Notícias principais

O Valor Bruto da Produção (VBP) pecuária do Brasil deve alcançar 234,5 bilhões de reais em 2019, um crescimento de 7,2% se comparado ao ano passado, com impulso da demanda da China pelas carnes brasileiras, apontou nesta segunda-feira (18/11) pesquisa da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Com o surto de peste suína africana (PSA) atingindo plantéis da China desde agosto de 2018, o país asiático tem elevado importações de todas as carnes, como forma de preencher a lacuna deixada pela queda na produção de carne suína.

Isso eleva preços a níveis recordes no Brasil e colabora com o aumento do faturamento pecuário no país.

"O avanço da doença no país asiático, que é o maior consumidor de carne suína do mundo, impactou o cenário global de oferta de alimentos e os preços, principalmente de carne suína e de frango", disse o assessor técnico do Núcleo Econômico da CNA, Paulo André Camuri, em nota.

O estudo da CNA apontou alta de 4% no valor bruto da carne bovina em 2019, para 106,7 bilhões de reais; de 14,1% na de frangos, para 45,9 bilhões; e aumento de 24,7% em suínos, para 17,3 bilhões de reais. O VBP da pecuária ainda é formado pela produção de ovos e leite, sendo que este último registrará aumento de 8,1% no ano, para 54,1 bilhões de reais.

O aumento no valor da produção ocorre em meio a preços recordes das carnes, com fortes exportações brasileiras.

Na última quinta-feira (14/11), o preço da arroba do boi gordo manteve a trajetória das últimas semanas e subiu 4,35%, marcando um novo recorde histórico a 199,25 reais, segundo o indicador Esalq/B3, com impulso principalmente da forte demanda de exportação, notadamente da China.

No atacado da Grande São Paulo, segundo dados do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), o preço da carcaça bovina renovou máximas históricas na semana passada.

Da mesma forma, os preços do leitão atingiram os maiores patamares nominais de toda a série histórica do centro de estudos da Esalq. O preço da asa de frango teve também, na semana passada, o maior valor da série histórica do Cepea, iniciada em abril de 2004.

Tereza Cristina mostra avanços da agropecuária brasileira nos EUA - Ainda sobre a pecuária brasileira, nesta semana a ministra Tereza Cristina cumprirá agenda nos Estados Unidos, seguindo a estratégia do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (Mapa) de ampliar a presença da agropecuária brasileira no mundo. A ministra terá reuniões no Banco Mundial, no Instituto Brasil do Wilson Center e no Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), além do encontro com o secretário de Agricultura dos Estados Unidos, Sonny Perdue.

Na quarta-feira (20/11), a ministra se reunirá com o secretário Sonny Perdue para tratar da pauta da agropecuária brasileira. Entre os temas do encontro está a suspensão das importações de carne bovina brasileira in natura pelos Estados Unidos.

A ministra Tereza Cristina disse que vai apresentar a Perdue dados sobre a produção de carne bovina brasileira e os avanços do setor nos últimos anos. "Isso é uma coisa técnica. Os Estados Unidos estão pedindo mais informações, e nós vamos dar", afirmou a ministra, na semana passada ao participar de evento em Londrina (PR), acrescentando que a sua proposta é construir com os Estados Unidos um "canal aberto e franco" para consolidar a parceria entre os dois países no setor agropecuário.

Portos, terminais e infraestrutura

O Porto de Paranaguá faz nesta semana a segunda maior operação de granéis de sua história em um único navio. Serão 89 mil toneladas de farelo de soja, carregadas no Kang Xin Hai, que tem 254 metros de comprimento e segue para o porto de Amsterdã, na Holanda. A operação movimenta o equivalente a 3 mil caminhões de produto e o embarque durará sete dias.

Com bandeira panamenha, o gigante atracou no dia 13/11 desse mês, vindo de Cingapura. Até o final da manhã desta segunda-feira (18/11), haviam sido carregadas 50.581 toneladas de grãos. A expectativa é de que o navio zarpe nessa terça (19/11).

"A escolha de Paranaguá para uma movimentação deste porte considera que temos capacidade e agilidade de escoamento. Não se trata apenas de receber o navio e ter estrutura de cais, mas também toda a parte de armazéns, esteiras de transporte, chegada organizada dos caminhões e qualidade na classificação dos produtos", destaca o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira.

O carregamento é realizado no super berço 2014, que opera no sistema em pool, único no Brasil que permite que um mesmo navio receba mercadorias de diferentes produtores. A carga que vai encher os porões do Kang Xin Hai sairá de três terminais: Cotriguaçu (25 mil toneladas), Coamo (48,5 mil toneladas), Cargill (15,5 mil toneladas).

Histórico – Em maio deste ano, o Porto de Paranaguá recebeu o navio chinês Lan Hua Hai, também com 254 metros de comprimento – o equivalente a dois campos de futebol como o do Estádio Maracanã. A diferença entre o navio chinês e o panamenho está no embarque. O primeiro embarcou 90 mil toneladas, uma a mais que aquele que atracou na semana passada.

Maior parceira comercial do Brasil, a China anunciará um investimento bilionário no Porto de São Luís através da China Communications Construction Company (CCCC). A informação é da Reuters, que ouviu duas fontes com conhecimento direto do assunto, em condição de anonimato.

Uma das fontes pontuou que os recursos anunciados farão parte do maior projeto de investimento estrangeiro direto anunciado para o país neste ano.

A pedra fundamental do porto de São Luís foi lançada em março do ano passado. À época, a agência estatal chinesa Xinhua informou que a CCCC liderava o projeto com participação acionária de 51% no empreendimento, ao lado das brasileiras WPR, do grupo de construção WTorre, e da gestora Lyon Capital.

Em seu site, a WTorre informa que o porto de São Luís é um terminal de uso misto privado. Com retroárea de 1.500.000 m^2 o

projeto atende as áreas central, norte e nordeste do Brasil, interligado pela Ferrovia Norte–Sul/Carajás.

A segunda fonte afirmou que os investimentos não pararão por aí, com recursos também sendo divulgados para o modal ferroviário.

Mais cedo na última quarta-feira (13/11), o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o governo Jair Bolsonaro está procurando níveis de integração maior com a China, envolvendo não apenas negociações comerciais, mas também investimentos.

Em discurso num seminário sobre o papel do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB), o banco do Brics, Guedes chegou a dizer que o Brasil estava conversando com a China sobre a possibilidade de uma área de livre comércio. Mas, questionado por mais detalhes sobre o tema, ele apenas indicou a jornalistas que a intenção era aprofundar as relações com o gigante asiático.

Segundo a Reuters apurou, o Brasil quer, de um lado, expandir o número de produtos que compõem a pauta de exportação para a China, hoje muito concentrada em soja, petróleo e minério de ferro. O governo mira a ampliação de mercado para todo o complexo de alimentos brasileiros, com destaque para as proteínas animais.

De outro lado, o país busca também que as conversas com a China contemplem cada vez mais a frente de investimentos em meio à necessidade de financiamento para projetos de infraestrutura.

"Você tinha um gigantismo na pauta comercial, mas menos fluxo de investimentos, (agora) fluxo de investimentos também está aumentando", disse a primeira fonte.

A Santos Brasil apresentou lucro líquido de R$ 7,7 milhões no 3T19. No período, a receita líquida consolidada totalizou R$ 250,1 milhões e o EBITDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) atingiu R$ 59,4 milhões, com margem de 23,7%. O EBITDA pró-forma recorrente foi de R$ 42 milhões, com margem de 16,8%.

O saldo de caixa da Companhia em 30 de setembro era de R$ 464,2 milhões e o caixa líquido de R$ 3,3 milhões. Os investimentos da companhia no trimestre somaram R$ 24,9 milhões, sendo R$ 19,5 milhões no Tecon Santos relativos à obra de expansão do cais.

De acordo com o diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil, Daniel Pedreira Dorea, o resultado mostra que a Companhia está no caminho certo. "Se, por um lado, o desempenho da economia foi menor do que o esperado, com o Porto de Santos praticamente estável ano-contra-ano, de outro, a Santos Brasil tem consistentemente crescido num ritmo superior, com ganho de market-share e recuperação de margens. As nossas expectativas são positivas no médio e longo prazos, inclusive a partir dos investimentos na nossa principal unidade, o Tecon Santos."

Resultado Operacional - A movimentação de cais nos três terminais da Santos Brasil – Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA) – apresentou crescimento de 5,3% no terceiro trimestre de 2019 em relação ao mesmo período de 2018, totalizando 304.143 contêineres. Nas operações de longo curso, que representaram 72,5% do total movimentado no 3T19, o volume de contêineres de importação cresceu 31,9% e o de exportação apresentou queda de 7,6% em relação ao 3T18. As operações de cabotagem cresceram 5,5% e representaram 27,5% do volume total movimentado.

O Tecon Santos movimentou 262.993 contêineres no 3T19, aumento de 8,7% em relação ao 3T18. A utilização anualizada da capacidade instalada do Tecon Santos nos nove meses do ano foi de 83%. A companhia manteve a liderança no Porto de Santos, com uma participação de mercado de 40,3% no acumulado do ano (vs. 35,4% no mesmo período em 2018). O crescimento apresentado pelo Tecon Santos no 3T19 superou em mais de sete vezes o crescimento do Porto.

O Tecon Imbituba movimentou 11.740 contêineres no 3T19. A movimentação de contêineres de longo curso, correspondeu a 3,2% do volume do terminal e as operações de cabotagem, a 96,8%.

No Tecon Vila do Conde, o volume de contêineres movimentados cresceu 9,3% no 3T19, atingindo 29.410 unidades. As operações de longo curso representaram 71,3% do volume total e tiveram crescimento de 19,6% ano contra ano. As exportações cresceram 17,2% e as importações, 22%.

O TEV movimentou 39.660 veículos no 3T19, volume 29,3% menor que o do 3T18, reflexo da retração das importações nacionais e do arrefecimento das exportações para a Argentina.

O volume de contêineres armazenados na Santos Brasil Logística caiu 4,8% no 3T19.

Na madrugada do dia 09/11, com o carregamento de milho do navio Super Luna, o Porto do Itaqui ultrapassou o total de cargas movimentadas em 2018 e chegou, na manhã de 11/11, às 22,5 milhões de toneladas.

O resultado recorde deve-se principalmente às operações de combustíveis, milho e fertilizantes, além dos investimentos da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, operadores e terminais em produtividade.

A movimentação de combustíveis para entreposto está 76% acima do acumulado de janeiro a novembro de 2018. Já o escoamento do milho cresceu 37% e o aumento nas cargas de fertilizantes é de 12% em comparação aos 11 meses do ano passado.

"Esses números refletem a confiança dos arrendatários e operadores em nosso corredor, disciplina e eficiência operacional, através da cultura que implementamos desde 2015, e investimentos, concluídos e em andamento, públicos e privados", afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

O mês de outubro de 2019 foi o mês de maior movimentação de cargas pelo Porto do Pecém: 1.927.493 de toneladas. O recorde na movimentação é histórico. Até então, julho de 2019 detinha a melhor marca mensal com 1.706.961 toneladas de cargas movimentadas em um único mês desde que o Porto do Pecém começou a operar, em março de 2002.

O recorde pode ser explicado pelo aumento na movimentação de carvão mineral; gás de petróleo; produtos siderúrgicos; alumínio e suas obras; minério de ferro; coque de petróleo; adubos e fertilizantes; placas de aço; frutas; minérios de manganês; preparações de produtos hortícolas; sal; cereais; e farinha de trigo. Em relação ao contabilizado em outubro de 2018 (1.418.367 t), houve crescimento de 36% na movimentação de cargas.

Natureza da carga (Jan-Out/2019):

– 54% (8.159.426 t): Granel sólido;

– 25% (3.817.640 t): Carga conteinerizada;

– 18% (2.749.669 t): Carga geral solta;

– 3% (425.212 t): Granel líquido.

"Esse é o segundo recorde que quebramos em um único ano, ou seja, apenas em 2019 melhoramos duas vezes o histórico da nossa marca de movimentação mensal. Esses números são resultado do esforço de centenas de profissionais que trabalham para o desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Nossa expectativa é fechar o ano com um crescimento de até 8 % em relação ao movimentado no ano de 2018", diz Danilo Serpa, presidente do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

No Complexo do Pecém estão instaladas mais de 60 empresas distribuídas pela Área Industrial; pelo Porto; e pela Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará – a única em operação hoje no Brasil e que em breve será ampliada com a implantação da ZPE II.

Movimento acumulado - A movimentação acumulada de 2019 (jan/out) atingiu a marca de 15.151.947 toneladas, 4% superior ao mesmo período de 2018 (jan/out), quando foram movimentadas 14.561.995 toneladas. Destaque para os embarques que tiveram um aumento de 17%: 3.642.839 toneladas em 2018 para 4.271.454 toneladas em 2019.

A movimentação de contêineres no Porto de Paranaguá aumentou 15%. De janeiro a outubro deste ano, 726.393 unidades (TEUs) chegaram e saíram pelo terminal paranaense. No mesmo período, em 2018, foram 633.710.

De acordo com o diretor de Operações da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior, a demanda do setor produtivo do Estado e as boas condições operacionais do Terminal de Contêineres de Paranaguá contribuem para esse crescimento nas movimentações no segmento. "Dia a dia, com novos investimentos, o terminal vem se aparelhando para receber a demanda do Estado e da região de influência dos Portos do Paraná", diz Teixeira.

Comércio – No sentido importação, foram 365.786 TEUs movimentados, 16% a mais que os 316.125 importados no ano passado, nos primeiros dez meses. Outras 360.607 unidades saíram do porto com carga, um crescimento 14% na comparação com as 312.585 unidades exportadas no mesmo período de 2018.

O produto exportado em maior volume, em contêineres, é a carne de frango. Segundo a Divisão de Estatística da Diretoria de Operações da Portos do Paraná, 1,76 milhão de toneladas saíram pelo terminal de janeiro a outubro desse ano, quantidade 9% superior à movimentada no ano passado (1,62 milhão de toneladas).

"O Terminal de Contêineres de Paranaguá possui uma das maiores infraestruturas para contêineres frigorificados. E o Estado do Paraná é o principal produtor de frango do Brasil. Esta combinação possibilita que essa demanda seja direcionada ao nosso porto", explica o diretor.

Mais da metade, 64,2%, do frango exportado, tem o Paraná como principal origem, seguido dos estados de Mato Grosso do Sul, Goiás e Santa Catarina. Os principais destinos da carne das aves exportadas pelo terminal paranaense são, respectivamente, China, Japão, Emirados Árabes, Arábia Saudita e Hong Kong.

Carne – Apesar de ser movimentada em menor volume – de janeiro a outubro deste este ano foram 255.633 toneladas – as exportações da carne em contêineres registram aumento de 41%, em relação às 181.017 toneladas exportadas no ano passado.

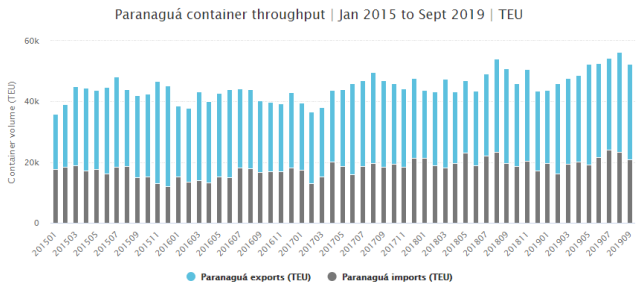
A carne de boi exportada por Paranaguá vem, principalmente, do Mato Grosso, Minas, Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná. Os principais destinos são a China, Hong Kong, Egito, Irã e Emirados Árabes.

Movimento – O total de cargas que passou pelos Portos do Paraná, nos dois sentidos, exportação e importação, já soma 44,7 milhões de toneladas nesses dez meses. O volume é 0,6% maior que o registrado no mesmo período do ano passado.

Apenas de carga geral, segmento dos contêineres e outras, foram 9,36 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a outubro, este ano. O volume é 7% maior que o registrado em 2018 (8,74 milhões).

Nos demais segmentos, o movimento de granéis sólidos chegou a 29,6 milhões de toneladas, volume quase igual ao registrado no ano passado, e 5,7 milhões de toneladas dos granéis líquidos, 5% menos que o registrado em 2018.

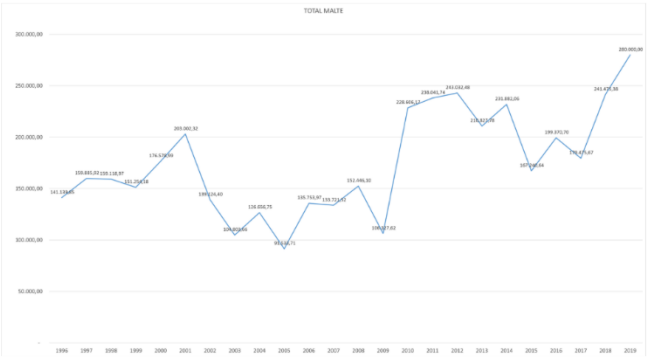
O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram a movimentação de contêineres no Porto de Paranaguá desde janeiro de 2015:



Fonte: DataLiner/Datamar

A movimentação de malte no Porto de Vitória, em 2019, deve bater um recorde histórico. De janeiro a outubro, o produto apresentou crescimento de 43,9% no comparativo ao mesmo período do ano passado, sendo movimentadas 271.233 t. e 188.550 t., respectivamente. Os dados são da Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (COPLAD) da CODESA.

Segundo Herbert Sposito, diretor presidente da StartNav (empresa que importa malte no ES), a movimentação do produto este ano será, provavelmente, a maior desde quando começaram os registros de operação da carga no Porto de Vitória, em 1996. "Acredito que vamos ultrapassar 300.000 t. Todo o granel segue para a indústria de cerveja do país", acrescenta Sposito.



O malte pode ser utilizado na produção de bebidas (por exemplo, uísque e cerveja) e alimentos. O ano de 2019 tem sido favorável à movimentação de cargas no Porto de Vitória: foram registrados aumentos na operação de café (306,4%), contêineres (13,8%) e granéis sólidos (6,8%).

Navegação

Os governos do Paraguai e da Argentina concordaram com um entendimento operacional do procedimento para que os países, por meio de suas respectivas instituições competentes, possam realizar as intervenções necessárias nas etapas críticas do rio Paraná identificadas como prioritárias.

O objetivo é normalizar as condições de navegabilidade da área compartilhada do rio Paraná, em especial da barragem de Yacyretá até a confluência com o rio Paraguai, para lidar com as dificuldades de navegação que os navios atravessam e, consequentemente, complicam a exportação.

Em face da premente situação de emergência hidrológica, os dois governos já estavam desenvolvendo ações conjuntas bilaterais para resolver esse problema e confiaram à Comissão Mista Paraguaia Argentina do Rio Paraná (Comip) a coordenação, implementação e ligação entre as duas margens em um plano de ação que inclui medições em campo (batimetrias), obras de dragagem e sinalização ao longo de toda a hidrovia.

Também serão realizadas ações para contribuir com a previsibilidade e segurança da navegação nessas áreas de alto potencial produtivo.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, viajou, no dia 14/11, a Manaus, para a cerimônia de inauguração do navio Polaris, adquirido pelo grupo Log In. O navio foi construído pelo estaleiro chinês "CSSC Guangzhou Wenchong Shipyard" e representa um marco no fomento à cabotagem no Brasil.

Com capacidade para 2.700 TEUs, a embarcação se juntará à frota da empresa, que atualmente conta com quatro porta-contêineres próprios e dois afretados. O navio tem capacidade para transportar 600 contêineres refrigerados. Além disso, tem um sistema de docagem estendido de cinco anos para 7,5 anos, o que permitirá menor tempo de parada para manutenção, com redução nos custos operacionais e maior disponibilidade. O investimento total foi de R$ 152 milhões.

"O investimento da Log In em uma nova embarcação na frota da empresa mostra a confiança no governo brasileiro no momento em que se discute um programa de estímulo à cabotagem. A participação da iniciativa privada é essencial para fazer com que a gente tenha maior utilização dessa alternativa logística no país", ressalta o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Um estudo, desenvolvido pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ apontou que o valor médio de THC para contêineres refrigerados, tanto de 20 pés quanto de 40 pés, divulgado por quatro grandes transportadores marítimos – CMA-CGM, ONE, Hapag-Lloyd e Hamburg Süd, para os principais portos brasileiros na movimentação de contêineres está abaixo dos valores divulgados para o conjunto dos demais portos do mundo pesquisados.

Os valores para o THC de Santos como porto de origem da operação portuária variaram de US$ 207 a US$ 266 por contêiner, dependendo do transportador marítimo.

Tendo como origem o porto de Buenos Aires, tais valores variaram de US$ 265 a US$320 por contêiner. O porto de Roterdã variou de US$ 336 a US$ 347. O porto de Hamburgo de US$ 286 a US$ 396. Já as cargas com origem no porto de Hong Kong variaram de US$ 299 a US$ 473 por contêiner.

Tal comportamento, provavelmente, se dá pelas negociações entre os grandes players exportadores de produtos refrigerados brasileiros e as empresas de navegação. Segundo dados da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), o Brasil exportou, em 2018, 1,64 milhão de toneladas de carne bovina, consolidando-se como o principal exportador mundial de proteína.

No estudo da ANTAQ, foram analisados dados dos 40 principais portos internacionais envolvidos no comércio exterior brasileiro, os quais representaram, em 2018, 80% da movimentação portuária, na importação ou na exportação. Os portos/complexos portuários brasileiros considerados foram: Santos (SP), Itajaí-Portonave (SC), Paranaguá-Antonina (PR), Rio Grande (RS), Itapoá-São Francisco do Sul (SC), Manaus (AM), Suape-Recife (PE) e Pecém-Fortaleza (CE), que, juntos, representaram 85% da movimentação de contêineres do país, em 2018.

A Taxa de Movimentação no Terminal, (Terminal Handling Charge – THC, em inglês) é o preço cobrado pelos serviços de movimentação de carga entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação. A versão integral do estudo estará disponível, em breve, no site da ANTAQ.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou, em 11/11, em sua sede, em Brasília, audiência pública referente à consulta pública para obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de alteração da Resolução Normativa nº 01-ANTAQ e da Resolução nº 1.811-ANTAQ, com vistas a regulamentar o afretamento de embarcações na navegação de Apoio Marítimo por interessados que não sejam autorizados como Empresas Brasileiras de Navegação – EBNs.

Pela proposta da Agência, empresas não-autorizadas como EBNs poderão afretar embarcações brasileiras para operar, por tempo, no apoio marítimo. O afretamento por tempo é a modalidade em que o afretador contrata a embarcação já tripulada para prestar serviço por um determinado tempo.

A audiência pública contou com a participação de representantes do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima), Abean (Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo), Abac (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem) e das empresas Elcano, Petrobras e Shell Brasil.

Os interessados em contribuir para o aprimoramento da minuta da ANTAQ poderão encaminhar suas sugestões à Autarquia até às 23h59 do dia 22/11/2019, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no portal da Agência (www.portal.antaq.gov.br), em Audiências e Consultas Públicas, audiência pública nº 13/2019.

Carnes

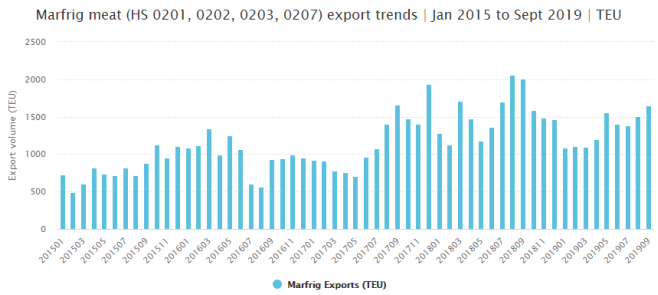
A Marfrig divulgou neste domingo (17/11) um fato relevante no qual comunica a seus acionistas e mercado que, por meio de sua subsidiária integral, a NBM US Holdings, Inc., fechou um acordo com o objetivo de aumentar sua participação no capital social da National Beef, sociedade norte-americana reconhecida como uma das líderes globais no segmento de proteína animal.

O acordo prevê a transferência para a NBM e demais acionistas minoritários de 5.395,17 ações representativas de 31,17% do capital votante e total da National Beef, sendo este o total de ações detidas pela acionista Jefferies Financial Group Inc. que se retira da sociedade.

Concluída a transação, a participação da NBM passará dos atuais 51% para 81,73% e os demais acionistas terão a participação que segue: BPI 2,44%, USPB 15,07% e Tim Klein 0,76% do capital social votante e total da National Beef.

O valor da transação será de US$ 860 milhões, que será pago à vista no fechamento sem prejuízo do pagamento a Jefferies dos dividendos referentes ao ano de 2019 no valor aproximado de US$ 110 milhões. Não haverá qualquer alteração na atual administração da National Beef. A transação está sujeita aos consentimentos de praxe e deverá ser concluída ainda neste trimestre.

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 setembro de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Mais 13 plantas frigoríficas brasileiras foram habilitadas para vender carnes à China, conforme comunicado do órgão sanitário chinês (GACC) enviado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). Foram habilitadas cinco plantas de carne bovina, cinco de suínos e três de aves.

O anúncio foi feito no dia 12/11 pela ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento). "Temos tudo para entregar ao mundo nossa produção", disse a ministra, na abertura da Agrobit Brasil 2019, em Londrina (PR).

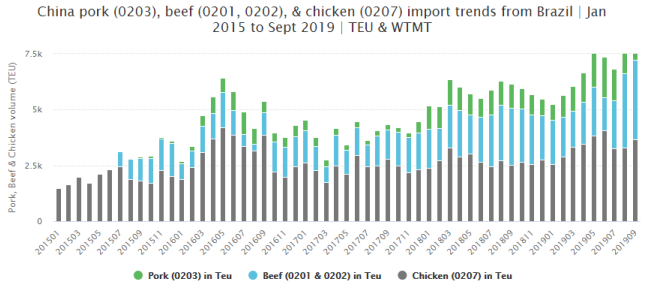
Os cinco frigoríficos de carne suína estão no Rio Grande do Sul, além de uma unidade de carne bovina. São Paulo e Mato Grosso tiveram, cada um, duas unidades habilitadas pelos chineses. Os demais frigoríficos que podem exportar para a China ficam em Goiás, no Mato Grosso do Sul e no Paraná.

Bovinos - As plantas de bovinos habilitadas pela China são: Marfrig Global Foods, em São Gabriel (RS); Frigorífico Sul, em Aparecida do Taboado (MS); Naturafrig Alimentos, em Pirapozinho (SP); Marfrig Global Foods, em Pontes e Lacerda (MT) e JBS, em Senador Canedo (GO).

Suínos - Os frigoríficos de carne suína são: BRF, em Lajeado (RS); Cooperativa Central Aurora Alimentos, em Sarandi (RS); JBS Aves, em Caxias do Sul (RS); Seara Alimentos, em Três Passos (RS) e em Seberi (RS).

Aves - Foram habilitadas as plantas de aves de Zanchetta Alimentos, em Boituva (SP); União Avícola Agroindustrial, em Nova Marilândia (MT) e Unita Cooperativa Central, em Ubiratã (PR).

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de carne bovina, suína e de frango do Brasil à China no período de janeiro de 2015 a setembro de 2019:



Fonte dos gráficos: DataLiner/Datamar

Grãos

Em outubro, o Brasil exportou 3,4 milhões de sacas de café – considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído. O volume representa queda de 13,1% em relação a outubro do ano passado, quando o País bateu recorde em exportações do produto para o mês. Os dados são do Cecafé – Conselho dos Exportadores de Café do Brasil.

A receita cambial gerada pelos embarques em outubro deste ano foi de US$ 441,1 milhões, decréscimo de 14,7% em relação ao mesmo mês do ano passado. Já o preço médio da saca de café foi de US$ 128,9/saca, 1,8% inferior a outubro de 2018.

Com relação as variedades embarcadas no mês, o café arábica representou 82,6% do volume total exportado, equivalente a 2,8 milhões de sacas. O café conilon (robusta) atingiu a participação de 8%, com o embarque de 274 mil sacas e o café solúvel representou 9,4% das exportações, com 321 mil sacas exportadas.

Resumo das exportações de café – outubro 2019: No período de Janeiro a Outubro de 2019, o Brasil exportou café para 128 países. As exportações de café brasileiro no ano civil (janeiro a outubro de 2019) permanecem sendo as maiores dos últimos cinco anos para o período, com o embarque de 34 milhões de sacas, volume 22,8% maior com relação a mesma base comparativa de 2018.

De janeiro a outubro as exportações de café conilon se destacaram com o incremento de 58,3% (equivalente a 3,3 milhões de sacas) na comparação com o período do ano passado. O café arábica também registrou crescimento no período, de 21,3% (27,4 milhões de sacas), enquanto que o solúvel apresentou aumento de 9,4% nas exportações (3,3 milhões de sacas).

Outro destaque no ano civil foi o crescimento das exportações de café brasileiro por continente. Os embarques para a Europa apresentaram, no período, aumento de 18,3% (equivalente a 17,8 milhões de sacas); na América do Norte, o aumento foi de 39% (8 milhões de sacas); na Ásia, de 18% (5,9 milhões de sacas); América do Sul, 15% (1,3 milhão de sacas); África, 64,2% (556,8 mil sacas); e Oceania, 11,4% (328,6 mil sacas).

Também se destaca no período o crescimento das exportações de café brasileiro para os países produtores, que foi de 65,4% (1,7 milhão de sacas). Já nos últimos 12 meses (de novembro de 2018 a outubro de 2019) o Brasil exportou 41,9 milhões de sacas, sinalizando um recorde histórico de exportações de café para este ano.

Esses resultados positivos demonstram a capacidade do país em atender o crescimento do consumo mundial que, segundo dados da OIC (Organização Internacional do Café), apresentou o incremento de 1,5% na comparação entre 2019 e 2018.

Principais destinos - No ano civil, os principais destinos de café brasileiro apresentaram um acréscimo de 22,8% no consumo do produto em relação ao mesmo período do ano passado. Os dez principais importadores foram, respectivamente: Estados Unidos, importaram 6,5 milhões de sacas de café (19,1% do total embarcado no período); Alemanha, com 5,7 milhões de sacas importadas (16,7%); Itália, com 3,2 milhões de sacas (9,5%); Japão, com 2,2 milhões de sacas (6,5%); Bélgica, com 2,1 milhões de sacas (6,3%), Turquia, com 982,1 mil sacas (2,9%); Federação Russa, com 869,4 mil sacas (2,6%); Reino Unido, com 818,2 mil sacas (2,4%); Canadá, com 760,3 mil sacas (2,2%); e México, com 734,1 mil sacas (2,2%).

Todos os principais países consumidores de café brasileiro, exceto Reino Unido, registraram, no ano, aumento na importação do produto brasileiro, comparando com o mesmo período de 2018.

O México foi o que apresentou o maior destaque no período, com aumento de 205,3% nas importações. Outros destinos que mais registraram crescimento no consumo de café brasileiro foram os EUA (crescimento de 34,2%), Alemanha (31,9%), Itália (23,6%), Turquia (21,8%) e Japão (20,4%).

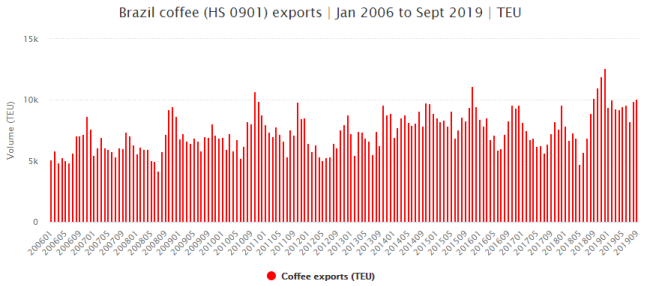
O Brasil exportou, no ano civil, 6,4 milhões de sacas de cafés diferenciados (que são os cafés que têm qualidade superior ou algum tipo de certificado de práticas sustentáveis). O volume representa 18,7% de participação do total de café exportado neste ano até agora e um crescimento de 28,4% comparado ao período de janeiro a outubro de 2018. Já a receita cambial gerada com a exportação de cafés diferenciados do Brasil foi de US$ 1 bilhão no período, representando 23,6% do total de receita gerada pelo Brasil com as exportações no ano civil de 2019.

Os principais destinos de cafés diferenciados foram, respectivamente: EUA, que importaram 1,6 milhão de sacas (24,4% do volume total embarcado no ano civil); Alemanha, com 801,5 mil sacas (12,6% de participação); Japão, com 692,3 mil sacas (10,9%); Itália, com 669,5 mil sacas (10,5%); Bélgica, com 571 mil sacas (9%); Canadá, com 254,2 mil sacas (4%); Reino Unido, com 193,8 mil sacas (3%); Suécia, com 176,2 mil sacas (2,8%); Finlândia, com 125,8 mil sacas (2%); e Espanha, com 125,5 mil sacas (2%).

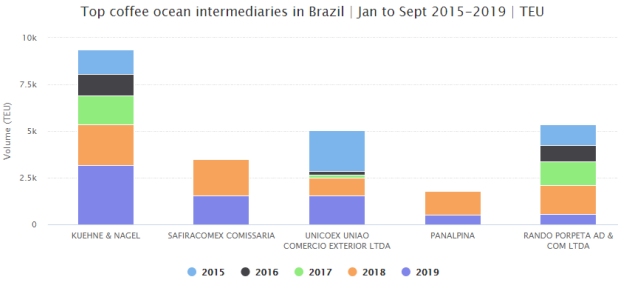
Ano-Safra 2019/20 - Nos quatro primeiros meses do Ano-Safra 2019/20 (jul-out), assim como no ano civil, o Brasil registrou a melhor performance dos últimos cinco anos em termos de volume de café exportado. No período, foram embarcados 13,6 milhões de sacas de café, crescimento de 4,1% em relação ao mesmo período do ano passado. As exportações de café arábica de julho a outubro foram de 10,6 milhões de sacas (crescimento de 4,6% em relação a mesma base comparativo de 2018). Já os embarques de café conilon foram de 1,6 milhão (aumento de 4,9% em relação ao ano passado).

Portos - O Porto de Santos segue na liderança da maior parte das exportações no ano civil de 2019, com 77,9% do volume total exportado a partir dele (equivalente a 26,5 milhões de sacas). Em segundo lugar estão os portos do Rio de Janeiro, com 12,3% dos embarques (4,2 milhões de sacas).

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de café no período de janeiro de 2015 a setembro de 2019:



O gráfico abaixo, com dados do DataLiner, mostra os principais intermediários das exportações brasileiras de café:



Fonte dos Gráficos: Dataliner/Datamar

A estimativa da safra 2019/2020 de grãos aponta para um novo recorde, com 246,4 milhões de toneladas, um aumento de 1,8% ou 4,3 milhões de toneladas em comparação à safra 2018/19. Os números são do 2º levantamento divulgado nesta quarta-feira (13/11) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A pesquisa de campo foi realizada no período de 28/10 a 1º/11, com mais de 900 informantes em todo o país.

A intenção de plantio sinaliza uma variação positiva de 1,4% quando comparado à área da última safra, chegando a 64,1 milhões de hectares.

A área a ser semeada com soja aponta para um crescimento de 2,3% em relação à safra passada. O plantio no Brasil atinge 56% da área. A produção está estimada em 120,9 milhões de toneladas, mesmo com os problemas climáticos que atrasaram o plantio em Mato Grosso do Sul.

Já o milho primeira safra, que nos últimos levantamentos perdia espaço para a soja, mostrou aumento de área e alcançou 4,1 milhões de hectares. A produção pode chegar a 26,3 milhões de toneladas, 2,4% superior a 2018/19. As condições das lavouras no RS e PR estão boas. A partir de janeiro, começa o plantio da segunda safra do cereal, que representa mais de 70% da produção de milho no país.

O algodão, cuja janela de plantio começa no final deste mês, mantém a projeção de crescimento tanto em área, alcançando mais de 1,6 milhão de hectares, quanto no volume total esperado, podendo chegar a 2,7 milhões de toneladas de pluma. O produtor segue apostando na demanda externa pela pluma brasileira. Em outubro, o Brasil exportou o maior volume mensal da história: 279 mil t de pluma.

Para o feijão primeira safra, a estimativa é de redução da área, devendo ficar em 917,8 mil hectares. Ainda assim, a perspectiva é de produção superior à safra passada, podendo chegar a mais de 1 milhão de toneladas. Com o atraso das chuvas e a opção por culturas mais rentáveis, o produtor também prefere investir na segunda safra, para garantir uma colheita com maior qualidade.

Outras culturas, como o arroz, devem ter redução de 1,8% na área cultivada. Apesar do atraso no plantio, em função do excesso de chuvas no RS e SC, a produção deverá ser 0,2% maior que a safra passada, chegando a 10,5 milhões de toneladas.

O clima, especialmente na Região Sul, tem prejudicado a finalização da colheita dos cereais de inverno. O trigo, por exemplo, deve apresentar redução de 2,8% na produção final, alcançando 5,3 milhões de toneladas. No entanto, outras culturas como aveia branca, centeio e cevada apontam para aumento no volume produzido em comparação ao ano anterior.

A Moratória da Soja, um pacto entre tradings e indústrias para não comprar a oleaginosa cultivada em áreas desmatadas na Amazônia após 2008, foi criticada pela ministra da Agricultura, Tereza Cristina.

Em entrevista a jornalistas no Paraná, ela qualificou a moratória, que existe há mais de dez anos, como um "absurdo", argumentando que o país tem leis rigorosas para determinar onde se pode plantar soja.

A afirmação vem em momento em que a associação de produtores Aprosoja Brasil realiza um movimento com o objetivo de acabar com a moratória, afirmando que possui o apoio do governo do presidente Jair Bolsonaro para tal.

"Moratória da Soja é um assunto privado, entre os privados. Eu acho um absurdo, nós temos… como mostrar onde a nossa soja é produzida e se pode ser produzida naquele local", disse a ministra, acrescentando que o Código Florestal do país já é rigoroso o suficiente.

O Código Florestal brasileiro permite, por exemplo, que um proprietário utilize até 20% de suas terras para a agricultura na região Amazônica.
Procurada para comentar o assunto nesta quarta-feira (13/11), a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), que reúne as companhias se comprometeram com a moratória, não quis comentar o assunto.

Em seus comentários, Tereza disse que o Brasil possui a agropecuária mais sustentável do mundo, mas vê como um desafio mostrar isso ao exterior, "para aqueles que teimam ainda em achar que o Brasil não faz da sua agricultura mais sustentável".

"Precisamos mostrar, a gente tem que ter dados claros e como comprovar, para que hoje o Brasil não sofra como vem sofrendo. É o que eu disse: nós precisamos de tecnologia, dizer 'olha, tá aqui, nós fazemos certo'. Quem faz errado no Brasil não é o produtor rural", afirmou a ministra.

A moratória, por sua vez, é considerada por comerciantes, processadores da oleaginosa e entidades ambientais como importante para limitar o avanço da soja em nova áreas do Bioma Amazônico, preservando florestas.

Neste ano, quando as queimadas estavam no foco do noticiário, a Moratória da Soja foi citada como exemplo de programa que evita o desmatamento.

Em comentário durante evento do setor de biodiesel, em 11/11, o presidente da Abiove, André Nassar, disse que moratória é a única ferramenta de traders para o monitoramento de um eventual uso de áreas desmatadas na Amazônia para o cultivo de grãos, e que a política continuará a ser utilizada.

Nassar concordou que já há legislações no Brasil que abrem caminho para outros tipos de supervisão da agricultura na Amazônia, como o Cadastro Ambiental Rural (CAR), mas disse que ainda precisam ser totalmente implementadas. Ele acrescentou que o desenvolvimento desse sistema e a proposição para seu uso não são papéis de operadores.

O Ministério da Agricultura afirma que o CAR vem sendo implementado e foi reaberto prazo para a regularização das áreas. Estudo recente da ONG Imaflora e Trase diz que, dos 21,5 milhões de hectares de plantações de soja na Amazônia e no Cerrado, aproximadamente 2,6 milhões de hectares (12%) estão em propriedades rurais ainda não cadastradas no CAR.

Segundo o estudo, é difícil determinar por que algumas propriedades ainda não foram cadastradas, mas é possível que problemas ligados à conformidade com a lei, tais como o desmatamento ilegal ou passivos ambientais, sejam prováveis motivações para o não cadastramento.

A primeira estimativa para a safra nacional de grãos do ano que vem indica queda de 1% na produção. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, serão colhidas 238,5 milhões de toneladas, o que corresponde a uma diferença de 2,3 milhões de toneladas em relação ao ano anterior.

É a segunda maior estimativa da série histórica iniciada em 1975, atrás apenas de 2017, com 240,6 milhões.
De acordo com o IBGE, a redução tem como causa uma produção menor prevista para o milho (-7,5%). Para a soja, espera-se um crescimento de 4,7%.

Três dos cinco produtos de maior peso também devem ter menor produção: o algodão herbáceo (-0,1%), o feijão 1ª safra (-1,5%) e o milho 1ª safra (-1,2%). As estimativas apontam perspectivas melhores para a soja, com o crescimento de 4,7%. Outro que deve ter variação positiva é o arroz (1,6%).

Área – Com relação à área plantada, os dados são positivos para o algodão herbáceo em caroço, que pode ter crescimento de 4,4% no espaço atual, que é de 1,7 milhão de hectares.

Conforme o IBGE, as chuvas mais abundante e regulares nas principais regiões produtoras do Mato Grosso e da Bahia beneficiaram as lavouras, que alcançaram produtividade elevada (4 234 kg/ha) neste ano. "Para 2020, as incertezas quanto ao clima estão reduzindo a estimativa do rendimento médio", informa o instituto.

O prognóstico para a soja é de elevação de 0,8% da área plantada e para o milho, de 0,4%. As reduções ficarão por conta da área do feijão primeira safra (-0,3%) e do arroz (-0,9%).

Feijão – A primeira estimativa da produção de feijão para a safra 2020 indica a produção de 2,8 milhões de toneladas, o que representa recuo de 7,0% em relação à safra de 2019. Segundo o IBGE, a primeira safra deve produzir 1,3 milhão de toneladas; a segunda safra, 1,1 milhão de toneladas e a terceira safra, 461,9 mil toneladas.

O IBGE informou ainda que, como o plantio e a colheita da segunda e terceira safra de feijão vão ocorrer em 2020, as estimativas de produção podem ter grandes alterações nos próximos prognósticos.

Safra 2019 – O IBGE também divulgou hoje (13/11) que a safra nacional de cereais, leguminosas e oleaginosas deve chegar a 240,8 milhões de toneladas, ou seja, será 6,3% superior à de 2018, que registrou 226,5 milhões de toneladas. O resultado significa crescimento de 77,5 mil toneladas em relação à estimativa do mês anterior.

O recorde anterior ocorreu em 2017, com a produção de 238,4 milhões de toneladas. A estimativa da área a ser colhida é de 63,1 milhões de hectares, com alta de 3,6% na comparação a 2018.

Juntos, arroz, milho e soja, os três principais produtos do grupo, somaram 92,8% na estimativa da produção e 87,0% da área a ser colhida.

A produção estimada da soja é de 113,0 milhões de toneladas. O milho terá uma produção recorde de 100,2 milhões de toneladas (25,9 milhões de toneladas de milho na primeira safra e 74,3 milhões de toneladas de milho na segunda safra).

Para o arroz, a produção é estimada em 10,3 milhões de toneladas. O algodão pode bater recorde na série histórica do IBGE, com a produção de 6,9 milhões de toneladas. Em comparação a 2018, houve queda de 4,1% para a soja e de 12,0% para o arroz, mas também crescimento de 23,2% para o milho e de 39,7% para o algodão herbáceo.

Outras cargas

O Brasil fechou acordo com a China que viabiliza a exportação de melão para o país asiático. Em contrapartida, os chineses poderão vender pera para o mercado brasileiro. Os atos foram firmados após reunião bilateral dos presidentes Jair Bolsonaro e Xi Jinping, dentro da XI Cúpula do Brics, em Brasília. A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) participou do encontro.

O acordo para exportação de melão é simbólico, pois se trata do primeiro entendimento com a China sobre frutas. Além da diversificação da pauta exportadora agrícola para a China (a maioria das vendas é de soja e carne), o protocolo tem potencial de alavancar a fruticultura brasileira, principalmente da Região Nordeste, que hoje direciona as vendas externas para a Europa.

"Os acordos assinados e os protocolos de intenção serão potencializados por nós para o bem dos nossos povos. A China cada vez mais faz parte do futuro do Brasil", disse o presidente Jair Bolsonaro após a cerimônia de atos.

A medida foi negociada durante recente visita do presidente Bolsonaro e da ministra Tereza Cristina à China. A ministra disse que as negociações com os chineses vão além dos acordos assinados hoje. Segundo ela, os dois países acertaram o certificado sanitário para a exportação de farelo de algodão brasileiro e negociam a exportação de farelo de soja e a ampliação das vendas de café brasileiro para os chineses.

"Temos um plano de trabalho conjunto entre as agriculturas brasileira e chinesa. Já temos vários entendimentos em andamento das nossas visitas, mas a parceria com a China fica mais robusta com a reunião de hoje", afirmou a ministra.

Foi firmado também plano de ação para colaboração agrícola, que prevê transferência de tecnologia, inovação, atração de investimentos e promoção comercial entre os dois países.

Comércio

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que o Brasil precisa buscar maior integração com o mundo e apontou possíveis caminhos para uma nova atuação no cenário mundial, como as negociações em torno de uma área de livre comércio com a China, um dos principais parceiros comerciais do país. As declarações foram feitas durante a abertura do seminário NDB e o Brasil: Parceria Estratégica para o Desenvolvimento Sustentável, em Brasília. O NBD é o banco de desenvolvimento do Brics, grupo formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.

"Estamos conversando com a China sobre a possibilidade de 'free trade' [livre comércio] ao mesmo tempo que falamos sobre entrar na OCDE [Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico]", disse o ministro. Guedes evitou detalhar as tratativas com o governo chinês, mas destacou o crescente volume de trocas comerciais registratadas nos últimos anos entre os dois

países. “O fluxo de comércio com a China era de US$ 2 bilhões mais ou menos na virada do século. Hoje estamos negociando US$ 100 bilhões. É o nosso mais importante parceiro comercial”, disse.

O ministro ainda citou as relações com a Índia, considerada “um gigante da economia global”, que ainda revelam fluxo pequeno de comércio com o Brasil. “Com a China estamos bastante próximos nessa dimensão de comércio. Já na Índia, estamos distantes. Nosso fluxo é US$ 3 ou US$ 4 bilhões”, disse.

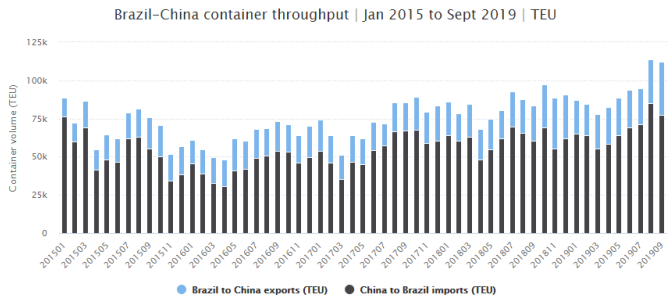
Para Guedes, o Brasil deve seguir exemplos de integração de países da Europa e da Ásia que têm elevado o “padrão de vida” das populações. “Os chineses, indianos, malásios, filipinos, está todo mundo subindo o padrão de vida. Enquanto isso, do lado de cá, particularmente a América Latina, o Mercosul, fez o contrário: cabeça de avestruz, enfiamos a cabeça no chão. Ficamos fechados. Nosso padrão de vida está piorando”, afirmou.

Durante o seminário sobre o NDB, Guedes defendeu que a mudança de postura do Brasil ocorra na área comercial, de investimentos e de desenvolvimento de tecnologias do mundo digital.

“O NDB é uma peça fundamental nesse jogo. Queremos não só pelo dinheiro [emprestado pelo banco], queremos pela experiência na produção de infraestrutura eficiente como a China fez. A China fez extraordinário trabalho de infraestrutura”, afirmou Guedes.

Segundo o ministro, o Brasil ficou isolado por 40 anos e, agora, o governo pretende agilizar a abertura da economia. “Vamos fazer 40 anos em 4”, afirmou. Guedes garantiu que não há interesse do país em guerras ou tensões comerciais. “Queremos ser amigos de todos. Estamos abertos para os negócios”, completou.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações e importações do Brasil com a China a partir de 2015:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

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