

Notícias principais

Os países árabes passaram a ser o terceiro maior destino das exportações brasileiras no ano passado, segundo dados da Câmara de Comércio Árabe Brasileira. Em 2018, a região ocupava o quinto lugar no ranking de compradores internacionais do Brasil, com US\$ 11,4 bilhões em importações, e em 2019 ela subiu duas posições, com importações de US\$ 12,1 bilhões.

O aumento nas exportações do Brasil para os países da Liga Árabe foi de 6,3% em 2019 sobre 2018. Juntos, os países árabes ficaram atrás apenas da China e dos Estados Unidos como destino dos produtos brasileiros no ano passado, enquanto que no ano anterior estavam atrás também de Argentina e Holanda, além de China e Estados Unidos.

Segundo a Câmara Árabe, os mercados árabes sustentaram a demanda e mantiveram fidelidade aos parceiros brasileiros, num ano em que compradores importantes reduziram compras. Isso aconteceu com a China, que por causa da febre suína exterminou parte do seu rebanho, o que impactou na demanda pela soja comprada do Brasil, e ocorreu com a Argentina, que passou por forte crise econômica.

“Enquanto o mundo todo comprou 7,5% menos do Brasil, cerca de US\$ 224 bilhões, e o superávit recuou 19,46%, para US\$ 46,674 bilhões, os países árabes, mais uma vez, ampliaram pedidos, reforçando a importância da parceria comercial para a nossa economia”, disse o presidente da Câmara Árabe, Rubens Hannun, em material divulgado.

O Brasil exportou para os árabes principalmente frango, açúcar, minério de ferro, carne bovina e grãos. As vendas de carne de frango avançaram 6,4% para US\$ 2,3 bilhões, as de açúcar recuaram 23,6%, com US\$ 2,1 bilhões, e as de minério de ferro cresceram 7,2%, para US\$ 1,8 bilhão. A exportação de carne bovina avançou 2,6% e ficou em US\$ 1,1 bilhão e a de grãos subiu 46,4% para US\$ 1,1 bilhão.

“A Arábia Saudita determinou que até 2030 só 40% da demanda de frango, por exemplo, será atendida via exportação. Hoje esse percentual é perto de 60%. Nesse cenário, as empresas brasileiras líderes em suplementos alimentares, vacinas e genética para produção agropecuária têm uma grande oportunidade de internacionalização. Em abril, realizaremos um fórum econômico para discutir essas oportunidades”, diz Hannun, sobre o Fórum Econômico Brasil-Países Árabes, que ocorrerá no dia 14 de abril na capital paulista.

Portos, terminais e infraestrutura

Um acordo comercial entre o Governo do Paraná e a Rumo Logística vai permitir que a Ferroeste (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.) amplie a capacidade de escoamento da safra, beneficiando o setor produtivo do Estado. O anúncio foi feito na última quinta-feira (30/01) pelo governador Carlos Massa Ratinho Junior, durante reunião no Palácio Iguazu com o prefeito de Cascavel, Leonaldo Paranhos, e lideranças empresariais da Região Oeste.

A expectativa, de acordo com o secretário de Estado da Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, é que o volume de produtos transportados na malha ferroviária que liga Cascavel a Guarapuava passe de 1,1 milhão de toneladas por ano para cerca de 2 milhões/ano.

O novo documento de operação, que deve ser assinado nos próximos dias para garantir segurança jurídica às partes, vai permitir que as duas empresas compartilhem cargas que saem da Região Oeste em direção a Paranaguá. A negociação possibilita à Rumo entrar no trecho da Ferroeste, inclusive com reforço de maquinário. Para que isso aconteça, há uma regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Atualmente, a multinacional é responsável pela operação entre Guarapuava e o Porto de Paranaguá. Já a Ferroeste administra o trecho ferroviário entre Cascavel e Guarapuava. “Esse acordo comercial vai permitir uma considerável ampliação no escoamento da safra, já a partir de março. Garante capacidade logística e uma redução de custos para os produtores”, explicou Sandro Alex.

O Interalli Grãos, terminal graneleiro do Grupo Interalli no Porto de Paranaguá, no Paraná, cresceu 20% em 2019 na comparação com 2018. O grande destaque do ano foram as exportações de milho, que tiveram uma alta expressiva, saindo de 350 mil toneladas em 2018 para 1,35 milhão em 2019.

“Para que se tenha ideia, 25% de todo o milho movimentado no porto passou pelo terminal da Interalli Grãos”, informa o diretor do Grupo Interalli, Fabrício Slaviero Fumagalli. O Porto de Paranaguá é o segundo principal exportador de milho do Brasil, atrás apenas do Porto de Santos.

Segundo o gerente do Terminal da Interalli Grãos, Helder Catarino, em 2019, o crescimento foi potencializado por uma visão de oportunidade.

“Vimos que havia um grande estoque de passagem de milho safrinha de 2018 para 2019, e uma demanda consistente pelo milho brasileiro, principalmente do Irã, a gente se antecipou e estimulamos esse mercado”, explica. “Dando condição logística para uma ou duas tradings, outras acabaram vindo junto, aproveitando as boas margens desta oportunidade de negócio. Nós fomos o estímulo para essa exportação forte de milho no primeiro semestre, o que não é comum no Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá”.

Considerando o volume total movimentado no Porto de Paranaguá, o crescimento nas exportações de milho em relação ao ano anterior foi de 450%.

Expectativa para 2020 – Em 2020, as perspectivas são igualmente positivas, mas, de acordo com Catarino, espera-se um ano mais “tradicional”. “Enxergo um ano mais tradicional na exportação. Primeiro semestre concentrado na exportação de soja e um segundo semestre exportando os últimos contratos de soja e os volumes do milho safrinha, os quais prometem, ainda que menores que 2019, apresentarem números bastantes importantes e representativos para o movimento total do Porto de Paranaguá”, afirma.

“A nossa previsão de crescimento é de 10%, em cima de 2019. Devemos fazer 2,3 milhões de toneladas entre soja e milho, com volume maior de soja”. No Interalli Grãos, o volume de soja deve representar 70% do total neste ano, segundo as previsões.

Recorde de movimentação – O Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá fechou 2019 com um recorde na movimentação dos granéis sólidos. Foram exportados mais de 20,23 milhões de

toneladas de soja e milho, em grão e farelo. O volume alcançado supera em quase 2,4% o número de 2018 — de 19,76 milhões de toneladas.

O Porto do Açu, através de sua diretora de Negócios Internacionais & Inovação, Tessa Major, foi eleito vice-presidente da América Central e do Sul da IAPH – Associação Internacional de Portos. O mandato entrou em vigor a partir do dia 29 de janeiro e tem duração de cerca de um ano e meio. A IAPH é uma associação reconhecida globalmente e representa cerca de 200 dos maiores portos de 90 países do mundo, totalizando mais de 60% do comércio marítimo internacional.

Através desta eleição, o Açu passa a integrar o conselho da IAPH ao lado de altos executivos que representam os maiores e mais influentes portos de suas regiões específicas. Durante a próxima Conferência Anual da IAPH, Tessa Major já irá representar o Açu e os demais portos membros das regiões Sul e Central da América.

Ao compor o conselho da IAPH, o Porto do Açu participará dos processos de tomada de decisão no âmbito da associação, se envolvendo nas principais discussões de tendências e estratégias do setor marítimo portuário internacional. Este papel representa um selo de qualidade para o Açu, uma vez que a IAPH funciona como importante fórum para cooperação internacional com notável sucesso e liderança no campo da sustentabilidade e inovação.

O atual conselho da IAPH é composto pelo Porto do Açu, as Autoridades Portuárias de Vancouver (Canadá), Hamburgo (Alemanha), Nigéria (África) e Klang (Malásia), além da Corporação Internacional de Portos Kobe-Osaka (Japão), sob a presidência da Autoridade Portuária de Barcelona (Espanha).

Os novos armazéns na retroárea do Cais de Capuaba, em Vila Velha, iniciaram, no dia 28/01, a primeira operação do ano, movimentando carga de malte. São duas estruturas removíveis – a segunda está em fase final de instalação – com capacidade para 15 mil toneladas estáticas, cada uma. A inauguração foi com malte, mas a partir das próximas operações irão receber apenas fertilizante.

Para o diretor de Planejamento e Desenvolvimento (DIRPAD) da CODESA, Bruno Fardin, “este é um importante passo para resolver a questão da ociosidade da retroárea de Capuaba, aumentando a oferta de serviços do Porto e trazendo receita”. Os armazéns são de estrutura metálica e cada um tem 2.400 m².

A Eldorado Brasil lançou uma nova rota de transporte de celulose de sua fábrica até o porto de Santos em parceria com a CMA-CGM. Com o uso de contêineres, a carga que antes era levada de caminhão até o cais portuário passa a ser transportada por trem a partir de Jundiaí, no interior de São Paulo. Essa medida vai eliminar cerca de 25 mil viagens de caminhão a cada ano das rodovias e das ruas.

Com a nova operação ferroviária, a carga de celulose que sai da fábrica da Eldorado Brasil, em Três Lagoas (MS), é levada de caminhão até a cidade de Jundiaí. Lá ela é transferida para contêineres nos vagões dos trens. A carga, então, segue pelos trilhos até os terminais na beira do cais, de onde é embarcada em navios para exportação. Com isso, não é mais necessário utilizar caminhões para levar a carga entre Jundiaí e Santos, aliviando o tráfego nas ruas dessas cidades e nas rodovias do caminho. Outra

vantagem é evitar viagens dos contêineres vazios e cheios dentro da cidade litorânea, já que as distâncias entre o terminal de estufagem e o terminal na beira do cais exigem o uso de caminhões pelas ruas santistas. Com o trem, os contêineres são levados diretamente para o terminal onde atraca o navio.

Vale lembrar ainda que a quantidade de celulose exportada pela Eldorado Brasil não consegue ser atendida apenas pela via férrea, portanto continuam ocorrendo entregas de caminhão no terminal da Eldorado/Rishis, na região do Outeirinhos, em Santos, garantidas por uma equipe de mais de 80 pessoas, entre vinculados e avulsos.

No dia 28 de janeiro, durante reunião do Conselho Consultivo do Complexo Portuário e Industrial do Itaqui, foram assinadas as ordens de serviços de duas obras de infraestrutura para o Porto do Itaqui – recuperação de berços e pavimentação asfáltica – que juntas somam R\$ 59,1 milhões em recursos próprios da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária.

A obra de recuperação estrutural dos Berços 103 e 106 e recuperação catódica dos Berços 101 e 102, no valor de R\$ 32,2 milhões, será realizada pela Edro Engenharia. Já a pavimentação asfáltica (CBUQ, de concreto estrutural com fibras metálicas e intertravado), abrangendo áreas no Porto do Itaqui, terminais externos e cais de São José de Ribamar, ao custo de R\$ 26,8 milhões, será feita pela Edeconsil Construções e Locações.

Com a assinatura dessas ordens de serviço a EMAP autoriza as empresas que venceram os processos licitatórios a iniciarem as respectivas obras. “A recuperação dos berços e a pavimentação são serviços necessários de manutenção e preparação do Porto do Itaqui para uma nova etapa de crescimento sinalizada pelos projetos de ampliação do Tegram, dos terminais de combustíveis e de fertilizantes, além da retomada da linha regular de contêineres”, disse Ted Lago, presidente do Itaqui.

Em sua segunda fase o Tegram deve dobrar a capacidade de exportação para 14 milhões de toneladas/ano e, com a nova estrutura, a Ultracargo está aumentando a capacidade atual de armazenamento em 48 mil metros cúbicos na primeira fase, chegando a 100 mil metros cúbicos no médio prazo.

Já o terminal da COPI – Companhia Operadora Portuária do Itaqui, que deve começar a operar até dezembro deste ano, estima movimentar 3,5 milhões de toneladas de fertilizante/ano, com logística integrada à malha ferroviária da Norte-Sul.

Neste ano também serão iniciadas as obras do terminal de celulose da Suzano, que prevê a geração de 450 empregos diretos.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, participou, no dia 29/01, da cerimônia de assinatura do contrato de concessão do terminal STS20, no Porto de Santos, com o consórcio Hidrovias do Brasil S/A. O leilão do terminal aconteceu em agosto do ano passado e rendeu ao governo R\$ 112,5 milhões em outorgas.

Durante os 25 anos do contrato, a Hidrovias do Brasil S/A. vai operar uma área de mais de 29 mil metros quadrados e três armazéns, destinada à movimentação de fertilizantes e sal. A empresa já possui atividade logística de transporte de grãos e fertilizantes no Norte do Brasil e hidroviário nos Rios Uruguai, Paraguai e Paraná.

A capacidade de armazenagem anual do terminal é de 1 milhão de toneladas para sal e de 2,6 milhões de toneladas para fertilizantes. No caso dos fertilizantes, os insumos são importantes, pois abastecem a cadeia agrícola no centro do país. Já no caso do sal, que chega ao porto via cabotagem do Nordeste, o insumo abastece várias cadeias da indústria nacional, sobretudo no estado de São Paulo. Hoje, o terminal movimenta cerca de 50% do sal que chega e sai do Porto de Santos.

Investimentos previstos- Entre os investimentos previstos no terminal estão obras de demolição e de construção de armazéns, reforço do cais público, dragagem de aprofundamento, derrocamento do berço de atracação, aquisição de equipamentos para descarregamento de navios e para transporte de fertilizantes, além da instalação de balanças rodoviárias. “Serão R\$ 219,25 milhões investidos em melhorias, como construção de novos e modernos armazéns e dragagem de aprofundamento de berços, com reforço de cais, o que possibilitará a atracação de embarcações maiores”, avaliou o ministro.

“A chegada da Hidrovias do Brasil S/A. é importante porque traz um perfil diferente de empreendedor. A empresa agrega a expertise de fundos de investimentos ao negócio. Geralmente, os leilões são vencidos por operadores do setor. Além disso, é a primeira vez que a empresa vai operar em um porto público. Estamos otimistas”, avalia o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

No dia 25 de janeiro, um navio atracado no Porto de Santos levantou suspeitas de que sua tripulação não estava saudável. Segundo o Sindicato dos Estivadores de Santos (Sidestiva), os estivadores levantaram a suspeita de que os tripulantes estariam contaminados pelo coronavírus já que sua tripulação estava com tosse, espirros e os operadores responsáveis pelo Terminal Exportador do Guarujá (TEG) subiram no navio com luvas e máscaras.

O navio KM Singapore, de bandeira liberiana, é procedente da China e fez suas últimas escalas nos portos da África do Sul, Índia e Singapura e aguarda o embarque de soja a granel.

Apesar disso, a Anvisa informou que não há quaisquer elementos que justifiquem preocupações em relação ao coronavírus e que o uso de máscaras e luvas pelos tripulantes chineses deve-se às condições de trabalho exigidas haja vista tratar-se de navio transportador de grãos.

Porto de Paranaguá - Outra suspeita foi levantada nas redes sociais em relação ao Porto de Paranaguá. A empresa pública Portos do Paraná divulgou uma nota oficial na qual esclarece que não há nenhum relato de tripulante com suspeita de coronavírus no Porto de Paranaguá.

De acordo com a entidade, a guarda portuária e a equipe médica do OGMO Paranaguá foram a bordo do navio Great Praise, que está atracado no berço 208, depois de boatos espalhados em redes sociais. O órgão reforçou que está em contato com a Anvisa e demais órgãos de saúde e que todas as medidas necessárias já foram adotadas, pedindo cautela aos veículos de imprensa para evitar desinformação.

Porto do Itaqui tem protocolo para controle de epidemias - Já o Porto do Itaqui divulgou que atua de acordo com protocolos internacionais de saúde e segurança, mantendo atualizado o seu Plano de Contingência para Assuntos de Interesse Internacional

em Saúde Pública e um posto permanente da Anvisa – Agência Nacional de Vigilância Sanitária na área portuária.

De acordo com a empresa, o plano é testado anualmente por meio de exercícios presenciais simulados e conta com participação da Anvisa, secretarias de Saúde estadual e municipal, Marinha do Brasil e Polícia Federal. Todos os navios que chegam ao porto são monitorados pela Anvisa e só atracam se a Declaração Marítima de Saúde estiver de acordo com o protocolo vigente.

Anvisa - De acordo com a Anvisa, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, o Ministério da Saúde instalou, no dia 22 de janeiro, um comitê que tem como objetivo preparar a rede pública de saúde para o atendimento de possíveis casos no Brasil, a fim de responder a eventuais ocorrências de forma unificada e imediata. A Anvisa integra esse Centro de Operações de Emergência (COE) – Coronavírus.

Nota do Ministério da Infraestrutura - Com o aparecimento dos casos de doença respiratória causada pelo coronavírus na China, o Ministério da Infraestrutura – na condição de coordenador da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) e da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero) –, informou que está atuando em consonância com Ministério da Saúde e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) no sentido de manter em alerta os portos e aeroportos brasileiros sobre medidas preventivas e procedimentos relacionados à movimentação de passageiros oriundos daquele país. Num eventual relato de caso suspeito a bordo, a Anvisa adotará o protocolo para tal situação, contando com o apoio das demais autoridades e dos operadores portuários e aeroportuários.

Como é e como se comporta o coronavírus - Identificado na cidade chinesa de Wuhan, em dezembro, o coronavírus tem como características:

– Os coronavírus são uma família de vírus que recebem esse nome por sua aparência ao microscópio – são esféricos e suas superfícies são cobertas com estacas em forma de “coroa”.

– As infecções por coronavírus apresentam uma ampla gama de sintomas, incluindo febre, tosse, falta de ar e dificuldades respiratórias. Casos leves podem causar sintomas semelhantes ao resfriado, enquanto casos graves podem causar pneumonia, síndrome respiratória aguda grave (Sars), insuficiência renal e morte.

– Como outros coronavírus, o recém-identificado coronavírus da China está sendo transmitido de pessoa para pessoa por meio de gotículas quando uma pessoa infectada respira, tosse ou espirra. Também pode se espalhar por superfícies contaminadas, como maçanetas ou corrimão.

– A infecção pelo vírus recém-identificado tem um período de incubação entre 1 e 14 dias e há relatos limitados de que ele também pode estar se espalhando antes que os sintomas apareçam.

– Especialistas em doenças infecciosas e vírus dizem que a escala do surto atual aponta agora para a transmissão “autossustentada” de humano para humano. Eles estimam que cada pessoa infectada está infectando, em média, mais duas a três pessoas.

– Os testes para o novo vírus da China envolvem o uso de uma reação em cadeia da polimerase (PCR) em tempo real, que

identifica o RNA viral em uma amostra. Essas amostras podem ser de swabs (procedimento de coleta de material) na garganta, amostras de tosse ou amostras de sangue de pacientes muito doentes.

Após uma temporada de testes e ajustes, iniciados em agosto de 2019, será retomada em fevereiro, em escala semanal, a linha regular de contêineres no Porto do Itaqui.

“O objetivo dessa retomada é atrair mais negócios e reduzir o custo logístico para as empresas maranhenses, fortalecendo uma cadeia fundamental para o desenvolvimento econômico do Estado. O mercado também se organizou para consolidar as cargas e o Porto do Itaqui hoje conta com toda a infraestrutura necessária para essa operação”, afirma o presidente da EMAP, Ted Lago.

Segundo o gerente nacional de vendas/cabotagem da Aliança Navegação e Logística, Jaime Batista, a partir da segunda semana de fevereiro o navio Aliança Leblon iniciará as operações semanais no Itaqui. “Passamos alguns meses testando, monitorando a produtividade, um período também de muita prospecção de carga com resultados bastante positivos por parte dos empresários da região, o que nos motivou a atuar semanalmente”, disse.

“Agora o Maranhão está na rota de cabotagem do mercado nacional e a expectativa é crescer muito a partir deste ano”, afirma Batista. À medida que essa opção semanal for disseminada no mercado a tendência é aumentar o volume de movimentação. As cargas são variadas: alimentos, material de construção, matéria-prima para indústrias, arroz, frango refrigerado, entre outras. A expectativa inicial é movimentar 1.800 contêineres/mês.

Há dois anos começaram as tratativas entre o Governo do Maranhão, por meio da Secretaria de Indústria, Comércio e Energia (Seinc), EMAP, comunidade portuária e iniciativa privada. A EMAP vem investindo, desde 2015, em infraestrutura e estudos de viabilidade, plano que culminou com a entrega de um novo pátio para contêiner em 2017, equipado com tomadas para operação de carga refrigerada.

O esforço conjunto conta com apoio dos sindicatos de trabalhadores portuários do Itaqui (conferentes, arrumadores e estivadores), praticagem, operadores, agentes de cargas, agência marítima e da Aliança Navegação e Logística.

A infraestrutura portuária para armazenagem de contêineres do Porto do Itaqui contempla uma área de 20.250 metros quadrados com capacidade estática para 1.341 TEUS. Foram investidos R\$ 10 milhões na obra de engenharia e outros R\$ 9 milhões na reestruturação do sistema elétrico.

O Ministro dos Transportes e Comunicações (MTC) do Peru, Edmer Trujillo, informou que o projeto para a construção de um trem bioceânico que ligaria o porto de Ilo, no Peru, ao porto de Santos, no Brasil – também passando pela Bolívia e Paraguai – permanece em pausa devido à falta de interesse do Brasil.

Isso porque o presidente Jair Bolsonaro aposta mais na realização de outro projeto de corredor bioceânico que conecta o Brasil aos portos do Chile. “Bolsonaro não aposta mais tanto no lado boliviano e peruano, ele aposta no lado chileno. Então o projeto está atualmente em espera”, afirma Trujillo.

Em junho de 2019, os governos do Peru e da Bolívia prepararam um estudo de viabilidade para construir um corredor de trem que ligaria a costa do Oceano Pacífico (no Peru) à do Oceano Atlântico (no Brasil) impulsionando, assim, o comércio com o mundo.

Anteriormente, o governo do Peru havia dito que o plano ferroviário poderia custar cerca de US \$ 7,5 bilhões em território peruano e que o financiamento poderia vir da China, principal mercado de exportação da América do Sul.

De acordo com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), em 2019, a região Norte foi a que mais apresentou maior expansão no número de terminais privados. Isso porque, dos 20 empreendimentos autorizados, com investimento total previsto de R\$ 1,5 bilhão, 11 são da região, dedicados sobretudo para a movimentação de grãos líquidos.

Segundo o presidente da ATP, o almirante Murillo Barbosa, na região Norte o movimento deverá ser puxado pelo aumento da produção de bauxita e pela conclusão do asfaltamento da BR-163 até Miritituba (PA), que fortalece o eixo logístico exportador na região, com crescimento nas exportações de soja e milho. A tendência deve se fortalecer ainda mais nos próximos anos, com a construção da Ferrogrão e novos investimentos de tradings.

A ATP também investe em uma medida para reduzir os custos do frete para exportação de carga pelos portos do Rio Amazonas. Atualmente os navios que trafegam na área não podem ser totalmente carregados por causa da profundidade na saída do rio para o mar. O calado (medida da parte do casco que fica submersa) permitido atualmente é de 11,7 metros, quando o ideal seriam 12,5 metros.

“O navio entra no Amazonas com 80% da carga, mas se paga o frete cheio”, explicou o almirante. O aumento do calado em um metro proporcionaria economia de US\$ 57 milhões ao ano em frete, estima a ATP.

Depois de reformas e um ostensivo controle de pragas, os silos públicos horizontais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá voltam a receber carga. Localizados no cais, em frente aos berços 212 e 213, os armazéns são destinados ao farelo de soja. A expectativa dos operadores é movimentar 120 mil toneladas do produto pela estrutura pública, nestes três primeiros meses do ano.

Como explica a Divisão de Silos da Diretoria de Operações da Portos do Paraná, as estruturas receberam obras mecânicas, elétricas e civil. “Após a execução dos trabalhos nos armazéns, o que se tem são melhores condições de higiene e armazenagem, que mantêm a qualidade dos produtos. Além disso, garantimos um ambiente melhor para os trabalhadores”, afirma Luis Douglas Henrique, da Divisão de Silos.

São quatro armazéns, com capacidade de 15.000 toneladas cada, totalizando 60.000 toneladas de capacidade estática. Atualmente, essas estruturas públicas do complexo são usadas pelas empresas Céu Azul, Grano, Gransol, Marcon, Sulmare, Tibagi e Transgolf, na movimentação do farelo de soja.

Já estão liberados para receber o farelo, os armazéns 13F e 13A. A previsão é que os outros dois estejam prontos até o dia 10 de fevereiro.

Navegação

De acordo com o ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, o programa BR do Mar, do governo federal, para incentivar o setor de cabotagem, deve ser apresentado oficialmente até o início de março.

“O programa está em estágio adiantado. Fechamos os últimos pontos com o ministério da Economia, falei com Guedes (Paulo Guedes, ministro). Devemos lançar no final de fevereiro, no máximo até o início de março”. O ministro participou, em 29/01, da cerimônia de assinatura do contrato de concessão do terminal STS20, no Porto de Santos, com o consórcio Hidrovias do Brasil S/A.

Quando perguntado sobre a privatização do porto de Santos, o ministro afirmou que o processo está caminhando bem. “Estamos estudando o melhor modelo para geração de valor”, disse. “A gente deve fechar todas as tratativas para contratação com o BNDES. De março a abril devemos ter a consultoria contratada e vamos iniciar os estudos”, explicou.

“A maior licitação desse ano vai ser o terminal da Transpetro. A gente quer operar com navios maiores. Com o BR do Mar, Santos vai ser o principal hub da América Latina para contêineres”, disse.

A Wilson Sons Rebocadores, empresa de apoio portuário do Grupo Wilson Sons, desenvolveu uma tecnologia de inteligência artificial para operação com rebocadores que garante uma manobra ótima, com maior segurança, mais eficiência e menor custo operacional.

O sistema já está rodando nos portos do Rio de Janeiro (RJ), Vitória (ES) e Santos (SP) e auxilia nas decisões de alocação de rebocadores em manobras da companhia.

Com a iniciativa, a empresa prevê uma redução nos custos da operação com a maximização do uso dos seus rebocadores e redução no consumo de combustíveis. “Realizamos cerca de 60 mil manobras/ano e, com o uso de inteligência artificial, é possível tomar a decisão de forma mais ágil, deslocar o rebocador adequado, no momento ideal”, destaca Elisio Dourado, gerente regional da empresa.

Para realizar o planejamento da manobra, a inteligência artificial desenvolvida pela Wilson Sons Rebocadores analisa 14 parâmetros diferentes, como geolocalização dos diversos atores envolvidos (rebocadores, navio do cliente, terminal), características do navio, eficiência de consumo de combustíveis dos rebocadores, regulação de cada porto, entre outros itens.

O sistema é retroalimentado com as informações das operações realizadas. Ou seja, a partir do aprendizado de máquina (machine learning), ele é capaz de otimizar seu próprio funcionamento. O software registra os cenários de pré-decisão e decisão. E o algoritmo vai aprendendo com as soluções. Quanto mais informação, melhor fica o sistema.

Segundo o gerente regional Yuri Fedoruk, a meta é implantar a inteligência artificial em todas as 25 localidades onde a companhia atua no período de um ano. De acordo com ele, a inteligência artificial pode de ser utilizada em diversas aplicações na companhia, com o potencial de ser estendida a outros usuários, gerando novas receitas.

Futuro - O projeto começou a ser desenvolvido em setembro de 2018 no Tuglab, laboratório de inovação da companhia. O local reúne uma equipe multidisciplinar de especialistas que participou de todo o projeto do algoritmo capaz de atender às necessidades da operação com rebocadores.

O sistema foi alimentado com mais de 350.000 manobras que tinham seu histórico armazenadas na base de dados usada pela Central de Operação de Rebocadores (COR) da companhia. Inaugurada em 2012, a COR é responsável pelo monitoramento da frota de 75 rebocadores, distribuídos de norte a sul do país. A partir desses inputs, a inteligência artificial se tornou capaz de tomar decisões guiadas pelos dados, sem necessidade de instruções previamente programadas.

“A inteligência artificial vem para aprimorar e apoiar o trabalho realizado pela COR. Os operadores ficarão liberados de ações repetitivas e processuais para se dedicarem às atividades mais complexas da nossa operação, que trarão mais valor para nossa empresa”, avalia o diretor de operações da Wilson Sons Rebocadores, Marcio Castro.

A Drewry publicou o relatório ‘Container Equipment Insight’, que traz os preços de praticamente todos os tipos de contêineres. Segundo o documento, no final de 2019 os contêineres atingiram seu nível mais baixo dos últimos três anos.

O novo índice de preços de contêineres secos da Drewry indica que os valores dos novos contêineres de 40 pés caíram cinco pontos no trimestre, representando uma queda anual de 13%.

Essa queda pode ser explicada pelo excesso de ofertas, que exerceu a maior pressão sobre os fabricantes de contêineres. Em resumo, os preços caíram em todos os principais tipos de contêineres no último trimestre de 2019.

Apesar da queda nos preços, a produção de novos contêineres para produtos secos aumentou durante o 4º trimestre de 2019, mas permaneceu significativamente menor que em 2018. Já a produção de contêineres refrigerados, por outro lado, apresentou ganhos ano a ano.

Grãos

De acordo com a Reuters, as importações chinesas de soja dos EUA aumentaram em dezembro de 2019 em relação ao ano anterior. Isso porque a China aumentou as compras da soja americana durante uma pausa na guerra comercial dos dois países.

A China trouxe 3,09 milhões de toneladas de soja dos Estados Unidos em dezembro, 44 vezes o volume do mesmo período do ano anterior, segundo dados da Administração Geral das Alfândegas.

O número também subiu na comparação com o volume de 2,56 milhões de toneladas de novembro. Ainda assim, as importações ficaram relativamente baixas ante os níveis de mais de 6 milhões de toneladas do produto dos EUA registradas em 2017 e anos anteriores.

Os dados divulgados mostram também que, no total, o país comprou 88,51 milhões de toneladas de soja em 2019, versus 88,03 milhões de toneladas em 2018.

Vale lembrar que Pequim prometeu comprar bilhões de dólares a mais em produtos agrícolas dos Estados Unidos, como parte da Fase 1 do acordo comercial entre os dois países.

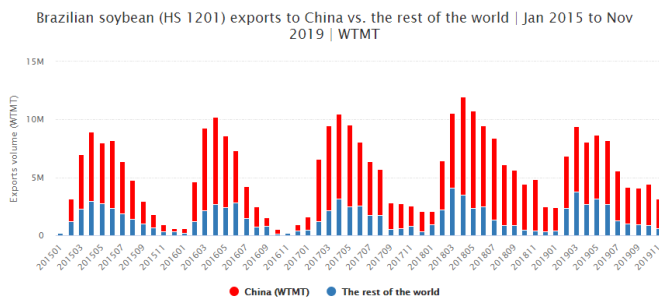
Durante todo o ano de 2019, a China trouxe 16,94 milhões de toneladas de soja nos EUA, superando as 16,6 milhões de toneladas de 2018, quando os embarques quase foram reduzidos pela metade em relação ao ano anterior devido à disputa comercial.

A China costuma recorrer à soja dos EUA no quarto trimestre do ano, quando a colheita americana domina o mercado. Mas os embarques dos EUA quase pararam no final de 2018, depois que Pequim aplicou tarifas retaliatórias em uma lista de produtos americanos, incluindo soja.

Além disso, as importações chinesas de soja do Brasil, maior fornecedor de oleaginosas, chegaram a 4,83 milhões de toneladas em dezembro, 10% a mais que no ano anterior e 25,1% acima de novembro.

Durante todo o ano, a China trouxe 57,67 milhões de toneladas de soja do Brasil, uma queda de 12,8% em relação ao volume de 66,1 milhões de toneladas de 2018.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações brasileiras de soja para a China e para o resto do mundo no período de janeiro de 2015 a novembro de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Carnes

De acordo com a Reuters, a JBS assinou um memorando de entendimentos com o WH Group, empresa chinesa de processamento de carne e alimentos para fornecimento de carnes bovina, de aves e suína in natura ao mercado chinês.

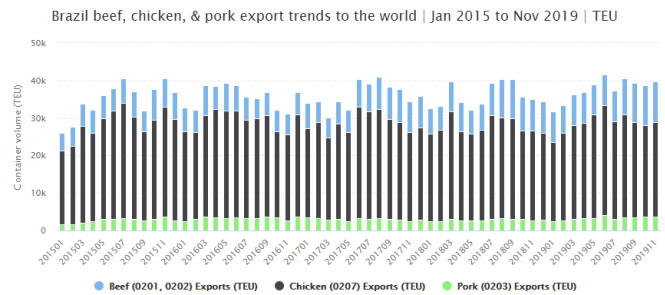
Em comunicado, a JBS afirmou que o acordo prevê fornecimento de produtos das marcas Friboi e Seara. O acordo que pode movimentar até 3 bilhões de reais por ano. Os primeiros embarques da parceria acontecerão ainda no primeiro trimestre.

Segundo a JBS, além de ampliar a participação dos produtos da empresa na China, especialmente de carne bovina, o objetivo da parceria é dar acesso direto ao consumidor por meio dos mais de 60 mil pontos de venda exclusivos do WH Group no país.

Cai preço da carne bovina - Ainda sobre o mercado de carne bovina, um levantamento do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) divulgado em 28 de janeiro constatou uma queda no preço da proteína. O preço da arroba do boi gordo ao produtor já caiu, em média, em torno de 5% desde o início do ano,

motivado pela redução na demanda pelo consumidor e no volume de exportações da carne bovina para a China.

O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostra as exportações brasileiras de carne de janeiro de 2015 a novembro de 2019:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

Os preços do boi gordo nesta sexta-feira (24) estavam cotados entre R\$ 170 e R\$ 180. Em Mato Grosso do Sul, por exemplo, foi registrada uma queda de 10,5%, na comparação entre o preço de R\$ 190, em 30 de dezembro de 2019, e o fechamento na sexta-feira, em R\$ 170.

A redução se torna ainda maior ao avaliar o comportamento do mercado em relação ao início de dezembro. Nesse mês a arroba chegou a R\$ 216, conferindo uma queda da ordem de 21% em relação à última sexta-feira.

Óleo e gás

O Porto do Rio de Janeiro recebeu, no dia 24 de janeiro, a FPSO (sigla em inglês para unidade flutuante de produção, estoque e transferência de petróleo) P-70, que vai operar no polo Pré-Sal da Bacia de Campos. A plataforma foi trazida pelo navio semissubmersível Boka Vanguard, que ancorou em uma das áreas de fundeio na Baía de Guanabara para descarregamento. A complexa operação de fundeio mobilizou profissionais da Companhia Docas do Rio de Janeiro, da Marinha do Brasil e da Praticagem do Rio de Janeiro.

O gerente de Acesso Aquaviário do Porto do Rio de Janeiro, Roque Pizarroso, ressaltou que “uma manobra desse porte é muito técnica e requer bastante expertise dos profissionais envolvidos”. Isto porque o navio é extremamente pesado, carregando a plataforma de 78 mil toneladas, milimetricamente acomodadas na embarcação.

De acordo com Pizarroso, “a operação de fundeio foi um sucesso, mas a manobra mais importante e delicada ainda ocorrerá, quando o navio Boka Vanguard submergir para a descarga da plataforma P-70 (Float-Off), que ao ser descarregada seguirá para uma outra área de fundeio, onde permanecerá por aproximadamente 30 dias”. Segundo ele, durante esse período, serão realizadas, entre outras ações, o seu comissionamento, a nacionalização da estrutura e os preparativos para a continuação da viagem com destino ao Projeto Atapu 1 (Pré-Sal) da Bacia de Santos. Sobre a escolha do local de descarregamento da plataforma, o gerente explicou que “a Baía de Guanabara tem águas abrigadas, que atendem perfeitamente a todos os requisitos técnicos de profundidade, ventos e correntes necessários à operação”.

O que é a P-70? - A P-70 faz parte da série de plataformas replicantes, que atualmente respondem por parte da produção no

pré-sal, com a operação já iniciada nas unidades P-66, P-67, P-68 e P-69. Construída na China, a plataforma tem capacidade para produzir 150 mil barris de óleo e 6 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia.

O transporte da P-70 foi realizado pela modalidade chamada de dry tow (reboque seco), o que significa que em vez de ser conduzida por rebocadores oceânicos, a unidade é embarcada em um semi-submersível heavy lift ship (navio semissubmersível para transporte de carga pesada).

Comércio

Segundo um relatório da Câmara Marítima e Portuária (Camport) do Chile, em 2019 o comércio exterior pelos portos do país atingiu 115,1 milhões de toneladas, 8,2% a menos do que o alcançado em 2018. Quanto ao valor, foram registrados US \$ 112.587 milhões, 7,2% abaixo do registrado no ano anterior.

Analisando os últimos cinco anos, observa-se que em 2019 a carga exportada em toneladas diminuiu 4,4% em relação a 2015, enquanto a carga importada em toneladas cresceu 10,5%. Em termos de carga total transferida, a carga mobilizada aumentou 2,3%. E em relação ao valor, observa-se que os valores em dólares dos produtos importados aumentaram 12,6%, enquanto os produtos exportados o fizeram em 14,4%.

Uma tendência semelhante é observada para o total de trocas comerciais, marcando um aumento de 13,6%.

Exportações - Entre 2018 e 2019, a carga total exportada caiu 7,5 milhões de toneladas. Os produtos com maiores variações entre os dois períodos foram minérios e concentrados de ferro, que caíram 5,5 milhões de toneladas, e as exportações de lenha, madeira, pellets e outros, que caíram para 0,7 milhão de toneladas. Por outro lado, os minérios e concentrados de cobre aumentaram 1 milhão de toneladas.

Além disso, em 2019, o valor dos produtos exportados caiu US \$ 4.495 milhões em relação a 2018. Os produtos com as maiores variações entre os dois períodos foram cobre refinado, que caiu em US \$ 2.605 milhões; celulose química de madeira, que caiu US \$ 852 milhões e cobre não refinado, que caiu US \$ 827 milhões.

Damascos, cerejas, pêssegos e ameixas cresceram US \$ 722 milhões, enquanto o milho aumentou US \$ 688 milhões.

Importações - No ano passado, a carga total importada caiu 2,78 milhões de toneladas, apresentando uma variação negativa de 4,7% em relação a 2018. O valor dos produtos importados caiu US \$ 4.224 milhões, 7,8% inferior a 2018.

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, assinou, no dia 29 de janeiro, uma lei que promulga o acordo comercial USMCA, entre seu país, o México e o Canadá. O novo acordo substitui o Nafta, Acordo de Livre Comércio da América do Norte.

O tratado irá vigorar por 16 anos e atualiza regras comerciais no continente para a tecnologia do século 21, salvaguardar os padrões ambientais e trabalhistas no México e reforçar os requisitos para o comércio da indústria automotiva entre os três países.

Em resumo, o acordo possui regras mais rígidas nos setores trabalhista e automotivo, mas deixa 1,2 trilhão de dólares em fluxos comerciais anuais de EUA-México-Canadá em grande parte inalterados.

De acordo com dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior, Secex, na quarta semana de janeiro de 2020, a balança comercial registrou déficit de US\$ 561 milhões e corrente de comércio de US\$ 5,693 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 2,566 bilhões e importações de US\$ 3,127 bilhões. No mês, as exportações somam US\$ 11,397 bilhões e as importações, US\$ 11,041 bilhões, com saldo positivo de US\$ 356 milhões e corrente de comércio de US\$ 22,437 bilhões.

Análise da semana - Segundo os dados divulgados, a média das exportações da 4ª semana chegou a US\$ 513,2 milhões, 30,3% abaixo da média de US\$ 735,9 milhões até a 3ª semana, em razão da redução nas exportações das três categorias de produtos: básicos (-37,5%, de US\$ 371,5 milhões para US\$ 232,0 milhões, por conta de petróleo em bruto, minério de ferro, algodão em bruto, carnes bovina, suína e de frango, soja em grãos); manufaturados (-23,5%, de US\$ 252,6 milhões para US\$ 193,2 milhões, em razão, principalmente, de aviões, álcoois acíclicos e seus derivados halogenados, óleos combustíveis, máquinas e aparelhos para terraplanagem, gasolina) e semimanufaturados (-21,3%, de US\$ 111,8 milhões para US\$ 87,9 milhões, em razão de semimanufaturados de ferro/aço, açúcar em bruto, ferro fundido, celulose, couros e peles).

Do lado das importações, houve queda de 5,2% sobre igual período comparativo (média da 4ª semana, US\$ 625,4 milhões sobre média até a 3ª semana, US\$ 659,5 milhões), explicada, principalmente, pela diminuição nos gastos com equipamentos mecânicos, químicos orgânicos e inorgânicos, cobre e suas obras, veículos automóveis e partes, equipamentos eletroeletrônicos.

Análise do mês - Nas exportações, comparadas as médias até a 4ª semana de janeiro/2020 (US\$ 670,4 milhões) com a de janeiro/2019 (US\$ 822,0 milhões), houve queda de 18,4%, em razão da diminuição nas vendas das três categorias de produtos: manufaturados (-26,5%, de US\$ 320,1 milhões para US\$ 235,1 milhões, por conta de plataforma para extração de petróleo, partes de motores e turbinas para aviação, laminados planos de ferro/aço, máquinas e aparelhos para terraplanagem, veículos de carga); semimanufaturados (-20,3%, de US\$ 131,4 milhões para US\$ 104,7 milhões, por conta de celulose, semimanufaturados de ferro/aço, ferro fundido, ferro-ligas, óleo de soja em bruto) e básicos (-10,8%, de US\$ 370,5 milhões para US\$ 330,5 milhões, por conta, principalmente, de petróleo em bruto, soja em grãos, milho em grãos, minério de cobre, farelo de soja).

Relativamente a dezembro/2019, houve queda de 22,5%, em virtude da redução nas vendas de produtos básicos (-30,9%, de US\$ 478,6 milhões para US\$ 330,5 milhões) e manufaturados (-18,2%, de US\$ 287,5 milhões para US\$ 235,1 milhões). Por outro lado, cresceram as exportações de produtos semimanufaturados (+6,3%, de US\$ 98,5 milhões para US\$ 104,7 milhões).

Nas importações, a média diária até a 4ª semana de janeiro/2020, de US\$ 649,5 milhões, ficou 12,8% abaixo da média de janeiro/2019 (US\$ 744,9 milhões). Nesse comparativo, reduziram-se os gastos, principalmente, com aeronaves e peças (-41,1%), adubos e fertilizantes (-31,3%), combustíveis e lubrificantes (-12,7%), veículos automóveis e partes (-11,9%), químicos orgânicos e inorgânicos (-7,4%). Ante dezembro/2019,

houve crescimento de 8,6%, pelos aumentos em farmacêuticos (+34,2%), siderúrgicos (+29,3%), equipamentos eletroeletrônicos (+28,3%), plásticos e obras (+19,9%) e equipamentos mecânicos (+14,8%).

- 10) Memorando de Entendimento para Cooperação do setor de Petróleo e Gás Natural
- 11) Programa Executivo de Intercâmbio Cultural (2020-2024)
- 12) Programa de Cooperação Científica e Tecnológica (2020-2023)
- 13) Acordo de Cooperação Jurídica Mútua em Matéria Penal
- 14) Memorando de Entendimento sobre Cooperação para estabelecer Centro de Excelência na Índia para Conduzir Pesquisa em Bioenergia
- 15) Colaboração na área de Pecuária e Produção Leiteira

MINISTÉRIO DA ECONOMIA
SECRETARIA ESPECIAL DE COMÉRCIO EXTERNO E ASSUNTOS INTERNACIONAIS
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERNO

EXPORTAÇÃO ACUMULADA - JANEIRO/2020 - PRODUTOS SELECIONADOS
(R\$ - EM DOLÁRIOS, EM MILHÕES)

PRODUTO	JANEIRO (A)			DEZEMBRO (B)			Var. Mês (A/B)		JANEIRO (C)			Var. Mês (A/C)	
	Valor	Quant.	Preço	Valor	Quant.	Preço	Valor	Preço	Valor	Quant.	Preço	Valor	Preço
CAFE EM GRÃO*	285,2	16,8	1693,9	127,6	1314	588,1	15,0	3,953	150,8	125,8	-15,5	-8,2	4,4
SOJA EM GRÃO	238,7	12,2	1957,9	12,7	384,7	1257,8	13,9	3,428	102,8	381,7	-492,9	-47,8	-4,3
FARFELHO DE SOJA	283,3	16,7	1697,8	48,9	3413	561,8	28,0	1987,7	724	338,9	-37,6	-38,4	3,3
OLEO DE SOJA EM GREGO	3,4	0,2	4,1	0,2	1032,3	20,7	1,0	20,1	14	781,1	-79,8	-80,8	17,1
SUCO DE LARANJA CONSERVADO	26,9	18	1,5	1,0	1000,0	11,1	2,4	32,1	15	1588,0	-146,9	-26,6	6,8
SUCO DE LARANJA NÃO CONSERVADO	54,4	3,2	37,5	5,7	557,8	136,7	6,5	203,0	3,7	672,7	-50,3	-48,7	-17,2
ACÚCAR EM BRANCO	105,5	0,2	1086,1	184,4	282,6	300,8	9,2	1386,8	183,3	222,1	8,8	5,1	3,8
ACÚCAR REFINADO	65,0	3,0	171,5	10,1	378,1	10,7	3,4	36,2	6,3	379,5	13,6	13,8	-0,1
CELESTINE	499,2	20,0	1206,1	70,3	300,8	470,2	22,4	1095,0	37,4	268,9	30,8	22,5	2,4
ALUMÍNIO	23,1	1,4	13,7	0,8	1609,1	37,4	1,9	22,3	1,1	1678,7	-23,6	-24,2	0,8
CARNE SUINA "SEM TELA"	119,3	11,1	460,0	2,7	2,805,0	171,2	8,0	163,8	3,1	2,088,7	-155,6	-153,8	62,6
CARNE SUINA "COM TELA"	493,3	27,0	12,5	5,4	4,566,1	171,2	35,0	161,6	7,1	5,089,7	-24,6	-23,2	-1,8
CARNE DE FRANGINHO NATURAL	288,9	21,7	223,5	13,1	1643,7	50,1	27,7	381,6	17,2	1810,3	-21,7	-23,5	2,3
DEMANHO AFIL E FERRAMENTAS	28,2	8,5	100,6	40,2	286,1	28,0	9,1	78,5	27,4	426,1	2,1	7,2	-4,7
LAMINADOS PLANOS	78,5	4,4	15,4	6,7	686,2	63,0	3,0	31,2	4,3	690,8	48,2	53,8	-3,5
COROIO	60,2	4,0	32,6	1,9	2,077,0	62,4	3,9	32,3	1,7	2,224,0	2,4	12,9	-10,1
FIBRA DE FOLHAS	19,5	3,5	15,5	0,3	3,833,5	97,9	5,1	36,8	1,5	3,528,7	-31,3	-37,4	6,8
MÁQUINA DE FERRÃO	128,0	76,3	20,773,1	1,921	64,6	1,693,3	70,3	24,674,0	1,770	60,4	7,8	6,5	7,8
BÁSCULA	10,6	6,1	19,6	8,4	108,8	17,8	3,7	162,7	6,3	166,7	16,5	19,8	-1,1
OLEOS COMESTÍVEIS	236,0	17,3	78,3	42,3	431	252,0	12,0	577,7	28,6	451,9	44,4	50,1	-5,3
PETROLIO EM BRANCO	1286,2	71,7	3,818,3	72,4	337,2	2,781,7	128,6	18,721	465,3	391,8	44,7	48,8	-2,2
ALUMÍNIO	38,0	23,3	25,2	14,8	1509,1	444,2	21,2	278,2	12	1508,8	30,1	12,8	-1,7
MILHO	1280,2	8,7	1,594,7	105,0	1718	7902,7	37,1	3,868,8	300,0	1710	444,8	244,2	8,2
ETANOL**	42,8	2,5	77,6	4,6	591,2	76,7	3,7	161,8	7,8	523,4	-31,2	-34,7	5,3

* CAFE EM GRÃO: Quantidade em 1000 sacos de 60kg e Preço em US\$ por saco de 60kg
** ETANOL: Quantidade em milhões de litros e Preço em US\$ por mil litros

*** SUCO DE LARANJA NÃO CONSERVADO: SEM 200g/10,00 - 1000g/30,00
**** SUCO DE LARANJA NÃO CONSERVADO: SEM 200g/10,00 - 1000g/30,00
***** SUCO DE LARANJA NÃO CONSERVADO: SEM 200g/10,00 - 1000g/30,00

Em visita à Índia, o presidente Jair Bolsonaro acenou com uma possível reviravolta na disputa do país contra a Índia na OMC (Organização Mundial do Comércio) por conta dos subsídios que o governo indiano fornece aos agricultores do seu país e que derrubaram o preço internacional do produto.

Após um encontro com o primeiro-ministro indiano, Narendra Modi, e indagado sobre a briga do açúcar levada ao Brasil à OMC, Bolsonaro respondeu: "Ele [Modi] me disse que o açúcar comercializado para fora equivale a 2% do montante. Então isso é pequeno. Pedi ao Ernesto Araújo [ministro das Relações Exteriores] a possibilidade de rever essa posição do Brasil", disse o presidente que acrescentou, ainda, que o país não exigirá "nada em contrapartida".

Disputa na OMC - O Brasil havia apresentado uma petição na OMC contra a Índia, que oferece ajuda governamental para a produção e a exportação de açúcar. A Índia, por sua vez, tem um plano de exportar 5 milhões de toneladas de açúcar da safra 2018/19 oferecendo subsídios que estão vinculados ao desempenho exportador.

Acordos bilaterais - Em visita à Índia, no último sábado Bolsonaro participou da cerimônia de troca de atos entre Brasil e Índia no Hyderabad House, em Nova Delhi. Foram assinados 15 documentos, entre acordos de cooperação e memorandos de entendimento em diversas áreas.

Conheça a seguir os novos acordos entre o Brasil e a Índia:

- 1) Plano de Ação para Fortalecer a Parceria Estratégica entre o Brasil e a Índia
- 2) Acordo de Cooperação e Facilitação de Investimentos (ACFI)
- 3) Memorando de Entendimento sobre Cooperação na Área de Segurança Cibernética
- 4) Acordo de Previdência Social
- 5) Memorando de Entendimento sobre Cooperação em Bioenergia
- 6) Memorando de Entendimento sobre Geologia e Recursos Minerais
- 7) Memorando de Entendimento sobre Cooperação na Área de Saúde e Ciências Médicas
- 8) Memorando de Entendimento para Cooperação na Área de Medicina Tradicional e Homeopatia
- 9) Memorando de Entendimento entre Ministérios da Cidadania para a Primeira Infância

Brasil vai exportar gergelim - No dia 27 de janeiro, a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina, anunciou também que o Brasil vai exportar gergelim para a Índia e passará a importar sementes de milho daquele país.

"Levo para o Brasil um ganho, que é abertura das exportações de gergelim do Brasil para a Índia – grande produtor desta commodity. O Brasil vai poder contribuir suprindo a demanda de gergelim, o que é importante para uma nova cultura que o Brasil vem desenvolvendo", afirmou a ministra.

Em compensação, o Brasil importará sementes de milho da Índia. "Estamos abrindo para a Índia as exportações de semente de milho, levando tecnologia indiana para o Brasil. Isso será muito importante para o começo da cooperação entre os nossos governos", argumentou.

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