Notícias principais

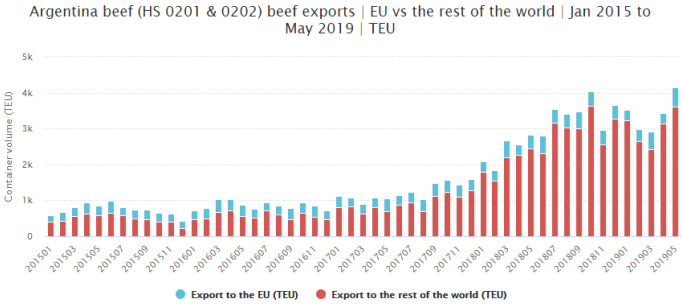
Os argentinos ficarão com a maior parte das cotas de exportação de carne bovina com tarifa zero ou imposto reduzido no acordo comercial entre a União Europeia e o Mercosul.

Apesar do rebanho bovino brasileiro ser quatro vezes maior que o argentino, o país vizinho terá acesso a cotas de 50 mil toneladas de carne bovina. O Brasil ficará com cerca de 38,5 mil toneladas, Uruguai com 20,4 mil toneladas e Paraguai com 5,7 mil toneladas.

A vantagem de cota que os argentinos terão com o acordo entre UE e Mercosul é uma herança da cota Hilton, válida para cortes nobres. Essa cota, que já conta com tarifas de importação menores, terá a alíquota zerada com o acordo.

Atualmente, a cota Hilton possui uma tarifa de 20% e, no Mercosul, a Argentina detém o maior volume dela: 30 mil toneladas anuais. Para os brasileiros, o limite é de 10 mil toneladas, mas as indústrias nacionais dificilmente conseguem cumpri-lo devido às restrições do protocolo sanitário com a União Europeia. No último ano-fiscal, encerrado em junho, os frigoríficos brasileiros ocuparam 41% da cota Hilton.

Para se ter uma ideia do volume das exportações argentinas de carne tanto para a União Europeia como para o restante do mundo no período de janeiro de 2015 a maio de 2019, acompanhe o gráfico a seguir, feito a partir dos dados do Dataliner:



Fonte: DataLiner

Portos, terminais e infraestrutura

O ministério da Infraestrutura assinou, na última sexta-feira (05/07), portarias que alteram as áreas das poligonais de 16 portos organizados do Brasil, sendo eles: Angra dos Reis (RJ), Areia Branca (RN), Belém (PA), Estrela (RS), Fortaleza (CE), Ilhéus (BA), Itaguaí (RJ), Itajaí (SC), Maceió (AL), Natal (RN), Niterói (RJ), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Santarém (PA), São Francisco do Sul (SC) e São Sebastião (SP). As antigas poligonais apresentavam obstáculos frente às regras da Lei dos Portos (12.815/2013).

A revisão das poligonais, que compreende as áreas destinadas às instalações portuárias, bem como à infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, tem por objetivo definir com maior clareza quais são os limites geográficos da jurisdição e da atuação (pública e privada) desses portos.

Para o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a revisão vai acelerar as solicitações para a instalação ou ampliação dos terminais de uso privado (TUPs). "Nosso o objetivo é o de simplificar as operações, reduzir a burocracia, dando incentivo para que a iniciativa privada realize investimentos", explicou Freitas. "A definição das poligonais representa, no final das contas, segurança jurídica. Dá clareza e possibilidade de que novos investimentos sejam feitos em função dessa segurança e da clareza que a definição dessas poligonais traz", completou.

Agora, apenas os bens públicos necessários ao cumprimento das funções das autoridades portuárias estão sob domínio de cada uma delas. Nas antigas áreas, havia terrenos de propriedade ou sob a posse de particulares, como shopping center, casas, prédios empresariais, hotéis, museus, praças e até aeroportos, não relacionados a operação de funcionamento dos portos.

A construção do novo desenho das poligonais passou por amplas discussões com as comunidades portuárias, onde os interessados apresentaram suas sugestões ao longo de consultas e audiências públicas.

Para o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNTPA), Diogo Piloni, as contribuições foram de extrema importância para a revisão das propostas. "Em todos os processos a SNTPA acatou, de forma democrática, uma ou mais modificações provenientes das centenas de interessados que participaram do processo", afirmou Piloni, que avalia a assinatura das portarias como um marco muito esperado pelo setor e pela comunidade portuária. "A partir da revisão é que teremos a segurança jurídica necessária para que novos investimentos sejam realizados", afirmou.

Ainda neste ano, o ministério da Infraestrutura pretende publicar as poligonais dos portos de Santos (SP), Imbituba (SC), Rio Grande (RS), Itaqui (MA), Suape (PE) e Manaus (AM).

De acordo com a Tribuna, a ADM do Brasil vai investir R$ 69 milhões em seu terminal no Porto de Santos. A expectativa é que a conclusão das obras e a compra de equipamentos estejam finalizadas até maio de 2020. Para isso, foram contratados 150 funcionários.

O aporte da empresa já foi autorizado por uma portaria publicada pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Vale destacar que não há garantia de direito a reequilíbrio econômico-financeiro em favor da arrendatária.

Obras previstas

Entre as obras previstas estão uma melhoria no sistema de despoeiramento de uma nova moega (estrutura que recebe mercadorias de vagões ou caminhões e as direciona a um sistema de esteiras) para descarga ferroviária que está sendo construída e a aquisição de robôs alemães totalmente automatizados para o tracionamento de vagões.

Dois desses robôs são totalmente elétricos e dois são diesel elétricos. Os elétricos são menores e destinados a mover vagões vazios. Já os diesel elétricos são capazes de movimentar vagões carregados.

Ainda estão previstas a substituição de correias de embarque e a instalação de uma moega supressora de pó, além da troca do sistema de combate a incêndio.

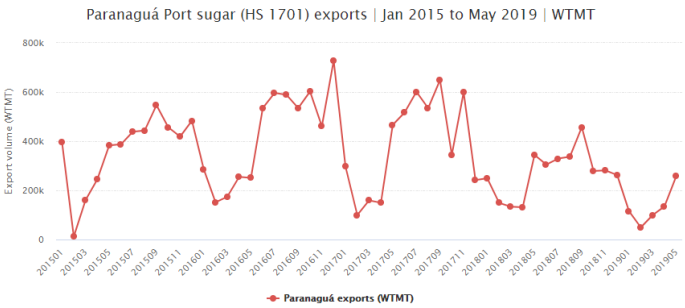
Outro investimento será a ampliação da segurança com mudanças nos portões de acesso ao terminal, que fica na Ponta da Praia.

Com a aprovação do calado de 12,5 metros pelas Autoridades Marítima e Portuária, bem como a autorização de Operação pelo Órgão Ambiental licenciador – IBAMA, o novo berço de atracação da TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, entrou em operação no domingo, dia 30 de junho, com a atracação do navio Maersk Londrina (229,90 metros). A liberação do berço 218, construído a partir das obras de ampliação do Terminal, faz com que Paranaguá seja um dos primeiros portos brasileiros a estar preparado para atender os maiores navios de comércio exterior.

Juarez Moraes e Silva, diretor Institucional da TCP, enfatiza que a homologação do novo calado operacional leva em consideração as Normas de Tráfego Marítimo e Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina. "Isso significa que obedecemos a todas as condicionantes operacionais nos capacitando a iniciar as operações da nova estrutura, e integrando-a a estrutura já existente", diz.

O executivo enfatiza que a liberação foi possível graças ao alinhamento entre as autoridades e operadores portuários. "É resultado de um trabalho de planejamento estratégico e alinhamento entre todos os atores envolvidos. Como resultado a TCP e, consequentemente, o Porto de Paranaguá, entregam ainda mais capacidade operacional para os usuários e os armadores. Trata-se de um berço apto a operar, se necessário, além de contêineres, também carga projeto, carga geral e veículos", ressalta.

Para se ter uma ideia do volume operado pelo Porto de Paranaguá, o gráfico a seguir, feito a partir dos dados do Dataliner, mostra as exportações de açúcar por esse porto no período de janeiro de 2015 a maio de 2019.



Fonte: DataLiner

Após o Ato de Assinatura de Aditivo para a conclusão da primeira etapa das **Obras de Reestruturação do Novo Acesso Aquaviário do Complexo Portuário de Itajaí, denominada por "Bacia de Evolução"**, concretizado no dia 05 de Junho, a Draga "Backhoe Simson" **completa nesta semana 14 dias de trabalhos ininterruptos**.

A Draga de nome técnico "Backhoe Simson", ou draga escavadora, é de fabricação holandesa e foi construída em 2008. Tem 67 metros de comprimento por 23 de largura e pode operar com limites de profundidade de dragagem de até 26 metros. O equipamento é considerado um dos modelos mais eficientes desta categoria, sendo de alta capacidade e rápida para retirar sedimentos e pedras maiores no Rio Itajaí-Açu, tendo uma caçamba com capacidade de armazenar 34 m^3 de material extraído, o equivalente a capacidade de 5 caminhões-caçamba.

Em apoio as operações da Draga Simson, a embarcação "Jan Blanken", uma barca de carga "splitter", tecnicamente conhecida como "Batelão", cuja embarcação opera em águas rasas de rios, lagos e lagoas, é equipada com motor de propulsão e utilizada para transporte de materiais provenientes de dragagem. O equipamento foi construído na China em 2009, e possui 96 metros de comprimento por 18 metros de largura com capacidade de carga de 2.853 metros cúbicos.

Com o retorno das operações no local das obras (margens do Rio Itajaí-Açu e molhe norte), espera-se dragar até o período estipulado, cerca de 1,3 milhões de metros cúbicos das áreas restantes. Segundo ofício encaminhado à Secretaria de Estado da Infraestrutura em abril deste ano, foram dragados o volume de 1,7 milhões de metros cúbicos.

Obras haviam sido paralisadas

As obras na Bacia de Evolução iniciaram em março de 2016 e foram paralisadas em 31 de março deste ano, em condições não operacionais, sendo a alegação do Governo do Estado e empresa contratada (Triunfo), informando que não seria mais possível fazer aditivos. Outra justificativa do Governo do Estado, através da Secretaria de Estado da Infraestrutura (SIE), é de que o cálculo de volume de dragagem que estava aplicado no contrato com a empresa Triunfo foi alcançado. Nesta primeira etapa das obras, a empresa Triunfo Engenharia foi contratada para a sua execução e a parte de fiscalização ficou a cargo da empresa Prosul. Ambas cumpriam períodos de revezamento dos serviços no canteiro das obras sob acompanhamento e supervisão da Superintendência do Porto de Itajaí.

Navios maiores

Com a conclusão da primeira etapa das obras (prevista para o mês de setembro de 2019), os números no Complexo Portuário de Itajaí tendem a aumentar. O resultado inicial será comprovado com as escalas de navios de até 336 metros de comprimento que irão atracar nos terminais do complexo portuário.

De acordo com a Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp – a área de 180 mil metros quadrados do Porto de Santos, entre os bairros Macuco e Ponta da Praia, ocupada pelo Grupo Libra, está disponível para um contrato de transição.

O diretor-presidente da autoridade portuária, Casemiro Tércio Carvalho, garantiu que o espaço será utilizado para operação celulose.

O Grupo Libra deixou de embarcar e desembarcar cargas na área no dia 28 de abril. Desde então, a empresa tem atuado só com armazenagem alfandegada.

Por uma decisão da justiça, o Grupo Libra foi impedido de devolver o terminal à Codesp, já que a devolução foi considerada incompatível com o processo de recuperação judicial. O arrendamento da área será encerrado em maio de 2020.

O presidente da Codesp informou que a área já foi visitada por profissionais da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Programa de Parceria de Investimento (PPI) e do Ministério da Infraestrutura.

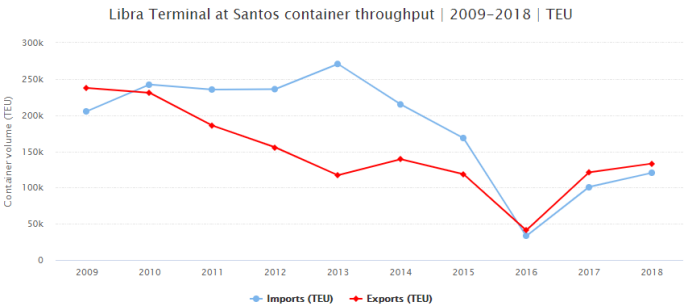
Com base nos dados captados, serão feitos estudos sobre a área para que seja viabilizado um novo arrendamento. A expectativa é que o trabalho esteja concluído até o final deste ano.

Apesar disso, Carvalho afirma que um contrato de transição pode ser firmado antes de um futuro leilão. "O que conseguirmos de contrato de transição para gerar empregos de imediato, vamos assinar". E lembra: "O contrato de transição é possível, mas não depende só da autoridade portuária, como também das trades de celulose e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários [Antaq]. A meta é ter esse contrato assinado no segundo semestre".

Empresas interessadas

O diretor-presidente da Codesp afirma que já há empresas interessadas na área, principalmente quando se conta que o local será um cluster dedicado à celulose. Com isso, será possível carregar, em um mesmo navio, celulose de diferentes empresas, aumentando a produtividade das operações.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as tendências de taxa de transferência de contêineres da Libra Terminais Santos desde 2009:



Fonte: DataLiner

Os terminais concessionários do Puerto San Antonio, no Chile, receberam 92 navios durante o mês de junho. Segundo os registros do estado, a maioria dos navios era de contêineres.

Dos navios de contêineres, 38 foram recebidos no Terminal Internacional de San Antonio e 15 no Puerto Central.

Por sua vez, o segundo maior grupo de embarcações foram os "car carrier", que totalizaram 14, todos recebidos pelo Puerto Central.

Em relação aos granéis sólidos, Puerto Central recebeu nove embarcações, enquanto Puerto Panul recebeu seis, todos com granel limpo.

A STI (San Antonio Terminal Internacional) também recebeu dois navios com granel líquido, especificamente, ácido sulfúrico e um de combustível.

Enquanto isso, o Sitio 9 EPSA fez uma transferência de granéis líquidos.

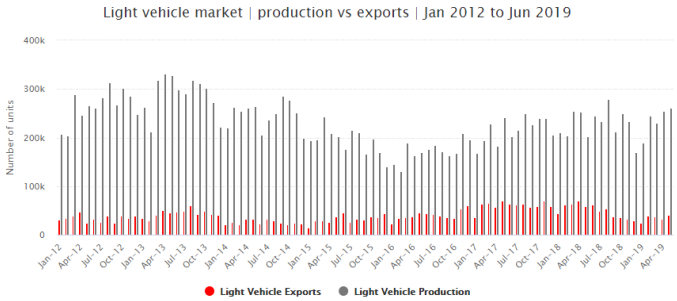
Automotivo

As exportações de 2019 estão, em grande parte, sendo afetadas pelos automóveis. A informação, fornecida pelo Iedi – Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial ao Valor mostra que os embarques de veículos de passageiros caíram de US$ 3,04 bilhões para US$ 1,95 bilhão de janeiro a junho de 2018 para igual período deste ano.

A queda em valores absolutos, de US$ 1,08 bilhão, representa 37% do recuo de US$ 2,9 bilhões das exportações totais no primeiro semestre do ano.

Os embarques brasileiros caíram, no mesmo período, de US$ 113,8 bilhões para US$ 110,9 bilhões (retração de 1,8% pela média diária, na comparação com o mesmo período de um ano atrás). Já as importações no mesmo período somaram US$ 83,76 bilhões (alta de 0,8%).

De acordo com Rafael Cagnin, economista do Iedi, a crise argentina tem grande influência sobre a queda na exportação brasileira de automóveis. "Mas a queda na exportação brasileira de manufaturados, apesar de puxada pelo setor automotivo, está disseminada por diversos setores com perfil mais diversificado", diz ele.



Fonte: Anfavea

Exportações de automóveis: Balança comercial

Em análise divulgada pelo Iedi, o órgão afirma que o nível de atividade econômica vem dando sinais de desaceleração nesta primeira metade de 2019, fazendo com que a recuperação da economia, que já não era robusta, ficasse ainda mais fraca.

As importações, que respondem ao ritmo de crescimento da economia nacional, registraram US$ 13 bilhões em junho de 2019, isto é, praticamente o mesmo patamar de um ano atrás se considerarmos a média por dia útil (+0,5% ante jun/18). Mais do que um desempenho pontual, este foi o padrão da primeira metade do ano.

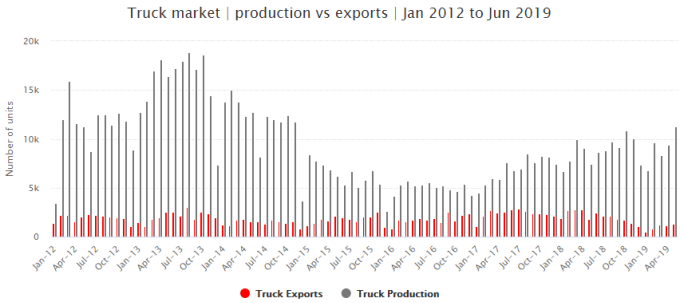
Depois de terem crescido +20% em 2018 como um todo, as importações totais ficaram estagnadas (0%) no primeiro semestre de 2019 frente ao mesmo período do ano anterior, ao somarem US$ 83,7 bilhões. Feito o ajuste por dias úteis, o resultado melhora para +0,8%, mas o quadro geral de estabilidade se mantém.

O pior resultado coube à importação de bens de consumo, que caiu -7,1% em jan-jun/19; uma realidade totalmente diferente daquela da primeira metade de 2018 quando crescia a um ritmo de +16,5%. A importação de combustíveis e lubrificantes também ficou no negativo: -1,7% frente ao mesmo período do ano anterior.

Já a compra externa de bens intermediários, que nutrem a produção doméstica de muitos produtos, não chegou a cair, mas sofreu importante desaceleração. Havia crescido +12,1% em 2018 como um todo e agora na primeira metade de 2019 variou apenas +1,1%. Somente bens de capital (+4,7%) conseguiu apresentar um dinamismo melhor, mas neste caso a série tem sido muito influenciada desde o ano passado por operações com plataformas de petróleo.

A perda de fôlego das importações poderia ter funcionado, ao menos, para estancar a deterioração do superávit de nossa balança comercial, mas não foi isso que ocorreu, como mostram as variações interanuais a seguir.

- Exportações: +5,6% em jan-jun/18; +14,3% em jul-dez/18 e -2,5% em jan-jun/19;
- Importações: +17,2%; +22,9% e 0%, respectivamente;
- Superávit da Balança Comercial: -17,4%; -7,9% e -9,3%, respectivamente.

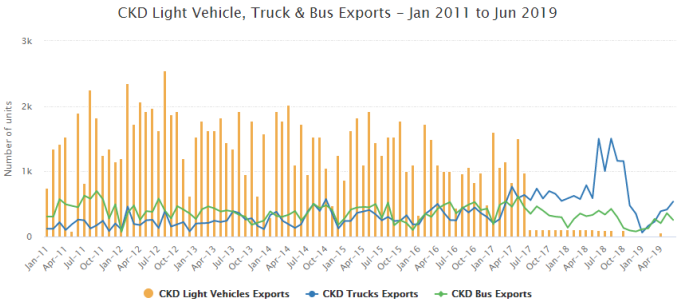


Fonte: Anfavea

Tensões no comércio internacional e especialmente a crise da economia argentina têm prejudicado muito o desempenho exportador brasileiro. Em junho, as exportações caíram -1,7% pela média por dia útil em relação a jun/18, registrando no total US$ 18 bilhões. No acumulado do 1º semestre de 2019, as vendas externas de US$ 110,9 bilhões implicaram redução de -2,4% frente ao mesmo período do ano passado, levando a uma queda de -9,3% do superávit total da balança comercial.

Foram os bens manufaturados e semimanufaturados quem esteve por trás deste desempenho negativo das exportações. No primeiro caso, o declínio chegou a -5,5% ante jan-jun/18 e, no segundo caso, a -0,4%. Os embarques de produtos básicos continuaram crescendo na primeira metade de 2019, mas a um ritmo muito aquém do que vinham apresentando: variaram apenas +4,3%, depois de avançar +17,6% em 2018 como um todo.

Além dos automóveis, outros manufaturados com perdas expressivas foram aviões, plataformas para extração de petróleo, autopeças e veículos de carga.



Fonte: Anfavea

Logística

Segundo o Valor**, o Mercosul abriu parte de seu mercado de transporte de cabotagem no acordo com a União Europeia**. Dez anos após sua implementação, navios europeus poderão transportar contêineres no serviço regional, ou seja, entre países do bloco sul-americano.

Para preservar o mercado nacional, rotas como Manaus a São Paulo ficaram de fora do acordo.

O acordo permite agora o transporte de contêineres via cabotagem e dá segurança jurídica ao transporte de trigo e minérios por essa via. Para esses produtos, já eram admitidas embarcações estrangeiras mas a regra não constava em nenhum instrumento legal.

Atualmente, são transportados aproximadamente 200 mil TEUs ao ano nas rotas regionais. O valor do frete de toda essa carga chega a US$ 50 milhões. É a esse mercado que os europeus terão acesso.

Porém, ficarão fora do alcance das embarcações europeias grandes fatias de mercado, como o transporte de soja e milho em granel e o transporte ro-ro, como automóveis.

Ficou de fora também a hidrovia Paraná-Paraguai, que se estende pelos quatro países do Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai) e pela Bolívia. Nela, a cabotagem continua restrita às embarcações com bandeiras do bloco.

Comércio

O governo sul-coreano iniciará a terceira rodada de negociações com os quatro países membros do Mercosul na sexta-feira (12/07) em Montevidéu, no Uruguai. O objetivo é buscar formas de aumentar as exportações entre a Coreia do Sul e os países do grupo.

Desde maio do ano passado, quando ocorreram as primeiras conversas em Seul, já foram realizadas duas rodadas oficiais de negociações. Desta vez, as conversas cobrirão extensas áreas, incluindo exportações de bens e serviços, investimentos, propriedades intelectuais, país de origem, medidas sanitárias e fitossanitárias, barreiras técnicas ao comércio e compras governamentais.

O volume de comércio entre a Coreia e os países do Mercosul tem diminuído constantemente, tendo atingindo o pico de US $ 20,8 bilhões em 2011. Os números, porém, voltaram a subir ligeiramente no ano passado, para US $ 11,12 bilhões.

De acordo o Valor, o presidente dos Estados Unidos, **Donald Trump e do Brasil, Jair Bolsonaro, estudam um acordo Mercosul – EUA tendo, inclusive**, conversado sobre isso na cúpula do G20 no Japão.

Na semana passada, o presidente da Argentina, Mauricio Macri, afirmou em um evento em Buenos Aires que está conversando com o Brasil sobre um acordo comercial com os Estados Unidos. A fala foi durante uma celebração do Dia da Pequena e Média Empresa e Macri exaltou também o acordo firmado entre o Mercosul e a União Europeia.

"No ano que vem, vamos ter na agenda a Coreia [do Sul] e estamos falando com o Brasil para um acordo de livre-comércio com os Estados Unidos", afirmou o presidente argentino, segundo o jornal argentino "La Nación".

Ainda não se sabe os termos do acordo.

O acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE) vai modernizar e aumentar a competitividade da agricultura

brasileira, avaliou a ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) na última quarta-feira (03/07). Em entrevista à imprensa, ela afirmou que o acordo irá permitir que os produtos do país se tornem mais atraentes e alcancem um mercado de aproximadamente 700 milhões de pessoas.

"Vai trazer para o Brasil uma busca de mais qualidade e competitividade para acessar esse mercado, que é um mercado acessado por países como Canadá, Coreia. O Brasil vai estar em igualdade de condições", disse a ministra.

Além de tornar as exportações para a União Europeia mais acessíveis para os grandes produtores, a ministra afirmou que a intenção do governo com a parceria é colocar os pequenos e médios produtores num patamar para que eles possam atingir esse mercado. "Nós vamos trazer essa possibilidade para esses produtos agrícolas que já são muito competitivos dentro da porteira".

Princípio da precaução

O secretário de Comércio e Relações Internacionais, Orlando Ribeiro, explicou a inclusão do princípio da precaução no acordo. Segundo ele, esse era um elemento central para que o acordo fosse assinado. "A gente manteve a expressão mas encapsulou completamente qualquer possibilidade de uso do princípio contra o Brasil. Nós buscamos garantias para evitar ou reduzir o risco desse abuso que justificassem barreiras ao comércio", disse.

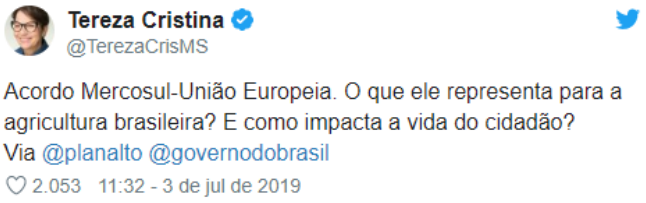
O secretário explicou que, em teoria, o princípio da precaução permite que um país rejeite a importação de um produto alegando que ele faz mal à saúde humana e quem tem que provar o contrário é o país exportador. "Se a gente aceitasse na concepção original, toda vez que fôssemos exportar os europeus poderiam dizer que não queriam importar um produto porque acham que faz mal à saúde".

No entanto, foram incluídas nas negociações cláusulas expressas para evitar restrições arbitrárias. Assim, no acordo Mercosul-União Europeia, haverá a necessidade de basear as medidas em evidências científicas. Caso essas evidências sejam inconclusivas, a aplicação do dispositivo ficou restrita a situações que ocorram no território da parte que aplica a medida, que deverá também assumir o ônus da prova.

Alíquotas

Orlando Ribeiro lembrou que, com o acordo, 82% das exportações agrícolas brasileiras ficarão com tarifa zero em dez anos. "O acordo cobre 99% das exportações. Ficou o mínimo com cotas e essas cotas são bastante generosas. Arroz, por exemplo, ficou com uma cota de 60 mil toneladas, frango 180 mil toneladas, açúcar 180 mil toneladas. A reação do setor produtivo tem sido bastante favorável", disse.

A ministra também citou o caso do café solúvel e torrado, cujas tarifas serão totalmente zeradas em quatro anos. Ela lembrou que o Brasil hoje só exporta café verde, em grão, e que países como Alemanha e Itália fazem os blends e vendem caro o produto, como café gourmet. "Café é um exemplo muito bom. Teremos alíquota de 9% e desgravação em quatro anos", explicou.



Tereza Cristina destacou, ainda, que houve grandes ganhos ao Brasil na exportação de frutas, um grande potencial brasileiro, ainda pouco explorado. Ela anunciou que a uva, por exemplo, terá a tarifa eliminada assim que o acordo entrar em vigor. E abacate terá alíquota zerada em quatro anos. O Brasil também se beneficiou com cotas de açúcar, etanol e carnes, setores tradicionalmente protegidos na Europa.

Vale lembrar que antes de entrar em vigor, o acordo precisa ser aprovado pelos parlamentos da União Europeia e do Mercosul. A ministra disse confiar que isso ocorra em aproximadamente dois anos.

O ministro das Relações Exteriores do Brasil, Ernesto Araújo, afirmou que espera que dois novos acordos comerciais sejam firmados entre o Mercosul e outras regiões já no segundo semestre de 2019.

De acordo com o ministério de Relações Exteriores, o Mercosul está em negociações avançadas com a European Free Trade Association (EFTA), com o Canadá, com Cingapura e com a Coreia do Sul.

"Acho que estamos muito perto de concluir as negociações com a EFTA. Acho que também podemos concluir com o Canadá nos próximos meses", disse Pedro Miguel da Costa e Silva, principal negociador comercial do Ministério das Relações Exteriores. "Estamos trabalhando duro nas negociações com Cingapura e avançando rapidamente com a Coreia."

Araújo acredita que o acordo de livre comércio entre a União Europeia e o Mercosul sinalizou o início de uma era de "Big Brazil" (Grande Brasil), na qual o país seria mais aberto, próspero e competitivo.

Ainda de acordo com o Ministro, o Brasil trabalhará para garantir mais acordos comerciais durante o período em que assumir a liderança rotativa do Mercosul no final deste mês de julho.

Café

A geada atingiu diversas regiões do país no último fim de semana, incluindo áreas produtoras de café, cana de açúcar, milho e trigo.

As cooperativas e empresas que atuam no setor enviaram seus técnicos a campo para avaliar a situação.

A produtora de açúcar e etanol São Martinho SA, por exemplo, disse que 12 mil hectares de canaviais foram atingidos por geadas. No entanto, a empresa espera que eventuais perdas na produção sejam pequenas.

A cooperativa de café Minasul, em Minas Gerais, afirmou que as geadas atingem principalmente áreas baixas e montanhas. "Ainda estamos avaliando, mas parece claro que haverá algum impacto

na produção", disse o presidente da Minasul, José Marcos Magalhães.

Uma melhor avaliação para os campos de café e cana-de-açúcar provavelmente levará alguns dias.

O Brasil está no meio da colheita do café, e qualquer impacto será sentido apenas na safra do ano que vem.

Os comerciantes estavam esperando uma safra recorde em 2020, mas agora não está mais claro se a produção pode ultrapassar o recorde de 2018 perto de 62 milhões de sacas de 60 kg.

Na semana passada, a expectativa de geada nas regiões Sul e Sudeste do Brasil – produtoras de café – fez com que o preço do grão subisse na bolsa de Nova York.

Apesar de pelo menos metade da safra 2019/2020 já estar colhida no país, uma possível geada pode causar impactos na safra seguinte, já que o frio diminui a produção de ramos que tiverem queima de folhas.

Por causa do risco de geadas, os contratos de segunda posição do café arábica subiram 3,84% esta semana. Ontem, as cotações atingiram o maior valor desde novembro, cotadas a US$ 1,1365 libra peso.

Não foi só a possibilidade de geada que contribuiu para o aumento do preço do café. A menor oferta de grãos de qualidade na atual safra brasileira e as projeções de oferta e demanda também colaboraram. Em relatório divulgado na terça-feira (02/07), a Organização Mundial do Café (OIC) reduziu a estimativa de excedente na produção mundial de café em 8,8%, para 3,11 milhões de sacas em 2018/19 – a safra internacional se encerra em setembro.

Cafeicultores buscam alternativas

Apesar da recente subida de preços, de acordo com os cafeicultores o setor enfrenta seus piores momentos, com os preços cobrindo apenas os custos de produção.

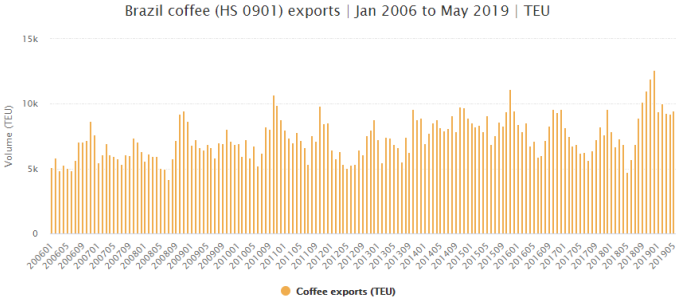
Para buscar alternativas a essa crise, a cidade de Campinas (SP) sediará o 2º Fórum Mundial de Produtores de Café nos dias 10 e 11 de julho. A primeira edição foi realizada em 2017, em Medellín, na Colômbia.

Os organizadores da conferência global dizem que o objetivo principal deste ano é buscar formas de melhorar a sustentabilidade econômica dos produtores.

"Em Medellín, o objetivo era encontrar uma maneira de mobilizar produtores, ter um fórum coordenado para discutir nossas questões", disse Vanusia Nogueira, uma das organizadoras. "Os preços só caíram de lá, então agora precisamos discutir alternativas para melhorar a renda dos agricultores", completou.

Também serão discutidas as formas como os cafeicultores vendem suas plantações e o uso da tecnologia e de novos aplicativos para facilitar e acelerar as vendas. Outro destaque é o estabelecimento de um valor mínimo de venda do grão similar ao que os principais produtores de cacau da África estão tentando negociar com os processadores.

O gráfico DataLiner a seguir mostra a análise de exportações de café mês a mês do Brasil de 2006 a maio de 2019:



Fonte: DataLiner

Carne

De acordo com a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), **as exportações totais de carne bovina do Brasil avançaram 27% no primeiro semestre deste ano em comparação com igual período de 2018, atingindo 828.669 toneladas**.

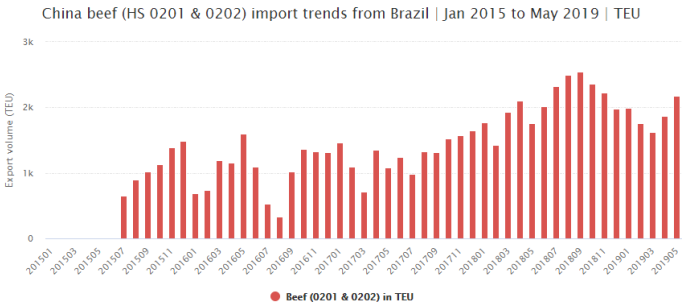
O órgão também informou que as receitas com os embarques de carnes bovinas tanto in natura quanto processada também cresceram, chegando a um faturamento de 3,1 bilhões de dólares, alta de 17% ante os seis primeiros meses do ano passado.

A China continua sendo o principal destino das exportações brasileiras do produto, apesar de ter reduzido sua participação no mercado de 45,3% na primeira metade de 2018 para 38,4% dos embarques nos primeiros seis meses deste ano. Ainda assim, a quantidade adquirida pelos chineses subiu 7% no período, para 317.828 toneladas.

Para a entidade, a alta nas exportações no primeiro semestre e a redução percentual da participação chinesa foram puxadas por avanços nos embarques ao Egito, segundo principal destino do produto brasileiro, com ampliação de 12%, e por crescimentos expressivos nas vendas a nações como Turquia (+870%), Rússia (+865%) e Emirados Árabes Unidos (+443%).

Mesmo com o embargo momentâneo imposto pela China no início de junho, o mês terminou com uma forte alta de 107% nos volumes de exportação de carnes bovinas in natura e processadas ante igual período de 2018, com um total de 134.377 toneladas embarcadas, segundo a Abrafrigo. Vale lembrar que em junho de 2018 as exportações foram prejudicada por uma greve histórica de caminhoneiros, contra os altos preços do diesel.

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 maio de 2019.



Fonte: DataLiner

O governo brasileiro confirmou que a Inglaterra devolveu ao Brasil 16 contêineres de aves devido à presença de salmonela nos embarques. Segundo a ministra da Agricultura, Tereza Cristina Dias, os embarques totalizaram 1.400 toneladas de carne de frango, que foram devolvidas em um período de 15 meses.

A confirmação foi feita após a publicação de uma reportagem investigativa conduzida pelo site Repórter Brasil em parceria com o jornal britânico The Guardian e o Bureau of Investigative Journalism. Segundo o site, alguns dos embarques pertenciam aos principais frigoríficos do país, a JBS e a BRF Foods.

Após terem sido recusadas pela Grã-Bretanha, as aves contaminadas foram vendidas no mercado brasileiro, já que o país tem um limite máximo mais alto para vestígios de salmonela do que os componentes da União Europeia.

Maior exportador de frango congelado do mundo

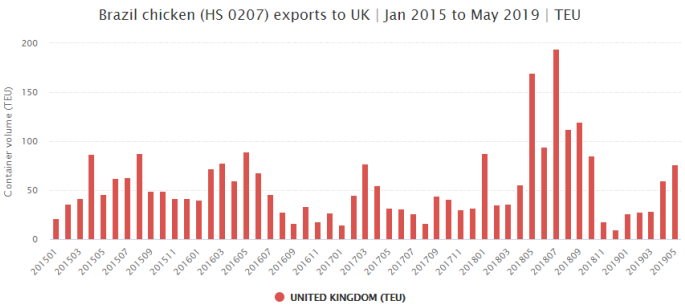
De acordo com o Bureau of Investigative Journalism, o Brasil é o maior exportador de frango congelado do mundo, mas cerca de uma em cada cinco de suas aves estão contaminadas com o vírus da intoxicação alimentar salmonella. O país fornece cerca de US $ 1 bilhão em carne de frango à Europa a cada ano.

A bactéria Salmonella é encontrada nas entranhas de aves e gado. Aves e animais podem ser infectados através de rações, em incubadoras ou através de fezes durante o transporte até os matadouros, onde o abate e o processamento também podem disseminar a infecção. Nos seres humanos, o envenenamento por salmonela pode ser fatal, particularmente em bebês e idosos.

Já no Reino Unido, as taxas de salmonela variaram de 1,5% a 2,2% entre 2013 e 2017, de acordo com a Food Standards Agency.

Alexandre Campos da Silva, que coordena as inspeções de carne para o governo brasileiro, disse que isso "não é um risco" para a saúde humana porque a bactéria é morta no processo de cozimento. No entanto, a salmonela pode ser contraída a partir do contato com o frango cru.

O gráfico a seguir, extraído do DataLiner, mostra as exportações para o Reino Unido de 2006 a maio de 2019:



Fonte: DataLiner

Grão

A safra de soja argentina 2018/2019 acaba de ser totalmente colhida, com resultados positivos: o maior rendimento dos últimos 19 anos, com 3,36 toneladas por hectare de acordo com relatório divulgado no dia 04/07 pela Buenos Aires Grain Exchange.

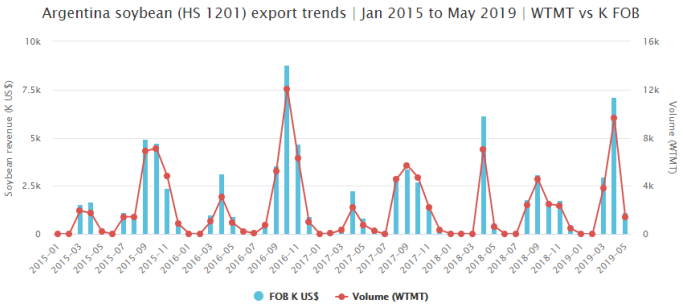
A produção total de soja atingiu 56 milhões de toneladas, um aumento de 48% em relação ao ano anterior, colocando o país em um melhor patamar para concorrer com o Brasil, que é o maior exportador mundial de grãos.

O principal mercado importador de soja é a China, que respondeu por mais de 60% do total global de compras de soja na safra 2017-2018.

As condições climáticas favoráveis desde o início deste ano elevaram o nível da colheita em 1,3 ponto percentual à frente da média de cinco anos, segundo o relatório.

No ano passado, uma onda de calor prolongada na Argentina afetou a previsão de umidade e produção de soja. Este ano, condições climáticas favoráveis fizeram com que o rendimento da soja e as estimativas de produção fossem revisadas para cima.

De acordo com o departamento de Agricultura americano, as exportações argentinas de farelo de soja da safra 2018-19 deverão crescer 10% no ano, para 31 milhões de toneladas, e as exportações de óleo de soja 11% no ano, para 5,6 milhões de toneladas, impulsionadas pelo aumento do volume de moagem.



Fonte: INDEC

Minério

As exportação de minério de ferro do Brasil somaram 29,40 milhões de toneladas em junho, um forte recuo de 16,7% na comparação anual e com leve queda também ante as 29,83 milhões de toneladas embarcadas em maio. Os dados foram divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Os embarques brasileiros da commodity têm caído na comparação anual desde março, em meio a desdobramentos do rompimento da barragem da mineradora Vale em Brumadinho (MG) em janeiro, que deixou centenas de mortos e levantou preocupações sobre as operações de minas no país.

Em abril, as exportações de minério de ferro pelo Brasil atingiram a mínima mensal para 2019, com 18,34 milhões de toneladas, um volume 29% menor que o mesmo mês do ano anterior.

As preocupações com uma oferta de minério de ferro mais apertada após o desastre de Brumadinho e problemas operacionais de mineradoras australianas têm impulsionado o preço do minério de ferro neste ano.

A matéria-prima do aço fechou em alta de 4,7% na bolsa chinesa de Dalian no dia 01º de setembro, a 873 iuanes por tonelada. O minério de ferro chegou a registrar 874,5 iuanes na sessão, maior valor já registrado desde o início das negociações da commodity na bolsa, em 2013.

Preços devem diminuir com produção chinesa

Apesar desse cenário, a Reuters afirma que os atuais altos peços do minério de ferro deverão diminuir, já que a produção da China está atingindo seu pico este ano. O declínio do preço deve ser gradual.

De acordo com o departamento de previsão de commodities do governo australiano em seu último relatório trimestral divulgado na segunda-feira (01/07), a China produzirá 940 milhões de toneladas de aço em 2019, ante 928 milhões no ano passado.

O relatório ainda estima que a produção global de aço seja praticamente estável nos próximos anos, com 1.805 milhões de toneladas previstas para este ano, 1.806 milhões em 2020 e 1.808 milhões em 2021.

O pequeno declínio da produção chinesa será compensado pelo aumento da produção na Índia, com 114 milhões de toneladas previstas para este ano, aumentando para 130 milhões em 2021.

Outra previsão é que o comércio marítimo global de minério de ferro deverá cair 4% em 2019, para 1,53 bilhão de toneladas, segundo o relatório, já que as paralisações brasileiras devido ao rompimento da Barragem da Vale em Brumadinho e as interrupções climáticas na Austrália têm o seu impacto.

Peixe

Segundo o site argentino Pescare, com o acordo EU-Mercosul, **os produtos pesqueiros serão liberados de toda a tarifa de exportação para países do acordo em um período de zero a sete anos.**

Alguns produtos como pescados inteiros e filés de merluza obterão acesso livre de tarifas no momento que o acordo entrar em vigor.

Além disso, no campo dos regulamentos sanitários, fitossanitários e técnicos, o acordo prevê a melhoria das remessas através do estabelecimento de prazos e procedimentos, evitando medidas injustificadas e arbitrárias.

Durante o ano passado, vale lembrar, aproximadamente 40% dos embarques argentinos de frutos do mar foram para a Europa, segundo dados do subsecretário de Pesca da Nação.

Os principais destinos foram a Espanha (89.765 t por 483 milhões) e a Itália (28.928 t por 181,1 milhões). Em seguida, aparecem a Rússia (15.342 t por 58,9 milhões), a França (6.560 t por 49,7 milhões) e a Polônia (4.618 t por 16,2 milhões), entre outros.

Terminais portuários

Ainda de acordo com a Pescare, no período de janeiro a 28 de junho de 2019, os frutos do mar foram exportados por quase todos os terminais portuários da Argentina:

- Rawson: 39.650,5 toneladas
- Puerto Madryn: 14.069,7 toneladas
- Puerto Deseado: 5.983 toneladas
- Mar del Plata: 5.448,4 toneladas
- Caleta Paula: 3.163,2 toneladas
- Comodoro Rivadavia: 918,2 toneladas
- San Antonio West: 208,8 toneladas
- San Antonio Este: 35,2 toneladas
- Outros Portos: 2.285,3 toneladas

Óleo e gás

A atividade de perfuração de petróleo offshore aumentou globalmente durante o primeiro semestre de 2019, de acordo com o Westwood Global Energy Group, ajudada pelo preço do petróleo Brent que ficou acima de US $ 60/bbl desde fevereiro.

Vários projetos offshore de grande escala, como o Mero 2 no Brasil, a expansão do North Field South do Qatar e o projeto da LNG em Moçambique estão em andamento, com custos significativos de perfuração.

A previsão é de que nos próximos anos aconteçam investimentos ambiciosos e de longo prazo. Vários projetos offshore de grande escala foram aprovados.

A perfuração na América Latina deve crescer fortemente, com as recentes descobertas na Guiana e os mais de 200 poços a serem perfurados no Brasil, principalmente na região do pré-sal.

Petrobras prevê mais refinarias a venda

Ainda sobre o mercado de petróleo, a Petrobras deverá anunciar processo para a venda de mais quatro refinarias até o início de agosto, como parte de um plano bilionário para o desinvestimento de metade do seu parque de refino em até 24 meses, afirmou o presidente da estatal, Roberto Castello Branco.

No total, a empresa —responsável por quase 100% da capacidade de refino do Brasil— planeja vender 8 das suas 13 refinarias, das quais quatro foram colocadas à venda na semana passada.

A ideia é que apenas as refinarias no Rio e em São Paulo permaneçam sob a gestão da Petrobras.

Venda de petróleo onshore

A Petrobras informou ainda que iniciou a fase não-vinculante para a venda de seu aglomerado de petróleo e gás onshore Polo Recôncavo, na Bahia.

Durante esta fase do processo, as partes interessadas devem fazer ofertas não vinculates para o aglomerado, composto por 14 campos petrolíferos. O Polo Reconcavo teve uma produção média de 2.800 barris por dia de petróleo e 588.000 metros cúbicos de gás em 2018, segundo a Petrobras.

Outra carga

A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) afirmou que o governo irá criar um fundo para modernização do setor de vinho com o intuito de preparar os vinicultores para as demandas do acordo Mercosul-União Europeia.

Os recursos do fundo virão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente no setor (produtos importados e exportados) e poderão ser usados para renovação das lavouras (de 2 a 3 hectares), financiamentos, equalização de taxas de juros e melhoria da logística.

De acordo com a ministra, não está definido se o fundo será criado por medida provisória ou projeto de lei.

O tratado prevê a eliminação de tarifas para vinhos em garrafas de até 5 litros e champanhe em um prazo de 8 anos. Ficam excluídos vinhos a granel, mostos (tipo de mistura açucarada destinada à fermentação alcóolica) e suco de uva. No caso de espumantes, os com preço acima de US$ 8 FOB/litro ficam isentos de tarifas assim que o acordo entrar em vigor. Após 12 anos, serão zeradas as tarifas para os espumantes e começa o livre-comércio efetivamente.

"É mais que suficiente [prazo para liberalização do mercado] para que o setor possa evoluir e ser cada vez mais competitivo. Esse setor vai ter uma ajuda para que possa se modernizar e ser competitivo. Vamos ter recursos para eles poderem investir na produção e industrialização desses produtos", destacou a ministra.

O secretário de Comércio e Relações Internacionais, Orlando Leite Ribeiro, disse que o fundo poderá eventualmente receber recursos da União. A estimativa, conforme o secretário, é alcançar R$ 150 milhões.

"Esse é um dos instrumentos que já está acordado com o setor. Existem outros instrumentos que serão usados para que o setor possa adquirir musculatura. A ideia é tomar iniciativas que possam fortalecer o setor para uma vez terminado o prazo de desgravação [fim das tarifas], a gente possa estar em melhores condições de competitividade", afirmou o secretário.

Vinho argentino

Já na Argentina, as entidades do setor estão divididas em relação ao reflexo que o acordo de livre comércio entre Mercosul e União Europeia terá sobre as vinícolas do país.

Em um comunicado divulgado no dia 03/07, a Bodegas de Argentina – câmara que reúne mais de 250 vinícolas de todas as províncias vitivinícolas – disse que o "acordo vai impulsionar as exportações de vinho argentino à União Europeia, principal mercado de exportação depois dos Estados Unidos".

"Acreditamos que, com a assinatura de um acordo de tarifa zero entre os dois blocos, a Argentina será beneficiada", disse o diretor executivo da entidade, Juan Carlos Pina. Segundo o executivo, "o principal obstáculo à exportação do vinho argentino para o Brasil é a carga tributária sobre o vinho e não a potencial importação de vinho europeu". E acrescentou: "Este acordo é fundamental, uma vez que o futuro do vinho argentino é a exportação, como ocorre hoje com os nossos concorrentes no Velho e Novo Mundo".

No entanto, a COVIAR – Corporación Vitivinícola Argentina – que reúne toda a cadeia de valor do setor, advertiu em um comunicado ontem que há "sérios riscos se um processo de convergência tarifária progressiva não for estabelecido". A entidade também ressaltou que o acordo de livre comércio poderia ser um grande passo para a indústria argentina somente se contemplar as assimetrias de todos os mercados.

Atualmente, a indústria do vinho exporta anualmente 200 milhões de litros de vinho engarrafado por US $ 800 milhões para mais de 130 países, sendo este um dos poucos que a Argentina exporta para o mundo em quantidades significativas, com alto valor agregado e marca própria.

O mercado argentino de cimento contraiu 11,4% em relação ao mesmo período do ano passado, para 860.631 M t em junho, segundo a associação de cimento do país, a AFCP. A demanda doméstica foi integralmente atendida pelos produtores de cimento da Argentina, que produziram 863.924 t de cimento durante o mês.

Em relação ao comércio exterior, ao contrário de junho de 2018, quando foram importadas 2302 t, não houve importação de cimento em junho de 2019.

No entanto, as empresas de cimento do país exportaram 3293 t de cimento em junho de 2019, mas os volumes caíram em relação a junho de 2018, quando o volume exportado foi de 5067 t.

Acumulado de 2019

Nos primeiros seis meses de 2019, o consumo de cimento nos países da América Latina caiu 6,4%, para 5.511 M t, de 5.889 M t nos seis primeiros meses de 2018, com todos os volumes fornecidos pelos fabricantes locais.

Além disso, as exportações de cimento aumentaram de 38.825 t no primeiro semestre de 2018 para 49.839 t no período equivalente deste ano.

DatamarWeek é a nossa newsletter, distribuida semanalmente. Edições anteriores podem ser baixadas em www.datamarnews.com
Suas contribuições, críticas, sugestões e, se as fizerem, 'press releases', serão bem vindas. Contato: datamarweek@datamar.com.br
Tel + 55-11-3588-3033
Datamar Consultores Associados Ltda.
Rua Funchal 203, 9th floor
Vila Olímpia, São Paulo – 04551-904 – SP