

Notícias principais

Em 10 de junho, a CMA CGM anunciou que não irá mais operar os embarques entre a Costa Leste da América do Sul e Cagliari, na Itália, depois que o CICT (Terminal Internacional de Containers de Cagliari) anunciou que parou de abastecer navios porta-contêineres.



Mapa: CMA CGM

A Hapag Lloyd decidiu parar de atuar no porto da Sardenha em abril, devido à falta de investimento ao longo dos anos e, conseqüentemente, à infraestrutura inadequada, que acabou deixando o terminal em um estado crítico. Dados do Dataliner mostram que todas as cargas que vão da ECSA para Cagliari são de transbordos, e a Hapag Lloyd responde pelo maior volume movimentado.

Port	Transit Time
MALTA(FREEPORT), MT	0
GENOA, IT	2
BARCELONA, ES	4
VALENCIA, ES	5
TANGER MED, MA	7
SALVADOR DI BAHIA, BR	17
SANTOS, BR	21
ITAPOA, SC, BR	23
PARANAGUA, BR	24
BUENOS AIRES, AR	27

Fonte: CMA CGM

Uma reunião no Ministério dos Transportes, em Roma, será realizada na quarta-feira, em Sarroch, a respeito do destino do CICT. Além do futuro de centenas de trabalhadores do terminal, também serão realizadas discussões sobre como relançar o terminal de contêineres.

Port	Transit Time
BUENOS AIRES, AR	27
RIO GRANDE, BR	30
ITAJAI, BR	33
ITAPOA, SC, BR	34
SANTOS, BR	36
ITAGUAI, RJ, BR	38
TANGER MED, MA	50
MALAGA, ES	52
MALTA(FREEPORT), MT	55

Fonte: CMA CGM

Portos, terminais e infraestrutura

O terminal de contêineres do Grupo Rodrimar, no Cais do Saboó, no Porto de Santos, teve seu status de alfandegamento removido pela Secretaria da Receita Federal. Isso significa que perdeu a autorização para receber cargas de importação e exportação e, portanto, a instalação será devolvida à Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo).

A Stolthaven Santos recebeu o alfandegamento até 17 de janeiro de 2021, de 95 tanques do seu Terminal de Líquidos a Granel (Terlig), localizado na Alemoa, em Santos. Esses tanques têm capacidade para armazenar 149,600 metros cúbicos. O aval, com data de 15 de maio, foi publicado na última edição do Diário Oficial da União.

A missão empresarial ao Chile, liderada pelo presidente da Federação das Industrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs), Gilberto Porcello Petry, resultou num acordo para a empresa chilena Ultramar expandir suas operações no Porto de Rio Grande, investindo aproximadamente R\$300 milhões. O investimento será usado para aumentar a área ocupada pelo porto para atender a produção de madeira e celulose. Enquanto isso, a empresa chilena CMPC Celulosa, já está instalada na cidade de Guaíba, e pretende aumentar seu investimento no Brasil.

No ano passado, a balança comercial entre o Rio Grande do Sul e o Chile teve um saldo de mais de US\$ 346 milhões, com as exportações de veículos do estado respondendo por 42% do total das exportações para o Chile (US\$ 206,54 milhões). As importações de produtos químicos orgânicos pelo estado, responderam por 29% do total importado do Chile (US\$ 41,68 milhões).

O Porto de Paranaguá terá a primeira reforma no píer público de inflamáveis, que foi construído na década de 1940 e, desde então, recebeu apenas pequenas intervenções de manutenção. A autorização para a contratação da empresa que fará a obra foi assinada pelo governador do Paraná, Carlos Massa Ratinho Junior, na última quarta-feira (05/06).

O investimento é de R\$ 41 milhões e será custeado pela Administração dos Portos do Paraná. O prazo para execução da obra é de 18 meses.

De acordo com o secretário da Infraestrutura e Logística Sandro Alex, a obra no píer aumentará em 60% a capacidade do Porto na exportação de líquidos. "Essa coalizão governamental/institucional faz do Porto de Paranaguá um símbolo da eficiência dos paranaenses", destacou Alex.

Ele informou que para os próximos meses haverá um novo pacote de investimento logístico, com destaque para a expansão da área de contêineres do porto e a entrega do viaduto de acesso ao terminal marítimo, na entrada da cidade.

Os serviços que serão licitados para a intervenção no píer preveem a limpeza e recuperação de vigas, blocos, dolphins, lajes e estacas, tanto na ponte de acesso, quanto nos dois berços de atracação, interno e externo.

Segundo o presidente dos Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, **metade de todos os granéis líquidos operados em Paranaguá são movimentados na estrutura pública**, composta atualmente

por uma ponte de acesso e dois berços de atracação, que permitem receber dois navios de forma simultânea.

O píer é essencial para o escoamento e importação de óleo vegetal, etanol e combustíveis para atender o Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

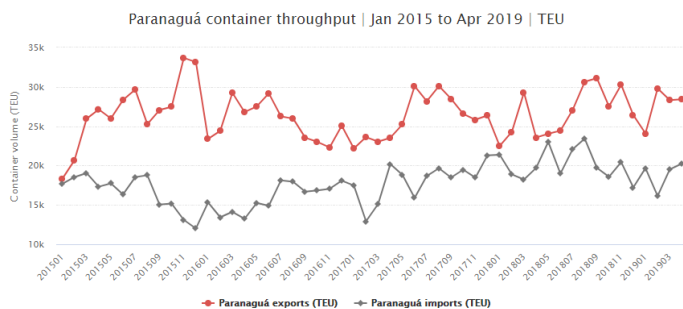
Em 2019, entre janeiro e maio, foram movimentadas 1,5 milhão de toneladas no píer público. Deste total, 78% (663 mil toneladas) foram de importações.

Entre as principais cargas desembarcadas, destaque para combustíveis e óleos minerais, como óleo diesel; metanol e gasolinas, com origem nos Estados Unidos, Chile, Argentina e Venezuela.

Já as exportações somaram 23% das movimentações (181 mil toneladas). Além do óleo combustível, o Paraná é destaque na exportação de óleo de soja. O embarque tem como destinos principais a Argentina, Cingapura, Estados Unidos e Chile.

A cabotagem representou mais da metade das movimentações: foram aproximadamente 712 mil toneladas de produtos que chegaram ou saíram de Paranaguá para outros portos brasileiros.

O gráfico a seguir, feito a partir dos dados do Dataliner, mostra as importações e exportações do Porto de Paranaguá no período de janeiro de 2015 a abril de 2019.



Fonte: Dataliner

O Porto de Paranaguá registrou uma movimentação recorde no embarque de açúcar a granel pelo berço 204. O navio Caravos Glory, das Ilhas Marshall (Oceania), embarcou uma carga de 58.175 toneladas para o Oriente Médio. A média dos carregamentos no local geralmente fica entre 40 e 45 mil toneladas.

De acordo com a Paraná Operações Portuárias (Pasa), nenhuma atividade extraordinária foi necessária, pois ela já tem equipamentos e estruturas apropriadas para operações deste porte.

A produtividade média no berço, ainda segundo a empresa, é de 1,3 mil toneladas por hora no carregamento do açúcar.

Segundo o diretor de Operações dos Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, o que torna a operação ainda mais interessante é o fato de que para este embarque a carga foi recebida no terminal, em Paranaguá, 100% através do modal ferroviário.

Este ano, empresa já movimentou quase 518 mil toneladas pelo berço 204. Em 2018, foram em torno de 2,1 milhões de toneladas de açúcar. A empresa também opera grãos.

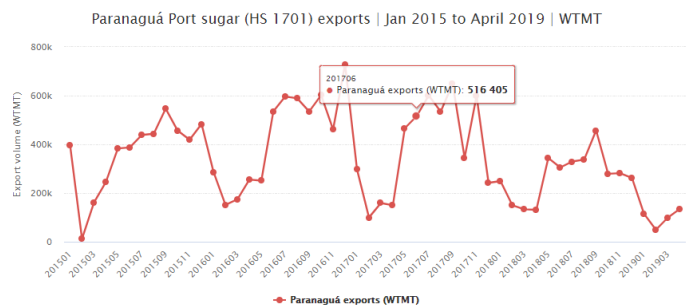
Em 2018, durante todo ano, foram movimentadas pelos Portos do Paraná cerca de 3,3 milhões de toneladas de açúcar.

Ainda sobre Paranaguá, os roubos de cargas resultados das vazadas, operação em que criminosos despejam os produtos dos caminhões com destino ao porto da cidade, diminuíram 80% no último trimestre. A queda é resultado do trabalho conjunto de todas as forças de segurança que atuam na região.

O número de ocorrências caiu de 21, em março – antes do início das operações em parceria – para apenas 4, em maio. O roubo ou furto aos caminhoneiros diminuiu de 11 ocorrências para 6, no mesmo período.

Para o capitão Cristiano Stocco Rosa, do 9º BPM, cada parceiro tem uma importância especial. “O trabalho da prefeitura, junto com a Guarda Municipal, foi essencial. A Adapar nos ajudou muito com a carga recuperada. O Corpo de Bombeiros atuou na fiscalização dos armazéns e é preciso destacar o trabalho da Guarda Portuária e das empresas privadas, que nos auxiliaram e foram importantíssimas em todo o processo”, disse.

O gráfico Dataliner a seguir mostra as exportações de açúcar via Porto de Paranaguá no período de janeiro de 2015 a abril de 2019.



Fonte: Dataliner

Logística

Quando os presidentes do Paraguai e da Bolívia se encontrarem no dia 12 de junho em La Paz, falarão sobre um importante tópico: como maximizar o uso da Hidrovia Paraguai-Paraná como uma rota de logística importante para a integração física e econômica. É importante para a Bolívia a realização desta afim de reduzir seus custos de logística de acesso ao oceano, e para o Paraguai a fim de que se torne um centro logístico.

A Chancelaria Nacional do Paraguai pretende aproveitar esse corredor logístico afim de promover a integração, o desenvolvimento e atrair investimentos. Para que isso aconteça, estão buscando coordenar conversas com os diversos órgãos existentes dentro do Acordo de Transporte Fluvial Paraguai-Paraná.

O Paraguai possui muita experiência em navegação, manuseio de terminais portuários multiuso e de cargas específicas. O país possui 53 portos na hidrovia Paraguai-Paraná, dos quais 49 são da iniciativa privada. Os últimos terminais colocados em operação exigiram grandes investimentos e tecnologias de ponta, como Puerto Fénix, Caacupemí, Terpor e Imperial Shipping en Concepción.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, a proposta de edital de concessão da rodovia BR-364/365/GO/MG.

O leilão está previsto para o dia 18/9/2019, com entrega das propostas no dia 11/9/2019 na B3 S.A., em São Paulo, e faz parte do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal.



Ministério da Infraestrutura
@Minfraestrutura



Foi publicado hoje (5), no Diário Oficial da União (DOU), o edital com a data do leilão de concessão da BR 364/365/GO/MG, que acontecerá no dia 18 de setembro e será realizado pela @ANTT_oficial.

O trecho de 437 quilômetros a ser concedido compreende 11 municípios de Goiás (Aparecida do Rio Doce, Cachoeira Alta, Jataí, Paranaiguara e São Simão) e 6 de Minas Gerais (Santa Vitória, Gurinhatã, Ituiutuba, Canópolis, Monte Alegre de Minas e Uberlândia) e inclui sete praças de pedágio

A previsão é de que sejam investidos R\$ 2,06 bilhões em obras e R\$ 2,51 bilhões em custos operacionais para os 30 anos de concessão.

As obras devem incluir 44,2 km de duplicação, 134,30 km de faixas adicionais e a implantação de melhorias como vias marginais, acostamentos, rotatórias alongadas entre outras, por todo o trecho concedido.

Entre as operações obrigatórias ainda estão a complementação das obras do Trevão (entroncamento da Rodovia BR-365/MG com a Rodovia BR-153/MG) e a trombeta de Xapetuba, que deverão ser entregues respectivamente no 2º e no 1º ano da concessão.

A ANTT poderá solicitar ainda a execução eventual de diversas melhorias (vias marginais, rotatórias, passarelas, etc.) ao longo do contrato.

O trecho concedido contará com 9 bases operacionais, sendo 3 com atendimento ao usuário. Estarão a serviço do usuário 9 ambulâncias, 6 guinchos, 2 caminhões-pipa e 2 caminhões para apreensão de animais.

A tarifa-teto definida para o leilão é de R\$ 7,02 (junho/2019) para cada uma das 7 praças. O seguinte mapa da ANTT mostra a localização da rodovia:



Mapa: Google Maps

O ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou, que o governo desistiu de fundir a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“Há uma preocupação do mercado, que é legítima, principalmente do setor portuário e de navegação, com medo de um setor engolir o outro e a gente acabar tendo um enfraquecimento da regulação, por exemplo, na parte portuária e de navegação”, afirmou, justificando a decisão.

Antes mesmo de tomar posse, a intenção do ministro era criar a Agência Nacional de Transportes, reunindo os setores de navegação, rodovias e ferrovias, dando mais “racionalidade” ao processo regulatório.

Automotivo

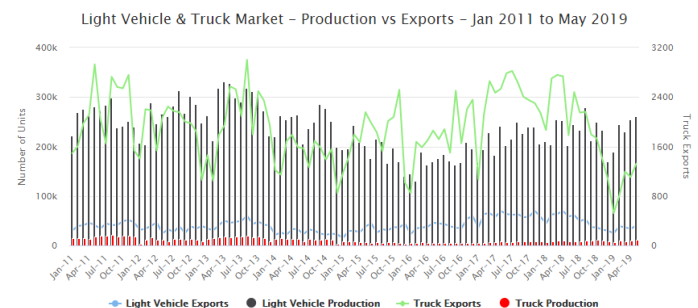
A Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – divulgou que a produção de automóveis no Brasil cresceu 3,1% em maio em relação a abril. O crescimento, porém, foi menor que o do mês anterior.

As vendas domésticas cresceram 5.8% em maio em relação a abril. As exportações, no entanto, registraram uma queda de 42,2% no acumulado do ano, em grande parte motivadas pela crise econômica na Argentina.

As montadoras no Brasil produziram cerca de 275.700 novos carros e caminhões no mês passado, enquanto as vendas totalizaram 245.400 veículos, segundo a Anfavea.

O presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, explica que, apesar dos indicadores econômicos pouco animadores do país, os bons números do setor automotivo no ano se devem a um longo processo de recuperação que se iniciou em 2017, após uma queda superior a 40% no biênio 2015-2016, auge da crise.

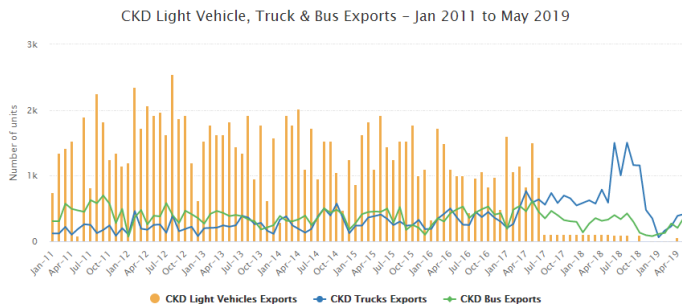
O gráfico a seguir, com dados da Anfavea, mostram a produção e a exportação de caminhões e veículos leves no período de janeiro de 2011 a abril de 2019:



Fonte: Anfavea

“Nosso tombo foi bem maior que os 6,73% do PIB naqueles dois anos, por isso há muito o que recuperar para voltarmos aos patamares de 2012. O mercado interno mantém um bom ritmo de vendas, com alta de 12,5% no acumulado do ano. A produção só não acompanha esse patamar em função da expressiva queda das exportações para a Argentina. O destaque de maio foi o segmento de caminhões, com melhor mês em vendas desde 2014. Felizmente, o mercado vem reagindo de forma constante, e deverá crescer ainda mais após a aprovação das reformas previdenciária e tributária”, acredita Moraes.

Já o gráfico abaixo mostra as exportações CKD de veículos leves e caminhões no período de janeiro de 2011 a maio de 2019:



Fonte: Anfavea

A Fiat Chrysler Automobiles (FCA) retirou a proposta de fusão feita à Renault. Se confirmada, a fusão resultaria na terceira maior montadora do mundo.

O negócio, de US\$ 35 bilhões, resultaria em um grupo formado com 50% de participação para cada lado.

De acordo com comunicado divulgado pela FCA, “ficou claro que não existem condições políticas na França para que essa combinação prossiga”. Isso porque o governo francês, que detém 15% de participação na Renault, afirmou que só aprovaria o negócio se houvesse a manutenção da parceria entre a montadora francesa e a Nissan.

Já a Renault, afirmou por meio de um comunicado, que sua diretoria “não pode tomar uma decisão devido ao pedido expresso pelos representantes do Estado francês para adiar a votação para uma reunião posterior”.

Após a divulgação da notícia, as ações da Fiat passaram a registrar queda de até 4,62% no pós mercado.

Navios

A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) vai solicitar que suas áreas técnicas façam uma avaliação dos parâmetros adequados de limites de tamanho para os navios estrangeiros que serão afretados.

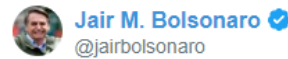
A decisão de se solicitar esses cálculos foi tomada no último dia 28 de maio, na reunião de diretoria. Na ocasião, foram avaliados nove processos sobre o tema, todos sob a relatoria do diretor Francisval Mendes. Para o executivo, é necessário um melhor disciplinamento sobre o tema para evitar desequilíbrios de concorrência.

Segundo o diretor, empresas e associações entraram com reclamações na agência sobre esse procedimento, que é chamado de alavancagem de tonelagem. As normas da agência exigem que para afretar um navio estrangeiro é necessário que ele tenha o tamanho (tonelagem) semelhante ao que a empresa brasileira já tem.

No entanto, empresas brasileiras estariam utilizando-se de navios de baixo valor, mas alta tonelagem, para poder contratar navios estrangeiros na mesma proporção. Segundo Mendes, é necessário um estudo detalhado do tema para uma melhor avaliação. Não foi dado prazo para a finalização desse processo.

Comércio

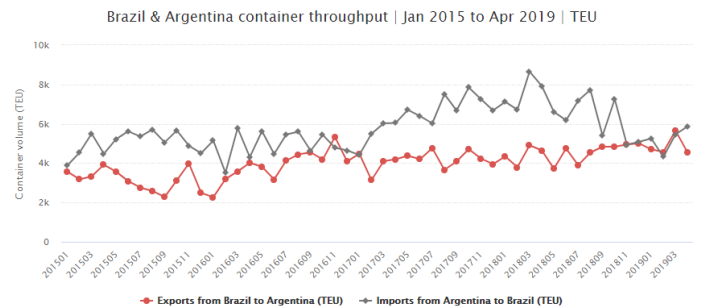
O presidente Jair Bolsonaro reiterou que o Brasil e Argentina poderiam criar uma moeda única, mas deixou claro que não há prazo para a implementação da ideia, na qual prevê a criação, no futuro, de uma união monetária para toda a América do Sul no futuro.



- Nossa despedida da Argentina e o sonho do peso/real.
 23,5 mil 13:06 - 7 de jun de 2019

Bolsonaro mencionou este plano pela primeira vez no dia anterior durante sua visita à Argentina. Na sexta-feira, o presidente disse que a moeda única poderia servir como uma rede de proteção contra ameaças de “aventuras socialistas” de avançar na região. De acordo com Bolsonaro, essa proposta existe desde 2011 e, recentemente, o ministro da Economia do Brasil, Paulo Guedes, e o governo argentino demonstraram interesse em estudar essa questão novamente.

Em nota, o Banco Central informou nesta manhã de que não há projetos ou estudos em andamento para uma união monetária entre o Brasil e a Argentina. No Twitter, o presidente da Câmara dos Deputados do Brasil, Rodrigo Maia, criticou a ideia da possível nova moeda.



Fonte: DataLiner

O presidente Jair Bolsonaro afirmou, que o Mercosul assinará um acordo comercial com a União Europeia, e agradeceu ao presidente argentino, Mauricio Macri, por seu papel em pressionar pelo pacto comercial.

A União Europeia, no entanto, negou declaração dos presidentes dos dois países. “Algumas questões, incluindo pedidos considerados essenciais pela UE, continuam pendentes”, declarou a comissária europeia para o comércio, Cecilia Malmström; que afirmou ainda que o desmonte de Bolsonaro da política ambiental e a liberação de novos agrotóxicos podem inviabilizar o acordo.

Em uma transmissão ao vivo no Facebook ainda nesta quinta-feira, o ministro da Economia brasileiro, Paulo Guedes, disse que os laços mais estreitos entre o Brasil e a Argentina revitalizariam o Mercosul.

Os governos da Argentina e do Brasil também estão negociando a criação de uma moeda conjunta que poderia ser chamada de “peso real”, combinando os nomes do peso da Argentina e da moeda real do Brasil, disse um porta-voz do Ministério das Finanças da Argentina.

“Estamos trabalhando nisso a médio e longo prazo”, disse o porta-voz à Reuters.

A proposta de moeda poderia incluir Uruguai e Paraguai, os outros parceiros do Mercosul, de acordo com relatos da mídia.

O Brasil e a Argentina começaram a discutir uma redução da tarifa externa comum (TEC) do Mercosul.

Atualmente, o Mercosul – formado pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai – exige tarifas médias de 14% sobre bens que vêm de fora do bloco. A ideia é que uma redução desse valor facilitaria o comércio dos quatro países com o restante do mundo, estimulando o crescimento econômico do Mercosul.

De acordo com a Reuters, todas as pessoas familiarizadas com o assunto não estão autorizadas a falar publicamente sobre as negociações, mas a expectativa é que as mudanças não ocorram no curto prazo.

Uma autoridade brasileira disse à Reuters que a tarifa externa comum não foi alterada em 25 anos e ambos os países concordam com a necessidade de revisá-la, um processo que foi lançado pela Argentina e levará até o final do ano. “O trabalho está começando com uma proposta de revisão técnica e nenhuma decisão substancial foi tomada ainda”, disse ele.

Outra fonte brasileira disse que qualquer acordo terá de esperar até depois das eleições argentinas em outubro, mas a intenção era reduzir a tarifa externa do bloco durante vários anos, de uma média de 14% para cerca de 5% ou 6% no longo prazo.

“Se o Macri vencer, a revisão tarifária poderá começar no início do próximo ano. Compartilhamos os mesmos pontos de vista sobre a abertura do comércio”, finalizou a fonte brasileira.

Café

De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia, a **exportação brasileira de café em grão em maio (22 dias úteis) alcançou 3,157 milhões de sacas de 60 kg**, o que corresponde a um aumento de 123,3% em relação a igual mês do ano passado (1,414 milhão de sacas).

Em relação à receita cambial, houve elevação de 74% no período, para US\$ 372,9 milhões em comparação com os US\$ 214,3 milhões registrados em maio de 2018.

Carne

As exportações brasileiras de frango para a China cresceram 49% em maio em relação ao mesmo período do ano passado. O país asiático importou mais carne de frango para suprir uma demanda interna causada pelo surto de febre suína africana que afetou a produção doméstica.

O Brasil, maior exportador de frango do mundo, embarcou 381,1 mil toneladas no mês passado para clientes no exterior, um aumento de 14,4%, de acordo com um comunicado da ABPA – Associação Brasileira dos Proteína Animal.

Segundo a ABPA, a China representou quase 15% dos embarques e foi o principal destino de exportação do frango brasileiro no mês passado.

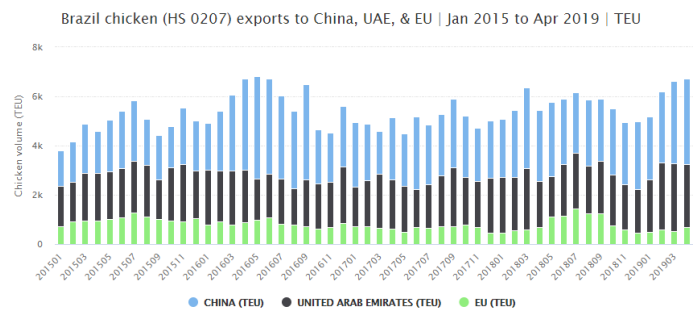
Em receita, os exportadores de frango brasileiros se beneficiaram de preços mais altos, com vendas crescendo 27,3%, para US \$ 658,9 milhões.

A demanda adicional da China por carne beneficiou os exportadores brasileiros de carne, incluindo a JBS e a BRF.

As exportações para os Emirados Árabes Unidos, onde a BRF tem forte presença, cresceram perto de 50%, enquanto as exportações para a União Européia aumentaram 26%, mostraram dados da ABPA.

“A ruptura no mercado criada pela China está ocorrendo em um momento em que outros importadores estão [aumentando] suas compras também”, disse o diretor executivo da ABPA, Ricardo Santin.

O gráfico Dataliner a seguir mostra as exportações de frango pelo Brasil para a China, os Emirados Arabes Unidos e a União Europeia no período de janeiro de 2015 a abril de 2019.



Fonte: Dataliner

A BRF e a Marfrig iniciaram as conversas oficiais sobre o acordo de fusão das duas empresas, após o aval de seus conselhos de administração.

Serão 90 dias de tratativas e segundo fontes próximas às duas empresas, estão sendo tratados assuntos como a abertura de capital nos Estados Unidos e a sede da nova companhia, que pode aproveitar a estrutura da National Beef, empresa americana controlada pela Marfrig.

De acordo com informações apuradas pelo Valor, Pedro Parente deve seguir como presidente do conselho e de Lorival Luz como CEO da nova companhia. Mas há uma alternativa a ser considerada é o compartilhamento da função de presidente do conselho de administração entre Parente e o empresário Marcos Molina, fundador e presidente do conselho da Marfrig. Os acionistas das duas companhias devem ser ouvidos em assembleia antes de qualquer acordo.

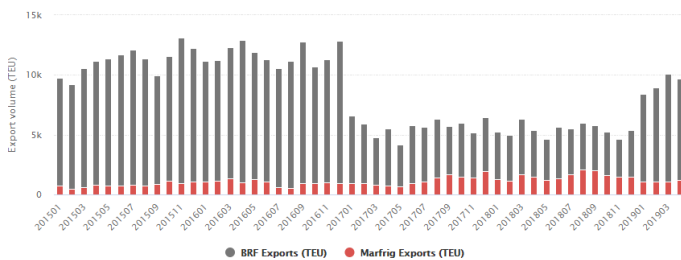
A direção executiva da nova empresa, porém, deve contar com profissionais da BRF e da Marfrig.

Conforme noticiado pelo DatamarNews, no dia 31 de maio, se bem sucedida, a fusão resultará em uma empresa que estará entre as líderes do setor no Brasil, Estados Unidos, América Latina, Oriente Médio e Ásia.

A BRF deverá ter com 85% de participação da nova companhia, enquanto a Marfrig deverá ficar com 15%.

No gráfico a seguir, elaborado a partir de dados do Dataliner, é possível acompanhar as exportações de carne da BRF e da Marfrig no período de janeiro de 2015 a abril de 2019.

BRF and Marfrig meat (HS 0201, 0202, 0203, 0207) export trends | Jan 2015 to April 2019 | TEU



Fonte: DataLiner

O Brasil e o governo de Laos reuniram-se no final de maio para negociar a exportação de animais vivos (bovinos para reprodução, engorda e abate) e carne de aves para Laos.

O encontro entre o secretário adjunto de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Flávio Bettarello, e o vice-ministro da Agricultura e Florestas do Laos, Bounkhouang Khambounheuang, ocorreu em Vientiane (Laos). Bettarello estava acompanhado da delegação da Embaixada do Brasil em Bangkok.

O governo de Laos vai enviar cartas oficiais aprovando integralmente os requisitos propostos pelo Brasil para a exportação de animais vivos. Deverão ser igualmente aprovados por Laos, em breve, os requisitos zoossanitários propostos pelo Brasil para a exportação de sêmen e embriões bovinos e os requisitos sanitários para carne de suínos e bovinos.

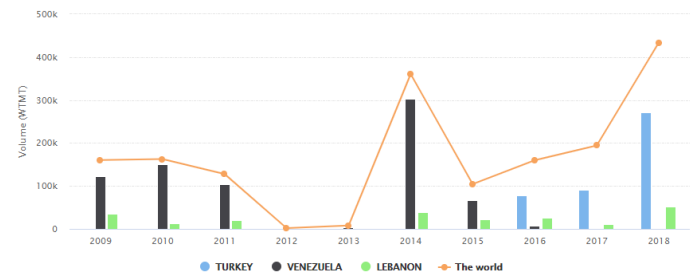
Ficou acertada também a visita de uma equipe técnica de veterinários do Departamento de Pecuária e Pesca do Laos para que conheçam o sistema nacional de inspeção de carnes (bovinos, suínos e aves).

“Para o Brasil, o acesso ao mercado laociano representa boa oportunidade para se estabelecer em um país cuja economia cresce cerca de 7% ao ano e com grande potencial de aumento no consumo de proteínas animais. Insere-se, ainda, em nossa estratégia de consolidação no, cada vez mais promissor, mercado asiático”, avalia o secretário adjunto da SCRI.

O secretário adjunto e o vice-ministro discutiram ainda possibilidades de parcerias que representem agregação de valor a insumos brasileiros e o aproveitamento de oportunidades comerciais nos países fronteiriços ao Laos – China, Tailândia e Vietnã –, todos eles grandes mercados.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as tendências de exportação de bovinos vivos de 10 anos do Brasil para os principais destinos em relação ao total de exportações:

Live cattle exports comparisons | 2009–2018 | WTMT



Fonte: DataLiner

A Organização Internacional de Saúde Animal (OIE) encerrou, o caso atípico de EEB, Encefalopatia Espongiforme Bovina, conhecido como “mal da vaca louca”, registrado no Brasil, sem alteração do status sanitário do país, que segue como risco insignificante para a doença.

A Secretaria de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) havia confirmado a ocorrência da vaca louca, no Mato Grosso, no final do mês de maio. Essa doença ocorre de maneira espontânea e esporádica, e não está relacionada à ingestão de alimentos

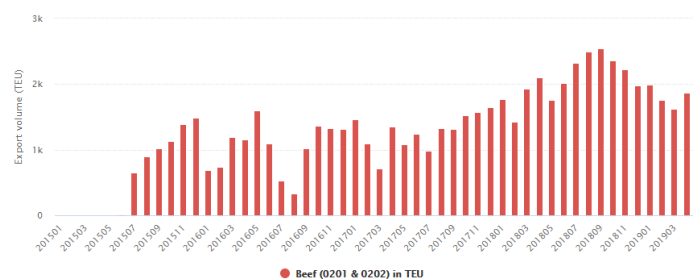
Ainda de acordo com a OIE, não haverá relatórios suplementares sobre o caso. Em mais de 20 anos de vigilância para a doença, o Brasil registrou somente três casos de EEB atípica e nenhum caso de EEB clássica.

Apesar do relatório da OIE, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento suspendeu temporariamente a emissão de certificados sanitários para a China até que a autoridade chinesa conclua sua avaliação das informações já transmitidas sobre o episódio. A decisão do Brasil cumpre o protocolo bilateral assinado em 2015.

Há apenas algumas semanas, o Ministério da Agricultura havia enviado uma lista com 19 frigoríficos para serem habilitados para exportação à China. Os frigoríficos estavam otimistas de que o país asiático ampliasse o número de abatedouros brasileiros aptos a exportar para seu mercado após o surto de peste suína africana naquele país.

O gráfico a seguir, gerado a partir dos dados do Dataliner, mostra as exportações de carne brasileira para a China no período de janeiro de 2015 a abril de 2019.

China beef (HS 0201 & 0202) import trends from Brazil | Jan 2015 to Apr 2019 | TEU



Fonte: DataLiner

Peixe

Uma decisão da Justiça brasileira suspendeu a medida cautelar que bloqueava a entrada de camarões argentinos no país. O embargo havia sido protocolado em outubro de 2013 com o

impulso da Associação Brasileira de Criadores de Camarão. Na época, a associação apoiava a hipótese de suposto risco sanitário e para a saúde dos consumidores.

A atual medida judicial está baseada em vários artigos científicos que mostram que as exportações de camarão da Argentina não representam um risco real e efetivo para o Brasil.

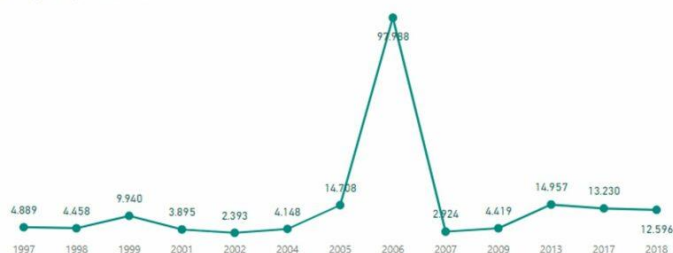
Em janeiro deste ano, uma decisão do Supremo Tribunal Federal do Brasil já havia concedido ao Equador a possibilidade de voltar a exportar seu tradicional camarão para o país.

Vale destacar que na última semana o presidente da Associação Brasileira de Criadores de Camarão, Cristiano Maia, esteve em Brasília, em audiência com a Ministra da Agricultura, Tereza Cristina, alegando que a biodiversidade aquática do Brasil corre risco com a entrada de produtos originários de países, conhecidamente infectados com doenças não presentes no Brasil. “Nossa demanda foi bem recebida pela Ministra que determinou a contratação de um epidemiologista e criou um grupo de trabalho para dar subsídios científicos as referidas análises de risco”, afirmou.

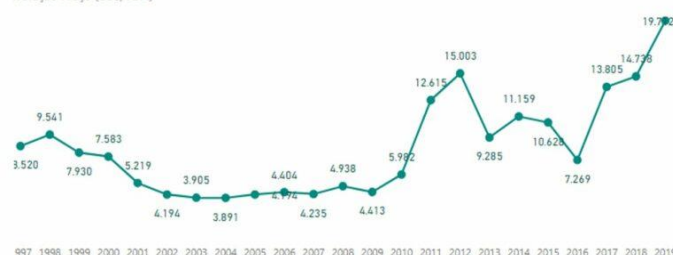
Um estudo da Datamar, a partir dos dados do seu sistema Dataliner, mostra que o camarão congelado teve, nas duas últimas décadas, baixo volume de importação, com US\$ 15 m milhões desde 1997. As importações foram basicamente da França, Argentina e Equador.

Em relação ao preço, houve um pico no valor do camarão importado em 2006, com 97.988 dólares por tonelada. Dados do Dataliner apontam que o crustáceo para exportação atingiu o maior valor em 2019, com 19.702 dólares por tonelada.

Evolução Preço (US\$/TON)



Evolução Preço (US\$/TON)



Fonte: DataLiner

Nesse período (1997 a 2019), as operações de comércio exterior envolvendo camarões no Brasil corresponderam a 0,47% de importação contra 99,53% de exportação do crustáceo. O modal utilizado foi predominantemente o marítimo.

Ainda de acordo com o Dataliner, considerando os volumes desde 1997, o maior volume importado foi em 2003, com 99 m

toneladas. Praticamente não houve importações de camarão pelo Brasil a partir de 2011.

Vale observar que a exportação do crustáceo é sazonal, havendo queda do volume nas épocas de defeso, paralisação temporária da pesca para a preservação das espécies. De acordo com o Instrumento legal 189/08 do IBAMA, o defeso dos camarões ocorre no período de 01º de abril a 31 de maio.

Importação e Exportação
Contêineres Cheios



Fonte: DataLiner

Foram considerados neste estudo os seguintes NCMs (Nomenclatura Comum do Mercosul): camarões congelados; camarões “krill” congelados; camarões inteiros congelados, exceto “krill” (principal); outros camarões congelados, exceto “krill”; camarões de água fria (pandalus spp.) inteiros congelados; camarões de água fria, que não inteiros, congelados; outros camarões inteiros congelados; outros camarões, que não inteiros, congelados; camarões não congelados; outros camarões não congelados; outros camarões vivos, frescos ou refrigerados e camarões no geral.

Grão

Conforme noticiado no DatamarNews do dia 3 de junho, **as exportações de milho pelo Brasil podem bater recordes este ano motivadas por dois fatores:** um atraso histórico no plantio de milho nos Estados Unidos, os maiores produtores e exportadores globais do cereal, e a alta produção brasileira no período.

Diante disso, empresas como a ADM (Archer Daniels Midland) estão vendendo milho brasileiro para a Smithfield Foods nos Estados Unidos.

A ADM opera mais de 270 fábricas em todo o mundo, onde grãos de cereais e plantas oleaginosas são transformadas em inúmeros produtos utilizados na alimentação, bebidas, indústrias e forragem animal. No Brasil, a empresa processa e vende soja, milho e produz alimentos para animais, além de biocombustíveis, produtos químicos e ingredientes especiais para a indústria.

Segundo fontes que pediram anonimato, a Smithfield – maior processadora de carne de porco dos Estados Unidos que desde 2013 pertence ao grupo chinês Shuanghui – tem instalações portuárias na costa leste dos EUA e às vezes compra milho no exterior por causa do custo do transporte de grãos do cinturão de milho doméstico.

De acordo com a Reuters, uma fonte afirmou que a Smithfield Foods provavelmente encomendou entre cinco e dez remessas de milho do Brasil, que devem ser embarcadas em navios entre setembro de 2019 e janeiro de 2020.

A outra fonte disse que o Paraguai e a Argentina também estão enviando milho para os Estados Unidos, com cerca de 1 milhão de toneladas sob contrato para embarque da América do Sul para os Estados Unidos.

Apenas 67% do milho dos EUA foi plantado até 2 de junho, bem atrás da média de cinco anos de 96%, disse o Departamento de Agricultura dos EUA, por causa das fortes chuvas enfrentadas pelos agricultores americanos.

Por outro lado, o governo do Brasil prevê que as exportações de milho cresçam em 25% nesta temporada, para 31 milhões de toneladas, mesmo antes dos problemas climáticos afetarem as plantações de milho dos EUA.

A última vez que o Brasil vendeu quantidades significativas de milho para os Estados Unidos foi durante uma seca em 2012 e 2013. As exportações brasileiras de milho para os Estados Unidos na época totalizaram 1,7 milhão de toneladas, segundo dados do governo.

Ainda sobre o milho, de acordo com a Reuters, os importadores mexicanos, que normalmente compram esse cereal dos Estados Unidos, reservaram uma carga de 35.000 toneladas ao Brasil.

A carga será embarcada no Porto de Santarém e deve partir no dia 22 de junho. A exportação ocorre, principalmente, em decorrência de dois fatores: a disputa comercial entre México e Estados Unidos e os problemas enfrentados pelos produtores norte americanos nesta safra de grãos.

O México é o principal destino das exportações de milho dos EUA. Esta seria a primeira venda de exportação de milho do Brasil para o México desde uma carga de 33.000 toneladas em janeiro, de acordo com o Ministério da Agricultura do Brasil.

Minério

A Vale está retomando a circulação dos trens de carga com operação regular no ramal Belo Horizonte da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

A decisão foi tomada após uma empresa internacional de consultoria com atuação independente atestar que uma eventual onda gerada pelo deslizamento do talude Norte da cava da mina Gongo Soco não atingiria a ferrovia.

O transporte de cargas foi interrompido na EFVM entre Sabará e Barão de Cocais (MG) em 19/5 porque o trem circula nas imediações da cava da mina Gongo Soco, onde foram identificadas recentemente movimentações no talude Norte da estrutura.

Já o trem de passageiros permanece em operação especial. Quem parte da estação Belo Horizonte embarca em ônibus alugados pela Vale e é conduzido até a Estação Dois Irmãos, em Barão de Cocais, de onde segue a viagem por trem. No sentido contrário (Vitória-Belo Horizonte) os passageiros desembarcam do trem na Estação Dois Irmãos e seguem por meio rodoviário até o destino final. A alteração teve início no dia 16/5, de forma preventiva.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas percorre 51 municípios. Na ferrovia são transportados minério de ferro, combustíveis, grãos, aço, entre outros.

O Cade – Conselho Administrativo de Defesa Econômica – aprovou, a compra da mineradora Ferrous pela Vale.

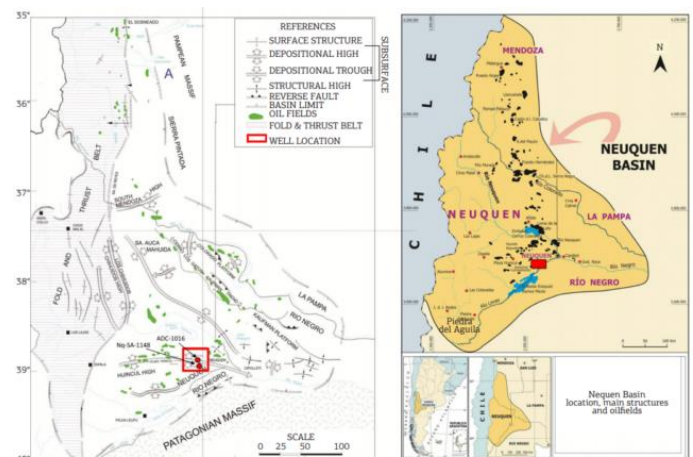
A Porto Sudeste havia solicitado que a negociação fosse suspensa, pois a fusão levaria a uma concentração do mercado e da exportação do minério de ferro.

Entretanto, para o Cade, a Vale não “tem capacidade de fechar o mercado portuário para produtores de minério de ferro na região Sudeste”.

Para o órgão, a compra não traz mudanças significativas na questão de concorrência. O Cade também entendeu que a Ferrous não é uma concorrente da mineradora e a compra da segunda pela primeira não traria consequências negativas nem para os consumidores, nem para as outras empresas do setor.

Oleo e gás

O assessor do governo local, Jorge Sapag, informou que seis novas concessões para exploração serão concedidas antes do final do ano, na província argentina de Neuquen, em Vaca Muerta, local de exploração de xisto. Os investimentos em Vaca Muerta devem atingir US\$ 27,3 bilhões nos próximos quatro anos, sendo que Neuquen dobrará a produção de petróleo da Argentina, alcançando receita anual de exportações de cerca de US\$ 12 bilhões.



Mapa: PGS

Sapag informou que “são 8,222 quilômetros quadrados de concessões pelo período de 35 anos, o que representa 27% da Vaca Muerta. No momento existem 34 concessões e, até o final do ano, outras seis serão aprovadas”. Vaca Muerta é uma peça chave no plano do presidente Mauricio Macri de acabar com a necessidade da Argentina de importar energia afim de se tornar um exportador. Macri buscará a reeleição em outubro próximo, e espera atrair investimentos estrangeiros, especialmente no setor de energia, depois que empresas estrangeiras se afugentaram devido as políticas intervencionistas da ex-presidente Cristina Fernandez.

Tanto a produção de petróleo quanto a de gás no Brasil cresceram, em abril, pela segunda vez consecutiva, em comparação com março e com o mesmo mês de 2018. Somadas, totalizaram 3,314 de milhões de barris de óleo equivalente por dia.

Em abril, a produção de petróleo foi de 2,604 milhões de barris/dia, com um aumento de 1,7% em relação a março e de 0,3% se comparada com o mesmo mês do ano anterior.

A produção de gás natural chegou 113 milhões de metros cúbicos por dia, um crescimento de 1,3% em relação ao mês anterior e de 3,8% se comparada ao mesmo mês no ano passado.

O campo de Lula, na Bacia de Santos, foi o que mais produziu petróleo e gás, com uma média de 873 mil de barris de petróleo/dia e de 37,2 milhões de metros cúbicos de gás natural/dia.

Ainda sobre petróleo, a direção da Petrobras anunciou na segunda-feira (03/06) a venda de 22 campos desse combustível na Bahia, que fazem parte dos campos Polo Recôncavo e Polo Rio Ventura. Entre eles, encontra-se o Campo de Candeias, o primeiro campo de petróleo comercial do Brasil, descoberto na década de 1940.

O anúncio da estatal está em desacordo com o debate em curso no Supremo Tribunal Federal (STF), sobre a constitucionalidade ou não da venda de unidades da estatal, subsidiárias e participação acionária, sem a aprovação do Congresso e sem a observância da Lei 8666/93, que trata das licitações públicas.

Há duas liminares – dos Ministros Ricardo Lewandowski e Edson Fachin – que determinam a suspensão de todo e qualquer processo de privatização da Petrobras até decisão do Pleno do STF. Uma das liminares suspendeu a venda de unidades da estatal, a exemplo das refinarias e da TAG.

*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*