

Notícias principais

A Datamar, provedora líder de dados do comércio marítimo de toda costa leste da América do Sul, está lançando o seu principal produto, o DataLiner, com dados do mercado chileno. Até então, seus programas continham apenas informações de Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

O DataLiner contém dados e informações que permitem o aprofundamento de todas as importações e exportações via marítima da costa leste da América do Sul, com informações detalhadas sobre o navio, porto, armador, exportador e importador, bem como os volumes embarcados, tudo derivado diretamente dos manifestos de carga recebidos pela Datamar por meio de parcerias confiáveis de longo prazo com transportadoras oceânicas.

DataLiner Chile

O DataLiner Chile será fornecido mensalmente aos clientes. Os dados conterão a mesma qualidade e pontualidade na entrega que os outros produtos da Datamar, com sua reputação construída nos últimos 22 anos.

Neste dia 1º de julho estão sendo disponibilizados os dados de abril. No início do DataLiner Chile, a Datamar tem utilizado dados alfandegários como sua principal fonte, entregando os dados com defasagem de dois meses. A expectativa para os próximos meses é fornecer os dados em um intervalo menor (os dados alfandegários têm um atraso inerente de 30 dias devido à data de lançamento).

Para os outros mercados, nos quais a fonte dos dados são os manifestos enviados pelos armadores, recentemente a Datamar conseguiu reduzir esse intervalo de tempo para apenas 18 dias. O objetivo é continuar trabalhando para reduzir ainda mais esse período de defasagem

O DataLiner Chile será fornecido aos clientes por meio de dashboards como demonstrado abaixo:



Portos, terminais e infraestrutura

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), está trabalhando na abertura de um escritório em Xangai, na China. No próximo dia 6, o diretor-presidente da estatal,

Casemiro Tércio Carvalho, irá ao país asiático para reuniões com parceiros, com a Apex (Agência de Fomento às Exportações), a embaixada, o Porto de Ningbo, além de associações de importadores e investidores de outros portos.

“A ideia é trazer frutos dessa missão, já preparando para montar o escritório no segundo semestre deste ano. Pretendemos fazer uma aproximação com os portos chineses e criar um protocolo entre eles e o Porto de Santos”, disse Carvalho.

Para ele, as operações de importação e exportação podem ser melhoradas com uma norma de chipagem de contêineres, por exemplo. As medidas devem cercar toda a cadeia logística.

“A carne que será exportada do interior de São Paulo, ela deixará o frigorífico em um contêiner chipado. Rastreio essa carga até o Porto de Santos, libero com agilidade, pois as autoridades já terão as informações da carga e, chegando no porto de Ningbo, essa carga também será desembarçada com rapidez, porque vamos fazer a ligação entre a aduana chinesa e a brasileira, o porto chinês e o brasileiro”.

O executivo destaca que a relação e os protocolos vão gerar ganhos, com a redução de tempo de operação e de custos.

Neste mês, a Codesp contratou o profissional responsável pelo escritório chinês. Trata-se de Chiang Chia Hung, que, no Brasil, adotou o nome de Allan Chiang. Ele é engenheiro civil formado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP).

A Codesp informa que, a princípio, o novo contratado ficará no Brasil. Entre as missões de Chiang, estão: a aproximação do Porto de Santos com outros portos da China, da Ásia e dos usuários, sobretudo do dono da carga; melhorar a experiência do usuário em Santos e abrir a representação comercial do Porto naquele continente.

“Ele é chinês, fala mandarim, cantonês, alemão, inglês e português. Tem um currículo respeitado. Pretendemos colocar o pé na China e mostrar como é que entra no Brasil e, obviamente, em Santos”, disse o executivo.

Carvalho comentou que um dos objetivos é traduzir, por exemplo, normas da Aduana, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) para o mandarim. “É uma forma de fomentar o negócio para que ele ocorra pelo Porto de Santos”.

A movimentação de contêineres no Porto de Santos estabeleceu em maio novo recorde para o mês, ao somar 362.341 teu (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), ficando 3,5% acima do total registrado no mesmo intervalo do ano passado (349.960 teu). Maio foi também o terceiro melhor movimento mensal já registrado, se considerados os demais meses do ano, ficando atrás somente de agosto/2018 (387.791 teu) e outubro/2018 (365.351 teu).

Com relação à movimentação global, o complexo portuário atingiu seu segundo melhor desempenho para o mês de maio, com 10.993.710 t, atrás somente de maio/2017 (11.397.641 t).

Registrou, também, um aumento de 0,4% sobre o mesmo período do ano passado (10.951.693 t). Esse crescimento deveu-se ao desempenho das cargas de importação que totalizaram 3.213.725 t, alta de 3,4% sobre maio de 2018 (3.107.049 t). As cargas de

exportação, entretanto, recuaram 0,8%, somando 7.779.985 t, contra 7.844.644 t em maio do ano passado. Os dados foram compilados pela Gerência de Estatísticas da Autoridade Portuária de Santos.

Entre as mercadorias que apresentaram maior percentual de crescimento aparecem o fosfato de cálcio, com 330,9% (127.749 t); o café, com 250,6% (196.682 t); a nafta, com 154,6% (3.946 t); carnes, com 115,5% (132.273 t) e celulose, com 75,4% (498.026 t). Cabe destaque, também, aos aumentos verificados nos embarques de suco de laranja (27,3%), com 201.534 t; adubo (44,8%), com 390.516 t; gasolina (30,1%), com 147.510 t e álcool (20,4%), com 101.130 t. A soja e o açúcar, as duas principais cargas movimentadas no Porto de Santos, apresentaram queda de, respectivamente, 13,5% e 17,0%.

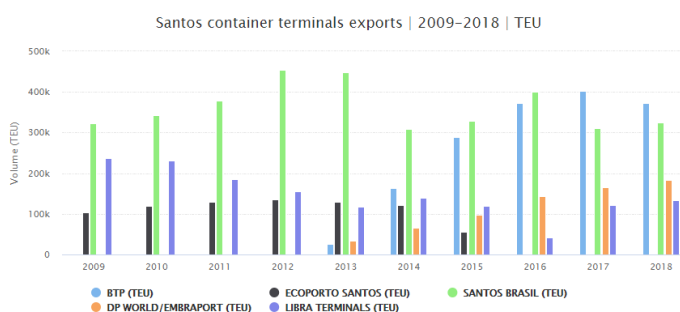
A quantidade de navios chegou a 395, ficando 2,9% abaixo de maio do ano passado (407).

Acumulado do Ano

O movimento acumulado no ano atingiu 52.007.355 t, ficando 3,0% abaixo do mesmo período do ano passado (53.613.938 t). Os embarques apresentaram decréscimo de 3,8%, totalizando 36.809.236 t, e as descargas, redução de 0,9%, com 15.198.119 t.

As cargas que tiveram os maiores crescimentos, em percentual, foram: carnes (154,4%), café (153,3%), gasolina (71,6%), adubo (29,3%) e celulose (15,1%). Também no acumulado do ano a soja em grãos e o açúcar ainda apresentaram movimentação abaixo do mesmo período de 2018, com decréscimos de 5,6% e 6,5%, respectivamente. A movimentação de carga containerizada, apesar do bom desempenho verificado em maio, foi 6,5% menor do que no mesmo período do ano passado, somando 1.575.994 teu. A quantidade de atracções de embarcações também foi 4,2% inferior ao do último período, totalizando 1.958 navios.

O gráfico DataLiner a seguir mostra os números de exportação dos terminais de contêineres de Santos desde 2009:



A ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – autorizou o registro da instalação portuária de apoio ao transporte aquaviário denominada “Marina do Gelson”, da empresa Faoro e Faoro em Corumbá (MS). O registro não desonera a empresa do atendimento aos padrões de regularidade e segurança exigidos para a operação, principalmente os relacionados à Marinha do Brasil, ao Poder Público Municipal, à Autoridade Aduaneira, ao Corpo de Bombeiros local e ao Órgão de Meio Ambiente.

A Agência também reconheceu a possibilidade da transferência de titularidade do contrato de adesão, que autoriza a exploração de instalação portuária, na modalidade Terminal de Uso Privado (TUP), localizada em Duque de Caxias (RJ), cujo objeto é a

movimentação e armazenagem de granel líquido e gasoso, destinado ou proveniente de transporte aquaviário, da empresa Braskem Petroquímica LTDA para a empresa Braskem S/A, em virtude da incorporação.

A autorização e o reconhecimento foram publicados em 25 de junho no Diário Oficial da União, seção 1, página 37.

Navegação

A maior transportadora de contêineres da Coreia do Sul, a Hyundai Merchant Marine (HMM), se unirá à The Alliance, grupo de operadoras marítimas que inclui a Hapag-Lloyd, a Ocean Network Express (ONE) e a Yang Ming como membros plenos.

Além disso, os membros da The Alliance também decidiram renovar a cooperação e estender a duração da parceria por mais dez anos até 2030.

Os documentos correspondentes foram assinados em Taipei, Taiwan, em 19 de junho de 2019. Sujeito às aprovações regulamentares necessárias, o novo contrato entre as quatro linhas começará oficialmente em 1º de abril de 2020.

“A HMM é uma excelente opção para a The Alliance, pois fornecerá uma série de embarcações novas e modernas, que nos ajudarão a oferecer melhor qualidade e ser mais eficientes – e nos ajudará também a reduzir ainda mais nossas emissões”, afirmou Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

A HMM encomendou recentemente doze embarcações de 23.000 TEUs que serão entregues no segundo trimestre de 2020. Além disso, oito novos navios com capacidade para 15.000 TEU se unirão à frota da HMM no segundo trimestre de 2021.

As novas embarcações com capacidade de 23.000 TEU da HMM serão implantadas no comércio do Extremo Oriente – Norte da Europa e fortalecerão ainda mais o portfólio de serviços da The Alliance aos clientes.

“Ser um membro pleno da The Alliance nos dá muito orgulho. Estamos convencidos de que seremos bem-sucedidos e geraremos valor adicional para nossos clientes, funcionários e acionistas com experiência combinada, habilidades estratégicas, frota competitiva e forte foco nas necessidades de nossos clientes”, disse Jae-hoon Bae, Presidente e CEO da HMM.

A HMM detém 1,8% da capacidade mundial da frota de navios de carga e é responsável por 25% do volume transportado via marítimo pela Coreia do Sul. Sua participação no fluxo brasileiro é de 0,5%.

Logística

Em junho, técnicos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com o apoio de uma equipe técnica do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos (USACE), conduziram visitas técnicas às quatro eclusas da Autarquia situadas na Hidrovia Brasil-Uruguaí, no Rio Grande do Sul.

As Eclusas de Amarópolis, Anel de Dom Marco e Fandango, no Rio Jacuí, garantem a navegação nos 370 km do rio, de sua foz, no lago Guaíba, até a cidade de Dona Francisca (RS). Bom Retiro do Sul,

por sua vez, viabiliza a navegação no Rio Taquari, conectando o Porto de Estrela até o Rio Jacuí.

Amarópolis, Anel de Dom Marco e Bom Retiro do Sul têm, cada uma, 120 m de comprimento, 17 m de largura e permitem um calado de 2,5 m. Fandango, a mais antiga, tem 85 m de comprimento, 15 m de largura e calado de 2,5 m.

As visitas fazem parte do Programa Nacional de Recuperação, Operação e Manutenção de Eclusas (PROECLUSAS), iniciado em maio pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ), com o propósito de promover a gestão, manutenção e operação das eclusas sob responsabilidade do DNIT.

O principal objetivo das visitas foi fazer a verificação inicial das necessidades de recuperação e/ou modernização de instalações, visto que estas eclusas já têm entre 43 e 61 anos de operação.

O próximo passo será efetuar revisões nos anteprojetos existentes, com o apoio da USACE, de modo a subsidiar a contratação dos Projetos Básicos e Executivos das intervenções necessárias.

Hoje existem oito eclusas sob a responsabilidade do DNIT. Dessas, quatro ficam no Rio Grande do Sul (Fandango, de Amarópolis, de Dom Marco e de Bom Retiro do Sul), duas em São Paulo (Três Irmãos e Jupia), uma no Pará (Tucuruí), e uma na Bahia (Sobradinho).

Durante a abertura do Porto & Mar – Seminário A Tribuna para o Desenvolvimento do Porto de Santos, no dia 24 de maio, o governador de São Paulo, João Dória (PSDB), afirmou que **o governo espera concluir o licenciamento ambiental da obra da ponte que ligará as duas margens do Porto de Santos nos próximos oito meses.**

A obra é aguardada a, no mínimo, 90 anos. “O projeto da ponte está pronto, conseguiremos o licenciamento ambiental em oito meses e a própria concessionária da Rodovia dos Imigrantes já aceitou fazer o investimento. Sem dinheiro público, com investimento privado, fazendo disso uma obra de primeiro mundo, de forma eficiente e mais rápida”, destacou o governador.

De acordo com Dória, os R\$ 3 bilhões a serem investidos serão inteiramente custeados pela iniciativa privada.

O projeto

Conforme já noticiado anteriormente, a proposta apresentada pela Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, a ponte terá cerca de 7,5 quilômetros de extensão, com início na entrada de Santos, no km 64 da Via Anchieta, e término próximo ao acesso à Ilha Barnabé, na Área Continental de Santos, a cerca de 500 metros da praça de pedágio de Guarujá, no km 250 da Rodovia Cônego Domênico Ranganzi.

O vão principal da ponte terá altura de 85 metros e 325 metros de largura entre os pilares. As medidas são exigências do Governo do Estado para tornar viável as atividades no Aeroporto Metropolitano da Baixada Santista (na Base Aérea de Santos) e para não impactar nas operações portuárias.

Desafios

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos já se posicionaram contra a ponte mas o governador aposta em um acordo para que o complexo marítimo não seja prejudicado pelo empreendimento.

“Nada tem de contrário à futura execução do túnel. A ponte não inviabiliza o túnel. Prestes Maia, há 90 anos, previa três ligações. É perfeitamente possível que, havendo a ponte, na sequência, seja viabilizado o túnel. O que não se pode mais é retardar a construção da ponte, ainda mais com essa obra ainda cristalizada”, finalizou o governador do Estado.



Navios

A maior transportadora de contêineres da Coreia do Sul, a Hyundai Merchant Marine (HMM), se unirá à The Alliance, grupo de operadoras marítimas que inclui a Hapag-Lloyd, a Ocean Network Express (ONE) e a Yang Ming como membros plenos.

Além disso, os membros da The Alliance também decidiram renovar a cooperação e estender a duração da parceria por mais dez anos até 2030.

Os documentos correspondentes foram assinados em Taipei, Taiwan, em 19 de junho de 2019. Sujeito às aprovações regulamentares necessárias, o novo contrato entre as quatro linhas começará oficialmente em 1º de abril de 2020.

“A HMM é uma excelente opção para a The Alliance, pois fornecerá uma série de embarcações novas e modernas, que nos ajudarão a oferecer melhor qualidade e ser mais eficientes – e nos ajudará também a reduzir ainda mais nossas emissões”, afirmou Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

A HMM encomendou recentemente doze embarcações de 23.000 TEUs que serão entregues no segundo trimestre de 2020. Além disso, oito novos navios com capacidade para 15.000 TEU se unirão à frota da HMM no segundo trimestre de 2021.

As novas embarcações com capacidade de 23.000 TEU da HMM serão implantadas no comércio do Extremo Oriente – Norte da Europa e fortalecerão ainda mais o portfólio de serviços da The Alliance aos clientes.

“Ser um membro pleno da The Alliance nos dá muito orgulho. Estamos convencidos de que seremos bem-sucedidos e geraremos valor adicional para nossos clientes, funcionários e acionistas com experiência combinada, habilidades estratégicas, frota competitiva e forte foco nas necessidades de nossos clientes”, disse Jae-hoon Bae, Presidente e CEO da HMM.

A HMM detém 1,8% da capacidade mundial da frota de navios de carga e é responsável por 25% do volume transportado via marítima pela Coreia do Sul. Sua participação no fluxo brasileiro é de 0,5%

Comércio

A União Europeia e o Mercosul fecharam, na última sexta-feira, 28/06, em Bruxelas, na Bélgica, um acordo histórico depois de 20 anos de negociações. O acordo engloba bens, serviços, investimentos e compras.

Trata-se do segundo maior acordo já fechado pela União Europeia, perdendo apenas para um firmado com o Japão. Os detalhes serão apresentados na reunião do G20 em Osaka (Japão).

De acordo com Andrew Lorimer, diretor da Datamar, a notícia é boa para o país, pois há uma demanda retida no Brasil, já que os produtos são muito caros. “O livre comércio possivelmente causará impacto no preço dos produtos para o consumidor final”, afirma. “Além disso, o aumento do comércio entre os países dos dois blocos deverá refletir na navegação. Com os navios no limite, possivelmente os armadores precisarão aumentar o volume de suas operações”, completa.



Día histórico, ya es oficial: el #Mercosur y la UE alcanzaron un acuerdo después de 20 años de negociaciones. Un enorme paso para el bloque y su apertura comercial
#AcuerdoMercosurUE

♥ 2.892 14:30 - 28 de jun de 2019

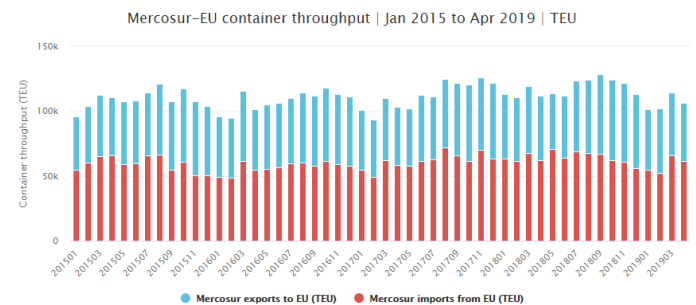
Andrew analisa que o acordo pode ter sido impulsionado por dois fatores: a guerra comercial com os Estados Unidos e pelo futuro impacto do Brexit na União Europeia. “Ainda temos que estudar o impacto do Brexit na economia europeia, mas provavelmente isso motivou o fechamento do acordo com o Mercosul”, explica.

O comunicado da Comissão Europeia afirma que o acordo mantém os mais altos padrões de segurança alimentar e proteção ao consumidor, bem como o princípio de precaução para segurança alimentar e regras ambientais e contém compromissos específicos sobre direitos trabalhistas e proteção ambiental, incluindo a implementação do acordo climático de Paris e regras de fiscalização relacionadas.

O presidente da Comissão Europeia, Jean-Claude Juncker, afirmou: “Eu falo minhas palavras com cuidado quando digo que este é um momento histórico. Em meio às tensões do comércio internacional, estamos enviando hoje um forte sinal junto aos nossos parceiros do Mercosul de que defendemos o comércio baseado em regras. Através deste pacto comercial, os países do Mercosul decidiram abrir seus mercados para a União Europeia. Esta é, obviamente, uma ótima notícia para empresas, trabalhadores e a economia dos dois lados do Atlântico, economizando mais de € 4 bilhões em impostos por ano. Isto faz com que seja o maior acordo comercial que a UE já concluiu. Graças ao trabalho árduo e paciente de nossos negociadores, isso é acompanhado de resultados positivos para o meio ambiente e para os consumidores. E é isso que faz desse acordo um acordo de ganho mútuo”.

Para compreender o tamanho dessa negociação, o gráfico a seguir, elaborado a partir de dados do Dataliner, da Datamar, mostra o volume das exportações e importações entre Mercosul e União Europeia.

Os dados do Dataliner mostram, ainda, que as exportações do Mercosul para a União Europeia em 2018 foram de 645.542 TEUS, enquanto que o volume importado foi de 770.941 TEUS nesse mesmo período.



Após a assinatura, o tratado precisa passar pelo crivo do Parlamento de todos os países envolvidos, além dos parlamentares da União Europeia. Enquanto isso, pode vigorar com regras transitórias.

Acompanhe a seguir a nota conjunta divulgada hoje pelos Ministérios da Economia e das Relações Exteriores confirmando a parceria:

Nota Conjunta do Ministério da Economia e Ministério das Relações Exteriores

Conclusão das Negociações do Acordo entre o MERCOSUL e a União Europeia – Bruxelas, 27 e 28 de junho de 2019

Em reunião ministerial realizada nos dias 27 e 28 de junho, em Bruxelas, foi concluída a negociação da parte comercial do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia (UE). Participaram, pelo Brasil, o Ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, a Ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, e o Secretário Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Marcos Troyjo.

O acordo é um marco histórico no relacionamento entre o MERCOSUL e a União Europeia, que representam, juntos, cerca de 25% do PIB mundial e um mercado de 780 milhões de pessoas. Em momento de tensões e incertezas no comércio internacional, a conclusão do acordo ressalta o compromisso dos dois blocos com a abertura econômica e o fortalecimento das condições de competitividade.

O acordo comercial com a UE constituirá uma das maiores áreas de livre comércio do mundo. Pela sua importância econômica e a abrangência de suas disciplinas, é o acordo mais amplo e de maior complexidade já negociado pelo MERCOSUL. Cobre temas tanto tarifários quanto de natureza regulatória, como serviços, compras governamentais, facilitação de comércio, barreiras técnicas, medidas sanitárias e fitossanitárias e propriedade intelectual.

Com a vigência do acordo, produtos agrícolas de grande interesse do Brasil terão suas tarifas eliminadas, como suco de laranja, frutas e café solúvel. Os exportadores brasileiros obterão

ampliação do acesso, por meio de quotas, para carnes, açúcar e etanol, entre outros.

As empresas brasileiras serão beneficiadas com a eliminação de tarifas na exportação de 100% dos produtos industriais. Serão, desta forma, equalizadas as condições de concorrência com outros parceiros que já possuem acordos de livre comércio com a UE.

O acordo reconhecerá como distintivos do Brasil vários produtos, como cachaças, queijos, vinhos e cafés. O acordo garantirá acesso efetivo em diversos segmentos de serviços, como comunicação, construção, distribuição, turismo, transportes e serviços profissionais e financeiros.

Em compras públicas, empresas brasileiras obterão acesso ao mercado de licitações da UE, estimado em US\$ 1,6 trilhão. Os compromissos assumidos também vão agilizar e reduzir os custos dos trâmites de importação, exportação e trânsito de bens.

O acordo propiciará um incremento de competitividade da economia brasileira ao garantir, para os produtores nacionais, acesso a insumos de elevado teor tecnológico e com preços mais baixos. A redução de barreiras e a maior segurança jurídica e transparência de regras irão facilitar a inserção do Brasil nas cadeias globais de valor, com geração de mais investimentos, emprego e renda. Os consumidores também serão beneficiados pelo acordo, com acesso a maior variedade de produtos a preços competitivos.

O Brasil destaca-se como o maior destino do investimento externo direto (IED) dos países da UE na América Latina, com quase metade do estoque de investimentos na região. O país é o quarto maior destino de IED da UE, que se distribui em setores de alto valor estratégico.

O presidente do Brasil, Jair Bolsonaro, disse no domingo (30/06) que pode levar até três anos para que o acordo de livre comércio acordado entre a União Europeia e o Mercosul entre em vigor, pois depende de aprovações de legisladores de todos os países envolvidos.

“(O acordo) entra em vigor em um ou três anos, dependendo dos parlamentos... Talvez o nosso seja um dos primeiros a aprovar, espero”, disse ele aos jornalistas quando chegava a Brasília.

Além disso, há uma rodada de negociações para os diferentes setores que permanecem abertos e precisam de mais discussões.

O que prevê o acordo

– Eliminação da cobrança de tarifas para suco de laranja, frutas (melões, melancias, laranjas, limões e outras), café solúvel, peixes, crustáceos e óleos vegetais.

– Exportadores brasileiros de vários setores terão acesso preferencial (por meio de cotas exclusivas e reduções parciais de tarifas): carnes (bovina, suína e de aves), açúcar, etanol, arroz, ovos e mel.

– Foram reconhecidos como distintivos do Brasil: cachaças, queijos, vinhos e cafés. Isso significa que a identidade desses produtos será protegida no território europeu.

– O acordo não prevê uso de salvaguardas agrícolas especiais, o que preserva os interesses dos produtores brasileiros.

– Empresas brasileiras terão tarifas de exportação eliminadas para 100% dos produtos industriais.

– Empresas brasileiras poderão participar de licitações da União Europeia, um mercado estimado em US\$ 1,6 trilhão.

– Redução dos custos e agilidade nos processos de importação, exportação e trânsito de bens.

– Produtores brasileiros poderão acessar insumos de alta tecnologia com preços menores.

– Consumidores terão acesso a maior diversidade de produtos a preços competitivos.

Efeitos do acordo para o Brasil

– Acordo Mercosul-UE aumentará o PIB brasileiro em US\$ 87,5 bilhões em 15 anos, podendo chegar a US\$ 125 bilhões se consideradas a redução das barreiras não-tarifárias e o incremento esperado na produtividade total dos fatores de produção. A estimativa é do Ministério da Economia.

– Investimentos no Brasil, em 15 anos, devem crescer da ordem de US\$ 113 bilhões.

– Exportações brasileiras terão ganho de quase US\$ 100 bilhões até 2035. Em 2018, o Brasil registrou comércio de US\$ 76 bilhões com a UE e superávit de US\$ 7 bilhões. As exportações agrícolas brasileiras para a União Europeia chegaram a US\$ 13,6 bilhões, no ano passado. O farelo de soja lidera a lista (US\$ 3,4 bilhões). As importações do Brasil resultaram em US\$ 2,2 bilhões, principalmente de azeite (US\$ 362,5 milhões) e vinhos (US\$ 156,6 milhões) dos europeus.

Mercosul-UE

– A União Europeia é o segundo parceiro comercial do Mercosul e o primeiro em investimentos. O Mercosul é o oitavo principal parceiro comercial extrarregional da UE.

– Mercosul e UE têm um mercado, conjunto, de 780 milhões de pessoas. Os dois blocos representam, somados, PIB de cerca de US\$ 20 trilhões, cerca de 25% da economia mundial.

– Em 2018, a corrente de comércio (soma das exportações e importações) entre Mercosul e União Europeia resultou em US\$ 94 bilhões, conforme estatísticas internacionais de comércio.

– Em 2017, o estoque de investimentos da UE no bloco sul-americano somava cerca de US\$ 433 bilhões.

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia (ME) está lançando uma nova ferramenta digital que permite o agendamento pela internet de despachos de operações de comércio exterior – atendimentos presenciais a empresas que tenham dúvidas sobre algum aspecto de suas operações de exportação ou importação.

O formulário eletrônico está disponível na página do Portal Único de Comércio Exterior e no Portal de Serviços do Governo Federal. A meta é reduzir o tempo médio de resposta para agendar um atendimento de 7 para 2 dias. Em 2018, foram realizados cerca de 80 atendimentos presenciais.

Como funciona

O novo serviço tem como público-alvo os operadores de comércio exterior que necessitem de explicações específicas.

Antes, o operador precisava preencher um formulário estático, disponibilizado na página do antigo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), e encaminhá-lo por e-mail para a análise. Dois funcionários faziam a triagem dos pedidos a fim de identificar para qual área eles deveriam ser submetidos, conforme o assunto a ser tratado. Depois, ao receberem o retorno do setor responsável, remetiam a resposta para o interessado e combinavam o dia e horário para o atendimento.

Agora, com a implementação do formulário eletrônico, a empresa entra no Portal Único de Comércio Exterior, preenche um formulário customizado de acordo com o tipo de solicitação a ser feita, anexa documentos que possam ser úteis para avaliação do caso e, ao submeter o processo para o governo, o próprio sistema já o direciona, automaticamente, para a área que deverá examiná-lo.

Se o pedido for aceito, a empresa recebe uma notificação por e-mail e pode então acessar o sistema para agendar o dia e a hora em que gostaria de ser atendida. Os despachos podem ser marcados às quartas-feiras, das 9h às 12h e das 14h às 17h.

Economia

O Banco Central (BC) reduziu a projeção para o crescimento da economia este ano. A estimativa para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) – a soma de todos os bens e serviços produzidos no país – passou de 2% para 0,8%. A projeção consta do Relatório de Inflação, publicação trimestral do BC, divulgado hoje (27/06).

Entre os fatores para a redução da projeção, o BC cita o crescimento menor do que o esperado no primeiro trimestre deste ano, o que reduziu o “carregamento estatístico [herança do que ocorreu no período anterior] para o restante do ano”. Outros fatores para a redução são a ausência de sinais nítidos de recuperação nos primeiros indicadores econômicos para o segundo trimestre e o “recoo dos indicadores de confiança de empresas e consumidores, com impactos sobre as perspectivas de consumo e investimento”.

Além disso, o BC destaca que a perspectiva de crescimento em 0,8% está “condicionada ao cenário de continuidade das reformas e ajustes necessários na economia brasileira e incorpora expectativa de recuperação da atividade em ritmo crescente ao longo do restante do ano”.

Setores de crescimento da economia

De acordo com o BC, a produção da agropecuária deverá crescer 1,1% no ano, permanecendo praticamente estável ante estimativa de elevação de 1% prevista em março. Esse aumento da projeção para a agropecuária contrasta com reduções nas previsões de crescimento para os demais setores.

A projeção para o desempenho da indústria foi reduzida de 1,8% para 0,2%. A estimativa da variação do produto da indústria de transformação passou de 1,8% para -0,3%. A previsão para a indústria extrativa recuou de 3,2% para 1,5% em razão das incertezas sobre os impactos do rompimento da barragem de mineração em Brumadinho (MG).

O prognóstico para a construção civil passou de crescimento de 0,6% para recuo de 1,0%, mas, em sentido oposto, a previsão de crescimento para distribuição de eletricidade, gás e água passou de 2,3% para 2,8%, devido à expectativa de redução na participação de usinas térmicas neste ano e de cenário favorável de chuvas.

O BC estima crescimento de 1% para o setor terciário (comércio e serviços) em 2019, com reduções nas estimativas para o desempenho da maioria das atividades. Em março, a previsão era 2%.

Também houve recuo na projeção para o consumo das famílias, de 2,2% para 1,4%, “compatível com a expectativa de recuperação mais gradual da massa salarial”. A estimativa para a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) – investimentos – recuou de 4,3% para 2,9%, enquanto a projeção para o consumo do governo deverá crescer 0,3%, ante projeção de crescimento de 0,6% em março, “consistente com expectativa de piora na arrecadação tributária em cenário de crescimento econômico menor”.

As exportações e as importações de bens e serviços devem variar, na ordem, 1,5% e 3,8% em 2019, ante projeções respectivas de 3,9% e 5,6% do Relatório de Inflação de março. “O recuo na projeção para as exportações reflete reduções adicionais em prognósticos para o crescimento mundial, incertezas sobre a exportação de minério de ferro e aprofundamento da crise na Argentina, importante destino de bens industrializados”, diz o BC.

A diminuição na estimativa para as importações decorre de redução nas projeções de crescimento da indústria de transformação e da FBCF, “com conseqüente decréscimo nas aquisições de insumos e de máquinas e equipamentos, bem como da redução na projeção para o consumo das famílias”.

Carne

De acordo com a Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO), **desde que o primeiro caso de gripe suína africana foi registrado em agosto do ano passado na cidade chinesa de Liaoning, a doença já foi encontrada em animais no Vietnã, Laos, Mongólia, Camboja e Coreia do Norte.**

Com isso, milhões de porcos estão sendo abatidos na China e no Vietnã. De acordo com a mídia estatal do Vietnã, cerca de 2,8 milhões de porcos, representando cerca de 10 por cento do rebanho do país do Sudeste Asiático, foram abatidos. A doença se espalhou para instalações agrícolas vietnamitas em larga escala.

Na China, o maior produtor de suínos do mundo, cerca de 1,1 milhão de porcos foram abatidos, com autoridades afirmando que foram encontrados casos em 32 áreas.

Segundo estimativas do Rabobank da Holanda, um em cada dois porcos da China irá morrer, seja por contrair gripe suína africana.

Impactos na economia

A contenção do surto não será fácil, no entanto, de acordo com Dirk Pfeiffer, epidemiologista veterinário da Universidade da Cidade de Hong Kong. “Se você não tem uma vacina e tem um vírus que sobrevive tão bem ao ambiente, combinado com a enorme densidade de porcos mantidos em condições de baixa

biossegurança, parar a propagação do vírus é um enorme desafio”, afirmou.

A doença já atingiu a maioria das províncias da China, reduzindo a produção de carne suína em 30%, de acordo com algumas estimativas.

Milhões de porcos foram sacrificados, devastando cadeias alimentares globais, com os preços da carne suína subindo desde os mercados de alimentos de Hong Kong até nas mesas de jantar americanas.

Os preços dos suínos vivos aumentaram cerca de 40% em relação ao ano passado na China, e as importações de carne suína da Europa, do Canadá e do Brasil para o país estão aumentando.

As exportações de carne bovina e de frango também estão em alta, à medida que os fornecedores se esforçam para preencher o déficit em uma região onde a carne suína é a proteína básica.

Isso vai prejudicar a indústria de carne suína e setores derivados, como o negócio de soja usado para ração animal.

De acordo com o Valor, o Canadá suspendeu, no dia 26/06, todas as exportações de carne para a China. Isso porque uma investigação feita pela China acusou a existência de certificados forjados em algumas remessas de carne suína canadense.

O comércio de carne entre os dois países movimenta cerca de meio bilhão de dólares por ano. Recentemente, a China já havia proibido a importação de sementes canadenses de canola, restringido a importação de produtos suínos de certos frigoríficos e prendido dois cidadãos canadenses por motivos de segurança nacional.

De acordo com um comunicado publicado no site da embaixada chinesa no Canadá, as investigações movidas pela China identificaram “óbvias lacunas de segurança” nas inspeções canadenses de carne exportada. A investigação foi iniciada depois que agentes aduaneiros chineses encontraram vestígios de um aditivo para ração, a ractopamina, em um carregamento de carne suína congelada canadense. A ractopamina é proibida na China.

A embaixada chinesa afirmou que a investigação descobriu que o certificado veterinário anexado à carne de porco congelada era falsificado, e que os investigadores canadenses descobriram outros certificados forjados.

O comunicado da embaixada chinesa no Canadá afirmou que “a fim de proteger a segurança dos consumidores chineses, a China adotou medidas preventivas urgentes e solicitou ao governo canadense a suspensão da emissão de certificados para carne exportada para a China”.

Já o Conselho de Carne de Porco do Canadá disse que a medida não foi “o resultado de uma preocupação de segurança alimentar, mas o uso indevido da reputação do Canadá como fornecedor de produtos de qualidade segura”. O grupo acrescentou que as partes interessadas da indústria da carne estão em conversações com as autoridades canadenses sobre os próximos passos.

Acompanhe nas tabelas a seguir, feitas a partir de dados da Statistics Canada, as exportações de carne de porco pelo Canadá (valores em milhares de dólares americanos):

Destino	2014	2015	2016	2017	2018
China	114.070	121.692	341.341	315.065	295.442
Outros	2.702.279	2.120.987	2.057.937	2.237.658	2.130.432
Todos os países	2.816.348	2.242.679	2.399.278	2.552.723	2.425.874

Top 10 das exportações de carne suína canadense (valores em milhares de dólares americanos)

País	Janeiro-Abril 2018	Janeiro – Abril 2019	% da mudança 2019/2018
Japão	281.204	289.981	3,1%
Estados Unidos	263.789	210.630	-20,2%
China	103.762	180.254	73,7%
México	33.569	39.845	18,7%
Coreia do Sul	40.070	38.811	-3,1%
Taiwan	20.593	17.716	-14%
Filipinas	23.331	13.836	-40,7%
Austrália	12.367	8.694	-29,7%
Nova Zelândia	6.347	5.994	-5,6%
Chile	5.384	4.754	-11,7%
Sub-Total	790.417	810.513	2,5%
Outros	22.364	16.799	-24,9%
Total Todos os Países	812.780	827.313	1,8%

Grãos

As exportações brasileiras do complexo de soja devem registrar forte queda neste ano. Segundo levantamento da Datagro Consultoria, os embarques devem encerrar o ano com 87,300 milhões de toneladas, uma retração de 14,6% sobre as 102,173 milhões sobre o volume escoado no ano passado.

Diante dos embarques menores, a receita também deve encerrar 2019 com resultados negativos. A previsão de receita total é de US\$ 31,805 bilhões, 22,5%, abaixo do resultado registrado em 2018.

Segundo o analista chefe de grãos da Datagro, Flávio Roberto de França Júnior, além do menor volume a receita com as vendas dos subprodutos da soja será impactada pela queda nos preços médios. Ainda de acordo com o especialista, a receita obtida neste ano será a menor desde 2017.

O Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá embarcou, no dia 25/06, 57.193 toneladas de milho em um único berço de atracação. Foram mais de 2,3 mil toneladas de grão por hora. O volume supera a marca anterior, registrada em 8 de dezembro de 2015, quando foram 51,6 mil toneladas em um único dia.

Segundo o presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o desempenho comprova que os portos paranaenses estão preparados para exportar a safra recorde de milho brasileira. “Nosso modelo do Corredor de Exportação, as regras de operação para priorizar o produto, a capacidade dos nossos equipamentos e a produtividade dos operadores portuários são diferenciais”, diz.

O berço 213, o espaço no cais em que o navio atraca para receber a carga, conta com dois equipamentos carregadores (shiploaders) e tem regras especiais para operação, com prioridade para os exportadores que tenham carga disponível e condições para o embarque em 36 horas.

“Atracação prioritária significa entrar antes que os demais navios para operar naquele espaço. Para isso, é preciso ter capacidade técnica e operacional que garantam que o navio será carregado dentro do tempo estimado”, afirma o diretor operacional Luiz Teixeira.

Segundo ele, caso não cumpram o prazo, a pena para os operadores é ter que desatracar o navio imediatamente e assumir custos extras com novas atracação e desatracação e com a estadia do navio. “Além disso, nesta segunda vez, não terão prioridade”, diz Teixeira.

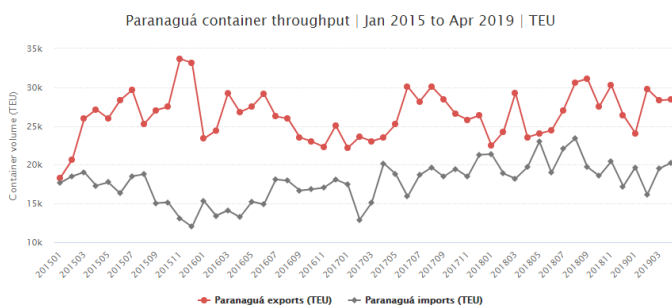
No caso da operação recorde, o plano de carga era de 61.408 toneladas e o carregamento deveria estar concluída em, no máximo, 34 horas. A operação foi realizada em menos de 29 horas. Os operadores foram a Cargill, Centro Sul e Louis Deyfus. O navio carregado com o milho foi o Puppis Ocean que partiu com destino a Shibushi, no Japão.

O Porto de Paranaguá é um dos principais pontos de saída do milho brasileiro.

No pré-agendamento, sete embarcações devem carregar 424.450 toneladas do produto e mais cinco já foram anunciados para chegar e carregar 292 mil toneladas, entre os dias 29 de junho e 10 de julho.

Nos últimos dez dias (de 15 a 25 de junho), sete navios carregaram um total de quase 381,2 mil toneladas do grão.

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.



Açúcar e Etanol

A Bunge Açúcar & Bioenergia, unidade brasileira de açúcar da Bunge, divulgou em maio e junho alguns dos melhores resultados para o volume de moagem de cana.

De acordo com a empresa, oito usinas que operam no Brasil processaram 2,65 milhões de toneladas de cana em maio, a maior quantidade de processamento de cana reportada pela unidade brasileira de açúcar desde que iniciou suas operações no Brasil em 2007.

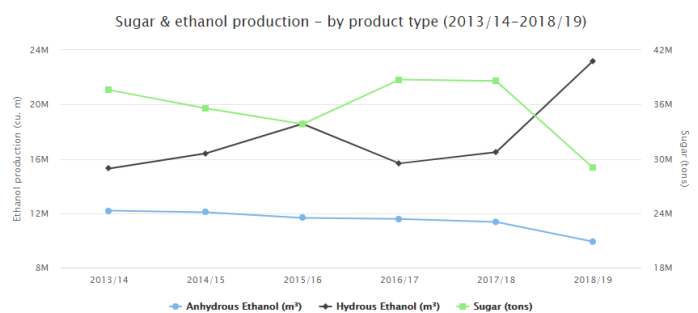
As operações continuaram fortes em junho, quando alcançou o pico de moagem média por um período de 30 dias. O centro-sul do Brasil, em geral, está colhendo uma safra melhor neste ano em relação à safra anterior. Os rendimentos agrícolas foram cerca de 5% maiores em maio em comparação com a temporada anterior, mas caíram 2% na primeira quinzena de junho, de acordo com a Única - União da Agroindústria Canavieira do Estado de São Paulo.

A Bunge disse que os altos números de moagem também são resultado de melhorias em sua capacidade industrial.

A empresa norte-americana tentou vender sua operação de açúcar no Brasil no passado, sem sucesso. Em seguida, tentou fazer uma oferta pública inicial (IPO) de ações da unidade em São Paulo no ano passado, mas depois cancelou o plano citando condições adversas de mercado.

Desde então, as condições de mercado melhoraram para o etanol no Brasil, com forte demanda e melhores preços. O segmento de açúcar, no entanto, continua globalmente lento.

O gráfico a seguir (baseado nos dados da Unica) mostra os padrões de produção de açúcar e etanol do Brasil nas últimas seis temporadas:



A São Martinho, empresa que atua com a produção de açúcar e etanol, estima que processará 22 milhões de toneladas de cana na temporada 2019/20, um aumento de 8% em comparação com o ano anterior, segundo fato relevante divulgado pela empresa no último dia 24/06.

O aumento da moagem vai se dar como “resultado de melhores condições climáticas e projetos voltados ao aumento da produtividade”, disse a companhia, uma das maiores do setor no Brasil.

A empresa acrescentou que a concentração média de Açúcares Totais Recuperáveis (ATR) em 2019/20 deverá ser de 139 kg por tonelada, uma retração de 2% ante a safra anterior.

A São Martinho previu ainda uma produção de 1,4 milhão de toneladas de açúcar e 915 milhões de litros de etanol em caso de o mix atingir limite máximo em favor do adoçante, e de 1,055 milhão de toneladas de açúcar e 1,1 bilhão de litros de etanol se o mix favorecer o etanol em seu máximo.

Em comunicado separado sobre os resultados da safra 2018/19, a São Martinho informou que a produção de açúcar somou 992 milhões de toneladas, queda de 29,5% ante a temporada anterior, e que a produção de etanol avançou 15%, para 1,1 bilhão de litros.

A empresa disse ainda que o lucro líquido na temporada 2018/19 somou 314 milhões de reais, queda de 36,1%.

Óleo e gás

O porto de Qingdao, no leste da China, e a Petrobras inauguraram um depósito alfandegado de petróleo bruto.

O depósito, primeiro do tipo já construído em um porto chinês, recebeu 130 mil toneladas de petróleo bruto do petroleiro brasileiro Maran Cleo, que chegou no dia 24/06.

A Petrobras assinou um acordo com o porto de Qingdao para locação de quatro tanques de petróleo, com uma capacidade de armazenamento total de 400.000 metros cúbicos.

Com isso, ao invés de comprar uma grande quantidade de petróleo do exterior e correr riscos de flutuação de preços, as refinarias chinesas agora podem comprar petróleo bruto com base em suas necessidades diretamente no porto de Qingdao.

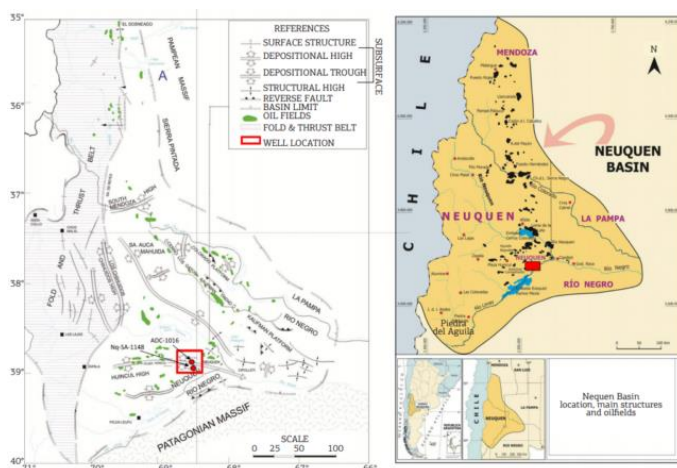
Atualmente, o porto de Qingdao, o principal porto de importação de petróleo bruto da China, tem sete terminais de petróleo e treze berços, que podem acomodar até 450.000 tanques do combustível.

A Petrobras produziu 110 milhões de toneladas de petróleo bruto no ano passado, respondendo por 82% da produção total de petróleo bruto do Brasil.

Há um século, um geólogo americano suspeitou que na árida estepe encravada na Cordilheira dos Andes, no extremo oeste da Patagônia Argentina, a formação de xisto conhecida como Vaca Muerta continha uma enorme quantidade de petróleo e gás.

Assim que os engenheiros confirmaram essas suspeitas, começaram uma corrida para exploração e produção do xisto em Vaca Muerta. Primeiro veio a YPF SA, a gigante petrolífera local, e a Chevron. Depois, a Total e a Royal Dutch Shell. Entre eles, eles investiram cerca de US \$ 13 bilhões em explorações nos últimos oito anos. Porém, os obstáculos continuaram aparecendo e a produção era marginal.

Até agora. Nas últimas semanas, duas empresas exportaram duas pequenas cargas a partir da formação, uma de óleo leve e outra de gás natural liquefeito (GNL), prenunciando o que as autoridades do setor dizem que será um fluxo constante de embarques até o final do ano. É muito cedo para declarar a vitória – qualquer número de barreiras logísticas e econômicas permanece. Mas é o primeiro sinal de que todo o dinheiro e tempo investido podem realmente compensar e transformar a Argentina de volta no fornecedor global de energia que costumava ser há mais de uma década.



A Shell anunciou em dezembro passado uma ampliação das operações na região e, em um selo de aprovação da primeira perfuração intensiva de xisto fora da América do Norte, a Exxon Mobil assumiu no mês de junho um compromisso semelhante.

Espera-se agora que os embarques de petróleo leve da Argentina cheguem a 70.000 bpd no próximo ano.

De acordo com a Bloomberg, há um longo caminho a percorrer – ou até chegar perto de igualar – a referência da produção de xisto: a bacia do Permiano no Texas e no Novo México, onde a produção está impulsionando os embarques da Costa do Golfo para cerca de 2,5 milhões de barris / dia. É necessário o desenvolvimento de infraestrutura, incluindo estradas e dutos, progresso de perfurações atrasadas.

Os produtores também querem que o governo, que vem tirando a Argentina do protecionismo, finalmente liberte as exportações. Isso significa pôr fim ao direito de preferência das refinarias domésticas e cumprir a promessa de abandonar os impostos de exportação no final de 2020.

*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*