Notícias principais

Seis empresas competirão por três arrendamentos transitórios de áreas hoje disponíveis no cais do Saboó, na margem direita do Porto de Santos. Participam da concorrência por ao menos uma das áreas as empresas Termares, Brasil Terminal Portuário (BTP), Santos Brasil, Portonave, Set Port e Reliance.

Conforme o edital, as empresas poderão apresentar uma única oferta final na quarta-feira (13/11), das 12 às 16 horas. A SPA (novo nome da Codesp) classificará as propostas considerando os critérios de exequibilidade, aderência da estrutura financeira aos parâmetros de mercado para a carga a ser movimentada, valor ofertado (composto por arrendamento fixo e variável), e potencial de receitas tarifárias ao Porto. A melhor classificada será, então, convocada a apresentar documentos para qualificação em cinco dias úteis.

As ofertas foram encaminhadas no âmbito do Edital de Processo Seletivo Simplificado para escolha de arrendatário, lançado em setembro pela SPA para dar utilização a áreas desocupadas até que sejam ultimados os processos licitatórios ou por no máximo 180 dias – o que ocorrer primeiro. O objetivo é evitar, assim, potenciais prejuízos econômicos, financeiros e sociais em razão da descontinuidade da prestação dos serviços portuários. As três áreas no Saboó estão desocupadas desde que terminaram os contratos com os antigos arrendatários (Terminal Marítimo do Valongo e Rodrimar).

A seleção simplificada está prevista em resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de 2016. É a primeira vez que a SPA lança mão do instrumento.

Portos, terminais e infraestrutura

O Ministério de Infraestrutura iniciou um estudo sobre a possibilidade de unir três empresas estatais: a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), a Empresa de Planejamento em Logística (EPL) e a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.. O ministro Tarcísio de Freitas estimou, no dia 11/11, que a avaliação pode levar entre seis e oito meses para ser concluída. O eventual processo poderia ocorrer já no ano que vem.

"É uma coisa embrionária, a gente vê que existe alguma superposição entre atividades dessas empresas. Podemos, eventualmente, ter essas atividades em uma empresa, com apenas uma área administrativa. Então, há possibilidade de, nesse formato, fazer a mesma coisa com mais eficiência e menos custo", disse o ministro, que se reuniu com empresários no Rio de Janeiro, em almoço promovido pela Câmara Espanhola de Comércio no Brasil.

A fusão aproveitaria o quadro de funcionários das três companhias e não geraria demissões, de acordo com Freitas. O ministro afirmou que o estudo busca reduzir gastos, aumentar a eficiência e não tem o objetivo de preparar as empresas para a privatização.

"Se a gente perceber, lá na frente, no futuro, que essa empresa gera muito valor e há algo que possa ser objeto do mercado privado, pode ser que lá na frente a gente pense também em uma privatização, mas não é a ideia no momento."

Freitas afirmou que o desafio é saber se o modelo é mesmo o mais adequado. Ele considera que, caso a hipótese seja confirmada, a fusão poderia ocorrer com rapidez, já que a União é a única acionista das três empresas.

Em entrevista a jornalistas, o ministro defendeu também a fusão de três fundos administrados pelo Ministério de Infraestrutura. Na avaliação de Tarcísio de Freitas, a junção poderia criar um fundo mais forte.

"Eu não deixaria de assistir nenhuma das áreas e teria estoque e fôlego financeiro para fazer muito mais com o que a gente tem hoje", afirmou. Segundo o ministro, os três fundos têm R$ 35 bilhões em recursos.

Tarcísio de Freitas analisou que turbulências políticas em outros países da América do Sul, como Chile e Bolívia, não terão repercussão sobre o interesse de investidores no Brasil.

"Estamos conseguindo mostrar para o investidor estrangeiro que construímos um bom ambiente de negócios, um ambiente amigável, que respeita contratos e onde os riscos estão sendo tratados de forma conveniente", disse. "Tenho certeza que o interesse no Brasil vai se manter em alta."

O tempo de espera para atracar nos portos paranaenses reduziu 26% de janeiro a outubro deste ano, em comparação com o mesmo período de 2018. Em 2019, em média, os navios aguardaram quatro dias entre o momento que anunciaram a chegada até encostar no cais. Nos dez primeiros meses do ano passado esse tempo era de 5,4 dias.

O diretor de Operações da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, explica que o principal fator para redução no tempo de espera é a eficiência portuária. "A partir do momento em que o porto consegue regularidade e segurança no ritmo da operação possibilita ao usuário programar a sua chegada ao porto com mais agilidade", afirma.

Ainda de acordo com o diretor, quando há um ritmo contínuo de operação e boa produtividade, o usuário pode se programar para aguardar o mínimo possível. "Isso evita custos de demurrage (sobreestadia), apoio portuário, entre outros", destaca Teixeira.

Paranaguá – No Porto de Paranaguá, o berço que mais reduziu o tempo de espera para atracação foi o 209. O local é prioritário para as operações de descarga de fertilizantes. Porém, quando não há anúncio de navios carregados com esses granéis sólidos de importação, outros tipos de produtos, como carga geral e veículos, podem movimentar pelo local.

De janeiro a outubro deste ano, 67 navios atracaram nesse berço – 61 de fertilizantes, quatro de veículos e dois de carga geral. Em média, as embarcações esperaram 8,12 dias. No mesmo período, em 2018, foram 50 navios a atracar, todos de fertilizantes, aguardando em média 21,95 dias. A redução na espera foi de 63%.

"Pelo berço 209, tanto se pode descarregar direto através de caminhões para armazéns da retaguarda, como através das correias transportadoras, direto para o armazém alfandegado. Esta versatilidade proporciona uma ótima produtividade, que faz essas operações serem mais rápidas", explica o diretor.

Movimentação – Enquanto o tempo de espera está menor, a movimentação pelo berço 209 só aumenta. De janeiro a outubro

deste ano foram 1,74 milhão de toneladas movimentadas pelo local, 8% a mais que as 1,61 milhão de toneladas no mesmo período de 2018.

A ANTAQ recebeu 546 contribuições para o aprimoramento das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de arrendamento, documentos técnicos e seus respectivos anexos), necessários à realização de certame licitatório referentes aos arrendamentos abaixo elencados:

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

Foram 341 contribuições relacionadas às minutas de edital e contrato e 205 sugestões referentes aos estudos e ao ato justificatório. A Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ (CPLA) considerou expressivo o número de contribuições. "O que explica possivelmente o aumento no número das contribuições é o proporcional aumento nos interessados nas áreas. Trata-se de duas áreas localizadas no maior porto da América Latina e com uma carga com apelo logístico bastante grande que é a celulose", afirmou Bruno Pinheiro, presidente da CPLA. A título de comparação, na audiência pública da área IQI18 no Porto do Itaqui (MA), que também tratava de celulose, a ANTAQ recebeu 68 contribuições.

O prazo para envio de contribuições para as áreas STS14 e STS14A se encerrou em 1º de novembro. Agora, as sugestões serão analisadas. Isso deverá levar trinta dias. A equipe de análise conta com cinco servidores da CPLA, além de um representante do Ministério da Infraestrutura e um da Empresa de Planejamento e Logística (EPL). "Depois da ANTAQ analisar as contribuições, a documentação será encaminhada ao poder concedente (Ministério da Infraestrutura) para posterior envio ao TCU, que fará sua apreciação", detalhou Pinheiro. Escritórios de advocacia, terminais e associações foram algumas das entidades que enviaram sugestões.

A ideia é publicar o edital no primeiro trimestre de 2020. Pinheiro está otimista em relação ao leilão. "O Brasil é o maior exportador de celulose e o segundo maior produtor, ficando atrás apenas dos EUA. Há interesse de produtores de celulose, bem como operadores logísticos que objetivam prestar serviço para os produtores de celulose", ressaltou.

STS14 e STS14A - As áreas estão localizadas na região da Ponta da Praia. O lote STS14 possui 31.018 m² e o STS14A, 34.975 m². Ambos serão atendidos por três berços de atracação contíguos, contam com conexões rodoviárias e estão localizados ao lado das linhas férreas do porto. "É uma carga limpa e que vai agregar valor ao porto. Serão dois terminais modernos", afirmou o diretor-geral, Mário Povia, durante audiência presencial realizada em Santos, no dia 25 de outubro.

Cada área terá um prazo contratual de 25 anos. Os investimentos previstos para a STS14 e para a STS14A giram em torno de R$ 280 milhões. Espera-se que as duas áreas, ao término do período contratual, movimentem 93 milhões de toneladas de celulose.

Foi finalizada, com sucesso, no início da tarde de 07/11 uma operação complexa de descarregamento de carvão mineral e carregamento de manganês utilizando um único navio. A operação teve início no dia 21 de outubro quando o navio Ressurgence, procedente do porto australiano de Hay Point, atracou no píer 1 do Porto do Pecém para descarregar 75 mil toneladas de carvão mineral pelas esteiras transportadoras do terminal portuário cearense até a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP).

Após o descarregamento do carvão, no dia 30 de outubro, foi realizada o "shift", quando foi realizada a transferência da embarcação do píer 1 para o Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT), onde o navio Ressurgence passou a ter seus porões carregados com 77 mil toneladas de manganês.

"Essa operação tem um ganho significativo para as empresas envolvidas pois reduz se o tempo de espera e os custos de manobras dos navios para os armadores, além do custo no afretamento para os embarcadores. Uma vez que a embarcação já está posicionada no porto. Assim todos ganham em produtividade", diz José Alcântara Neto, coordenador de Operações do Porto do Pecém.

"A condição ideal de um navio de transporte de carga é atracar e desatracar com toda a sua capacidade ocupada. Mas esse cenário não é o que acontece normalmente, ou seja, geralmente o navio descarrega em um porto e segue para outra instalação portuária para realizar um outro carregamento. O Porto do Pecém se coloca hoje como um atrativo pela disponibilidade na oferta de navios para a exportação de diversas cargas e pelo fluxo contínuo de importação de granéis sólidos. Maximizamos as forças e hoje temos a integração do navio na ida e na volta, com isso gera se uma logística integrada", completa Carlos Alberto Alves, gerente Comercial da Tecer Terminais.

O equipamento utilizado na operação é chamado de "baia graneleira" (Bulkbraz). Possui alta eficiência operacional, pois proporciona carregamentos rápidos de navios graneleiros. O carregamento do minério foi concluído no dia 07/11, e o manganês cearense, extraído pela Zeus Mineração Ltda, seguiu no início da tarde para os portos chineses de Qinzhou e Tianjin.

"Foi uma operação segura e limpa, nos dando a certeza que podemos trabalhar com embarcações dos mais variados tamanhos. Isso nos traz uma dinâmica comercial muito forte. E devido ao sucesso da operação a nossa perspectiva é de que a partir do segundo semestre de 2020 a quantidade de exportações seja bem maior, isso devido à capacidade operacional do Porto do Pecém", diz Luis Gustavo Moretti, diretor da Zeus Mineração Ltda.

Há exatamente um mês foi finalizado o primeiro embarque de manganês do terminal cearense, quando foram carregadas 55 mil toneladas de manganês para portos na Indonésia e na China. A operação é considerada um marco no histórico das operações do Porto do Pecém. Mais um embarque de manganês está previsto para ser realizado ainda em 2019.

Estudo desenvolvido pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (SDS), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, apontou que o valor médio de THC (Taxa de Movimentação no Terminal), divulgado por quatro grandes transportadores marítimos – CMA-CGM, ONE, Hapag-Lloyd e Hamburg Süd, na movimentação de contêineres para os principais portos

brasileiros, está abaixo dos valores divulgados para o conjunto dos demais portos do mundo pesquisados. Não foram abordados pelo estudo outros serviços portuários, como o Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres – SSE, e outros serviços acessórios cobrados pelos terminais.

De acordo com o estudo, os preços medianos divulgados para o THC nos terminais brasileiros são inferiores àqueles informados para os demais portos da América Latina, América do Norte e Europa e levemente superiores aos da África e da Ásia.

Quando se analisa porto a porto, é possível perceber que para o principal complexo portuário brasileiro na movimentação de contêineres, Santos, os transportadores marítimos informam valores de THC, variando de US$164 a US$212 por contêiner dependendo do armador, sistematicamente inferiores a outros portos do mundo, como Buenos Aires, Roterdã, Antuérpia, Hamburgo, Cingapura e Hong Kong.

O estudo da ANTAQ analisou dados dos 40 principais portos internacionais envolvidos no comércio exterior brasileiro, os quais representaram, em 2018, 80% da movimentação portuária, na importação ou exportação.

Os portos/complexos portuários brasileiros considerados foram: Santos, Itajaí-Portonave, Paranaguá-Antonina, Rio Grande, Itapoá-São Francisco do Sul, Manaus, Suape-Recife, Pecém-Fortaleza, que, juntos, representaram 85% da movimentação de contêineres do país no ano passado.

Além disso, a análise considerou o tipo de contêiner utilizado na operação, incluindo contêineres secos e refrigerados (20' dry, 40' dry, 40' high cube dry, 20' reefer e 40' reefer).

A Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC, em inglês) é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de carga entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e a instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação.

A versão integral do estudo estará disponível, em breve, no portal da ANTAQ, na internet.

De acordo com o Governo Estadual da Bahia, um futuro de mais oportunidades vem se concretizando para mineração no estado. Os projetos interligados do Porto Sul, em Ilhéus, e a finalização da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), no trecho de Ilhéus até Caetité, seguem avançando. Com projeção para plena operação a partir de 2024, o corredor logístico irá escoar e distribuir minérios e grãos produzidos no estado, podendo gerar aumento de 1,93% no PIB da Bahia.

A realização dos projetos "irá trazer um incremento para a economia local, além de atrair novos investimentos e empresas do setor de infraestrutura e logística para a região, trará mais oportunidades de emprego e renda", afirma o coordenador de infraestrutura da Casa Civil, José Carlos Valle. "Os projetos também irão contribuir para outras cadeias produtivas, intensificando o desenvolvimento do comércio e do turismo, por exemplo", completou Valle.

A construção do Porto está em fase preparatória, com a realização de capacitações de mão de obra local, além da implantação dos programas ambientais. Desde junho desse ano, o Governo do Estado iniciou o processo de desapropriações para a implantação do equipamento.

O Porto será construído através de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) firmada entre o Estado e a Bahia Mineração (Bamin). Com investimento de R$ 2.5 bilhões, a estrutura contará com um terminal, com capacidade de armazenamento e transporte de até 41,5 milhões de toneladas de minério de ferro/ano.

O Porto Sul tem relação direta de dependência com a Fiol. A Ferrovia irá transportar a produção de minérios e de grãos até o Porto Sul para que as cargas sejam distribuídas. Como agente fomentador da Fiol, o governo estadual realizou o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE), que acaba de ser aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A validação permite o avanço no processo necessário para que a União realize a licitação da Ferrovia, que está prevista para o primeiro semestre de 2020.

O trecho a ser licitado possui 537 km de extensão e já está com mais de 70% concluído. Após a retomada das obras, o prazo para a conclusão é de dois anos.

MOU - Em setembro de 2017, o Governo do Estado assinou, em Pequim, um Memorando de Entendimento (MOU) com consórcio chinês e com o Eurasian Resources Group, acionista da Bahia Mineração, para desenvolvimento do projeto do Porto Sul, da Fiol e da mina de Pedra de Ferro, localizada em Caetité. O documento estabelece que as partes desejam cooperar para a concretização dos projetos de forma integrada. O consórcio chinês é formado pelas China Communications Construction Company Ltd. (CCCC) e China Railway Group Limited (Crec).

Acordo contra danos ambientais - Já de acordo com o site Bahia Notícias, para evitar danos ambientais com a implantação do Porto Sul, um acordo socioambiental foi firmado entre empresários, Ministério Público Federal (MPF), Ministério Público da Bahia (MP-BA), Estado da Bahia, Bahia Mineração (Bamin), Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema) e a municipalidade. O Termo de Compromisso Socioambiental (TCSA) foi homologado pela Justiça Federal no dia 17 de outubro, mas só foi divulgado no dia 06/11. O Termo de Compromisso estabelece penalidades, incluindo multa de R$ 10 mil por obrigação descumprida, mais juros.

Os empresários deverão se responsabilizar pelos impactos decorrentes do empreendimento e pelos custos de medidas preventivas destinadas à preservação da região afetada, com pagamento de valores e diversas obrigações de fazer e não fazer, reduzindo os riscos socioambientais. O acordo prevê a gestão ambiental integrada e estratégica; o planejamento territorial; o aprimoramento do monitoramento, avaliação e controle ambiental; o fortalecimento da fiscalização; a consolidação de unidades de conservação; e a preservação e proteção de corredores ecológicos.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) determinou que o terminal privado DP World deve pagar à Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) as tarifas portuárias de forma integral.

O terminal havia solicitado à Antaq fazer a remuneração proporcional pela utilização do acesso aquaviário e queria que fosse cobrado pela autoridade portuária 75,48% do valor estipulado na tabela oficial, que equivaleria ao uso da estrutura pública de acesso ao canal do Porto de Santos, uma vez que a empresa já realiza dragagem dos próprios berços e de bacia de evolução.

Em nota, a DP World afirmou: "A tarifa não pode incidir sobre os serviços realizados exclusivamente pelo terminal, e não pela Codesp. Não se busca, portanto, nenhum ganho imotivado, mas apenas impedir que a DP World seja duplamente onerada".

Outro pedido da empresa é sobre o acesso feito pela estrada particular da Codesp, que dá acesso da Rodovia Cônego Dômenico Rangoni ao terminal.

Neste caso, a agência reguladora deferiu parcialmente o pleito, mantendo a mesma estrutura tarifária que está em vigor, válida para qualquer usuário, seja com destino ao porto público ou a terminal de uso privado.

A decisão da Antaq não é definitiva e a DP World estuda pedir a reconsideração da agência reguladora, pois considera que o órgão "abordou o tema sem avaliar a decisão judicial e produz efeito exatamente oposto à livre e justa competição entre os terminais localizados dentro ou fora do Porto organizado de Santos".

O TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou, no primeiro semestre de 2019, um crescimento de 32,06% nas exportações de papel e celulose com a atração de novos clientes.

O cenário tem sido positivo para o setor de celulose no Brasil. Segundo levantamento da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), as exportações do setor aumentaram 10,7% em 2018, atingindo 15,8 milhões de toneladas fabricadas. E a expectativa é que o mercado continue crescendo nos próximos anos. Projetos que visam à ampliação de plantios, de fábricas e novas unidades são da ordem de 14 bilhões até 2020.

De acordo com a TCP, a experiência positiva do cliente é um dos pontos que fundamentam as operações no terminal. Para isso, suas equipes comercial e de logística buscam desenhar soluções que atendam às necessidades individuais em todo o processo.

Alexandre Rubio, diretor Comercial da empresa, explica que a TCP apresenta um completo portfólio para atender o setor de papel e celulose, incluindo o transporte por ferrovia, armazém de exportação, além de toda a estrutura do terminal. "A TCP oferece, ainda, a exportação por contêineres ou em navio break bulk, que faz o transporte de carga não conteinerizada. Além disso, toda a operação é feita em área primária do Porto, tornando a operação até 20% mais barata para o cliente, já que diminuímos o número de elos da cadeia logística", diz.

Entre os clientes de papel e celulose do TCP estão a Klabin, a Eldorado Celulose, a BO Paper e a Suzano.

Navegação

A Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou, em 07/11, a redução da alíquota do Imposto de Importação incidente sobre embarcações para o transporte de mercadorias de 14% para 0%. Com isso, empresas que importarem navios terão diminuição de cerca de 40% na carga tributária para a aquisição de embarcações estrangeiras. A medida visa fomentar a cabotagem no país e é reflexo das discussões do programa BR do Mar, que será lançado, em breve, pelo Ministério da Infraestrutura.

"A iniciativa vai desenvolver o transporte marítimo, dinamizar os investimentos privados na constituição de frota no Brasil, reduzir a barreira de entrada para novos players, ampliar a oferta de transporte marítimo na costa brasileira, reduzir os custos logísticos nacionais e otimizar o uso dos recursos públicos nos investimentos em infraestrutura", avalia o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários da pasta, Diogo Piloni.

Entre as embarcações beneficiadas pela proposta estão, sobretudo, os navios porta-contêineres. Atualmente, 17 navios desse tipo operam no Brasil, sendo que 11 novas embarcações foram incorporadas à frota brasileira, somente entre 2008 e 2015. Dessas, nove foram importadas. Os números comprovam que o mercado ampliou a demanda pela oferta do serviço de transporte pela cabotagem.

Cabotagem - O mercado de cabotagem vem registrando números expressivos nos últimos anos. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), entre os anos de 2016 e 2017, o transporte marítimo pela costa brasileira cresceu 3,8% em termos de toneladas transportadas. Somente o transporte de contêineres registrou crescimento de 12%.

A partir de 1º de janeiro de 2020, o novo Regulamento IMO (Organização Marítima Internacional) 2020 entrará em vigor. Com isso, todos os navios, em todo o mundo, terão de cumprir e reduzir suas emissões de enxofre em 85%.

Para cumprir com a regulamentação, o enxofre no óleo combustível deve ser reduzido de 3,50% para 0,50%, além do limite de 0,10% de enxofre já em vigor nas Áreas de Controle de Emissões (ECA). O objetivo é reduzir a quantidade de emissões de óxido de enxofre e isso deverá trazer grandes benefícios à saúde e ao meio ambiente em todo o mundo, incluindo a melhoria da qualidade do ar e a redução dos riscos de acidificação dos oceanos.

Ciente disso, a CMA CGM emitiu um comunicado sobre o cumprimento da regulamentação pela empresa. De acordo com o comunicado, o Grupo CMA CGM estará em conformidade com uma combinação de três soluções: usando embarcações movidas a gás natural líquido, sistemas avançados de qualidade do ar a bordo de suas embarcações e, como solução principal, utilizando combustíveis compatíveis com 0,50% ou 0,10% de enxofre.

O novo Regulamento IMO 2020 sobre baixo teor de enxofre afeta o setor de transporte marítimo global e os custos de transporte devem aumentar em todo o mundo. Como o custo do óleo combustível com muito baixo teor de enxofre (VLSFO) deverá ser significativamente maior do que o atual óleo combustível com alto teor de enxofre (HSFO), a CMA CGM implementará uma sobretaxa de baixo teor de enxofre (LSS20) sobre as tarifas de frete marítimo da CMA CGM, a partir de 1º de dezembro de 2019 (data do BL).

Ainda de acordo com o comunicado, o LSS20 será aplicável a todos os contratos com validade de até três meses e os valores tarifários estão disponíveis on-line em http://www.cma-cgm.com/ebusiness/tariffs/charge-finder.

O nível do Rio Paraguai continua diminuindo, prejudicando o transporte fluvial na região e aumentando os custos para se chegar aos portos de Villeta e Assunção.

De acordo com o último boletim publicado pela Dirección de Meteorologia e Hidrologia (DMH) do país, no norte, na região brasileira de Ladário, o nível do rio caiu seis centímetros, mesmo volume de Bahía Negra. Em Alto Paraná, a baixa foi de 4 centímetros. Em Concepción, a queda foi de dois centímetros.

No sul, partindo de Assunção, no último fim de semana o nível caiu 5 centímetros. Em Villeta, caiu 3 cm, Alberdi 4 cm e 8 cm em Pilar, segundo o DMH.

Vale lembrar que é em Pilar, no cais da Administração Nacional de Navegação e Portos (ANNP) do Paraguai que as cargas são descarregadas para que se possa transportar os contêineres por terra.

O baixo nível do rio vem prejudicando a importação de contêineres no Paraguai, principalmente agora, que o país está recebendo mercadorias de fim de ano. Mesmo assim, a expectativa é que dentro de três meses o nível do rio volte a subir.

Carnes

A Cofco, conglomerado agrícola estatal da China, afirmou, em 06/11, que fechou acordo para comprar 100 milhões de dólares em carne suína da produtora europeia Danish Crown em 2020, visando amenizar a escassez doméstica da proteína após um amplo surto de peste suína africana no país.

As duas companhias assinaram um acordo preliminar durante a China International Import Expo, realizada em Xangai.

A Cofco disse em comunicado que o acordo a ajudará a diversificar as origens de suas importações e a variedade de produtos, além de fazer de suas aquisições mais sustentáveis.

Lars Albertsen, diretor de vendas da Danish Crown, disse que ainda não foram acertados os volumes, mais que a venda foi "um dos maiores negócios que fizemos por aqui em muito, muito tempo".

Ele acrescentou que o acordo pode ser ampliado, considerando a grande necessidade chinesa.

"Há uma escassez de carne suína, então é provável que isso (venda) vá se tornar ainda maior", disse o executivo à Reuters.

Maior exportadora de carne suína da Europa, a Danish Crown já fez diversos negócios com a Cofco neste ano, o que a tornou uma fornecedora preferencial, segundo Albertsen.

A Seara Alimentos, empresa do grupo JBS, concluiu a sua primeira negociação para a venda de miúdos suínos para a China depois de o país asiático ter habilitado unidades brasileiras para exportação.

Segundo a JBS, a Seara fechou acordo para envio de 400 toneladas para à China. "A produção partirá, em breve, diretamente de Santa Catarina, Estado de origem das duas unidades da companhia recém- habilitadas para exportação para o país asiático", disse a JBS em nota à Reuters.

A China, que lida com uma redução da oferta de carne devido ao impacto da peste suína africana, habilitou sete unidades de Santa Catarina, segundo informou o Ministério da Agricultura em 05/11. As plantas frigoríficas brasileiras foram habilitadas para comercializarem seis tipos de miúdos de suínos: pés, língua, focinho, máscara, orelha e rabo.

As exportações brasileiras de carne suína têm recebido especial impulso dos embarques à China, que ampliou as importações de brasileiros em 76% em agosto.

Os estabelecimentos habilitados são BRF (Campos Novos), Pamplona Alimentos (unidades de Presidente Getúlio e Rio do Sul), Cooperativa Central Aurora Alimentos (unidades de Joaçaba e Chapecó) e Seara Alimentos (unidades de São Miguel do Oeste e Itapiranga).

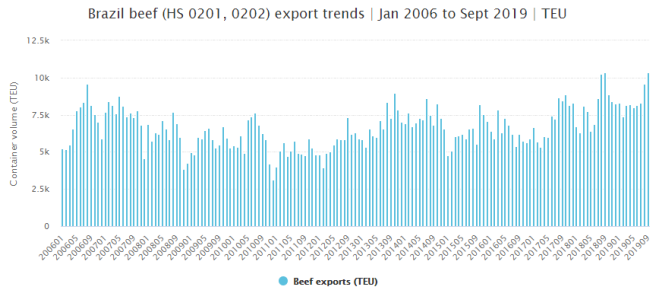
As exportações brasileiras de carne bovina fecharam o mês de outubro com recorde em faturamento e nos volumes embarcados. Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), divulgados pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (ABIEC), o volume exportado em outubro foi de 185.537 toneladas, crescimento 15% em relação ao mesmo período do ano passado.

O resultado representa o maior volume mensal já embarcado pelo país e o maior faturamento em um mês. Em relação ao faturamento, o mês fechou com receita de US$ 808,4 milhões, 30% acima do mesmo mês em 2018. Se comparados ao mês de setembro, os resultados de outubro apontam alta de 33% no faturamento e 28% no volume embarcado.

Quando se olha o acumulado do ano o resultado também é positivo. De janeiro a outubro de 2019 foram exportadas 1.463.922 toneladas de carne bovina, com receitas de US$ 5,776 bilhões, crescimento de 9,9% e 7,5%, respectivamente ante ao mesmo período do ano passado. "Os resultados mostram a consolidação da carne brasileira nos principais mercados internacionais", explica o presidente da Abiec, Antônio Jorge Camardelli.

Um dos principais aspectos para esses resultados é o avanço das exportações para a China, que em outubro somaram 65.827 toneladas, crescimento de quase 62% em relação ao mês anterior. Quando se observa os tipos de produtos, as vendas de carne in natura registraram alta de 29,4% em relação a setembro, somando 160.099 toneladas.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações brasileiras de carne bovina no período de janeiro de 2016 a setembro de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

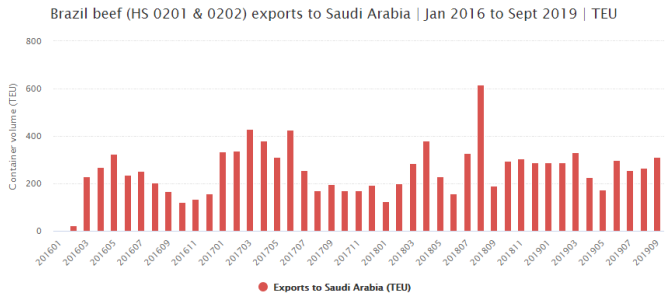
A autoridade sanitária saudita – SFDA (Daudi Food and Drug Authority) – habilitou oito novos estabelecimentos para a exportação de carne bovina brasileira e seus produtos para a Arábia Saudita. Em setembro deste ano, a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, esteve naquele país negociando a abertura de mercado para produtos agropecuários brasileiros.

Foram habilitados: Frigorífico Fortefrigo (Paragominas, Pará), Frigorífico Better Beef (Rancharia, São Paulo), Rio Grande Comércio de Carnes Ltda (Imperatriz, Maranhão), Plena Alimentos (Pará de Minas, Minas Gerais), Indústria e Comércio de Alimentos Supremo (Ibirité, Minas Gerais), Frigol (São Félix do Xingu, Pará), Maxi Beef Alimentos do Brasil (Carlos Chagas, Minas Gerais) e Distriboi – Indústria, Comércio e Transporte de Carne Bovina (Ji-Paraná, Rondônia).

Segundo a ministra, a habilitação de novos frigoríficos é resultado da recente viagem do presidente Jair Bolsonaro à Arábia Saudita. "Isso faz parte de toda a abertura que o Ministério da Agricultura vem fazendo juntamente com o governo federal", disse Tereza Cristina, acrescentando que "essa é uma ótima notícia para começar bem a semana".

Em 2018, as exportações de produtos agropecuários brasileiros para a Arábia Saudita renderam US$ 1,7 bilhão. Foram mais de 2,9 milhões de toneladas. A carne de frango representou 47,4% do valor vendido (US$ 804 milhões e 486 mil toneladas). Os principais produtos exportados para os sauditas são carne de frango (in natura), açúcar de cana (bruto), carne bovina (in natura), soja (grão e farelo), milho, açúcar refinado e café (solúvel e verde).

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações de carne brasileira para a Arábia Saudita desde 2016:



Fonte: DataLiner/Datamar

A China aprovou seis novos frigoríficos e fábricas de processamento argentinos para exportação de carne bovina.

A China, maior produtora mundial de carne suína, viu seu rebanho suíno encolher em um terço desde que a peste suína africana chegou ao país há mais de um ano. Isso levou a um aumento nas importações de carne bovina de mercados como Argentina e Brasil.

O ministro da Agricultura, Luis Etchevehere, que viajou à China na semana passada fez o anúncio das seis plantas recém-aprovadas em um tweet.

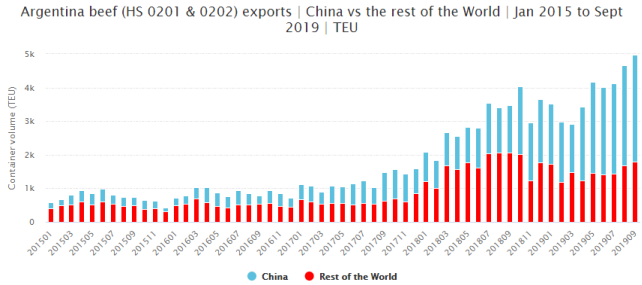
"Temos a vantagem de ser uma economia complementar à demanda chinesa, marcando o caminho para estabelecer uma aliança estratégica com um dos principais atores da economia mundial. Estamos aqui para fortalecer esses vínculos", afirmou Etchevehere, segundo a agência de notícias estatal Telam.

A China é o segundo maior parceiro comercial da Argentina e seu maior mercado de exportação de produtos agrícolas, segundo o relatório.

Em 2018, as exportações de carne bovina da Argentina para a China aumentaram 118% em relação a 2017, gerando US $ 862 milhões em receita, de acordo com o escritório da presidência argentina.

Nos primeiros sete meses deste ano, a Argentina exportou US $ 868 milhões em carne bovina para o país asiático, seu principal mercado de exportação de carne bovina, segundo o governo.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações de carne bovina da Argentina para China desde 2015:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Grãos

As vendas externas do milho registraram valor e quantidade recorde exportada para o mês de outubro. As exportações de milho foram de US$ 1 bilhão (+91,3%). A quantidade exportada do grão foi também recorde, de 3,1 milhões para 6,14 milhões toneladas exportadas (+97,6%).

Segundo a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), a safra recorde de milho de quase 100 milhões de toneladas, segundo levantamento da Conab (setembro/2019), foi o principal fator que possibilitou o incremento das vendas externas do cereal.

Outro produto que mereceu destaque nas exportações de outubro foi o algodão. As exportações do algodão (não cardado nem penteado) alcançaram US$ 440,73 milhões (+43,7%), correspondendo a 273,4 mil toneladas.

Foram exportados US$ 1,53 bilhão em carnes em outubro. Destacaram-se as exportações de carne bovina, com registros recordes de valor e quantidade, US$ 806,61 milhões (+30,4%) e 185,4 mil toneladas (+14,9%). As vendas de carne suína também subiram, atingindo US$ 148,51 milhões (+38,5%) e 67,1 mil toneladas. Por outro lado, as vendas externas de carne de frango caíram 7,8%, atingindo US$ 529,13 milhões ou 326,9 mil toneladas (-8,3%).

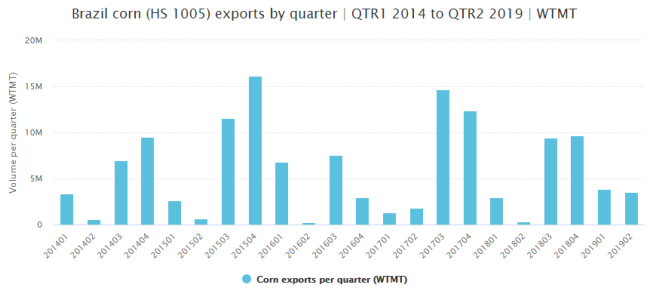
Exportações totais - As exportações do agronegócio foram de US$ 8,41 bilhões em outubro deste ano, crescimento de 0,8% em

relação aos US$ 8,35 bilhões no mês do ano anterior. O aumento das exportações ocorreu em função do crescimento da quantidade exportadas (+6,8%). Por outro lado, o índice de preço das exportações teve redução de 5,7% na comparação com outubro de 2018.

As importações dos produtos do agronegócio também cresceram, passando de US$ 1,19 bilhão em outubro de 2018 para US$ 1,21 bilhão em outubro de 2019 (+1,3%).

A participação do agronegócio na balança comercial de outubro ficou em 46% do total exportado.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de milho por trimestre:

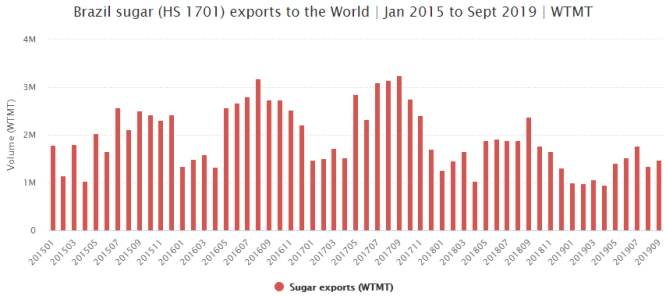


A produção global de açúcar deve cair 2,8%, para 175,1 milhões de toneladas em 2019/20, segundo a agência da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) divulgou em 07/11.

O consumo global de açúcar deve cair 1,4%, para 177,5 milhões de toneladas no período, acrescentou a FAO. Isso significará um déficit global de cerca de 2,4 milhões de toneladas.

O índice de preços do açúcar da FAO ficou em média em 178,3 pontos em outubro, alta de 5,8% na comparação com setembro.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, mostram as exportações brasileiras de açúcar desde janeiro de 2015:



O Comitê Executivo da Câmara de Comércio Exterior (Gecex) aprovou, no dia 05 de setembro, a inclusão de uma cota de importação de 750 mil toneladas de trigo de fora do Mercosul sem tarifa na lista na Letec (Lista de Exceção à Tarifa Externa Comum).

Com a medida, o país atende à uma promessa feita pelo presidente Jair Bolsonaro ao presidente americano, Donald Trump. Os EUA tendem a ser os principais beneficiados com a cota de trigo sem tarifa, mas países como Canadá e Rússia já demonstraram interesse em exportar trigo ao Brasil.

Exportações de carne - Sobre a relação entre os dois países, em 05 de novembro, os Estados Unidos solicitaram informações adicionais ao governo brasileiro sobre a carne bovina do Brasil e estabeleceram que uma nova inspeção à indústria terá que ser realizada, antes de eventual liberação de embarques do produto in natura aos norte-americanos, segundo informações do Ministério da Agricultura.

A carne bovina brasileira in natura está barrada nos EUA há mais de dois anos, por causa da detecção de carregamentos do produto com abscessos (inflamações).

Apesar de não confirmada, acredita-se que a reabertura ao mercado americano de carne bovina está condicionada à implementação, pelo Brasil da cota para a importação do trigo. Com a aprovação da cota ontem, espera-se a liberação americana à carne bovina ocorra logo.

Outras cargas

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) apresentou o balanço da indústria automobilística em outubro e no acumulado dos 10 primeiros meses do ano. "Todos os números deste mês estão de acordo com nossa projeção para o fechamento do ano. Os resultados indicam o terceiro ano de recuperação do setor automotivo como um todo, mesmo com a queda nas exportações", afirmou o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes.

Produção – Para o setor de veículos, o resultado mensal de 288,5 mil unidades apontou para uma alta de 16,6% na comparação com setembro, e de 9,6% em relação a outubro do ano passado. Foi o melhor mês de produção neste ano, e recorde desde agosto de 2018. O acumulado do ano, de 2,55 milhões de unidades, representa alta de 3,6% sobre o mesmo período do ano passado.

Licenciamento – O mercado interno, com 253,4 mil unidades, também registrou alta na comparação com o mês anterior, de 7,9%. Houve ligeira queda de 0,5% em relação ao mesmo mês de 2018. Mais uma vez os caminhões se destacaram com 9,4 mil emplacamentos, melhor outubro desde 2014. No acumulado do ano, de 83,7 mil unidades, o crescimento é de 37,9% em relação ao ano passado. O setor de ônibus já tem em 10 meses mais vendas do que nos 12 meses dos últimos três anos.

Petróleo & Gás

Maior leilão já realizado na indústria do petróleo, a Rodada de Licitações dos Excedentes da Cessão Onerosa (excedente do volume de petróleo e gás que a União cedeu à Petrobras) teve uma arrecadação de R$ 69,960 bilhões em bônus de assinatura, no dia 06/11. A previsão de arrecadação era de até R$ 106,5 bilhões, mas dois dos quatro blocos não receberam ofertas das 14 empresas habilitadas a participar.

Mesmo sem a licitação de duas das quatro áreas, o leilão de hoje teve a maior arrecadação da história dos certames promovidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a arrecadação de bônus de assinatura é a maior de todos os outros leilões já realizados pela agência reguladora, somados.

Como os blocos arrematados receberam ofertas mínimas, o pagamento desse bônus deverá ocorrer ainda este ano, até o dia 27 de dezembro.

Petrobras - A participação da Petrobras foi determinante no leilão, já que a estatal arrematou sozinha o bloco de Itapu e formou um consórcio com participação de 90% para levar também o bloco de Búzios, o maior do leilão. As estatais chinesas CNODC e CNOOC tiveram participação de 5% cada uma no consórcio, que pagará R$ 68,194 bilhões dos R$ 69,960 bilhões obtidos com bônus de assinatura nesta rodada.

Os dois blocos arrematados receberam lances mínimos de excedente em óleo. No caso dos leilões do pré-sal, o valor a ser pago em bônus de assinatura é fixo, já que os contratos seguem as regras do Regime de Partilha. Nesses leilões, o critério de avaliação das propostas é o excedente em óleo, também chamado de óleo-lucro. Isso significa que as empresas se comprometem a dividir com o Estado brasileiro uma parte do que for extraído dos blocos, e esse percentual é calculado apenas depois de serem descontados os custos de operação e royalties. A proposta vencedora será aquela em que a União terá a maior participação.

No leilão, as empresas tinham que oferecer à União fatias iguais ou superiores aos seguintes percentuais mínimos de óleo-lucro: 26,23% no bloco de Atapu; 23,24% no de Búzios; 18,15% no de Itapu, e 27,88% no de Sépia.

No mês de setembro de 2019, a produção de petróleo e gás natural no Brasil totalizou 3,738 milhões de barris de óleo equivalente por dia (MMboe/d).

Os campos de Lula, Búzios e Sapinhoá, todos no pré-sal da Bacia de Santos, produziram 1,924 MMboe/d, o que corresponde a cerca de 51,5% da produção brasileira no mês.

A produção de petróleo foi de 2,927 milhões de barris por dia (MMbbl/d), uma redução de 2,1% em relação ao mês anterior e um aumento de 17,8% em relação a setembro de 2018. Já a produção de gás natural foi de 129 milhões de metros cúbicos por dia (MMm3/d), uma redução de 3,4% em relação ao mês anterior e um aumento de 14,1% na comparação com setembro de 2018. O principal motivo para a queda na produção foi a parada programada do FPSO Pioneiro de Libra, no campo de Mero.

Pré-sal: a produção do Pré-sal, oriunda de 110 poços, foi de 1,827 MMbbl/d de petróleo e 73,3 MMm^3/d de gás natural, totalizando 2,289 MMboe/d. Houve redução de 5,7% em relação ao mês anterior e aumento de 28,3% se comparada ao mesmo mês de 2018. A produção do Pré-sal correspondeu a 61,2% do total produzido no Brasil.

Aproveitamento do gás natural: em setembro, o aproveitamento de gás natural foi de 97,5%. Foram disponibilizados ao mercado 67,1 MMm^3/dia. A queima de gás no mês foi de 3,275 MMm^3/d, uma redução de 1,4% se comparada ao mês anterior e aumento de 5,2% se comparada ao mesmo mês em 2018.

Campos produtores: Lula, na Bacia de Santos, foi o que mais produziu petróleo, uma média de 962 MMbbl/d. Também foi o maior produtor de gás natural: média de 39,7 MMm3/d.

Origem da produção: Os campos marítimos produziram 96,4% do petróleo e 80% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras produziram 92,9% do petróleo e do gás natural. Com relação aos campos operados pela Petrobras, com participação exclusiva, produziram 44% do total. A produção nacional ocorreu em 7.221 poços, sendo 655 marítimos e 6.566 terrestres.

Comércio

O volume de produtos do agronegócio exportado pelo Brasil de janeiro a setembro deste ano cresceu 6% frente ao mesmo período de 2018, atingindo quantidade recorde, segundo dados do Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada), da Esalq/USP. Esse aumento esteve atrelado ao crescimento das vendas de carnes, milho, algodão, etanol e café.

O faturamento em dólar, no entanto, caiu 4%, somando US$ 72 bilhões de janeiro a setembro de 2019. Segundo pesquisadores do Cepea, esse resultado se deve à queda nos preços médios pagos pelos produtos do agronegócio embarcados. Em Real, o faturamento apresentou baixa ainda mais intensa, de 15%, o que se deve aos efeitos tanto da queda dos preços em dólar quanto da valorização da moeda brasileira.

Produtos exportados **–** Depois de registrarem altas expressivas em 2018, as vendas externas dos produtos do complexo da soja recuaram em 2019. Já o milho e as carnes têm registrado forte avanço nos embarques. No caso do cereal, a quantidade exportada de janeiro a setembro deste ano mais que dobrou frente ao mesmo período de 2018. Quanto às carnes, os aumentos nos valores foram de 9% para a bovina, de 12% para a suína e de 3% para aves. Ressalta-se que o incremento das vendas externas de carne tem sido influenciado pela crise sanitária na China, em decorrência do episódio da Peste Suína Africana (PSA).

Destino – A China se mantém como principal destino das exportações do agronegócio brasileiro, com participação de 32% do total vendido pelo setor, seguida por países da Zona do Euro (15%) e os Estados Unidos (7%).

Expectativas – Mesmo que o volume embarcado pelo agronegócio brasileiro continue em expansão no último trimestre, o faturamento de 2019 deve ser inferior ao obtido no ano passado, que, vale lembrar foi recorde. Isso porque a oferta mundial de produtos do agronegócio em patamares elevados tem pressionado para baixo os preços externos neste ano.

No geral, a economia brasileira tem apresentado bons fundamentos macroeconômicos, com inflação na meta e redução nas taxas de juros. Vale lembrar que taxas de juros em níveis menores podem favorecer os investimentos na produção agrícola, o que, por sua vez, contribui para que a oferta brasileira de alimentos, fibras e energia continue em expansão.

De acordo com a Reuters, os Estados Unidos e a China concordaram em reverter tarifas como parte da primeira fase de um acordo comercial entre as duas maiores economias do mundo, confirmou, em 07/11, uma autoridade dos EUA.

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