Notícias principais

A China Merchants Port (CMPort) vendeu uma participação de 22,5% do TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá) para o Fundo de Desenvolvimento da Cooperação China Portugal e o Fundo de Cooperação China-ALC.

O Fundo de Desenvolvimento da Cooperação China Portugal e o Fundo de Cooperação China-ALC são liderados pelo Banco de Desenvolvimento da China e pelo Banco Exim da China, respectivamente.

A China Merchants adquiriu 90% do capital do terminal de contêineres da TCP em 2017 e acredita que os novos investidores ajudarão a empresa a expandir mais projetos de infraestrutura na região.

Em nota, o grupo chinês ressalta que "é a primeira vez que o CMPort leva investidores estratégicos para seus terminais existentes no exterior. Essa cooperação estratégica otimiza ainda mais a atual estrutura de capital do TCP e consolida o desenvolvimento futuro da infraestrutura portuária da CMPort na América Latina e em todo o mundo, juntamente com investidores estratégicos".

O terminal de contêineres TCP é o segundo maior terminal de contêineres do Brasil, com uma capacidade projetada de 2,4m TEU.

À medida que o comércio internacional se aprimora, os portos e seus equipamentos devem se desenvolver para acompanhar essas mudanças.

Veja a seguir o ranking dos 50 maiores portos do mundo, liderados pelo Porto de Xangai, e elaborados de acordo com a World Shipping Council:

Posição	Port	Volume 2018 (Milhões de TEU)	Volume 2017 (milhões de TEU)	Volume 2016 (milhões de TEU)	Volume 2015 (milhões de TEU)	Volume 2014 (milhões de TEU)
1	Xangai, China	42.01	40.23	37.13	36.54	38.45
2	Cingapura	36.6	33.67	30.9	30.92	28.07
3	Shenzhen, China	27.74	25.21	23.97	24.2	22.31
4	Ningbo-Zhoushan, China	26.35	24.61	21.6	20.63	18.25
5	Porto de Guangzhou, China	21.87	20.37	18.85	17.22	15.71
6	Busan, Coréia do Sul	21.66	20.49	19.85	19.45	18.54
7	Hong Kong, SAR, China	19.6	20.76	19.81	20.07	20.17
8	Qingdao, China	18.26	18.3	18.01	17.47	17.34
9	Tianjin, China	16	15.07	14.49	14.11	13.35
10	Jebel Ali, Dubai, Emirados Árabes Unidos	14.95	15.37	15.73	15.6	15.99
11	Roterdã, Holanda	14.51	13.73	12.38	12.23	11.16
12	Port Klang, Malásia	12.32	13.73	13.2	11.89	12.33
13	Antuérpia, Bélgica	11.1	10.45	10.04	9.65	9.8
14	Kaohsiung, Taiwan, China	10.45	10.27	10.46	10.26	10.26
15	Xiamen, China	10	10.38	9.61	9.18	8.98
16	Dalian, China	9.77	9.7	9.61	9.45	9.37
17	Los Angeles, EUA	9.46	9.43	8.86	8.16	8.65
18	Tanjung Pelepas, Malásia	8.96	8.38	8.28	9.1	8.96
19	Hamburgo, Alemanha	8.73	8.86	8.91	8.82	8.91
20	Long Beach, EUA	8.09	7.54	6.8	7.19	6.18
21	Laem Chabang, Tailândia	8.07	7.78	7.22	6.82	7.49
	Portos de Keihin, Japão *		7.98	7.61	7.52	
22	Tanjung Priok, Jacarta, Indonésia	7.64	6.09	5.51	5.2	7.65
23	Nova York-Nova Jersey, EUA	7.2	6.71	6.25	6.37	5.89
24	Colombo, Sri Lanka	7.05	6.21	5.73	5.19	7.06
25	Yingkou, China	6.5	6.28	6.08	5.92	7.5
26	Cidade de Ho Chi Minh, Vietnam	6.33	6.16	5.99	5.31	6.1
27	Bremen / Bremerhaven, Alemanha	5.42	5.51	5.49	5.48	5.51
	Porto de Hanshin, Japão **		5.22	5.02	4.93	
28.	Manila, Filipinas	5.05	4.82	4.52	4.23	5.05
29	Porto de Jawarharlal Nehru (Nhava Sheva), Índia	5.05	4.83	4.51	4.49	5.05
30	Pireu, Grécia	4.91	4.15	3.73	3.37	2.78
31	Algeciras, Espanha	4.77	4.39	4.76	4.52	4.63
32.	Lianyunguang, China	4.75	4.72	4.7	5.01	4.67
33	Tóquio, Japão	4.57	4.5	4.25	-	4.43
34	Mundra, Índia	4.44	4.24	4.8	2.99	3.17
35	Savannah, EUA	4.35	4.05	3.64	3.74	4.35
36.	Jeddah, Arábia Saudita	4.12	4.15	3.96	4.19	3.91
37.	Santos, Brasil	4.12	3.85	3.6	3.78	3.52
38.	Rizhao, China	4	3.24	3.01	-	2.48
39.	Colon, Panamá	3.89	3.89	3.26	3.58	3.26
40.	Felixstowe, Reino Unido	3.85	4.3	4.1	4	4.75
41	Seattle-Tacoma NW Seaport Alliance, EUA	3.8	3.7	3.62	3.53	3.52
42.	Dongguan, China	3.5	3.91	3.64	-	3.82
43	Tanger Med, Marrocos	3.47	3.31	2.96	-	2.73
44	Barcelona, Espanha	3.42	2.97	2.23	-	1.68
45	Vancouver, Canadá	3.4	3.25	2.92	-	2.71
46.	Salalah, Omã	3.39	3.94	3.32	2.57	2.53
47	Fuzhou, China	3.34	3.01	2.66	-	3.34
48.	Marsaxlokk, Malta	3.31	3.15	3.08	3.06	2.99
49.	Nanquim, China	3.23	3.17	3.08	2.94	3.11
50.	Cai Mep, Vietnã	3.2	3.07	2.56	-	3.2

Portos, terminais e infraestrutura

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou, no último dia 16/01, a Resolução nº 5.867/2020 que estabelece as regras gerais, metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC).

A nova norma tem como principais características:

1- A obrigação do pagamento do frete de retorno está prevista na nova resolução, para as operações impedidas pela regulamentação de trazer cargas no retorno. (Um exemplo é um caminhão que transporta combustível e não pode voltar transportando outro tipo de carga).
2- Foi incluída, no cálculo do piso mínimo, a cobrança do valor das diárias do caminhoneiro.
3- Foi incluída na tabela um novo tipo de carga: a pressurizada. Agora são 12 categorias.
4- Foram criadas duas novas tabelas para contemplar a operação de carga de alto desempenho. As Operações de Alto Desempenho são as que levam menor tempo de carga e descarga (antes tinham as tabelas para a operação padrão).
5- Atualização monetária dos itens que compõem a tabela, como pneu, manutenção, entre outros (prevista na legislação de acontecer a cada semestre).

No último dia 15/01 foram desembarcados, no Berço 1 do Porto de Imbituba, 16 geradores, com 47 toneladas cada, importados da China. Os equipamentos têm como destino a cidade de Bom Jardim da Serra, na serra catarinense, onde serão utilizados na produção de energia eólica.

Foram utilizados guindastes especiais, com capacidades de 100 a 150 toneladas, para permitir esta operação, além de veículos especiais, para o deslocamento dos geradores do berço até o pátio de armazenagem.

O navio da Cosco, chamado Da Tai, atracou pela manhã e desatracou no mesmo dia, à noite. A operação portuária foi realizada no período da tarde pela Santos Brasil, arrendatária do Terminal de Carga Geral do Porto de Imbituba. O navio foi agenciado pela Friendship.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) está trabalhando para que os terminais conteineiros do Porto do Rio de Janeiro passem a receber navios de 366 metros de comprimento até meados de 2021. Para isso, os integrantes do Grupo de Trabalho (GT) responsável pelos estudos para melhoria do acesso aquaviário do Porto do Rio visitaram, na terça-feira (dia 14), o Centro de Simulação Aquaviária (CSA) da Fundação Homem do Mar (FHM), que possui simuladores de manobras de navios e expertise em análises técnicas de navegabilidade e de risco de operações para comprovar a viabilidade de tráfego dessas grandes embarcações.

A ideia é avaliar a possibilidade de contratação da FHM ou da Universidade de São Paulo (USP) para prestar essa consultoria, pois para mudança do navio-tipo, o GT – composto por representantes da CDRJ, da Marinha do Brasil (MB), da Praticagem do Brasil e dos terminais de contêineres do Porto do Rio de Janeiro – precisa preparar estudos e análises bem fundamentados antes de submetê-los à apreciação da Autoridade Marítima (MB).

Para o Gestor de Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS) do Porto do Rio de Janeiro, Marcelo Villas-Bôas, uma parceria com uma instituição conceituada como a FHM ou a USP será fundamental para o projeto: "As simulações é que permitirão levantar as necessidades referentes a alargamento de canal, modificações no balizamento, dragagem, capacidade dos rebocadores, capacidade do cais dos terminais, entre outros fatores." Ele explicou que esse navio de 366 metros de LOA e 51 metros de boca foi o motivo do aprofundamento do Canal do Panamá e passou a ser "o navio-alvo, que todos os portos estão buscando receber para também aumentar a movimentação de cargas".

Atualmente, o Porto do Rio de Janeiro recebe navios cargueiros do tipo Post Panamax Plus, de até 340 metros de comprimento e capacidade para até 9 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Já os porta-contêineres de 366 metros são da classe New Panamax e capazes de transportar até 14 mil TEU em uma única viagem.

A importação de carros pelo Porto de Vitória fechou 2019 com aumento de 16,8% em relação ao ano anterior. Foram desembarcados nos terminais públicos e arrendados 44.035 veículos de diferentes marcas e modelos produzidos em várias partes do mundo.

A empresa Poseidon foi a operadora que mais recebeu carga: 30.313 veículos, representando 68,8% do total importado.

Apesar de distante dos volumes movimentados em 2010 e 2011, a Poseidon acredita na retomada da importação de veículos: 2019 cresceu em relação ao ano anterior que já havia sido maior que 2017. Nesse contexto, há uma grande expectativa para este ano.

De acordo com o operador portuário Roberto Garófalo, da Poseidon, o setor portuário, de forma geral, está confiante com a retomada do crescimento do comércio exterior. "O ano de 2020 traz otimismo e expectativa. O setor portuário tem uma capacidade produtiva ainda ociosa, e não falo apenas em nome de Poseidon, mas é o pensamento de todas as empresas do setor logístico automobilístico do Espírito Santo, como transportadoras e portos secos, entre outros parceiros", acredita.

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) iniciou 2020 com resultado financeiro positivo pela primeira vez nas últimas quatro décadas.

Segundo a CODERN, o marco foi alcançado devido a um profundo choque de gestão e governança em todos os setores da Companhia, o que permitiu reverter um resultado negativo mensal em torno de R$ 500.000.

As perspectivas para 2020 é transformar esse equilíbrio em significativo superávit, de forma a poder equacionar e solucionar o passivo existente e, com isso, liberar mais recursos próprios para investimentos.

O Porto de Paranaguá está realizando uma revisão nos silos públicos e nas estruturas de uso comum aos terminais operadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá.

"Essa manutenção é realizada em conjunto com as empresas operadoras. Estamos nos preparando para o aumento na movimentação dos grãos de exportação, já em fevereiro e março, quando esperamos um volume grande com a entrada da nova safra de soja no mercado", explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

A manutenção preventiva do silo vertical (Silão), dos armazéns e da moega está sendo feita em cooperação com a Associação dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação (AOCEP). Segundo o responsável técnico, Andrey José Dahle Bonaldi, além da limpeza das estruturas fixas, toda revisão e manutenção mecânica, civil e elétrica estão sendo feitas.

"Estamos fazendo a revisão mecânica nas balanças e tombadores, manutenção preventiva nas balanças de fluxo, revisão dos painéis além da limpeza e vários serviços de manutenção elétrica e civil, como pintura, troca de chaparia, melhoria no acesso aos tombadores e nas vias da moega como um todo", informa.

Segundo ele, a manutenção de parte da moega e dos armazéns deve ficar prontas até o próximo dia 15. Já as correias transportadoras, as dalas e todas as demais estruturas e equipamentos que compõem a ligação comum entre os terminais e o cais estão sendo revistas em parceria com a Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (ATEXP).

No final de 2019 foram firmados alguns termos de compromisso para ampliar a capacidade operacional do Porto de Recife:

Primeiro Termo de Compromisso: firmado com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT- prevê a execução das obras de dragagem do cais acostável, que vai do berço 00 ao 06, o qual será aprofundado para 11m, e do 07 ao 09 para 8m de profundidade, no valor de R$ 24.189.188,34 e com vigência de um ano. De acordo com o Plano de Trabalho as obras devem iniciar em abril de 2020 e serem finalizadas em junho do mesmo ano.

Segundo Termo de Compromisso: firmado com o Ministério da Infraestrutura, tem como objeto a execução de obras civis para reforma, melhoria e adequação da infraestrutura operacional dos cais do Porto, que contemplará novo sistema de defensas e cabeços de amarração, recuperação da drenagem, pavimentação e recuperação estrutural dos cais 00 e 01, no valor de R$ 27.336.730,29 e com vigência de um ano. O cronograma do Plano de Trabalho informa que as obras serão iniciadas em maio de 2020 e finalizadas em dezembro deste ano. As licitações das obras serão realizadas pela Porto do Recife S.A., e devem acontecer entre fevereiro e abril.

"A última dragagem realizada no Porto do Recife foi em 2012. Desde 2015 estamos brigando por uma nova dragagem, mas o tema ficava sempre no âmbito das promessas, por parte do Governo Federal. A assinatura dos Termos de Compromisso nos indica que a obra será, de fato, realizada e só temos motivos para comemorar o ano que passou e criar grandes expectativas para 2020, comemora Carlos Vilar, presidente do Porto do Recife.

Balanço 2019 – O Porto do Recife voltou a crescer em 2019 com um crescimento de 15% na movimentação de cargas em relação a 2018, totalizando uma movimentação de 1.412.426 toneladas.

O malte de cevada foi o produto de maior destaque, no Porto do Recife. Foram descarregadas 232.785 toneladas do produto no ancoradouro, o que proporcionou um crescimento 57% maior em relação a 2018. O desembarque de 221.140 toneladas de fertilizantes representou um aumento de 47% na movimentação do produto, comparado ao ano passado. O coque de petróleo também ajudou a alavancar os números positivos ao registrar um aumento de 43%, totalizando a movimentação de 193.837 toneladas.

A previsão de movimentação de cargas para 2020 é ainda maior, pois o início das obras dará novas condições operacionais ao ancoradouro, atrairão investimentos privados e, consequentemente, novas cargas. A importação de malte de cevada e barrilha devem aumentar mais este ano. O Porto também trabalha com a atração de novas cargas como a Ilmenita, minério de ferro extraído de uma jazida em Floresta, no sertão pernambucano.

O Porto de Suape delimitou uma nova área de fundeio – local em alto-mar onde os navios podem "estacionar" para aguardar a liberação e atracar em um dos seus 13 berços. A nova demarcação estabelece duas áreas chamadas de fundeadouros e uma de quarentena, que ficam afastadas dos locais onde há maior abundância de pescado e suportam até 54 embarcações ao mesmo tempo. Além de atender a demanda da Autoridade Marítima, as mudanças também contemplam solicitação dos pescadores da região, por isso foram realizadas em conjunto com a praticagem, Capitania dos Portos de Pernambuco e pescadores, e aprovadas pela Marinha do Brasil. As mudanças já estão em vigor.

De 2012 a 2019, o Porto de Suape registrou uma média de nove navios fundeados por dia. O número de atracações nos píeres e cais do porto, em 2019, chegou a 1.402. Como os fundeadouros estão dentro da poligonal do Porto Organizado, a fiscalização da correta utilização cabe à Autoridade Portuária, que pode estabelecer sanções em caso de descumprimento.

Com o ordenamento, a primeira e maior das três áreas é o fundeadouro 1, que possui 1.172 hectares destinados a abrigar navios com até 14,5 metros de calado máximo (distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa da quilha do navio). A segunda área, o fundeadouro 2, tem 583 hectares e destina-se a embarcações com calado máximo entre 14,5 metros e 17,3 metros. Já a terceira área possui 78 hectares reservados para navios em quarentena, que precisem, por algum motivo, ficar afastados dos demais.

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) registrou em 2019 a maior receita em toda história do Porto de Vitória: foram R$ 158,4 milhões, um crescimento de 6,42% em relação à 2018.

Esse recorde foi possível graças a alguns fatores, como o aumento na movimentação de cargas – que apresentou os melhores resultados desde 2011 – e o reajuste de tarifas. O melhor mês de 2019 foi dezembro, que ultrapassou os R$ 20 milhões.

Em 2019 houve um crescimento de 4,26% na movimentação de cargas, que totalizou quase 7 milhões de toneladas, em comparação com o exercício anterior. Foi o melhor resultado desde 2011.

O destaque ficou por conta dos graneis sólidos, que movimentaram 2,944 milhões de toneladas, crescimento de 16,4% em relação à 2018. O bom desempenho foi puxado, especialmente, por adubo e fertilizante, malte e ferro gusa.

O primeiro lugar ficou com adubo e fertilizante, que totalizaram 1 milhão de toneladas, num crescimento de 50,9% em relação a 2018. Foram movimentadas 345 mil toneladas de malte (aumento de 46,5%) e 820 mil toneladas de ferro gusa (cresceu 29% no comparativo com 2018).

Na consolidação dos contêineres os resultados também indicam crescimento: foram movimentadas 2,780 milhões de toneladas de cargas, que representaram aumento de 4,5% no comparativo com 2018. Entre as cargas de destaque estão café em grãos, blocos e placas de mármore e granito.

Os dados foram consolidados pela Coordenação de Planejamento e Desenvolvimento (Coplad), da Codesa.

Navegação

A Hyundai Merchant Marine é o novo membro central da THE Alliance, unindo-se à Hapag-Lloyd, Ocean Network Express e Yang Ming.

Com isso, a THE Alliance passa a oferecer um atraente pacote de produtos atualizado, que será lançado no dia 1º de abril de 2020.

O novo pacote de produtos aprimorados oferecerá uma frequência crescente, particularmente do Sudeste Ásia, bem como nova cobertura de portos diretos e melhores tempos de trânsito.

O pacote de serviço atualizado inclui:

- Um novo serviço que substitui os existentes Ásia-Europa FE5 e Transpacific PS7 de maneira mais eficiente. Esse novo serviço, a ser nomeado, será operado por 18 navios modernos com capacidade para mais de 14.000 TEU e oferecerá cobertura transpacífica semanal adicional entre o sudeste da Ásia e o sul da Califórnia, expandindo assim o número de serviços que cobrem diretamente essa faixa para três, além do FP1 e PS3.
O PS3 modificado oferecerá uma nova cobertura direta de Haiphong, criando mais opções para os clientes.

- Além da cobertura transpacífica aprimorada do sudeste da Ásia, um novo loop transpacífico, PS8, com foco na China Central e na Coreia (incluindo nova cobertura da Incheon) será inaugurado por volta de 1º de abril de 2020.

- Para a Ásia e o norte da Europa, o grupo implantará dois serviços com embarcações eficientes para mais de 20.000 TEU em um projeto FE2 e FE4 recentemente revisado, que trará economias de escala e benefícios ambientais positivos.

Com as alterações, os serviços da THE Alliance ficarão da seguinte forma:

Ásia e Europa do Norte

FP1 – De TPWC – Shimizu – Kobe – Nagoya – Tóquio – Cingapura – (Canal de Suez) – Roterdã – Hamburgo – Le Havre – (Canal de Suez) – Cingapura – Kobe – Nagoya – Tóquio – Para TPWC

FE2 – Pusan - Xangai – Ningbo – Yantian – Cingapura – (Canal de Suez) – Southampton – Le Havre – Hamburgo – Roterdã – (Canal de Suez) – Port Kelang – Pusan

FE3 – Hong Kong – Xiamen – Kaohsiung – Yantian – (Canal de Suez) – Roterdã – Hamburgo – Antuérpia – Southampton – (Canal de Suez) – Jebel Ali – Cingapura – Yantian – Hong Kong

FE4 – Qingdao – Pusan - Ningbo – Xangai – Yantian – (Canal de Suez) – Algeciras – Roterdã – Hamburgo – Antuérpia – London Gateway – Algeciras – (Canal de Suez) – Cingapura – Qingdao

FE5 – De TPWC – Laem Chabang – Cai Mep – Cingapura – Colombo – (Canal de Suez) – Roterdã – Hamburgo – Antuérpia – Southampton – (Canal de Suez) – Jeddah – Cingapura – Laem Chabang – Cai Mep – Hong Kong – Yantian – Para TPWC

Ásia e Mediterrâneo

MD1 – Qingdao – Pusan - Xangai – Ningbo – SPRC – Cingapura – Jeddah – (Canal de Suez) – Damietta – Barcelona – Valência – Tânger – Gênova – Damietta – (Canal de Suez) – Jeddah – Cingapura – SPRC – Qingdao

MD2 – Pusan - Qingdao – Xangai – Ningbo – Kaohsiung – SPRC – Cingapura – (Canal de Suez) – Pireu – Gênova – La Spezia – Fos – Gênova – Pireu – (Canal de Suez) – Cingapura – SPRC – Pusan

MD3 – Pusan - Ningbo – Xangai – SPRC – Cingapura – Jeddah – (Canal de Suez) – Ashdod – Istambul – Izmit – Aliaga – Mersin – Ashdod – (Canal de Suez) – Jeddah – Cingapura – Kaohsiung – Pusan

Ásia e Oriente Médio / Mar Vermelho

THE Alliance fornecerá mais detalhes de três produtos da Ásia – Oriente Médio em breve.

AR1 * – Pusan - Xangai – Ningbo – Shekou – Cingapura – Port Kelang – Jeddah – Aqaba – Sokhna – Jeddah – Cingapura – Pusan

* O HMM não participará do AR1

Transpacífico – Costa Oeste

PN1 – Xiamen – Kaohsiung – Ningbo – Nagoya – Tóquio – PNW – Tóquio – Kobe – Nagoya – Xiamen

PN2 – Cingapura – Laem Chabang – Cai Mep – Haiphong – Yantian – PNW – Tóquio – Kobe – Cingapura

PN3 – Hong Kong – Yantian – Xangai – Pusan - PNW – Pusan - Kaohsiung – Hong Kong

PN4 – Qingdao – Ningbo – Xangai – Pusan - Príncipe Rupert – PNW – Pusan - Kwangyang – Qingdao

FP1 – Da Europa – Cingapura – Kobe – Nagoya – Tóquio – LA / LB – Oakland – Tóquio – Shimizu – Kobe – Nagoya – Tóquio – Cingapura – Para a Europa

PS3 – Nhava Sheva – Pipavav – Colombo – Port Kelang – Cingapura – Cai Mep – Haiphong – LA / LB – Oakland – Pusan - Xangai – Ningbo – Shekou – Cingapura – Port Kelang – Nhava Sheva

PS4 – Xiamen – Yantian – Kaohsiung – Keelung – LA / LB – Oakland – Keelung – Kaohsiung – Xiamen

PS5 – Xangai – Ningbo – LA / LB – Pusan - Xangai

PS6 – Qingdao – Ningbo – Pusan - LA / LB – Oakland – Kobe – Qingdao

PS7 – Da Europa – Jidá – Cingapura – Laem Chabang – Cai Mep – Hong Kong – Yantian – LA / LB – Oakland – Japão – Hong Kong – Laem Chabang – Cai Mep – Cingapura – Colombo – Para a Europa

PS8 – Xangai – Kwangyang – Pusan - LA / LB – Oakland – Pusan - Kwangyang – Incheon – Xangai

Transpacífico – Costa Leste (via canais do Panamá e Suez)

EC1 – Xiamen – Kaohsiung – Hong Kong – Yantian – Pusan - Tóquio – (Canal do Panamá) – Manzanillo – Savana – Jacksonville – Charleston – Norfolk – Manzanillo – (Canal do Panamá) – Chamada no Pacífico do Panamá – Tóquio – Kobe – Xiamen

EC2 – Qingdao – Ningbo – Xangai – Pusan - (Canal do Panamá) – hub do Caribe – Nova York – Wilmington – Savannah – Charleston – hub do Caribe – (Canal do Panamá) – Pusan - Qingdao

EC3 – Ningbo – Xangai – Pusan - (Canal do Panamá) – Eixo do Caribe – Savana – Norfolk – Charleston – Eixo do Caribe – (Canal do Panamá) – Chamada no Pacífico do Pacífico – Pusan - Ningbo

EC4 – Kaohsiung – Hong Kong – Yantian – Cai Mep – Cingapura – (Canal de Suez) – Nova York – Norfolk – Savana – Charleston – Nova York – (Canal de Suez) – Cingapura – Kaohsiung

EC5 – Laem Chabang – Cai Mep – Cingapura – Port Kelang – Colombo – (Canal de Suez) – Halifax – Nova York – Savana – Jacksonville – Norfolk – Halifax – (Canal de Suez) – Jebel Ali – Cingapura – Laem Chabang

Transatlântico*
AL1 – Roterdã – Hamburgo – Antuérpia – London Gateway – Norfolk – Filadélfia – Nova York – Halifax – Roterdã

AL2 – Le Havre – London Gateway – Roterdã – Hamburgo – Nova York – Charleston – Savannah – Le Havre

AL3 – Antuérpia – Hamburgo – London Gateway – Charleston – Port Everglades – Houston – Savana – Norfolk – Antuérpia

AL4 – London Gateway – Antuérpia – Hamburgo – Le Havre – Veracruz – Altamira – Houston – Nova Orleans – London Gateway

AL5 – Southampton – Le Havre – Roterdã – Hamburgo – Antuérpia – Savana – Cartagena – (Canal do Panamá) – Balboa – LA / LB – Oakland – Seattle – Vancouver – Oakland – LA / LB – Balboa – (Canal do Panamá) – Cartagena – Caucedo – Savannah – Southampton

* O HMM não participará do Atlantic Trade

A investidora Splenda Offshore, controladora da operadora Bulkport no Porto do Forno, em Arraial do Cabo, é a nova administradora do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR), no Porto de Angra dos Reis. O local era, antes, arrendado pela Technip Brasil. A transferência de ações ocorreu dia 30 de dezembro de 2019.

O principal projeto da nova investidora é a expansão do porto. Com experiência nos setores de óleo e gás e mineração, assim como em outros setores regulados por agências do governo, a Splenda Offshore pretende transformar o terminal portuário em base para o mercado offshore.

A Antaq realizou, entre os meses de setembro e outubro de 2019, uma pesquisa com 44 médias e grandes empresas nacionais que utilizaram, nos 12 meses anteriores, a cabotagem na movimentação de seus produtos. O objetivo foi quantificar a utilização efetiva do modal aquaviário, bem como identificar possíveis gargalos e condições necessárias para o aumento da utilização da cabotagem.

A pesquisa apontou alguns problemas relacionados ao elevado nível de utilização da frota de porta-contêineres utilizada na navegação de cabotagem, que chegou a 76,2% em agosto de 2018.

Para 73% dos entrevistados o free time do contêiner ou valor de demurrage foram problemas. A omissão de portos foi apontada por 66% dos respondentes, ao passo que overbooking atingiu 56% do universo pesquisado. Cerca de 46% das empresas terem apontou o atraso na entrega ou a falta de confiabilidade nos prazos como problemas da cabotagem.

Quando abordados sobre as condições necessárias para o aumento da utilização da cabotagem, os pesquisados responderam que a confiabilidade dos prazos fica atrás somente do preço do frete.

A pesquisa faz parte do estudo, desenvolvido pela Gerência de Desenvolvimento e Estudos – GDE da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS, que visou fomentar opções regulatórias para aumentar a competição no transporte de contêineres na cabotagem. A versão integral do estudo estará disponível em breve no site da Antaq.

A Maersk está mais otimista com o Brasil em 2020. "Vemos 2020 como um ano de reconstrução econômica antes que o Brasil realmente comece a crescer novamente em 2021", diz Gustavo Paschoa, Diretor Comercial da Maersk para a Costa Leste da América do Sul.

A previsão da empresa é de que as importações e exportações cresçam 4% e 5%, respectivamente, em 2020. Além disso, para a Maersk há um otimismo em torno da possibilidade do Brasil e a China aprofundarem os laços comerciais, alimentando mais oportunidades.

O Brasil assinou nove protocolos com o governo chinês no ano passado, incluindo um sobre frutas, envolvendo importações de peras para o Brasil e exportações de melão para a China. Isso inclui protocolos de saúde para a exportação de peras chinesas para o Brasil e outro para a venda de melão brasileiro para a China.

Paschoa explica que as exportações de melão para a China trarão um impacto positivo direto ao nordeste do Brasil: "A região se beneficiará porque os produtores nordestinos há muito tentam aumentar as exportações para a China, mas o consideram um mercado muito competitivo porque o país mais populoso do

mundo geralmente compra frutas de países vizinhos do Pacífico Asiático".

Segundo o governo brasileiro a China é o maior consumidor mundial de melão: em 2018, foram consumidas 15.648.000 toneladas. No ano passado, a China importou um total de aproximadamente US $ 7 bilhões em frutas frescas. Agora, Brasília está focada em aumentar o comércio com o país asiático em várias frentes, principalmente soja.

Paschoa reforça que as previsões para 2020 são positivas, mas avalia que só em 2021 a economia realmente começará a crescer novamente.

Previsões para Maersk 2019 x 2020

EXP 2019: + 4,0%
EXP 2020: + 4,5%
IMP 2019: + 5,0%
IMP 2020: + 4,0%

Grãos

O 1º Levantamento da Safra 2020 de Café, divulgado no dia 16/01, pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), mostra que país poderá colher entre 43,2 e 45,98 milhões de sacas beneficiadas de arábica e entre 13,95 a 16,04 milhões de sacas de conilon.

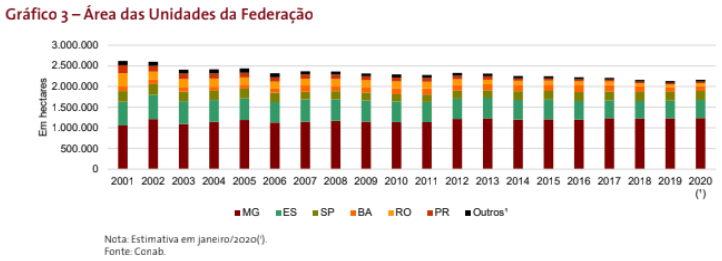
A produção de café arábica, influenciada pela bienalidade, deverá ter um aumento entre 26% e 34,1%, respectivamente, em comparação ao volume produzido na safra passada. Vale destacar que o ciclo bienal é uma característica do setor cafeeiro e consiste na alternância de um ano de grande florada, seguido por outro com florada menos intensa. Essa característica natural permite que a planta se recupere para produzir melhor na safra subsequente.

Já em relação a 2018, haverá um decréscimo entre 3,2 e 9%. A floração da atual safra ocorreu sob um clima desfavorável, com altas temperaturas e baixos índices pluviométricos. Entretanto, o clima favoreceu no período da formação do chumbinho e os enchimentos dos frutos do arábica.

A produção de conilon no país, porém, tem sido favorecida pelo clima e subiu de 14,2 milhões de sacas em 2018, para 15 milhões em 2019. Com a expectativa para 2020, o país poderá colher uma safra total, somando conilon ao arábica, entre 57,2 milhões e 62,02 milhões de sacas beneficiadas de café este ano. Já a área total, será de 1,89 milhão de hectares, com crescimento de 4%.

Entre os estados cafeicultores, Minas Gerais deve produzir entre 30,71 e 32,08 milhões de sacas. No sul de Minas a quantidade oscila entre 17,03 e 17,79 milhões de sacas. No Cerrado Mineiro a produção ficará entre 5,82 e 6,07 milhões de sacas, enquanto na Zona da Mata Mineira oscila entre 7,21 a 7,53 milhões de sacas. No Norte de Minas deve ficar entre 655,7 mil e 684,9 mil sacas beneficiadas.

O gráfico a seguir, elaborado pela Cecafé (Conselho dos Exportadores de Café do Brasil) com base na estimativa da Conab, mostra as áreas dos estados destinadas à plantação do café, em hectares:



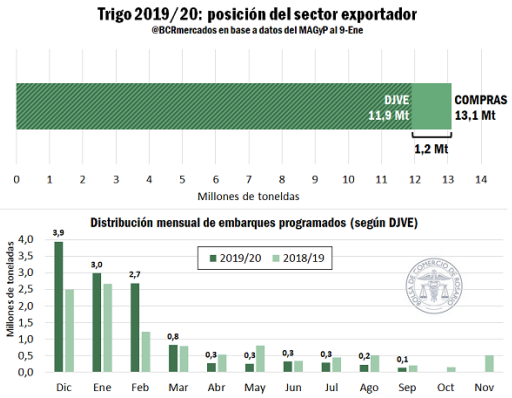
Na previsão para os outros estados a estimativa mostra o seguinte cenário: Espírito Santo, 13,02 a 15,44 milhões de sacas; São Paulo, 5,71 a 6,1 milhões; Bahia, 3,6 a 4,1 milhões; Rondônia, 2,34 a 2,39 milhões; Paraná, 880 a 970 mil sacas; Rio de Janeiro, 316 a 350 mil sacas; Goiás, 265,2 a 276 mil sacas e Mato Grosso, 159 a 168,8 mil sacas.

Segundo dados da Agência Marítima Nabsa, os embarques de trigo da Argentina durante o primeiro mês da campanha 2019/2020 (dezembro de 2019) foram de apenas 1,8 milhão de toneladas, notavelmente abaixo das Declarações Juramentadas de Vendas Estrangeiras (DJVE), que previam um valor de 3,9 milhões de toneladas.

O baixo nível do rio Paraná dificultou o carregamento de navios nos portos da região do UP River, em Santa Fé, que em muitos casos navegavam dos terminais com menos carga do que o habitual. Além disso, na segunda quinzena de dezembro, houve uma combinação de menos dias úteis e chuvas persistentes que limitaram a atividade nos portos.

A expectativa da Bolsa de Rosário é que os embarques registrados para dezembro ainda não realizados sejam remarcados para as próximas semanas, aumentando assim a exigência de logística nos meses de verão. Por esse motivo há um alto volume de embarques programados com o DJVE para janeiro (2,9 milhões de toneladas) e fevereiro (2,6 milhões de toneladas).

O gráfico a seguir, feito pela Bolsa de Comércio de Rosário, mostra a distribuição mensal de embarques de trigo argentino programados para a safra 2019/2020:



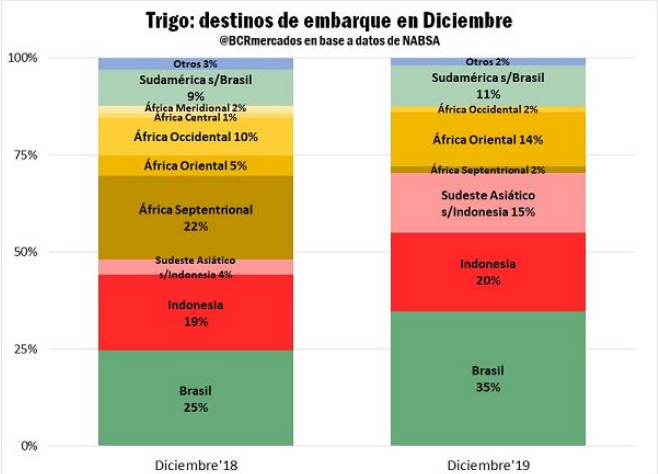
Mercados de destino - Quanto ao destino das exportações de trigo, as operações foram lideradas pelo Brasil e pelo Sudeste Asiático. No caso do Brasil, a Bolsa de Comércio de Rosário explicou que os embarques para o país vizinho tiveram sua participação mensal aumentada em 10 pp, representando 35% dos embarques de dezembro e um volume de 630.000 toneladas.

Por sua vez, a Indonésia voltou a se posicionar como o segundo país comprador, com 20% do total e quase 370.000 toneladas importadas. Ela foi acompanhada por outros países do Sudeste Asiático: Bangladesh, Tailândia, Vietnã e Malásia. Com isso, a região importou 35% do cereal argentino em dezembro.

Já a África, um mercado importante para o trigo argentino, com crescimento considerável nas campanhas recentes, perdeu participação em dezembro de 2019 em comparação com o mesmo mês de 2018. No entanto, a Bolsa de Comércio de Rosário destacou o crescimento da participação de países da África Oriental, como Djibuti, Madagascar e Uganda, em detrimento dos destinos africanos mais comuns localizados no norte da África (Argélia, Marrocos) e na África Ocidental (Nigéria). Os embarques para o continente no primeiro mês da campanha 2019/20 representam 18% do total, com mais de 300.000 toneladas.

O restante das operações, correspondentes a mais de 190.000 toneladas, foram destinadas ao próprio continente sul-americano, graças às compras do Chile, Peru, Equador e Colômbia, que representaram 11% do total, o que está alinhado com sua participação de mercado na América do Sul.

O gráfico abaixo, feito pela Bolsa de Comércio de Rosário, mostra os principais destinos do trigo argentino em dezembro de 2019:



Carnes

Em 2019, a produção de carne suína da China caiu para uma mínima de 16 anos, segundo dados oficiais divulgados pelo país em 17/01, após a peste suína ter dizimado milhões de porcos no principal produtor do mundo.

Maior consumidor mundial de carne suína, a China produziu 42,55 milhões de toneladas de carne no ano passado, uma queda de 21,3% em relação a 2018, e a menor produção desde 2003, segundo dados de Agência Nacional de Estatísticas.

O Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais informou que o rebanho de suínos da China havia diminuído em outubro em 41% em relação ao ano anterior, mas aumentou 2% em novembro. Esses dados não forneceram um tamanho total de rebanho.

Abertura de mercado para Rússia - No dia 17/01 também, a China abriu seu mercado para a carne bovina da Rússia e certificou dois produtores do país para exportações: a Bryansk, parte do grupo de capital fechado Miratorg, e a também empresa de capital fechado Zarechnoe.

A Rússia permanece em conversas com a China sobre as exportações de carne de porco.

No último dia 13 de janeiro, a SFDA, autoridade sanitária do Reino da Arábia Saudita, anunciou a abertura do país para importação de carne e miudezas de bovinos e ovinos do Uruguai, abrindo novas oportunidades de negócios para a exportação de carne uruguaia no exterior.

Segundo o Ministério da Agricultura do Uruguai, o processo de abertura de mercado foi concluído após várias etapas, incluindo auditorias para obter a certificação Halal, auditorias em instalações de refrigeração e em todo o sistema da autoridade sanitária do país.

A Friboi, unidade de negócios de carne bovina da JBS, iniciou, em 09/01, a operação de uma nova unidade em Mato Grosso, no município de Brasnorte, com capacidade inicial para processar 500 animais por dia.

Presente em mais de 150 países e com 37 unidades produtivas em todo o Brasil, a empresa investiu mais de R$ 70 milhões na aquisição e construção da planta e gerou, inicialmente, cerca de 300 empregos diretos na cidade.

"Acreditamos no potencial de Brasnorte, que trará ainda mais relevância para a nossa operação de bovinos em Mato Grosso. Investimos não só na construção de uma excelente planta, com equipamentos e fluxos de trabalho modernos, mas no treinamento de alta qualidade da mão de obra local, com foco em segurança do trabalho", explica Renato Costa, presidente da Friboi. "Continuaremos investindo nos próximos anos em todas as nossas plantas, o que reafirma o compromisso de longo prazo da Companhia com o Brasil", completa o executivo.

Esta é a primeira etapa dos investimentos na fábrica de Brasnorte, que futuramente terá capacidade de produção e escopo de atividades maiores, com a geração de outras 900 oportunidades de trabalho no município. O objetivo inicial da operação é atender à demanda do mercado interno.

Outros investimentos - Em 2019, a Friboi investiu na modernização de equipamentos e na implantação de projetos para permitir um melhor fluxo de produção em suas unidades.

Neste mês, por exemplo, a empresa ativará um túnel contínuo de congelamento em Barra do Garças (MT), que trará mais agilidade para a operação, além do aumento da capacidade em Mozarlândia (GO). Ainda em janeiro e em março, entram em operação duas novas linhas de hambúrguer em Campo Grande (MS), que dobrarão sua capacidade de produção. E em fevereiro, a empresa dará início a um segundo turno de trabalho na unidade de Senador Canedo (GO) para atender à crescente demanda global por proteína animal – 350 novos postos de trabalho foram abertos na cidade. Os aportes somam mais de R$ 154 milhões.

A Friboi conta com 45 mil colaboradores no Brasil, com unidades de negócios em 55 cidades, sendo responsável pela geração de mais 180 mil empregos indiretos.

Comércio

O presidente Jair Bolsonaro fará uma viagem à Nova Delhi, na Índia, para uma visita de Estado, entre os dias 24 e 27 de janeiro. O destaque deve ser a assinatura de 10 a 12 acordos ligados ao comércio e a investimentos. A informação é do Ministério das Relações Exteriores.

Em 2019, o Brasil exportou US$ 2,76 bilhões para a Índia, número considerado baixo pelo governo, que vê potencial de crescimento sobretudo nas áreas de alimentos e energia. No ano passado, foi registrado um déficit comercial de US$ 1,49 bilhões na relação com o país asiático, uma reversão do superávit de US$ 246 milhões de 2018, segundo dados atualizados do Ministério da Economia.

"Há muito potencial a ser explorado", disse o embaixador Reinaldo José de Almeida Salgado, secretário de Negociações Bilaterais na Ásia, Pacífico e Rússia. "Existe algo a melhorar, e isso é um dos objetivos da visita", afirmou.

Brasil e Índia devem assinar acordos para facilitar os investimentos mútuos e de cooperação nas áreas de segurança cibernética, bioenergia e saúde.

"O objetivo [da viagem de Bolsonaro] é ter esse olhar específico para a Ásia, que é de longe a região mais dinâmica do mundo e também uma região que tem 65% da população mundial. Com a Índia, ainda temos muito espaço para melhorar o comércio", reforçou o diplomata.

Ao menos seis ministros estão confirmados na comitiva presidencial: Ernesto Araújo (Relações Exteriores), Tereza Cristina (Agricultura), Bento Albuquerque (Minas e Energia), Marcos Pontes (Ciência e Tecnologia), Augusto Heleno (Gabinete de Segurança Institucional) e Osmar Terra (Cidadania).

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, e o vice-premiê da China, Liu He, assinaram, no dia 15/01, a primeira fase do acordo comercial entre os dois países, que reverterá algumas tarifas e aumentará as compras chinesas de bens e serviços dos EUA, neutralizando um conflito de 18 meses entre as duas maiores economias do mundo.

"Juntos, estamos corrigindo os erros do passado e entregando um futuro de justiça e segurança econômicas aos trabalhadores, agricultores e famílias americanos", disse o presidente dos EUA, Donald Trump, ao anunciar o acordo.

A China concordou em aumentar em 76,7 bilhões de dólares as compras de mercadorias dos Estados Unidos no primeiro ano da recém-assinada Fase 1 do acordo comercial com os Estados Unidos, e em 123,3 bilhões de dólares no segundo ano, de acordo com o texto do acordo divulgado nesta quarta-feira.

O aumento total de 200 bilhões de dólares em dois anos inclui uma elevação de 77,7 bilhões de dólares nas vendas de manufaturados para a China, segundo o texto. A China também aumentará as compras de energia dos EUA em 52,4 bilhões de dólares e as compras de serviços em 37,9 bilhões de dólares.

Segundo Trump, as negociações para a segunda fase do acordo deve começar em breve.

O governo dos Estados Unidos (EUA) informou, em 14/01, que pretende indicar o Brasil como o próximo país a ingressar como membro pleno da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O grupo reúne 36 países, a maioria da Europa e América do Norte.

"A notícia foi muito bem-vinda. Vinha trabalhando há meses em cima disso, de forma reservada obviamente. Houve o anúncio [dos EUA], são mais de 100 requisitos para ser aceito, estamos bastante adiantados, inclusive na frente da Argentina. E as vantagens do Brasil são muitas, equivalem ao nosso país entrar na primeira divisão", disse o presidente Jair Bolsonaro ao deixar o Palácio da Alvorada na manhã desta quarta-feira.

Em nota, a embaixada dos Estados Unidos em Brasília afirma que a decisão de priorizar a candidatura do Brasil agora, como próximo país a iniciar o processo, é uma evolução natural do compromisso, como reafirmado pelo secretário de Estado norte-americano, Mike Pompeo, e pelo presidente Donald Trump, em outubro de 2019. Naquela ocasião, entretanto, o secretário de Estado enviou um documento ao secretário-geral da OCDE, Angel Gurria, manifestando apoio à entrada da Argentina e da Romênia na organização.

"O governo brasileiro está trabalhando para alinhar suas políticas econômicas com as normas da OCDE, priorizando a adesão à organização para reforçar as reformas econômicas", diz a nota. "A OCDE é uma organização baseada em consenso, e qualquer decisão de convidar países para iniciar o processo de adesão precisará ser tomada por todos os 36 países-membros", acrescenta.

A OCDE reúne os países mais industrializados do mundo e estabelece parâmetros conjuntos de regras econômicas e legislativas para os seus membros.

A balança comercial brasileira registrou superávit de US$ 14 milhões e corrente de comércio de US$ 6,902 bilhões, na segunda semana de janeiro de 2020, como resultado de exportações no valor de US$ 3,458 bilhões e importações de US$ 3,444 bilhões. Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. No mês as exportações somam US$ 6,351 bilhões e as importações, US$ 4,573 bilhões, com saldo positivo de US$ 1,778 bilhão e corrente de comércio de US$ 10,923 bilhões.

Balança Comercial Brasileira - Janeiro de 2020
US$ milhões FOB

Período	Dias Úteis	EXPORTAÇÃO Valor	EXPORTAÇÃO Média p/dia útil	IMPORTAÇÃO Valor	IMPORTAÇÃO Média p/dia útil	CORR. COMÉRCIO Valor	CORR. COMÉRCIO Média p/dia útil	SALDO Valor	SALDO Média p/dia útil
Janeiro (até a 2ª semana)	7	6.351	907,2	4.573	653,2	10.923	1.560,4	1.778	254,0
1a.semana (01 a 05)	2	2.893	1.446,4	1.129	564,3	4.021	2.010,7	1.764	882,1
2a.semana (06 a 12)	5	3.458	691,5	3.444	688,8	6.902	1.380,3	14	2,7
Acumulado no ano	7	6.351	907,2	4.573	653,2	10.923	1.560,4	1.778	254,0
Janeiro	7	6.351	907,2	4.573	653,2	10.923	1.560,4	1.778	254,0
Janeiro/2019	22	18.085	822,0	16.388	744,9	34.473	1.566,9	1.697	77,1
Dezembro/2019	21	18.155	864,5	12.555	597,9	30.710	1.462,4	5.599	266,6
Var. % Jan-2020/Jan-2019			10,4		-12,3		-0,4	4,8	229,2
Var. % Jan-2020/Dez-2019			4,9		9,3		6,7	-68,2	-4,7

Fonte: Secretaria de Comércio Exterior / Ministério da Economia
Janeiro/2020: 22 dias úteis; Janeiro/2019: 22 dias úteis; Dezembro/2019: 21 dias úteis.

Análise do mês - Nas exportações, comparadas as médias até a segunda semana de janeiro de 2020 (US$ 907,2 milhões) com a de janeiro de 2019 (US$ 822,0 milhões), houve crescimento de 10,4%, em razão do aumento nas vendas de produtos básicos (+23,0%), de US$ 370,5 milhões para US$ 455,6 milhões e de semimanufaturados (+8,5%), de US$ 131,4 milhões para US$ 142,5 milhões. Por outro lado, caíram as vendas de produtos

manufaturados (-3,4%), de US$ 320,1 milhões para US$ 309,2 milhões.

Em relação a dezembro de 2019, houve aumento de 4,9%, devido à expansão nas vendas de produtos semimanufaturados (+44,6%), de US$ 98,5 milhões para US$ 142,5 milhões e manufaturados (+7,6%), de US$ 287,5 milhões para US$ 309,2 milhões. Já as vendas de produtos básicos diminuíram (-4,8%), de US$ 478,6 milhões para US$ 455,6 milhões.

Nas importações, a média diária até a segunda semana de janeiro de 2020, de US$ 653,2 milhões, ficou 12,3% abaixo da média de janeiro do ano passado (US$ 744,9 milhões). Nesse comparativo, caíram os gastos, principalmente, com combustíveis e lubrificantes (-35,6%), adubos e fertilizantes (-28,5%), aeronaves e peças (-16,6%), cereais e produtos da indústria da moagem (-14,0%) e farmacêuticos (-5,5%). Em relação a dezembro de 2019, houve crescimento de 9,3%, pelos aumentos nas compras de plástico e obras (+38,5%), equipamentos eletroeletrônicos (+32,3%), siderúrgicos (+29,7%), equipamentos mecânicos (+28,7%) e químicos orgânicos e inorgânicos (+23,3%).

O Ministério da Infraestrutura assinou, em 14/01, um Memorando de Entendimento com o governo da Coreia do Sul com o objetivo de incentivar o comércio exterior e promover o intercâmbio de informações sobre melhores práticas no setor portuário.

O documento, assinado pelo MInfra e pelo Ministério do Oceano e Pescas da Coreia do Sul, estabelece que os dois países devam colaborar entre si para incentivar o crescimento econômico por meio de trocas de informações sobre oportunidades de negócios, o que inclui parques logísticos e projetos de desenvolvimento portuário.

De acordo com o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do MInfra, Diogo Piloni, o memorando irá fortalecer a relação entre os dois países. “Com a assinatura do memorando, será criada uma relação entre autoridades governamentais para, em cooperação, superar os desafios de maneira sustentável, segura e competitiva para o setor portuário”, enfatizou Piloni.

Já o ministro de Oceanos e Pescas da Coreia do Sul, Seong Hyeok Moon, afirmou que, com a conclusão das negociações para o estabelecimento de acordo comercial, há expectativa de aumento em comércio e investimentos no Brasil e América Latina, países onde esse fluxo ainda não é muito grande. “Com a construção dessa relação de cooperação na área portuária, será feito o melhor esforço para que os resultados positivos dessa cooperação estejam vinculados ao apoio do ingresso de investimentos estrangeiros no setor”, ressaltou.

Com o acordo, os dois países poderão pensar em áreas de interesse em comum e promover melhorias, por meio de grupos de trabalho, para a segurança operacional, análise de dados e comparativos regionais, competitividade e precificação de combustíveis alternativos e sustentáveis, treinamento e formação, bem como apoio aos eventos relacionados ao setor de portos.

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