

Notícias principais

A Receita Federal promoveu a modernização do regime aduaneiro especial de Trânsito Aduaneiro, que permite o transporte de mercadorias, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão do pagamento de tributos.

A modernização tem o objetivo de facilitar e conferir maior automação ao trâmite das mercadorias no comércio exterior, reduzindo custos e o tempo de todo o processo de importação. As principais medidas adotadas foram:

- Criação da funcionalidade de Anexação de Documentos que instruem a Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) via sistema, eliminando a necessidade de apresentação de papéis para análise da Receita Federal. O beneficiário do regime especial (transportador, depositário ou importador) já está anexando os documentos digitalizados diretamente no Portal Siscomex.
- Nova funcionalidade de Recepção dos Documentos diretamente via sistema pela autoridade aduaneira da Receita Federal ou de forma automática, conforme o caso.
- Integração dos sistemas Portal Siscomex e Siscomex Trânsito, que permite a instrução da DTA com os documentos digitalizados (vinculação da DTA com o dossiê contendo a documentação).
- Orientação dada aos intervenientes pelo Manual de Trânsito Aduaneiro no site da Receita na Internet, especialmente nos tópicos Anexação de Documentos e Recepção de DT, detalhando os novos procedimentos a todos.
- Publicação da Instrução Normativa RFB nº 1.918, que traz adequações ao texto da IN SRF nº 248/2002 que regulamenta o regime de trânsito aduaneiro, compatibilizando-a aos novos procedimentos.

Portos, terminais e infraestrutura

O Porto de Suape bateu novo recorde histórico em 2019: foram 23,8 milhões de toneladas de cargas movimentadas, volume 2% superior ao do ano passado, quando foram movimentadas 23,4 milhões de toneladas. O recorde anterior havia sido batido em 2017, com 23,6 milhões de toneladas.

Além de um sinal de reação econômica, o resultado está diretamente associado à diversificação de cargas movimentadas no porto. As cargas containerizadas também bateram recorde histórico. Houve um crescimento de 5,7%, passando de 5 milhões de toneladas em 2018 para 5,3 milhões, no ano passado, totalizando 291.166 toneladas a mais. Em TEUs, esse crescimento foi de 4,7% (de 454.721 mil TEUs para 476.304 mil TEUs). Nas duas medidas, o volume também é o maior até hoje.

A movimentação de granéis líquidos (combustíveis, GLP, óleos minerais, etc.) ficou estável, com crescimento de 0,1%, passando de 17,624 para 17,634 milhões de toneladas, consolidando Suape como maior hub de granéis líquidos do país. Esse tipo de carga representa 74% de toda a movimentação no Porto e também é responsável por Suape ser o principal porto de cabotagem do Brasil, pois, a partir dele, os produtos são distribuídos para outros terminais em navios menores.

A carga geral solta foi a que apresentou o maior percentual de crescimento entre todos os tipos de mercadorias, encerrando o

ano com 386,5 mil toneladas e 54,8% de aumento, tendo em vista que em 2018 o total movimentado foi de 249,6 mil toneladas. Nesse grupo, estão as cargas como açúcar em saco (aumento de 346%), torre e pá eólica (aumento de 323%), chapas e bobinas de aço (aumento de 77%), tarugos e veículos, entre outros. O grande incremento na carga solta se deve às exportações de açúcar para países da África e para a Turquia, e ao embarque das peças de aço para Colômbia, Peru, Jamaica e Canadá.

Granéis sólidos registraram crescimento de 5,5%, fechando o ano com 490,8 mil toneladas, 25 mil toneladas a mais do que em 2018, impulsionado pela primeira movimentação de coque da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), que embarcou 31 mil toneladas do produto para a China. Trigo e escória completam esse grupo de carga. O número de navios que atracaram no Porto de Suape subiu de 1.461 para 1.474 em 2019.

Na navegação de longo curso, a importação de mercadorias aumentou 8,7%, somando 5,62 milhões de toneladas em 2019, 450 mil toneladas a mais que 2018. A exportação de cargas caiu 5,3%, totalizando 2,33 milhões de toneladas no ano passado ante 2,46 milhões em 2018. Um dos principais fatores foi a movimentação de veículos, que somou 46.721 unidades em 2019, 19.563 unidades a menos que em 2018, queda motivada pela crise econômica na Argentina, principal destino dos veículos exportados via Suape. Mesmo com a redução, Suape continua sendo o porto com maior movimentação de veículos no Nordeste.

Novos negócios - O ano de 2019 foi marcado pela inauguração de três empreendimentos no Complexo de Suape. O Aché Laboratórios Farmacêuticos inaugurou a primeira etapa da sua fábrica em outubro. Erguida num terreno de 250 mil metros quadrados a nova planta vai produzir, embalar e distribuir medicamentos para toda a região Nordeste. Os investimentos são da ordem de R\$ 660 milhões.

Em maio, aconteceu a inauguração da Camil Alimentos, fábrica de beneficiamento de arroz, feijão e açúcar. Com investimento de R\$ 22 milhões e 170 vagas de empregos diretos e indiretos, a Camil conta com 6,5 mil m² de área construída e capacidade produtiva de 10 mil toneladas por mês. No final do ano, a SIW Kits Eólico iniciou suas operações, ocupando 7,66 hectares de área e gerando 40 empregos diretos e 30 indiretos. A indústria veio para integrar o polo eólico de Suape, atendendo inicialmente à LM Wind Power, fabricante de pás eólicas que pertence ao grupo GE e opera desde 2013 no Complexo de Suape.

Perspectivas para 2020 - A retomada da autonomia do Porto de Suape será um dos marcos de 2020. No fim de dezembro passado, o porto deu entrada no pedido junto à Secretaria Nacional de Portos, comprovando com evidências o cumprimento dos indicadores estabelecidos na Portaria Nº 574/2018 do Ministério da Infraestrutura, que criou o Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP). A expectativa é que o resultado saia nesse primeiro semestre.

Também é importante a participação de um parceiro privado na gestão do Porto. Estudo sobre viabilidade da iniciativa foi acordado entre o Governo do Estado e o Ministério da Infraestrutura. A ideia é a iniciativa privada assumir a gestão da área portuária, porém o Estado continuaria como controlador.

O movimento é importante para dar mais celeridade nos processos licitatórios de novos terminais, na gestão dos contratos

de arrendamento portuário e fiscalização dos operadores. O assunto deve evoluir ao longo de 2020.

Outra grande expectativa para este ano é a licitação do arrendamento do segundo terminal de contêineres do Porto de Suape. O processo passou por ajustes no TCU e deve ser lançado pela Antaq em breve. O Tecon 2 deve receber R\$ 1,2 bilhão em investimentos privados e é importante para potencializar Suape como um hub port nacional.

Serão inaugurados também três pátios de triagem de caminhões neste ano com 500 vagas estáticas cada.

Outra iniciativa que será consolidada neste ano é a implantação do SuapeGeo. O projeto vai unir várias tecnologias como geoprocessamento e geolocalização, entre outras, consolidando informações sobre o território de Suape e sobre a dinâmica de como esse território atua entre os diversos atores. Um dos ganhos será o reconhecimento e a caracterização do espaço geográfico mais precisos, ajudando nas negociações de áreas para instalação de empresas, além de apoiar no combate ao desmatamento e invasões.

Há perspectiva de retomada da implantação do Ramal Suape da Ferrovia Transnordestina, visto que o Governo do Estado vem construindo tratativas com o Ministério da Infraestrutura para encontrar uma solução à continuidade da obra.

O governador do Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja, afirmou que a inauguração do novo terminal portuário no município de Porto Murinho está prevista para o dia 24 de fevereiro.

Com o início das exportações pelo terminal, o FV Cereais, proprietária da obra, pretende se consolidar como um dos maiores exportadores do Estado.

Atualmente com sede em Dourados a empresa já exporta cerca de 1,2 milhão de toneladas de soja e milho por ano. Agora, com o investimento no terminal, que foi de R\$ 110 milhões, o grupo terá capacidade para movimentar dois milhões de toneladas/ano de grãos e açúcar.

Para aproveitar as embarcações que vão percorrer a América do Sul, o grupo vai importar fertilizantes do Uruguai. Uma remessa experimental já foi realizada em 2018, quando foram importadas 2 mil toneladas do produto. A economia foi de cerca de 8% em comparação com a importação via Porto de Paranaguá, no Paraná.

Em 2020, a empresa pública Portos do Paraná vai repassar aos cofres municipais de Paranaguá pelo menos R\$ 22,66 milhões. Os valores são referentes a mais dez parcelas do Refis que era devido (de 2014 a 2018), que serão pagas mensalmente de janeiro a outubro. Incluem também a atual taxa do alvará de localização, no valor de R\$ 3,7 milhões. Esta última é anual e vence no próximo mês de fevereiro.

Em 2019, já foram pagos mais de R\$ 10 milhões dessa dívida, que era histórica. Segundo a administração, o valor incluiu o pagamento inicial de R\$ 2,5 milhões e mais duas parcelas de R\$ 1,896 milhão, cada uma. Também foi pago o alvará de 2019. Assim, a empresa inicia o ano sem pendências fiscais com o município; já com a certidão negativa de débitos junto a prefeitura de Paranaguá.

Após sete anos sem pagar o alvará de localização do porto Dom Pedro II, a negociação para a quitação de R\$ 25 milhões em dívidas só foi possível graças a uma negociação histórica.

Os valores devidos eram referentes a tributos municipais que passaram a ser cobrados em 2014, quando a antiga APPA mudou a natureza jurídica de autarquia para empresa pública. “Existia uma dívida ativa de R\$ 77 milhões. Além de renegociar este valor no programa especial de Recuperação Fiscal (Refis), nós demos fim a anos de litígios administrativos e chegamos a um consenso de que parte do que era cobrado não era devido”, conta o diretor jurídico, Marcus Vinícius Freitas.

Segundo dados divulgados pela Gerência de Tarifas e Estatísticas da Santos Port Authority (SPA), o Porto de Santos registrou recorde de movimentação em 2019, tanto no total geral quanto na carga conteinerizada. O movimento geral alcançou 134.010.492 toneladas e a carga conteinerizada 4.165.248 TEU (medida padrão para contêineres de 20 pés). Os dois movimentos superaram as maiores marcas, verificadas em 2018, em 0,64% e 1,04%, respectivamente.

O diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, lembra que em 2019 o recorde mensal foi batido duas vezes: “Foram 12,74 milhões em julho e 12,78 milhões em outubro”, afirma. O diretor destaca ainda as ações promovidas: “Incrementamos a fiscalização e liberamos berços públicos para novas operações com vistas a aumentar a produtividade e maximizar o seu uso.

Estas iniciativas refletiram na redução das filas de navios no Porto de Santos: “A média diária de embarcações na barra à espera para entrar saiu de 80, no mês de março, para 55 em outubro, e caiu para o menor patamar em dezembro, ao registrar 45 embarcações”, conclui Ribeiro.

Movimentações em dezembro - Em dezembro, a carga conteinerizada, com alta de 9,8%, alcançou novo recorde para o mês, atingindo 364.390 TEU, superando a maior movimentação até então, registrada em dezembro de 2018 (331.730 TEU). O movimento geral no mês chegou a 10.211.886 toneladas, consolidando a segunda maior marca para esse mês, abaixo do recorde alcançado em dezembro de 2018 (10.843.180 toneladas).

O recorde no total geral do ano deveu-se decisivamente às operações de descarga. Com 39.655.404 toneladas, apontaram crescimento de 2,1% sobre 2018 (38.820.812 toneladas), enquanto os embarques mantiveram o mesmo desempenho do ano anterior.

No total do ano, as mercadorias de maior destaque dentre as cargas descarregadas que apresentaram crescimento foram adubo (5.632.365 toneladas, +23,0), óleo diesel e gásóleo (2.506.596 toneladas, +33,6%) e fosfato de cálcio (1.007.272 toneladas, +28,6%).

Quanto às cargas embarcadas, tiveram destaque em 2019 as operações com milho (16.595.410 toneladas, +31,1%), café em grãos (2.274.350, +85,4%) e carnes (1.683.772 t, +116,8%).

A movimentação de contêineres, recorde em 2019, também teve excelente desempenho mensal. Além do crescimento já destacado no total de TEU (364.390, +9,8%), foram movimentadas 224.922 unidades, alta de 7,2%, atingindo 3.975.894 toneladas, quase 40% do total de cargas, com crescimento de 3,6%. No acumulado do ano, além dos 4.165.248 TEU, o recorde histórico também foi

registrado para a tonelage de carga, com 45.987.430 toneladas, 34% do total de cargas movimentadas no Porto de Santos em 2019, e alta de 0,3% em relação a 2018.

O fluxo de navios atracados registrou ligeiro decréscimo de 0,2% em relação a 2018, com 4.842 embarcações. Com a movimentação do ano atingindo crescimento, a consignação média registrou aumento de 1,26%, com 28.495 toneladas por navio.

Resumo da movimentação de cargas no Porto de Santos

RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS
COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO

DESCRIÇÃO	DEZEMBRO			ATE DEZEMBRO		
	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %
EMBARQUES	7.428.161	6.910.026	(7,0)	94.338.950	94.355.088	0,0
DESEMBARQUES	3.415.019	3.301.860	(3,3)	38.820.812	39.655.404	2,1
Total	10.843.180	10.211.886	(5,8)	133.159.762	134.010.492	0,6
PRINCIPAIS PRODUTOS						
EMBARQUES						
Açúcar	942.524	1.230.545	30,6	15.063.910	14.234.408	(5,5)
- Em sacos	0	0	-	0	0	-
- Em contêineres	120.714	126.701	5,0	915.408	1.745.977	90,7
- Granel sólido	821.810	1.103.844	34,3	14.148.502	12.488.429	(11,7)
Alcool	71.061	56.603	(20,3)	806.403	857.043	6,3
Café em grãos	214.147	210.654	(1,6)	1.226.985	2.274.350	85,4
Carnes	118.651	185.070	56,0	776.507	1.683.772	116,8
- Bovina	96.426	132.491	53,3	492.286	1.169.550	141,6
- De Aves	31.228	50.220	60,8	280.465	474.382	69,1
- Outras	987	2.359	139,1	3.756	19.840	428,2
Celulose (solta e containerizada)	431.499	560.098	29,8	4.652.165	5.002.981	7,5
Complexo soja	764.484	1.001.015	30,9	26.991.829	25.089.395	(6,0)
- Em grãos a granel	182.917	434.476	137,9	20.574.662	18.758.863	(8,8)
- Em grãos em contêineres	5	3	(41,5)	36.341	12.837	(64,7)
- Farelo a granel	565.982	541.822	(4,3)	5.911.258	6.050.938	2,4
- Farelo em contêineres	15.880	24.714	55,6	169.568	266.957	57,4
Gasolina	147.654	62.863	(57,4)	1.295.096	1.408.878	8,8
Milho	2.074.078	1.218.561	(41,2)	12.562.487	16.562.487	31,1
- Em contêineres	4.404	3.499	(20,6)	54.363	64.573	18,8
- Granel sólido	2.069.674	1.215.062	(41,3)	12.608.124	16.530.837	31,1
Óleo combustível	74.596	89.701	20,2	1.260.983	1.195.427	(7,4)
Óleo diesel e gasóleo	179.776	124.551	(30,7)	1.939.427	1.296.357	(33,2)
Sucos cítricos	236.737	150.122	(36,5)	2.375.369	2.185.713	(8,0)
- Em contêineres	19.496	30.807	58,0	179.009	275.194	53,7
- Granel líquido	217.241	119.315	(45,1)	2.196.380	1.910.519	(13,0)
Sub-Total Embarques	5.255.207	4.889.782	(7,0)	66.780.181	71.822.632	4,4
Outros	2.172.954	2.022.244	(7,0)	25.558.769	22.532.459	(11,3)
Total Embarques	7.428.161	6.910.026	(7,0)	94.338.950	94.355.088	0,0
DESEMBARQUES						
Azúbio	720.076	496.578	(30,6)	4.581.015	5.632.365	23,0
Alcool	5.721	685	(87,9)	249.792	48.412	(80,6)
Anonina	33.666	32.067	(5,0)	314.644	332.152	5,5
Enxofre	167.388	171.167	2,3	2.129.403	1.748.235	(17,8)
Fosfato de cálcio	32.998	97.692	196,1	783.557	1.007.272	28,6
GLP	30.836	46.348	50,3	788.689	648.413	(17,8)
Metanol	18.956	15.468	(18,4)	180.286	119.740	(33,6)
Nafta	6.754	6.719	(0,5)	131.213	93.249	(28,9)
Óleo diesel e gasóleo	198.940	241.620	21,5	1.876.190	2.606.598	33,6
Sal	88.369	47.886	(45,8)	965.716	892.801	(7,6)
Soda caustica	81.534	116.324	42,7	984.851	1.023.104	3,9
Sulfato dissódico	15.083	15.468	3,2	818.584	652.759	(20,0)
Trigo (grãos e farelo)	115.330	80.223	(30,4)	1.313.945	1.162.646	(11,5)
Sub-Total Desembarques	1.515.681	1.422.569	(6,1)	14.918.085	15.777.744	5,8
Outros	1.899.338	1.879.291	(1,1)	23.902.727	23.877.660	(0,1)
Total Desembarques	3.415.019	3.301.860	(3,3)	38.820.812	39.655.404	2,1
Total Geral	10.843.180	10.211.886	(5,8)	133.159.762	134.010.492	0,6
CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)						
Unidades	209.789	224.922	7,2	2.594.811	2.586.082	(0,3)
TEU	331.730	364.390	9,8	4.122.243	4.165.248	1,0
Tonelage	3.837.510	3.975.894	3,6	45.850.602	45.987.430	0,3
FLUXO DE NAVIOS						
Atracados	418	404	(3,3)	4.853	4.842	(0,2)

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb./desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelage de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).

A Usina Estivas está realizando um projeto-piloto no Porto de Natal para exportação de açúcar. No dia 20 de janeiro, o Navio "ITHAKI", de bandeira das Ilhas Marshall, chegou ao local para ser carregado com 12 mil toneladas de açúcar refinado com destino à Mauritânia, na África.

Desde outubro de 2010, a Usina Estivas não exportava pelo Porto de Natal. Agora a empresa pretende reinserir o açúcar potiguar entre os produtos exportados por este terminal, se somando às frutas e minérios, entre outros produtos.

O Porto Itapoá registrou um aumento no volume de contêineres em 2019. Foram movimentados 439 mil contêineres pelo Terminal, com destaque para as cargas de importação e de transbordo, com 25% e 46% de incremento, respectivamente, em relação a 2018, performando somente nessas duas operações mais de 217 mil unidades, o maior volume entre os portos catarinenses.

Outro destaque em 2019 foi o incremento das cargas de cabotagem. A operação que cresce anualmente desde o início das operações do Terminal, bateu o recorde de movimentação ultrapassando as 30 mil unidades no último ano, aumentando em 24% seu volume em Itapoá.

Consolidação da ampliação, somada a serviços com menores transit times de importação entre os portos da região, foram os fatores preponderantes para o volume registrado pelo Porto Itapoá. A soma desses fatores deve colocar o Porto Itapoá como o maior terminal de contêineres de Santa Catarina, conquistando a terceira posição entre os portos nacionais.

Essa posição está publicada nos relatórios mensais da ANTAQ que, até novembro de 2019, registrava o crescimento do volume de contêineres de Itapoá como o maior dentre os cinco principais portos brasileiros. A divulgação final da movimentação de 2019 – com os dados de dezembro – deve acontecer na primeira semana de fevereiro.

Segundo Cássio Schreiner, Presidente do Porto Itapoá, o resultado de 2019 é uma conquista histórica. “O Porto Itapoá possui apenas 8 anos de operação, e já figuramos como um dos maiores terminais de contêineres do País”, diz. “Entendemos que essa conquista é fruto de um planejamento assertivo que potencializa as características especiais de Itapoá, valorizando a condição natural da Baía da Babitonga, somada a uma relação de confiança e de verdadeira parceria junto aos armadores, importadores e exportadores”.

Em 2019, o Porto de Paranaguá recebeu mais vagões e menos caminhões na descarga de açúcar, grãos e farelo para exportação. Enquanto o transporte ferroviário aumentou 4,53%, o rodoviário caiu 3,84% para os mesmos produtos.

Em 2018, 111.468 vagões descarregaram os produtos no Porto de Paranaguá. Em 2019, esse total subiu para 116.514 vagões.

A quantidade de caminhões, porém, diminuiu 3,84%. Em 2018, foram recebidos 421.270 veículos carregados de soja, milho e farelo. Em 2019, caiu para 405.085 caminhões.

A expectativa é que a utilização dos trilhos cresça ainda mais no transporte da carga do Interior até os terminais portuários do Estado.

“Nossa meta é que a participação desses dois modais seja equalizada em 50%, nos próximos anos. Acreditamos muito na capacidade operacional da ferrovia e estamos trabalhando para isso junto com a comunidade portuária”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

A proporção entre os modais que em 2018 era 20,92% de vagões para 79,08% de caminhões, e passou para 22,34% de vagões para 77,66% de caminhões em 2019.

As operações ferroviárias no porto paranaense são realizadas pela Rumo, que atende 22 terminais, em 43 linhas diferentes, operando cerca de 800 vagões. Além de granéis sólidos de exportação, esses terminais atuam também nos segmentos dos granéis sólidos de importação (fertilizantes), líquidos (combustíveis) e Carga Geral (Celulose e Contêiner). Cada um tem uma capacidade estática e produtividade diferente.

A fila de navios no Porto de Santos diminuiu 44% em 2019. Segundo a SPA (Santos Port Authority), novo nome da Codesp, isso se deve ao aumento da eficiência no cais santista. De acordo com o órgão, a média diária de embarcações na barra à espera para entrar no Porto saiu de 80, no mês de março, para 55 em outubro. Já em dezembro, ela caiu para o menor patamar, ao registrar 45 embarcações. Os números levam em conta tanto navios já programados para atracar quanto os que estão fundeados sem agendamento.

Enquanto a fila caiu, a movimentação de cargas aumentou. Números preliminares indicam alta de 0,7% no consolidado de 2019, para 134 milhões de toneladas, um novo recorde histórico de movimentação do Porto.

“Incrementamos a fiscalização e liberamos berços públicos para novas operações com vistas a aumentar a produtividade nos berços de atracação e maximizar o seu uso”, afirma o diretor de Operações da Santos Port Authority (SPA), Marcelo Ribeiro.

O Porto de Vitória exportou 820 mil toneladas de ferro gusa em 2019, um aumento de 29% no volume de movimentação em comparação ao ano anterior. A empresa Multilift Logística foi a operadora responsável por toda carga embarcada. A operação foi realizada no berço 905, do terminal público de Paul, em Vila Velha.

O produto chega de trem ao Porto de Vitória, vindo de Minas Gerais, direto para o navio. O estado vizinho exporta, anualmente, cerca de torno de 2,3 milhões de toneladas de ferro gusa, sendo que 35% desse volume sai pelo Porto de Vitória.

A Multilift foi vencedora de um processo concorrencial promovido pelo Sindicato da Indústria do Ferro no Estado de Minas Gerais (Sindifer) entre os operadores portuários pré-qualificados pela CODESA.

Os equipamentos de embarque são de propriedade do Sindifer, cuja composição contempla: moega ferroviária, sistema de correias transportadoras e ship loader (carregador de navio).

Além de atuar como operador portuário, a Multilift também é responsável pela manutenção de todo o sistema de embarque, de modo a garantir pleno funcionamento de um conjunto de equipamentos que tem mais de 50 anos, sem comprometer o carregamento dos navios.

Eventualmente, de forma excepcional, ocorrem operações de embarque de ferro gusa nos demais berços públicos do Porto de Vitória, com utilização do sistema Multilift de caçamba articulada.

Mas a empresa também usa sistema próprio de caçamba articulada de descarga automática, que executa uma operação de forma ambientalmente sustentável, mesmo em períodos de chuva. Todos os equipamentos e seus acessórios são devidamente certificados pelos órgãos de controle e fiscalização.

Além do ferro gusa a Multilift utiliza o sistema de caçambas articuladas de descarga automática para embarque de outros graneis, como o concentrado de cobre e hidrato de alumina.

Um levantamento do Ministério da Infraestrutura detectou que três das sete companhias docas federais reverteram prejuízo financeiro em 2019 e passaram a operar com lucro: a SPA (Santos Port Authority), antiga Codesp, que administra

o Porto de Santos (SP), a Codeba (Companhia Docas da Bahia), que administra os portos de Salvador (BA), Ilhéus (BA) e Aratu (BA), e a CDP (Companhia Docas do Pará), que administra os portos de Santarém (PA), Miramar (PA), Itaituba (PA), Vila do Conde (PA), Belém (PA), Outeiros (PA) e Óbidos (PA). Segundo o estudo, o resultado consolidado das docas federais também apresentou melhoria de 17 vezes: passou de saldo negativo de R\$1 bilhão para prejuízo de R\$ 58 milhões, o que revela a evolução dos balanços das companhias, de forma geral, entre 2018 e o ano passado.

Em números absolutos, a CDP passou de prejuízo de R\$ 33 milhões, em 2018, para lucro de R\$ 35 milhões, no ano passado. Já a Codeba reverteu seu prejuízo de R\$ 11,4 milhões para lucro de R\$ R\$ 9,7 milhões entre os dois anos. Por último, a SPA saiu de prejuízo da ordem de R\$ 468 milhões, em 2018, para lucro de R\$ 150 milhões, em 2019.

De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, “Isso é resultado de melhoria de gestão, redução das despesas com folha de pagamento, otimização dos contratos, aumento de receita e atualização das tabelas tarifárias. Algumas docas que tinham prejuízos há anos conseguiram reverter seus balanços. Além disso, mesmo as que não passaram a operar com lucro, conseguiram evolução em seus resultados financeiros”, destaca.

O levantamento apontou também um crescimento de 1% na movimentação dos portos brasileiros entre 2018 e 2019. Os dados foram consolidados a partir de números da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e das autoridades portuárias e levam em consideração valores até outubro de 2019 e projeções para os meses de novembro e dezembro do mesmo ano.

O balanço também detectou que 19 terminais tiveram crescimento no volume de cargas movimentadas. Santarém (PA) ficou em primeiro lugar e teve crescimento de 30,7%, em 2019. Em seguida, aparece o Porto de Itajaí (SC), com aumento de 23,2% em relação a 2018. Já o Porto de Vila do Conde (PA) ficou na terceira colocação, com aumento de 19,3% no volume de cargas escoadas.

Os graneis sólidos puxaram o crescimento na movimentação no Porto de Santarém e representaram quase a totalidade das mais de 12 milhões de toneladas transportadas em 2019. O mesmo ocorreu com o Porto de Vila do Conde, onde os graneis sólidos representaram 73% do total movimentado no ano passado. Ambos são administrados pela CDP (Companhia Docas do Pará). Entre os produtos mais transportados em Itajaí estiveram madeira, derivados e frango na exportação, e plásticos, borrachas e produtos químicos na importação.

De acordo com Piloni, os resultados só não foram ainda melhores devido ao rompimento da barragem da VALE, em Brumadinho (MG), em janeiro do ano passado, o que impactou as exportações de minério de ferro em todo o país. “Além disso, o surto de peste suína na China, principal consumidor da soja brasileira, impactou o volume de grãos exportados ao país asiático”, avalia. Mesmo assim, entre os 19 portos que registraram saldo positivo, houve crescimento de 6,1% na movimentação, que passou de 296 milhões de toneladas escoadas, em 2018, para 313 milhões de toneladas movimentadas em 2019.

Projeções do setor – Para 2020, além do processo de desestatização da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), da SPA, e da administradora do Porto de São Sebastião (SP), o governo prevê a realização de 15 leilões – nove terminais portuários já foram qualificados pelo PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). A previsão é que, até 2022, sejam realizados 28 leilões, com investimentos da ordem de R\$ 3,8 bilhões.

A Brasco, empresa do Grupo Wilson Sons, fechou parceria com a APM Terminals Pecém para montar uma base logística temporária no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Será a primeira operação de apoio portuário offshore realizada no porto cearense.

Com início previsto para o primeiro semestre de 2020, a base logística dará suporte à perfuração de um poço no bloco CE-M-717, localizado na Bacia do Ceará e operado pela Premier Oil, companhia petrolífera britânica. Entre os serviços que serão prestados, estão recebimento e armazenamento de cargas, suprimento de água e outros consumíveis para a plataforma offshore, além de gerenciamento de resíduos e limpeza de tanques.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém está localizado entre os municípios de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, a 60 quilômetros de Fortaleza. No ano passado, o terminal portuário movimentou 18.100.767 toneladas de cargas. Para o primeiro trimestre de 2020, está prevista a inauguração de um novo berço de atracação, que deve atender a operação no bloco CE-M-717.

Navegação

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Mário Povia, e o diretor no Brasil da Agência de Cooperação Técnica Alemã (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit – GIZ), Michael Rosenauer, assinaram, no dia 22/01, na sede da ANTAQ, em Brasília, termo de cooperação técnica que prevê o estabelecimento de um conjunto de conhecimentos visando à proteção de áreas portuárias frente aos impactos das mudanças climáticas. Esses impactos podem trazer perdas consideráveis para o setor, como danos físicos e paralisações de atividades.

O trabalho prevê a elaboração de estudos de caso que ficarão por conta da ANTAQ. Os estudos servirão de orientação para ações a serem aplicadas na proteção do ambiente portuário. O prazo da cooperação é estimado em 18 meses. As atividades da cooperação contarão com o apoio do Instituto de Pesquisas Espaciais (INPE-MCTI) e dos ministérios da Infraestrutura, Economia e Meio Ambiente.

A Agência de Cooperação Técnica Alemã atua, no Brasil, com foco nas energias renováveis e na eficiência energética, bem como na proteção e no uso sustentável das florestas tropicais. Fazem parte da sua linha de atuação o desenvolvimento urbano sustentável e oportunidades de financiamento para investimentos em prol do clima. Outras atividades são a implantação de programas regionais e globais e agora proteção das áreas portuárias frente às mudanças climáticas.

Um estudo desenvolvido pela Gerência de Desenvolvimento e Estudos – GDE da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS da Antaq, e que visa fomentar opções regulatórias para aumentar a competição no transporte de contêineres na cabotagem,

apontou que as restrições à cabotagem existem em todas as regiões geográficas do globo e em estados com diferentes sistemas políticos, econômicos e legais. Tais restrições referem-se principalmente à entrada de navios de bandeira estrangeira e à propriedade e ao registro de navios estrangeiros.

De acordo com o órgão, o protecionismo da cabotagem existe ao longo dos litorais em cerca de 80% do mundo (comparando os litorais de nações com cabotagem com os litorais das nações sem cabotagem) e em 70% dos estados membros do Conselho da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO).

Segundo o estudo, o Brasil está entre os países que exercem políticas que protegem a indústria de cabotagem marítima, mas que permitem a entrada de armadores estrangeiros sob condições controladas. Isso também ocorre na França, Alemanha, Itália, Grécia, Portugal, Espanha, Finlândia, Suécia, Rússia, Índia, Canadá, México, Uruguai, Argentina, Chile, dentre outros.

Outro dado é que países com extensões de costa similares ou superiores à brasileira com condições de desenvolver uma efetiva navegação de cabotagem possuem, em algum grau, medidas de proteção à sua navegação de cabotagem. Dentre esses países estão: Turquia, Índia, Itália, México, China, Grécia, Estados Unidos, Japão, Rússia e Canadá.

O estudo apresenta, ainda, uma extensa revisão bibliográfica, que resume as principais razões apontadas pelos países para a adoção de medidas protecionistas ou liberalizantes na cabotagem.

A versão integral do estudo estará disponível em breve no site da ANTAQ.

Segundo um relatório do alhaliner.com, a frota global de contêineres deverá crescer consideravelmente em 2020. As estimativas indicam que o ano começou com 23,23 milhões de TEUs mas que deve terminar atingindo 24,05 MTEUs, o que equivale a um aumento de 3,5%.

O crescimento da frota será impulsionado principalmente pelas entregas planejadas de 1,14 milhão de TEUs de novas embarcações este ano, considerando um desvio mínimo na previsão. A maioria dos navios maiores e recém-construídos provavelmente será entregue dentro dos prazos planejados e atrasos são esperados apenas em algumas das tonelagens menores destinadas ao transporte de carga intrarregional.

Prevê-se que o sucateamento e outras eliminações atinjam 300.000 TEUs este ano, um aumento em relação aos 207.500 TEUs registrados em 2019. Embora se espere que a taxa de sucateamento continue lenta na primeira metade do ano, o ritmo deve aumentar no segundo semestre.

De acordo com o estudo, as companhias de navegação terão que gerenciar o aumento da frota com cuidado para evitar adicionar muita capacidade ao mercado este ano. Entre as 12 principais linhas de transporte marítimo, a MSC e a Maersk agrupam o maior número de navios que estão sendo modernizados atualmente com depuradores, enquanto HMM, CMA CGM e Evergreen terão o maior número de entregas de novos navios este ano.

Apenas ONE e Zim não terão embarcações recém-construídas ou embarcações que atualmente não estejam passando pela instalação de depuradores.

Grãos

A seca na Austrália, a perda de produção na Rússia, os problemas logísticos na França, o clima desfavorável para a nova safra nos Estados Unidos, na Europa e na região do Mar Negro, e ainda uma maior demanda por parte dos países da Ásia são alguns dos fatores que estão provocando alta nos preços de trigo em todo o mundo.

A Argentina, principal fornecedora de trigo para o Brasil, foi a mais favorecida pelo forte aumento da demanda na exportação pela competitividade no mercado internacional e pela rápida comercialização interna desta safra por parte do produtor local. Já foi comercializada 75% da safra recém colhida de 18,5 milhões de toneladas, restando um volume disponível mínimo que poderá ir para exportação.

Esse cenário gerou uma forte elevação nos preços do trigo argentino, de cerca de 26% nos últimos 60 dias, passando de US\$ 190,00 por tonelada FOB para US\$ 240,00.

O trigo nacional, por sua vez, vem acompanhando essa evolução dos preços internacionais, principalmente pela forte quebra de produção de 33% no Paraná, por problemas climáticos de seca e geadas.

Os preços do trigo no Paraná avançaram de R\$ 850,00 por tonelada para R\$ 1.000,00 (+18%), e no Rio Grande do Sul passaram de R\$ 700,00 por tonelada para R\$ 900,00 (+28%) em algumas semanas.

Há também uma pressão de oferta em grandes mercados como São Paulo e Minas Gerais, que já tiveram toda a sua safra nacional comercializada.

De acordo com a Abitrito, este período turbulento se estenderá, no mínimo, até a entrada da próxima safra em meados de setembro, se tudo correr bem.

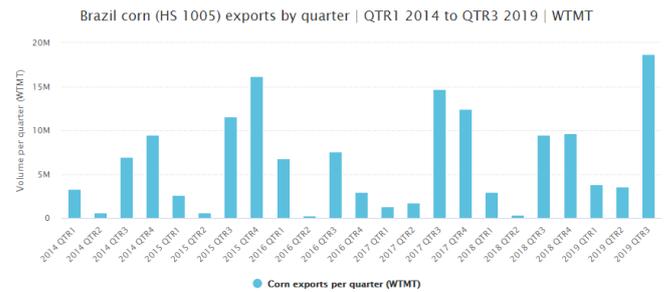
Outro fator importante é a grande desvalorização do real frente ao dólar, que saltou de R\$ 4,00 no início de novembro de 2019 para os atuais R\$ 4,18 (+ 4,5%).

Para a entidade, o cenário é de forte pressão de custos para os moinhos de trigo do Brasil, o que deverá gerar um expressivo reajuste de preços das farinhas nas próximas semanas.

A GMAZ (The Grain Millers Association of Zimbabwe), uma associação de grãos do Zimbábue, adquiriu 100.000 toneladas de milho da África do Sul e do Brasil. A previsão é de que a primeira remessa chegue ao país na próxima semana.

De acordo com o presidente da GMAZ, Tafadzwa Musara, o milho foi adquirido por meio de fundos gratuitos. Em dezembro de 2019, o governo do país tomou a decisão de permitir que os moinhos do país pudessem importar milho usando fundos gratuitos. "A demanda atual do país por milho é de 80.000 toneladas", afirmou.

O Brasil é um grande exportador mundial de milho. O gráfico a seguir, feito com dados do DataLiner, da Datamar, mostram as exportações do cereal por trimestre, desde 2014:



Fonte do gráfico: DataLiner/Datamar

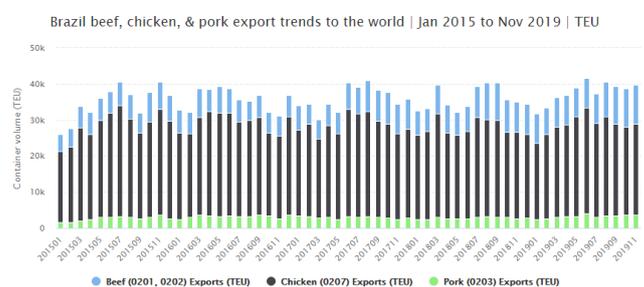
Carnes

De acordo com uma reportagem publicada na Folha de S. Paulo, alguns importadores chineses de carne bovina estão tentando renegociar os preços previamente acordados da carne que já chegou à China com exportadores brasileiros e uruguaios.

As associações de agricultores do Uruguai, por exemplo, reclamam que os descontos totalizavam cerca de US\$ 60 milhões e levariam a uma queda nos preços do gado.

A reportagem informou, inclusive, que algumas das plantas brasileiras que foram recém-habilitadas a exportar à China estão enfrentando dificuldades financeiras devido aos pedidos de renegociação. Isso acontece porque essas empresas investiram em nova infraestrutura para poder exportar e não estão sendo pagas. A China aumentou muito as importações de carne bovina em 2019, depois que a gripe suína africana dizimou grande parte da sua população de porcos, levando o país a buscar proteínas alternativas.

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

Segundo a reportagem, alguns exportadores brasileiros de carne bovina estão tentando desviar cargas que ainda não chegaram a China para outros destinos, como o Irã.

Outras cargas

De acordo com dados divulgados pelo Banco Central do Paraguai, as exportações de banana pelo país em 2019 bateram recorde.

No ano 2000, o país exportou 66 toneladas de bananas destinadas ao mercado argentino. Já em 2015, foram exportadas 32.694 toneladas a um preço médio de US \$ 254. Em 2019, o recorde de

exportação de bananas foi de 66.730 toneladas, por US \$ 11,7 milhões.

Recentemente, as autoridades confirmaram a abertura do mercado chileno para as bananas paraguaias. O país enviou seu primeiro embarque de 1.248 caixas de papelão em transporte refrigerado para este destino.

Os principais concorrentes da banana paraguaia são as frutas do Equador e da Bolívia, que foi afetada por um conflito interno no segundo semestre do ano passado, fator que acabou beneficiando o Paraguai.

Segundo a Abiquim, Associação Brasileira da Indústria Química, o Brasil importou US\$ 44,1 bilhões em produtos químicos em 2019, valor total pago pela aquisição de pouco mais de 47,6 milhões de toneladas entre as diversas mercadorias.

Na comparação com os resultados de 2018, foi registrado um aumento de 2% no valor das importações. Já as quantidades físicas adquiridas pelo País foram 5,4% superiores.

Em termos históricos, as quantidades importadas em 2019 são as maiores de todos os tempos, confirmando as projeções da Abiquim do recorde em 2019 de aquisições estrangeiras em produtos químicos.

Os países árabes são fornecedores importantes de fertilizantes do Brasil. De acordo com dados da Câmara de Comércio Árabe Brasileira, o bloco vendeu pouco mais de US\$ 2 bilhões em fertilizantes ao mercado brasileiro em 2019. O valor é praticamente o mesmo registrado no ano anterior. O volume foi de quase 7 milhões de toneladas, um aumento de 2,7% na mesma comparação. O Marrocos é o principal exportador da região.

Exportações - Ainda de acordo com a Abiquim, as exportações brasileiras de produtos químicos foi de US\$ 12,6 bilhões em 2019, uma sensível redução de 8,1% na comparação com o ano anterior. Um dos motivos é a difícil situação econômica da Argentina – tradicional principal mercado regional para produtos químicos brasileiros – considerando uma movimentação de 13,9 milhões de toneladas para os mais diversos mercados de destino.

O déficit na balança comercial de produtos químicos totalizou US\$ 31,5 bilhões em 2019, um crescimento constante e progressivo nos últimos quatro anos.

Comércio

A ministra Tereza Cristina (Agricultura, Pecuária e Abastecimento) participou, no dia 23/01, em Nova Déli (Índia), do Seminário sobre Oportunidades em Energia e Mineração. No evento, a ministra defendeu que a Índia, em parceria com o Brasil, amplie a produção e uso de etanol.

De acordo com Tereza Cristina, Brasil e Índia são responsáveis por aproximadamente 55% da produção mundial de cana-de-açúcar e 35% da produção global de açúcar. No caso do etanol, o Brasil fabrica mais de 30 bilhões de litros, o segundo maior produtor do mundo, enquanto que a produção indiana foi de apenas 1,5 bilhão de litros em 2018.

“Nesse contexto, existe um enorme potencial de cooperação entre nossas nações. Um aumento na produção de etanol na Índia traria,

além dos benefícios socioeconômicos já observados, grandes ganhos ambientais”, disse.

Segundo a ministra, o aumento da fabricação de etanol pela Índia ajudará na regulação do preço do açúcar no mercado mundial, que está em queda.

“A possibilidade de cooperação com a Índia servirá para apoiar a criação do mercado mundial de etanol. Do ponto de vista da Índia, podemos mencionar a redução da poluição nas grandes cidades, maior suprimento de energia renovável e a redução da dependência das importações de petróleo”.

Participaram do encontro o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque; o embaixador do Brasil na Índia, André Aranha Correa do Lago; e o ministro de Estado da Índia, R. K Singh.

Segurança alimentar - Tereza Cristina esteve também no encerramento do Encontro Empresarial sobre Complementariedade e Parceria em Segurança Alimentar, que reuniu representantes do Fórum dos Importadores de Alimentos da Índia e da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Estimativas das Nações Unidas apontam que a Índia deve se tornar o país mais populoso do mundo até 2030, ultrapassando a China. Diante desta projeção, a ministra destacou que o Brasil tem condições de ser o principal fornecedor de proteína animal para os indianos.

Em 2019, foi registrado o primeiro embarque de frango brasileiro para o país asiático. No total, 33 toneladas da carne foram exportadas para a Índia no ano passado. Esse mercado, conforme a ministra, deve crescer a uma taxa média de 7% ao ano, porém o aumento das exportações brasileiras depende da redução das taxas de importação.

“Para que nossa parceria estratégica em carne de frango possa se firmar, é fundamental a redução das tarifas de importação. No caso do frango inteiro congelado, o percentual aplicado pela Índia às importações de produto brasileiro é de 30%, enquanto para os cortes congelados a tarifa atinge o patamar de 100%. Em relação à carne suína, o mercado indiano foi recentemente aberto, ainda que não se tenha efetivado qualquer venda até o presente momento, muito em função da tarifa de importação de 30%. Vale ressaltar que, para ambas as proteínas, o complexo sistema de emissão de licenças de importação ainda torna o processo demasiado moroso e custoso”, afirmou.

No dia 22 de janeiro, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou impor altas tarifas sobre as importações de carros da União Europeia se o bloco não fechar um acordo comercial.

Trump já havia anteriormente feito ameaças de taxar importações automobilísticas europeias, com a intenção de conseguir termos melhores na relação comercial EUA-Europa. Trump adiou várias vezes a aplicação de tarifas.

“Eu me encontrei com a nova chefe da Comissão Europeia, que é excelente. E tive uma grande conversa. Mas disse ‘olha, se não conseguirmos algo, terei que tomar uma ação’ e a ação será tarifas bastante altas sobre seus carros e outras coisas que entram no nosso país”, disse Trump em entrevista no Fórum Econômico Mundial de Davos.

Ursula von der Leyen sucedeu Jean-Claude Juncker no fim de 2019 como a principal autoridade da UE, tornando-se a primeira mulher a ocupar o cargo.

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia em 20/01 indicam que a balança comercial brasileira registrou US\$ 5,864 bilhões de exportações e importações na terceira semana do mês de janeiro.

O resultado foi gerado pela soma das exportações, no valor de US\$ 2,524 bilhões, e importações, que chegaram a US\$ 3,340 bilhões. Com isso, o déficit no período foi de US\$ 816 milhões. No acumulado do mês, a corrente de comércio alcançou US\$ 16,760 bilhões, soma de US\$ 8,847 bilhões em exportações e US\$ 7,913 bilhões de importações. O resultado é um saldo positivo de US\$ 934 milhões.

Balança Comercial Brasileira - Janeiro de 2020
US\$ milhões FOB

Período	Dias Úteis	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		CORR. COMÉRCIO		SALDO	
		Valor	Média p/dia útil	Valor	Média p/dia útil	Valor	Média p/dia útil	Valor	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		229,2
Var: % Jan-2020/Dez-2019			4,9		9,2		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.

De acordo com os dados divulgados, a média das exportações da terceira semana chegou a US\$ 504,8 milhões, 44,1% abaixo da média de US\$ 903,3 milhões até a segunda semana. Isso se deve em razão da diminuição nas vendas das três categorias de produtos. Já os semimanufaturados baixaram 49,1%, de US\$ 141,5 milhões para US\$ 72 milhões, puxados por semimanufaturados de ferro ou aço, celulose, ouro em formas semimanufaturadas, couros e peles, e ferro-liga.

Nos básicos, a redução foi de 43,3%, de US\$ 453,7 milhões para US\$ 257,3 milhões, por conta de minério de ferro, petróleo bruto, algodão bruto, carnes bovina, suína e de frango, minério de cobre. Já nos manufaturados, o recuo foi de 43%, de US\$ 308,1 milhões para US\$ 175,5 milhões, em razão, principalmente, de aviões, álcoois acíclicos e seus derivados halogenados, óleos combustíveis, máquinas e aparelhos para terraplanagem, óxidos e hidróxidos de alumínio.

Do lado das importações, houve crescimento de 2,2% na mesma comparação – média da terceira semana, de US\$ 668 milhões, sobre a média até a segunda semana, de US\$ 653,4 milhões. A alta se deve, principalmente, ao aumento nos gastos com combustíveis e lubrificantes, farmacêuticos, cobre e suas obras, bebidas e álcool, além de siderúrgicos.

Entre os dias 12 e 17 de janeiro, técnicos da Administração Geral de Aduana da China (GACC, órgão de sanidade vegetal e animal) inspecionaram fazendas produtoras de melão no Rio Grande do Norte e no Ceará, estados que são os maiores produtores brasileiros da fruta.

As inspeções são decorrência do acordo fechado em novembro entre o Brasil e a China que viabiliza a exportação de melão. Em contrapartida, os chineses poderão vender pera para o mercado brasileiro. Os protocolos sanitários foram firmados após reunião bilateral entre os presidentes Jair Bolsonaro e Xi Jinping, dentro da XI Cúpula do Brics, em Brasília.

O objetivo da visita dos técnicos foi verificar as plantações nas áreas livres da mosca-da-fruta nos estados.

Além das fazendas, o grupo chinês visitou estruturas de embalagem para exportação (packing houses) e laboratórios. Eles estavam acompanhados de representantes do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), da Agência de Defesa Agropecuária do Estado do Ceará (Adagri) e do Instituto de Defesa e Inspeção Agropecuária do Rio Grande do Norte.

Segundo técnicos que acompanharam as inspeções, os chineses demonstraram satisfação com as visitas. O Ministério da Agricultura espera que em breve o melão brasileiro possa ser exportado para a China.

A China é o maior mercado consumidor de melões no mundo – consome cerca de metade da produção mundial, o equivalente a 17 milhões de toneladas em 2017. Se o Brasil conquistar 1% do mercado chinês, o volume de exportações da fruta deverá dobrar.

Em 2018, o Brasil exportou cerca de 200 mil toneladas de melão para diversos países, como Estados Unidos, Chile, Argentina, Uruguai, Rússia e União Europeia. A safra brasileira coincide com a entressafra na China.

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