

Notícias principais

A Índia manterá, para a próxima safra, que começa a ser colhida em outubro, seus subsídios à exportação de açúcar, apesar de reclamações dos produtores concorrentes Brasil e Austrália à Organização Mundial do Comércio (OMC).

Os subsídios à exportação têm como objetivo aumentar os embarques do segundo maior produtor de açúcar do mundo e reduzir seus estoques. Mas isso pode pressionar os preços globais do produto, que só conseguiram um ganho de 2,1% este ano, depois de terem caído mais de 20% em 2018.

“O setor precisa do apoio do governo para as exportações. Ele será fornecido sem violar a estrutura da OMC”, disse um alto funcionário do governo indiano envolvido na elaboração de políticas. “Talvez precisemos fazer algumas mudanças na forma como fornecemos incentivos”.

Anos de colheitas abundantes de cana e produção recorde de açúcar prejudicaram os preços do produto indiano, tornando difícil para as usinas pagar o dinheiro devido aos agricultores.

Para reduzir essa dívida e os estoques, o governo indiano prometeu fornecer incentivos às usinas para vendas de açúcar no exterior e estabeleceu uma meta de exportação de 5 milhões de toneladas para o ano comercial de 2018/19, que termina em 30 de setembro.

Com os incentivos, as exportações da Índia subiram para 3,3 milhões de toneladas, de 620.000 toneladas no ano anterior. Isso levou os concorrentes a reclamar na OMC, alegando que os incentivos violam as regras do comércio.

A Índia tem fornecido subsídios de transporte de 1.000 rúpias (US \$ 14.59) a 3.000 rúpias por tonelada às usinas de açúcar, dependendo da distância até os portos. O governo também aumentou a quantia que paga diretamente aos produtores de cana para 138 rúpias por tonelada. Há um ano, esse valor era de 55 rúpias.

Para a próxima safra, que começa a ser comercializada a partir do dia 1º de outubro, os representantes da indústria e do governo indiano estão discutindo como implementar um incentivo sem violar as regras da OMC.

De acordo com Abinash Verma, diretor-geral da Associação Indiana de Fábricas de Açúcar (ISMA), as usinas estão solicitando que o governo forneça incentivos para exportar de 7 a 8 milhões de toneladas de açúcar na próxima temporada, acima da meta de 5 milhões de toneladas.



Fonte: DataLiner

A Índia pode começar a nova temporada com estoques de mais de 14,7 milhões de toneladas e poderá produzir outros 28,2 milhões de toneladas na temporada, contra uma demanda local de cerca de 26 milhões de toneladas, segundo estimativas do ISMA.

Portos, terminais e infraestrutura

O chamamento público para recebimento de estudos para auxiliar na elaboração de eventual edital de concessão do canal do Porto de Santos teve a adesão de 14 empresas. A 1ª etapa do processo, a solicitação de autorização da Autoridade Portuária de Santos para a doação de estudos, terminou na última quinta-feira (11.07).

O chamamento, que engloba levantamentos, investigações e estudos técnicos sobre o estuário de Santos, é considerado o primeiro passo para a eventual concessão do canal de acesso e navegação, um dos projetos fundamentais para aumentar a eficiência do Porto de Santos. Os estudos auxiliarão na modelagem da eventual concessão do canal, trabalho em curso na Companhia.

A Autoridade Portuária vai publicar, em até 15 dias, quais empresas estarão autorizadas a realizar os estudos. Elas terão 100 dias corridos para apresentar os estudos à Autoridade Portuária. A autorização, bem como os estudos, não traz qualquer ônus ou obrigação à Companhia.

A perspectiva da Companhia é lançar em 2020 o edital para a concessão de, ao menos, o canal de acesso ao Porto, devendo abranger, no mínimo, as seguintes atividades: dragagens de manutenção e aprofundamento, bacias de evolução e berços de atracação; batimetrias e homologação das profundidades junto às autoridades competentes; serviço de rebocadores; monitoramento ambiental e remediação; atendimento de emergências; sinalização e balizamento; e Vessel Traffic Management Information System – Sistema de Informação e Gerenciamento do Tráfego de Embarcações.

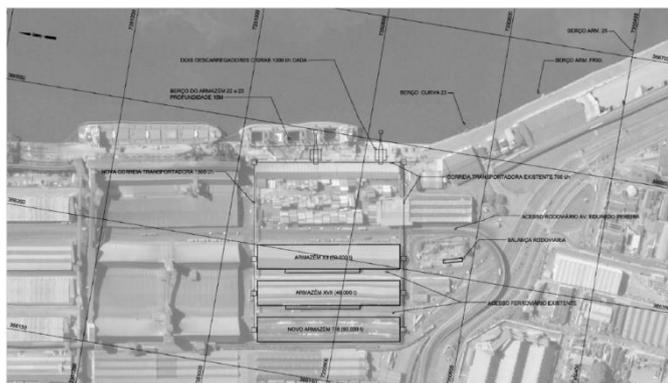
A ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários informou, por intermédio do Comunicado Relevante nº 23/2019, a alteração no cronograma para os leilões de arrendamento de duas áreas do Porto de Santos e uma do Porto de Paranaguá.

A Sessão Pública dos Leilões, que antes aconteceria no dia 9 de agosto vai ocorrer no dia 13 de agosto, às 10h, na B3, na Rua XV de Novembro, nº 275, Centro, São Paulo. Entretanto, as empresas e consórcios interessados deverão comparecer no mesmo local, no dia 6, das 10h às 13h para apresentar e formalizar as propostas à empresa B3 e à Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA).

Abaixo as áreas que serão leiloadas:

Leilão nº 01/2019 (STS20)

Arrendamento da área denominada STS20, destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente fertilizantes e sais, no Porto Organizado de Santos, em São Paulo. A área hoje é ocupada pela empresa Pérola S.A.



Fonte: Antaq

Leilão nº 02/2019 (STS13-A)

Arrendamento da área denominada STS13-A, destinada à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis, no Porto Organizado de Santos, em São Paulo. O local, na Ilha Barnabé, era operado pela Vopak Brasil.



Fonte: Antaq

Leilão nº 03/2019 (PAR01)

Arrendamento da área denominada PAR01, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, especialmente papel e celulose, no Porto Organizado de Paranaguá, no Paraná.

A Receita Federal do Brasil declarou o alfandegamento do Porto de Fortaleza, no Ceará. Agora, os 275 mil metros quadrados do Porto Organizado estão alfandegados, o que vai permitir a ampliação de capacidade de atracação das embarcações com mais um berço de 350 metros.

Para o diretor-presidente em exercício da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mario Jorge Cavalcanti, essa é uma grande conquista para o porto, que agora terá maior capacidade no atendimento das demandas de cargas, inclusive de contêineres. “A medida traz mais segurança e competitividade, já que a ampliação pode alavancar mais negócios para o estado do Ceará”, explicou Mario Jorge.

Para atender as demandas da Receita Federal, o Governo Federal investiu cerca de R\$ 12,6 milhões em equipamentos como o sistema de monitoramento e segurança eletrônica (CFTV), aquisição da tecnologia OCR, que permite o reconhecimento de caracteres em imagens, além de scanner para contêineres.

Entre os principais produtos movimentados pelo Porto de Fortaleza estão cimento, arroz, aço, sal, frutas, castanha de caju, farinha, trigo, pás eólicas, escória, gasolina, óleo diesel, petróleo bruto, gás liquefeito de petróleo e óleos vegetais.

Em junho, os Portos de Paranaguá e Antonina movimentaram quase 5,3 milhões de toneladas de carga. O volume é 15% maior que o registrado no mesmo mês de 2018, quando foram 4,6 milhões de toneladas. Os números foram divulgados pela empresa pública Portos do Paraná.

Quase 68% deste total saiu para exportação, com crescimento nas movimentações de grãos. “Os aumentos mais significativos na movimentação são nos granéis sólidos de exportação. No ano passado, em junho, foram pouco mais de 3,1 milhões de toneladas de granéis sólidos. Em junho deste ano, foram quase 3,8 milhões”, explica o diretor de operações Luiz Teixeira da Silva Júnior.

“O milho foi um grande diferencial. Em junho de 2018 não movimentamos o produto. Este ano, no mês, exportamos mais de 795 mil toneladas”, completa.

Juntos, a soja (em grão e farelo) e o milho, movimentaram quase 2,5 milhões de toneladas, no sexto mês do ano. Esse total é 29% maior que o registrado no mesmo período do ano passado, quando foram 1,9 milhões.

Derivados de petróleo

Outro destaque foi a exportação dos derivados de petróleo. O produto apresentou aumento de 84% na comparação. No último mês foram 58,7 mil toneladas do produto exportadas; no ano passado, nos mesmos 30 dias, foram 31,9 mil toneladas.

Por outro lado, a importação dos produtos derivados de petróleo apresentou queda de 22%. Em junho de 2018, foram 301.517 toneladas importadas pelo Porto de Paranaguá. Este ano, no mês, são 233.820.

Fertilizantes

Foram 929.688 toneladas do produto importadas em junho de 2019, contra 865.640 no mesmo mês do ano anterior.

Só o Porto de Antonina registrou um aumento de 143% na movimentação de adubo. Em junho deste ano, foram 35.482 toneladas importadas do produto. Em 2018, no mês, foram apenas 14.585 toneladas.

Antonina

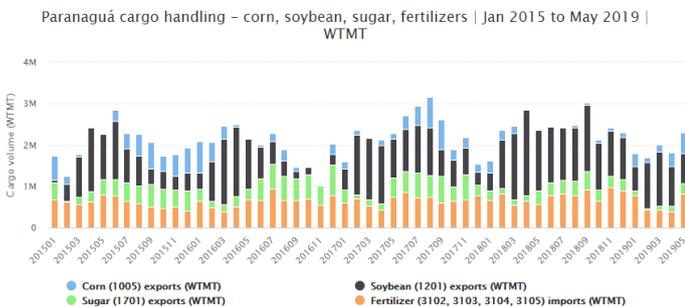
Na movimentação geral, o Porto de Antonina registra um mês de junho 119% mais movimentado. No total, este ano são 79.063 toneladas de produtos movimentados (açúcar em saca e farelo de soja não transgênico para exportação e fertilizantes de importação). Em junho de 2018, a movimentação mensal foi de 36.117 toneladas.

Carga geral

No Porto de Paranaguá, destaque para as operações de carga geral, que registraram aumento de 12%: 973.068 toneladas em junho de 2019, ante 872.387 toneladas em junho de 2018.

Os aumentos foram mais significativos nos volumes de contêineres, que cresceram 29%. Foram 76.245 unidades movimentadas no último mês e 58.967 em junho do ano passado.

Os veículos também tiveram alta. As 10.650 unidades exportadas e importadas no mês este ano representam 9% a mais que as 9.770 unidades registradas em junho de 2018.



Fonte: DataLiner

Caminhões

Somente no mês de junho 42.407 caminhões passaram pelo Pátio de Triagem do Porto de Paranaguá. O volume é quase 6% maior que em junho do ano passado.

Semestre

Nos primeiros seis meses de 2019, os Portos do Paraná já registram volume de mais de 25 milhões de toneladas de cargas movimentadas. Desse total, mais de 63,2% – ou seja, quase 15,8 milhões de toneladas – são de exportação e o restante, pouco mais de 9,2 milhões de toneladas, de importação.

Considerando o semestre, porém, o movimento de 2019 caiu 6% em comparação com o ano passado.

Megaoperação contra o tráfico de drogas

Ainda sobre o Porto de Paranaguá, a administração dos Portos do Paraná, a Polícia Militar e Polícia Federal se integraram para uma megaoperação contra o tráfico de drogas. Na noite de terça-feira, 09/07, um grupo de 20 homens, formado por integrantes da Guarda Portuária, militares e agentes federais, junto de cães farejadores, vistoriaram cerca de 109 veículos que saíram do terminal com destino à África.

Segundo o chefe da Unidade Administrativa de Segurança Portuária (UASP), major César Kamakawa, a ação é uma resposta ao aumento das apreensões nos embarques no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). “A tecnologia e os equipamentos de scanner, aliados ao trabalho de fiscalização constante e a atuação da Receita Federal, fizeram com que as apreensões de droga aumentassem 13 vezes neste ano”, explicou.

Mudanças administrativas adotadas pela administração portuária também têm auxiliado na maior segurança das áreas alfandegadas. “Uma nova ordem de serviço, que trata da atuação da Guarda Portuária, orienta as equipes de patrulhamento no cais a efetuarem mais efetivamente a abordagem de veículos e pessoas que acessam a faixa portuária, com verificação do crachá de identificação e demais documentações além de revistas nos veículos e cabines dos caminhões”, destaca o chefe da UASP.

Os terminais portuários da Região Bio Bio, no Chile, ultrapassaram a movimentação de meio milhão de TEU nos primeiros cinco meses do ano.

Segundo o Instituto Nacional de Estadística (INE), as instalações portuárias dessa área movimentaram 536.289 contêineres de 20 pés. A cifra, no entanto, é 1,4% menor em relação ao mesmo período de 2018.

Em termos de carga total movimentada, os terminais portuários da Região Bio Bio registraram 14.408.530 toneladas de carga de janeiro a maio de 2019, uma queda de 3,3% em relação ao mesmo período do ano anterior.

O Porto de Buenos Aires concordou em realocar uma zona franca de 10.700 metros quadrados que o Paraguai tem dentro da jurisdição do porto argentino, originalmente concedida em 1997.

Ele será transferido para uma nova área nas proximidades da Doca F de modo a facilitar o comércio exterior da região. A zona, utilizada como armazém e centro de distribuição de mercadorias importadas, cobre 10.700 m² na Zona Sul do porto.

De acordo com a autoridade portuária, o acordo incentivará a chegada da carga paraguaia de transbordo, já que a nova propriedade está próxima do cais exclusivo para barcaças.

Isso pode facilitar o carregamento e descarregamento dos mesmos e reduzir consideravelmente os custos operacionais e de transferência.

Além disso, a implementação de um único corredor alfandegado que conectará internamente todos os terminais portuários está sendo desenvolvido em conjunto com a Alfândega Argentina.

TEU por Porto

Exportações

Ao analisarmos os volumes (em TEUs) exportados pelos principais portos do país no período de janeiro a maio de 2019, no comparativo com o mesmo período de 2018, a partir dos dados coletados pelo DataLiner, da Datamar, alguns detalhes chamam a atenção.

O maior destaque fica para o Porto de Fortaleza (CE) que registrou um crescimento de 93,3% nos cinco primeiros meses do ano, tendo movimentado 8.822 TEUs ante 4.564 TEUs no mesmo período de 2018.

O Porto de Santos continua como o mais movimentado do país, tendo exportado, de janeiro a maio de 2019, 399.035 TEUs, uma alta de 2,44% em relação ao mesmo período de 2018, quando o movimento foi de 389.537 TEUs.

Já o segundo porto que mais exportou volumes nos cinco primeiros meses do ano foi Paranaguá, com 143.845 TEUs, um crescimento de 16,35% em relação aos mesmos meses do ano passado, quando o volume movimentado foi de 123.634 TEUs.

Importações

De acordo com os dados do DataLiner, o maior volume de importações também ocorreu pelo Porto de Santos, com 384.895

TEUs no período de janeiro a maio de 2019, uma queda de 1,89% em relação ao mesmo período de 2018, que teve volume de importações de 392.313 TEUs.

Segundo porto em movimento de importações em TEUs, Paranaguá, também registrou um movimento menor que em 2018. A queda foi de 6,39%, com a importação de 94.771 TEUs de janeiro a maio de 2019 em comparação ao mesmo período de 2018 (101.242 TEUs).

Um destaque positivo foi o Porto de Itajaí, que importou 68,81% mais carga nos cinco primeiros meses de 2019 (39.766 TEUS) em comparação a igual período de 2018 (23.556 TEUS).

Confira mais informações nas tabelas a seguir, baseadas em dados do DataLiner:

Top POMO ^	2018 ^	2019 ^	%-diff
SANTOS	389.537	399.035	2,44%
PARANAGUA	123.634	143.845	16,35%
NAVEGANTES	117.419	111.766	-4,81%
RIO GRANDE	87.230	93.860	7,60%
ITAPOA	82.521	75.986	-7,92%
ITAJAI	43.389	53.709	23,78%
RIO DE JANEIRO	35.564	39.613	11,39%
SALVADOR	35.263	37.595	6,61%
VITORIA	22.339	27.675	23,89%
VILA DO CONDE	20.543	22.436	9,21%
PORTO DE ITAGUAI	16.093	14.251	-11,45%
SUAPE	10.530	8.344	-20,76%
NATAL	10.112	7.072	-30,06%
PECEM	7.157	6.517	-8,94%
FORTALEZA	4.564	8.822	93,30%
MANAUS	6.219	7.078	13,81%
IMBITUBA	8.458	813	-90,39%
MUNGUBA	700	0	-100,00%
OTHERS	8	4	-50,00%
	Σ = 1.021.280	Σ = 1.058.421	

Top POMD ^	2018 ^	2019 ^	%-diff
SANTOS	392.313	384.895	-1,89%
PARANAGUA	101.242	94.771	-6,39%
NAVEGANTES	97.603	93.082	-4,63%
ITAPOA	62.540	68.942	10,24%
MANAUS	56.198	64.313	14,44%
RIO DE JANEIRO	49.321	53.124	7,71%
SUAPE	33.079	32.083	-3,01%
ITAJAI	23.556	39.766	68,81%
RIO GRANDE	32.282	31.035	-3,86%
SALVADOR	24.903	25.405	2,02%
VITORIA	23.256	24.002	3,21%
PORTO DE ITAGUAI	19.484	15.128	-22,36%
PECEM	11.342	10.696	-5,70%
VILA DO CONDE	2.631	2.926	11,21%
IMBITUBA	2.093	724	-65,41%
FORTALEZA	1.824	778	-57,35%
NATAL	548	255	-53,47%
PORTO ALEGRE	4	128	3.100,00%
OTHERS	121	107	-11,57%
	Σ = 934.340	Σ = 942.160	

Fonte: DataLiner

Navegação

O representante da Cosco Shipping na Bolívia, Franklin Durán, expressou preocupação com o aumento dos custos portuários que estão sendo implementados pela ASP-B – Administração Bolívia Serviços Portuários – agência que administra o comércio exterior de cargas boliviano no Porto de Ilos, no Peru.

O Porto peruano de Ilos estava sendo utilizado pelos colombianos como uma alternativa aos portos chilenos mas, de acordo com o executivo da companhia de navegação, se os custos portuários estão altos para as exportações e importações, como ocorre nos portos chilenos, Ilo não será mais uma alternativa histórica, conforme havia sido projetado pela Bolívia.

“O ASP-B apenas intermedia o serviço entre o porto e o importador, mas essa intermediação é mais cara que o serviço efetivo que é dado no porto. A Câmara Nacional de Exportadores da Bolívia (Caneb) demonstrou, por meio de estudo técnico, que o operador dobra e triplica o custo portuário e que é um entrave ao comércio exterior”, afirmou Durán.

Vale ressaltar que a Cosco é a quarta maior empresa de navegação do mundo, com 311 embarcações com capacidade de 1,64 milhão de TEUs.

De acordo com a CIPP S/A – Complexo Industrial e Portuário do Pecém – o porto registrou alta de 56% na cabotagem de contêineres no primeiro semestre de 2019 na comparação com o mesmo período do ano passado.

O crescimento foi puxado pelo aumento na demanda de diferentes tipos de cargas, que vão desde frutas até materiais de limpeza.

Para esse tipo de movimentação, o terminal cearense conta com dois guindastes do tipo “Ship to Shore” (STS) que permitem que a operação de contêineres seja feita de modo mais eficaz.

“Os guindastes têm uma produtividade média de 65 movimentos por hora, tornando nossas operações mais rápidas e, conseqüentemente tornando o Porto do Pecém mais atrativo para os clientes que buscam eficiência e qualidade nas operações”, afirma Danilo Serpa, O CEO do CIPP.

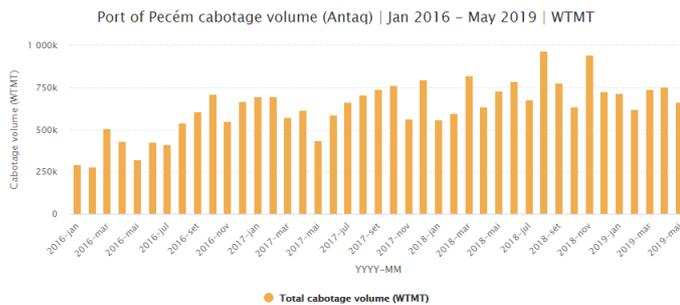
O embarque geral de cargas através do Porto do Pecém foi destaque com crescimento de 15% em relação aos seis primeiros meses de 2018. As principais cargas que saíram pelo Pecém foram placas de aço, pás eólicas, suco de frutas, frutas frescas, sal, cereais e farinha de trigo.

A movimentação do porto cearense no primeiro semestre do ano somou 8,7 milhões de toneladas movimentadas, um total de 2% de crescimento.

Os granéis sólidos, com ênfase no minério de ferro e carvão mineral, que são matéria-prima para a siderúrgica e usinas térmicas, representam 54% da movimentação total acumulada, seguidos da carga containerizada, com 23%, carga geral solta (20%), e granel líquido (3%).

“Esperamos finalizar este ano com um aumento de cerca de 10% na movimentação total quando comparado a 2018. Observamos o crescimento desde o início do ano e o segundo semestre não será diferente. Estamos buscando novas cargas, prospectando novas linhas de navegação e clientes. A safra de frutas começará em agosto, então, com certeza, a meta será alcançada”, afirma Serpa.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados da Antaq, mostra o volume de cargas movimentadas pelo Porto de Pecém via cabotagem no período de janeiro de 2016 a maio de 2019:



Fonte: Antaq

Logística

O Ministério Público do Tribunal de Contas da União (TCU) pediu a rejeição da renovação antecipada da concessão ferroviária da Malha Paulista, operada pela Rumo, empresa de logística controlada pelo grupo Cosan.

De acordo com o Valor, o procurador Júlio Marcelo de Oliveira, que analisava o caso desde o fim de março, pediu a rejeição da prorrogação do contrato por não enxergar vantagens à sociedade brasileira na renovação. Ele disse preferir uma nova licitação da ferrovia após o término do contrato, previsto para dezembro de 2029.

A renovação por mais 30 anos da concessão, em troca de investimentos de cerca de R\$ 7 bilhões, já tinha ganhado o aval da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da área técnica do TCU, que aprovou a medida mediante algumas alterações no termo aditivo do contrato.

Agora, com o parecer do procurador em mãos, o relator do processo, o ministro Augusto Nardes, irá elaborar seu relatório final – que não necessariamente acatará a opinião do Ministério Público – e encaminhá-lo para o plenário do tribunal.

Apesar do revés, a expectativa do governo federal, da companhia e do mercado é que os ministros concordem com a renovação, ainda que com algumas alterações nos termos, afirmam fontes. Após a divulgação do parecer negativo, os papéis da Rumo terminaram o pregão de ontem na B3 em alta de 1,24%.

A prorrogação do contrato da Malha Paulista é considerada estratégica pelo setor e pelo governo porque é o primeiro pedido de renovação antecipada de uma ferrovia a ser analisado pelo TCU. Há outros quatro projetos do gênero já qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que antecipariam cerca de R\$ 30 bilhões de investimentos no setor, segundo o governo.

Uma das críticas feitas pelo procurador é que a ANTT não considerou, em sua análise, a possibilidade de os investimentos previstos na renovação antecipada serem feitos mesmo sem a prorrogação. Ele sugere que isso seja realizado por meio de outra concessão da Rumo, a Malha Norte – que, juntamente com a Malha Paulista, forma um corredor entre Rondonópolis (MT) e o porto de Santos (SP).

Procurada pela reportagem, a Rumo afirmou, em nota, que “vem cumprindo todos os requisitos legais para a renovação” e que os investimentos trarão um aumento de 150% de capacidade de transporte na via, o que “elevará a eficiência de escoamento do agronegócio brasileiro e na movimentação de cargas industriais destinadas, principalmente, ao mercado interno”.

O aumento das exportações de minério de ferro elevou as taxas de frete marítimo da América do Sul para a Ásia. Nos meses de julho e agosto, o custo dos embarques de soja e milho desta região para o Oriente devem ser impactados por esse aumento.

Segundo fontes do mercado, o custo de transporte em navios Panamax do Brasil e da Argentina para a Ásia subiu 6% depois que várias embarcações foram reservadas por exportadores de minério de ferro.

Um dos motivos é que durante o período em que a mina Brucutu, da Vale, que produz 30 milhões de toneladas por ano de minério de ferro, ficou fechada, a China reduziu seus estoques do produto. Agora que a mina foi reaberta, é preciso reabastecê-los.

De acordo com a Clarksons Platou Securities, as tarifas para navios Capesize – navios com capacidade de 100.000 toneladas de peso morto (DWT) ou mais – alcançaram US \$ 26.400 por dia em 9 de julho, um aumento de 25% na semana e 76% no comparativo mensal. As tarifas para Panamaxes (65.000-90.000 DWT) foram de US \$ 15.200 por dia, 22% a mais na semana e 33% no comparativo mensal.

O volume das exportações de minério de ferro brasileiras é cerca de três vezes maior que o de soja, que é o produto agrícola mais exportado.

Com o aumento do frete, o custo total da soja para a China deve aumentar 1%. A Coreia do Sul e o Vietnã igualmente devem pagar 1% a mais no milho brasileiro por conta do aumento do frete.

A China, maior importadora de soja do mundo, tornou-se a maior compradora de soja brasileira, ocupando 79% do total de 9,06 milhões de toneladas exportadas pelo Brasil no mês de junho de 2019, segundo dados oficiais de exportação.

No mercado de milho, a Coreia do Sul e o Vietnã são importantes importadores de milho, mas são capazes de variar suas origens de acordo com os países com preços mais competitivos.

Está prevista para o dia 20 de julho a abertura da licitação para os estudos de viabilidade e projeto final da ponte internacional sobre o Rio Paraguai, que conectará as cidades de Carmelo Peralta (Paraguai) e Porto Murtinho (MS/Brasil).

A estrutura é considerada fundamental para o desenvolvimento do corredor bioceânico que ligará os portos chilenos ao Atlântico.

O anúncio foi feito em reunião do presidente Mário Abdo com a ministra da Agricultura do Brasil, Tereza Cristina, e o governador de Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azevedo. O diretor paraguaio em Itaipu, José Alberto Alderete e outras autoridades também participaram.

Trata-se de uma ponte estaiada, que contará com 680 metros de extensão e cuja conclusão está prevista para março de 2023, informou o governo paraguaio em comunicado.

As obras devem custar aproximadamente US\$ 75 milhões e serão financiadas pelo Carmelo Peralta (Paraguai) e Porto Murtinho (MS/Brasil)

Este é o segundo investimento em obras de infraestrutura fechado entre os dois países depois do início da construção da ponte

internacional que ligará Foz do Iguaçu, no oeste do Paraná, com a cidade paraguaia de Presidente Franco.

Comércio

O FMI – Fundo Monetário Internacional – vai liberar mais US\$ 5,4 bilhões para a Argentina. Esse novo desembolso é dado após o país ter cumprido as metas trimestrais até março impostas pela equipe técnica do fundo.

Com esse último pagamento, o valor agora chega a 78% do desembolso acordado no ano passado entre a Argentina e o FMI.

O novo diretor responsável pela agência, David Lipton, “elogiou” o governo argentino “por seus esforços contínuos e pela firme implementação de seu programa de política econômica”. Ele afirmou que “as autoridades completaram todos os seus objetivos de despesas fiscais, monetárias e sociais no âmbito do programa apoiado pelo FMI no contexto desta revisão”.

A Argentina entrou em recessão em 2018, após duas corridas cambiais que desataram a inflação e levaram o governo de Mauricio Macri a pactuar um plano com o FMI que, a princípio, foi de US\$ 50 bilhões, mas depois foi ampliado em mais US\$ 6 bilhões.

Em troca, a Argentina se comprometeu a conseguir equilíbrio fiscal em 2019, e superávit, em 2020, com um duro plano de ajuste.

Café

As exportações brasileiras de café para a China aumentaram 23,1% durante os primeiros cinco meses de 2019 em comparação ao mesmo período de 2018.

O país exportou 88.179 sacas de café para a China de janeiro a maio em 2019, segundo o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé).

O Brasil responde por 38% do mercado mundial de café com 300.000 produtores, o que faz do país sul-americano um grande produtor e exportador de café no mundo.

Até junho, no período de safra 2018-2019, o Brasil exportou 41,1 milhões de sacas de café no total, um aumento de 35% em relação a um ano atrás.

Mercados europeu e americano

A União Europeia importou, de diferentes países produtores, um volume físico de 42,71 milhões de sacas de 60kg de café, no período de outubro de 2018 a março de 2019, das quais 8,92 milhões de sacas adquiridas foram dos Cafés do Brasil, volume que equivale a 20,9% desse total.

Nesse mesmo período, os Estados Unidos importaram do Brasil 4,33 milhões de sacas de café, volume que equivale a 28,9% das compras do produto por esse país.

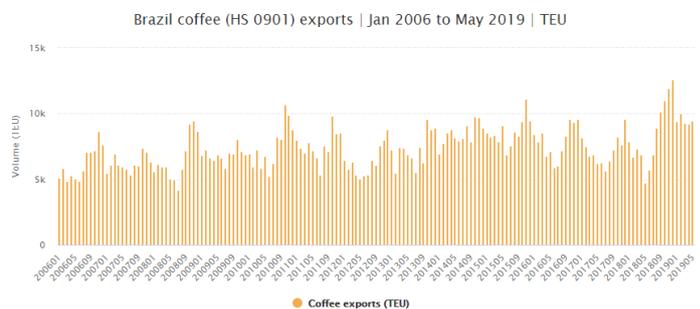
De acordo com a Cecafé – Conselho dos Exportadores de Café do Brasil – o Brasil registrou, na safra 2018/2019 um recorde histórico nas exportações de café, com o escoamento de 41,1 milhões de sacas de 60 kg do grão, um aumento de 30,5% sobre a safra anterior.

Nesse período, a receita cambial foi de US\$ 5,3 bilhões (o equivalente a R\$ 20,8 bilhões), o que representou um aumento de 9,8% sobre a safra anterior. Apesar disso, o preço médio da saca foi de US\$ 131,14, uma queda de 18,7% em relação à safra 2017/2018.

O Porto de Santos foi responsável por 78,9% dos embarques, o que representa 32,4 milhões de sacas de café. Apesar do crescimento de 28,5% nos volumes carregados, houve queda na participação, já que no período 2017/2018 o complexo marítimo santista foi responsável pelo embarque de 82,9% dos grãos.

No primeiro semestre de 2019, o Porto de Santos exportou 15,7 milhões de sacas de café, seguido pelos portos do Rio de Janeiro (2,4 milhões de sacas) e Vitória (1 milhão de sacas). Os complexos de Paranaguá (373.503 sacas) e Salvador (166.347 sacas) aparecem na sequência.

O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações brasileiras de café no período de janeiro de 2015 a maio de 2019:



Fonte: DataLiner

Carne

A Marfrig e a BRF desistiram da possível fusão, anunciada no fim de maio. De acordo com comunicado enviado pelas duas empresas à Comissão de Valores Mobiliários, o motivo foi a falta de consenso em relação “à governança da sociedade” que resultaria da operação.

Os dois frigoríficos haviam aprovado a assinatura de um memorando que previa um período de exclusividade de 90 dias.

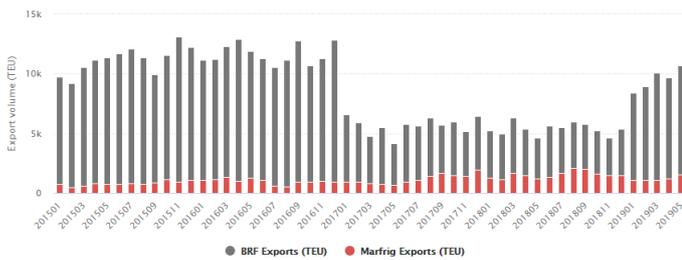
Em comunicado, o presidente global da BRF, Lorival Nogueira Luz Jr. afirmou que “Apesar do término das tratativas para a combinação de seus negócios, o relacionamento comercial entre a Companhia e Marfrig permanecerá inalterado e não haverá quaisquer modificações nas práticas, condições e termos previstos em contratos por elas celebrados”.

A Marfrig, em nota assinada pelo vice-presidente de finanças e DRI, Marco Antonio Spada, também afirmou que o encerramento das negociações “não afetará outras parcerias comerciais existentes entre a companhia e a BRF S.A.”

A BRF é líder no Brasil na produção de carne de frango e de porco. Já o foco da Marfrig é a produção de carne bovina. A união das duas geraria uma empresa com faturamento anual de cerca de R\$ 76 bilhões.

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

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



Fonte: DataLiner

De acordo com a Abiec – Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes – o acordo comercial entre a União Europeia e o Mercosul pode facilitar novos acordos comerciais com outros blocos econômicos ou países, como a Indonésia e a Tailândia. O Brasil é o maior exportador de carne bovina do mundo, com vendas de cerca de US\$ 7 bilhões no ano passado.

Embora a Europa não seja o maior comprador do Brasil, é o que melhor paga, pois opta por cortes nobres de carne bovina.

Para a Abiec, o acordo de livre comércio aumenta as perspectivas de venda de carne bovina brasileira para a União Europeia. O país detém 42,5% da nova cota anual de 99.000 toneladas de carne bovina. O imposto sobre a nova cota será de 7,5%.

Os novos termos de comércio, uma vez implementados, também reduzirão de 20% a zero o imposto sobre as importações de carne bovina na UE sob a chamada cota Hilton. Essa cota permite que o Brasil e a Argentina exportem até 10.000 toneladas de carne bovina e 29.500 toneladas de carne bovina de primeira qualidade para a UE por ano.

Exportações de carne de frango

Já as exportações brasileiras de carne de frango (considerando todos os produtos, entre in natura e especializados) cresceram 64% em junho em relação ao mesmo período do ano passado, totalizando 386,2 mil toneladas de acordo com a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Em receita, houve elevação de 76,6%, com saldo total de US\$ 639,6 milhões de toneladas no sexto mês deste ano, contra US\$ 362,2 milhões realizados em junho de 2018.

No semestre, o desempenho setorial das exportações alcançou alta de 11,4%, com 2,045 milhões de toneladas exportadas em 2019, contra 1,836 milhão de toneladas efetivadas no ano passado.

Em receita, a alta chegou a 14,9%. Nos seis primeiros meses deste ano foram realizados US\$ 3,406 bilhões em vendas, contra US\$ 2,964 bilhões em 2018.

“Houve elevação nas compras de quase todos os grandes importadores, o que gerou uma corrente positiva de exportações. O contexto internacional de alta demanda por proteína é sentido nos mais diversos mercados”, analisa Francisco Turra, presidente da ABPA.

A China, principal destino das exportações brasileiras, incrementou suas compras em 22,6% entre janeiro e junho deste

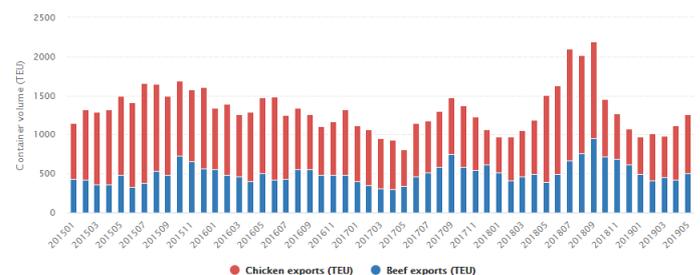
ano na comparação com o mesmo período do ano passado, totalizando 257,9 mil toneladas.

A União Europeia elevou suas compras em 21%, chegando a 129,9 mil toneladas no primeiro semestre. Os Emirados Árabes Unidos elevaram suas compras em 35,7%, chegando a 192 mil toneladas no mesmo período.

“Os mercados árabes vêm mantendo bom fluxo de importação de produtos, com sólido crescimento nas vendas para os Emirados Árabes Unidos”, analisa Ricardo Santin, diretor-executivo da ABPA.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, mostra as exportações de carne e frango do Brasil para a União Europeia no período de janeiro de 2015 a maio de 2019:

Brazil beef (0201, 0202) & chicken (0207) exports to the EU | Jan 2015 to May 2019 | TEU



Fonte: DataLiner

Grão

A aplicação de recursos do crédito rural, correspondente ao fechamento da safra 2018/2019, período compreendido entre julho/2018 e junho/2019, totalizou R\$ 176 bilhões.

Esse desembolso representa aumento de 4% comparativamente ao valor aplicado em igual período da safra anterior (R\$ 169,5 bilhões).

Os números fazem parte do Balanço de Financiamento Agropecuário da Safra 2018/2019, divulgado na última quinta-feira (11/07) pela Secretaria de Política Agrícola (SPA) do Ministério da Agricultura, com base nos dados do Sistema de Operações do Crédito Rural e do Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro), do Banco Central.

As contratações do crédito rural para custeio somaram R\$ 99 bilhões (+7%), dos quais R\$ 19,9 bilhões (+24%) realizados pelos médios produtores (Pronamp).

Para os investimentos, os desembolsos alcançaram R\$ 43,63 bilhões, registrando alta de 9% em relação aos valores aplicados na safra anterior, com destaque para os programas de investimentos realizados pelo BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento) com incremento de 18%, ou seja, R\$ 15 bilhões aplicados.

Entre os destaques nos programas de investimentos estão o Moderfrota, para aquisição de máquinas e implementos agrícolas (R\$ 8,8 bilhões – 17%); Moderagro, para projetos de modernização e expansão da produtividade nos setores agropecuários (R\$ 857 milhões – 26%); PCA, para a construção e ampliação de armazéns (R\$1,1 bilhão – 25%) e o Prodecoop, para as cooperativas investirem na modernização dos sistemas produtivos e de comercialização (R\$ 1,36 bilhão – 159%).

Dentre os recursos em evidência nas fontes não controladas estão as Letras de Crédito do Agronegócio (LCAs), cujas aplicações aumentaram de R\$ 24 bilhões para R\$ 29 bilhões.

Óleo e gás

A Argentina abriu uma licitação para um novo gasoduto de US \$ 2 bilhões na região do enorme campo de xisto Vaca Muerta, que, segundo a Secretaria de Energia do país, deve ser concluído em meados de 2021.

O gasoduto vai da província de Neuquen, no sul da Argentina, até Salliquelo, uma cidade na província de Buenos Aires.

“Espera-se que no inverno de 2021 (no Hemisfério Sul) seja concluído, por isso estamos com pressa para sair do leilão”, disse Carlos Casares, subsecretário de hidrocarbonetos e combustível, à Reuters em Buenos Aires.

“Qualquer investidor que ganhar a licitação receberá uma rota de fuga se o contexto econômico não permitir que ele seja construído”, disse ele, explicando que eles precisam levar em conta as próximas eleições que estão alimentando a incerteza política.

O presidente Mauricio Macri, que buscará a reeleição em outubro, está apostando no desenvolvimento de Vaca Muerta para reduzir as importações de energia e tornar o país um exportador líquido de hidrocarbonetos, criando uma nova fonte de renda em moeda estrangeira.

Vaca Muerta é uma formação não convencional de hidrocarbonetos do tamanho da Bélgica, que poderia abrigar uma das maiores reservas de hidrocarbonetos não convencionais do mundo.

A YPFB, petroleira estatal boliviana, pretende adquirir uma maior participação no gasoduto de gás natural que liga a Bolívia ao Brasil. O objetivo é garantir melhores condições para suas vendas do combustível.

De acordo com a Reuters, a YPFB pretende licitar uma parcela não identificada da participação que a Petrobras detém na Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TGB) que transporta gás natural boliviano até São Paulo.

A YPFB acredita que elevando sua participação de 12% no gasoduto poderá negociar diretamente com as empresas de distribuição de gás natural e a indústria privada.

Já a Petrobras afirmou que a venda da sua participação na TGB faz parte de um acordo com o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), no qual precisa vender uma série de ativos. Ainda de acordo com a Petrobras, a venda protegeria as condições competitivas do setor e encorajaria novos participantes no mercado de gás natural.

Ainda não está claro como ou quando serão vendidos os ativos.

Outra carga

A Argentina não está conseguindo atender a demanda interna por tomates para a indústria e está precisando importar latas da China.

O país tem um déficit de 3.000 hectares de plantação dessa fruta para poder abastecer as indústrias do setor. Por isso, 30% do produto industrializado (extratos, molhos ou purê) consumido na Argentina vem de fora.

O último relatório deste setor preparado pela Diretoria Nacional de Alimentos do país data de maio de 2018 e contém dados até 2017.

“A produção argentina em 2017 chegou a cobrir 68% de sua demanda, de cerca de 700 mil toneladas”, confirmou o relatório oficial. Por isso mais de 30% do tomate industrializado consumido no país (seja como extrato, molhos ou purê) vem de fora, especialmente da China, mas também da Itália.

Em 2017, de acordo com dados alfandegários, a Argentina importou 44 mil toneladas de preparações de tomate, por mais de 37 milhões de dólares: 62% eram provenientes da China e os outros 20% da Itália.

O relatório oficial aponta ainda que “a produção de tomate para a indústria tem margem para crescer na Argentina devido ao fato de não haver restrições de terra e água, além de um mercado interno que é abastecido com matéria-prima local”.

A Associação dos Produtores de Algodão do Mato Grosso vai processar a Monsanto (adquirida pela Bayer em 2018) pedindo a anulação da patente da semente geneticamente modificada Bollgard II RR Flex, uma das mais utilizadas no país. De acordo com o Valor, a entidade também vai pedir a devolução dos royalties pagos pelos cotonicultores no estado desde o lançamento da semente, em 2013. A conta chegaria a US\$ 150 milhões.

Para a associação, a semente, conhecida no mercado como B2RF, não tem inovações suficientes que justifiquem o pagamento dos royalties cobrados. Essa semente é uma combinação entre a segunda geração da Bollgard, tolerante a lagartas, e a Roundup Ready, resistente ao herbicida de mesmo nome, desenvolvidos pela Monsanto e cujas patentes expiraram. O órgão afirma que há “insuficiente descritiva” no pedido de patente feito pela Monsanto.

A Bayer (responsável pela Monsanto) por sua vez, afirma que “as patentes (são quatro) dessa tecnologia seguiram as mais rigorosas regras de exame e todos os requisitos de patenteabilidade foram devidamente atendidos”.

*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*