração conjunta que ele divulgou com o presidente brasileiro Jair Bolsonaro em março “deixa absolutamente claro que eu apoio o Brasil no início do processo de adesão plena à OCDE”.

“Os Estados Unidos defendem essa afirmação e defendem @jairbolsonaro”, disse ele.

Em uma carta ao secretário-geral da OCDE, Angel Gurría, no final de agosto, o secretário de Estado dos EUA, Mike Pompeo, apoiou as ofertas da Argentina e da Romênia, mas não fez menção ao Brasil, apesar do apoio de Trump em março.

Pompeo disse em comunicado na quinta-feira: “A carta vazada não representa com precisão a posição dos Estados Unidos em relação ao alargamento da OCDE”.

“Somos apoiadores entusiasmados da entrada do Brasil nesta importante instituição e os Estados Unidos farão um grande esforço para apoiar a adesão do Brasil”, afirmou Pompeo.

Bolsonaro, que sustentou Trump como modelo, elogiou o apoio dos EUA à oferta da OCDE no Brasil como uma das realizações de seu governo de nove meses.

Ao lado de Bolsonaro, do lado de fora da Casa Branca, em 19 de março, Trump anunciou seu apoio ao Brasil para se tornar um membro pleno da OCDE, um fórum de três dúzias de nações democráticas com sólidas economias de mercado.

A filiação à OCDE é vista como um selo de aprovação que aumenta a confiança dos investidores no governo e na economia de um país.

Bolsonaro minimizou o apoio dos EUA à Argentina, dizendo que a adesão à OCDE foi um processo prolongado e que o Brasil pode levar até um ano e meio para se tornar um membro. “Estamos quase chegando, mas havia dois países à nossa frente, Argentina e Romênia”, disse ele em um webcast ao vivo no Facebook para apoiadores.

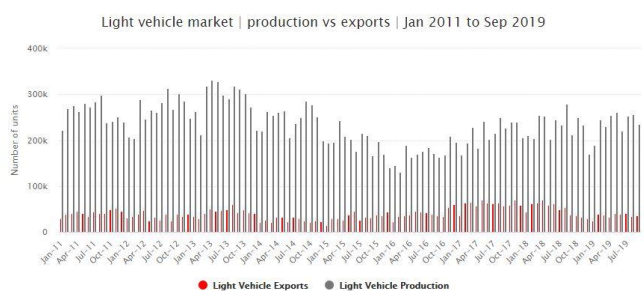
Em dezembro, um relatório do governo brasileiro disse que o principal obstáculo ao seu pedido de adesão à OCDE, feito pela primeira vez em maio de 2017, foi a oposição dos Estados Unidos e do escritório do Representante de Comércio dos EUA em particular.

Na América Latina, apenas Chile e México estão no clube, enquanto a Colômbia está a caminho de ingressar em breve.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) divulgou suas novas projeções para o fechamento do ano, com expectativa de crescimento na produção, e sobretudo nas vendas ao mercado interno. De acordo com o levantamento da equipe econômica da entidade, as vendas internas deverão fechar o ano com 2,8 milhões de unidades vendidas, um crescimento de 9,1% sobre 2018.

“O mais importante é que manteremos o terceiro ano seguido de crescimento no mercado interno e na produção, com boas expectativas para 2020”.

No fechamento de setembro, destaque para a marca de mais de 2 milhões de autoveículos licenciados em nove meses, melhor resultado do período desde 2014 e mais do que todo o volume de 2016. Este foi o segundo melhor mês do ano em média diária de vendas, o que comprova o aquecimento do mercado neste segundo semestre, como é comum no setor automotivo. Mais uma vez, o melhor desempenho é o do setor de caminhões, que em nove meses praticamente atingiu todo o volume de vendas do ano passado.



Outras cargas

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, participou, no dia 07/10, da sessão plenária do World Cotton Day (Dia Mundial do Algodão), na sede da OMC (Organização Mundial do Comércio), e

destacou a importância da cultura do algodão para a economia e o desenvolvimento social no Brasil. “O PIB da cadeia produtiva do algodão do Brasil é de cerca de US\$ 74,11 bilhões, considerando as vendas de produtos de confecção. A cadeia gera emprego e renda para 1,2 milhão de trabalhadores”, disse

A ministra lembrou que o Brasil é líder mundial na certificação socioambiental de algodão, com mais de 80% da produção certificada.

Segundo Tereza Cristina, em 20 anos, a produção nacional de algodão cresceu 226% e, na safra 2017/18, o Brasil colheu 2,2 milhões de toneladas de pluma, 11% da produção mundial.

O país é o terceiro maior exportador de algodão, com participação de 10% das exportações mundiais, totalizadas no último ano em US\$ 15 bilhões.

“Confirmadas as projeções de crescimento de 20,5% na próxima década, o Brasil deverá expandir sua fatia para 15% do mercado exportador”, disse a ministra.

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



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

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