



THE IMC-AGROVISION - Consultores para Negócios e Investimentos em Agronegócios, Minerais, Energias, Construção Civil, Infra-Estruturas - London, Middle East, África, North and Latin America (BRASÍLIA-DF) - <http://www.iman-c.com/>

Projeto: "INTELIGÊNCIA COMPETITIVA PARA A NOVA AMAZONIA 2030"

NÃO HÁ POSSIBILIDADE DE DESCANSO PARA UMA EMPRESA EM UMA ECONOMIA ALTAMENTE COMPETITIVA"

(ALFRED P. SLOAN - EX-PRESIDENTE DA GENERAL MOTORS)

"Se ainda não podes vencê-los, junta-te a eles" (ditado britânico)

SEMINÁRIO PANAMAZÔNICO 2013



Ideograma chinês para perigo (crise) = solução (oportunidade)

"Tornando Ameaças para **MUITOS** em Oportunidades para **POUCOS**"

Prof. César Clímaco
AGROVISION - Brasília (DF)
Junho de 2013
climaco23@gmail.com



HUMANIDADE - 10 PRINCIPAIS PROBLEMAS EM 2050

- 1) ENERGIA;
- 2) ÁGUA;
- 3) ALIMENTOS;
- 4) Veículos urbanos, lixos, entulhos e meio ambiente;
- 5) Pobreza;
- 6) educação;
- 7) democracia;
- 8) população;
- 9) Doenças;
- 10) Terrorismo e guerras, inclusive por água e alimentos.



Em outubro/2011, o MUNDO atingiu 7,0 bilhões de pessoas

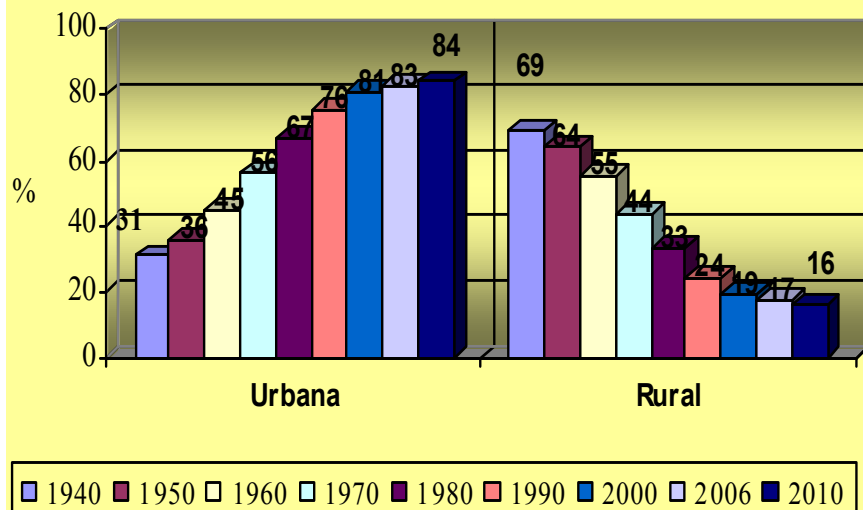
MUNDO – POPULAÇÃO TOTAL X FAMINTOS – Previsão de Evolução (milhões humanos)

ITENS/ANOS	1997	2006	2009	2050	Var. %	Var. Numérica
População total	5.400,0	6.300,0	6.700,0	9.020,0	67,0	3.620,0
Famintos + subnutridos	825,0	873,0	1.020,0	1.262,8	53,1	437,8
Part. %	15,3	13,9	15,2	14,0	-8,4	--

COMO ALIMENTAR TANTA GENTE, JÁ 15% FAMINTA, MIGRANDO DOS CAMPOS E COM A RENDA E A EXPECTATIVA DE VIDA CRESCENTES?

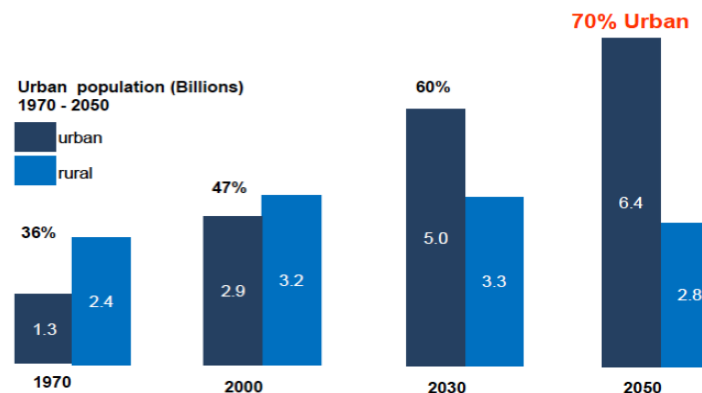
Em 2050, 70% da população Mundial morará nas cidades (atual 50%). No Brasil, entre 1960 e 2010, a população urbana ampliou 5 vezes

Brasil Urbano x Brasil Rural (população)



Context: world population by 2050

Forecast: 3 billion additional people living in cities



Source: United Nations, World Urbanization Prospects: The 2006 & 2007 Revisions

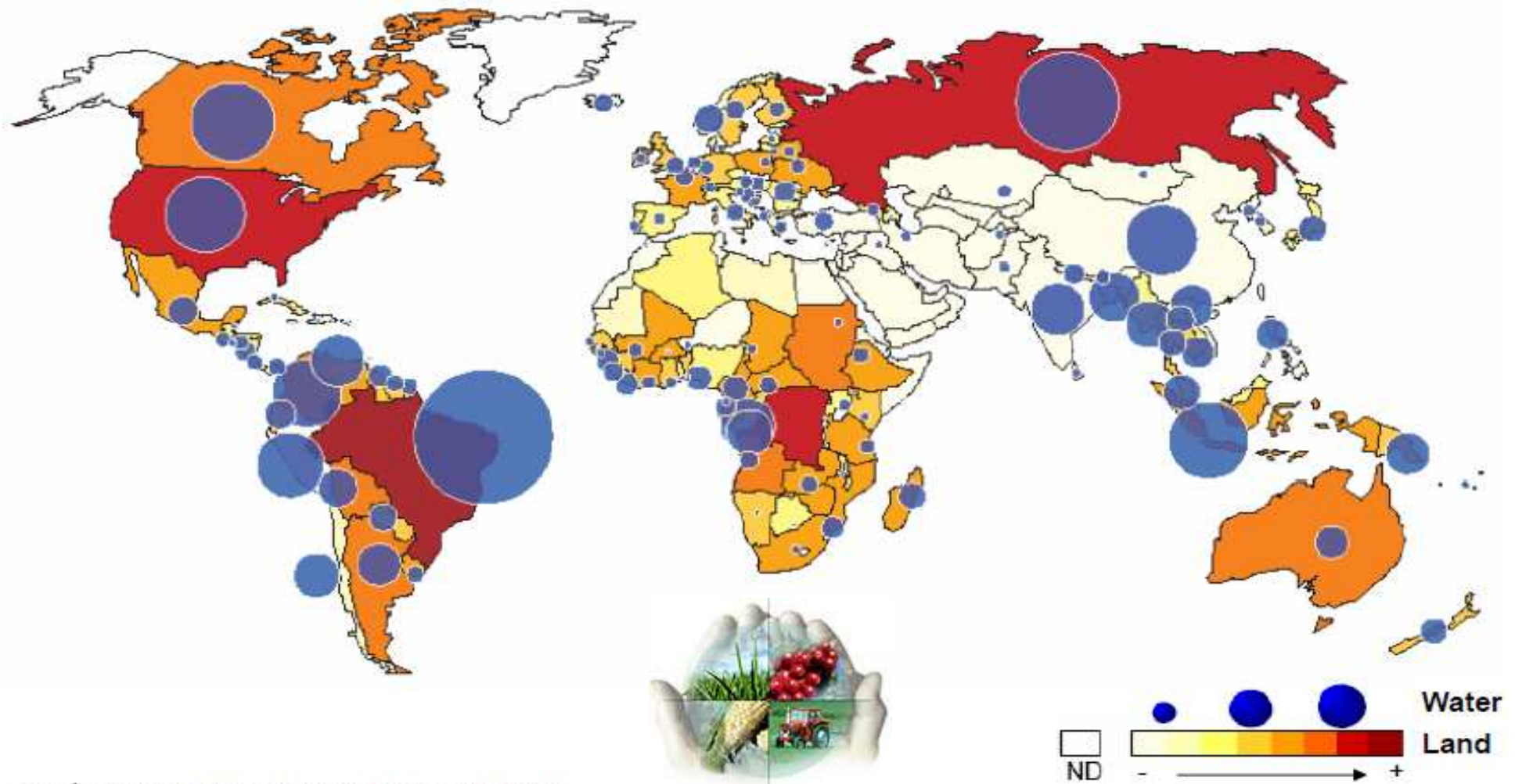
8

Nossos Estudos apontam que entre 20 e 30 milhões de pessoas migrarão, progressivamente, do Sul/Sudeste do País para as áreas de novas oportunidades do Centro-Norte e Nordeste. LÁ, SÓ RESTARÃO PESSOAS IDOSAS E COM CONSUMOS ESPECIAIS E BEM MENORES (OPORTUNIDADES OU AMEAÇAS?)

No Brasil, 80% do povo AINDA mora a até 200 km da beira mar e 16% no interior, ante 70% na Índia, 50% na China e 26% nos EUA

MUNDO: Disponibilidade Combinada de Terra e de Água em 2007

Apenas o Brasil, a China e os EUA ainda têm terras de boa qualidade e com muita água disponível. Contudo, apenas o Brasil ainda tem muitas áreas ainda não-utilizadas, não-degradadas e/ou sem geleiras/neves



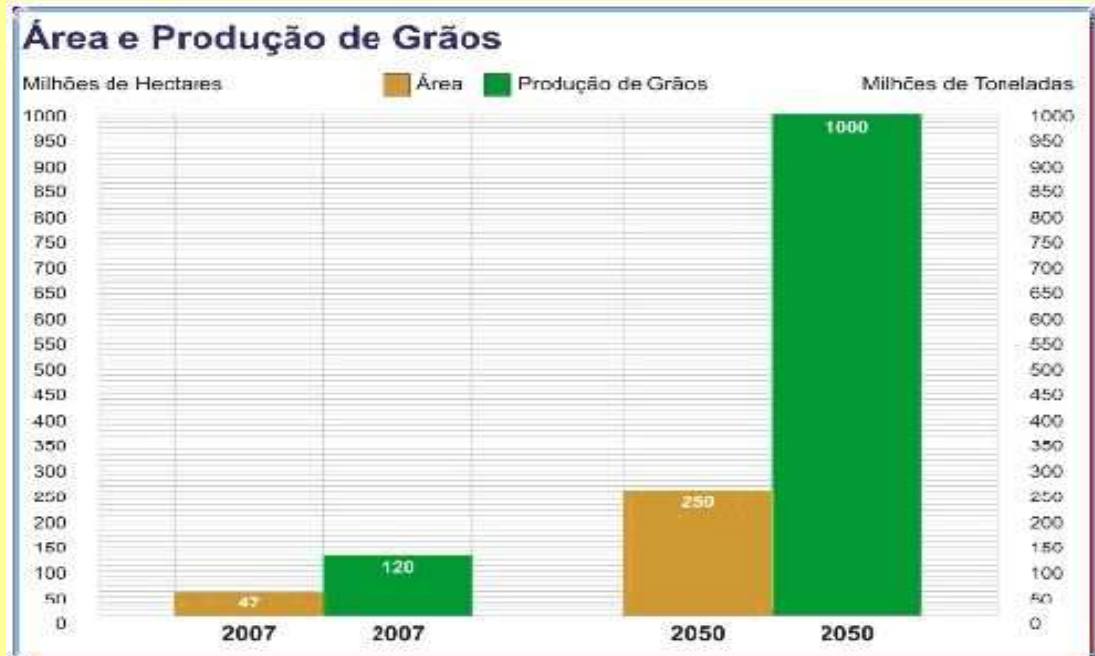
Source: FAO (2000); FAO (2007). Elaboration: ICONE

BRASIL - Potencial de Produção de grãos e com total Sustentabilidade



Sem considerar-se os cultivos energéticos (etanol, biodiesel, eucaliptos) e os demais (café, frutas, legumes, florestas, cana, pecuária etc.) O BRASIL TEM POTENCIAL PARA PRODUZIR MAIS DE 1,0 BILHÃO DE T. DE GRÃOS/ANO pela melhor exploração das áreas e incrementos das produtividades. Tudo ocorrerá de forma social e ambiental sustentáveis e justas (fora da Floresta Amazônica). SÓ PRECISAMOS DE MUITO MAIS TRANSPORTES BARATOS, RÁPIDOS E CONFIÁVEIS, E DE FERTILIZANTES PRÓPRIOS.

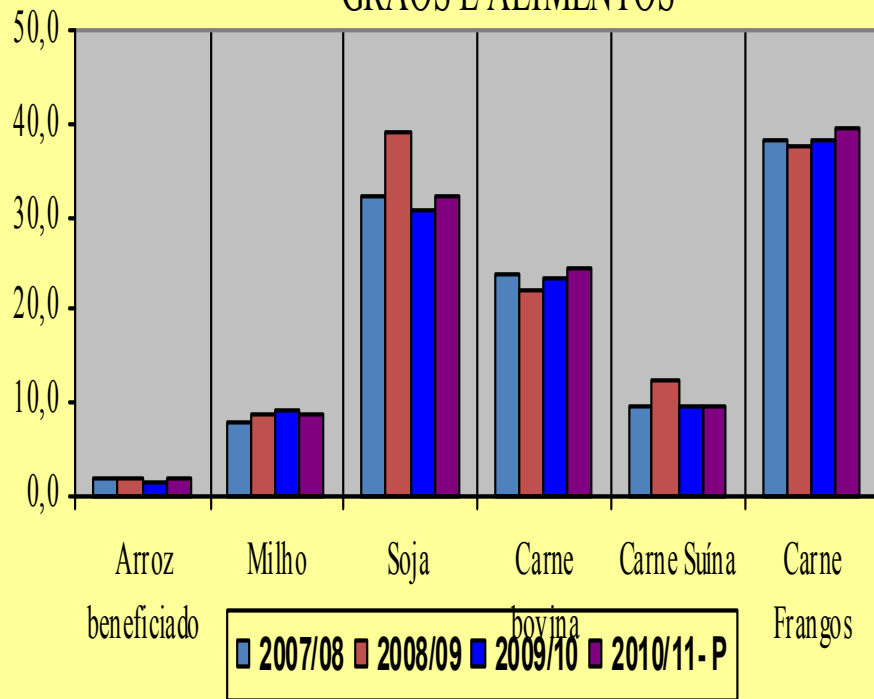
Brasil 		Milhões de Hectares	
Ocupação Geográfica	2005	2050	
Agricultura Anual	47	250	
Agricultura Permanente	15	30	
Área para uso em agricultura	100	0	
Pastagens	220	102	
Total Agrícola	382	382	



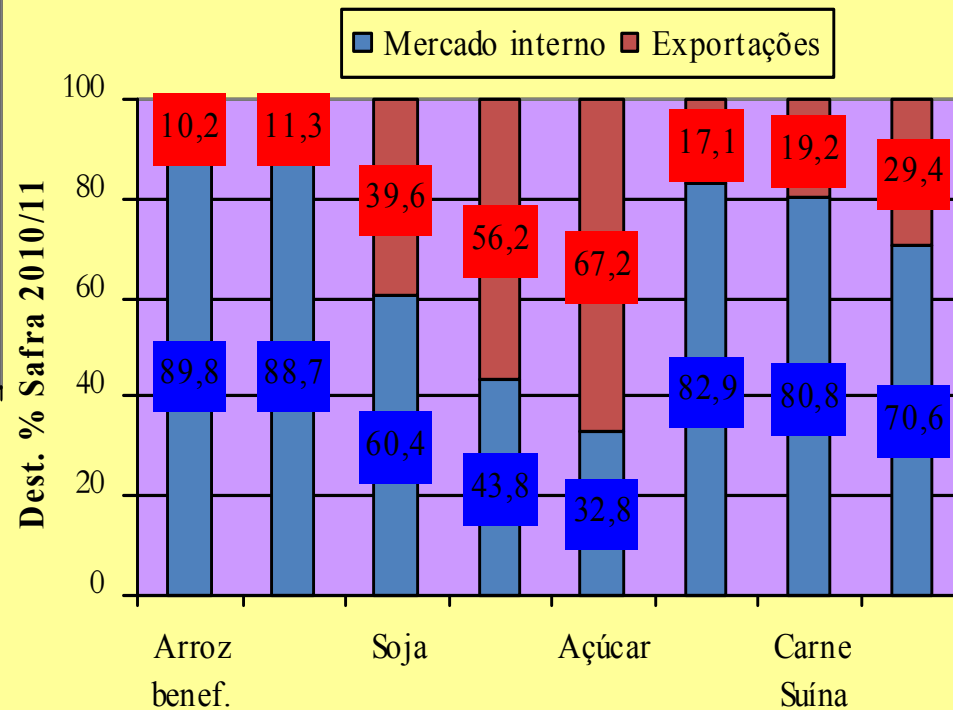
Fonte: Estudo do Consórcio Valmont

AINDA SÓ EXPORTAMOS 1,5% DO VALOR TOTAL MUNDIAL E 70% SÃO COMMODITIES (MINERIO DE FERRO, GRÃOS, MADEIRAS, CAFÉ, GRÃOS ETC..) - FELIZMENTE, mas que ainda geram poucos empregos locais. OS ELEVADOS CUSTOS COM TRANSPORTES, ENERGIAS, IMPOSTOS ETC., EMBORA EM QUEDA RECENTE, AINDA MUITO REDUZEM NOSSA COMPETITIVIDADE. AINDA BEM QUE TEMOS UM BOM MERCADO INTERNO E EM FORTE CRESCIMENTO, SO QUE AS MULTINACIONAIS JÁ PERCEBERAM ISTO E NO BRASIL NÃO TEMOS EMPRESAS FORTES E REALMENTE COMPETITIVAS NESTE MERCADO ALTAMENTE GLOBALIZADO.

Brasil part.% nas exportações mundiais DE ALGUNS
GRÃOS E ALIMENTOS

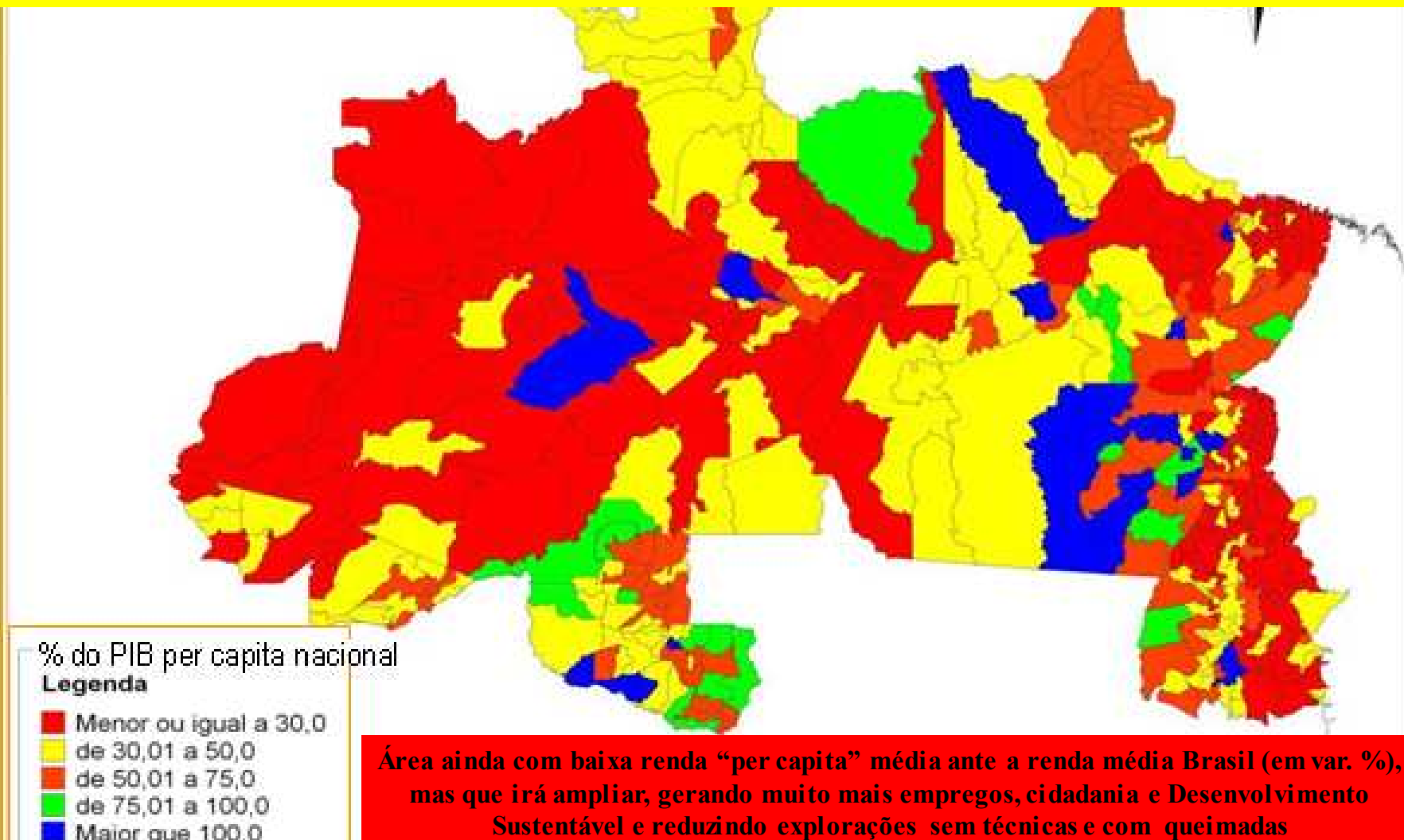


DESTINOS DAS PRODUÇÕES DE ALIMENTOS

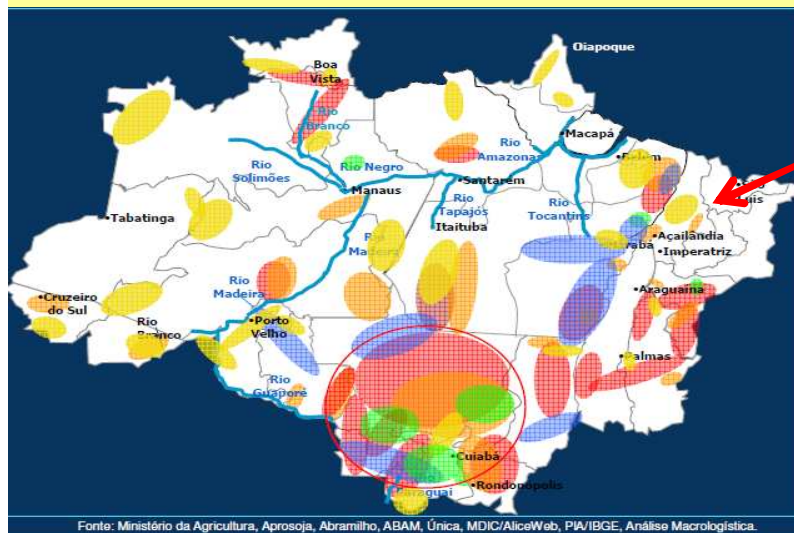


REGIÃO NORTE – ÁREAS AINDA COM MUITA POBREZA LOCALIZADA, MAS COM ELEVADO POTENCIAL PARA EXPLORAÇÕES MINERAIS/AGRICOLAS ESPECIAIS SUSTENTÁVEIS (trigo de sequeiro c/alta produtividade em RO+PA(+ norte MT); mandioca, eucalipto e paulownia para etanol; juta/malva GMO/FAIR TRADE; seringueiras; palmáceas para biodiesel e outros; polpas; plantas medicinais; artesanatos etc.)

No Brasil, ainda há baixos consumos em muitos locais de baixa renda, mas que **TENDEM A AMPLIAR MUITO COM OS EMPREGOS DECORRENTES DAS MILHARES DE OBRAS, INVESTIMENTOS, PRODUÇÕES E AGRO/MINERIO-INDUSTRIALIZAÇÕES PREVISTAS NESTE PROJETO** . O potencial de expansão do mercado interno brasileiro mais da AMÉRICA LATINA – **DE CERTA FORMA BEM MAIS SEGURO E RENTÁVEL - AINDA É POUCO EXPLORADO.**



O potencial mineral, energético, petrolífero/gás e agrícola da Região Norte do Brasil é um dos maiores do Mundo. Há muitas minas gigantes já reveladas e grandes Projetos em execução (aguardando pelas futuras ferrovias, portos e hidrelétricas), tudo legal, comprovadamente sustentável, sem degradar as florestas e sem prejudicar seus povos. Há muitas outras minas em pesquisas e/ou já conhecidas e até registradas, mas ainda não reveladas. Pequena parte da floresta pode ser usada para modernos projetos madeireiros legais e muito rentáveis com Manejo Florestal Sustentável e ambientalmente corretos (a espera das ferrovias e portos). Também, pode-se explorar em boa parte da floresta nativa as seringueiras, plantas medicinais, ervas, sucos e polpas de frutas exóticas, artesanatos etc.. O POVO da AMAZONIA TAMBÉM É BRASILEIRO E PRECISA SE DESENVOLVER SOCIO-ECONOMICAMENTE E TER A SUA INCLUSÃO SOCIAL GARANTIDA. ONGS ESTRANGEIRAS NÃO PODEM SE APODERAR DA AMAZONIA.



Fonte: Ministério da Agricultura, Aprosoja, Abramilho, ABAM, Única, MDIC/AliceWeb, PIA/IBGE, Análise Macrológica.

Projetos agrícolas

- Mandioca
- Cana
- Milho
- Soja
- Bovinos

Projetos industriais

- Alumínio
- Celulose¹
- Esmagadoras
- Fertilizantes²
- Frigoríficos
- Ind. Eletrônica
- Motos
- Pólos Madeireiros
- Refinaria
- Refrigerantes
- Siderurgia
- Sucro-alcooleiras



Projetos minerais revelados ou em execução

- Bauxita
- Caulim
- Cobre
- Ferro
- Manganês
- Petróleo
- Madeiras

Bungo, Cargill, Amaggi, ADM, Dreyfus

CHINA E OUTROS – COMO COMPETIRMOS COM “ESTES PARCEIROS” (SIC ! - inclusive com praticas comerciais até ilegais e seus bloqueios)?

CONSTRUÇÃO CIVIL - INSUMOS E MÃO-DE-OBRA: PREÇOS E CUSTOS COMPARADOS EM DEZ/2011 NA OBRA LOCAL.

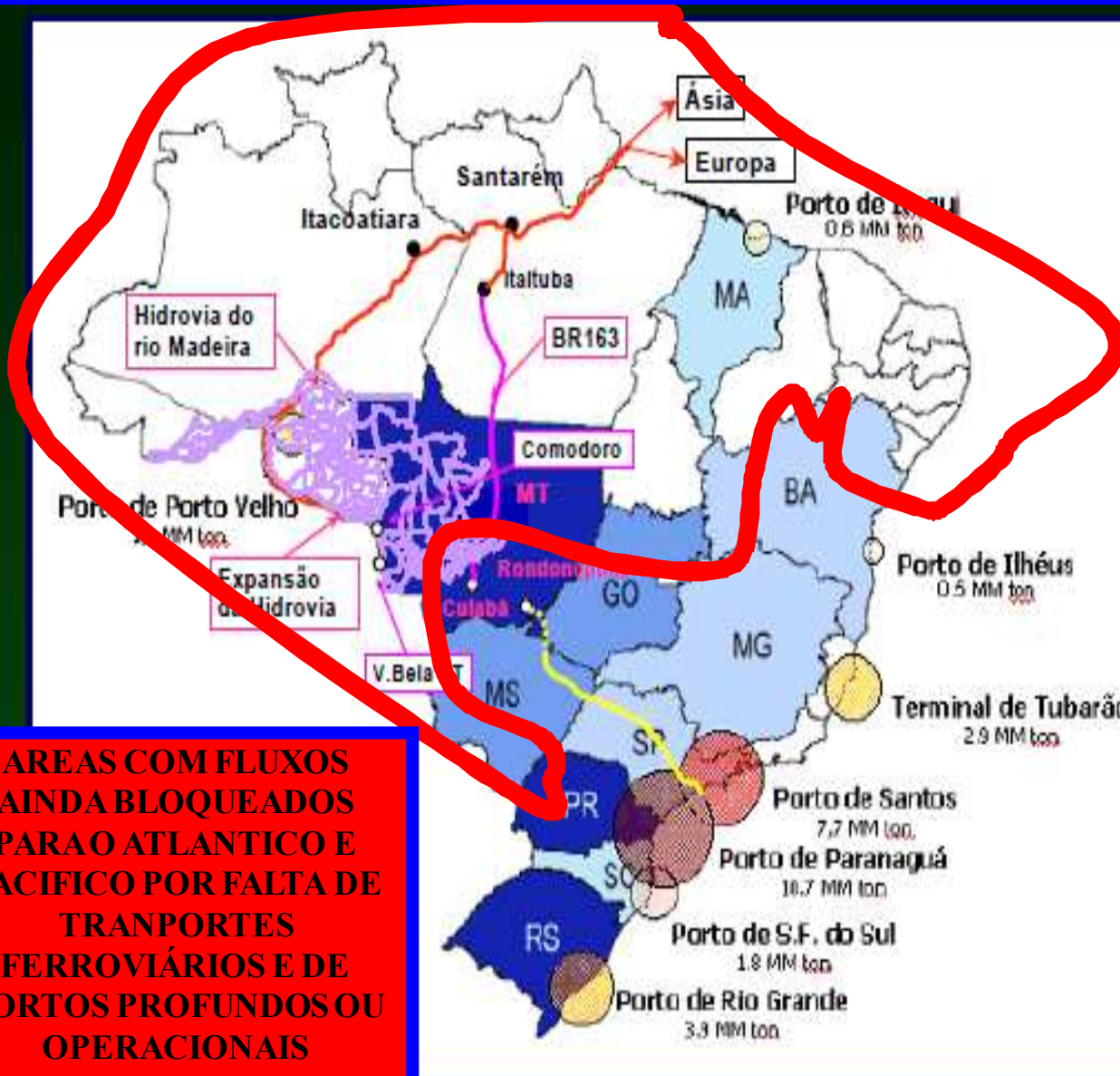
Países	Vergalhão de aço - alto rendimento – US\$/t.	Aço para estruturas - US\$/t.	Cimento comum – US\$/t.	Concreto tipo 20 N/mm2) US\$/m3	Brita - média todos tipos – US\$/t.	Gesso – US\$/t.	Madeira bruta – US\$/m3	Blocos de concreto (4") – US\$/m²	Vidro – US\$/m2
Dinamarca	1.846	2.983	231	201	29	878	738	21	119
BRASIL	3.932	5.617	180	146	48	188	--	8	63
Chile	1.018	1.077	147	120	7	5	449	16	12
EUA- Los Angeles	1.200	1.029	110	103	13	143	149	18	71
EUA- Washington	1.200	1.070	105	99	14	--	145	20	67
China	762	1.111	79	50	10	--	248	3	4

Fonte: AGROVISION com dados de GT Gardiner & Theobald LLc

• Custo com Mão-de-obra de um carpinteiro ou pedreiro diarista (US\$/hora)
China: 3,00; Índia: 1,10; Malásia: 5,00; Alemanha: 50,00; EUA: 65,00; Brasil (GO): 5,00;

Valor de venda de Apartamento privado para até 3 pessoas (US\$ m2): China: 512; Índia: 436; Malásia: 458; Alemanha: 1.536; EUA: 1.600; Brasil (DF): 750.

BRASIL – CONDIÇÕES DE ESCOAMENTOS DE GRÃOS, ALIMENTOS, MADEIRAS E BIOENERGIAS EM 2012 AINDA CARÍSSIMAS E DIFICEIS, REDUZINDO MUITO NOSSA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL E AMPLIANDO MUITO NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO E DE PROCESSAMENTOS



A nossa área AINDA com bloqueio logístico representa cerca de 2/3 do País e precisa de investidores sérios em transportes, energias, jazidas e, sobretudo, EM AGROINDUSTRIAS PROCESSADORAS e que queiram ganhar muito dinheiro e garantir sua oferta (Investimentos DE FORMA DIRETA OU EM PARCERIAS LOCAIS)

Devido ao AINDA bloqueio logístico, o custo de transporte da soja de Sorriso (MT) ao Porto de Santos em 2011 ficava por US\$ 120/t, ante apenas US\$ 20/t de custo do campo até o Porto na Argentina.

No final de 2012, o custo dos fretes rodoviários do interior do MT até o Porto de Santos estava tão elevado que representava 40% do valor da venda da carga padrão com 37 toneladas de milho. Os caminhões cobravam US\$ 3.800 pelo frete, diante de US\$ 10.200 do valor da carga.

AREAS COM FLUXOS AINDA BLOQUEADOS PARA O ATLANTICO E PACIFICO POR FALTA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS E DE PORTOS PROFUNDOS OU OPERACIONAIS

UNASUL - PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO CONJUNTO já em andamento para integração socioeconômica e da infra-estrutura da América do Sul desde 2009, conforme Acordo IIRSA.

Recente, os países da UNASUL - União de Nações Sul-Americanas criaram uma espécie de PAC do Brasil para a América do Sul e em que serão investidos US\$ 100 bilhões em 520 obras de logística e de infra-estrutura.



Grupo 1: CONEXÃO VENEZUELA (EIXO NORTE LLANERO) - COLÔMBIA (ÁREA NORTE)

Grupo 2: CONEXÃO VENEZUELA (CARACÁS) - COLÔMBIA (BOGOTÁ) - EQUADOR (QUITO) (ROTA ATUAL)

Grupo 5: CONEXÃO COLÔMBIA (PUERTO TUMACO - PORTO TUMACO) EQUADOR (PUERTO ESMERALDAS - PORTO ESMERALDAS - GUAYAQUIL) - PERÚ (ICA)

Grupo 8: CONEXÃO PERU - BOLÍVIA (HUANCAYO - AYACUCHO - TARIJA - BERMEJO)

Grupo 9: SISTEMAS DE INTEGRAÇÃO ENERGÉTICA



Grupo 3: CONEXÃO VENEZUELA (EIXO ORINOCO APURE) - COLÔMBIA (BOGOTÁ) III (CORREDOR DE BAIXA ALTURA)

Grupo 4: CONEXÃO PACÍFICO - BOGOTÁ - META - ORINOCO - ATLÂNTICO

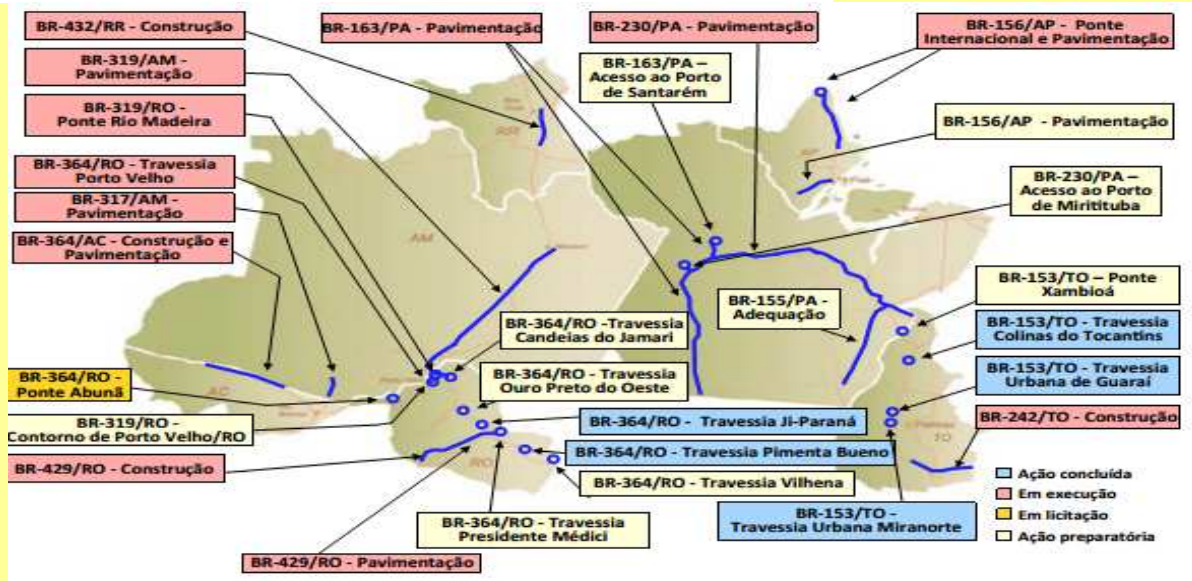
Grupo 6: CONEXÃO COLÔMBIA - EQUADOR II (BOGOTÁ - MOCOA - TENA - ZAMORA - PALANDA - LOJA)

Grupo 7: CONEXÃO PERU - EQUADOR II (QUITO - PUENTE DE INTEGRACIÓN (PONTE DE INTEGRACIÓN) - TINGO MARÍA)

Grupo 10: SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES E CONECTIVIDADE

Projetos já em andamento para integração socioeconômica e da infraestrutura da América do Sul desde 2009 - EIXO ANDINO

REGIÃO NORTE-RODOVIAS
includas no PACs e outras Fontes.

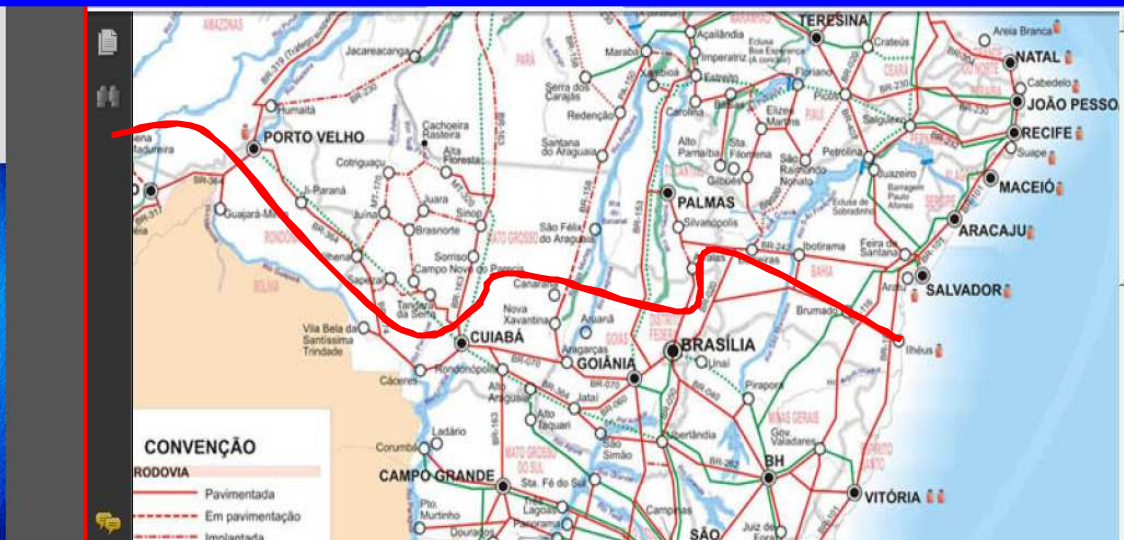


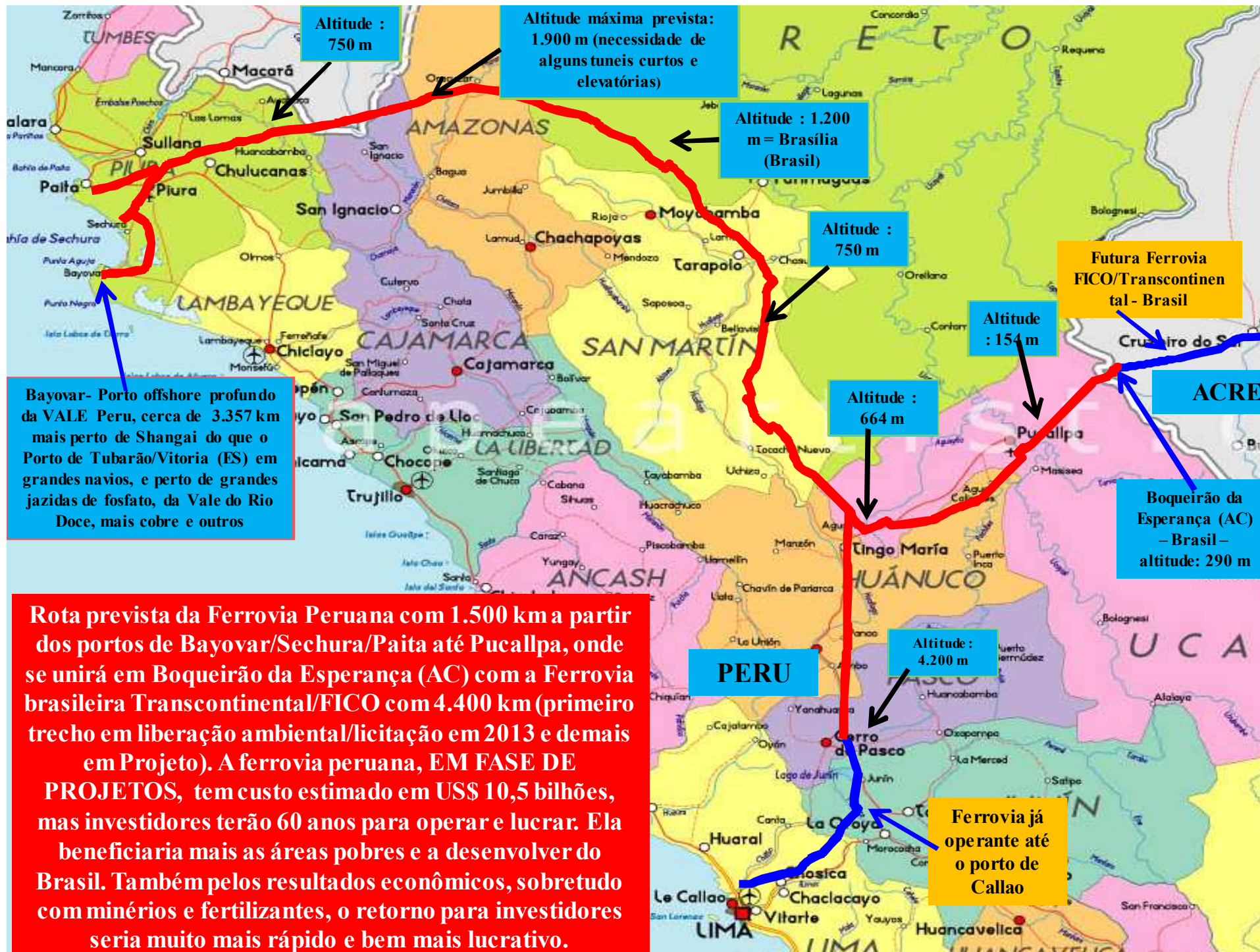
Ação concluída
 Em execução
 Em licitação
 Ação preparatória

Futura ferrovia peruana (linha rosa) dos portos de Ilo, Matarani e Bayovar da VALE (foto) até a divisa com o Acre (investimentos/financiamentos pela China ou Brasil)

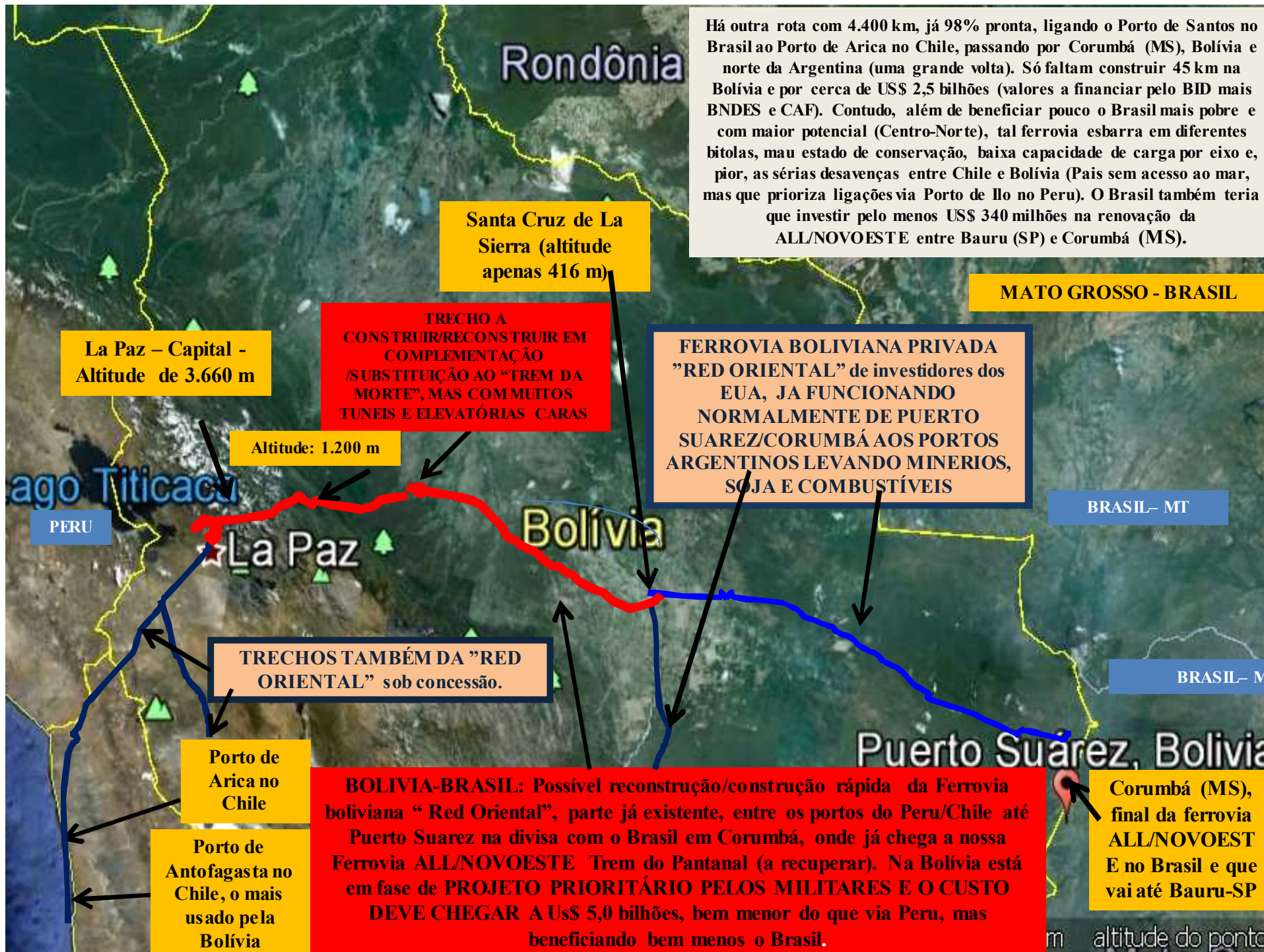


FERROVIA TRANSCONTINENTAL (FICO + FIOL = linha vermelha) JÁ EM CONSTRUÇÃO OU EM LIBERAÇÃO – UNINDO O ATLANTICO AO PACIFICO, DESDE O MEGA PORTO OFF-SHORE DE ILHEUS/ARITAGUÁ (BA) AOS PORTOS DO PERU E OUTROS, PASSANDO PELO NORDESTE, CENTRO-OESTE E CENTRO-NORTE, AS REGIÕES COM MELHORES POTENCIAIS DO PAÍS





Rota prevista da Ferrovia Peruana com 1.500 km a partir dos portos de Bayovar/Sechura/Paita até Pucallpa, onde se unirá em Boqueirão da Esperança (AC) com a Ferrovia brasileira Transcontinental/FICO com 4.400 km (primeiro trecho em liberação ambiental/licitação em 2013 e demais em Projeto). A ferrovia peruana, EM FASE DE PROJETOS, tem custo estimado em US\$ 10,5 bilhões, mas investidores terão 60 anos para operar e lucrar. Ela beneficiaria mais as áreas pobres e a desenvolver do Brasil. Também pelos resultados econômicos, sobretudo com minérios e fertilizantes, o retorno para investidores seria muito mais rápido e bem mais lucrativo.



Há outra rota com 4.400 km, já 98% pronta, ligando o Porto de Santos no Brasil ao Porto de Arica no Chile, passando por Corumbá (MS), Bolívia e norte da Argentina (uma grande volta). Só faltam construir 45 km na Bolívia e por cerca de US\$ 2,5 bilhões (valores a financiar pelo BID mais BNDES e CAF). Contudo, além de beneficiar pouco o Brasil mais pobre e com maior potencial (Centro-Norte), tal ferrovia esbarra em diferentes bitolas, mau estado de conservação, baixa capacidade de carga por eixo e, pior, as sérias desavenças entre Chile e Bolívia (País sem acesso ao mar, mas que prioriza ligações via Porto de Ilo no Peru). O Brasil também teria que investir pelo menos US\$ 340 milhões na renovação da ALL/NOVOESTE entre Bauru (SP) e Corumbá (MS).

Santa Cruz de La Sierra (altitude apenas 416 m)

MATO GROSSO - BRASIL

La Paz – Capital - Altitude de 3.660 m

TRECHO A CONSTRUIR/RECONSTRUIR EM COMPLEMENTAÇÃO /SUBSTITUIÇÃO AO “TREM DA MORTE”, MAS COM MUITOS TUNEIS E ELEVATÓRIAS CARAS

FERROVIA BOLIVIANA PRIVADA “RED ORIENTAL” de investidores dos EUA, JA FUNCIONANDO NORMALMENTE DE PUERTO SUAREZ/CORUMBÁ AOS PORTOS ARGENTINOS LEVANDO MINERIOS, SOJA E COMBUSTÍVEIS

Altitude: 1.200 m

BRASIL- MT

PERU

TRECHOS TAMBÉM DA “RED ORIENTAL” sob concessão.

BRASIL- MS

Porto de Arica no Chile

BOLIVIA-BRASIL: Possível reconstrução/construção rápida da Ferrovia boliviana “Red Oriental”, parte já existente, entre os portos do Peru/Chile até Puerto Suarez na divisa com o Brasil em Corumbá, onde já chega a nossa Ferrovia ALL/NOVOESTE Trem do Pantanal (a recuperar). Na Bolívia está em fase de PROJETO PRIORITÁRIO PELOS MILITARES E O CUSTO DEVE CHEGAR A Us\$ 5,0 bilhões, bem menor do que via Peru, mas beneficiando bem menos o Brasil.

Corumbá (MS), final da ferrovia ALL/NOVOEST E no Brasil e que vai até Bauru-SP

Porto de Antofagasta no Chile, o mais usado pela Bolívia

Puerto Suárez, Bolívia

m altitude do ponto

BRASIL – LOGISTICA É A NOSSA PRINCIPAL FRAQUEZA ATUAL, INCLUSIVE À PROCURADA FUNDAMENTAL SAÍDA PARA O PACÍFICO (A ACONTECER ATÉ 2030). ISTO MUITO MUDARÁ TODA A NOSSA COMPETITIVIDADE E GEOGRÁFICA SOCIO-ECONOMICA (MAIORES PRODUÇÕES, BEM MAIOR CONSUMO INTERNO REGIONAL E MUITO MAIS EXPORTAÇÕES DE ALIMENTOS, ENERGIAS, MINÉRIOS, MADEIRAS PROCESSADAS PROVINDAS DE MANEJO SUSTENTÁVEL, SUCOS E POLPAS TROPICAIS, PRODUTOS AMAZONICOS “FAIR TRADE” ETC... A RICA AMAZONIA TEM QUE SER ISOLADA E SOMENTE PRODUIR ITENS SOCIAL-AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEIS

Programa de Infraestrutura

Setores de Infraestrutura	R\$ bilhões	Meta física
Logística	242,0	
Rodovias 	42,0	7.500 km
Ferrovias 	91,1	10.000 km
Portos 	54,6	159
TAV 	35,6	511 km
Aeroportos 	18,7	2 Internacionais + Regionais
Energia 	148,1	32.971 MW e 23.200 km
Petróleo e Gás 	80,0	3 Rodadas de Concessão
Total	470,1	



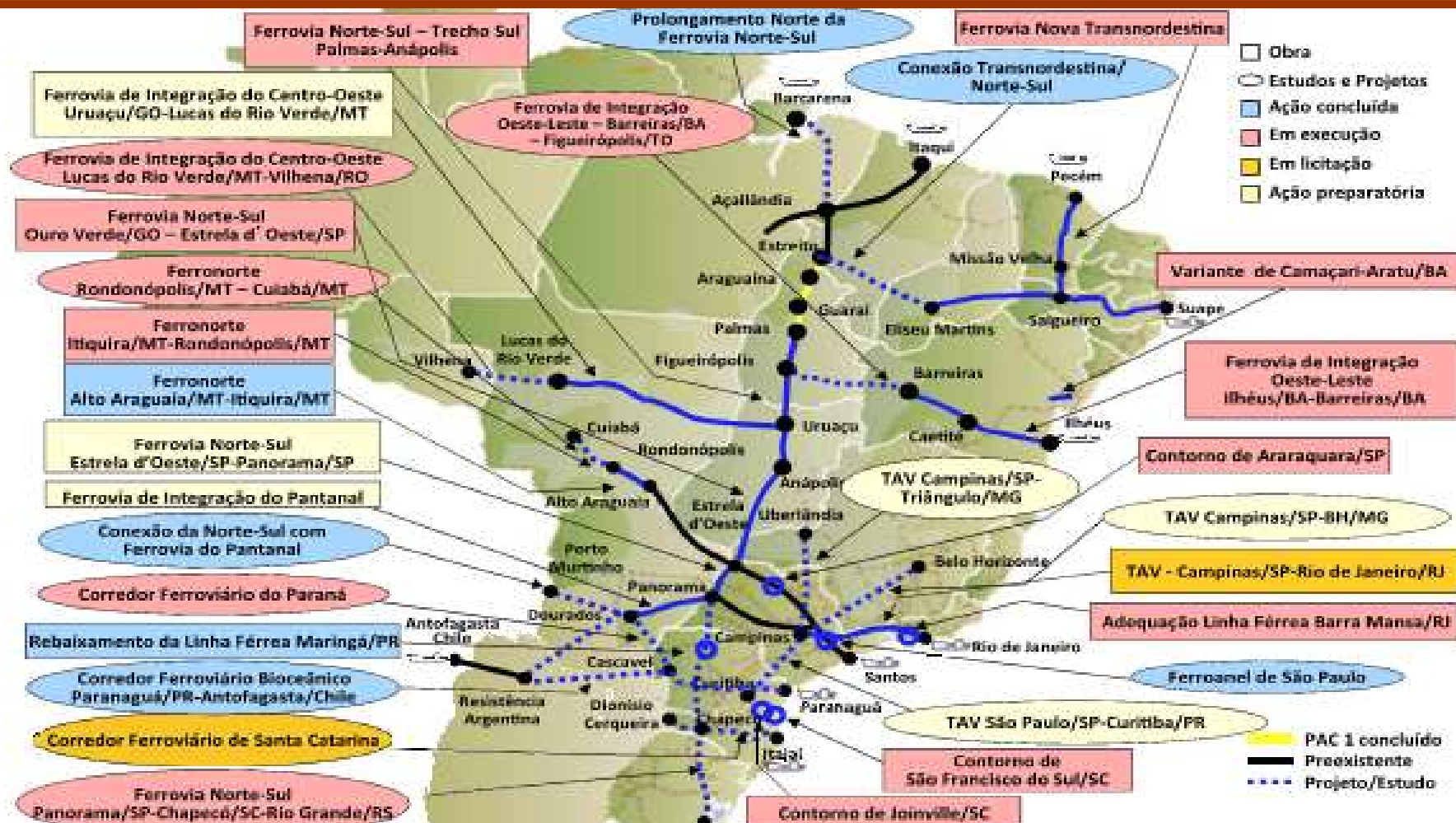
Fonte: EPL, EPE e M

Ao meu ver técnico: “Se a Presidente Dilma conseguir implementar pelo menos 50% das obras previstas nos PAC + novos PIL, e atrair Empresários para investimentos estratégicos nos setores dependentes/demandantes, seguramente, será considerada a 3ª melhor Presidente da República, só superada por Getúlio e por JK. Sem dúvidas, seremos um novo Brasil após 2031 e um dos melhores e mais ricos do BRICS, isto SEM (ou COM) os concorrentes, agências de rating, inflação, câmbio, superávit primário etc.. – QUERENDO”. “NÃO HÁ MAIS COMO DETER O BRASIL E O LEGÍTIMO CLAMOR ATUAL É APENAS UMA PAUSA CURTA PARA REPENSAR/REDIRECIONAR/ACELERAR”

Programa para rápida Expansão das Ferrovias no Brasil (PACs + PIL)

Investimentos totais iniciais previstos de US\$ 45,0 bilhões para construir ou expandir 11.800 km de novas ferrovias (sendo 10.700 km com bitola de 1,60 metro mais 1.100 km com bitola de 1,00 metro).

Ao todo, o setor precisa de US\$ 80,0 bilhões para renovar e expandir.



FERROVIAS INICIAIS PREVISTAS E JÁ EM FASE DE CONSULTAS PELO NOVO MODELO DO PIL - Programa de Investimentos em Logística (Açailândia-MA a Vila do Conde/Espadarte-PA; Lucas Rio Verde-MT a Campinorte-GO; Brasília-DF a Campos-RJ; Vila Velha-ES ao Rio de Janeiro-RJ; Maracaju-MS a Lapa-PR; Estrela/D’Oeste-SP a Dourados-MS; Feira de Santana-BA a Ipojuca-PE)

Hidroviias

28 mil km de vias navegáveis interiores e potencial de aproveitamento de mais 15 mil km de novas vias

No futuro cenário competitivo Mundial (regional), a Amazônia - para continuar competindo precisa/DEPENDE - URGENTE - de um grande porto Off-shore fluvial profundo (32 metros, igual a 22 m. na seca), roll on-roll off para navios com até 250 mil tons (ou 16 mil contêineres) e EM MANAUS. No vão central da nova ponte a profundidade é de 70 metros e a Marinha já está levantando todo o Rio.

Atuais Hidroviias

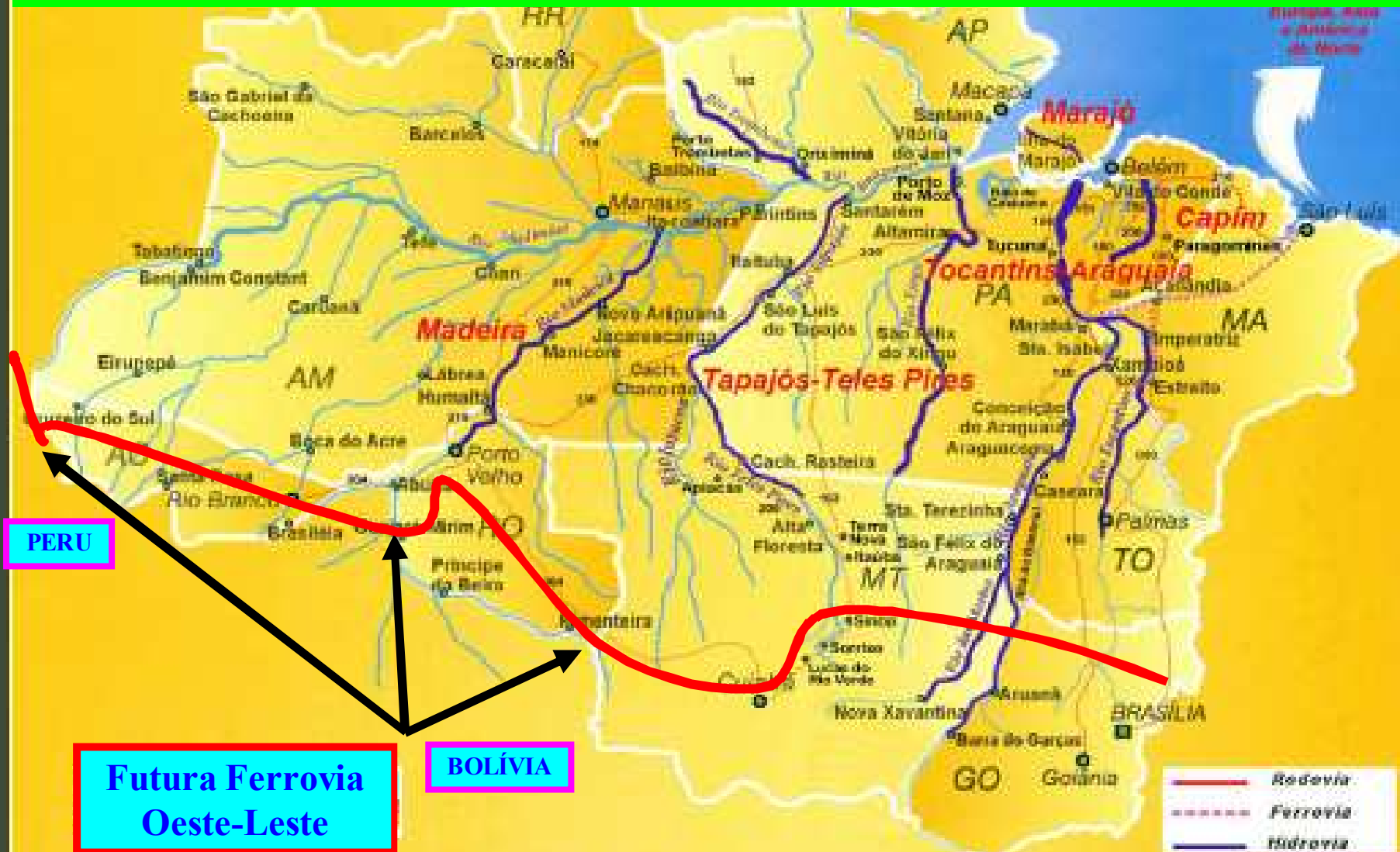
- 1) Rios Madeira-Amazonas;
- 2) Rios Paraguai-Paraná
- 3) Rios Paraná-Tietê;
- 4) Rio São Francisco;
- 5) Rios Tocantins-Araguaia.

Hidroviias Potenciais para Investimentos

- 1) Rios Teles Pires-Tapajós;
- 2) Rio Xingu;
- 3) Rio Trombetas;
- 4) Rio Parnaíba;
- 5) Rios Guamá-Capim.

Principais Hidrovias da Bacia Amazônica

As hidrovias da Bacia Amazônica são as mais VIÁVEIS e que podem cumprir bem os objetivos, SE COM INVESTIMENTOS GARANTIDOS E COM ECLUSAS OBRIGATÓRIAS NAS BARRAGENS (como ocorrerá na Araguaia/Tocantins)



Principais Portos

Aqui será o futuro Porto offshore de Espadarte/Curuçá da VALE, um dos mais profundos do Mundo e a 140 km de Belém (PA) mais ferrovia até Açailândia-MA. Com 25 metros de profundidade, ele receberá navios de até 500 mil t.

Em 1970, os portos movimentaram apenas 100,0 milhões de t., mas, nos últimos 40 anos, **ANTES DA NOVA LEI**, os portos públicos aumentaram de 28 para 34 e havia mais 130 terminais privados. Hoje, eles movimentam 900,0 milhões t./ano totais, igual a 10% do total mundial (mais de minérios), embora O BRASIL AINDA SÓ RESPONDA POR 1,5% DO COMÉRCIO MUNDIAL. Prevê-se ampliação para 2,0 milhões de t. em 15 anos.

MIRITITUBA (PA) – Futuro Porto no Rio Tapajós para barcaças com 30 mil t. (fundura 13 m. antes da dragagem já em curso); sem problemas ambientais e de acessos; a apenas 900 km de Lucas Rio Verde-MT; a 30 km da Transamazônica e 300 km menos do que Santarém.

Com a Nova Lei dos Portos, em 15 dias após a sanção, já houve 50 pedidos para novos TPU, sendo 27 no Norte, 12 no Sul e 3 no Nordeste.

Futuro Porto de Açú-RJ um mega porto offshore, em oper. parcial e a inaugurar em 2014 para navios até 350 mil t. A OLX também pretende inaugurar o Porto Sudeste em Itaguai-RJ (após o Rio)

Futuro Porto de Ilheus/Aritaguá (BA) um mega porto off shore publico-privado a iniciar em Agosto/2013 para navios até 350 mil t.

Porto offshore Ilha da Guaíba em Mangaratiba (RJ) – Terminal privado da VALE, o 3º maior porto de minério de ferro do País (principalmente para a China), mas com profundidade de apenas 13 m. no canal de acesso.



NOVOS PORTOS DO NORDESTE E NORTE: Entre 1.000 km e 3.000 km mais próximos dos EUA, do Novo Canal do Panamá e da Europa do que os portos do Sul/Sudeste, além de muito mais profundos (entre 15 e 23 metros)



BARCARENA/VILA DO CONDE (PA) - Já com 07 empresas de grande porte, incluindo Votorantim e Norsk Hydro



ITAQUI- SÃO LUIZ (MA)



PECEM e SUAPE ficam 1,0 mil km mais perto de Roterdã do que Santos/Paranaguá/Vitória que ainda exportam 60% do País

PECEM (CE) - Ainda ocioso, mas deve ser um grande exportador de minérios e frutas, já construindo pátio para minério de ferro e outros.



SUAPE (PE) - É o porto que mais cresce no Brasil e já com 100 empresas instaladas (sendo 01 refinaria e 03 estaleiros) e 50 implantando (01 de automóveis e 01 siderúrgica). Em 10 anos deve quintuplicar a carga atual, atingindo 1,0 milhão de contêineres, e chegar a 20 m de profundidade

PANAMÁ – O NOVO CANAL, a inaugurar em 2014 após 7 anos em obras, MUITO BENEFICIARÁ AS CARGAS GERAIS E CONTÊINERES DO NORTE/NORDESTE/CENTRO DO BRASIL. Com 81 km de percurso, até 18 m de fundura, até 48 m largura, ele transporá até o triplo da carga atual (ampliando de 60 mil ton. para até 170 mil ton.; de 35 para 50 navios/dia e de 4,0 para 12,0 mil contêineres). Contudo, esperam-se custos elevados. HAVERÁ GRANDE DINAMIZAÇÃO DAS ZONAS FRANCAS LOCAIS, ATUAIS E FUTURAS, SOBRETUDO NO PANAMÁ (Colon – a 2ª maior do Mundo só atrás de Honk Kong - e outras?) e MANAUS e mais diversas ZPE no Brasil (Macapá-AP; Sen.Guimard/Rio Branco-AC; Porto Velho-RO; Barcarena-PA; Parnaíba-PI; S. G. Amarante/Pecem-CE; Joab.Guararapes/Suape-PE e outras). CONTUDO, enquanto a China tem 3.300 ZPEs; os EUA, 266 ZPEs; a Indonésia, 100, o Brasil tem apenas 22 em aprovação e 2 em implantação, isto após 25 anos de estudos/decisões.





NICARAGUÁ – Futuro Canal previsto para 2025 (+11 anos) – Com investimentos de US\$ 40 bilhões, Empresa chinesa (Grupo WangJing) venceu licitação para construir o Canal com 286 km de comprimento (3 vezes maior do que o de Panamá) e fundura de 22 metros, o que permitirá a passagens de NAVIOS GIGANTES CAPE-SIZE/SUEZMAX E OUTROS COM ATÉ 250 MIL TON. OU ATÉ 12 MIL CONTEINERES (reduzindo muito o custo e o tempo de navegação até a Ásia). A CHINA É A QUE MAIS GANHARÁ COM ACESSO BEM MAIS RÁPIDO/BARATO TAMBÉM AOS MERCADOS GRANDES CONSUMIDORES DAS COSTAS LESTE DA AMÉRICA DO NORTE E DA AMÉRICA DO SUL, ALÉM DE TODA A AMÉRICA CENTRAL e COSTA ANDINA. Contudo, ainda há sérios problemas políticos e fronteiriços a transpor, mas já em negociação.

CUSTO DO FRETE MARÍTIMO

Cabotagem.....US\$ 4,0/1000 TKU
 Handy Size (30.000 DWT).....US\$ 2,0/1.000TKU
 Panamax (50.000 DWT).....US\$ 1,5/1000 TKU
 Cape-Size (120.000 DWT).....US\$ 0,5/1000 TKU

Distância Brasil – Oriente	= 21.600 Km
Custo / Dia Panamax	= US\$ 50.000,00/Dia
Custo / Dia Cape-Size	= US\$ 75.000,0/Dia
Velocidade do Panamax	= 25 Km/ h
Velocidade do Cape-Size	= 45 Km / h
Custo / Ton Panamax	= US\$ 36,0 / Ton.
Custo / Ton Cape-Size	= US\$ 12,0 / Ton.

- Maior navio contêineiro em operação hoje.
Rotas de operação - Ásia/Europa (ciclo de 63 dias).
- Escala em portos na China, Japão, Inglaterra, Suécia e Holanda.
- A pintura de silicone (ambientalmente seguro) que recobre a parte dos casco abaixo da linha d'água, reduzirá a resistência ao avanço e economizará cerca de 1,2 milhões litros de combustível por ano.

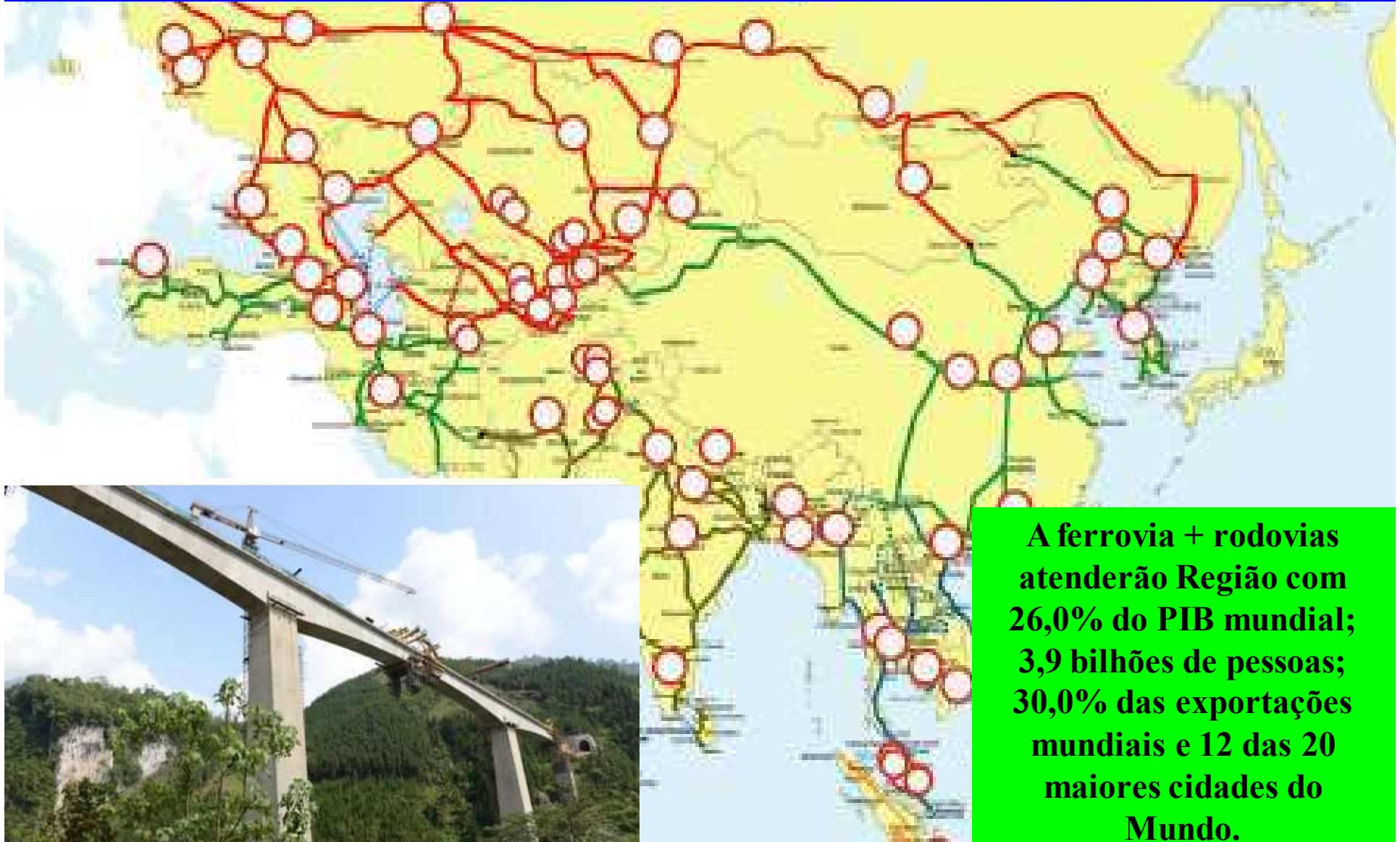


Navio Emma Maersk

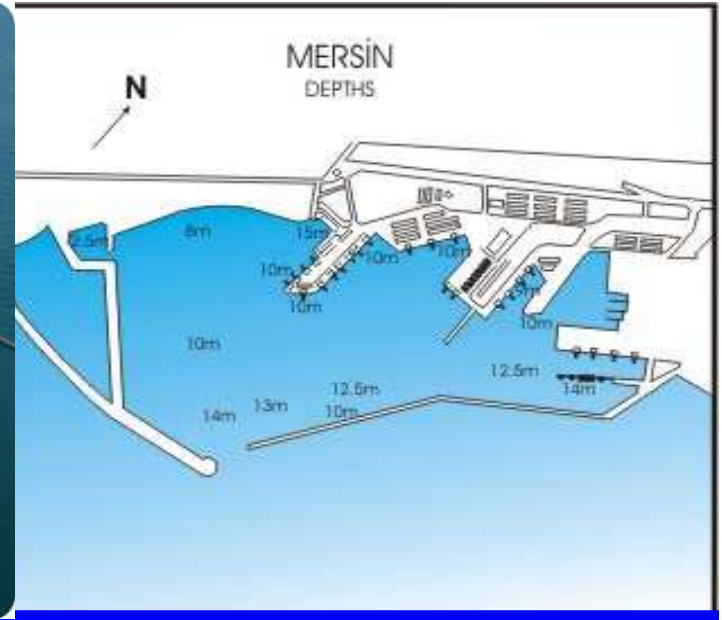
Características Gerais	
Tipo	Navio de Containers
Tonelagem	170.974
Comprimento	397 metros
Largura	56 metros
Draft	15,5 metros
Altura	30 metros (do deck até a quilha)
Propulsão	1 motor diesel de 80 MW (109.000 HP)
Velocidade	50 km/h (aprox. 31 mph)
Capacidade	11.000 TEU's (156.900 tons de carga)
Tripulação	13 pessoas, com espaço para 30

SEIS TENDENCIAS E EM AMPLIAÇÃO (ACOMPANHAR/PARA COMPETIR): 1) Navios fabricas gigantes/intensivos com mercadorias nos contêineres acima e maquinas/operários nos porões; 2) Cargas de qualquer tipo, inclusive minérios, somente em contêineres; 3) Navios mais do tipo “roll on/roll off” com carga/descarga automática de contêineres; 4) Portos “full time” e sem lentos guindastes, “mobile cranes”, “ship loaders, esteiras etc; 5) contêineres chipados/filma dos/a acompanhados; 6) Oferta intensiva/competitiva de pacotes de transporte integral contêineiro porta-a-porta no conceito TRSRT = truck+rail+ship+rail+ truck

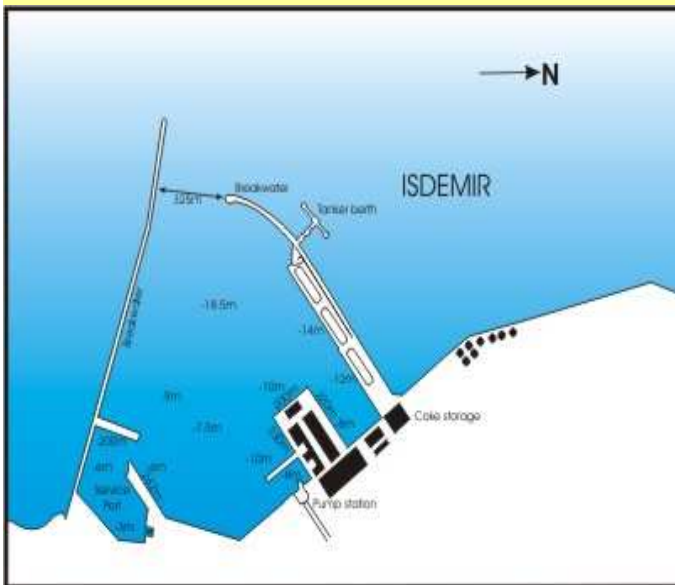
A CHINA e seus vizinhos da Ásia priorizam, no momento, a construção da Ferrovia Transasiática (Trans-Asian Railway) com 14 mil km, de Bangkok a Istambul, e que beneficiará 28 países, recebendo cargas de 114 mil km de rodovias. OBRAS EM RITMO INTENSO PARA INAUGURAR NO FINAL DE 2016



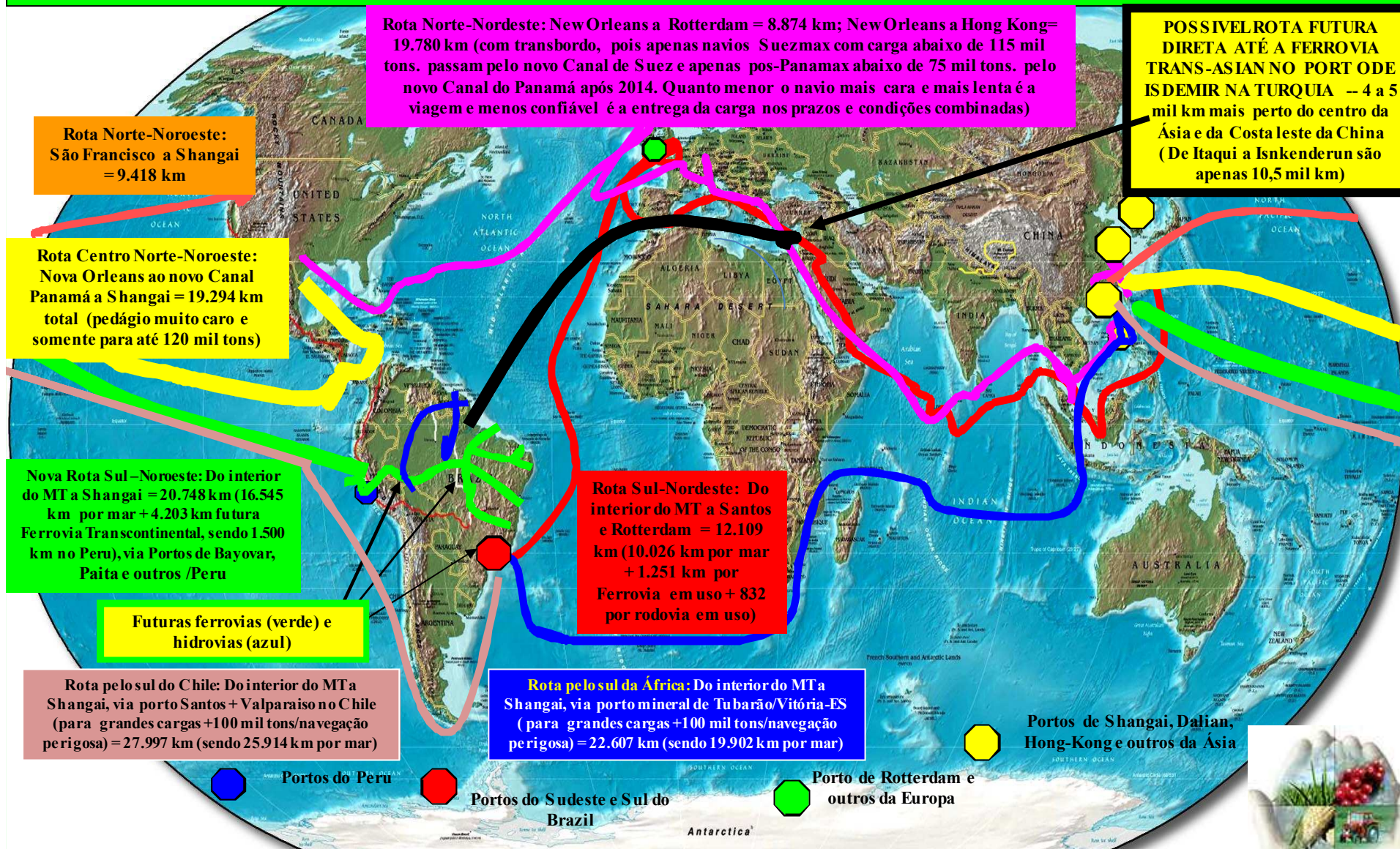
A ferrovia + rodovias atenderão Região com 26,0% do PIB mundial; 3,9 bilhões de pessoas; 30,0% das exportações mundiais e 12 das 20 maiores cidades do Mundo.



TURQUIA - Portos minerais/siderúrgicos de Mersin (berço com 14 metros de profundidade) e de Isdemir/Iskenderun (berço mineral com 18 metros) – No final de Ferrovia Transasiática e em linha reta com os Portos profundos minerais/graneleiros do Nordeste e Norte do Brasil, reduzindo em 3 mil km até o interior da Índia e da China e 5 mil km até a costa leste da China, via Ferrovia rápida.

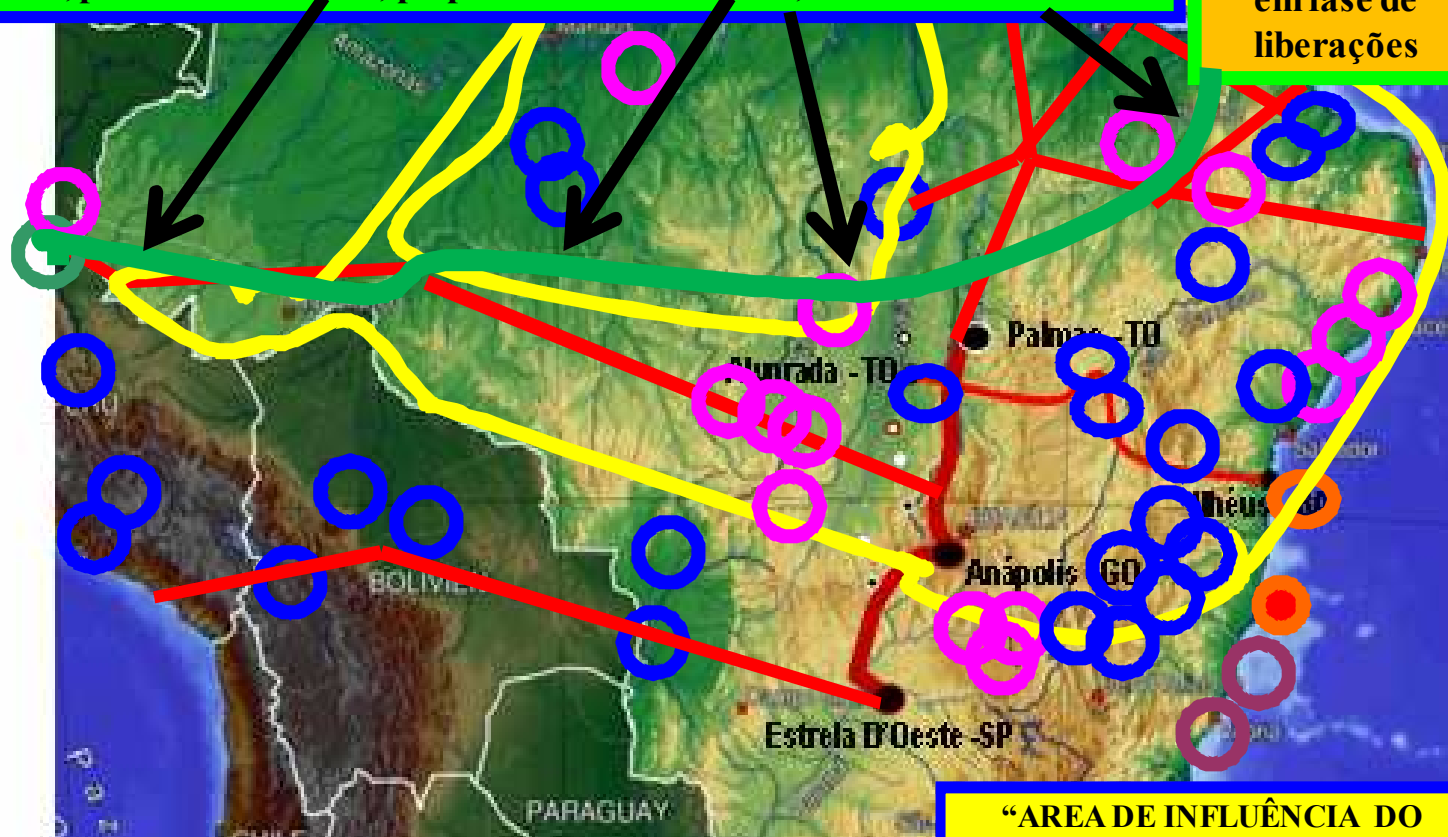


AMÉRICAS - ROTAS ATUAIS E FUTURAS DE NAVIOS - O Brasil, possivelmente, terá competitividade no Pacífico para a China e outros da Ásia IGUAL a Costa leste dos EUA (quando via novo CANAL DO PANAMÁ) com a futura Ferrovia Transcontinental até os Portos profundos do Peru ou do Chile, via Bolívia, e embarcando/desembarcando navios gigantes com minérios, grãos, etanol, açúcar, carnes, carga geral e contêineres como o gigante Emma Maersk. AINDA MELHOR SERÁ A FUTURA ROTA DIRETA ATÉ A FERROVIA TRANS-ASIAN NA TURQUIA E PARA QUALQUER CARGA.



“ÁREA DE INFLUÊNCIA na nova Amazônia 2030 com mais minerais, produção sustentável de madeira somente com manejo florestal sustentável; trigo sequeiro; biodiesel de palma e outras palmáceas; seringueiras; juta/malva GMO/FAIR TRADE; plantas medicinais; polpas de frutas exóticas; artesanatos etc.

Novas ferrovias em construção ou em fase de liberações



○ Acesso a fertilizantes e a diversos minérios do Peru MAIS ao Oceano Pacífico via Portos peruanos, 3.000 km mais perto da Ásia do que o de Tubarão-ES

○ GRANDES minas fertilizantes atuais e futuras (auto-suficiência em 9 anos e até exportações)

○ Minas gigantes FE, MN, AL, AU, NI, ZN, TA, U e grafite + petróleo e gás no Brasil, Peru e Bolívia

○ Futuro porto OFFSHORE Ilhéus/Aritaguá + siderúrgicas

○ Futuro porto de Pres. Kennedy (oper. Porto Rotterdam) + mineroduto até MG

○ Portos do Açúcar (já em 2013) e futuro Porto Sudeste, mais siderúrgicas (todos Grupo FBX)

○ ÁREA NOVO BRASIL 2030: agroneg. rentáveis e sustent. + minérios + mega consumos e sem entrar na Floresta

“AS MUITAS E NOVAS OPORTUNIDADES NEGOCIAIS PARA LUCRAR MUITO MAIS NO CENTRO-NORTE E NORDESTE (receitas maiores e custos bem menores)” com a elevação continuada da demanda local - pelas migrações progressivas - e bem mais exportações, após as conclusões das várias ferrovias, portos offshore e hidroelétricas, gigantes, tudo em construção desde 2005 até 2019. Obs: A partir do interior do MT, via Ferrovia Transcontinental mais portos do Peru (alguns profundos), a produção agrícola e demais ficará cerca de 1.859 km mais perto de Shanghai do que pelo atual porto de Tubarão-ES (minérios e grãos) via sul da África em grandes navios ou 7.249 km mais perto do que via Santos+Valparaíso.

“ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO TEÓRICO AGROVISION NOVO BRASIL 2030”(excluindo a Floresta Amazônica) e com muito mais produções sustentáveis de alimentos, carnes, grãos, bioenergias, minerais, processados de madeira e muito mais consumidores; acesso rápido e fácil a América Latina e a Costa do Pacífico, fertilizantes bem mais baratos etc..



AMEAÇAS?



OPORTUNIDADES ?

“Se ainda não podes vencê-los, junta-te a eles” – ditado secular britânico



GRATO - Prof. César Clímaco – AGROVISION Brasília (DF) – Julho/2013
climaco23@gmail.com

Vide artigos quinzenais em: <http://www.agrolink.com.br/colunistas/ColunistaPerfil.aspx?CodColunista=102038>

