

Notícias principais

De acordo com a agência AgriCensus, com receio de que Alberto Fernández aumentasse as taxações sobre produtos agrícolas, o que acabou se confirmando, os produtores da Argentina aceleraram as vendas de soja, milho e trigo até o dia 10 de dezembro, quando o novo presidente assumiu o cargo.

Até a semana do dia 11 de dezembro, as vendas dos produtores totalizaram 5,8 milhões de toneladas, tanto da safra antiga quanto do ciclo 2019/10, ainda a ser colhido, na comparação com 1,75 milhão de toneladas no mesmo período de 2018.

Também foram solicitadas licenças para exportar 2,7 milhões de toneladas dessas culturas, ante 500 mil na mesma semana do ano passado.

Portos, terminais e infraestrutura

A Antaq realizará consulta e audiência públicas, no período de 6 de janeiro a 19 de fevereiro de 2020, para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de licitação para o arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis sólidos vegetais, especialmente farelo de soja, localizado no Porto Organizado de Santana, denominado MCP02.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico:
portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à Antaq até às 23h59 do dia 19/02/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site portal.antaq.gov.br, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia022020@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas, fotos, etc., sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas exclusivamente nos campos apropriados do formulário eletrônico.

As contribuições recebidas pela ANTAQ serão disponibilizadas aos interessados em portal.antaq.gov.br. Além disso, será realizada audiência pública presencial em data e local a serem oportunamente definidos e divulgados pela Antaq.

No fechamento do balanço do último trimestre do ano, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária responsável pela gestão dos Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, registrou uma redução de R\$1 bilhão no passivo, o que corresponde a um terço do total das dívidas.

Os bons números alcançados são efeitos das mudanças realizadas pela atual gestão técnica da CDRJ, nomeada pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do

Ministério da Infraestrutura. “Quando assumi o cargo, eu estava ciente da situação financeira da empresa e busquei priorizar um criterioso controle financeiro e revisar os processos em diversas áreas da companhia, o que vai gerar ainda mais conquistas a médio e longo prazos”, enfatizou o diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira.

Para atingir as metas, está sendo implementado um sistema centralizador do faturamento e contas a receber de todos os portos, foram retomados imóveis ocupados indevidamente, foi reduzido o passivo trabalhista, e também foram reduzidos os débitos herdados da antiga Portobras, bem como os oriundos de contratos de leasing, entre outras medidas.

Em 2020, a Companhia deve prosseguir com as ações administrativas e judiciais para o saneamento da empresa. “Os desligamentos dos empregados já inscritos no Plano de Desligamento Voluntário (PDV) ocorrerão ao longo do ano, com uma redução prevista de R\$22 milhões no custo anual da folha de pagamento”, prevê Laranjeira. Além disso, ele destacou que “os projetos desenvolvidos pelas equipes em 2019 para melhorar a infraestrutura dos portos, serão efetivamente implementados em 2020 e irão alavancar o faturamento”.

O Porto de Santos divulgou, no dia 20/12, um balanço do ano de 2019 e as expectativas para 2020. De acordo com a Codesp (atual SPA), com medidas de gestão, foi possível bater em outubro o recorde mensal histórico de movimentação de cargas, aumentando em dois dígitos a tonelagem na base anual enquanto a economia ainda inicia uma retomada.

Duas ações de gestão para viabilizar a utilização de áreas para atracação de navios nos cais do Saboó e de Outeirinhos permitiram aumentar de forma substancial a movimentação de cargas. No caso do Saboó, buscou-se uma atualização no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto que possibilitasse a operação de fertilizantes sem restrições. Com relação a Outeirinhos, uma tratativa entre a Marinha e a SPA permitiu que a seção sob administração da Autoridade Marítima fosse operacionalizada comercialmente pela primeira vez, em 21/10/2019, desde a inauguração daquele cais em 2016. Essas duas iniciativas resultaram em considerável aumento da produtividade, com conseqüente redução da fila de espera de navios de uma média diária de 70, no primeiro semestre, para 55. Conseqüência desses atos de gestão, em outubro de 2019 foi atingida a marca de 12,8 milhões de toneladas, novo recorde mensal histórico de movimentação da Companhia e incremento de 24,7% sobre mesmo mês de 2018.

O emprego do sistema de agendamento da chegada de caminhões ao Porto, por meio da Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portolog), assegurou o escoamento da safra 2018/2019 sem registros de congestionamentos. Em 2019, o índice de caminhões não agendados ficou abaixo dos 4%. Esse resultado foi fruto da ampliação do trabalho do Setor de Acesso Terrestre, que manteve uma fiscalização rigorosa dos terminais ao longo do ano. Para 2020, a expectativa é concluir a integração dos terminais de líquidos e iniciar as tratativas para integração dos terminais de contêineres ao Portolog.

Além dessas ações, prossegue o planejamento para contratação de componentes de infraestrutura do sistema, os quais ampliarão sua atuação pelo reconhecimento da passagem de caminhões em locais pré-determinados, tais como praças de pedágio e portões

de acesso ao Porto, permitindo um melhor acompanhamento dos agendamentos.

“Em dez meses promovemos um choque de gestão, com um robusto programa de eliminação de desperdícios e aumento de receita. Viramos o jogo. Fecharemos o ano no azul, revertendo prejuízo de R\$ 468,72 milhões de 2018. Estamos comprometidos em preparar Santos para a máxima geração de valor, com mais investimentos, novos negócios e modernização do perfil da mão de obra”, afirma CEO da Santos Port Authority (SPA), Casemiro Tércio Carvalho.

Segundo o CEO, ainda há muito a fazer. Temas como a recepção dos navios de 366 metros, a implantação do Port Community System, a integração das respostas no Plano de Contingência do Porto de Santos e dos monitoramentos ambientais, a atualização do sistema de segurança e a entrega do Vessel Traffic Service (VTS) serão assuntos dos próximos capítulos.

O ano de 2019 foi de conquistas e avanços na Portos do Paraná. Com novo posicionamento de marca, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina foi a primeira do país a ter a gestão descentralizada para arrendamentos portuários. Em movimentação, o balanço prévio já soma 51,6 milhões de toneladas movimentadas. Até esta semana, foram 2.319 atracações.

Segundo o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia, a expectativa é alcançar o recorde do ano passado, quando foram 53 milhões de toneladas. “Dependemos das condições climáticas, mas nossa previsão é repetir o número”, adianta.

A eficiência no embarque foi o grande diferencial. O tempo de espera dos navios, desde o anúncio até a chegada ao cais, caiu 26%. Em 2018, as embarcações levavam, em média, 5,4 dias. Em 2019, caiu para 4 dias.

Operação – Das 51,6 milhões de toneladas movimentadas, até o último dia 18 de dezembro, as exportações representam 31,82 milhões, superando as importações em mais de 13,9 milhões de toneladas.

O berço que mais movimentou foi o 213, um dos berços do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá – por onde já passou mais de 7,6 milhões de toneladas, em 126 atracações. A produtividade média do berço foi de 1,15 mil toneladas/hora.

Até o último dia 18, foram cerca de 193 atracações por mês: 875 navios de graneis sólidos; 725 de contêineres; 475 de graneis líquidos; 139 de veículos; além das embarcações de apoio; sete atracações da Marinha; e um navio de passageiros.

Projetos – Além de entregar o novo viaduto na entrada da Paranaguá, com investimentos de R\$ 12 milhões, a empresa pública deu continuidade nas obras de modernização e ampliação do berço 201, recuperação da avenida Bento Rocha e nos serviços de dragagem de manutenção continuada. Os valores dessas obras somam R\$ 609 milhões.

Para os próximos anos, a Portos do Paraná preparou a restauração e ampliação de capacidade da Av. Ayrton Senna da Silva, a modernização do Corredor de Exportação, a derrocagem de pedras submersas, recuperação do Píer de Inflamáveis e a execução do sistema de drenagem da faixa portuária. Junto com a iniciativa privada, também estão sendo programadas obras na av.

Atílio Fontana e a construção de viaduto sobre a ferrovia da Roque Vernalha.

A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, é, desde o início de dezembro, um terminal OEA (Operador Econômico Autorizado) certificado pela Receita Federal do Brasil. Isso significa que o Terminal é um operador de baixo risco, confiável e, com isso, apto a oferecer os benefícios oferecidos pela Aduana aos importadores e exportadores, relacionados à maior agilidade e previsibilidade nos fluxos do comércio internacional.

De acordo com a Receita Federal, o Operador Econômico Autorizado é o interveniente em operação de comércio exterior que realiza movimentação internacional de cargas e que cumpre, voluntariamente, critérios de segurança aplicados à cadeia logística ou das obrigações tributárias e aduaneiras. Até 2017, eram 73 países que participam do programa de OEA Segurança e outros 17 em fase de desenvolvimento.

Anderson Prehs gerente regulatório, intervenientes e segurança da TCP, explica que a certificação foi um projeto de longo prazo e envolveu toda a Companhia. “Nosso processo para a certificação OEA iniciou em setembro de 2018, com o apoio de uma consultoria especializada para revisão de processos. O requerimento da certificação foi efetuado em fevereiro de 2019, seguido da auditoria de documentos, procedimentos e todas as instalações físicas e segurança pela Equipe OEA da RFB, resultando na certificação da TCP no início deste mês”, explica.

Para que a certificação fosse possível, o Terminal cumpriu espontaneamente todas as exigências do programa, revisitando toda documentação, processos e estruturas físicas e vigilância. “A cultura organizacional da TCP precisou ser adequada para atendimento de todos requisitos necessários. A criação de uma Gestão de Risco das atividades ligadas ao terminal foi o ponto principal para adquirir a certificação, pois a TCP passou a analisar todas as atividades e estruturou uma rotina de monitoramento, pois as operações portuárias são dinâmicas e requerem que o terminal possua a cultura de gestão de riscos como premissa para a manutenção da certificação OEA”, enfatiza.

De acordo com o executivo, obter a certificação demonstra que a TCP é uma empresa que espontaneamente atende aos altos níveis de conformidade e confiabilidade exigidos pelo programa. “Também contribui para que as operações dos nossos clientes sejam mais ágeis e previsíveis – requisitos importantíssimos no comércio internacional. Assim, os importadores, exportadores e demais intervenientes poderão contar com um operador portuário reconhecido pela segurança em suas operações”, diz.

Prehs destaca ainda que a certificação OEA deve aumentar os negócios realizados pela TCP, principalmente, com a China. “Em outubro passado, Brasil e China assinaram um acordo de reciprocidade entre as aduanas, que beneficiará diretamente empresas certificadas pelos programas OEA de ambos os países. Sendo a China um dos principais parceiros comerciais do Brasil e o Terminal controlado pela China Merchants Ports, acreditamos que a movimentação de cargas entre esses países deve aumentar”, finaliza.

Entenda - De acordo com a Receita Federal, o Acordo de Reconhecimento Mútuo tem como objetivos o reconhecimento das certificações OEA emitidas pela Aduana dos dois países; o tratamento prioritário das cargas e redução de custos associados

à armazenagem; comprometimento recíproco da oferta de benefícios comparáveis; previsibilidade das transações e melhora da competitividade das empresas OEA no comércio internacional.

Esta semana, o Porto de Paranaguá embarca a primeira carga de “farelo” produzido pelo processamento do milho para o etanol. Conhecido no mercado como DDGS, a operação será um teste para que o produto passe a entrar na rotina das exportações paranaenses a granel. Neste primeiro lote, 27,5 mil toneladas serão levadas ao Reino Unido, Inglaterra, pelo navio Interlink Acuity.

“Ficamos animados quando a demanda surgiu e, mais ainda, quando esta operação foi confirmada. É uma oportunidade de ampliação de negócios não apenas para o porto e operadores, mas, também, para a indústria do Estado”, afirma o presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O navio que vai receber a carga (que em inglês usa a sigla para Grãos Secos de Destilaria com Solúveis/ Dried Distillers Grains With Solubles) chegou na última segunda-feira (16/12) e está programado para atracar e iniciar o carregamento, no berço 212, no Corredor de Exportação, no próximo dia 22.

“O produto é novo. Nunca foi exportado pelo Porto de Paranaguá. Nessa operação, vai utilizar as nossas correias e a infraestrutura do Corredor de Exportação”, afirma o diretor de operações, Luiz Teixeira da Silva Junior. De acordo com Teixeira, qualquer novo produto que se agrega às operações portuárias anima toda a cadeia. “Principalmente quando se enxerga que este é um segmento que vai crescer ainda mais. O produto só vem a somar à capacidade do Corredor de Exportação; nos preparamos para essa demanda”, completa.

Operação – O lote já está completo e armazenado no terminal da Cimbessul, em Paranaguá. Segundo o coordenador de operações portuárias Ronaldo Zucarelli, foram 700 caminhões que descarregaram o DDGS nos armazéns da empresa. O produto está segregado no armazém, como exigido pelo comprador.

Valmir Pedro Adamante, diretor executivo do terminal, explica que a movimentação desse subproduto do milho é novidade para o setor. “É um desafio que a gente assumiu. A gente está com espaço sobrando e resolvemos encarar o processo e esperamos ter sucesso nesse embarque”, afirma.

Esse, segundo ele, será um primeiro teste, mas as perspectivas são boas. “Pelo que a gente vê de crescimento na produção do Brasil este é um negócio que vai andar forte nos próximos anos. Estamos animados”, comenta.

O diretor afirma que são vários os países que já demonstram interesse no produto, pois o DDGS já vai processado e pronto para o consumo. “Vai ser um negócio interessante, que vai competir com o mercado do farelo da soja e vai crescer muito”, anima-se Adamante.

Produtor – O produto embarcado pelo Porto de Paranaguá foi produzido em Sinop, no Mato Grosso, pela Inpasa Agroindustrial S.A. No país, a empresa chega a processar 3,6 mil toneladas de milho por dia, produzindo 1,5 milhão de litros de etanol e mil toneladas de DDGS diariamente.

Segundo o Gerente Comercial, Jeferson Santi, além da primeira exportação de DDGS da empresa, pelo país, esta seria a pioneira

no Brasil. “Estamos chamando a atenção porque vai ser a primeira exportação do país. Mais um produto do Agronegócio brasileiro”, afirma. “Estamos animados por estar abrindo este mercado exportador no Brasil”, completa Eliane Montanheiro, responsável pelo departamento logístico do grupo. Atualmente esse mercado é dominado pelos Estados Unidos que chegam a exportar cerca de 40 milhões de toneladas de DDGS ao ano.

No Brasil, além da unidade de Sinop, a empresa deve abrir uma segunda unidade em Nova Mutum, também no Mato Grosso, que deve ser inaugurada no segundo semestre de 2020, agregando a produção de mais 750 toneladas de DDGS, por dia. O grupo tem, no Paraguai, outras duas unidades que já exportam pelo país vizinho.

“Tem muito espaço para o produto crescer tanto no mercado interno, quanto internacional”, conclui Jeferson.

Embarque no Porto anima indústria do Estado - O DDGS é um coproduto do processamento do milho para a fabricação de etanol, é o que sobra do grão. Esta primeira carga é do Mato Grosso, mas esse passo da indústria daquele Estado anima a única usina que produz etanol a partir do grão no Paraná.

Segundo o gerente comercial da Cooperativa Agroindustrial Vale do Ivaí (Cooperval), Claudinei José Vesco, o fato de haver condições de exportar o DDGS pelo Estado é um avanço. “É uma grande novidade e muito positiva para o setor. Não tenho dúvidas que será ótimo para ampliarmos o processo e a produção”, afirma.

A Usina, localizada em Jandaia do Sul, começou a produção em 2018. No ano passado, foram 17 mil toneladas de milho processadas para produzir cerca de 7 mil m³ de etanol. “Este ano, tivemos um salto muito grande. Estamos fechando com aproximadamente 90 mil toneladas de milho processado e uma produção de mais de 36 mil metros cúbicos de etanol”, comemora Vesco.

Para 2020, a expectativa da Usina é processar cerca de 150 mil toneladas de milho, aumentando ainda mais a produção do etanol e as oportunidades de comercializar subprodutos como o DDGS. “Ano após ano, vimos melhorando o processo e abrindo novos mercados. Por enquanto, ainda somos os primeiros e os únicos a produzir etanol de milho do Estado, mas sabemos que esta é uma tendência, que deve gerar novas plantas”, completa.

Produto – Como explica ainda o representante da Cooperval, para a produção do etanol, o milho precisa ser moído, transformando-se numa espécie de farinha. “Esta vai para um processo como um cozimento até virar o etanol. O que sobra é um produto como um fubá um pouco mais grosso. Esse passa por um novo processo, de secagem, e chegamos ao DDGS”, conta.

O produto, segundo ele, tem mais de 30% de proteína, excelente para alimentação animal. “Já produzimos este produto para o mercado interno, de pequenos consumidores, mas temos condições totais de atender uma demanda maior, inclusive do mercado externo”, conclui o gerente comercial.

Etanol – Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção total de etanol à base de milho no Brasil deverá atingir, na safra 2019/20, 1,35 bilhão de litros, representando acréscimo de 70,3% em relação ao exercício anterior.

Apesar de ter apenas uma Usina, o Paraná é o terceiro Estado produtor do biocombustível, atrás do Mato Grosso e de Goiás.

Segundo a Companhia nacional, da safra 2018/2019 para a 2019/2020, a produção no Estado aumentou 467,3%, passando de 9.569 litros para 54.288.

“O menor custo de produção do etanol à base de milho, a crescente produção do milho segunda safra e a forte demanda dos segmentos produtores de proteína animal foram alguns dos motivos pelos quais as indústrias aderiram ao novo modelo de negócio”, traz a Conab em boletim.

Uma tonelada de milho é capaz de produzir 420 litros de etanol e 300 quilos de DDGS.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, assinou, no dia 18/12, contratos de arrendamento de cinco áreas portuárias no estado do Pará: quatro áreas no Porto de Belém e uma no Porto de Vila do Conde, em Barcarena. O leilão foi realizado em abril deste ano, pelo Ministério da Infraestrutura e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em São Paulo.

“Acabamos de celebrar esses contratos de arrendamento e assinamos o nosso memorando de entendimento para estudar a revitalização da área portuária, que vai proporcionar a integração do porto e da cidade. Nós vamos proporcionar uma nova paisagem, um novo espaço, uma nova área para o cidadão de Belém”, afirmou o ministro. “Nós sabemos qual é a vocação do porto, onde a atividade portuária está crescendo. E eu tenho certeza que o impulso que vai ser dado, principalmente no turismo, via ser muito grande”, concluiu.

O valor de investimentos total nas cinco áreas foi de R\$ 350 milhões e o valor arrecadado na concessão foi de R\$ 417,5 milhões. Todas as áreas servem para movimentação e armazenamento de combustíveis. A área BEL 09, que teve como ganhadora do certame a Petrobras Transportes SA Transpetro/RJI CTVM LTDA, terá sua assinatura firmada em janeiro de 2020.

LEILÃO

PORTOS

ASSINATURA DO CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE CINCO ÁREAS PORTUÁRIAS

Total arrecadado: R\$ 417,5 milhões
Total de investimentos: R\$ 350 milhões

BEL 02B - Porto de Belém/PA
Licitante vencedor: **Petróleo Sabbá**
Prazo de concessão: 15 anos (prorrogável por até 70 anos)

BEL 04 - Porto de Belém/PA
Licitante vencedor: **Ipiranga Produtos de Petróleo**
Prazo de concessão: 15 anos (prorrogável por até 70 anos)

BEL 8 - Porto de Belém/PA
Licitante vencedor: **Petróleo Distribuidora S.A.**
Prazo de concessão: 20 anos (prorrogável por até 70 anos)

BEL 02A - Porto de Belém/PA
Licitante vencedor: **Latitudo Logística Portuária S.A.**
Prazo de concessão: 15 anos (prorrogável por até 70 anos)

VDC - Porto de Vila do Conde/PA
Licitante vencedor: **Terminal Químico de Aratu S.A.**
Prazo de concessão: 20 anos (prorrogável por até 70 anos)

#VAIDARCERTO

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

PÁTRIA AMADA BRASIL

A TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá recebeu uma nova ordem de serviço da APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina) que atualiza as condições operacionais, aplicando o Calado Variável por condições de Maré. Além disso, as condições de navegação diurnas foram equalizadas, o que torna as janelas operacionais do Terminal mais flexíveis e resulta em redução de custo para toda a cadeia logística e produtiva.

A Ordem de Serviço revisou o Capítulo 8 da norma, que estabelece os parâmetros dos navios para tráfego e permanência nos Portos de Paranaguá e atualizou as condicionantes para acesso ao canal da Galheta e atracação de navios. Na prática, a nova norma estabelece calado em maré zero (medida da linha ou superfície da água até a quilha) de 11,30 metros, representando um aumento mínimo de 40 centímetros por operação.

“A equalização do calado diurno e noturno no Canal, Bacia e Berços dos Portos do Paraná, era uma reivindicação antiga e muito relevante para a Cadeia Produtiva que demanda o segundo Sistema Portuário da América Latina. Sua realização tem impacto muito positivo para os negócios realizados, fazendo que sejamos um dos primeiros portos brasileiros aptos a receber os maiores navios que atuam no comércio exterior na América Latina”, explica Juarez Moraes e Silva, diretor Institucional da TCP.

De acordo com o executivo, isto aumentará a capacidade de movimentação, reduzindo custos operacionais e dando maior competitividade ao Comércio Exterior que tem nos Portos do Paraná o seu canal de conexão Global. “É resultado de um trabalho suportado por Estudos Técnicos de muito embasamento e alinhamento entre todos os atores envolvidos: Autoridade Portuária, Marinha do Brasil, através de sua Capitania dos Portos do Paraná, Praticagem e Terminais Portuários. Como resultado o Porto de Paranaguá e Antonina, entrega ainda mais produtividade e competitividade com segurança operacional para o cliente e o armador”, diz.

Histórico - O executivo da TCP explica que Paranaguá sempre contou com restrições de navegação por conta das condições físicas e ambientais. Entretanto, a união de esforços entre os atores envolvidos diminuiu as restrições operacionais, a partir da dragagem de manutenção realizada em 2016 e da dragagem de aprofundamento, realizada entre os anos de 2017 e 2018, garantindo melhores condições operacionais para os navios e aumentando a segurança na navegação noturna.

Ainda em 2017, o calado operacional para os navios no período da noite era de 10,6 cenário em que os navios aguardavam até 24 horas para deixarem Paranaguá com calados máximos. Hoje, com os novos parâmetros operacionais, a previsão que esse tempo diminua para números em torno de uma a quatro horas de espera. “Agora, o navio não precisa mais aguardar tanto tempo as condições ideais para sair ou entrar carregado em Paranaguá”, enfatiza Moraes e Silva.

Entenda - A atualização das Condicionantes Específicas para o Canal da Galheta e Atracação de Navios prevê que o calado máximo de navegação permitido é de 12,5 metros, observando algumas premissas. De acordo com o documento emitido pela APPA, para a altura de maré zero, o calado de referência é de 11,3 metros.

Com a definição, navios de até 245 metros de comprimento e 36 metros de boca podem carregar até atingirem calado de 12,5

metros. Já os navios com até 298 metros de comprimento e 45,2 metros de boca, podem carregar até atingirem 12,3 metros de calado.

Para os navios entre 299 e 368 metros de comprimento e até 51 metros de boca, a calado máximo atingido será de 11,8 metros. A expectativa da TCP é que os navios de contêineres saiam de Paranaguá carregados com no mínimo mais 160 contêineres por operação. Para o ano 2020, a estimativa é de que isso represente um aumento de 10% na movimentação total da TCP.

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e CODESA, e o Consórcio Navegantes Logística assinaram, no dia 16 de dezembro, em Brasília, o contrato da Área Vix 30, para implantação do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) em Capuaba, Vila Velha.

A assinatura do contrato contou com as presenças do secretário Nacional de Portos, Diogo Piloni, do presidente da CODESA Julio Castiglioni, do diretor Bruno Fardin e do superintendente Anderson Polido, representantes do consórcio e o diretor Geral da Antaq, Mário Povia.

Comunidade - O consórcio ainda deverá cumprir todas as exigências dos órgãos ambientais para iniciar as obras. Da mesma forma, o processo de licenciamento ambiental será debatido com a comunidade do entorno de Capuaba. Ambos são requisitos que fazem parte da implantação do TGL.

O consórcio Navegantes, formado pelas empresas Raízen, Ipiranga e BR Distribuidora, arrematou a proposta num leilão realizado na Bolsa de Valores de São Paulo – B3, em março deste ano, por R\$ 165 milhões. O arrendamento será por 25 anos e os investimentos para implantação do terminal serão da ordem de R\$ 128 milhões.

Capacidade - O Vix 30 será construído numa área de 74,1 mil metros², denominada greenfield – sem estrutura física – e entrou como prioridade do programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal.

O terminal será destinado ao armazenamento de diesel, gasolina, álcool e biodiesel. A capacidade de tancagem será de 60 mil metros³ e irá atender ao mercado de combustíveis do Espírito Santo.

A previsão é que durante a implantação, o terminal irá gerar 450 empregos diretos e indiretos e, no início das operações, cerca de 300 empregos, diretos e indiretos.

O Porto do Pecém, que integra o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, vai fechar 2019 com seis linhas regulares de cabotagem – o segundo maior número de linhas entre portos brasileiros, atrás apenas do Porto de Santos.

“A gente tem se preparado muito nos últimos anos para conquistar essa marca. Há 3, 4 anos tínhamos uma produtividade de 28 contêineres/hora. Naquela época não atendíamos o mercado de maneira satisfatória. Então nos preparamos, principalmente, com a construção dos berços 7 e 8 e com a compra de novos equipamentos. Hoje nossa produtividade é, em média, de 65 contêineres/hora com pico de 110 contêineres/hora. É uma movimentação muito expressiva dentro do mercado nacional e que explica essa quantidade de linhas”, diz Waldir Sampaio, diretor Executivo de Operações do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Hoje as seis linhas que servem o Porto do Pecém são operadas por três empresas:

- Aliança (4);
- Log-In (1);
- Mercosul Line (1).

“Graças à capacidade operacional e a competitividade do Porto do Pecém nós conseguimos trazer nos últimos anos novas linhas de contêineres para o Porto do Pecém. Assim as expectativas para 2020 são as melhores possíveis. Continuaremos trabalhando arduamente para oferecer soluções cada vez mais adequadas aos nossos clientes”, afirma diz Raul Neris Viana, gerente de Negócios Portuários do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Portos brasileiros conectados com o Porto do Pecém em 2019
Manaus/AM;
Vila do Conde/PA;
Itaquí/MA;
Suape/PE;
Salvador/BA;
Itaguaí/RJ;
Santos/SP;
Paraguá/PR;
Itapoá/SC;
Itajá/SC;
Ibituba/SC;
Rio Grande/RS;

A cabotagem contribuiu diretamente para o crescimento do Porto do Pecém em 2019, que em outubro bateu recordes. Foi o mês em que 65 navios atracaram nos píeres do terminal portuário cearense – a maior quantidade de embarcações cargueiras atracadas em um único mês, desde que o porto foi inaugurado em março de 2002.

O resultado da vinda de tantos navios influenciou diretamente na movimentação de cargas. Também em outubro de 2019 foram movimentadas 1.927.493 de toneladas. Um recorde na história do porto, pois nunca haviam sido movimentadas tantas cargas em um único mês.

“E até o primeiro trimestre do próximo ano estaremos inaugurando e passando a operar um novo berço de atracação, o berço de número 10. Assim estaremos ampliando a nossa capacidade operacional. Na prática teremos condições de receber mais navios e conseqüentemente mais linhas de cabotagem”, diz Danilo Serpa, presidente do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

No dia 23 de dezembro, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ abriu consulta e audiência públicas visando o recebimento de contribuições para o aprimoramento dos documentos para a licitação de arrendamento de terminal portuário localizado no porto de Aratu, denominado ATU18. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 05/02/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da Agência (portal.antaq.gov.br). As minutas jurídicas e os documentos técnicos dessa consulta pública estarão disponíveis no endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/acesso-a-informacao/audiencia-publica-2/.

A audiência pública presencial será em data e local a serem oportunamente definidos e divulgados pela ANTAQ.

O Ministério da Infraestrutura realizou, no dia 16/12, a cerimônia de assinatura de dez contratos de terminais portuários, sendo quatro nos portos organizados de Cabedelo/PB e Vitória/ES e outros seis TUPs (Terminais de Uso Privado) no Acre, Amazonas, Rio Grande do Sul, Pará e Bahia. Participaram da cerimônia o secretário-Executivo da pasta, Marcelo Sampaio, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, além de representantes do setor portuário brasileiro.

Os contratos dos portos organizados foram decorrentes do leilão realizado pelo governo, em março. No total, eles preveem R\$ 233 milhões em investimentos e renderam outorgas de R\$ 219 milhões aos cofres públicos.

De acordo com Piloni, o cenário em Cabedelo/PB era de precariedade contratual nos terminais, que têm foco em armazenamento de combustíveis. “Às vezes, esses terminais são a única alternativa de abastecimento de toda uma região metropolitana. E essa precariedade acaba gerando um risco grande, inclusive para a população que consome o combustível nos postos de gasolina. Com a assinatura, temos a possibilidade de permitir que os privados possam fazer investimentos e tenham mais segurança para operar”, explica.

Em Vitória/ES, o cenário era de baixa capacidade para a movimentação dos graneis líquidos. “Houve uma série de ocasiões de desabastecimento e de falta de combustível nos postos de gasolina e, tudo isso, devido à dependência do complexo portuário da região. Agora, a gente agrega mais capacidade e mais investimento para que tenhamos uma situação mais confortável para a distribuição na região”, diz o secretário.

Outros terminais - Na próxima quarta-feira (18/12), serão assinados os contratos de mais cinco terminais nos portos de Belém/PA e um no porto de Vila do Conde/PA – todos de combustíveis. “Com isso, a gente consegue dar tranquilidade para a população e para os grandes consumidores, não só da região, mas também para o abastecimento de máquinas agrícolas no Centro-Oeste do Brasil”, avalia Piloni.

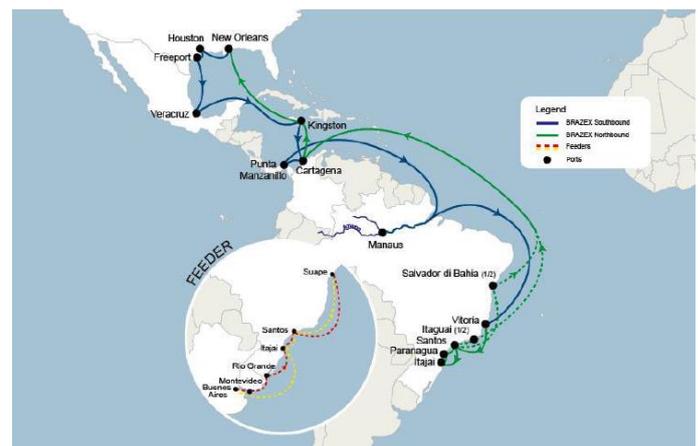
Navegação

O Sepetiba Tecon acaba de ampliar seu portfólio de rotas com a conquista de mais um serviço: o Brazil Express. Conhecido como Brazex, o serviço pertence ao armador CMA CGM e conecta o Golfo do México, Caribe, América Central e Norte da América do Sul ao terminal, com escalas quinzenais de exportação, sempre às sextas-feiras.

O Brazex faz escalas nos portos de New Orleans, Houston, Freeport, Veracruz, Kingston, Cartagena e Manzanillo e a previsão é que, no Sepetiba Tecon, a primeira escala aconteça no início do mês de janeiro. Para Augusto Wagner Padilha Martins, diretor geral do Sepetiba Tecon, a chegada do Brazex ao terminal certifica, mais uma vez, o Sepetiba Tecon como uma das principais portas marítimas do comércio exterior brasileiro. “Além de um porto de águas profundas, somos referência em produtividade, com índices de excelência em nossa operação e a chegada desse novo serviço ao terminal, reafirma essa imagem”, diz Martins.

O Sepetiba Tecon prevê que serão movimentados em torno de 600 contêineres por escala. Além disso, o Brazex também movimentará cargas breakbulk, com ênfase e vantagens especiais para o setor de Oil & Gas, já que alguns dos portos escalados são as principais portas de entrada e saída do setor petrolífero.

O Sepetiba Tecon também possui serviços que atendem semanalmente a Europa, Mediterrâneo e a Ásia e dispõe de capacidade para receber navios de grande porte, concentrando e distribuindo cargas para os demais portos brasileiros. Outra modalidade de serviços, que coloca o terminal em destaque, é a cabotagem. No estado do Rio de Janeiro, o Sepetiba Tecon é o único que possui linhas regulares de cabotagem para cargas containerizadas, são 2 serviços, com 3 escalas semanais, que conectam o Sepetiba Tecon aos demais portos do país.



Grãos

Com 106 mil hectares em terras pelo país, muitas ociosas, a Embrapa quer em 2020 vender parte desse patrimônio, mas com uma condição: que a verba aferida seja reinvestida em pesquisa.

Em entrevista à Agência Brasil, o presidente da empresa e pesquisador, Luiz Celso Moretti, disse que ainda não há um levantamento de quantos hectares podem ser colocados à venda. À época da fundação da empresa, a avaliação é de que as terras eram necessárias, mas hoje, com a tecnologia, muitos experimentos são feitos no computador. Certo, por enquanto, segundo ele, é que a Embrapa quer apenas o necessário para “continuar conduzindo com eficiência” os programas de pesquisa que desenvolve.

“São terras da União, mas nós precisamos ter uma garantia, por parte do governo federal, que esse recurso que a gente venha a apurar, possa retornar em parte, se não, no todo, para que a gente possa reinvestir em pesquisa. Não queremos comprar mais terras, nós queremos o retorno desse dinheiro em pesquisa”, disse Moretti acrescentando que os processos de pesquisa estão cada vez mais modernos.

Além do levantamento de quantos hectares a empresa quer dispor, junto com ministra da Agricultura, Tereza Cristina, a Embrapa também estuda qual seria o dispositivo legal para essa transação para avançar nesse plano já em 2020.

Um dos exemplos citados está no Distrito Federal. Na Sede Hortaliças, dos 1.3 mil hectares são utilizados para pesquisa algo em torno de 300 hectares, os outros 1 mil hectares são reserva de

mata. “Está tudo protegido. A gente atende com folga as exigências do Código Florestal de reserva legal”, explicou Celso Moretti.

Modernização - A venda das terras é parte de uma estratégia de modernização geral de processos e gestão da empresa que Moretti, efetivado no cargo na última semana, após seis à frente da Embrapa como presidente interino, quer consolidar.

Até junho de 2020 deve ser concluído o programa de demissão incentivada na instituição que teve a adesão de 1,3 mil servidores, cerca de 12% do quadro. Com a redução de 9,5 para 8.2 servidores, o novo desafio é a redistribuição desse pessoal pela sede e pelos 43 centros de pesquisa pelo país. Em Brasília, por exemplo, que tem quatro centros de pesquisa, a maior concentração está na sede, mas a ideia é realocar muitos servidores nesses centros.

A terceirização também está nos planos para 2020. A maior adesão no PDI foi de trabalhadores rurais, que montavam experimentos, como tratorista e operadores de máquinas, muitos já tinham 35-40 anos de serviços. Para a empresa hoje é mais interessante e barato terceirizar essa mão de obra por meio de uma cooperativa de trabalho e contratar pessoas para cumprirem tarefas mais simples, mais braçais. “Quando digo terceirização a gente está sempre pensando nas atividades-meio da empresa, nas atividades de suporte. Nós não faríamos isso com atividade-fim que é pesquisa e desenvolvimento, ou seja, não vamos terceirizar pesquisadores ou analistas”, garantiu Celso Moretti.

De acordo com um estudo realizado pela Bolsa de Rosário, o aumento das alíquotas dos impostos sobre as exportações de produtos agrícolas na Argentina deverá gerar uma arrecadação adicional ao fisco do país de US\$ 750 milhões. O estudo considerou a produção já negociada e o que ainda poderá ser exportado nesta safra 2019/20. Dessa forma, os seis principais grãos comercializados pelo país renderiam ao governo argentino US\$ 5,27 bilhões em impostos de exportação.

Se um aumento adicional de tarifas também for implementado, como permite a Lei de Emergência, a bolsa diz que a arrecadação das vendas de soja, milho, sorgo, girassol, trigo e cevada ao exterior renderia mais US\$ 113 milhões. Esse cenário considera uma elevação de 3 pontos percentuais nas taxas sobre os embarques de soja e subprodutos do processamento.

Com a chegada do fim de 2019, a estimativa do Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) é de R\$ 617 bilhões (com base nos dados de novembro), um crescimento de 2,1% em relação ao valor obtido em 2018, que foi de R\$ 604,5 bilhões. Com a nova estimativa, o valor deste ano se iguala ao VBP de 2017, o maior já registrado e considerado excepcional para a agropecuária do país.

O resultado de 2019 foi puxado pela melhoria no desempenho da pecuária, que somou R\$ 213,7 bilhões de produção, com acréscimo real de 7,8%. Já o valor da produção das lavouras teve ligeira queda em relação ao ano anterior, totalizando R\$ 403,2 bilhões.

“O mercado internacional favorável, onde os preços das carnes, principalmente de frango e de suínos, situaram-se em níveis maiores, e as quantidades exportadas fizeram com que os resultados atingissem posições favoráveis ao setor em 2019. Na pecuária, apenas o leite teve queda de valor, 2,1%. Aumento acentuado ocorreu na carne bovina, 5,1%, carne suína, 12,5%, de

frango, 13,1%, e ovos, 24,1%. A proximidade das celebrações de final de ano no país, sem dúvida estão estimulando a demanda interna desses produtos”, explica nota técnica do Departamento de Financiamento e Informação, da Secretaria de Política Agrícola do Ministério.

Conforme as estimativas do VBP dos meses anteriores já apontavam, um grupo de produtos apresentou bom desempenho este ano, com destaque para o algodão (alta de 16,6%), amendoim (14,6%), banana (16,6%), batata-inglesa (93,4%), feijão (55,9%), mamona (36,9%) e milho (24,3%).

Já cinco produtos apresentaram queda no faturamento: arroz (-4,9%), café (-26,9%), cana-de-açúcar (-9,6%), mandioca (-14,1%) e soja (-10,4%).

Regiões - Entre as regiões do país, o Centro-Oeste permanece na liderança com um valor de produção de R\$ 182,7 bilhões, seguido pelo Sul (R\$ 153 bilhões), Sudeste (R\$ 147,9 bilhões), Nordeste (R\$ 57,7 bilhões) e Norte (R\$ 37,8 bilhões).

Perspectiva para 2020 - As primeiras estimativas para 2020 indicam um VBP de R\$ 635,2 bilhões, 2,1% superior ao de 2019. “Essa estimativa em grande parte é formada pela provável recuperação da soja”, diz a nota.

O que é VBP - O VBP mostra a evolução do desempenho das lavouras e da pecuária ao longo do ano e corresponde ao faturamento bruto dentro do estabelecimento. Calculado com base na produção da safra agrícola e da pecuária, e nos preços recebidos pelos produtores nas principais praças do país, dos 26 maiores produtos agropecuários do Brasil. O valor real da produção, descontada a inflação, é obtido pelo Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) da Fundação Getúlio Vargas. A periodicidade é mensal.

De acordo com a Abiove – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, autoridades dos governos de Brasil e China estão finalizando um protocolo que estabelece padrões fitossanitários para que processadoras brasileiras exportem farelo de soja ao país asiático.

Para o presidente da entidade, André Nassar, as diretrizes permitirão que as empresas exportem e eventualmente compitam com os processadores de soja da China, algo que não ocorre atualmente.

Uma das razões dessa mudança é que as processadoras locais veem a necessidade de aumentar o esmagamento para produzir mais biodiesel, aumentando a mistura local do biocombustível. Dessa forma, a produção adicional de farelo de soja, um subproduto, precisaria de novos compradores.

O Brasil exporta muito mais soja em grãos do que em farelo, e o setor preferiria um melhor equilíbrio, disse Nassar. O país deve processar 43 milhões de toneladas da oleaginosa em 2019.

Segundo projeções da Abiove, até 2023, o esmagamento deve avançar em estimadas 9 milhões de toneladas, conforme o governo eleva para 15% a quantidade obrigatória de biodiesel a ser misturada ao diesel (ante 11% atualmente).

Nassar disse que as autoridades brasileiras estão em negociações avançadas para concluir o protocolo fitossanitário para a exportação do produto, embora não haja uma data estabelecida

para seu anúncio e implementação. Um protocolo similar também está em vigor para a venda de farelo de algodão do Brasil para a China.

Hoje, a União Europeia compra cerca de metade do farelo de soja do Brasil, ou 8 milhões de toneladas. Já as exportações de soja em grãos do país devem totalizar 72 milhões de toneladas neste ano, com cerca de 80% indo para a China, segundo a Abiove.

Minérios

A mineradora Vale assinou acordo de serviços com a chinesa Ningbo Zhoushan Port para o lançamento de um novo produto de minério de ferro, chamado GF88.

Sob o acordo, a Ningbo Zhoushan Port fornecerá serviços para o novo produto da Vale, incluindo a construção, processamento, carregamento e armazenamento, disse a empresa chinesa em seu site.

A Vale afirmou em setembro que iria começar a fornecer no primeiro trimestre de 2020 um produto de minério de ferro de alto teor, o GF88, produzido com processamento de finos de seu minério Carajas IOCJ 65%.

“A produção do GF88 não exige combustível e água, então não irá gerar rejeitos e nem resíduos de água”, disse a Vale em um comunicado, acrescentando que o produto pode fornecer matéria-prima para produção de pelotas. “É um novo produto, desenhado especialmente para a nova era da China”, disse a Vale.

A demanda da China por pelotas de minério de ferro e minério de alta qualidade deve ganhar impulso em 2020 à medida que o governo chinês pressiona pela mudança de dezenas de siderúrgicas para regiões costeiras, em meio a uma luta contra a poluição em suas cidades industriais.

A data de início e a quantidade de produção de GF88 ainda estão em discussão entre as duas empresas, disse um porta-voz do Ningbo Zhoushan Port à Reuters.

O produto será fabricado no terminal de transferência de minério de Shulanghu, na província de Zhejiang, leste da China, de acordo com a Ningbo.

Carnes

A China irá vender 40 mil toneladas de carne de porco congelada de suas reservas estatais em 19 de dezembro. Segundo a Reuters, a medida visa garantir as ofertas da proteína antes dos feriados do Ano Novo Lunar.

A medida, anunciada em comunicado publicado no website do Centro de Gerenciamento de Reservas de Mercadorias da China, ocorre após uma outra venda de 40 mil toneladas de carne suína congelada das reservas estatais, em 12 de dezembro.

Vale lembrar que a China enfrenta preocupações relacionadas à escassez de carne de porco no país depois de um grave surto de peste suína africana dizimar a enorme criação chinesa de porcos.

Açúcar e etanol

Dados preliminares das unidades produtoras do Centro-Sul indicam que a moagem acumulada de cana-de-açúcar até o

dia 15 de dezembro totalizou 577,37 milhões de toneladas, com 2,45 milhões de toneladas processadas nos primeiros quinze dias do mês.

De acordo com a Única (União da Indústria de Cana de Açúcar), a produção acumulada de açúcar ao final da primeira quinzena de dezembro alcançou 26,44 milhões de toneladas e a produção de etanol totalizou 31,95 bilhões de litros, sendo 9,80 bilhões de etanol anidro e 22,16 bilhões de etanol hidratado.

A produção de etanol de milho atingiu 26,60 milhões de litros de anidro e 44,98 milhões de litros de hidratado na primeira quinzena de dezembro. No acumulado desde o início da safra até 15 de dezembro, a produção de etanol hidratado a partir de milho atingiu 653,09 milhões de litros e a de anidro 298,81 milhões de litros.

A quantidade acumulada de Açúcares Totais Recuperáveis (ATR) atingiu 139,27 kg até 15 de dezembro, registrando alta de 0,51% em relação ao valor observado até a mesma quinzena de 2018 (138,56 kg por tonelada). Apenas 14 unidades produtoras entraram em operação na segunda quinzena de dezembro.

Vendas de etanol - Os números preliminares apurados até o momento indicam que as vendas de etanol pelas unidades produtoras do Centro-Sul alcançaram 1,24 bilhão de litros, dos quais 21,94 milhões de litros destinados à exportação e 1,22 bilhão de litros ao mercado interno.

O volume comercializado de etanol anidro ao mercado doméstico alcançou 306,05 milhões de litros nos primeiros quinze dias de dezembro. Em relação ao etanol hidratado, a venda quinzenal foi de 909,74 milhões de litros, com ligeira queda de 2,45% na comparação com o volume comercializado em igual período de 2018 (932,55 milhões de litros).

Das 642,7 milhões de toneladas de cana-de-açúcar a serem moídas no Brasil, cerca de 65% são destinadas à produção de etanol, distribuídos nos subprodutos anidro e hidratado, e 35% para açúcar. O crescimento foi 3,6% em relação à safra anterior. Já a área diminuiu 1,35%, alcançando 8,48 milhões de hectares. Os dados estão no 3º levantamento da Safra de Cana 2019/20, divulgado nesta quinta-feira (19/12) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

O fato de a redução de área permitir o aumento da safra se deve à boa produtividade dos canaviais que marca atualmente 75,7 toneladas/hectare e aumento de 4,9%. Em algumas regiões, os cultivadores estão mudando as áreas de produção para as de renovação, em busca de maior produtividade.

A produção total de etanol, proveniente da cana-de-açúcar e do milho, é de 35,5 bilhões de litros, com um acréscimo de 7,2%, comparado à safra 2018/19. Só da extração da cana são 33,8 bilhões de litros e crescimento de 4,6%. Desse total, a maior parte vai para o etanol hidratado, gerando 23,6 bilhões de litros, enquanto que o anidro fica com 10,2 bilhões.

Por sua vez, o etanol do milho está despertando o interesse dos produtores e a Conab vem observando essa relevância na destinação do produto para combustível desde maio, quando começou a incluir o cereal em suas pesquisas. A estimativa é de uma produção de 1,69 bilhão de litros, com elevação de 114% frente a última safra. O biocombustível na forma hidratada sinaliza a produção 1,2 bilhões de litros, com crescimento de

120%, ao passo que o anidro chega a 463 milhões e aumento de 2,6% a mais que no estudo anterior.

Por outro lado, os 35% da moagem destinados ao açúcar vão permitir que se produza 30,1 milhões de toneladas do subproduto, com um crescimento de 3,8%.

Outras cargas

As exportações totais de suco de laranja brasileiro (FCOJ Equivalente a 66º Brix) registraram uma alta de 54% entre os meses de julho a novembro de 2019, em comparação com o mesmo período do ano passado. Os embarques totalizaram 535.714 toneladas até o quinto mês da safra, ante as 347.159 toneladas no último período. Em faturamento, as exportações somaram US\$ 921 milhões, 39% acima dos US\$ 662,7 milhões obtidos no mesmo período do ano passado. Para fins estatísticos e que para que seja possível usar a mesma base de comparação a CitrusBR converte os diferentes sucos exportados para 66 graus Brix, o que significa 66% de sólidos em uma tonelada de suco.

Segundo o diretor-executivo da CitrusBR, Ibiapaba Netto, conforme o Fundecitrus divulgou recentemente, a safra 2019/2020 está estimada em cerca de 385 milhões de caixas, o que a coloca entre as maiores dos últimos 10 anos. “Com um volume grande de laranja para processar é natural que nesta época do ano haja movimentação de estoques do Brasil para os destinos finais, para ter o produto disponível para a venda e para liberar espaço nas unidades brasileiras”, explica. De acordo com Netto, ainda não é possível saber quanto desse aumento está relacionado à movimentação de estoques ou a um possível aumento de demanda. “Teremos que esperar os próximos meses para ver como as exportações se comportam para ter uma ideia melhor do que está acontecendo”, avalia.

Para o seu principal destino, a União Europeia, os embarques de suco de laranja totalizaram nestes primeiros cinco meses 365.987 toneladas, 59% acima das 230.783 toneladas exportadas na safra anterior. O faturamento somou US\$ 637,7 milhões, 45% a mais que em 2018/2019, quando foram obtidos US\$ 439,5 milhões.

Segundo principal destino do suco de laranja brasileiro, os Estados Unidos, no período, importaram 92.369 toneladas, 36% a mais que entre julho e novembro do ano passado, com 67.890 toneladas. Em faturamento, os embarques para os Estados Unidos somaram US\$ 149,5 milhões, 16% acima dos US\$ 128,6 milhões no mesmo período da safra passada.

Os embarques de suco de laranja para o Japão também registraram alta entre julho e novembro deste ano, em relação ao mesmo período do ano passado. Nesta temporada, já foram exportadas para o país, 34.797 toneladas, 86% a mais que nos cinco meses da safra 2018/2019, com 18.664 toneladas. O faturamento subiu 78%, com US\$ 63,1 milhões ante os US\$ 35,4 milhões.

A China registrou uma alta de 97% nas importações de suco de laranja brasileiro no período, chegando ao volume de 22.382 toneladas (no mesmo período de 2018/2019, foram 11.364 toneladas). “Historicamente a China tem um desempenho melhor em anos de produtos com preços mais baixos e como o FCOJ se desvalorizou muito no último ano por conta dos fundamentos de mercado, especialmente o aumento da oferta de fruta, faz sentido que a China aumente as compras”, diz Netto. A alta no

faturamento foi de 43%, com US\$ 32,6 milhões na comparação com julho/novembro da safra passada, US\$ 22,9 milhões.

Suco Concentrado e Congelado (FCOJ – Frozen Concentrate Orange Juice) - Os embarques de suco concentrado congelado (FCOJ 66 brix), entre julho e novembro, para todos os destinos, totalizaram 423.461 toneladas, 67% a mais que as exportações registradas no mesmo período da safra passada, quando foram embarcadas 252.890 toneladas. O faturamento nesta temporada somou US\$ 703,5 milhões, 46% acima dos US\$ 482 milhões obtidos no mesmo período do ano passado.

Para a União Europeia, 290.269 toneladas de FCOJ foram exportadas nos cinco primeiros meses da safra atual, 66,7% acima das 174.039 toneladas referentes ao período semelhante da safra passada. Em faturamento, as exportações já somaram US\$ 488,4 milhões, o que representa uma alta de 47% em relação aos US\$ 332,3 milhões do período anterior.

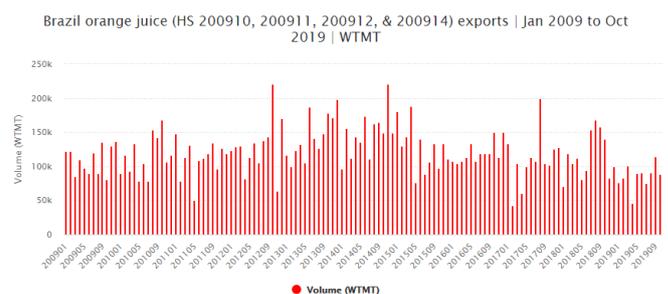
E, para os Estados Unidos, o volume de FCOJ embarcado entre julho e novembro de 2019 totalizou 55.851 toneladas, 83% a mais que em 2018/2019, que somou 30.386 toneladas. O faturamento foi de US\$ 81,4 milhões, 47% superior que o mesmo período da safra passada, US\$ 55,3 milhões.

NFC (Not From Concentrate) - As exportações de NFC, suco em sua diluição natural (12 brix) para todos os destinos, tiveram uma alta de 16% nos cinco primeiros meses da safra 2019/2020, em relação ao mesmo período da safra passada. Nesta temporada, foram embarcadas 617.392 toneladas de NFC ante as 531.774 no ano passado. Em faturamento, isso representou uma alta de 20%, com US\$ 217,5 milhões ante US\$ 180,6 milhões no período correspondente no ano anterior.

Nestes quatro meses, para os países da União Europeia, foram exportadas 416.450 toneladas de NFC, 30% acima das 320.096 toneladas embarcadas no mesmo período de 2018. Em faturamento, os volumes somaram US\$ 149,3 milhões, 39% acima dos US\$ 107,2 milhões registrados no ano passado.

Para os Estados Unidos, os embarques de NFC entre julho e novembro registraram uma queda de 5%, com 200.848 toneladas ante as 211.560 toneladas embarcadas no ano passado. O faturamento teve queda de 7%, com US\$ 68,1 milhões na atual temporada ante os US\$ 73,2 milhões do mesmo período da safra passada.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de suco de laranja mês a mês:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Petróleo & Gás

O diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Décio Oddone, afirmou hoje, 20/12, que a produção de petróleo no Brasil atingiu recorde de em média 3,09 milhões de barris por dia (bpd) em novembro, uma retomada do setor de petróleo brasileiro.

Já a produção total de petróleo e gás no país somou em média 3,95 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), segundo o diretor-geral. “Começam a aparecer os resultados das medidas tomadas para produzir a retomada do setor. Retomada que só se acentuará na próxima década”, afirmou.

Comércio

A partir do dia 1º de janeiro de 2020, a China vai reduzir no próximo ano tarifas sobre 850 produtos, que vão de carne suína congelada e abacate além de alguns tipos de semicondutores. O país busca aumentar as importações em meio à desaceleração da economia e à guerra comercial com os Estados Unidos. Isso em comparação a 706 produtos que foram taxados de forma temporária em 2019.

As mudanças foram adotadas para “aumentar as importações de produtos que enfrentam uma relativa escassez doméstica, ou produtos especiais estrangeiros para o consumo diário”, explicou o Ministério das Finanças da China em comunicado publicado no dia 23/12 em seu site.

China e Estados Unidos amenizaram sua guerra comercial neste mês ao anunciarem a fase 1 de um acordo que vai reduzir algumas tarifas dos EUA em troca de mais compras chinesas de produtos agrícolas norte-americanos e outros.

O Ministério das Finanças informou que a tarifa sobre carne suína congelada será reduzida para 8%, ante 12%, no momento em que a China enfrenta problemas na oferta depois que de uma grave doença suína dizimar sua produção de porcos.

O governo chinês também reduzirá as tarifas de importação temporária de ferronióbio – usado como aditivo ao aço de baixa liga e aço inoxidável de alta resistência para oleodutos e gasodutos, carros e caminhões – de 1% para zero em 2020, visando o desenvolvimento de alta tecnologia. O país importou 35.909 toneladas de ferronióbio em 2018 e 37.818 toneladas nos primeiros 10 meses deste ano.

A economia da China está se expandindo em sua taxa mais fraca em quase 30 anos e pode enfrentar mais pressão no ano que vem, mas o governo prometeu manter o crescimento dentro de um intervalo razoável em 2020 e manter políticas eficazes.

*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*