

Notícias principais

Segundo reportagem publicada pelo Estadão Conteúdo, o governo federal apelou ao governador de São Paulo, João Doria (PSDB), para tirar do papel o BR do Mar, que tem o objetivo de dobrar a taxa de crescimento do transporte marítimo de mercadorias entre cidades brasileiras, a chamada cabotagem. Doria, porém, que tem uma série de pautas da infraestrutura que também esperam aval do governo federal, ainda não decidiu se vai acatar ou não o pedido.

O apoio buscado pelo Governo Federal é a concordância de São Paulo em reduzir a zero a alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do combustível para navios de cabotagem – o bunker –, que hoje é de 12%. Essa redução é tida como essencial pelos técnicos do Ministério da Infraestrutura para o programa deslançar, uma vez que a estimativa é que cerca de 60% dos custos do frete marítimo dentro do País sejam de combustível. Doria adotou, neste ano, medida similar com as alíquotas para querosene de avião.

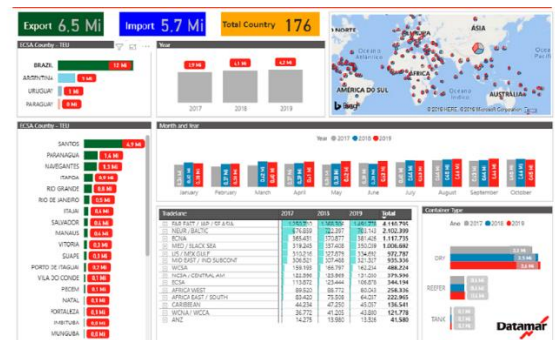
Já foram realizadas conversas semelhantes entre o ministério e os governos de Pará, Bahia e Rio. Mas a concordância de São Paulo, Estado com o maior parque industrial do País, é tida como determinante para o sucesso do BR do Mar, que vem sendo discutido desde julho. Havia expectativa de que o governo editasse uma Medida Provisória sobre o tema no começo deste mês. Porém, sem o acordo com Doria e após entendimentos com a Câmara, o programa será enviado ao Congresso em um projeto de lei comum, que deve tramitar em regime de urgência.

Em meio às manchetes nacionais e internacionais sobre a confiabilidade das estatísticas econômicas do Brasil, a Datamar liberou, há alguns dias, os dados de movimentação de contêineres exportados e importados pelo Brasil relativo às escalas de navios em outubro deste ano. A movimentação de contêineres é notoriamente reconhecida por consultores experientes como uma medida que reflete bem o andamento da atividade econômica de um país. É comum entre consultores do setor marítimo utilizar modelos econômicos que estimam a movimentação de contêineres com base na previsão de crescimento do Produto Interno Bruto, tamanha a correlação entre as duas variáveis.

Os dados da Datamar mostram que a movimentação no período de janeiro a outubro de 2019 cresceu 3% comparado ao mesmo período de 2018, pulando de 4.117.280 TEUs (Unidades de contêiner equilaventes a 20 pés) para 4.228.812 TEUs este ano. No ano anterior havia crescido 5% comparado à 2017, portanto houve uma desaceleração de 5% para 3% no crescimento.

Nas bolas de cristal usadas por consultores marítimos globais o multiplicador de crescimento do PIB para crescimento de TEUs tem variado entre 1% e 4,2% nos últimos vinte anos, puxado para cima ou para baixo por fatores como o ritmo de contêinerização das mercadorias ou pelo aumento da terceirização de fabricação.

Considerando que o PIB brasileiro cresceu aproximadamente 1,1% nos primeiros três trimestres de 2019, um aumento de 3% na movimentação resulta em um multiplicador de quase 2,7, bem razoável para a costa leste da América do Sul.



Se esta relação entre o crescimento do PIB e o crescimento da movimentação de contêineres se mantiver estável em torno de três para um, o que podemos esperar dos volumes de contêineres a serem movimentados no Brasil em 2020? Caso a economia siga crescendo em ritmo morno de cerca de 1%, o aumento será de cerca de 110.000 TEUs. Se crescer perto dos 2% projetados pelos bancos, poderemos ver um adicional de 220.000 TEUs movimentados.

Concluindo, a verdade é que, como sempre, vamos depender da realidade e não da projeção. A expectativa para 2019 era de um crescimento mais forte o que não se concretizou. E se estamos tendo dificuldades de acertar os números históricos, imagina a dificuldade para acertar os números futuros. A solução é arregañar as mangas e trabalhar.

O novo dashboard da Datamar mostra de maneira fácil e intuitiva a situação atual comparada aos períodos anteriores. Pode se notar que o Extremo Oriente continua sendo, de longe, a região de maior relevância para o comércio exterior brasileiro, seguido do Norte Europeu e das Américas. É possível ver também que o Porto de Santos segue dominando a movimentação de contêineres no país, com um volume duas vezes maior que a dos próximos portos brasileiros, Paranaguá e o complexo de Itajaí e Navegantes.

A Datamar disponibiliza essa e outras análises do comércio exterior brasileiro e de toda a costa leste da América do Sul, além do Chile a partir do DataLiner, carro chefe da empresa. O DataLiner é um banco de dados que fornece uma visão completa do fluxo marítimo de Comércio Exterior da América do Sul. Inclui informações sobre os armadores, navios, portos e terminais, exportadores e importadores, além de mercadorias embarcadas, bem como suas origens e destinos.

Portos, terminais e infraestrutura

De acordo com reportagem publicada pela Folha de S. Paulo, a redução da profundidade do canal de navegação do Porto de Santos tem causado transtornos para navios destinados às operações de graneis líquidos químicos.

A falta de condições para atracação gera sobrestadia, multa cobrada por exceder o tempo de permanência em um porto conforme estipulado na carta-partida. Os valores variam de US\$ 20 mil a US\$ 35 mil por dia (R\$ 83 mil a R\$ 145 mil). O prejuízo total estimado já atinge US\$ 5 milhões (R\$ 20,7 milhões).

O prejuízo é provocado pelo assoreamento (depósitos de sedimento) no leito do canal, que resultou na redução do calado operacional (parte do navio que fica submersa) em berços de atracação de navios na Alemoa e na ilha Barbabé.

Isso diminuiu para três o número de pontos para atracação das embarcações. As obras de dragagem estão suspensas desde abril. Ao menos 14 navios já cancelaram a vinda ao porto, que tem fila de 15 dias. O problema ainda pode aumentar com a chegada de novas embarcações.

Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, o novo contrato de dragagem do Porto de Santos deve ser assinado no próximo dia 20, quando está agendada uma reunião do Conselho de Administração (Consad) da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). A expectativa é de que as obras sejam iniciadas na primeira quinzena de janeiro

Piloni afirma que a obra deve ser executada pela DTA Engenharia, que apresentou a melhor proposta – de R\$ 274,7 milhões – para a realização da dragagem do Porto por 24 meses. A empresa foi habilitada e teve seus equipamentos inspecionados pela Docas.

O Porto de Imbituba, no litoral sul de Santa Catarina, passa agora a contar com uma nova operação que vai ampliar o fornecimento de insumos para produção cervejeira no estado. A Ambev, após 10 anos, volta a realizar operações comerciais no Porto, oferecendo mais uma opção de abastecimento de malte e cevada a suas unidades fabris. A retomada é estratégica e abre espaço para que a companhia amplie sua rede de transporte marítimo e de cabotagem, além de otimizar a logística e reduzir as emissões.

A primeira carga via Imbituba está sendo recebida esta semana pela Ambev. Ao menos 10 mil toneladas de malte argentino chegaram ao Brasil, transportadas pelo navio Allegra, que atracou na terça-feira (03/11). Os insumos vão para as fábricas da cervejaria em Santa Catarina, além de outros estados, e serão usados na produção de rótulos como, por exemplo, Brahma, Skol e Antarctica. Novas cargas de cevada devem chegar nas próximas semanas. A empresa prevê ainda o uso de navios de cabotagem para o transporte até Imbituba.

Na última semana, representantes da Ambev se reuniram em Florianópolis com gestores do Porto e da Secretaria de Estado da Agricultura para discutir a ampliação das operações comerciais da empresa no Porto de Imbituba. “Retomamos o abastecimento para ampliar nossas opções de transporte de insumos e dar agilidade ao fornecimento de matérias-primas básicas para nossa produção. Queremos desenvolver a estrutura portuária e de armazenagem, e o Porto de Imbituba é uma rota importante para importação de cevada e malte na Região Sul”, diz Edivan Panisson, diretor de Suprimentos da Cervejaria Ambev.

Participaram da reunião o Secretário Adjunto de Estado, Ricardo Miotto, e o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Jamazi Alfredo Ziegler, acompanhado de gestores da empresa: Rui Roberti, gerente comercial; Juliano Blanco, gerente de saúde, segurança e meio ambiente e Aristeu Cavalca, assessor de diretoria. Para Rui Roberti, a atracação do navio Allegra marca o reinício das tratativas para a operação de malte e o crescimento da movimentação de cevada no Porto de Imbituba. “Em parceria com a comunidade portuária, estamos empenhados em diversificar o portfólio de cargas do Porto de Imbituba, aproveitar as potencialidades do Porto e as demandas do mercado”, ressalta o gerente comercial.

Foi prorrogado para 2 de março de 2020 o prazo para que terminais, armazéns e recintos localizados em portos,

aeroportos e postos de fronteira e que operam na exportação ou importação de produtos agropecuários solicitem habilitação para trabalharem com tais produtos. A medida consta na Instrução Normativa 34, publicada no Diário Oficial de 02/12. O prazo inicial para a habilitação venceu no dia 1º, conforme previsto na IN 39, editada em 2017.

Para receber a habilitação do Mapa, os terminais, armazéns e recintos privados têm que implantar diversas estruturas necessárias ao funcionamento da vigilância agropecuária internacional do Ministério, como câmaras frias, além de disponibilizar empilhadeiras para transporte de produtos, caixas, paletes e estrutura de escritórios. Atualmente, existem 322 locais habilitados no país, dos quais 250 são provisórios.

“O Ministério também irá habilitar oficialmente os armazéns, terminais e recintos administrados pela Receita Federal do Brasil. Atualmente, nas unidades onde funciona o serviço do Vigiagro, existem 543 funcionários: 196 agrônomos, 117 veterinários, três zootecnistas, 64 agentes de atividade agropecuária, 41 agentes de inspeção de produtos de origem animal, 64 servidores administrativos e 49 de outras funções. Os serviços prestados nesses locais são essenciais para garantir a segurança nas operações do comércio exterior”, explicou o coordenador do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional do Mapa (Vigiagro), Fábio Florêncio Fernandes.

Uma operação experimental para embarque de granéis sólidos através de um contêiner “escotilha” foi realizada no Porto de Imbituba O teste aconteceu no cais 2, com o auxílio do guindaste portêiner.

O foco da simulação é o embarque de granéis agrícolas. Dependendo da carga, a operação leva cerca de 40 segundos para esvaziar dois contêineres “escotilha” de 20 pés, o que corresponde a, no mínimo, 40 toneladas por movimento do portêiner. A ação consiste em abrir “escotilhas” na parte inferior do contêiner para o despejo da carga no porão do navio.

O evento foi acompanhado por representantes da Autoridade Portuária, SCPAR Porto de Imbituba, e da empresa Santos Brasil, arrendatária do Terminal de Contêineres do Porto (TECON). O contêiner pertence à empresa Sanry cerealista, localizada no Armazém Redex às margens da BR-101, em Imbituba. A companhia busca aperfeiçoar as operações de granéis sólidos, possibilitando maior eficiência para o Porto.

Estudo, desenvolvido pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ apontou que, em aproximadamente 71% das operações de transporte marítimo realizadas em 2019, os valores divulgados por grandes transportadores marítimos – CMA-CGM, Hapag-Lloyd e Hamburg Süd -, para os principais portos brasileiros na movimentação de contêineres, estão em linha com os valores declarados no Sistema Mercante, cujo acesso é feito pela ANTAQ por intermédio do Sistema Porto sem Papel (PSP).

Esse percentual varia de acordo com o transportador marítimo e o tipo de contêiner, tendo atingido 83% para contêineres high cube de 40 pés a 17,8% para contêineres refrigerados de 40 pés. De forma geral, para os valores considerados como diferentes dos valores de referência divulgados, aproximadamente metade foram declarados acima e metade abaixo desses patamares. Nos casos de valores abaixo do divulgado, o desconto mediano foi de 17,5%, ao

passo que, para os valores superiores, o acréscimo mediano foi de 30,5%.

Os portos/complexos portuários brasileiros considerados foram Santos (SP), Itajaí-Portonave (SC), Paranaguá-Antonina (PR), Rio Grande (RS), Itapoá-São Francisco do Sul (SC), Manaus (AM), Suape-Recife (PE) e Pecém-Fortaleza (CE), que, juntos, representaram 85% da movimentação de contêineres do país, em 2018.

A Taxa de Movimentação no Terminal, mais conhecida como Terminal Handling Charge – THC, 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 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.

Navegação

A CMA CGM informou que está descontinuando os serviços PARAGWADA e UKXPRESS a partir de dezembro de 2019.

De acordo com a empresa, o último navio do PARAGWADA será o RS MISTRAL, ETA GPPTP em 12 de dezembro de 2019. Já o último navio do UKXPRESS foi o MV CC FORT ST LOUIS, ETA Fortaleza em 4 de dezembro de 2019.

É importante destacar que Vila do Conde continuará sendo atendida pelo serviço NBA / NEFGUI.

Serviços que foram descontinuados:

Nome	DC_VSA	Rotação	Transit Time
UK EXPRESS	NEUR (CGMU)	BRVLC, BRFOR, GBLGB, NLRMT, BRVLC	35 dias
PARAGWADA	USGC (CGMU)	BRVLC, DOCAU, TTPTP, TTPOS, GYGEO, BRVLC	30 dias

Serviço que mantém passagem em Vila do Conde:

Nome	DC_VSA	Rotação	Transit Time
FRENCH GUYANA / NORTH BRAZIL	NEUR (CGMU_MARF)	BRVLC, BRFOR, BRNAT, ESALG, GBLON, NLRMT, FRLEH, SXPHI, TTPOS, GFDDC, BRVLC	42 dias

Com uma delegação composta por representantes da Marinha do Brasil, do Ministério das Relações Exteriores, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), o Brasil foi reeleito, na categoria B, para o biênio 2020/2021, como integrante do Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO) na 31ª Sessão da Assembleia, realizada em Londres, no período de 25 a 29 de novembro.

A assembleia é o órgão máximo da IMO, composto atualmente por 174 Estados-Membros, que se reúne uma vez a cada dois anos e é responsável por aprovar o programa de trabalho e o orçamento; determinar acordos financeiros; e eleger o Conselho da Organização, o qual é composto atualmente por 40 membros, distribuídos em três categorias: A (10 membros), B (10 membros) e C (20 membros).

O Brasil é membro ininterrupto desde 1967 e, desde 1975, ocupa assento nesta categoria, que é destinada às nações com interesse no comércio marítimo mundial. A importância e a credibilidade do país no cenário marítimo internacional foram mais uma vez reconhecidas, o que garante a condição de contribuir de forma atuante e participativa, para as decisões voltadas para promover um transporte marítimo seguro, ambientalmente sustentável, eficiente e em um ambiente de cooperação entre os Estados.

A partir de janeiro de 2020, o serviço BRAZEX, da CMA CGM, navegará com uma nova configuração. De acordo com a empresa, este é o único serviço direto dedicado às regiões ECSA/CARIBBEAN. As embarcações são 100% operadas pela CMA CGM.

Com a nova configuração, haverá uma escala em Itaguaí ao invés de Rio de Janeiro. O serviço semanal liga Manaus ao(à)/do(a) Caribe, Ásia, Europa e América do Norte, com uma nova escala direta de/para Freeport, Texas, além de serviço direto de/para Veracruz, México, e portos do Golfo dos EUA, de e para o Brasil.

Além disso, haverá o uso de Kingston/Cartagena como hubs para cobertura total (Caribe, Venezuela, América Central e WCSA) e forte foco no mercado de frigoríficos, com mais de 300 plugs de alocação semanalmente.

Montevideu, Buenos Aires, Suape e Rio Grande serão oferecidos via Itajaí, com possibilidade de atender Assunção via Montevideo + Itajaí.

A Hamburg Süd está disponibilizando a todos os seus clientes uma nova tecnologia para contêineres reefer: a Remote Container Management (RCM). O RCM monitora parâmetros como temperatura, umidade relativa e as concentrações de O₂ e CO₂ dentro do contêiner reefer em tempo real.

O RCM permite que os clientes usem esses dados para monitorar melhor sua cadeia de suprimentos, tornando-a muito mais eficiente e confiável e, assim, alavancar uma economia de custos. Uma de suas características é que as informações estão disponíveis online.

Toda a frota de contêineres reefer da Hamburg Süd e da Maersk foi equipada com a tecnologia. Nos últimos meses foram feitos diversos testes e o desenvolvimento da interface digital para os clientes. O resultado é um aplicativo on-line intuitivo e muito fácil de usar, que pode ser acessado via PC, tablet ou smartphone e exibe convenientemente todos os parâmetros importantes do contêiner reefer.

Após o login, os clientes registrados obtêm uma visão geral dos contêineres refrigerados que reservaram, além de informações sobre os portos de partida e destino, número dos contêineres e nomes dos navios.

O “Registro de Viagem” mostra todos os eventos importantes do transporte de contêineres, como entrega no terminal ou carga e descarga do navio. É possível visualizar os dados sobre as condições nos contêineres a qualquer momento e, com apenas alguns cliques, fazer o download como uma lista do Excel ou encaminhá-los diretamente, por exemplo, para o destinatário da mercadoria. Além disso, os clientes são notificados se as configurações estiverem desviando dos parâmetros padrão. Se os valores-limite críticos forem excedidos ou não forem mantidos, a equipe de operações da Hamburg Süd também receberá uma

notificação de alarme para que possam tomar as medidas necessárias para garantir a qualidade da carga.

Vale lembrar que a Hamburg Süd e a Maersk oferecem a maior frota de contêineres reefer do setor, com 380.000 unidades.

Carnes

As proteínas tiveram um terceiro trimestre desafiador, segundo a Maersk, uma das maiores empresas de logística integrada de contêineres do mundo. A exportação de aves, carne bovina e outras carnes exportadas em contêineres caíram 7%, 3% e 3%, respectivamente, e o volume de carne bovina deverá reagir e voltar a crescer no quarto trimestre, graças à crescente demanda chinesa.

A previsão da Maersk para as exportações de carne bovina no quarto trimestre é de crescimento próximo a 5%. “O crescimento ainda não é tão grande, por causa de mercados como Egito, que deixou de comprar pois está superestocado, Arábia Saudita com baixa demanda e Rússia, que não compra a carne bovina brasileira há algum tempo. A China é o grande mercado onde os exportadores estão concentrando seus volumes”, explica Matias Concha, Diretor de Produto da Maersk para a Costa Leste da América do Sul.

Segundo ele, um fator que também impacta ou prejudica o potencial do crescimento do volume de exportação é a dificuldade dos frigoríficos na compra do boi. “O preço está alto e a oferta do boi com idade máxima de 30 meses, uma restrição chinesa, criam também dificuldades para aumento de volume e formulação de preço”, completa. Para o mercado Europeu, os exportadores de carne bovina estão enfrentando dificuldades, pois os consumidores estão optando cada vez mais por fornecedores locais ou fechados, como a Polônia. Espera-se que a demanda do Oriente Médio permaneça consistente e estável, no entanto, os exportadores brasileiros perderam terreno para os produtores locais devido a liberação de novas plantas e incentivos governamentais, além da concorrência da Rússia e da Ucrânia.

Para o frango no quarto trimestre, a Maersk informa que não há crescimento previsto e pode ocorrer até um leve declínio nas exportações. O mercado doméstico está aquecido, pois a carne de frango é a principal substituta de carne bovina que, no momento, apresenta preços elevados. “A exportação, mesmo com o dólar alto, não terá mudança significativa, pois refletirá o mercado externo. Ásia tem consumido o frango brasileiro, mas não é o produto que eles têm comprado em maior quantidade. Os Estados Unidos também tiveram plantas autorizadas e voltaram a ser um competidor para o frango brasileiro neste mercado. Já o mercado do Oriente Médio não tem reagido e o Europeu consumiu menos que o ano passado”, explica Matias Concha. O grande crescimento esperado nas exportações será de carne suína e bovina.

“É importante levar em consideração que o feriado chinês também pode impactar os embarques, puxando os números para baixo, já que serão duas semanas em que eles diminuem as entregas. Outro fator analisado é o consumo doméstico no fim do ano de costelinha, pernil e demais cortes nobres, que aumenta significativamente”, finaliza o Diretor de Produto da Maersk.

O frigorífico Marfrig, maior produtor de hambúrguer do mundo, anunciou que está estudando com o governo de São Paulo eventual reativação e ampliação de fábrica no interior

do Estado, um projeto que pode consumir investimentos de 600 milhões de reais.

Segundo a companhia, “um termo de engajamento” para avaliar o investimento foi assinado nesta sexta-feira. A fábrica, instalada na cidade de Promissão, “deve produzir 100 mil toneladas de alimentos por ano” e será “dedicada à produção de alimentos processados derivados de proteína animal e vegetal”.

A Marfrig afirmou que o prazo para execução das obras e reativação da unidade é de 36 meses, “a partir da concretização das negociações”.

A assinatura do termo foi feita em conjunto com a Investe SP, agência de promoção de investimentos do governo paulista. Se os planos avançarem, a unidade de Promissão vai complementar a produção da fábrica da Marfrig em Várzea Grande (MT), afirmou a companhia.

As exportações brasileiras de carne suína (considerando todos os produtos, entre in natura e industrializados) alcançaram 66,4 mil toneladas em novembro, volume 13,2% superior às 58,7 mil toneladas embarcadas no mesmo período do ano passado, informa a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). Em receita, o saldo das exportações de novembro totalizou US\$ 149,3 milhões, número 42,3% maior que o efetivado no mesmo período de 2018, com US\$ 104,9 milhões.

Já no acumulado do ano (janeiro a novembro), os embarques de carne suína alcançaram 674,2 mil toneladas, saldo 14,4% superior ao efetivado no mesmo período do ano passado, com 589,2 mil toneladas. Em receita, o valor total das vendas em 2019 alcançou US\$ 1,413 bilhão, número 27,9% acima do registrado no mesmo período de 2018, com US\$ 1,105 bilhão.

“O impulso das vendas para a Ásia segue sólido nas exportações do setor. Na comparação entre novembro deste ano e do ano passado, a diferença é positiva em 117%. No mesmo passo, Hong Kong incrementou suas compras em 25%”, ressalta Francisco Turra, presidente da ABPA.

Carne de frango – Levantamentos da ABPA mostram que as exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e industrializados) alcançaram 332 mil toneladas em novembro, volume 3,1% superior ao registrado no mesmo período do ano passado, quando foram embarcadas 321,9 mil toneladas.

A receita cambial das vendas de novembro alcançou US\$ 537,5 milhões, 2,1% acima do registrado no décimo primeiro mês de 2018, com US\$ 526,7 milhões. No ano, as exportações de carne de frango acumulam alta de 2%, com total de 3,822 milhões de toneladas embarcadas entre janeiro e novembro de 2019, contra 3,748 milhões de toneladas efetivadas no mesmo período do ano passado.

Com isto, a receita cambial alcançou US\$ 6,358 bilhões, 6,1% acima do realizado no mesmo período de 2018, com US\$ 5,990. “Assim como nas vendas de carne suína, o quadro sanitário da Ásia também tem gerado impactos significativos nas exportações de carne de frango.

Em novembro, a elevação dos embarques para a China foi 61% maior, na comparação com o ano anterior. Mesmo com novos players no mercado, a demanda chinesa continuará a ser um dos

motores do mercado internacional do próximo ano”, analisa Ricardo Santin, diretor-executivo da ABPA.

A JBS, maior produtora mundial de proteína animal, planeja investir cerca de 8 bilhões de reais (US\$ 1,9 bilhão) no Brasil em cinco anos, à medida que se prepara para uma forte demanda por produtos à base de carne no país e no exterior, afirmou o CEO da empresa, Gilberto Tomazoni.

Segundo o executivo, o crescimento esperado da demanda de proteínas deve continuar nas próximas décadas, o que justifica os planos de aumentar a capacidade de carnes e produtos processados da empresa no Brasil.

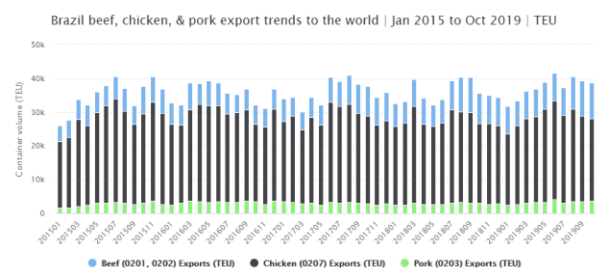
De acordo com dados divulgados em 02/11 pelo Secex, as exportações brasileiras das carnes bovina, suína e de frango in natura desaceleraram em novembro quando comparadas ao desempenho excepcional de outubro. Em relação a igual período de 2018, no entanto, os volumes e receitas dos embarques das três proteínas tiveram avanço. As vendas internacionais de carne bovina saíram do recorde de 170,5 mil toneladas do mês passado para 155,6 mil toneladas em novembro, queda de 8,74%. Já no comparativo anual, houve alta 19,23%. Os dados consideram 20 dias úteis.

Em receita, o País faturou US\$ 755,8 milhões com os embarques da proteína bovina, leve queda de 0,90% ante outubro, mas forte aumento de 45% ante os US\$ 521,1 milhões registrados em novembro de 2018. O preço médio da tonelada alcançou US\$ 4.857,60, ante US\$ 4.473,50 em outubro (+8,58%) e US\$ 3.993,80 em igual período do ano passado (+21,6%).

Na carne suína in natura, o Brasil embarcou 57,6 mil toneladas em novembro, 7,84% a menos que no mês anterior e 12,5% superior ante o volume exportado um ano antes. Em faturamento, foram obtidos US\$ 138,4 milhões com as vendas internacionais, recuo de 6,42% ante outubro, mas crescimento de 46,4% na variação anual. O preço médio da tonelada atingiu US\$ 2.405,30, ante US\$ 2.365,20 em outubro (+1,69%) e US\$ 1.852,10 em igual período do ano passado (+29,86%).

Em carne de frango in natura, o País exportou em novembro 309,2 mil toneladas, 6,24% a menos do que as 329,8 mil toneladas embarcadas em outubro deste ano e 4,24% a mais do que as 296,6 mil toneladas de novembro de 2018. A receita obtida com o produto foi de US\$ 492,8 milhões, redução de 5,79% quando comparado ao mês anterior. Na variação anual, houve alta de 6,02%. O preço médio da tonelada embarcada no mês passado foi de US\$ 1.593,70, contra US\$ 1.585,90 em outubro último (+0,49%) e US\$ 1.566,80 em novembro do ano anterior (+1,71%).

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações de carne bovina, suína e de frango do Brasil a partir de 2015:



Outras cargas

A indústria nacional de aço deve fechar o ano com uma queda de 6,7% no volume de exportação (13 milhões de toneladas) e aumento de 2,1% nas importações (2,5 milhões de toneladas). A estimativa foi apresentada em 05/11 pelo Instituto Aço Brasil que indica, ainda, que as vendas internas também tendem a um resultado inferior ao de 2018 em 18,5 milhões de toneladas.

Em relação ao consumo aparente, que considera vendas de empresas locais e importações, espera-se um total de 20,7 milhões de toneladas comercializados, o que significa uma queda de 2,4% em relação ao volume registrado no ano passado.

O presidente executivo do instituto, Marco Polo de Mello Lopes, explicou que o ano teve um início desfavorável para o setor. “O primeiro semestre foi muito ruim. Diria que a economia frustrou as expectativas dos que tinham a esperança de uma retomada mais vigorosa”, disse, lembrando do crime ambiental de Brumadinho (MG) como um dos impactos negativos.

Nos próximos cinco anos, a expectativa do Aço Brasil é que companhias do segmento invistam US\$ 9 bilhões nos próximos cinco anos.

Outro desafio do setor é em relação a utilização da capacidade instalada da indústria brasileira de aço, atualmente subutilizada, em torno de 64% do total disponível. Para Lopes, o ideal seria a utilização de, no mínimo, 85% da capacidade instalada. Para atingir essa condição, a produção teria que alcançar as 9,5 milhões de toneladas e seria capaz de gerar 203.863 vagas de empregos diretos e indiretos.

Segundo o presidente executivo do instituto, o otimismo em relação ao futuro está associado a desdobramentos do contexto sociopolítico do país. Lopes citou a recuperação da construção civil e da infraestrutura como fatores capazes de promover uma melhora no desempenho do segmento. Outra aposta está na ampliação da participação da indústria no setor de óleo e gás e energia renovável.

Estados Unidos - Perguntado sobre a sinalização do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de sobretaxar o aço brasileiro, Marco Polo de Mello Lopes disse que os contratos já firmados com clientes norte-americanos estão sendo cumpridos, mas novas negociações estão suspensas devido ao clima de “insegurança”.

“Todos nós que estamos acompanhando de perto fomos surpreendidos, porque o arrazoado posicionamento do presidente Trump é desprovido de qualquer sentido técnico. A afirmativa de que o Brasil manipula seu câmbio é desprovida de qualquer sentido. Não tem pé nem cabeça falar que o agricultor americano é prejudicado. Agricultura não tem nada a ver com aço”, declarou, assinalando que, para ele, o mercado de aço tem convivido com “práticas predatórias”.

No início da semana Trump disse, em sua conta no Twitter, que o Brasil e a Argentina estão promovendo uma desvalorização das moedas locais e supervalorização do dólar prejudicando produtores americanos. Por isto, o presidente norte-americano informou que planeja restaurar as tarifas sobre aço e alumínio comprados desses países.

A produção de carros, comerciais leves, caminhões e ônibus no Brasil totalizou 227,58 mil unidades em novembro, uma queda de 7,1% em relação ao mesmo mês de 2018 e um tombo de 21,2% ante outubro, conforme dados divulgados pela Anfavea, associação que representa montadoras instaladas no país, no dia 05/12.

No acumulado do ano, a produção alcançou 2,77 milhões de unidades, aumento de 2,7% sobre o intervalo de janeiro a novembro de 2018.

As vendas no mês passado somaram 242,3 mil unidades, alta de 4,9% na comparação com novembro do ano anterior, mas queda de 4,4% em relação a outubro, mostraram os dados. No acumulado de 2019, houve alta de 8,3%, para 2,33 milhões de unidades.

As exportações recuaram 7,9% em novembro ante novembro de 2018, para 31,7 mil unidades, mas cresceram 5,9% em relação a outubro. No acumulado do ano, os embarques totalizam 399,2 mil unidades, declínio de 33,2% frente ao mesmo período do ano passado.

As exportações de algodão do Brasil totalizaram 256,3 mil toneladas em novembro, alta de 21,06% ante igual mês de 2018, quando o Brasil havia embarcado 211,7 mil toneladas ao exterior.

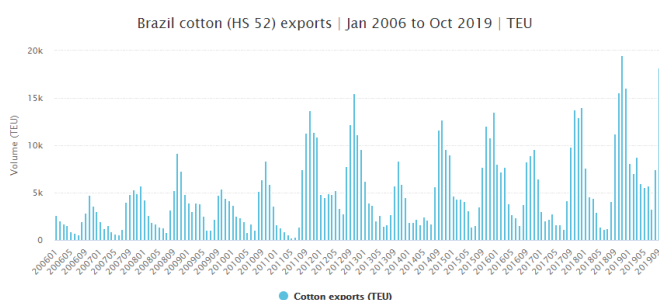
A receita somou US\$ 412 milhões em novembro, 12,26% acima do desempenho de novembro do ano passado, de US\$ 367 milhões. Os dados, da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, foram divulgados na segunda-feira, 2 de dezembro, e consideram 20 dias úteis.

Em relação a outubro de 2019, o volume embarcado ficou 11,03% abaixo das 288,1 mil toneladas do período. A receita em novembro também caiu 11,32% ante outubro/2019, quando o Brasil havia obtido US\$ 464,6 milhões com a exportação da fibra.

A safra recorde de algodão, referente ao ciclo 2018/19, continua sendo embarcada e por isso os volumes devem ficar firmes até o fim do ano para garantir a entrega de toda a fibra negociada. O preço médio da tonelada da pluma exportada em novembro foi de US\$ 1.607,70, ante US\$ 1.733,30 de novembro do ano passado.

Em outubro deste ano, o preço médio foi de US\$ 1.612,40/t. No acumulado dos 11 meses de 2019, o País embarcou 1,269 milhão de toneladas da pluma, com faturamento de US\$ 2,088 bilhões.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de algodão desde janeiro de 2006:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Comércio

O ministro da Economia do Brasil, Paulo Guedes, e a ministra da Indústria e Comércio do Paraguai, Liz Cramer, firmaram, em 06/12, em Bento Gonçalves (RS), entendimentos políticos que permitirão o avanço das negociações do Acordo Automotivo Brasil-Paraguai.

Entre as linhas principais que deverão constar do futuro Acordo Automotivo bilateral, estabeleceu-se que Brasil e Paraguai concederão mutuamente, como regra geral, livre comércio imediato para produtos automotivos. Para algumas exceções se aplicará um cronograma de desgravação gradual e crescente do Paraguai ao Brasil que atingirá o livre comércio até 2023.

Como regra de origem geral para veículos, definiu-se que o Índice de Conteúdo Regional (ICR) a ser cumprido por ambas as partes será de 50%. Como forma de promover o desenvolvimento e a comercialização de veículos com motorizações alternativas, o compromisso prevê condições de acesso preferencial, com margem de preferência de 100%, para 10 mil unidades anuais, desde que cumpram com um ICR mínimo de 35%, no caso do Brasil, e de 30% a 35% nos próximos cinco anos, no caso do Paraguai. Ademais, estabeleceu-se uma quota gradual que chegará a 3 mil unidades anuais de veículos em 3 anos, desde que cumpram com um ICR de 35% ao final do período.

No caso das autopeças paraguaias produzidas sob o regime de maquila, acordou-se que estas gozarão de livre acesso ao mercado brasileiro pelos próximos cinco anos, desde que cumpram com as regras de origem do acordo, com um ICR mínimo de 50% no componente de valor da fórmula, quando aplicável. Foram definidas ainda condições diferenciadas de acesso para as autopeças brasileiras e paraguaias com ICR reduzido por um período de cinco anos.

Tema de grande importância para o setor produtivo brasileiro, o Paraguai se comprometeu a isentar os produtos automotivos originários do Brasil da cobrança de taxas consulares, a partir do oitavo ano da entrada em vigor do futuro acordo.

No que diz respeito às tarifas cobradas pelas partes na importação de produtos automotivos de terceiros parceiros comerciais, estabeleceu-se que cada parte continuará a aplicar suas tarifas nacionais atualmente vigentes, até que se implemente, no âmbito do MERCOSUL, a aplicação da Tarifa Externa Comum (TEC) para os produtos do setor.

Com relação à importação de veículos usados, o Paraguai se comprometeu a revisar sua política nacional de importação de tais produtos nos termos do que vir a ser acordado no âmbito do regime automotivo do MERCOSUL, levando-se em conta, também, normas ambientais, de saúde pública e de segurança. Determinou-se, por fim, que as delegações de ambos os países deverão se reunir, com a brevidade possível, a fim de concluir as negociações e subscrever o Acordo Automotivo bilateral.

Atualmente, o Paraguai é o único país do MERCOSUL com o qual o Brasil não tem um acordo automotivo bilateral. Este, quando for concluído, conferirá maior previsibilidade para os investimentos bilaterais e maior segurança jurídica, tendo em vista que, em função de o setor automotivo não estar incorporado ao regime geral do MERCOSUL, o comércio automotivo entre Brasil e Paraguai carece, ainda, de arcabouço jurídico específico.

Historicamente, o comércio de produtos automotivos entre Brasil e Paraguai é baixo: em 2018, a corrente de comércio somou US\$ 763 milhões, o que correspondeu a 1,7% da corrente de comércio global de produtos automotivos do Brasil (US\$ 44,7 bilhões). Na última década, porém, o comércio bilateral de produtos do setor tem crescido consideravelmente, sobretudo em função das importações brasileiras de autopeças. Em 2018, o comércio bilateral registrou exportações no valor de US\$ 540 milhões e importações no valor de US\$ 223 milhões, o que resultou em superávit de US\$ 317 milhões para o Brasil.

A produção da indústria brasileira cresceu 0,8% em outubro, na comparação com o mês anterior, puxada principalmente pelos produtos alimentícios e farmacêuticos, segundo a Pesquisa Industrial Mensal, divulgada em 04/11 pelo IBGE.

É o melhor outubro desde 2012 (1,5%) e a terceira alta seguida para o setor, que acumulou nesse período expansão de 2,4%, algo que não aconteceu desde o final de 2017. Três das quatro grandes categorias econômicas e 14 dos 26 ramos pesquisados avançaram em outubro.

No acumulado do ano, no entanto, o setor industrial caiu 1,1%. Em relação ao mesmo mês do ano anterior, houve alta de 1% em outubro, a segunda depois de três meses de resultados negativos consecutivos: junho (-5,8%), julho (-2,6%) e agosto (-2,1%). No acumulado em 12 meses, a produção industrial recuou 1,3%, prosseguindo com redução da intensidade de perda iniciada em agosto.

“Quando observamos os últimos três meses, percebemos uma melhora na trajetória da indústria, embora não seja no todo. Esse crescimento vem sendo influenciado pela demanda doméstica e por uma pequena melhora no mercado de trabalho, acompanhadas pela massa de rendimentos, a concessão de crédito, a liberação do FGTS e a inflação abaixo da meta. Essa melhora está longe de recuperar as perdas do passado, mas mostra uma mudança no setor industrial, que até metade do ano estava negativo”, avalia André Macedo, gerente da pesquisa.

Entre as atividades, as influências positivas mais importantes no crescimento de outubro foram registradas por produtos alimentícios (3,4%), sobretudo açúcar e suco de laranja, e produtos farmacêuticos e químicos (11,2%). Os farmacêuticos reverteram a queda verificada no mês anterior (-0,3%); e os farmacêuticos eliminaram a redução de 9,1% acumulada nos meses de agosto e setembro deste ano.

Macedo destaca que também tiveram impactos positivos relevantes os setores de máquinas, aparelhos e materiais elétricos (4,9%), de celulose, papel e produtos de papel (2,4%), de impressão e reprodução de gravações (15,3%), de máquinas e equipamentos (1,4%), de outros produtos químicos (1,1%), de produtos de minerais não-metálicos (1,8%) e de bebidas (1,6%).

Por outro lado, o gerente da pesquisa observa que entre os dez ramos que reduziram a produção nesse mês, os desempenhos de maior importância foram verificados em coque, produtos derivados do petróleo e biocombustíveis (-2,1%), que intensificaram o recuo verificado no mês anterior (-1,3%); na metalurgia (-3,2%), com perda de 7,1% em cinco meses consecutivos de queda na produção; e nas indústrias extrativas (-1,1%), que marcaram a segunda taxa negativa seguida, com perda acumulada de 2,9% nesse período.

“Esses três segmentos têm forte impacto no contexto do setor industrial, mas o maior deles decorre dos derivados do petróleo. Na metalurgia, a sequência de quedas ocorreu principalmente nos produtos siderúrgicos”, comentou André Macedo. Outros recuos foram registrados nos segmentos de confecção de artigos do vestuário e acessórios (-3,4%), móveis (-5,6%) e veículos automotores, reboques e carrocerias (-0,6%).

Já entre as grandes categorias econômicas analisadas pela Pesquisa Industrial Mensal, os melhores resultados foram registrados nos bens de consumo duráveis (1,3%) e bens de consumo semi e não duráveis (1,0%). O segmento de bens intermediários (0,3%) também mostrou avanço nesse mês. Já o setor de bens de capital foi o único que apontou taxa negativa em outubro (-0,3%).

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) prevê uma alta de 9,8% na receita do setor em 2020, na comparação com 2019. A expectativa é que o Valor Bruto de Produção (VBP), índice que mede a receita “dentro da porteira”, totalize cerca de R\$669,7 bilhões. Para o Produto Interno Bruto (PIB) do setor a previsão é de um crescimento de 3% em 2020.

De acordo com a entidade, o carro-chefe do faturamento será a agropecuária, com previsão de crescimento de 14,1%, equivalente a R\$ 265,8 bilhões. Na avaliação da CNA, a perspectiva de aumento da produção fará com que 2020 seja considerado “o ano do setor”.

No caso da carne bovina, a expectativa é de expansão de 22,2% no VBP, atingindo receita de R\$129,1 bilhões. Já para os suínos, espera-se aumento de 9,8% do VPB. A pecuária de leite deverá crescer 7,5% o VPB; e o frango, 7,1%.

De acordo com o superintendente técnico da CNA, Bruno Lucci, “o produtor [de carne] vai reagir, estimulado pelo preço, e investirá em tecnologia para ganhar em escala”. Segundo ele, com isso, “não faltará carne no mercado brasileiro”. Em 2020, o VBP da agricultura deverá crescer 7,2%, alcançando R\$ 403 bilhões. O principal destaque ficará com a soja, com previsão de alta de 14,1%, encerrando o ano agrícola (que vai de agosto a julho) com um lucro de R\$ 165,2 bilhões. Este aumento é atribuído ao aumento dos preços e da produção, informa a CNA.

Ao apresentar o balanço de previsões, o presidente da CNA, João Martins, informou que a entidade está preocupada com as desigualdades sociais observadas no setor. “Menos de 10% dos agricultores detêm 84% da renda do setor. Isso mostra que poucos estão se beneficiando da pungência do setor”, alertou. Para diminuir essa distorção, a CNA pretende facilitar o acesso à assistência técnicas a esses produtores. A expectativa é que esta medida resulte na “criação de uma nova classe média no setor”.

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