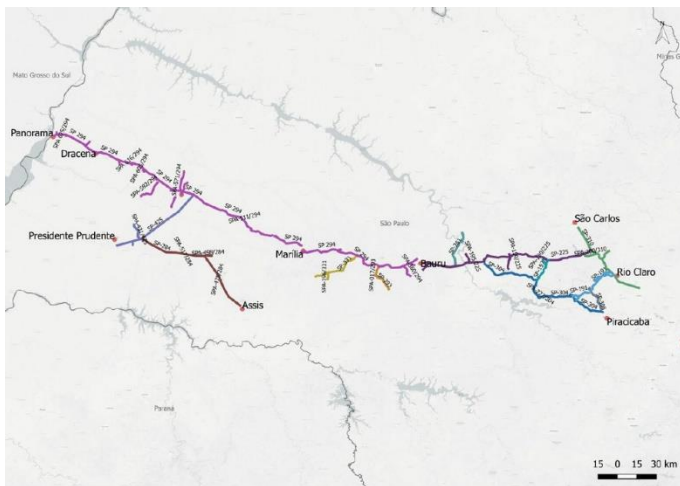


Notícias principais

O edital de concorrência internacional para concessão do Lote Piracicaba – Panorama, foi lançado na última quarta-feira (24/07) com previsão de investimentos de R\$ 14 bilhões em obras a serem realizadas ao longo de 30 anos de contrato. No total, a concessão de rodovias envolve 1.273 quilômetros de estradas que serão modernizadas e ampliadas entre a cidade de Piracicaba, na região de Campinas, e o município de Panorama, no extremo Oeste do Estado, divisa com o Mato Grosso do Sul. Dos R\$ 14 bilhões, cerca de R\$ 1,5 bilhão serão investidos nos dois primeiros anos de contrato.

O lote Piracicaba - Panorama é composto pela malha de 218 quilômetros, atualmente operada pela concessionária Centrovias, do Grupo Arteris, cujo contrato vence no início do ano que vem, além de 1.055 quilômetros operados pelo DER-SP, que passarão a receber todas as modernizações do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado de São Paulo. Receberão investimentos trechos das rodovias SP-304, SP-308, SP-191, SP-197, SP-310, SP-225, SP-261, SP-293, SP-331, SP-294, SP-284 e SP-425, beneficiando diretamente 62 municípios cortados por essa malha.



Fonte: Globo

Entre as intervenções previstas estão 600 quilômetros de duplicações e novas pistas (os contornos urbanos). Também haverá faixas adicionais e vias marginais, entre outras, obras que melhoram a fluidez, o escoamento da produção regional e a segurança viária. Serão implantados, ainda, acostamentos, novos acessos e retornos, recuperação de pavimento, passarelas e ciclovias. O projeto prevê, também, que a cada quatro anos sejam realizadas revisões que possam adequar novos investimentos nas pistas.

Inovações tarifárias

O edital prevê inovações do ponto de vista econômico, tecnológico e de segurança viária. O modelo tarifário da nova licitação leva a uma tarifa quilométrica 23% menor que a praticada pela Centrovias atualmente. Haverá desconto de 5% para os usuários do pagamento automático. Além disso, a grande inovação tarifária da nova concessão é o Desconto de Usuário Freqüente (DUF), modelo inédito no Brasil e que irá beneficiar os motoristas que utilizam o trecho rodoviário com mais freqüência, principalmente moradores de pequenas cidades que usam as rodovias quase que

diariamente para acessar a rede de comércio e serviços de municípios vizinhos.

Serão beneficiados os usuários de veículos da categoria 1 - carros de passeio e veículos urbanos de carga. Dentro de um mês haverá descontos progressivos em cada passagem, conforme o sentido da viagem, até o limite de 30 viagens - no mês seguinte os descontos são iniciados novamente.

Na prática, cada passagem na praça de pedágio se torna mais barata dentro do mês e há casos em que a tarifa, na trigésima passagem, pode ter um desconto em torno de 90%. Os usuários freqüentes poderão ter economias mensais significativas e, caso usem diariamente as vias, pagarão em média uma tarifa muito próxima ao trecho percorrido.

Poderão participar da concorrência internacional empresas nacionais, estrangeiras, fundos de investimentos, entidades de previdência complementar - isoladamente ou em consórcio. O critério de julgamento da licitação será o maior valor de outorga fixa. Visando privilegiar os investimentos e tarifas de pedágio menores, o Governador João Dória determinou a adoção de um menor valor de outorga fixa, cujo valor mínimo foi reduzido de um potencial de R\$ 2 bilhões para somente R\$ 15 milhões. No final, o usuário das rodovias do novo lote terá tarifas reduzidas e muitos investimentos.

Portos, terminais e infraestrutura

Os dois navios iranianos que estavam parados próximos ao Porto de Paranaguá por cerca de 50 dias por falta de combustível foram abastecidos no último final de semana e puderam retornar ao país do Oriente Médio.

As embarcações estavam desde o início do mês passado parados em Paranaguá depois que a Petrobras se recusou a fornecer combustível por temer violar as sanções dos EUA ao Irã. Os navios trouxeram ureia - usada para a fabricação de fertilizantes - e deveriam voltar carregados de milho.

O navio Termeh saiu do Porto de Paranaguá por volta do meio dia de sábado (27/07), indo para outro porto brasileiro onde seria carregado de milho. O Bavand, que já estava com sua carga, partiu para o Irã na noite de sábado. A viagem leva aproximadamente 30 dias.

Um porta-voz da Eleva Química, empresa brasileira que contratou os navios, afirmou que o Termeh recebeu 600 toneladas de combustível e o Bavand, 1.300 toneladas.

A estimativa é que, juntos, os dois navios levassem cerca de 100 mil toneladas de milho para o Irã. A carga foi avaliada em mais de R\$ 100 milhões.

Na quarta-feira passada, 17/09, o Supremo Tribunal Federal havia determinado que a Petrobras abastecesse os navios, afirmando que uma empresa brasileira não pode ser sujeita a sanções por autoridades americanas.

A Autoridade Portuária de Santos autorizou a doação de estudos por 15 proponentes para subsidiar a confecção do edital de licitação para eventual concessão do canal de navegação do Porto de Santos. A autorização foi publicada na edição da última sexta-feira (26/07) do Diário Oficial da União

(DOU) e é resultado do chamamento público feito pela Autoridade Portuária em 11 de junho.

Foram autorizadas a apresentar projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para a concessão do canal de navegação 14 empresas e uma pessoa física. São elas: Argonáutica Engenharia e Pesquisas Ltda; Atlântico Sul Consultoria e Projetos S/S Ltda; Boskalis do Brasil Dragagem e Serviços Marítimos Ltda; Cláudio Macedo Dreer; CPEA – Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais Ltda; Dragabras Serviços de Dragagem Ltda; DTA Engenharia Ltda; Future ATP Serviços de Engenharia Consultiva Ltda; Jan De Nul do Brasil Dragagem Ltda; Leonardo S.p.A; Navarro Prado Advogados; Queiroz Galvão Tecnologia em Defesa & Segurança S/A; Terrafirma Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda; Tetra Tech Engenharia e Consultoria Ltda; e Veirano Advogados.

A Autoridade Portuária concedeu prazo de até 5 dias úteis para que a empresa Concremat Engenharia e Tecnologia S/A, 16ª interessada, regularize sua documentação, de modo que possa obter a autorização.

“O perfil variado dos interessados, que inclui de grandes grupos de engenharia a empresas de dragagem, passando por consultorias e escritórios de advocacia, demonstra o grande interesse do mercado por essa concessão. Estamos certos de que, ao trabalhar em parceria com o mercado desde o projeto, o leilão atrairá grandes players e o Porto de Santos aumentará, com rapidez, a eficiência de seu principal ativo”, afirma Casemiro Tércio Carvalho, presidente da Autoridade Portuária de Santos.

A doação de estudos não tem ônus, encargos ou condições à Autoridade Portuária ou a qualquer membro da administração pública e não é vinculativa. Os estudos deverão ser apresentados em até 100 dias contados a partir de hoje.

Ainda sobre a Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo, a empresa vai leiloar dois portêineres (equipamentos utilizados na movimentação de contêineres entre o cais e o navio) que se encontram inoperantes no Terminal 37, ocupado pelo Grupo Libra no Porto de Santos. Eles serão desmontados e, posteriormente, vendidos como sucata.

A autoridade portuária ainda decidirá a data para a execução desses processos. A alienação dos bens foi autorizada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq) e publicada no Diário Oficial da União da última terça-feira (24/07).

A Libra Terminais continua a ocupar a área, localizada nas proximidades da Ponta da Praia, porém sem a permissão de realizar operações. O Grupo Libra tem uma dívida de cerca de R\$ 2,7 bilhões, referentes a tarifas de exploração do terminal de contêineres do Porto de Santos que não foram pagas integralmente.

Neste mês, o Ministério da Infraestrutura divulgou que prepara o arrendamento das instalações da empresa portuária no cais santista.

As exportações brasileiras de algodão têm crescido nos últimos anos e atingiu, nos seis primeiros meses de 2019, o volume total de 533.579 toneladas, de acordo com a Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea). A produção local, que tem origem, principalmente, no estado do Mato Grosso e como um dos destinos principais a Ásia, ainda enfrenta gargalos para deixar o país, principalmente, no que diz respeito à logística.

Alexandre Rubio, diretor Comercial da TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, explica que os custos logísticos elevados oneram toda a cadeia. “A cadeia da exportação do algodão conta com muitos agentes logísticos envolvidos, o que acaba fazendo que os custos sejam elevados e que a lucratividade do produtor acabe diminuindo”, diz. “É preciso encontrar soluções que diminuam os steps e que tornem a operação mais barata e segura”.

A solução oferecida pela TCP Log – subsidiária logística da TCP, é a operação do produto em área primária do Porto, diminuindo o número de agentes envolvidos. “Toda a logística de exportação do algodão em Paranaguá acontece em zona primária. Dessa forma, o algodão chega ao Terminal em caminhão, é descarregado próximo do local de atracação dos navios, estufado em contêineres e já está pronto para o embarque”, explica Rubio, que complementa que nas retroáreas ou zonas secundárias, mais agentes são envolvidos na cadeia logística, o que gera maiores custos, tornando a operação mais extensa e aumentando a probabilidade de falhas no processo.

Outra vantagem apontada pelo diretor é o reaproveitamento de frete rodoviário. “Paranaguá é o porto natural para exportação de algodão considerando o frete rodoviário. Existe um grande fluxo de caminhões entre o porto de Paranaguá e o estado do Mato Grosso, principalmente, com a importação do fertilizante e exportação de commodities, resultando em fretes demasiadamente competitivos quando comparado a outras regiões portuárias”, ressalta o executivo.

Estrutura

A TCP oferece aos exportadores de algodão uma moderna estrutura portuária, com armazém dentro da área alfandegada para a operação de cross-docking em local coberto, longe de intempérie climática e com gestão operacional acompanhada. Na zona primária do Porto de Paranaguá, todo produto de exportação e importação movimentado pela TCP é monitorado 24 horas por dia, o que aumenta o nível da segurança. “Por possuir dois scanners para inspeção da Receita Federal, 100% das cargas movimentadas pela TCP são obrigatoriamente fiscalizadas pelos equipamentos, transmitindo mais segurança aos clientes”, diz.

Mercado chinês

Dados da Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa) apontam que o Brasil, na safra 2018/2019, foi o segundo maior exportador de algodão do mundo. Um dos principais mercados é a China, responsável por 25% das exportações brasileiras.

Alexandre Rubio ressalta que, por integrar o portfólio da China Merchants Port Holding Company (CMPort), o maior e mais competitivo desenvolvedor, investidor e operador de portos públicos da China, o comércio com empresários daquele país é facilitado. “Além da China ser um dos grandes consumidores de algodão do mundo, consumindo cerca de 9 milhões de toneladas, é a porta de entrada para que os produtos brasileiros acessem a Ásia”.

A Administração Nacional dos Portos (ANP) do Uruguai e a UPM, empresa finlandesa fabricante de papel, madeira e celulose, assinaram o acordo para a construção de um terminal especializado em celulose no Porto de Montevidéu. O recinto também terá um acesso ferroviário para permitir a descarga direta da produção nos navios.

De acordo com o ministro de Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Víctor Rossi, o investimento no terminal especializado em celulose no Porto de Montevideo, a cargo da empresa finlandesa, é de cerca de 280 milhões de dólares.

“Este é mais um passo que estamos dando, e isso significa um crescimento do porto de Montevideo, porque haverá investimentos significativos para adicionar medidores às docas profundas e à área de depósitos”, disse Rossi na assinatura do acordo entre a ANP e a UPM para o início dos trabalhos.

O ministro disse que, até agora, a carga de celulose no Uruguai, proveniente das usinas de Fray Bentos e Conchillas, em Colônia, precisa ser embarcada em portos fora do país e que, devido às características do local onde a nova planta da UPM será construída, no centro do país, a transferência de produção por via férrea é a melhor opção, já que pode ser descarregada diretamente em navios.

O trabalho será realizado em um período estimado de mais de dois anos e consiste em viabilizar uma área coberta como terminal ferroviário e doca com 14,5 metros de profundidade para que os navios entrem e possam ser carregados diretamente. Rossi acrescentou que este projeto será complementado com a construção de um viaduto em frente ao Pier C, o que inclui a reestruturação do acesso norte erguida há anos.

Em relação às dificuldades envolvidas em um trabalho dessa magnitude, ele disse que é importante manter a operação funcionando corretamente no porto. “Não podemos nos dar ao luxo de fechar. Nos próximos dias, vamos nos reunir com as pessoas responsáveis pelas atividades no local e com os diferentes operadores a fim de avaliar a melhor maneira de encarar os trabalhos”, afirmou.

Por outro lado, o ministro não descartou a realização de outras obras no porto da capital, seja pela própria administração estadual ou por outras concessionárias privadas, como as da área do terminal de grãos.

Foram abertos os envelopes da licitação para a realização de dragagem periódica de manutenção nos pontos de ancoragem dos portos Ingeniero White, Galván e Rosales e para a manutenção da dragagem nos canais do sistema porto de Bahía Blanca e da Base Naval de Puerto Belgrano, na Argentina.

Para a primeira atividade, as empresas licitantes foram a Cia. Sudamericana de Dragados SA, Gidrostroy Argentina SA e a Van Oord, a Dragagem e Contratantes Marítimos da BV Branch Argentina – DYOPSA – UTE.

Para a dragagem nos canais do sistema portuário de Bahía Blanca candidataram-se a Cia. Sudamericana de Dragados SA, a Gidrostroy Argentina SA, a Dredging International NV, a Boskalis International BV Branch Argentina e a Van Oord Dragagem e Empreiteiros Marítimos BV Branch Argentina – DYOPSA – UTE.

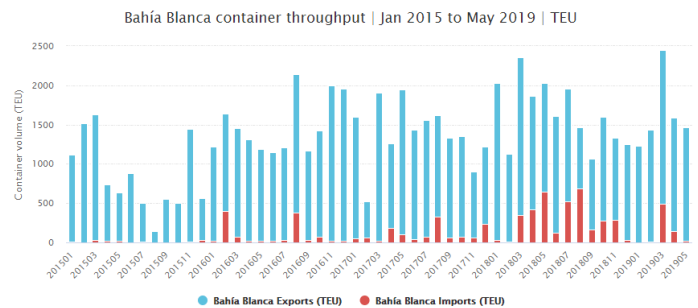
No primeiro caso, o prazo para o trabalho será de 27 meses e inclui a remoção de sedimentos nos locais e áreas de manobra para recuperar as profundidades do desenho teórico.

Na outra proposta, o trabalho será de 30 meses. Deverá ser feita a restauração das profundidades do canal de acesso principal entre os quilômetros 4 e 80, usando uma draga de sucção por arraste.

Além disso, o canal de acesso à Base Naval de Puerto Belgrano deve ser dragado de acordo com as condições estipuladas nas especificações.

A dragagem de 45 pés de Bahía Blanca traz vantagens competitivas ao porto, que pode receber diversos tipos de navios, como os petroleiros ou os relacionados à energia eólica.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as exportações e importações de contêineres via Porto de Bahía Blanca desde janeiro de 2015:



Fonte: DataLiner

Navegação

O Baltic Dry Index (BDI), índice que traz os preços do frete marítimo de cargas a granel, gerido pela Baltic Exchange, de Londres, está trazendo uma boa notícia para as companhias marítimas que lutaram para sobreviver na última década.

Da baixa de 595 pontos em 11 de fevereiro de 2019, o BDI alcançou 2.191 pontos na segunda-feira, dia 22/07, subindo 2,68 vezes em pouco mais de cinco meses. No entanto, a maioria do ganho chegou no último mês.

De acordo com analistas do mercado, a volta das operações da mina de minério de ferro de Brucutu da Vale, juntamente com as encomendas de minério de ferro pela China, aumentaram repentinamente a demanda de navios de grande porte, elevando a taxa de frete marítimo para carga a granel.

As embarcações Capesize, que são usadas principalmente na longa viagem para transportar minério de ferro do Brasil para a China, têm grande peso no BDI. Como a demanda por essa classe de embarcações disparou, houve um pico correspondente no índice.

As tarifas spot para navios Capesize, com capacidade para 300.000 toneladas de carga, subiram para US \$ 32.000 por dia na semana passada, diante de US \$ 7.561 por dia em fevereiro. Nos navios Panamax menores, as taxas aumentaram de US \$ 4.700 para US \$ 17.348 por dia.

As linhas marítimas que têm embarcações disponíveis para fretamento pontual vão se beneficiar mais com os altos preços já que alguns dos grandes navios estão sendo adaptados com depuradores, um instrumento que pode reduzir a sua emissão de enxofre. A Organização Marítima Internacional pediu a todos os navios para usar combustível com teor de enxofre de 0,5 por cento, mediante os atuais 3,5 por cento, a partir de 1 de janeiro de 2020.

Com isso, diversos navios estão agora nas docas instalando o purificador que permitirá que eles usem o combustível de alto teor de enxofre a baixo preço, aumentando ainda mais a demanda por grandes embarcações.

Minério

A Agência Nacional de Mineração (ANM) autorizou a Vale a retornar parcialmente as operações a seco do Complexo de Vargem Grande. As operações de todo o Complexo foram interditas em 20 de fevereiro de 2019 por determinação da ANM, visando prevenir eventuais gatilhos que pudessem comprometer a estabilidade das barragens do Complexo, em decorrência de atividades desenvolvidas no local.

A autorização possibilitará o retorno parcial e progressivo das operações a seco do Complexo, totalizando em torno de 5Mt de produção adicional em 2019 e incrementando, como consequência, a oferta de Brazilian Blend Fines (BRBF).

A Vale reafirma seu guidance de vendas de minério de ferro de pelotas de 307-332 Mt em 2019, anteriormente divulgado, e informa que a expectativa atual é que as vendas se situem ao redor do centro da faixa.

Logística

De acordo com A Tribuna, **o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) pedirá ao Governo do Estado a remodelação de uma via que poderá servir como um novo acesso ao Porto de Santos.** São cerca de cinco quilômetros da SP-048 que não estão contemplados nas obras da entrada da cidade.

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos encaminhou o pedido ao Governo do Estado. A expectativa é de que seja necessária a remodelação da via e uma reforma estrutural na ponte que atravessa o Rio Casqueiro.

De acordo com o presidente do Sopesp, João Almeida, um trecho dessa via faz parte das intervenções que já estão sendo realizadas na entrada da cidade. Porém, ela só vai até o bairro Piratininga.

“Analisando o tráfego naquela região e no Porto, pensamos: por que a SP-048 não pode ser remodelada até o entroncamento com a Via Anchieta? É um trecho de mais ou menos cinco quilômetros e poderá representar um grande ganho para o Porto de Santos”, destacou Almeida.

Para a entidade, a via poderá ser uma nova saída para o complexo marítimo. Além de ajudar na mobilidade urbana, também aumentaria a segurança, já que poderá virar um ponto de fuga em caso de acidente no cais santista.

O presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, concorda com o novo acesso ao Porto de Santos. Ele destaca a preocupação com o fato de que o cais santista não pode ficar refém de um único acesso. E lembra do incêndio que atingiu os tanques da Ultracargo, há alguns anos, e bloqueou a região.

“Eu apoio todas as iniciativas que forem para melhorar o acesso ao Porto e ao retroporto. É muito importante”, destacou Menano.

Segundo o secretário de Logística e Transportes de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, o trecho citado pelo Sopesp está fora da área de concessão da Ecovias, a concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Ele afirma que o pedido já foi encaminhado ao Governo do Estado e é de fácil solução. “É questão de sentar, conversar e resolver”, afirmou o secretário.

O Capitão Jorge Javier Mancuello, Prefeito Geral Naval (PGN) do Paraguai, assinou a resolução número 60/19, através da qual ele limita o calado máximo para navegação no rio Paraguai após o nível deste cair entre os meses de março e junho.

O PGN, em seu caráter de polícia fluvial e órgão regulador da navegação, limita a 10 pés de calado da Bahia Negra até a Ponte Remanso Castillo.

Já o calado permitido para a navegação de Remanso Castillo até o km 1240 do rio Paraguai, na confluência dos rios Paraná e Paraguai, é de 12 pés.

Óleo & gás

A Petrobras registrou queda de 0,5% da produção de petróleo e LGN no Brasil no segundo trimestre em relação ao mesmo período do ano passado.

Diante desse resultado, a Petrobras reduz sua meta para o ano em meio à venda de ativos, redução da produção em campos maduros e manutenção em atividades, apesar de um avanço de 17% nas importantes áreas do pré-sal.

Em seu relatório de produção e vendas, a petroleira reportou uma produção doméstica de 2,052 milhões de barris de petróleo e LGN por dia entre abril e junho. O montante, porém, foi 4,1% superior ao dos três primeiros meses deste ano.

Já a produção total de petróleo, LGN e gás natural somou 2,63 milhões de barris de óleo equivalente/dia (boed), alta de 3,8% ante o primeiro trimestre, mas recuo de 1% na comparação anual.

“Apesar do aumento da produção em relação ao primeiro trimestre, os resultados foram inferiores aos inicialmente previstos”, afirmou a estatal, apontando para uma revisão de suas metas de produção.

Apesar da entrada de sete novos sistemas de produção em 2018 e 2019, nos campos de Búzios e Lula, no pré-sal, e Tartaruga Verde, no pós-sal, a Petrobras teve uma produção quase estável ante o ano passado.

Isso deve-se principalmente à venda de 25% do campo de Roncador e dos ativos da Petrobras America, cujo efeito resultou em uma redução de produção de 72 mil boed, às paradas de manutenção e ao declínio de produção dos campos maduros do pós-sal.

A Petrobras ainda reiterou a previsão de entrada em produção da plataforma P-68 para 2019 e da unidade P-70 para 2020.

Refino

Na área de refino, a carga processada atingiu 1,7 milhão de barris por dia, queda de 5,7% ante o mesmo período do ano passado e alta de 2% em relação ao primeiro trimestre.

O relatório da Petrobras também trouxe dados de vendas, apontando recuo na comercialização de gasolina no mercado brasileiro tanto na comparação trimestral quanto anual.

A estatal comercializou 367 mil barris por dia de gasolina no segundo trimestre, queda de 4,7% frente ao período entre janeiro e março e de 12,4% na comparação com mesmo trimestre de 2018.

“As vendas no mercado brasileiro no trimestre foram menores que no primeiro devido ao aumento da competitividade do etanol hidratado frente à gasolina, em função do início da safra de cana no centro-sul, que resulta na queda dos preços de etanol, favorecendo seu consumo em alguns estados”, disse a empresa.

As ações da Petrobras Distribuidora SA, maior distribuidora de combustíveis do Brasil, subiram mais de 6% na quarta-feira (24/07) após a estatal ter feito a privatização da BR Distribuidora.

Na última terça-feira (23/07), a Petrobras concluiu a oferta de venda de ações da companhia em uma operação avaliada, segundo fontes do mercado, em R\$ 9,6 milhões. Com a privatização da BR Distribuidora, a fatia da companhia caiu de 70,3% para cerca de 37,5%.

A nova administração da Petrobras está reduzindo agressivamente sua participação em operações de downstream e midstream para aprimorar seu foco na exploração e produção de petróleo offshore.

Sua unidade de combustível opera a maior rede de postos de gasolina do Brasil, com mais de 8.000 pontos de venda operando sob sua marca, a BR Distribuidora.

Campos de petróleo em águas rasas

A Petrobras assinou nesta quarta-feira (24/07) dois contratos para vender campos de petróleo nas bacias de Campos e Santos por US \$ 1,5 bilhão mais US \$ 200 milhões em pagamentos futuros, informou a empresa em comunicado.

Os campos de Pampo e Enchova foram vendidos a uma subsidiária da Trident Energy por US \$ 851 milhões e um pagamento futuro adicional de US \$ 200 milhões, dependendo dos preços do petróleo. O campo de Bauna foi vendido por US \$ 665 milhões para uma subsidiária da australiana Karoon Energy Ltd.

Açúcar e Etanol

De acordo com o Valor, **a Índia vetou o Brasil para a presidência da negociação multilateral sobre subsídios para o setor pesqueiro** – única que está em curso atualmente na Organização Mundial do Comércio (OMC).

Se essa posição da Índia for mantida, pode aumentar o desconforto diplomático entre os dois países que começou com a decisão do Brasil de abrir mão do tratamento especial e diferenciado (TED) de país em desenvolvimento na OMC, algo que o presidente dos EUA, Donald Trump, voltou a exigir dos países emergentes, caso da Índia e do Brasil.

Durante a visita aos Estados Unidos, em março, o presidente Jair Bolsonaro barganhou com Trump o fato de o Brasil abdicar desse tratamento na OMC em troca de apoio americano para entrar na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O TED significa mais prazo para um país implementar compromissos comerciais, menor corte de tarifas de importação,

possibilidade de dar mais subsídios para seus produtores, por exemplo.

Na OMC, Índia, China e África do Sul, principalmente, insistem que o TED é um direito inalienável dos países em desenvolvimento, sem fazer distinção entre eles.

Já os EUA querem mudar a lista de países que se autodenominam “em desenvolvimento” e obtêm os benefícios do TED na OMC, apontando países ricos que se beneficiam do mecanismo, como Emirados Árabes Unidos, Catar, Hong Kong, Cingapura, México, Coreia do Sul, Turquia e China.

A Índia foi também denunciada pelo Brasil na OMC por ajuda ilegal recentemente por dar cada vez mais subsídios a seus produtores de açúcar, o que derrubou o preço da commodity.

A exportação de açúcar pelos portos brasileiros em julho será a menor dos últimos cinco anos, com usinas deixando de embarcar açúcar em meio à queda global dos preços.

Segundo a agência de navegação Williams, apenas 745.000 toneladas de açúcar foram carregadas em navios em portos brasileiros nos primeiros quinze dias de julho, 28% a menos que no mesmo período do ano passado, quando a produção já havia sido reduzida.

O volume é 63% menor do que em julho de 2017, ano que teve um volume normal de produção (veja tabela abaixo).

Nos galpões 20 e 21, operados pela Copersucar, dois navios vão carregar 130 mil toneladas de soja. No terminal operado pela Rumo, uma empresa de logística controlada pela Cosan, que tem 50% de participação na líder na produção de açúcar Raízen, espera-se que 10 navios saiam carregados de milho.

“A demanda global por açúcar não caiu, até aumentou um pouco” diz Julio Maria Borges, consultor de açúcar e etanol do JOB Economia. “Mas há muita competição por aí. As usinas brasileiras teriam que vender muito barato para fazer volume, e elas não quero fazer isso”, afirmou.

A moeda brasileira, que ganhou quase 10% de valor contra o dólar desde maio, reduziu ainda mais o incentivo à exportação de açúcar.

“Muitas usinas continuam se concentrando no etanol, que gera dinheiro rápido”, diz João Paulo Botelho, analista de álcool e etanol na corretora INTL FCStone. “Elas vão esperar por melhores preços para fazer e exportar açúcar”.

As expectativas de uma maior produção de açúcar na atual safra centro-sul brasileira de cana não se concretizaram.

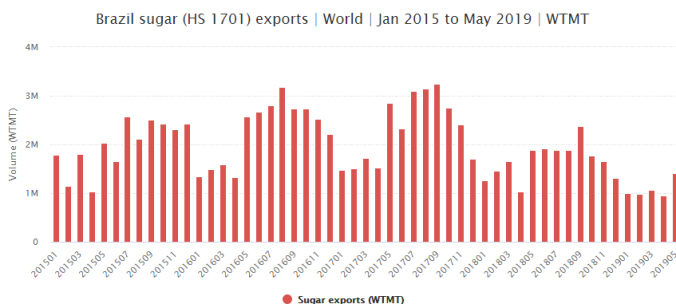
A participação da produção de açúcar e etanol a partir da cana permanece muito semelhante ao ano passado, quando os moinhos destinaram 36% da cana para a produção de açúcar, um valor recorde, com todo o resto indo para o etanol.

De acordo com a Única, União da Agroindústria Canavieira do Estado de São Paulo, nesta safra a participação do açúcar na produção derivada da cana foi de apenas 34,7%.

Produção de Açúcar no Brasil no período de 01 a 15 de julho

ano	Toneladas
2019	745,000
2018	1040,000
2017	2027,000
2016	1511,000
2015	1550,000

O gráfico DataLiner a seguir mostra as tendências de exportação de açúcar brasileiros desde janeiro de 2015:



Fonte: DataLiner

Carne

O prejuízo da Minerva Foods diminuiu 88% no segundo trimestre de 2019 com a ajuda do aumento das exportações de carne bovina da Argentina à China, que sofre com a gripe suína africana que dizimou grande parte de seus porcos.

Entre abril e junho, a Minerva Foods teve um resultado líquido negativo de R\$ 113,2 milhões. No mesmo período do ano passado, o prejuízo líquido havia sido de R\$ 925,9 milhões.

O diretor de finanças e de relações com investidores da Minerva, Edison Ticle, disse, em entrevista ao Valor após a divulgação do balanço, que a empresa teria lucrado se não fossem itens não recorrentes.

Entre esses fatores estão uma despesa de cerca de R\$ 40 milhões paga aos detentores de bônus da empresa para liberarem garantias atreladas à subsidiária Athena Foods. A liberação era fundamental para garantir a oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da subsidiária na bolsa de Santiago (Chile) que acabou adiada por condições adversas do mercado mas que ainda deve ocorrer.

A hiperinflação na Argentina foi outro fator que provocou um impacto de R\$ 40 milhões no faturamento, porém sem efeito sobre o caixa da empresa.

De acordo com Ticle, operacionalmente os resultados da Minerva no segundo trimestre foram positivos, principalmente fora do Brasil. A empresa reportou fluxo de caixa livre positivo de R\$ 99,8 milhões, e o índice de alavancagem (relação entre a dívida líquida e o Ebitda) ficou estável, em 3,8 vezes.

Demanda asiática

A forte demanda asiática, especialmente da China – por carne fez a Athena Foods, subsidiária do grupo que abrange negócios da Minerva na Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile e Colômbia, fosse a principal responsável pelo faturamento da empresa, com 42% da receita bruta no segundo trimestre. Esse movimento pode ser intensificado em agosto, com a retomada dos abates na unidade argentina de Venado Tuerto, que estava fechada.

Já os negócios de carne no Brasil, que inclui exportações feitas a partir do país, responderam por outros 42% da receita bruta. O restante foi gerado na área de trading.

No segundo trimestre, a receita líquida da Minerva totalizou R\$ 4 bilhões, um crescimento anual de 7,7%.

Segundo Ticle, a demanda da China poderia ter sido maior se a Minerva tivesse maior capacidade de exportar para o país a partir do Brasil. Atualmente, apenas o frigorífico de Barretos (SP) tem autorização para exportar aos chineses.

Para resolver essa questão, a empresa espera que haja a habilitação de mais frigoríficos, possivelmente em agosto, durante a visita da ministra da Agricultura, Tereza Cristina, ao país. Há duas plantas brasileiras da Minerva na fila para a habilitação.

A Minerva também está otimista com a abertura da China à carne da Colômbia, no qual a empresa responde a 70% das exportações de carne.

De acordo com o Valor, a Marfrig Global Foods pode adquirir a segunda maior indústria de carne bovina do Paraguai, o Frigorífico Concepción.

O frigorífico está à venda e pode terminar nas mãos de grupos brasileiros. Além da Marfrig, a JBJ Investimentos, holding do empresário Júnior Friboi – irmão de Joesley e Wesley Batista – também foi sondada por assessores da companhia paraguaia, de acordo com uma fonte. No Brasil, a JBJ é dona do frigorífico Mataboi.

A pedida inicial do Frigorífico Concepción é considerada alta, de US\$ 230 milhões (cerca de R\$ 865 milhões), mas já é um montante inferior aos US\$ 300 milhões que o grupo pedia há alguns anos. O processo de venda ainda está em fase inicial. No auge, o frigorífico paraguaio faturou mais de US\$ 400 milhões.

Procurada pelo Valor, a Marfrig não comentou o assunto. Por e-mail, a JBJ disse desconhecer “a informação de que a JBJ estaria avaliando a aquisição do referido frigorífico”. O Concepción não foi localizado.

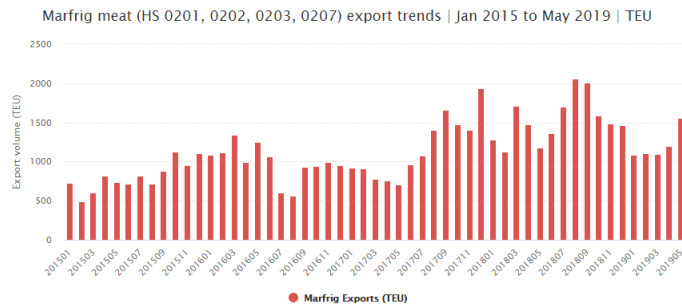
De acordo com três fontes, os bancos Fator e Santander podem participar da transação. O banco espanhol, aliás, chegou a enviar a possíveis interessados a oportunidade de venda (“teaser”, no jargão do mercado).

Hoje, a brasileira Minerva Foods lidera a indústria paraguaia de carne, com quase 45% das exportações. Se um grupo brasileiro adquirir o Concepción, os frigoríficos sediados no Brasil terão 70% das exportações de carne bovina e da capacidade de abate do Paraguai.

No setor, acredita-se que a Marfrig é a principal candidata a comprar o Concepción, já que a Minerva dificilmente poderá avançar no país em razão de questões concorrenciais.

Além disso, o Paraguai é o único dos países sul-americanos relevantes para a pecuária no qual a Marfrig não está presente. No Uruguai, a companhia lidera a produção de carne e desponta como a principal empresa privada. Na Argentina, é uma das maiores exportadoras.

A possível compra do Concepción daria à Marfrig uma plataforma relevante de exportações a partir do Paraguai. Conforme dados do Serviço Nacional de Qualidade e Saúde Animal (Senacsa) do governo paraguaio, as exportações de carne bovina do país renderam US\$ 1 bilhão no ano passado. Do montante, o Concepción angariou US\$ 291 milhões, segundo relatório de maio da agência de classificação de risco paraguaia Solventa. O gráfico a seguir, feito a partir de dados do DataLiner, mostra as exportações de carne pela Marfrig em TEUs no período de janeiro de 2015 a maio de 2019:



Fonte: DataLiner

Grão

A mídia estatal chinesa afirmou, no último domingo (28/07) que os Estados Unidos enviaram milhões de toneladas de soja para a China desde que os líderes dos dois países se reuniram em junho, embora dados do governo dos EUA mostrem um volume muito inferior.

A guerra comercial entre Estados Unidos e China tem restringido as exportações agrícolas dos EUA para os chineses, com as vendas de soja caindo fortemente desde que Pequim colocou tarifas de 25% sobre os embarques norte-americanos.

Dados do Departamento de Agricultura dos EUA (USDA) mostram que apenas 1,02 milhão de toneladas de soja foi enviada à China desde o encontro do G20, em 28 de junho, até a semana encerrada em 18 de julho, a última com dados disponíveis. Esses embarques refletiram compras feitas mais cedo neste ano. O USDA deve divulgar novos dados nesta semana.

A televisão estatal CCTV, citando o Ministério de Comércio e a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, afirmou que a China fez cotações com fornecedores norte-americanos sobre a compra de soja, algodão, suínos, sorgo e outros produtos agrícolas desde 19 de julho – com algumas vendas tendo sido fechadas.

“Desde que os produtos agrícolas norte-americanos tenham preços razoáveis e sejam de boa qualidade, espera-se que haja novas compras”, disse a reportagem. As empresas envolvidas nas vendas solicitaram isenções das tarifas sobre produtos agrícolas junto à alfândega chinesa, segundo a TV.

Jim Huang, executivo-chefe da China-data.com.cn, uma consultoria independente de agricultura, disse que as compras serão realizadas por “empresas estatais e outros grandes players, com base nos preços e em sua demanda. Então o processo não será tão rápido”.

“A China é sincera nas negociações com os EUA e está oferecendo gestos de boa vontade”, disse Huang.

Segundo a CCTV, o movimento mostraria a vontade da China em promover os produtos norte-americanos e fazer jus ao consenso alcançado entre os presidentes Donald Trump e Xi Jinping na cúpula do G20 em Osaka, em junho.

Negociadores chineses e dos EUA devem se reunir em Xangai nesta semana pela primeira vez desde a cúpula, com as negociações previstas para terem início em 30 de julho. No início deste mês, o governo Trump disse que iria isentar uma lista relativamente estreita de 110 produtos chineses de tarifas, incluindo equipamentos médicos e capacitores-chave.

A reportagem da mídia estatal no domingo disse que os Estados Unidos deveriam “tomar medidas concretas para implementar seus compromissos relevantes e criar condições favoráveis para a cooperação econômica e comercial bilateral”.

Enquanto isso, dados da alfândega divulgados no sábado (27/07) mostraram que a China recebeu 614.805 toneladas de soja dos Estados Unidos em junho, queda de 2,5% em relação a junho de 2018 e queda de 37% em relação às 977.024 toneladas em maio.

As importações brasileiras de trigo deverão aumentar este ano já que parte da safra foi prejudicada pela geadas nas principais regiões produtoras do Paraná, que respondem por aproximadamente metade da produção do país. A informação é da Deral – Departamento de Economia Rural – da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Paraná.

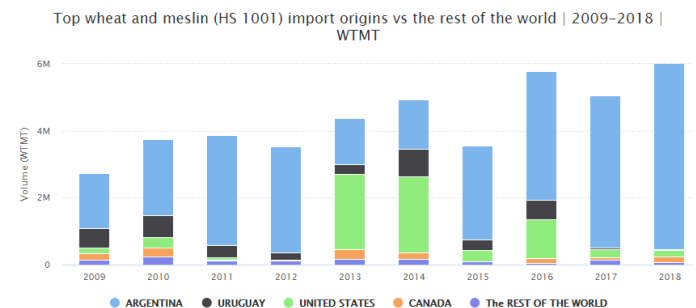
Em nova previsão de safra divulgada na última quarta-feira (24/07), a Deral estima que a produção cairá quase 16% em relação à projeção divulgada em junho, para 2,72 milhões de toneladas em 2019.

Segundo Carlos Hugo Godinho, especialista em trigo da Deral, com 500.000 toneladas a menos do que a produção prevista no mês passado, as importações de trigo para o Brasil provavelmente aumentarão.

“As importações devem crescer na mesma taxa que a quebra de safra, talvez um pouco menos, dependendo do fator de qualidade”, observou ele.

O Brasil é um dos maiores importadores de trigo do mundo e, antes das geadas, o governo federal estimou 7,2 milhões de toneladas de importação de trigo este ano, a maior parte fornecida pela vizinha Argentina.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as principais origens de importação de trigo do Brasil:



Fonte: DataLiner

A colheita começará no final de agosto no Paraná, que no ano passado produziu 2,8 milhões de toneladas de trigo, uma vez que a geada também danificou os campos.

De acordo com a Bloomberg, **a China autorizou cinco empresas do país a comprar soja americana sem tarifa retaliatória**: o grupo estatal Jiusan Group, a Shandong Bohi Industry Co, a China Sea (Zhonghai) Oil Industry Co, de capital fechado, além do Yihai Kerry Group (subsidiária chinesa da Wilmar International Ltd, com sede em Cingapura) e o Hopefull Grain & Oil Group.

As empresas poderão comprar até 3 milhões de toneladas de soja dos Estados Unidos, o que foi interpretado como um gesto de boa vontade em relação aos EUA. Pode, ainda, haver uma segunda rodada de isenções, dependendo de como as negociações comerciais progredirem.

As importações de soja americana pela China despencaram para quase zero no final do ano passado depois que a China adotou tarifas de 25% sobre a soja do país.

A decisão de autorizar a compra da soja sem tarifa foi tomada depois uma reunião entre o governo chinês e compradores da commodity, na última semana, em Pequim.

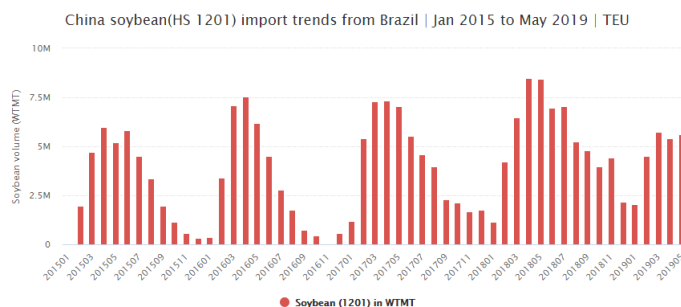
Além disso, o presidente americano, Donald Trump, havia reclamado que a China não aumentou suas compras de produtos agrícolas americanos, uma promessa que ele disse ter sido feita por Xi Jinping, na cúpula do G20 realizada em Osaka (Japão) no mês passado.

Representantes de comércio dos Estados Unidos devem visitar a China na próxima semana. A expectativa é que as negociações comerciais entre os dois países – que travam guerra tarifária há mais de um ano e que não conversam desde maio – avancem.

Já o Brasil viu as exportações de soja para a China caírem 13% nos quatro primeiros meses de 2019 para 20,07 milhões de toneladas, ante 23,08 milhões de toneladas no mesmo período do ano passado, de acordo com a Cargonave.

A gripe suína africana, que dizimou boa parte dos porcos na China é um dos motivos da retração, já que a soja é a principal matéria prima para a fabricação de ração para os suínos.

O gráfico DataLiner a seguir mostra as exportações de soja do Brasil para a China no período de Janeiro de 2015 a Maio de 2019:



Fonte: DataLiner

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