Notícias principais

De acordo com o jornal Valor Econômico, a DP World e a Autoridade Portuária de Santos e travam uma briga que poderá alterar os limites do terminal privado da companhia no Porto de Santos.

Com sede em Dubai, nos Emirados Árabe, e atuação em 40 países, a DP World acusa a autoridade santista de tentar mudar o traçado de seu terminal de forma arbitrária, inviabilizando projetos de expansão que gerariam investimentos bilionários na região.

"Em vez de apoiar os projetos da DP World, o porto está trabalhando contra nós. Os motivos para isso, só podemos tentar adivinhar, porque a autoridade portuária não falou conosco [sobre a alteração]", afirmou ao Valor o diretor-presidente da DP World Santos, Dallas Carlyle Hampton.

Já a Santos Port Authority, responsável pela gestão e planejamento do porto, afirma que o desenho do terminal prejudica o desenvolvimento do complexo santista como um todo. Por isso, propõe uma alteração nos limites que abriria espaço para outros empreendimentos no entorno. "Não podem interferências de um terminal de uso privado sobrepujar qualidades atuais e potenciais do porto público", diz a nota técnica elaborada pela autoridade portuária sobre o assunto, que afirma que a mudança no traçado "não tem condão de comprometer a operacionalidade da DPW".

Os limites atuais do terminal de uso privado foram definidos em um contrato de 2014, assinado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Antes disso, o terminal já tinha um termo em vigor, que trazia um traçado diferente. O acordo, porém, teve que ser reformulado para adequá-lo à Nova Lei dos Portos, de 2013 – foi quando foi estabelecido o atual desenho.

Agora, a autoridade portuária pede uma revisão dos limites entre a área pública e o TUP – o que, na prática, devolveria ao porto público um pedaço da zona aquaviária que estaria dentro do terminal da DP World. Segundo a nota técnica do órgão, essas áreas seriam usadas para diferentes finalidades, como a expansão de berços de outros terminais e a ampliação da estrutura de acesso na região, por onde passa uma linha ferroviária.

A mudança foi proposta pela companhia docas em um documento encaminhado ao Ministério de Infraestrutura no dia 16 de setembro. Procurado, o Ministério de Infraestrutura informou, em nota, que o processo está em análise pela secretaria de portos, vinculada à pasta, após a manifestação da autoridade portuária sobre a questão, e que não há decisão final.

Hampton, da DP World, diz que a empresa só ficou sabendo da possível revisão há poucos dias, quando a alteração estaria prestes a ser assinada, segundo ele. A empresa, então, pediu uma audiência para tentar impedir a medida – o que ainda não havia se concretizado até a conclusão da reportagem. "Caso a mudança do traçado ocorra, não sei se conseguiremos convencer o grupo a investir mais um centavo no Brasil. Como em todo negócio, podemos ir à Justiça para buscar ressarcimento, mas não queremos recorrer a isso, é o último recurso", afirma.

A companhia docas afirmou, em nota, que "a definição da área do porto organizado não inviabilizará qualquer novo negócio no complexo portuário santista. Ao contrário, em linha com seus objetivos estratégicos, a SPA [Santos Port Authority] entende o porto como uma unidade de negócios e fomentará empreendimentos independentemente de sua natureza jurídica".

Segundo o presidente da DP World, o traçado que está sendo proposto bloquearia a realização de dois empreendimentos, que, juntos, poderiam somar investimentos de US$ 350 milhões.

O primeiro deles seria a construção de um cais voltado a carga a granel – possivelmente para o transporte de grãos. O segundo seria destinado à movimentação de GNL (gás natural liquefeito). Os projetos, diz ele, ainda não estão fechados e precisariam de autorização federal, mas já há estudos e conversas com possíveis parceiros em curso.

Procurada, a Antaq afirmou, em nota, que a companhia docas sempre teve conhecimento da construção do terminal naquela localidade e que "a matéria foi assunto exaustivo em reuniões" do conselho. A agência reguladora também disse que, antes de aprovar um Terminal de Uso Privado (TUP), é feita uma análise sobre os impactos na operação do porto.

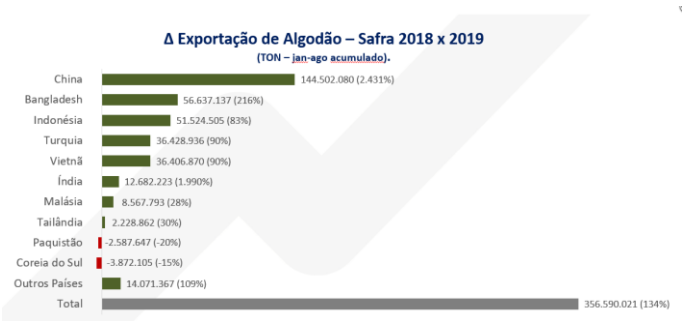
A guerra comercial entre os Estados Unidos e a China vem impactando em todo o comércio internacional. No dia 15 de outubro, por exemplo, o Fundo Monetário Internacional alertou que a guerra comercial reduzirá o crescimento global de 2019 a seu ritmo mais lento desde a crise financeira de 2008 e 2009.

Diante dessas informações, a Datamar, consultoria especializada na análise de comércio exterior via modal marítimo da América do Sul, realizou um estudo sobre os efeitos da guerra comercial para algumas das principais commodities brasileiras, como o algodão.

"Desde julho de 2018, o algodão norte americano recebeu uma sobretaxa de 25% na China. Isso abriu oportunidades para outros exportadores dessa commodity, principalmente Brasil e Austrália. E, ao contrário da soja e da carne suína, que tiveram reversões nas sobretaxas para produtos norte americanos, a do algodão continua", afirma Andrew Lorimer, diretor da Datamar.

De acordo com o executivo, o cenário internacional aliado à uma safra recorde em 2019 criou uma oportunidade interessante para a exportação brasileira de algodão. "Resta a dúvida de quanto tempo essa oportunidade irá durar, já que uma revisão chinesa dessa sobretaxa pode mudar o mercado novamente em um período muito curto de tempo", completa.

Vale lembrar que o Brasil produziu cerca de 2 milhões de toneladas de algodão na safra 2018/2019, 400 mil toneladas a mais que na safra anterior. O consumo interno de algodão é de cerca de 700 mil toneladas e esse excedente precisa ser exportado.



Os EUA eram os principais fornecedores de algodão para a China e com a guerra comercial este posto passou a ser ocupado pelo Brasil e Austrália.

Com isso, as exportações brasileiras de algodão aumentaram 134% no acumulado jan-ago em relação a 2018, chegando a 623 mil toneladas. No acumulado ago/2018, a China foi responsável pela compra de 5,9 mil toneladas do algodão brasileiro, equivalente a 2% de toda exportação desse produto. No mesmo período de 2019, a China já comprou 150 mil toneladas, e se tornou responsável pela compra de 24% de toda exportação de algodão (dados MDIC).

Fluxo Algodão (% TON - ago acum.)			
País	2018	2019	Δ
Indonésia	23,31%	18,24%	-5,1 p.p.
China	2,23%	24,14%	21,9 p.p.
Turquia	15,20%	12,35%	-2,9 p.p.
Vietnã	15,10%	12,30%	-2,8 p.p.
Bangladesh	9,85%	13,30%	3,5 p.p.
Malásia	11,61%	6,34%	-5,3 p.p.
Coreia do Sul	9,97%	3,64%	-6,3 p.p.
Paquistão	4,84%	1,66%	-3,2 p.p.
Tailândia	2,82%	1,56%	-1,3 p.p.
Índia	0,24%	2,14%	1,9 p.p.
Cingapura	0,25%	1,30%	1,1 p.p.
Japão	1,44%	0,55%	-0,9 p.p.
Portugal	0,54%	0,79%	0,2 p.p.
Taiwan (Formosa)	0,64%	0,30%	-0,3 p.p.
Itália	0,10%	0,45%	0,3 p.p.
Argentina	0,74%	0,00%	-0,7 p.p.
Outros	1,14%	0,95%	-0,2 p.p.

Portos, terminais e infraestrutura

A Polícia Federal elevou para dois o nível de segurança dentro do Porto de Santos. A decisão foi publicada, neste domingo (27/10), pela portaria 11/2019 da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis no Estado de São Paulo (Cesportos-SP).

Segundo a delegada Luciana Fuschini Nave, a iniciativa se deve após os recentes protestos em terminais e embarcações por grupos de estivadores.

Em sua decisão, a coordenadora do Cesportos-SP colocou que levou em conta "o registro de ocorrências incidentes aptos a comprometer a segurança pública e a operação portuária, em virtude de recentes invasões em instalações portuárias do Porto de Santos".

A mudança acontece dois dias após o protesto do Sindicato dos Estivadores de Santos (Sindiestiva) no terminal da empresa Ecoporto. Neste domingo (27/10), segundo informações da Polícia Federal, a diretoria da Sindiestiva subiu à bordo, via mar, do navio Prominente ACE, de bandeira panamenha, que está atracado no Terminal de Veículos (TEV) dentro do cais público.

Durante a ação dos sindicalistas, a operação na embarcação foi suspensa. O presidente do sindicato, Rodnei Oliveira da Silva, o Nei da Estiva, e outros diretores foram levados para a delegacia da PF para prestar depoimento. Era esperada que a operação no navio fosse retomada a partir das 13h.

O presidente do Sindestiva alegou que a Proporto, responsável pela operação no Prominente ACE, "está querendo trabalhar com mão de obra ilegal" e que o sindicato foi ao local fiscalizar a situação.

Ele informou que a Sindiestiva impediu a operação do navio pois a empresa não requisitou mão de obra para o sindicato e "ia começar a trabalhar com trabalhadores ilegais que não têm registro no Ogmo (Órgão de Gestão de Mão de Obra)".

A Santos Port Authority (SPA, novo nome da Codesp) recebeu três ofertas para celebração de contratos de transição nas áreas do cais do Saboó, no Porto de Santos. São as primeiras respostas ao Edital de Processo Seletivo Simplificado publicado em 30 de setembro destinado ao arrendamento provisório de áreas ociosas até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para a assunção do novo arrendatário.

As propostas foram apresentadas pela empresa Termares Terminais Marítimos Especializados, do grupo Ecorodovias. As ofertas, uma para cada área, oferecerem em números globais a remuneração mínima mensal de R$ 103.920,00 (área 1), R$ 229.620 (área 2) e R$ 114.869,00 (área 3).

Agora, conforme as regras estabelecidas pelo edital, outras empresas interessadas terão o prazo de dez dias úteis para apresentar ofertas individuais para aquelas áreas.

O presidente da SPA, Casemiro Tércio Carvalho, destaca que "o instrumento reflete o compromisso de garantir o maior aproveitamento de espaços portuários nobres para o devido atendimento das cadeias produtivas".

As áreas que estão disponíveis para contratos de transição são contíguas e estão localizadas no Cais do Saboó (eram exploradas anteriormente pelas empresas TMV e Rodrimar). As áreas têm as medidas de 19 mil m2 (área 1), 42 mil m2 (área 2) e 21 mil m2 (área 3). O arrendamento provisório está previsto na Resolução nº 07/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e permite a exploração pela iniciativa privada de áreas hoje ociosas até que sejam ultimados os respectivos processos licitatórios para a assunção do novo arrendatário, dando assim uso operacional ao ativo público e atendendo às necessidades de cadeias produtivas.

A Santos Port Authority (novo nome da Codesp) prorrogou o prazo para o recebimento de estudos e projetos técnicos para a possível concessão do canal de acesso do Porto de Santos. Um total de 16 proponentes foi autorizado a apresentar os respectivos estudos, cujo prazo inicial de entrega era de 100 dias a partir da publicação, em junho, do edital de chamamento público.

A iniciativa de prorrogação considerou a complexidade dos temas tratados, estendendo a data de entrega até o dia 06 de janeiro de 2020. A extensão no prazo tem como intenção possibilitar a conclusão dos estudos e assim, possibilitar a apresentação das melhores propostas.

Foram autorizadas a apresentar projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos 15 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

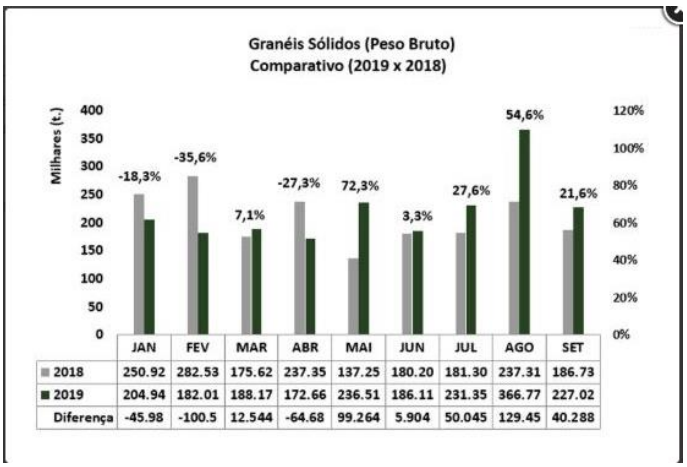
Serviços de Dragagem Ltda; DTA Engenharia Ltda; Future ATP Serviços de Engenharia Consultiva Ltda; Jan De Nul do Brasil Dragagem Ltda; Leonardo S.p.A; Navarro Prado Advogados; Queiroz Galvão Tecnologia em Defesa & Segurança S/A; Terrafirma Consultoria Empresarial e de Projetos Ltda; Tetra Tech Engenharia e Consultoria Ltda; Veirano Advogados; e Concremat Engenharia e Tecnologia S/A.

"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", afirmou Casemiro Tércio Carvalho, presidente da Santos Port Authority.

A doação de estudos não tem ônus, encargos ou condições à Autoridade Portuária ou a qualquer membro da administração pública e não é vinculativa.

A movimentação de granéis sólidos no Porto de Vitória, nos noves primeiros meses de 2019, cresceu 6,8% em comparação ao mesmo período do ano passado. Destaque para três cargas: malte, aumento de 64,3% (250 mil t.); ferro gusa, 34,3% (565 mil t.); e fertilizantes (adubo), 10,6% (532 mil t.). Os dados são da Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (COPLAD) da CODESA.

No ano, até o mês de setembro, a movimentação de cargas no Porto de Vitória foi positiva em 0,9%, totalizando 4,97 milhões de toneladas movimentadas.



	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET
2018	250.92	282.53	175.62	237.35	137.25	180.20	181.30	237.31	186.73
2019	204.94	182.01	188.17	172.66	236.51	186.11	231.35	366.77	227.02
Diferença	-45.98	-100.5	12.544	-64.68	99.264	5.904	50.045	129.45	40.288

Visando aumentar a produtividade, reduzir o tempo de atracação das embarcações e as despesas para os importadores e usuários, a CODEBA lançou um desafio para operadores portuários. Trata-se de uma medida operacional inovadora para graneis sólidos minerais, que tenham interesse em antecipar a descarga no Porto de Aratu. Para fazer uso da condição é preciso comunicar a Autoridade Portuária com 15 dias de antecedência da chegada da embarcação, se comprometer a produzir seis mil por dia, descarregar até 50% do volume total do navio e ainda comprovar que o próximo porto a atracar é um porto nacional.

Em fase experimental, o primeiro navio abraçar a nova forma de proceder com a descarga foi o WL Uglich Valleta, que atracou no Porto de Aratu. "Os importadores sinalizaram o interesse, preencheram os requisitos para o procedimento e o navio atracou no dia 19/10. Como ele tinha 35 mil toneladas, então descarregaria 17.500. No primeiro dia, ele produziu 6.700 toneladas, no segundo dia, produziu 6.200 e, em 21/10, findou a operação. Foi um teste-piloto, do qual ficou constatado a possibilidade de assumir o compromisso como uma rotina", disse o presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), Alex Sandro de Ávila.

A nova regra operacional da Codeba para reduzir o tempo de atracação foi estabelecida pela diretoria executiva para estimular a produtividade das embarcações no Porto de Aratu como medida experimental por 180 dias. Após o prazo, todas as operações do período serão avaliadas e a CODEBA irá avaliar se efetiva a medida ou não. "A princípio, a primeira resposta revela um aumento fantástico da produção, talvez um recorde histórico de produtividade. É um divisor de águas. Além de estimular a produtividade, a nova conduta beneficia toda a cadeia logística, no sentido de reduzir a despesa para os importadores, o custo de frete, demurrage, que é o tempo de espera para atracar no Porto e ainda gerar fluidez para os demais na fila", explicou Ávila, que preside o órgão há apenas um mês.

O mês de setembro foi um mês positivo e estável para o Complexo Portuário de Itajaí. O relatório de estatísticas do Porto de Itajaí, divulgado pela Autoridade Portuária, aponta que a movimentação de contêineres, na APM Terminals (berços 01 e 02), e Cais Público (berços 03 e 04), cresceu 33%. Em comparação a setembro de 2018, foram movimentados 42.988 TEUs, contra 32.362 TEUs.

O relatório também indicou expansão na movimentação de cargas no porto público. No comparativo ao mesmo período de 2018, a tonelagem movimentada passou de 387.795 para 456.154, destacando um crescimento de 18%.

"Os investimentos que fizemos em infraestrutura, desde a finalização dos berços até as obras da Bacia de Evolução tem proporcionado essa ascensão das nossas atividades. E toda a cidade se beneficia dessa ascensão. A Prefeitura, a Superintendência do Porto de Itajaí, a comunidade em geral, os empresários e, principalmente, os trabalhadores que atuam diretamente com a atividade portuária ganham com isso", enfatiza Volnei Morastoni, Prefeito de Itajaí.

No saldo geral do Complexo, o índice mais expressivo foi registrado na quantidade de TEUs movimentados, com crescimento de 12% – passando de 97.035 TEUs em 2018 para 108.716 unidades em 2019.

Se compararmos os últimos 12 meses (outubro de 2018 a setembro 2019) aos 12 meses anteriores (outubro de 2017 a setembro de 2018), a movimentação de contêineres no Porto de Itajaí apresentou 44% de crescimento.

Os índices apresentados pelo relatório confirmam a constante de crescimento vivida pelo Porto de Itajaí.

"Temos mantido um patamar de movimentação que está se tornando padrão. A projeção para esse ano é de crescimento em torno de 6% a 7% na movimentação de contêineres, entre 7% e 8% nas cargas e 7% na atracação de navios, isso levando em consideração todo o Complexo (Cais Público, APM Terminals e Terminais de Uso Privados – TUPS). No recinto do Cais Público e APM Terminals esse crescimento deve variar em torno de 25% a

26% na movimentação de containers e 29% na movimentação de cargas. Esses resultados mostram a importância de a estrutura de berços estar totalmente operacional, da área de armazenagem estar recuperada, e da manutenção da dragagem estar em dia", destaca Heder Cassiano Moritz, Técnico em Nível Superior da Superintendência do Porto de Itajaí.

O relatório aponta o registro de 91 embarcações, que movimentaram 1.173.274 toneladas. Das atracações, 40 foram na APM Terminals e Cais Público, 45 na Portonave, duas na Teporti, uma na Poly Terminals e três no Terminal Barra do Rio.

O Terminal Sepetiba Tecon iniciou uma operação-piloto de veículos, após 15 anos sem operação Roll-on / Roll-off no Porto de Itaguaí. Entre os dias 09 e 13 de outubro, o porto recebeu 40 caminhões-cegonha diariamente. No dia 18 de outubro, o navio Gral San Martin atracou para embarcar 900 veículos (Nissan) e descarregar 600 veículos (Fiat).

O superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, ressalta a importância de voltar a movimentar veículos no Porto de Itaguaí: "Desta forma, expandimos o cenário de movimentação de cargas de importação e exportação que estava associada especialmente a granéis e ao minério de ferro".

Carne

De acordo com Darin Friedrichs, analista sênior de commodities da Ásia da consultoria INTL FCStone, a produção de carne suína na China deve se normalizar apenas no fim de 2020.

Para o analista, apesar de o governo chinês estar pressionando os suinocultores locais por uma rápida recuperação, a peste africana ainda está ativa no país e poderá continuar causando problemas.

"Talvez os produtores tenham melhorado muito em biossegurança e veremos a produção começar a se recuperar, ou talvez o vírus seja muito resistente e as tentativas de reconstruir o rebanho resultem em mais mortes de animais", observa o analista.

Petróleo & gás

A empresa norueguesa Equinor está explorando locais na costa brasileira para instalar uma nova infraestrutura de gás natural, disse a presidente da empresa no Brasil, Margareth Øvrum. A empresa também se prepara para a entrada em operação de campos offshore de gás nos próximos anos.

Em entrevista, Margareth Øvrum estimou que o campo de "Pão de Açúcar", área de gás condensado, poderá iniciar a produção em meados da década de 2020, tornando-se provavelmente o primeiro grande campo marítimo focado em gás a entrar em operação no Brasil sob a operação de uma petroleira estrangeira.

Outras empresas estarão assistindo de perto a experiência da Equinor, já que a infraestrutura de escoamento de gás de campos marítimos é mais complexa que a de petróleo, devido à dificuldade de manipular o insumo e até agora só a Petrobras teve essas experiências no Brasil.

A empresa também está com as mesmas expectativas no campo de Carcara. Ela espera começar a produção da "primeira fase" deste campo em 2023 ou na primeira metade de 2024. A Equinor ainda não decidiu quando começará a segunda fase, mas isso também pode envolver a construção de infraestrutura de gás natural.

A Equinor é uma das 14 empresas inscritas para o megaleilão do governo que irá ofertar volumes excedentes do contrato da chamada cessão onerosa, em 6 de novembro, quando o governo espera arrecadar cerca de 106 bilhões de reais em bônus de assinatura, com a negociação de quatro ativos.

Uma Portaria do Ministério da Economia, publicada em 21/10, definiu a divisão da cota de importação de etanol pelo Brasil, mantendo o limite de 750 milhões de litros ao ano. Na safra de etanol no Nordeste, de 31 de agosto de 2019 a 29 de fevereiro de 2020, poderão serão importados no máximo 200 milhões de litros com alíquota zero.

Na entressafra, serão duas cotas de 275 milhões: de 1º de março de 2020 a 31 de maio de 2020 e de 1º de junho de 2020 a 30 de agosto de 2020. O estabelecimento de cotas menores na safra nordestina foi negociado pela ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina.

Durante as negociações, a ministra se reuniu com o setor sucroalcooleiro. Também falou por telefone com o secretário da Agricultura dos Estados Unidos, Sonny Perdue. De acordo com dados de 2018, 99,7% das importações brasileiras de etanol vêm dos Estados Unidos.

Atualmente, o imposto de importação para o etanol é de 20%, mas a tarifa só é cobrada se o país ultrapassar a cota. Dentro do limite, a tarifa é zero para qualquer país.

A cota de importação anterior era de 600 milhões de litros de etanol por ano. O limite de 750 milhões foi estabelecido em agosto passado, com validade de 12 meses.

Grãos

A produção das atividades agropecuárias atingiu R$ 465,5 bilhões em 2017, sendo 66,2% (R$ 308 bilhões) relativos à produção vegetal e 33,8% (R$ 157,4 bilhões) da produção animal. Da produção vegetal, 77% vêm das lavouras temporárias, 13% das lavouras permanentes, 5,7% da silvicultura, 2,8% da horticultura, 0,7% da extração vegetal e 0,6% da floricultura. A produção animal se divide em 70,5% de grande porte, 19% de aves, 8% animais de médio porte e 2,5% os de pequeno porte.

Os dados estão no Censo Agropecuário 2017, divulgado hoje (25/10) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A pesquisa fez uma fotografia do campo brasileiro no dia 30 de setembro de 2017, com dados relativos ao período entre 1º de outubro de 2016 e a data base.

O levantamento mostra que a área plantada não aumentou significativamente, porém a produção foi muito maior. Por exemplo, o rendimento em quilos por hectare plantado em algodão herbáceo passou de 2,9 mil em 2006 para 4,1 mil em 2017, a soja subiu de 2,5 mil para 3,3 mil, o milho passou de uma produtividade de 3,5 mil quilos por hectare para 5,5 mil, o arroz foi de 4 mil para 6,4 mil e o feijão subiu de 734 para mil quilos por hectare plantado.

Na pecuária, o rebanho brasileiro tinha 172,7 milhões de cabeças de bovinos no dia de referência. Apesar da diminuição do número

de vacas ordenhadas, de 12,7 milhões para 11,5 milhões, a produtividade de leite subiu de 1,6 mil para 2,6 mil litros por vaca por ano.

Para o gerente do censo, Antônio Florido, o aumento na produtividade reflete o uso de novas técnicas e tecnologias no campo, como a irrigação, que aumentou 48% e chegou a 10% dos estabelecimentos, e o plantio direto, que aumentou em 85% a área em que foi utilizada esta técnica. "Em termos de mudança estrutural de tamanho, praticamente não mudou nada. O que aconteceu nesses 11 anos foi mais tecnologia, mais pesquisa, mais condições de ter mais renda com menos despesa. Está tendo melhoria genética animal e vegetal, novas tecnologias, novos usos, automação de atividades, o que pode levar à conclusão da diminuição da mão de obra empregada e mais eficiência".

A mecanização no campo cresceu no período, com o número de tratores passando de 820.718 para 1.229.907 (cerca de 50%). Os estabelecimentos que possuíam colheitadeiras passaram de 116 mil para 172 mil (cerca de 48%) e o de adubadeiras de 147,8 mil para 253,6 mil (mais de 70%).

Por outro lado, o número total de pessoas ocupadas nos estabelecimentos agropecuários no Brasil somou 15.105.125, entre produtores, pessoas com laços de parentesco e empregados temporários ou permanentes. O número total caiu em 1,5 milhão de pessoas e a média por estabelecimento caiu de 3,2 em 2006 para 3 em 2017. Desse total, 74% dos trabalhadores tinham laço de parentesco com o produtor entrevistado.

Se forem levados em conta apenas os estabelecimentos da agricultura familiar, houve redução de 2,16 milhões de pessoas ocupadas, enquanto nos demais estabelecimentos a mão de obra aumentou em 702,9 mil trabalhadores. O número de estabelecimentos que contam com receitas de fora da atividade agrícola aumentou 79%, chegando a 1,15 milhão.

O levantamento também mostra que houve aumento expressivo na contratação de mão de obra terceirizada, com 143% a mais do que em 2006, chegando a 611.624 estabelecimentos utilizando esta forma de trabalho. Dentro dessa modalidade, a maioria contrata por meio de empreiteiros, com um total de 497.247, um aumento de 108%.

Minérios

A Vale iniciará, em novembro, a fase de testes para a implantação de dois caminhões fora de estrada autônomos na mina de Carajás. A inovação vem aliada a ações de desenvolvimento e capacitação dos profissionais da mina para acompanhar a tendência mundial da Quarta Revolução Industrial, também chamada de indústria 4.0.

Na operação autônoma, os caminhões são controlados por sistemas de computador, GPS, radares e inteligência artificial e monitorados por operadores em salas de comando a quilômetros de distância das operações, o que traz ainda mais segurança para a atividade.

Ao detectar riscos, os equipamentos paralisam suas operações até que o caminho seja liberado. Os sensores do sistema de segurança são capazes de detectar tanto objetos de maior porte como grandes rochas e outros caminhões, bem como seres humanos que estejam nas imediações da via.

De acordo com o diretor o Corredor Norte da Vale, Antonio Padovezi, além do fator segurança, o uso de equipamentos autônomos em Carajás, maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, garantirá maior sustentabilidade para a mineração brasileira. "É mais um avanço que traz ganhos sociais, ambientais e econômicos, reduz a exposição dos empregados a riscos, aumenta a competitividade, reduz a emissão de gases poluentes e ainda impulsiona uma capacitação e evolução das competências profissionais, acompanhando uma tendência natural e vivenciada hoje no mercado em todo o mundo", afirma.

A entrada em operação definitiva para produção deverá ocorrer no final do primeiro semestre de 2020. Todos os profissionais que irão interagir com os equipamentos autônomos serão treinados. A mina de Carajás funcionará parte de forma autônoma, mas também continuará com a operação convencional. Os resultados serão avaliados para a expansão da frota.

Estima-se que até 2024 estejam operando 37 caminhões autônomos em Carajás, o que representa cerca de 40% da frota atual.

A Vale suspendeu temporariamente, a partir do dia 21/10, a disposição de rejeitos na barragem Itabiruçu, localizada no Complexo de Itabira, em Minas Gerais, enquanto faz avaliações sobre as caraterísticas geotécnicas da barragem. Durante a paralisação, a barragem adotará o protocolo de emergência em Nível 1, de acordo com a Agência Nacional de Mineração (ANM), que não requer evacuação da população próxima. A barragem Itabiruçu teve sua Declaração de Condição de Estabilidade (DCE) emitida em 30 de setembro de 2019, que permanece válida.

A decisão de paralisar as atividades dessa barragem derivou de avaliação da própria Vale, acordada com órgãos de fiscalização externos, sobre a necessidade de realizar estudos complementares sobre suas caraterísticas geotécnicas. Os estudos serão realizados por empresa contratada pela Vale, durante o prazo de 30 dias.

O impacto da paralisação da barragem Itabiruçu, que recebe rejeitos da mina de Conceição, estará limitado a 2019 com cerca de 1,2 Mt, uma vez que o plano de produção de 2020 já previa a paralisação momentânea desta barragem em grande parte de 2020. Deste modo o plano de retomada da produção paralisada de aproximadamente 50 Mt permanece inalterado, conforme apresentado no Relatório de Produção e Vendas do 3T19.

A Vale reafirma seu guidance de vendas de minério de ferro e pelotas de 307-332 milhões de toneladas. No entanto, em função da paralisação de Itabiruçu e pela revisão do seu plano de vendas, espera que estas se situem entre o limite inferior e o centro da faixa.

Comércio

Em visita oficial aos Emirados Árabes Unidos, o presidente Jair Bolsonaro firmou oito atos bilaterais com o país do Oriente Médio em várias áreas como paz e segurança, cooperação econômica, inteligência artificial, meio ambiente e defesa. A comitiva brasileira foi recebida, no último domingo (27/10), em Abu Dhabi, pelo príncipe herdeiro do país, Xeique Mohammed bin Zayed Al Nahyan.

Bolsonaro está em visita a três países da região. Depois dos Emirados Árabes, visita o Catar e a Arábia Saudita, que são grandes compradores de produtos do agronegócio brasileiro e compradores promissores de produtos de defesa. Os dois países são donos de grandes fundos soberanos em busca de oportunidades de investimento em países emergentes.

Para despertar o interesse das companhias em expandir as atividades no Brasil, foi firmado entendimento com os Emirados Árabes para a troca de informação sobre o ambiente de negócio e oportunidades de investimentos nos dois países, por meio de compartilhamento de experiências e de melhores práticas empresariais.

Na área de defesa, os dois países pretendem constituir um fundo para expansão da capacidade produtiva do setor no Brasil. O objetivo é financiar projetos considerados prioritários pelos dois países.

Os dois países também estabeleceram as diretrizes para a parceria no desenvolvimento, produção e comercialização de produtos de defesa. Também foi assinado ato para o desenvolvimento de iniciativas de alto nível nas áreas de paz e segurança; de cooperação econômica, especialmente em comércio, investimento, indústria, infraestrutura, agricultura, transporte e espaço exterior; de cooperação energética e articulação de mecanismos conjuntos nos setores do turismo, cultura e esportes.

O Brasil e os Emirados Árabes ainda se comprometeram à troca e proteção mútua de informações. O acordo assinado estabelece, entre outros assuntos, equivalência dos níveis de classificação, medidas de proteção, regras de acesso e transmissão de informações classificadas, bem como providências relacionadas ao vazamento de dados sigilosos. Um outro memorando de entendimento prevê parceria entre instituições tecnológicas na área de inteligência artificial por meio do desenvolvimento de programas de pesquisas básicas e aplicadas, realização de projetos conjuntos e participações em eventos.

Na área aduaneira, os dois países deverão prestar assistência mútua na prevenção, combate e investigação de infrações aduaneiras para garantir segurança e fluidez na cadeia logística do comércio. Além disso, haverá troca de informações sobre assuntos de sua competência, tais como valoração aduaneira, regras de origem e classificação tarifária.

Os órgãos de meio ambiente também vão cooperar nas áreas de conservação ambiental e de espécies ameaçadas e desenvolver iniciativas em ecoturismo, gestão de zonas úmidas, entre outros.

Há mais de 10 anos um chefe de Estado brasileiro não visitava os Emirados Árabes Unidos, segundo maior parceiro do Brasil na região. Já o Brasil é o principal parceiro do país na América Latina.

Antes de chegar ao Oriente Médio, Bolsonaro passou por China e Japão para divulgar as reformas que o governo este empreendendo no campo econômico e divulgar as oportunidades de negócio no Brasil.

O Brasil e a China assinaram na última sexta-feira (25/10) dois protocolos sanitários para a exportação de carne termoprocessada e de farelo de algodão para China. Os acordos foram assinados pela ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) e pela Administração Geral de Aduanas da China (GACC), conforme informou a Presidência da República.

Os protocolos estabelecem os requisitos para permitir a exportação dos dois produtos do Brasil à China. O objetivo da negociação de protocolos sanitários entre os países é evitar o ingresso de pestes ou pragas endêmicas do país exportador no país importador. Conforme as normas da Organização Mundial do Comércio e outros organismos internacionais de referência, as exigências determinadas pelo país importador devem estar baseadas em critérios científicos.

A carne termoprocessada é a carne que tenha passado por processos térmicos, como a cocção. O Brasil exportou em 2018 US$ 557 milhões em carne bovina processada e a China importou US$ 25 milhões do produto.

Já o farelo de algodão é usado como ração animal. A exportação brasileira de farelo de algodão ainda é incipiente. A China importou US$ 4 milhões da commodity.

Também foi anunciado um memorando de entendimento entre a Embrapa e a Academia Chinesa de Ciências para a criação de laboratórios conjuntos voltados ao melhoramento e desenvolvimento da soja. O memorando pretende fomentar a cooperação em ciência e tecnologia por meio de projetos conjuntos nas áreas de agricultura e recursos naturais para o aprofundamento do conhecimento existente e com base no desenvolvimento de agricultura sustentável e de fortalecimento institucional.

O primeiro projeto consistirá no estabelecimento de um laboratório virtual Brasil-China que desenvolverá pesquisas nas áreas de caracterização de germoplasma, edição de genoma e genética funcional na cultura da soja.

Autoridades de comércio dos Estados Unidos e da China estão "perto de finalizar" algumas partes de um acordo, após discussões de alto nível por telefone no dia 25/10, disse o escritório do Representante de Comércio dos EUA, acrescentando que as negociações de menor escalão aconteceram "continuamente".

Em comunicado divulgado após a ligação, o escritório não forneceu detalhes sobre as áreas de progresso. "Eles avançaram em questões específicas e os dois lados estão perto de finalizar algumas seções do acordo. As discussões de menor escalão aconteceram continuamente, e as autoridades de alto nível terão outro telefonema num futuro próximo", afirmou o documento.

A ligação ocorreu num momento em que Washington e Pequim estão trabalhando para chegar a um acordo sobre o texto da "fase um" de um acordo comercial anunciado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em 11 de outubro. Trump disse que espera assinar o pacto com o presidente da China, Xi Jinping, no próximo mês, durante uma cúpula no Chile.

As duas maiores economias do mundo estão tentando resolver uma guerra comercial prolongada que está agitando os mercados financeiros, interrompendo as cadeias de oferta e desacelerando o crescimento econômico global.

"Eles querem muito fazer um acordo", disse Trump a repórteres na Casa Branca no dia 25/10. "Eles vão comprar muito mais produtos agrícolas do que se pensava possível."

A China deve importar melão produzido no Brasil e habilitar novos frigoríficos brasileiros para fornecerem carne aquele país. Em compensação, o Brasil vai importar pera chinesa. O anúncio foi feito pela ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, que se reuniu no dia 23/10 com o colega chinês, Han Changfu.

"Muitas coisas estão caminhando com muita celeridade. No caso das frutas, devemos ter o anúncio da abertura de melão do Brasil para China e de pera da China para o Brasil. Temos mais habilitações que devem acontecer no intervalo de dias entre a visita do presidente Bolsonaro à China e a visita do presidente Xi Jinping ao Brasil", afirmou Tereza Cristina.

Esta é a segunda viagem da ministra à Pequim. A primeira foi em maio deste ano. Tereza Cristina chegou à China no fim de semana passado e no dia 24/10 se juntou à delegação do presidente Jair Bolsonaro. A delegação visitou a Muralha da China e depois se reuniu com o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, Paulo Skaf.

Tereza Cristina destacou a importância da continuidade das conversas entre maio e outubro deste ano. "Tivemos alguns avanços. A viagem de maio foi importantíssima para uma abertura maior entre o Ministério da Agricultura e o GACC (aduana chinesa)", disse a ministra.

A ministra ressaltou o importante mercado que se abre para a produção pecuária brasileira. "Hoje o mercado de carnes está em ebulição aqui, a necessidade é muito grande. Então, aqueles frigoríficos que estão preparados com os protocolos para exportar para China terão oportunidade, tamanha é a necessidade e a vontade de importar carne do Brasil", afirmou.

Na área agrícola, segundo a ministra, estão sendo acertados protocolos para exportação de farelo de algodão e de farelo de soja, mas essa negociação exige mais conversas entre as equipes técnicas dos dois países. A China também manifestou interesse no açúcar e no etanol brasileiros.

"Há interesse deles no açúcar, no algodão e até no etanol. (O etanol) Entrou de maneira muito inicial ainda, muito pontual, mas vamos caminhar para uma discussão também sobre esse assunto", afirmou a ministra.

Tereza Cristina reforçou a importância das parcerias entre o Brasil e a China – um país que precisa alimentar 1,4 bilhão de pessoas. "O que o nos foi dito ontem, com muita propriedade, é que eles têm a necessidade (de alimentos), porque estão colocando no mercado de consumo mais de 300 milhões de pessoas. Isso é um outro Brasil que precisa ser alimentado dentro da China", disse.

"Nós temos de aproveitar essa oportunidade, entregando o que eles querem: volume, alimento de qualidade e preços que possam estar ajustados aqui no mercado chinês", completou.

De acordo com reportagem publicada pelo jornal Valor Econômico, o plano de abertura da economia desenhado pelo governo Jair Bolsonaro prevê um corte unilateral das alíquotas de importação sobre produtos industriais de 13,6% para 6,4%, na média, em quatro anos – o que deixaria o Brasil com níveis de proteção tarifária à indústria equivalentes aos dos países mais ricos do mundo.

O jornal deve acesso a uma simulação realizada pelo governo brasileiro e compartilhada com os demais sócios do Mercosul para reduzir a Tarifa Externa Comum. Pela simulação, as alíquotas sobre automóveis de passageiros trazidos do exterior devem cair de 35% para 12%. Diminuiria também, de 35% para 12%, a tarifa cobrada de produtos têxteis e vestuário. Em um momento de sobreoferta e excesso de capacidade global, laminados de aço a quente teriam queda de 12% para 4%. Ônibus passariam de 35% para 4%. O polipropileno baixaria de 14% para 4%.

Segundo o Valor, pela proposta, para diversos setores da indústria de transformação, o corte poderia ir muito além de 50% da tarifa de importação praticada hoje. Enquanto isso, o agronegócio ficaria com alíquotas praticamente inalteradas.

O documento foi apresentado ao "Grupo Ad Hoc para Analisar a Consistência e Dispersão da TEC" e ainda não teve resposta dos outros sócios do bloco – Argentina, Uruguai e Paraguai. Há sugestões de alíquotas para 10.270 NCMs, como são conhecidas as nomenclaturas comuns do Mercosul. Cada NCM abrange um produto específico ou uma pequena categoria de produtos. O estudo prevê redução da TEC para calçados (31,8% para 12%), equipamentos médico-hospitalares (11,2% para 3,8%), móveis (17,6% para 8,8%), produtos plásticos (10,8% para 4,8%), siderúrgicos (10,4% para 3,7%), máquinas, material e aparelhos elétricos (12% para 4,2%).

A ministra Tereza Cristina reuniu-se no dia 22/10, em Pequim, com o presidente da Cofco, Jun Lyu. No encontro, o executivo chinês informou que o grupo, maior processador de alimentos da China, pretende ampliar investimento em quatro plantas de açúcar no Brasil. Ficou acordado ainda a criação de um grupo de trabalho para debater uma política sobre o comércio de açúcar e etanol entre os dois países.

Na China, a ministra Tereza Cristina destacou que o Brasil tem condições de fornecer cada vez mais produtos agropecuários de qualidade para o mercado chinês, entre eles milho, sorgo, gergelim e amendoim. De acordo com a ministra, o Brasil quer diversificar as vendas para a China. Durante a visita ao país asiático, Tereza Cristina negocia a ampliação da pauta exportadora, com a inclusão de caroço de algodão, proteína concentrada de soja, material genético avícola, melão, uva e miúdos suínos.

Outro assunto discutido foi infraestrutura. Tereza Cristina propôs que os chineses invistam também em projetos de logística no Brasil, como ferrovias e portos, principal gargalo para o escoamento da produção agropecuária nacional.

Jun Lyu ressaltou a importância da agricultura brasileira para o mundo e confirmou que estará no Brasil, em novembro, junto com a comitiva do presidente chinês, Xi Jinping, para a Cúpula do Brics.

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