

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO

Edição 099/2022
Data: 08/08/2022



ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
'TEMOS QUE AVALIAR ESTATIZAÇÃO DE PORTO DE SANTOS COM PRAGMATISMO', DIZ GARCIA.....	4
PRESIDENTE DA MRS DESTACA INVESTIMENTOS NOS ACESSOS FERROVIÁRIOS DA BAIXADA SANTISTA	5
TRÊS TRIPULANTES DE NAVIO BARRADO NO PORTO DE SANTOS TÊM SUSPEITA DE VARÍOLA DOS MACACOS.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
FAIXA AZUL É AMPLIADA PARA MOTOCICLETAS EM CINCO AVENIDAS DE SÃO PAULO (SP)	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,2 BILHÃO NA PRIMEIRA SEMANA DE AGOSTO	8
LEVANTAMENTO DO CONFAZ MOSTRA RESULTADOS DO COMÉRCIO INTERESTADUAL	9
CONGRESSO NACIONAL APROVA MEDIDA PROVISÓRIA VOLTADA À RECICLAGEM DE CAMINHÕES.....	10
PORTAL PORTO GENTE.....	11
ALIANÇA E RECICLEIROS FORMAM PARCERIA PARA EXPANDIR A GESTÃO DE RESÍDUOS PLÁSTICOS EM TODO O BRASIL....	11
NA CONTRAMÃO DE MUSK, LEVANTAMENTO MOSTRA QUE PROFISSIONAIS DE TECNOLOGIA PREFEREM HOME OFFICE	12
LEILÃO STS10 VAI TER MAIS VALOR COM PARTICIPAÇÃO DA MAERSK.....	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	14
EDITORIAL – AGRICULTURA E EXPORTAÇÃO EM PIAUÍ.....	14
NACIONAL - HUB – BR DO MAR.....	15
<i>Debate 1</i>	15
<i>Debate 2</i>	15
<i>Suape</i>	15
<i>Sinal de esperança</i>	15
NACIONAL - GOVERNO PROMULGA COMPENSAÇÃO A ESTADOS POR PERDAS DE ICMS DE COMBUSTÍVEIS.....	15
REGIÃO SUDESTE - BNDES REALIZA LEILÃO DE LOTE RODOVIÁRIO NO TRIÂNGULO MINEIRO	17
REGIÃO NORDESTE - PROJETO QUER TRANSFORMAR O PIAUÍ EM GRANDE EXPORTADOR DE FRUTAS.....	18
REGIÃO NORDESTE - EXPORTAÇÕES DE COQUE DE PETRÓLEO PELO PORTO DE CABEDELO CRESCEM 157%	19
REGIÃO NORTE - PORTOS DO ARCO NORTE TÊM ALTA DE 39% NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES	20
OPINIÃO – GESTÃO - OS MISTÉRIOS DO UNIVERSO E A DESORDEM MUNDIAL	20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	23
PRATICAGEM DO BRASIL DEBATE O PORTO DE SANTOS	23
MAERSK ADQUIRE EMPRESA DINAMARQUESA MARTIN BENCHER GROUP PARA FORTALECER LOGÍSTICA DE PROJETO	24
PORTO DE IMBITUBA AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS E PASSA A OPERAR FERRO-GUSA	25
GOVERNO ENVIARÁ ESTUDOS AO TCU PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS AINDA EM AGOSTO	25
JORNAL O GLOBO – RJ.....	26
BNDES E EMPRESAS LANÇAM PROJETO DE QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL	26
JUSTIÇA SUSPENDE LEILÃO DE RODOVIAS DO TRIÂNGULO MINEIRO	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	29
PIX ATINGE MESMO NÍVEL DE ACEITAÇÃO QUE OS BOLETOS NO E-COMMERCE, MOSTRA ESTUDO.....	29
HIDROGÊNIO VERDE PODE PUXAR RETOMADA DOS INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA QUÍMICA NO BRASIL	31
PREÇO DO DIESEL CAI NO MERCADO INTERNACIONAL E PODERIA RECUAR R\$ 0,64/L NO BRASIL, DIZ ABICOM.....	34
ALEXANDRE DE MORAES SUSPENDE REDUÇÃO DO IPI PARA ITENS PRODUZIDOS NA ZONA FRANCA DE MANAUS	35
VALOR ECONÔMICO (SP).....	36
ENAUTA: PARADA PROGRAMADA NO CAMPO DE ATLANTA DEVERÁ SER FINALIZADA NOS PRÓXIMOS DIAS	36
NAVIO DEIXA MAIOR PORTO DA UCRAÍNA COM 11 MIL TONELADAS DE SOJA	36
VLI INICIA TESTES OPERACIONAIS EM POLO DE FERTILIZANTES EM TOCANTINS	37
FAB ENCERRA TENTATIVA DE NEGOCIAÇÃO AMIGÁVEL COM EMBRAER PARA REDUZIR COMPRA DE AVIÕES	37
CHINA E UCRAÍNA VÃO DITAR RUMO DAS COMMODITIES	38
STJ AFASTA MULTA DE 100% POR SONEGAÇÃO FISCAL EM IMPORTAÇÃO	40
COMÉRCIO MARÍTIMO NO ESTREITO DE TAIWAN COMEÇA A SE NORMALIZAR.....	41
BRASIL TEVE 11 RECORDES DE GERAÇÃO EÓLICA E SOLAR EM JULHO, DIZ ONS	42
EXPORTAÇÕES DE CALÇADOS CRESCEM 64,8% ATÉ JULHO, PARA US\$ 763,4 MILHÕES	43



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	43
PORTO DE BELÉM REALIZA O PRIMEIRO EMBARQUE DO BRASIL DE TORAS DE MADEIRA CERTIFICADAS EM NAVIO 'BREAK BULK'	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	47
REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR É TEMA PRIORITÁRIO DA COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO DA OAB-RJ	47
SÃO SEBASTIÃO RECEBERÁ MONTAGEM DE MÓDULOS PARA FPSO	47
SETOR DE CONTÊINER PASSOU DE 'SUPER-HERÓI' A 'VILÃO' DO COMÉRCIO MARÍTIMO, DIZ ECONOMISTA EUROPEU.....	48
SOTREQ LEVARÁ NOVAS SOLUÇÕES DE GESTÃO REMOTA DE EQUIPAMENTOS À NAVALSHORE	53
M&O PARTNERS VAI COMEMORAR SUCESSO NOS NEGÓCIOS DURANTE A NAVALSHORE	54
POLO DE FERTILIZANTES DO TERMINAL INTEGRADOR DE PALMEIRANTE INICIARÁ TESTES OPERACIONAIS EM AGOSTO.....	55
SUBMARINO DE PROPULSÃO NUCLEAR SERÁ DESTAQUE DA NUCLEP NA NAVALSHORE	55
YANMAR VAI EXPOR MOTORES MARÍTIMOS DE ALTA E MÉDIA PROPULSÃO NA NAVALSHORE.....	57
ÁGUAS AZUIS PARTICIPA DA NAVALSHORE 2022	58
AUDIÊNCIA PÚBLICA BUSCA SUBSÍDIOS PARA NOVO EDITAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DO RJ	58
ITAJAÍ VAI LANÇAR EDITAL PARA ESCOLHA DO NOVO OPERADOR PORTUÁRIO DOS BERÇOS 1 E 2 DURANTE PERÍODO DE TRANSIÇÃO.....	59
PORTO DE IMBITUBA AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS E PASSA A OPERAR FERRO-GUSA	59
3R PETROLEUM INICIA OPERAÇÃO DO POLO FAZENDA BELÉM, NO CEARÁ	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

'TEMOS QUE AVALIAR ESTATIZAÇÃO DE PORTO DE SANTOS COM PRAGMATISMO', DIZ GARCIA

Ele afirmou também que não tem tido diálogo com o governo federal em relação ao plano de privatização de portos



O pedido vem após o setor ter enfrentado gargalos neste ano Foto: Matheus Tagé/AT

O governador de São Paulo e candidato à reeleição, Rodrigo Garcia (PSDB), disse a empresários que uma eventual estatização do Porto de Santos precisa ser avaliada com pragmatismo. "Temos que olhar com pragmatismo, avaliar as vantagens e desvantagens. Sabemos da importância logística do porto", afirmou Garcia, em conversa com representantes da indústria do trigo e derivados de São

Paulo, nesta segunda-feira (8).

Garcia afirmou também que não tem tido diálogo com o governo federal em relação ao plano de privatização de portos, que inclui também o complexo portuário de Santos.

A gestão estadual do porto foi demanda levantada por empresários na reunião. "É uma questão política transferir a gestão para São Paulo", pediu um dos representantes da indústria moageira. O pedido vem após o setor ter enfrentado gargalos neste ano com a retenção de cargas importadas no complexo portuário por longos períodos.

No evento, Rodrigo Garcia disse que, nas suas mãos o Estado não vai se "desarrumar". Se reeleito, ele disse que irá sentar com quem for escolhido à Presidência da República. "Sei como administrar e tenho bom grupo de mulheres e homens ao meu lado. Estou aqui para garantir conquistas e dizer que São Paulo não vai andar para trás", afirmou Garcia.

A conversa com representantes da indústria do trigo e derivados de São Paulo ocorreu em encontro promovido pelo Sindicato da Indústria do Trigo de São Paulo (Sindustrigo) e pelo Sindicato da Indústria de Massas Alimentícias e Biscoitos no Estado de São Paulo (Simabesp), na manhã desta segunda.

Garcia destacou a participação do economista Felipe Salto em seu governo como secretário da Fazenda e Planejamento do Estado, e da economista Zeina Latif, como secretária de Desenvolvimento Econômico do Estado. "Quando Doria saiu e alguns secretários saíram junto, me esforcei para buscar nomes", disse, acrescentando que Zeina está à frente de seu plano de governo.

Propostas

O governador de São Paulo e candidato à reeleição disse que "sentiu falta" de propostas no primeiro debate com os demais candidatos ao governo, realizado na noite deste domingo, 7, pela Band. "Os candidatos estão muito preocupados em nacionalizar a campanha. Meus principais adversários só querem falar de Brasília e Brasil. Espero que tenhamos oportunidade de discutir propostas para São Paulo", disse a jornalistas após o encontro.

Questionado sobre qual tema norteará as eleições estaduais, Garcia citou emprego, segurança pública e educação. O governador disse também que a população começará a prestar atenção na eleição estadual após 7 de setembro. "Enquanto 90% sabem que tem eleição para presidente,

apenas metade sabe que tem eleição para o governo do Estado. O debate é importante que chama atenção que terá eleição para governador", afirmou Garcia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/05/2022

PRESIDENTE DA MRS DESTACA INVESTIMENTOS NOS ACESSOS FERROVIÁRIOS DA BAIXADA SANTISTA

Guilherme Segalla de Mello mostra preocupação com a diminuição dos conflitos urbanos

Por: Anderson Firmino



Guilherme Segalla de Mello, durante assinatura da renovação da concessão Foto: Divulgação/MRS

A MRS Logística, que renovou a concessão da malha ferroviária de 1.643 km operada desde 1998, acena com uma preocupação clara para os próximos anos: a diminuição dos conflitos urbanos, por meio de obras que se somam à expansão de capacidade e investimentos estruturantes. E a Baixada Santista é ponto importante neste processo. Para se ter uma ideia, em 1997, cinco milhões de toneladas foram transportadas na malha operada pela empresa, que corta os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo rumo ao Porto de Santos. Já no ano passado, esse volume chegou a 51 milhões de toneladas.

Como contrapartida à renovação antecipada da concessão, que agora vai até 2056, o plano de investimentos da empresa prevê um desembolso de R\$ 11 bilhões, em valores atualizados e tendo maio de 2022 como data-base, em obras e aquisição de ativos. Uma semana após a assinatura do aditivo contratual pela empresa e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), A Tribuna conversou com o presidente da MRS, Guilherme Segalla de Mello. Confira os principais trechos da entrevista a seguir.

Como será feita essa eliminação dos conflitos urbanos? Haverá estudos para achar as soluções mais adequadas visando a promoção desse equilíbrio?

O Plano de Investimentos da MRS foi construído em conjunto com o Ministério da Infraestrutura e ANTT e é baseado em três pilares: expansão de capacidade e atendimento aos parâmetros de desempenho, investimentos estruturantes de interesse público e obras para minimizar os conflitos urbanos. Ou seja, as soluções propostas foram pensadas de forma coordenada com o Governo Federal, que recebeu demandas das comunidades locais por meio das audiências públicas que foram realizadas.

De que forma é feito o entendimento com as autoridades municipais?

A MRS estabeleceu um diálogo aberto com as municipalidades, para ouvir e entender as propostas que eles tinham nas questões de conflitos entre a ferrovia e as comunidades. Foi construído um consenso entre todas as partes envolvidas – MRS, Governo Federal, reguladores, entes do mercado logístico e a sociedade de uma forma geral – para a construção de um projeto de renovação que atenda a interesses diversos de forma equilibrada. E isso inclui, obviamente, as decisões sobre os projetos e obras que vão reduzir os conflitos.

O plano de investimentos leva em conta as características de cada região?

Cada região foi estudada de forma específica, para desenvolver iniciativas que respeitem as suas singularidades. As soluções não são de prateleira, algo que seja similar e seja repetido em todas as localidades. Nós analisamos cada região onde estamos presentes e, junto com o Poder Público local e as comunidades, chegamos a um consenso. Os prefeitos recém-eleitos e que assumiram seus cargos em 2021 foram previamente consultados sobre as propostas em debate e chegamos



à renovação, confirmada em 29 de julho passado, com todos os envolvidos a par do que prevê o plano de investimentos da MRS.

O que está previsto, em linhas gerais?

O caderno de obrigações estipula 270 obras em 50 municípios. São viadutos, passagens inferiores, passarelas, passagens em nível, de pedestres e vedações. A gente quer, obviamente, reduzir acidentes em pontos mais difíceis, onde o maquinista não vai ter tempo de reação para parar o trem.

Qual é a previsão de investimentos para essas soluções?

Como contrapartida à renovação antecipada da concessão, o plano de investimentos prevê um desembolso total na ordem de R\$ 11 bilhões, em valores atualizados e tendo maio de 2022 como data-base, em obras e aquisição de ativos. Desse montante, cerca de R\$ 1,1 bilhão são específicos para as obras de mitigação de conflitos urbanos, melhorando a segurança e reduzindo as interferências rodoferroviárias ao longo dos municípios da malha. As soluções compreendem a construção de viadutos, passagens inferiores, passarelas, vedações, passagens em nível, direcionadores de fluxo e soluções extraordinárias.

Sobre a Ferradura de Santos, como a empresa espera lidar com essa questão? Ela deve ser separada do restante da Malha Sudeste?

Esse é ponto pacificado dentro da Agência Nacional de Transportes Terrestres. A Ferradura, como é chamado o acesso ferroviário ao Porto de Santos, faz parte da concessão MRS e assim segue. A MRS fez, ainda que não tivesse obrigação contratual para tanto, investimentos superiores a R\$ 1 bilhão nos acessos ferroviários ao Porto de Santos ao longo dos 26 anos de atividade da empresa. Em 1997, cerca de 5 milhões de toneladas chegavam ao Porto por meio da ferrovia e, em 2021, esse número foi de 51 milhões de toneladas. Ou seja, estamos entregando uma capacidade dez vezes maior do que quando a empresa foi assumida pela iniciativa privada.

Qual a importância da Baixada Santista nesta planificação de investimentos?

Iniciamos obras na Baixada Santista antes mesmo da assinatura do novo contrato, em função da complexidade da região e da importância dos projetos desenhados para ela. Temos interface com os stakeholders da Baixada Santista – outras ferrovias, terminais e demais entidades e empresas ligadas à logística – para melhor encadeamento das obras. Isso é essencial para que as intervenções sejam realizadas no tempo e na sequência certos. O plano da renovação da concessão prevê uma lista de investimentos na região que vão garantir a ampliação dessa capacidade e atender às demandas pela passagem, por exemplo, de composições de grande extensão no local. Sempre tivemos um diálogo franco e aberto com todos os players do setor a respeito da Ferradura e estamos prontos para investir de forma a dobrar a capacidade da ferrovia no local.

Como ficará a questão tarifária?

Como foi mencionado anteriormente, todo o processo de renovação da concessão da MRS foi construído em consenso, com muito diálogo e busca de pontos em comum com todas as partes envolvidas. A ANTT tem o entendimento que a tarifa por tonelada pode ser reduzida, pois haverá incremento nos volumes movimentados. A nós, na MRS, cabe cumprir o que foi acordado e seguir com os investimentos previstos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/05/2022

TRÊS TRIPULANTES DE NAVIO BARRADO NO PORTO DE SANTOS TÊM SUSPEITA DE VARÍOLA DOS MACACOS

Embarcação foi impedida pela Anvisa de atracar na região nesta semana

Por: Daniel Gois

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) informou neste sábado (6) que há três casos suspeitos de varíola dos macacos (Monkeypox) entre os 22 tripulantes do navio Captain John P, que foi **impedido de atracar no Porto de Santos nesta semana**.



Navio foi barrado no Porto de Santos por suspeita de varíola dos macacos entre os tripulantes Foto: Robert Alves/MarineTraffic

Em nota, a Anvisa disse que dois dos suspeitos desembarcaram na quinta-feira (4), enquanto o terceiro deixou o navio na sexta. Eles foram levados para um hospital particular da rede de cobertura contratada pela embarcação.

A agência informou que os pacientes apresentam apenas erupções na pele como sintomas. Os casos suspeitos estão pendentes de confirmação por meio de exames.

Ainda conforme a Anvisa, foi determinada a realização de uma avaliação clínica nos outros 19 tripulantes. A embarcação deve passar por inspeção física nesta semana.

A embarcação, que realiza transporte de substâncias a granel, saiu de San Lorenzo, na Argentina, e está em uma área de fundeio, conforme informado pela Autoridade Portuária de Santos (SPA).

Varíola dos macacos

São nove casos confirmados de Monkeypox na Baixada Santista, sendo quatro em Santos, três em Praia Grande, um em São Vicente e outro em Itanhaém.

A doença se caracteriza pela presença de lesões semelhantes a bolhas na pele. Os infectados também apresentam febre, dor de cabeça e dores pelo corpo.

A transmissão se dá pelo contato entre humanos, assim como por gotículas emitidas em espirros e tosses por pessoas infectadas. Mais informações sobre a varíola dos macacos podem ser consultadas clicando aqui.>> <https://www.tribuna.com.br/cidades/geral/variola-dos-macacos-medicos-do-litoral-de-sp-tiram-duvidas-sobre-a-doenca>

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/05/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

FAIXA AZUL É AMPLIADA PARA MOTOCICLETAS EM CINCO AVENIDAS DE SÃO PAULO (SP)

Medida autorizada em caráter experimental foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (8)

O uso da sinalização denominada Faixa Azul foi ampliado, por mais um ano, para motocicletas em cinco grandes avenidas da cidade de São Paulo (SP). A medida a ser executada durante a fase de testes do projeto foi autorizada pela Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra), por meio da Portaria nº 1.015, publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (9).

Em junho, o pedido de ampliação da faixa azul em São Paulo foi discutido em reuniões da Câmara Temática de Engenharia e Sinalização (CTET) do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Com a



deliberação da Senatran, a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) poderá fazer uso da sinalização, em caráter experimental, pelo período de um ano, nos seguintes trechos:

- Avenida Santos Dumont, Avenida Tiradentes e Avenida Prestes Maia, no trecho compreendido entre a Ponte das Bandeiras e a Praça da Bandeira, com extensão aproximada de 4 quilômetros;
- Avenida Rubem Berta, no trecho compreendido entre o complexo viário João Jorge Saad e a Avenida dos Bandeirantes, com extensão aproximada de 2 quilômetros;
- Avenida dos Bandeirantes, em ambos os sentidos, no trecho compreendido entre a Via Marginal do Rio Pinheiros e o Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, com extensão aproximada de 8,5 quilômetros.

Ainda conforme a portaria, a CET-SP deve apresentar trimestralmente à Senatran um relatório com as análises e avaliações técnicas do projeto.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 08/05/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,2 BILHÃO NA PRIMEIRA SEMANA DE AGOSTO

Saldo positivo é resultado de US\$ 7,2 bilhões em exportações e US\$ 6,0 bilhões em importações

Abalança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,236 bilhão na primeira semana de agosto de 2022 e corrente de comércio US\$ 13,251 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 7,244 bilhões e importações de US\$ 6,007 bilhões. No acumulado do ano, as exportações totalizam US\$ 201,495 bilhões e as importações, US\$ 160,369 bilhões, com saldo positivo de US\$ 41,126 bilhões e corrente de comércio de US\$ 361,863 bilhões. As informações foram divulgadas nesta segunda-feira (8/8) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Comparadas as médias diárias até a primeira semana de agosto de 2022 (US\$ 1,448 bilhão) com agosto de 2021 (US\$ 1,237 bilhão), as exportações cresceram 17,1%. As importações aumentaram 35,2% na mesma base de comparação: US\$ 889 milhões em 2021 e US\$ 1,201 bilhão em agosto de 2022.

Acesse os dados completos da balança comercial

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Até a primeira semana de agosto de 2022, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2,650 bilhões, e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 247,23 milhões. Na comparação desse período com a média de agosto de 2021 ocorreu crescimento de 24,7% na corrente de comércio.

O superávit registrado de US\$ 1,236 bilhão significa uma queda de -29%, enquanto a corrente de comércio aumentou 24,7%. No acumulado de janeiro até a primeira semana de agosto de 2022, em comparação ao período de janeiro a agosto 2021, as exportações cresceram 18,8%. As importações cresceram 30,5%. Como consequência desses resultados, o saldo positivo de US\$ 41,126 bilhões da balança comercial representa uma queda de -12,0%, com a corrente de comércio registrando aumento de 23,7%.

Exportações



No acumulado até a primeira de agosto de 2022, em comparação com o mesmo mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 147,3 milhões (68,8%) em Agropecuária; queda de US\$ -152,16 milhões (-36,0%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 204,19 milhões (34,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

A combinação desses resultados levou a um aumento das exportações, puxado principalmente pelo crescimento da soja, do milho não moído (exceto milho doce), do arroz com casca, paddy ou em bruto, do café não torrado e das especiarias; dos automóveis de passageiros, das instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores, e suas partes; dos farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais, carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos).

Importações

Já nas importações, os registros para o acumulado até a primeira semana de agosto de 2022, comparados com agosto de 2021, apontam que o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 7,47 milhões (39%) em Agropecuária; queda de US\$ -0,67 milhões (-1,3%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 311,06 milhões (38,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

Esses resultados levaram a um aumento das importações, com destaque para o crescimento do trigo e do centeio (não moídos), milho não moído (exceto milho doce), pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado, frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas; látex, borracha natural, balata, guta-percha, guaiúle, chicle e gomas naturais; óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos), inseticidas e compostos organo-inorgânicos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 08/05/2022

LEVANTAMENTO DO CONFAZ MOSTRA RESULTADOS DO COMÉRCIO INTERESTADUAL

Divulgação apresenta dados do primeiro quadrimestre do ano

Sete Unidades da Federação apresentaram aumento no saldo acumulado de 2022 da Balança Comercial Interestadual no primeiro quadrimestre (janeiro a abril), de acordo levantamento disponibilizado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). Segundo os dados da balança, São Paulo (R\$ 149 bilhões), Santa Catarina (R\$ 103 bilhões), Amazonas (R\$ 77 bilhões), Espírito Santo (R\$ 34 bilhões), Paraná (R\$ 15 bilhões), Mato Grosso do Sul (R\$ 8 bilhões) e Minas Gerais (R\$ 260 milhões) tiveram resultados positivos no comércio entre os estados no primeiro quadrimestre do ano.

Acesse os dados da Balança Comercial Interestadual

<https://www.confaz.fazenda.gov.br/balanca-comercial-interestadual>

A Balança Comercial Interestadual é elaborada com base nos dados das Notas Fiscais Eletrônicas (NFe) depositados no “ambiente nacional” e possibilita a realização de estudos comparativos entre estados e o acompanhamento do desempenho mensal de cada ente federado. Os interessados podem conferir quais são os estados com saldos positivos e os que tiveram resultados negativos no comércio com seus pares. Outra informação oferecida diz respeito ao movimento mensal e anual de entrada e saída de notas fiscais por estado, com as respectivas variações percentuais.

A Balança Comercial Interestadual foi lançada pelo Confaz em 2019, em atendimento ao disposto no regimento interno aprovado pelo Convênio ICMS 133/97, que determina que essas informações estejam disponíveis para o público em geral. Os dados iniciais são datados de 2017 e 2018.



O que é o Confaz

Colegiado formado pelos secretários de Fazenda, Finanças, Economia, Receita ou Tributação dos estados e do Distrito Federal, o Confaz tem entre suas principais atribuições celebrar convênios para concessão ou revogação de isenções, incentivos e benefícios fiscais e financeiros do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS). As reuniões do conselho são presididas pelo ministro da Economia.

Ao Confaz compete sugerir medidas voltadas à simplificação e harmonização de exigências legais; promover a gestão do Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais (Sinief), para a coleta, elaboração e distribuição de dados básicos essenciais à formulação de políticas econômico-fiscais e ao aperfeiçoamento permanente das administrações tributárias.

O colegiado também promove estudos para o aperfeiçoamento da Administração Tributária e do Sistema Tributário Nacional como mecanismo de desenvolvimento econômico e social, com foco na inter-relação da tributação federal e da estadual.

Além disso, o Confaz colabora com o Conselho Monetário Nacional (CMN) na fixação da Política de Dívida Pública Interna e Externa dos Estados e Distrito Federal, para cumprir a legislação pertinente e orientar as instituições financeiras públicas estaduais, de modo a propiciar maior eficiência, como suporte básico dos governos estaduais e distrital.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 08/05/2022*

CONGRESSO NACIONAL APROVA MEDIDA PROVISÓRIA VOLTADA À RECICLAGEM DE CAMINHÕES

Ação é uma iniciativa do Ministério da Economia

A Medida Provisória nº 1.112/2022, que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no país – Programa Renovar – foi aprovada pelo Senado Federal na quarta-feira (3/8) e pela Câmara dos Deputados na terça-feira (2/8). A ação é uma iniciativa do Ministério da Economia, que pretende estimular de forma voluntária a retirada de circulação de veículos que não atendam aos parâmetros técnicos de rodagem e com idade acima de 30 anos. O texto segue agora para sanção.

O programa tem como objetivo o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, além da melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e da sociedade em geral, com mais segurança nas estradas e menor emissão de gases no meio ambiente.

A implantação do Renovar ocorrerá por etapas e será coordenada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI). Os transportadores autônomos de cargas e os associados das cooperativas de transporte de carga terão prioridade de acesso aos benefícios. De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura existem mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil e, desse total, cerca de 26% possuem mais de 30 anos de fabricação.

A adesão ao programa é totalmente voluntária, e os interessados em realizar a baixa de seus caminhões, ônibus ou implementos rodoviários deverão comprovar a baixa definitiva do registro do bem elegível e de seu desmonte ou destruição, como sucata.

O Renovar é uma iniciativa que integra ações público-privadas. A União oferecerá recursos para a recompra dos caminhões em final de vida útil. Em contrapartida, o setor privado poderá ofertar, de maneira complementar aos benefícios públicos, produtos e serviços (crédito cooperativado, garantia

estendida, revisões, seguros, consórcios etc.) que poderão ser usufruídos pelos beneficiários do programa na aquisição de veículos novos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 08/05/2022

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ALIANÇA E RECICLEIROS FORMAM PARCERIA PARA EXPANDIR A GESTÃO DE RESÍDUOS PLÁSTICOS EM TODO O BRASIL

Redação Portogente

O projeto - o primeiro da Aliança no Brasil - estabelecerá novos centros de reciclagem e incorporará um modelo de negócios sustentável a partir da venda de materiais recuperados

A Alliance to End Plastic Waste (Aliança para Acabar com Resíduos Plásticos - AEPW) anuncia hoje seu primeiro projeto no Brasil, com a organização sem fins lucrativos Recicleiros. A colaboração de cinco anos visa ajudar a conter o vazamento de resíduos plásticos e apoiar os esforços de reciclagem em 60 cidades em 26 estados do Brasil, incluindo Piracaia/SP, Três Rios/RJ e Naviraí/MS, criando programas comunitários de coleta de resíduos, bem como estabelecendo uma rede de 60 centros de triagem e reciclagem. O projeto visa criar 3.000 novos empregos no processo.



Plásticos

Quando estiver totalmente operacional, o programa visa reciclar pelo menos 30.000 toneladas de resíduos plásticos por ano. A chave para a viabilidade comercial do programa é a criação de mercados finais para os reciclados. A Recicleiros está se conectando diretamente com donos de marcas e outros usuários finais para encurtar a cadeia para a venda de resíduos plásticos e garantir

maior retorno aos catadores.

As operações em cada cidade devem começar dentro de quatro meses após o cumprimento dos requisitos de participação, com o objetivo de alcançar a estabilidade econômica e operacional dentro de três anos após o início. O sistema pretende estar totalmente operacional dentro de cinco anos, após esse período, será entregue às cooperativas para sua administração. As cidades participantes dessa primeira etapa foram identificadas após um rigoroso processo de inscrição e compromisso com o programa.

O programa se baseia em um piloto bem-sucedido que começou no Ceará, Brasil, e foi implementado em outras nove cidades. O modelo se baseia no desenvolvimento de políticas públicas em parceria com os municípios, engajando as populações locais por meio de programas personalizados de mudança de comportamento e desenvolvendo conexões diretas com os proprietários das marcas. A Recicleiros visa implementar unidades de triagem altamente eficientes em todos os estados brasileiros, em linha com a abordagem da Aliança para encontrar soluções localizadas de resíduos plásticos que possam ser replicadas e dimensionadas.

"Os sistemas de gestão de resíduos às vezes podem ter dificuldades para alcançar a sustentabilidade financeira. Para cumprir nossa missão de acabar com os resíduos plásticos, a Aliança se esforça para integrar modelos de solução com princípios de economia circular visando sistemas comercialmente viáveis em escala", diz Steve Sikra, vice-presidente e chefe das Américas

da Aliança. "Juntamente com a Recicleiros, visamos reduzir o descarte de resíduos e aumentar as taxas de reciclagem, criando empregos e um senso de comunidade para o povo brasileiro. Estamos ansiosos para ajudar este projeto a se expandir em todo o Brasil".

A demanda por recicláveis pós-consumo no Brasil deverá crescer significativamente de acordo com os marcos regulatórios, e esta colaboração visa preencher a lacuna entre a oferta e a demanda por materiais recuperados no Brasil.

"Esta parceria com a Aliança nos traz diversas oportunidades para cumprir a missão estatutária do Instituto Recicleiros. Além do investimento financeiro, essencial para o funcionamento das operações até a fase de equilíbrio, nos permite alcançar e envolver mais a população e construir uma rede maior de parceiros e possibilidades, bem como criar uma economia circular sustentável para diferentes tipos de materiais", afirma Erich Burger, Fundador e Diretor de Desenvolvimento de Negócios da Recicleiros. "Também seremos capazes de avançar nosso modelo por meio de experiência e troca tecnológica e, finalmente, replicar o modelo por meio de outras iniciativas", finaliza.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 08/05/2022

NA CONTRAMÃO DE MUSK, LEVANTAMENTO MOSTRA QUE PROFISSIONAIS DE TECNOLOGIA PREFEREM HOME OFFICE

Redação Portogente

Após declaração do CEO da Tesla, Revelo mostra que trabalho remoto ainda é o favorito no mercado tech

Recentemente, uma reportagem exclusiva da Reuters revelou que o CEO da Tesla, o bilionário Elon Musk, encerrou o home office na empresa e retirou empregos remotos e híbridos de seu site de carreira. Apesar da discussão levantada por um dos mais famosos empresários do mundo, dados reforçam que, nas carreiras digitais, os profissionais ainda preferem o home office. É o que mostra a pesquisa da Revelo, empresa de tecnologia com a maior plataforma de recrutamento, seleção e colocação de talentos em tecnologia da América Latina. Segundo o levantamento, cerca de 85% dos inscritos na plataforma buscam vagas que tenham o modelo híbrido ou totalmente remoto.



Na contramão de Musk, levantamento mostra que profissionais de tecnologia preferem home office. Crédito: Divulgação.

Lucas Mendes, CEO da Revelo, afirma que é ingênuo pensar que acabar com o trabalho remoto não trará consequências para as empresas. "Os talentos mais difíceis de contratar, como por exemplo, um Engenheiros de Software, tem preferência pelo trabalho remoto. Os profissionais de tecnologia afirmam que o trabalho remoto

permite que eles se concentrem e eliminem reuniões desnecessárias, além de garantir flexibilidade no horário", ressalta.

Vale ressaltar que hoje existem duas vagas para cada profissional de tecnologia no mercado. Neste cenário competitivo, as empresas têm um desafio ainda maior para atrair novos talentos e, por isso, a decisão do trabalho presencial deve ser altamente pensada. O executivo afirma que não existe uma receita que mostre o melhor formato, mas que a opção ideal de trabalho vai depender muito de cada empresa, da cultura e, principalmente, dos colaboradores. "É importante ter em mente que o mundo corporativo nunca mais será o mesmo depois da pandemia da Covid-19. No entanto, com diálogo será possível chegar no modelo que seja benéfico para os dois lados", conclui o executivo.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 08/05/2022

LEILÃO STS10 VAI TER MAIS VALOR COM PARTICIPAÇÃO DA MAERSK

Editor Portogente

Com a eletricidade, os estoques não são tanto feitos de bens armazenados quanto de materiais em contínuo processo de transformação em lugares especialmente afastados (Marshall McLuhan / 1911-1980)

Ao se tratar da desestatização do Porto de Santos, o leilão STS10 é a etapa basilar para efetivar a visão futura do principal porto do Hemisfério Sul, no novo tempo do contêiner. Muito além de não se opor ou ser contrário à verticalização, é prioritário definir meta, para identificar os limites que, de fato, se procura alargar. Contêineres são importantes no desenvolvimento do comércio internacional na era das cadeias logísticas, para agilizar, reduzir custos, melhorar qualidade e aprimorar mercado, econômica e socialmente.



Navio porta-contentores de carga e descarga no porto de alto mar ao por do sol, vista aérea da importação e exportação logística de negócios.

Leia mais * BTP é ator estratégico no leilão STS10 do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114904-btp-e-ator-estrategico-no-leilao-sts10-do-porto-de-santos>

O aumento do uso de contêineres demanda mais espaço para acomodá-los, especialmente em cidades de áreas escassas, como é o caso de Santos, um porto relevante na rede internacional desse equipamento. A eficácia necessária na verticalização, um somatório de procedimentos conectados e interativos, aumenta o fluxo, reduz a armazenagem e fomenta o comércio. Um aumento de escala que exige maior profundidade, num porto off-shore, para a navegação, de última geração.

Leia mais * Os caminhos da modernização do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114935-os-caminhos-da-modernizacao-do-porto-de-santos>

Verticalização, como processo de produtividade, é irreversível. Portanto, um tema tratado na academia, com regulação e estratégico para potencializar o Porto de Santos, na nova era do comércio das cadeias logísticas marítimas, de múltiplas formas de estruturação. Realidade que se reflete no crescimento, por exemplo, do e-commerce e dos condomínios logísticos. Uma logística eficiente e eficaz, inerente ao mundo em rede, que exige requisitos que Santos não tem e precisam ser construídos. Como um projeto de desenvolvimento e integração do porto, o leilão STS10 deve acolher a participação da Maesk.

Leia mais * Verticalização dos armadores no Brasil, ambiente comercial e regulação econômica

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114935-os-caminhos-da-modernizacao-do-porto-de-santos>

Não foi por falta de pedra que a Idade da Pedra acabou. Nem tampouco a racionalização da logística marítima, pela tecnologia digital, deve ser uma ameaça ao comércio internacional. Pelo contrário. Se muitas livrarias fecharam, por causa da Amazon, muito mais pessoas leem livros, hoje, porque o custo destes ficou mais acessível. E as livrarias, que se adaptaram ao novo tempo, prosperam. O Porto de Santos precisa estender o seu estuário até a Praia Grande, para entrar na nova idade do comércio marítimo.



Leia mais * Construir o Porto de Praia Grande para o futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114924-construir-o-porto-de-praia-grande-para-o-futuro-do-porto-de-santos>

Ao pensar a desestatização dos portos, convém abordar essa questão num horizonte bem mais amplo do que, apenas, privatizar a Autoridade Portuária (AP) ou particularizar a verticalização do setor de contêineres. Fortalecer o papel da AP e transferir para os portos atribuições hoje na Agência Reguladora (Antaq) são fundamentais para agregar produtividade na gestão de um Porto como o de Santos. Entretanto, não se constata essa intenção em Brasília, nem tampouco um alinhamento consensual da comunidade portuária.

Leia mais * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

No sentido de agilizar o leilão STS10, as instâncias oficiais, dos setores portuário e do comércio brasileiros, estão bem estruturadas e, a partir da década de 1990, a internet mudou o mundo. Política e comércio foram os bons ventos que trouxeram ao Brasil os portugueses. Fazer o comércio percolar o nosso imenso território e promover desenvolvimento socioeconômico depende de políticas setoriais competentes. O Porto de Santos fomentou o estado e a região mais desenvolvidos do País. Decerto, o debate faz-se muito importante.

Leia mais * Distrito industrial e portuário da Alemoa carece de práticas ESG

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114930-distrito-industrial-e-portuario-da-alemoa-carece-de-praticas-esg>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/05/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AGRICULTURA E EXPORTAÇÃO EM PIAUÍ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Um projeto da Embrapa Meio-Norte - unidade regional da Embrapa em Teresina (PI) - pretende ampliar em ao menos de 30% a produção de frutas no Piauí, tornando-o um dos grandes exportadores desse tipo de carga no Nordeste. A iniciativa, que é destaque em reportagem nesta edição do BE News, envolve a transferência de tecnologias e inovação em fruticultura em quatro polos do estado, com ações de correção do solo, instalação dos sistemas de irrigação e preparação das mudas das fruteiras. E já tiveram início os treinamentos de técnicos da extensão rural e dos produtores.

Com estas ações, a ideia é transformar o Piauí em um grande polo produtor de frutas, como acerola, banana, goiaba, maracujá e uva. E destinar uma parte dessa produção ao mercado internacional, seguindo estratégia já adotada na Bahia, em Pernambuco, no Ceará e no Rio Grande do Norte. Tal projeto se destaca por incentivar a inovação e o desenvolvimento agrícola em regiões do estado, além de manter o foco nas operações de exportação, seguindo os passos de outros entes federativos do Nordeste.

Mas há obstáculos a serem vencidos. Entre eles, está a logística para o escoamento dessa produção até os portos da região, uma logística que enfrenta a falta de ferrovias e mesmo de rodovias em condições de escoar a produção agrícola.



O desenvolvimento agrícola e tecnológico é essencial para o crescimento do País. Mas ele deve vir acompanhado por uma logística eficiente, de modo que a produção obtida chegue aos portos para ser exportada sem perder sua competitividade, devido a custos de transportes indevidos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/05/2022

NACIONAL - HUB – BR DO MAR

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

DEBATE 1

Apesar de ser um projeto do Governo Federal e sem relação direta com o Governo de São Paulo, a desestatização do Porto de Santos (SP) acabou sendo citada em debate entre candidatos ao Palácio dos Bandeirantes na noite de ontem. Em pergunta a Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), Fernando Haddad (PT) criticou a proposta de privatização e disse que ela traria “problemas seríssimos ao Estado de São Paulo”, sem citar que reflexos seriam esses.

DEBATE 2

Tarcísio, que não reagiu ao comentário, defende a desestatização. Ex-ministro da Infraestrutura, tendo deixado o cargo em março para concorrer ao Governo do Estado, foi em sua gestão na pasta em que os preparativos para essa privatização começaram. O leilão de concessão do Porto de Santos está previsto para ocorrer no final do ano, afirmou o atual ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, na última semana, no encerramento do Santos Export, evento regional do Brasil Export.

SUAPE

A montadora Volkswagen voltou a operar no Porto de Suape (PE). No mês passado, a empresa recebeu o primeiro carregamento com cerca de 60 unidades do modelo Taos, importados da Argentina. Segundo o COO da Volkswagen do Brasil, Ciro Possobom, “o Porto de Suape é estratégico e muito vantajoso para a marca e clientes, uma vez que vamos poder distribuir nossos veículos com mais agilidade para a região Nordeste”.

SINAL DE ESPERANÇA

A saída de navios com cereais dos portos da Ucrânia, complexos que estavam bloqueados devido aos ataques da Rússia ao país, foi destacada pelo Papa Francisco ontem, domingo, durante a celebração do ângelus. Francisco afirmou que este “é um sinal de esperança”. “Desejo saudar com satisfação a saída dos portos da Ucrânia dos primeiros navios com cereais. Este passo demonstra que é possível dialogar e alcançar resultados concretos que agradem a todos”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/05/2022

NACIONAL - GOVERNO PROMULGA COMPENSAÇÃO A ESTADOS POR PERDAS DE ICMS DE COMBUSTÍVEIS

Reparação se baseará na queda de arrecadação do total do imposto arrecadado no ano anterior, quando as alíquotas aplicadas eram superiores

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br

**A APLICAÇÃO DAS ALÍQUOTAS DO ICMS É VÁLIDA PARA
PRODUTOS E SERVIÇOS ESSENCIAIS QUANDO INCIDEM
SOBRE BENS E SERVIÇOS RELACIONADOS A
COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL, ENERGIA ELÉTRICA,
COMUNICAÇÕES E TRANSPORTE COLETIVO**

O Governo Federal promulgou as regras para compensar estados e o Distrito Federal por perdas de arrecadação do Imposto Sobre Comercialização e Serviço (ICMS) dos combustíveis. A promulgação foi publicada na edição da última sexta-feira do Diário Oficial da União (DOU).

A publicação acontece quase um mês depois de o Congresso Nacional ter derrubado vetos do presidente da República, Jair Bolsonaro (PL), a dispositivos legais. Com isso, foram incorporados à Lei Complementar 194/2022 itens que tratam da compensação da União aos estados pela fixação da alíquota do ICMS em patamares mínimos (17% ou 18%).

A aplicação das alíquotas é válida para produtos e serviços essenciais quando incidem sobre bens e serviços relacionados a combustíveis, gás natural, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo.

Já a compensação, conforme já mostrado pelo jornal BE News, se baseará na queda de arrecadação do total de ICMS arrecadado no ano anterior, quando as alíquotas aplicadas eram superiores.

Além disso, a compensação financeira poderá acontecer por desconto nas parcelas de dívidas refinanciadas pela União. Aos estados e municípios que não possuem dívidas, a compensação acontecerá por meio da apropriação da parcela da União relativa à Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM) até o limite do valor da perda. Em 2021, foram arrecadados R\$ 10,2 bilhões, e 12% desse valor ficaram com a União.

Repasse aos municípios

Outro trecho que havia sido derrubado no Congresso determina o repasse aos municípios da arrecadação do ICMS frustrada e compensada pela União. Também foi incorporada a permissão para que refinarias suspendessem os pagamentos do PIS/Cofins, do PIS/Pasep-Importação e do Cofins-Importação na compra de nafta e outros itens.

Redução da gasolina

Passou a valer na última sexta-feira a nova redução no preço do diesel nas distribuidoras. A diminuição do valor do combustível, que passará de R\$ 5,61 para R\$5,41 o litro — uma redução de R\$ 0,20 por litro —, foi anunciada na última quinta-feira pela Petrobras. Outros combustíveis comercializados pela refinaria não sofrerão alteração de valores.

De acordo com a empresa, a redução levou em consideração a mistura obrigatória de 90% de diesel A e 10% de biodiesel para a composição do diesel comercializado nos postos, para arrumar a parcela da Petrobras no preço ao consumidor, passando de R\$ 5,05, em média, para R\$ 4,87 a cada litro vendido na bomba.

A diminuição nos preços dos combustíveis foi considerada positiva para os caminhoneiros. Segundo o presidente da Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Autônomos (Abrava), Wallace Landim, conhecido como Chorão, a mudança foi benéfica, mas deve ser olhada com moderação.



Passou a valer na última sexta-feira a nova redução no preço do diesel nas distribuidoras, de R\$ 5,61 para R\$ 5,41 o litro

“Essa redução pode ser positiva no combate à inflação, se chegar na bomba. A tempos falamos para excluir o biodiesel da composição do PPI. Agora eles entenderam e excluíram. Curiosamente no período de eleição. Eu olho com cautela essa possibilidade de redução. Mais de 20% do nosso diesel é importado por terceiros e existe uma escassez de diesel no mundo.

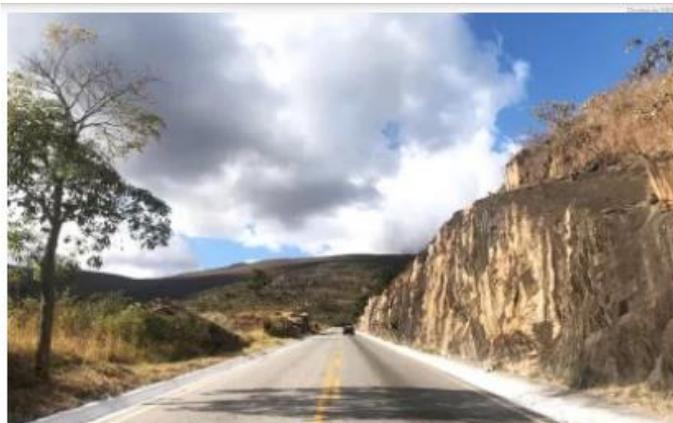
Se o preço não for lucrativo para os importadores, eles não importarão. Somos reféns deste sistema”, disse Landim.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/05/2022

REGIÃO SUDESTE - BNDES REALIZA LEILÃO DE LOTE RODOVIÁRIO NO TRIÂNGULO MINEIRO

Leilão terá somente a participação de consórcio formado pelo grupo Equipav e pela gestora Perfin
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



ALÉM DA PROPOSTA, O CONSÓRCIO TAMBÉM DEVERÁ DESEMBOLSAR R\$ 446,68 MILHÕES AO FUNTRANS-MG. ESSES RECURSOS DEVERÃO SER UTILIZADOS PARA SUBSIDIAR O LOTE SUL DE MINAS, OUTRO PROJETO DO GOVERNO ESTADUAL

O lote rodoviário do Triângulo Mineiro é composto por trechos das rodovias BR-452, BR-365, CMG-452, CMG-462, LMG-782, LMG-798, LMG-812, MG-190 e MG-427

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) fará hoje o

leilão do lote de 627,4 quilômetros de concessão rodoviária localizado no Triângulo Mineiro. O certame será realizado na B3, em São Paulo (SP).

O leilão contará somente com uma proponente, o Consórcio Infraestrutura MG, formado pelo grupo Equipav, acionista da Aegea Saneamento e que já atuou no setor de rodovia, e pela gestora Perfin, que atua nos segmentos de energia elétrica e saneamento.

O consórcio foi a única proposta pelo leilão rodoviário do Lote Triângulo Mineiro, que reúne 627,4 km de estradas, prevê R\$ 3,17 bilhões de investimentos (capex), além de R\$2,8 bilhões em custos operacionais. O critério do leilão é híbrido. O grupo poderia oferecer um desconto na tarifa de até 15%, e, depois disso, passa a valer a maior outorga.

O bloco compreende vias de ligação entre os municípios mineiros de Uberlândia, Uberaba, Patrocínio, Perdizes e Araxá. Fazem parte do lote os trechos das rodovias BR-452, BR-365, CMG-452, CMG-462, LMG-782, LMG-798, LMG812, MG-190 e MG-427.

Além da proposta, o consórcio também deverá desembolsar R\$ 446,68 milhões ao Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes de Minas Gerais (Funtrans-MG). Esses recursos deverão ser utilizados para subsidiar outro projeto do governo mineiro, o Lote Sul de Minas, com leilão marcado para a sexta-feira da próxima semana, no dia 12.

Participarão do evento o diretor de Concessões e Privatizações do BNDES, Fábio Abrahão, e a superintendente da Área de Parcerias em Infraestrutura Econômica e Desinvestimento do banco, Lidiane Delesderrier Gonçalves.

Porto de Santos

O BNDES também informou que fará no dia 22 deste mês uma audiência pública para discutir a desestatização do Porto de Santos e receber sugestões ao processo. O aviso foi publicado na edição do Diário Oficial da União (DOU) da última sexta-feira.

Congresso Até o fim desta edição, tanto o Senado Federal quanto a Câmara dos Deputados não haviam liberado suas agendas da semana.

Agências A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia hoje a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Na pauta está a proposta de celebração de Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre a autarquia e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) com o objetivo de executar estudos técnicos divididos pelas Superintendências específicas da ANTT.

Hoje também a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) inicia sua reunião eletrônica de diretoria. O destaque fica por conta das análises de pedidos de isenção de cumprimento de requisitos estabelecidos pelo do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC).

No dia seguinte, a Anac realiza a sua reunião de diretoria colegiada. Os diretores votam pelas propostas aprovadas ad referendum para prorrogação das consultas públicas 9/2022 — que altera resolução que regula condições de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves — e 10/2022 — referente a revisão de parâmetros das concessões dos aeroportos de Guarulhos (SP) e Brasília (DF).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realiza, nesta quinta-feira, a sua reunião de diretoria colegiada. Até o fim desta edição, a pauta ainda não havia sido divulgada.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza nesta quarta-feira a sua sessão ordinária de plenário. O ministro Jorge Oliveira analisa um pedido de reexame contra auditoria operacional realizada na concessão da Malha Oeste.

Já o ministro Benjamin Zymler trata de embargos contra decisão que negou recursos contra tomada de contas especial que analisou indícios de superfaturamento nas obras de implantação e conservação do trecho paraense da BR-163, executadas entre 1997 e 2008.

O ministro Antonio Anastasia, por sua vez, relata um recurso contra a decisão que julgou irregularidades e condenou e condenou a multa aos envolvidos no contrato referente às obras de construção do anel rodoviário de Rio Branco (AC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/05/2022

REGIÃO NORDESTE - PROJETO QUER TRANSFORMAR O PIAUÍ EM GRANDE EXPORTADOR DE FRUTAS

Meta da Embrapa é aumentar a produtividade e a produção de frutas em, pelo menos, 30%

Por VANESSAPIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



OS QUATRO POLOS DE PRODUÇÃO DE FRUTAS NO PIAUÍ ESTÃO INSTALADOS ESTRATEGICAMENTE NAS REGIÕES NORTE, CENTRO-SUL E SUDESTE, COM MILHARES DE HECTARES EXPLORADOS COM MILHO, FEIJÃO E FRUTAS

Plantações de uva nos Platôs de Guadalupe: previsão é de que até novembro as 23 unidades de referência tecnológicas estejam instaladas neste e em outros três polos

Dentro de quatro anos o Estado do Piauí pode se consolidar como um dos grandes produtores e exportadores de frutas do Nordeste, a exemplo da Bahia, Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte. A iniciativa é da Embrapa Meio-Norte (Teresina), que já começou a implantar um projeto de transferência de tecnologias e inovação em fruticultura, o ProFruti, nos polos dos Tabuleiros Litorâneos (Parnaíba), Platôs de Guadalupe (Guadalupe), Marrecas-Jenipapo (São João do Piauí) e Alto Canindé-Barragem Joaquim Mendes (Conceição do Canindé).

A meta maior do projeto é aumentar em pelo menos 30% a produtividade e a produção de frutas, impactando positivamente em cerca de 10% o desenvolvimento regional.

As áreas, segundo o pesquisador Valdemício Ferreira, que coordena o ProFruti, já estão sendo preparadas para instalações das unidades de referência tecnológicas. “O trabalho está avançando com o arado, gradagem, correção do solo, instalação dos sistemas de irrigação e preparação das mudas das fruteiras”, anunciou.

Já começaram também os treinamentos dos técnicos da extensão rural e dos produtores. Serão realizados oito cursos, capacitando no mínimo 100 multiplicadores de informações tecnológicas. A previsão do pesquisador é de que até novembro deste ano as 23 unidades de referência tecnológicas estejam instaladas nos quatro polos. “O projeto quer transformar o Estado num grande polo produtor de frutas da região, como acerola, banana, goiaba, maracujá e uva”, espera.

Financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Piauí (Fapepi), com apoio direto da Câmara Setorial Estadual de Fruticultura, o projeto tem 13 planos de ação e uma equipe de 13 pesquisadores, dois analistas e três assistentes técnicos, além de parceiros especialistas em melhoramentos de plantas, irrigação e drenagem, fitopatologia, entomologia, pós-colheita, solo e nutrição de plantas e métodos quantitativos.

Os quatro polos de produção de frutas no Piauí estão instalados estrategicamente nas regiões Norte, Centro-Sul e Sudeste, com milhares de hectares explorados com milho, feijão e frutas. A ideia do ProFruti é “adaptar e transferir” tecnologias de cultivo, manejo, produção e agregação de valor às fruteiras tropicais ali cultivadas, para o desenvolvimento integrado e sustentável com inovação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

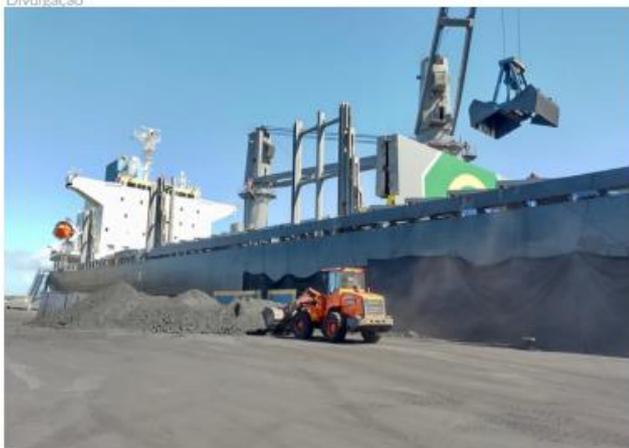
Data: 08/05/2022

REGIÃO NORDESTE - EXPORTAÇÕES DE COQUE DE PETRÓLEO PELO PORTO DE CABEDELLO CRESCEM 157%

Complexo registrou 112 mil toneladas exportadas entre janeiro e julho, frente às 43 mil t no mesmo período de 2021

Por **VANESSAPIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação



O último balanço operacional do Porto de Cabedelo (PB) registrou um aumento de 156,93% nas exportações do coque de petróleo (petcoke), levando em consideração o período de janeiro a julho de 2022, quando comparado com os mesmos meses do ano anterior. Os dados foram divulgados na última quarta-feira.

De acordo com o setor de Operações, o complexo portuário paraibano registrou 112 mil toneladas de petcoke exportadas até o final de julho, frente às 43 mil t registradas no mesmo período do ano anterior.

Da carga, fundamental para a indústria, já foram movimentadas mais de 207 mil toneladas no mesmo período, entre importações e exportações. No total, mais de 407,5 mil t de granéis sólidos já passaram pelo cais do Porto de Cabedelo em 2022.

“Vamos continuar trabalhando com total dedicação para superarmos todas as metas, ampliar nossa participação econômica e continuar gerando emprego e renda”, pontuou Gilmara Temóteo, diretora presidente da Companhia Docas da Paraíba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/05/2022

REGIÃO NORTE - PORTOS DO ARCO NORTE TÊM ALTA DE 39% NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Complexos de Santarém, Belém, Itaqui e Salvador movimentaram 4,4 milhões de toneladas de adubos no 1º semestre

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Os principais portos do Arco Norte, Santarém e Belém (ambos no Pará), Itaqui (Maranhão), e Salvador (Bahia), movimentaram 4,4 milhões de toneladas de adubos entre janeiro e junho deste ano. O volume, que correspondeu a 25% de todas as importações do país no período, é 39% maior que o do primeiro semestre de 2021. Os embarques de soja também registraram acréscimo de 8%. Os dados são da plataforma ComexStat, do Governo Federal.

Um dos motivos é o cultivo de grãos, que vem crescendo no norte de Mato Grosso e na região de Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. A atividade tem impactado positivamente as operações nos portos do Arco Norte, com o registro do aumento dos volumes de carga neste ano.

Só no Porto do Itaqui, nos seis primeiros meses do ano, a chegada de fertilizantes cresceu 51%, registrando 1,62 milhão de toneladas. Já os embarques de soja cresceram 19%, com 7,1 milhões de toneladas.

O Arco Norte compreende terminais portuários do Norte e do Nordeste situados acima do paralelo 16 e se notabiliza como um importante corredor de exportação de grãos.

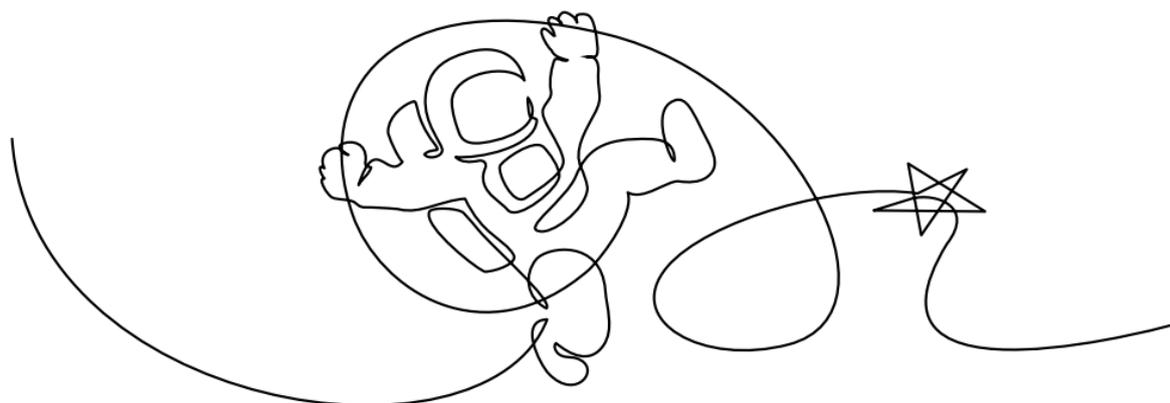
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/05/2022

OPINIÃO – GESTÃO - OS MISTÉRIOS DO UNIVERSO E A DESORDEM MUNDIAL



JOSÉ GERALDO VANTINE
CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro
de Administração do Porto de São Sebastião
opinioao@portalbenews.com.br



Nos mistérios do universo e a desordem mundial o dia 11 de junho deste ano, a Nasa divulgou a primeira imagem do telescópio espacial James Webb e os cientistas, além de comemorarem o fato, concluíram que existem bilhões de galáxias (e não uma apenas, como se pensava há 100 anos).

E mais, as luzes dessas imagens foram produzidas há bilhões de anos, pois está no universo profundo no que chamam de “uma viagem ao começo do universo”, ou seja, o telescópio fotografou o passado! Quem ver paciência e curiosidade como eu, é fácil entender que, no universo, distância se mede em tempo (como na nossa Logística, em que predomina “o tempo de entrega” à “distância

da origem”). Significa que um ano-luz é a distância percorrida pela luz no tempo de um ano, sendo a velocidade da luz 300.000 km/s. Então é fácil imaginar porque o universo é e continua sendo um fenômeno misterioso - a unidade de medida de distância nos cosmos é bilhão (tão difícil de imaginar como a fortuna do Tio Patinhas, medida em “quaquilhões”, rsrs).

De volta ao nosso microcosmo, o sistema solar, no último dia 14 de julho, a revista “Isto é Dinheiro” publicou matéria em que dois pesquisadores da Universidade de Toronto (Garre Brown e Hanno Rein) desenvolveram cerca de 3 mil simulações possíveis para verificar o grau de estabilidade do nosso sistema solar (lembram? Mercúrio, Vênus, Terra, Marte, Júpiter, Saturno, Urano e Netuno, lembrando que Plutão deixou de ser considerado planeta). Pois bem, concluíram que a estabilidade do sistema solar é complexa. Mas no “cenário do improvável”, se uma estrela cruzar a órbita de Netuno a 23 bilhões de quilômetros de distância, essa órbita sofreria uma alteração de 0,1%. E segundo eles, o suficiente para até mesmo desestabilizar o sistema e causar colisão entre os planetas.

Enfim, cientistas da astronomia sempre estão em busca do “ponto de encontro entre o Infinito com a Eternidade”, de novo: “Distância e Tempo”.

De volta ao nosso planeta Terra, ao nosso mundo da Logística, pergunto: o que as reportagens têm em comum com a nossa realidade?

O telescópio está trazendo informações do presente que aconteceram no passado. O mesmo princípio que usamos em Planejamento Estratégico da Logística que, diante de tantas incertezas, só funciona com inteligência artificial;

Assim como sempre usei a relação “Tempo x Espaço” (para a Logística, distância se mede em tempo e não em quilômetros), a astronomia usa essa medida racional até onde a mente humana permite. Não é o nosso caso. Por exemplo: para quem trabalha com transporte marítimo, a medida é em “dias de navegação”, e para quem trabalha no e-commerce, a medida deve ser em “horas para entrega”. De forma geral, nenhuma funciona, ou seja, o navio nunca chega no dia certo. E a nossa encomenda nunca chega no momento prometido pelo seller;

A teoria do caos, na hipótese de Netuno alterar seu movimento de translação em torno do Sol, nos leva à fase do “Improvável”. Em artigo anterior, já abordei o tema do encalhe do navio mega-conteneiro “Ever Given” em março/21, no Canal de Suez, e mencionei a teoria “A Lógica do Cisne Negro (Nassim Nicholas Taleb)”. O que era impossível na Logística Internacional apareceu como um tsunami destruindo todas as programações, parando fábricas e disparando o stock out nas lojas de varejo;

De repente aparece um vírus microscópico capaz de transformar o mundo (como se fosse a estrela influenciando Netuno), colocando a Logística como elemento fundamental no combate ao Covid-19, que por sua vez, nocauteou todos os planejamentos empresariais existentes, nos quais a Logística sucumbiu. Imprevisto? Não! Inimaginável? Sim! Improvável? Sim! Mas aconteceu;

E, de repente, na festa de São João em Caruaru (PE) deste ano, o milho de pipoca aumentou 30% comparado com o ano anterior (segundo os jornalistas de plantão). Ainda, segundo o noticiário, devido ao aumento do diesel (que aliás foi “só” de 12%). Tudo porque a “mente oculta” de Vladimir Putin, presidente da Rússia, resolveu invadir a Ucrânia. Aí, embora nem tanto surpreendente, pegou a geopolítica aparentemente estável e a “jogou no lixo”. Impacto: Energia (petróleo e gás) e alimentos (incluindo fertilizantes), entre outras também importantes, com reflexos adicionais no transporte marítimo internacional. Vejam só como Putin influenciou na pipoca de Caruaru;

Claro que fotografar o passado prova vários pontos: Netuno sofrer interferências astronômicas até o momento é teoria (será?); Doenças pandêmicas, a humanidade está cada vez mais exposta; Guerra do nível da Rússia até pode se repetir, com a China atacando Taiwan, por ela considerada



“província rebelde e parte do seu território”; Incidentes graves como do navio “Ever Given” são cada vez mais prováveis, mesmo com a mais avançadas tecnologias de navegação e segurança.

Qual a minha conclusão sobre essa “confusão”, ao ligar fatos aparentemente desconexos num encadeamento de consequências que tem mais convergência que se pode imaginar?

Na minha estrada profissional de 45 km, como consultor, professor, mentor, escritor e palestrante “sempre no incrível mundo da Logística”, ve a sorte de protagonizar o início, a evolução e a transformação da Logística Empresarial (DNA de origem), bem como, todas as vertentes derivadas e as inovações geradas por inúmeras startups.

Tenho verificado, por esse tempo, grande confusão entre “Invenção”, “Evolução” e “Inovação” e, em especial, esse último que, pelo menos no caso da Logística, eu ainda classifico como “evolução através da digitalização com uso intensivo de internet”. É o que penso.

Ainda sobre o tema da recorrência da teoria e prática da Logística, há cerca de 10 anos em projeto para a Johnson & Johnson (maior fábrica do mundo está em São José dos Campos), colocamos sobre o holofote, para aumentar a produtividade da Cadeia de Abastecimento da AL, o termo Back to Basic, resgatando conceitos teóricos que estavam esquecidos com as novas ferramentas, tal como “Gestão de Estoques”, Order Cycle Time, “Taxa de Cobertura/Ruptura de Inventário”, entre outros. Ressaltando que a empresa, sendo global, usa com intensidade o transporte marítimo internacional e o transporte aéreo também internacional.

E por que menciono esse tema ao fechar essa crônica? O comércio digital enfrenta uma luta feroz entre os seis grandes concorrentes no Brasil e, no último dia 18 de julho, a presidente do Conselho de Administração do Magalu (segundo informa o portal InfoMoney), Luiza Trajano, bradou: “Vá a uma de nossas lojas, por favor!” E anunciou crédito pré-aprovado para voltar ao “velho carnê”, para 10 milhões de clientes. Alguém desavisado poderia até pensar: será que a Magalu virou “Magaluca”? (rsrs). Mas claro que não. É sim uma solução para enfrentar os juros altos usando três de suas maiores fortalezas: Capilaridade dos PDVs físicos; Logística afiada e Tecnologia de alto nível. Portanto: Back to Basic with Technologies.

E lá do outro lado da cadeia de abastecimento, vemos também que transformações estão ocorrendo, como companhias de navegação comprando companhias aéreas e transportadoras rodoviárias. Sem contar aquelas que estão verticalizando com aquisição ou construção de portos em vários países. Poderia chamar de Full door to door. E vem mais por aí: operadores logísticos globais também estão entrando nessa “onda”. Estamos diante de uma onda de adensamento de serviços nesse modelo com fusão (ou seria confusão?). O fato é que essas transformações estão avançando para alta concentração de avos com elevada e severa redução de concorrência, talvez até beirando o oligopólio.

Assim, nessa reflexão sobre “Os Mistérios do Universo e a Desordem Mundial”, entendo que, mais do que nunca, nós do mundo da Logística estamos sendo desafiados a buscar soluções nunca antes utilizadas para problemas que sempre existiram, mas em constante transformação.

O TELESCÓPIO ESTÁ TRAZENDO INFORMAÇÕES DO PRESENTE QUE ACONTECERAM NO PASSADO. O MESMO PRINCÍPIO QUE USAMOS EM PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA LOGÍSTICA QUE, DIANTE DE TANTAS INCERTEZAS, SÓ FUNCIONA COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/05/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PRATICAGEM DO BRASIL DEBATE O PORTO DE SANTOS

Informações: Praticagem do Brasil (8 de agosto de 2022)



Foto: Praticagem do Brasil

A Praticagem do Brasil participou, nos dias 3 e 4 de agosto, do Santos Export – edição regional do Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária (Brasil Export) que completou 20 anos. O evento no Guarujá (SP) teve a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, entre outras autoridades do setor, como o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery.

Os desafios para a entrada de navios maiores no Porto de Santos foram tema recorrente dos debates, além do processo de desestatização da gestão portuária. A praticagem mostrou como contribui para superar gargalos naturais e limitações estruturais.

O presidente da Praticagem de São Paulo, práctico Bruno Tavares, participou do painel que discutiu os acessos ao porto. Questionado pelo moderador sobre qual o horizonte para aprofundar o canal de navegação a tempo de receber as megaembarcações, ele defendeu que o mais importante é que se faça tudo com segurança, sem esquecer da manutenção da profundidade.

– Estamos prontos para receber os navios de 366 metros de comprimento e operamos com um calado máximo de 14,50 metros, excelente em nível mundial. Porém, não podemos ignorar detalhes como a dragagem de manutenção. Em Santos, existe uma taxa natural de assoreamento anual. E quanto mais se aprofunda o canal mais rápido será o seu assoreamento – lembrou o presidente.

De acordo com a Autoridade Portuária, a dragagem de manutenção contratada prevê a retirada de 180 milhões de metros cúbicos/ano. Com um possível aprofundamento do canal para 17 metros, a projeção é triplicar a retirada de sedimentos.

O presidente da Praticagem de SP mencionou o esforço da atividade para trazer eficiência ao porto sem perder de vista a segurança das operações:

– A praticagem vem, desde o fim de 2019, otimizando manobras para dar dinâmica ao porto. A gente chama essas manobras de “um pelo outro”. Enquanto uma embarcação sai, outra já está no canal de acesso a caminho do berço, diminuindo sua ociosidade. Esse é um trabalho conjunto da comunidade portuária, envolvendo terminais, rebocadores, amarradores e a coordenação do tráfego.

O CEO da Santos Port Authority, Fernando Biral, destacou o papel dos prácticos para o aumento da produtividade no maior porto da América Latina:

– Acompanhamos o que vem sendo feito pela praticagem, um trabalho de excelência. Não temos dúvidas de que, com apoio do serviço, vamos exceder os nossos limites.

O vice-presidente da Praticagem do Brasil, práctico Bruno Fonseca, disse que, não fossem os investimentos próprios da atividade, o porto estaria operando com navios de menor capacidade:

– Se aplicássemos as diretrizes para obras de infraestrutura da Pianc (Associação Náutica Internacional), Santos operaria com navios de 254 metros de comprimento e 38 metros de boca. Hoje, a praticagem entra com embarcações de 340 metros de comprimento e 49 metros de boca. E já estão homologados os navios de 366 metros de comprimento e 51 metros de boca. Isso é possível graças a investimentos em tecnologia, como os sistemas de monitoramento ambiental e calado dinâmico, que propiciam ampliação das janelas de operação; aquisição de PPU's, equipamentos que auxiliam a nossa tomada de decisão a bordo; e treinamento. Todos os práticos foram a Nova Orleans (EUA) treinar em modelos tripulados reduzidos, que simulam o comportamento dos grandes navios.

O vice-presidente explicou a dificuldade que é manobrar esses meganavios em zonas de praticagem:

– As embarcações de 366 metros foram projetadas para ter eficiência de navegação em mar aberto. Não foram construídas para navegar em águas restritas. São navios que não fazem curva, dado o leme pequeno em relação ao seu tamanho. Além disso, a característica da máquina a ré é muito fraca em relação à máquina avante. Mas em todo o país a praticagem está sempre pronta, antecipando-se aos desafios por vir.

Também estiveram presentes no Santos Export: o diretor-superintendente da Praticagem de São Paulo, práctico Hermes Bastos Filho, e o gerente Alexandre Canhetti; além do conselheiro técnico da Praticagem do Brasil, Pedro Parente, e do secretário executivo Arionor Souza.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 08/05/2022

MAERSK ADQUIRE EMPRESA DINAMARQUESA MARTIN BENCHER GROUP PARA FORTALECER LOGÍSTICA DE PROJETO

Informações: Guia Marítimo (8 de agosto de 2022)

A Maersk chegou a um acordo para adquirir o Martin Bencher Group, uma empresa de logística de projetos com sede na Dinamarca com recursos premium em logística de projetos não contêinerizados. A Martin Bencher foi fundada em 1997 e é uma provedora de logística de ativos leves especializada em logística de projetos.

“Martin Bencher será uma excelente opção para a Maersk e nossa estratégia de integrador, fortalecendo nossa capacidade de fornecer serviços de logística de projetos para nossos clientes globais. Quando Martin Bencher se juntar à família Maersk, poderemos fornecer serviços de logística de projetos com alto grau de confiabilidade, histórico comprovado e forte foco em Saúde, Segurança e Meio Ambiente (HSSE). Além de atender às necessidades de logística de projetos de nossos clientes existentes, também poderemos oferecer uma oferta mais abrangente para uma ampla gama de indústrias.” disse Karsten Kildahl, Diretor Administrativo Regional na Europa da Maersk.

Com a aquisição pretendida da Martin Bencher, a Maersk também apresentará um novo produto, o Maersk Project Logistics. A logística de projetos é uma oferta de serviços especializados no setor de logística global que abrange a combinação de design de soluções, transporte de cargas especiais e serviços de gerenciamento de projetos – incluindo planejamento detalhado, orquestração e sequenciamento de remessas de ponta a ponta de fornecedores para locais de destino.

Uma forte oferta de soluções de logística de projetos é um elemento-chave para clientes com requisitos de logística para projetos de grande escala em vários segmentos da indústria, incluindo energia renovável, papel e celulose, geração de energia, mineração, automotivo, ajuda e alívio, logística contratada pelo governo e fabricação industrial.

Juntamente com a proposta de aquisição da Martin Bencher, permitirá que a Maersk acelere significativamente suas capacidades de logística de projetos e desenvolva uma oferta integrada inigualável para atender clientes existentes e futuros, também em novos setores.

“Estamos entusiasmados por nos tornarmos parte integrante da Maersk, que vemos como a opção ideal para nossos funcionários e clientes. Os clientes que precisam de logística de projetos estão cientes das restrições e desafios que enfrentam e procuram parceiros estratégicos com ambições e força suficientes para lidar com toda a sua cadeia de suprimentos global agora e nos próximos anos. Juntamente com a Maersk, teremos escala, compromisso e capacidades para lidar com todo o escopo de trabalho logístico para clientes em todo o mundo – bem como expandir para novos setores.” disse Peter Thorsoe Jensen, CEO da Martin Bencher.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 08/05/2022

PORTO DE IMBITUBA AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS E PASSA A OPERAR FERRO-GUSA

Informações: Agência Porto (8 de agosto de 2022)

O Porto de Imbituba recebeu na semana passada seu primeiro embarque de ferro-gusa. A operação inaugural da carga no porto catarinense totalizou a exportação de 57 mil toneladas e tem como destino o Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos.

Utilizada na produção do aço, a matéria-prima é armazenada no Terminal de Granéis Minerais, arrendado pelo Consórcio Sul Minas, no qual a empresa Minas Gusa, responsável por toda solução logística de armazenagem do ferro-gusa, é consorciada, junto à Sul Norte Logística.

A operação inicial foi realizada pelo navio “Centurion”. A operação ficou a cargo da operadora portuária Granéis Imbituba e o navio é agenciado pela Orion.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 08/05/2022

GOVERNO ENVIARÁ ESTUDOS AO TCU PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS AINDA EM AGOSTO

Informações: R7 (8 de agosto de 2022)



A expectativa é que a corte de contas, que pode pedir alterações ou ajustes, conclua o parecer até outubro deste ano – Foto: CARLA CARNIEL/REUTERS – 16.09.2021

O governo federal vai encaminhar ao Tribunal de Contas da União (TCU) ainda neste mês de agosto os estudos para a privatização do Porto de Santos (SP). O terminal é o maior da América Latina e responde pela movimentação de quase um terço das trocas comerciais brasileiras.

A expectativa é que a corte de contas, que pode pedir alterações ou ajustes, conclua o parecer até outubro. A realização da oferta é normalmente de 90 dias, e, dessa forma, o leilão poderia ocorrer apenas em 2023, mas o governo corre contra o tempo para fazer a licitação ainda neste ano.

“Informamos em primeira mão que encaminharemos ao TCU, ainda neste mês de agosto, os estudos para a desestatização do Porto de Santos. Leilão será em dezembro de 2022. Vamos em frente, garantindo investimentos importantes para a infraestrutura do Brasil”, disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.



Dos R\$ 18,5 bilhões em investimentos obrigatórios, R\$ 14,1 bilhões serão aplicados em manutenções ao longo dos 35 anos da concessão. Cerca de R\$ 3 bilhões estão reservados para a construção de um canal que ligue Santos ao Guarujá. O valor de R\$ 1,4 bilhão restante deve ser injetado em obras como acessos rodoviários e aprofundamento do canal.

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, encerrou 2021 com o melhor resultado de sua história, ao registrar lucro líquido de R\$ 329,1 milhões, alta de 62,6% em comparação com 2020, até então a melhor marca da companhia. A receita líquida, por sua vez, foi de R\$ 1,1 bilhão, ligeira queda de 0,3%.

Com 7,8 milhões de metros quadrados, o porto está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 43 terminais marítimos e retroportuários, situados em duas margens, uma em Santos (direita) e a outra em Santos e no Guarujá (esquerda).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 08/05/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

BNDES E EMPRESAS LANÇAM PROJETO DE QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL

Ideia é fazer com que pessoas consigam se realocar no mercado de trabalho. Iniciativa, chamada de 'Novos rumos', espera atender 17 mil alunos

Por Vitor da Costa — Rio

Ao menos nove empresas dos mais variados setores se juntam ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para investir em um projeto de qualificação de pessoas em condição de vulnerabilidade social ou baixa renda para garantir um lugar no mercado de trabalho. Até o momento já foram captados R\$ 58 milhões. Destes, R\$ 30 milhões são recursos do BNDES Fundo Socioambiental e outros R\$ 28 milhões foram captados pelas companhias parceiras.

Entre as já associadas estão Abiogás (Associação Brasileira do Biogás), Ânima, Cedae, Energisa, Fundação André e Lucia Maggi (FALM), Ifood, Norte Energia, Totvs e a Tim.

O projeto inclui aulas que busquem qualificar os participantes nas temáticas de indústria 4.0, tecnologia da informação e qualificação verde. A iniciativa também conta com treinamento em habilidades socioemocionais.

Como destaca o diretor de Crédito Produtivo e Socioambiental, Bruno Aranha, o banco fará um acompanhamento dos participantes pós-qualificação por doze meses para verificar se a iniciativa teve sucesso.

Também haverá oportunidade de concessão de bolsas para que os participantes possam se manter no período de qualificação, já que muitos não podem abandonar o trabalho, mesmo que informal, para acompanhar os cursos.

O conjunto de projetos de qualificação profissional deverá abranger alunos em, no mínimo, cinco municípios ou em dois estados.

As aulas dos cursos de qualificação profissional poderão ser ministradas em todos os municípios dos 27 estados, podendo ser de maneira presencial ou remota.



A expectativa é que os cursos sejam de média ou longa duração, com no mínimo 200 horas de duração, de acordo com a especificidade de cada tema, para que assim possam ajudar a aumentar as chances de empregabilidade e de aumento na renda de cada aluno.

O objetivo das capacitações é fazer com que as pessoas consigam se realocar no mercado de trabalho ou não percam seus empregos por estarem defasadas em relação ao que as empresas precisam e demandam dos seus funcionários.

17 mil pessoas

A iniciativa chamada de “Novos Rumos” é uma espécie de uma espécie de matchfunding. A ideia é que o banco irá aportar R\$ 1 a cada R\$ 1 doado pelas instituições apoiadoras. A expectativa é que se alcance o montante total de, no mínimo, R\$ 60 milhões, além de um contingente de cerca de 17 mil pessoas.

— Com esse formato, conseguimos ter um impacto maior, porque somamos esforços e geramos uma escala maior tanto do ponto de vista de alavancagem financeira quanto do ponto de vista de alavancagem operacional — disse Aranha.

O papel do banco, além de ser o âncora do projeto, é fazer a ponte entre os entes públicos e privados. O BNDES não vai impor o que deve ser capacitado, mas irá aferir os resultados das capacitações.

Edital para escolha do gestor

Para gerir os recursos, o BNDES lança nesta segunda-feira um edital de seleção para gestor da iniciativa. A instituição escolhida ficará responsável por realizar a gestão dos recursos levantados, a estruturação e o acompanhamento dos projetos e medir a eficácia deles. Além disso, fará a captação de recursos junto as instituições apoiadoras.

Mesmo com o edital lançado, novas empresas ainda podem se juntar à iniciativa.

Segundo Aranha, o gestor deverá ser uma instituição sem fins lucrativos. O edital conta com requisitos técnicos para a escolha, que incluem o histórico da instituição, sua proposta e o custo que ela irá apresentar para fazer a gestão dos recursos.

— Esse gestor vai fazer a gestão dos recursos financeiros, vai ser responsável pela prestação de contas e selecionar aqueles executores na ponta, que vão ministrar as capacitações. Ele vai fazer isso através de chamadas públicas ou até instituições que já têm relacionamento com os nossos parceiros — explicou Aranha.

Infraestrutura

Os cursos poderão ter matérias de nivelamento, como matemática e português. Sobre a infraestrutura, Aranha afirma que existe a possibilidade de parcerias com estados e municípios, mas também se espera que os parceiros ofereçam soluções.

— A pandemia acelerou a questão da responsabilidade nas empresas. E muitas vezes, elas querem fazer, mas não sabem como ou não têm confiança nos canais. A gente cria para as empresas esse canal qualificado, pelo qual elas vão poder aportar os recursos, vai ter resultado na ponta, e elas receberão todo o histórico e toda prestação de contas de como a ação delas reverteu em impacto — disse o diretor.

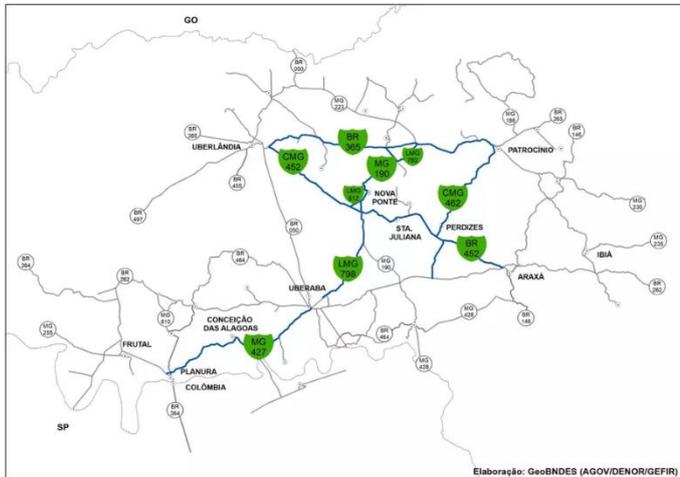
Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/05/2022

JUSTIÇA SUSPENDE LEILÃO DE RODOVIAS DO TRIÂNGULO MINEIRO

Juiz alegou que União e DNIT não incluíram no orçamento recursos para duplicação de trecho da BR-365. Consórcio Infraestrutura MG havia vencido o certame

Por João Sorima Neto — São Paulo



Concessão de rodovias no Triângulo Mineiro atraiu apenas um concorrente Governo de MG

O consórcio Infraestrutura MG, formado pela empresa Equipav e pela gestora Perfin, venceu o leilão de concessão rodoviária do lote do Triângulo Mineiro, que integra o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de Minas Gerais. O consórcio foi o único a apresentar lance para o lote, que tem 627 quilômetros de pistas na região. Mas a Justiça Federal de Uberlândia suspendeu o certame.

O juiz José Humberto Ferreira, da 2ª Vara Cível e Criminal de Uberlândia, considerou uma ação do Ministério Público Federal (MPF), de 2015, em que a União e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) foram condenados a incluir no orçamento de 2022 os recursos necessários para a duplicação da BR-365 entre Uberlândia e Patrocínio, o que segundo o MPF não foi cumprido. O MPF pede que sejam duplicados 130 km, enquanto o edital prevê duplicação de apenas 36 km.

“Portanto, com a concessão do trecho entre Uberlândia e Patrocínio da BR- 365 à iniciativa privada, nos moldes da licitação proposta, pelo menos pelos próximos oito anos a União e o DNIT não cumprirão a obrigação a que foram condenados na Ação Civil Pública e o Estado de Minas Gerais não incluiu entre as obrigações da licitante vencedora a duplicação de todo o trecho concedido”, escreveu o juiz.

Assim, o juiz concedeu a suspensão do leilão até que sejam adotadas as medidas necessárias para a duplicação do trecho entre as duas cidades, inclusive os trechos urbanos, em um prazo de 5 anos.

A secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de Minas informou que não foi notificada da decisão.

A sessão pública estava marcada para acontecer na sede da B3, em São Paulo. Mas, em cumprimento à decisão judicial, a B3 interrompeu sua prestação de serviço e o certame não foi realizado no local.

O governo mineiro, que não havia sido notificado pela Justiça, realizou a sessão em um prédio da Secretaria da Fazenda do Governo de Minas Gerais, no Centro da capital paulista.

O consórcio vendedor ofereceu um valor de tarifa de pedágio de R\$ 11,48115, desconto mínimo em relação ao valor máximo definido em edital, de R\$ 11,49397. O critério para escolher o vencedor do leilão era híbrido. Sairia vencedor o consórcio que oferecesse um desconto na tarifa de pedágio de até 15%.

Ou venceria aquele que apresentasse a maior outorga.

Fernando Marcato, secretário de Infraestrutura e Mobilidade do estado de Minas Gerais afirmou, após o leilão, que a expectativa era ter pelo menos dois participantes. Mas a Ecorodovias, que fez estudos sobre o projeto, acabou não fazendo lances.

- Tivemos um entrante de peso, não se trata de um aventureiro. Temos uma das maiores empresas de saneamento (Aegea) que decidiu investir em estradas e começou por Minas. Gostaria de ter dez concorrentes. Mas o cenário de pós-pandemia, guerra, não é trivial - disse Marcato, que considerou o resultado do leilão positivo.



A Ecorodovias opera rodovias naquela região e, segundo analistas, poderia haver sinergia com o trecho concedido.

Entre os integrantes consórcio vencedor, a Equipav é acionista da Aegea Saneamento. Já atuou na administração de rodovias, mas estava fora segmento depois de uma reestruturação feita pela empresa. A Perfin tem presença no setor de infraestrutura, nos segmentos de energia elétrica e saneamento.

O período de concessão é de 30 anos. Os trechos concedidos estão localizados entre as cidades de Uberlândia, Uberaba, Patrocínio e Araxá. O investimento previsto é de R\$ 3,2 bilhões. Pelo menos R\$ 1,4 bilhão deve ser investidos nos oito primeiros anos. Além disso, há gastos de R\$ 2,8 bilhões em custos operacionais.

O consórcio Infraestrutura MG terá ainda que pagar ao governo o valor de R\$ 446,68 milhões que serão destinados ao Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes de Minas Gerais.

Segundo o governo de Minas, há uma pré-autorização para incluir 70 quilômetros entre as cidades de Patrocínio e Patos de Minas. O governo mineiro solicitará ao consórcio vencedor que faça estudos para incluir a extensão no contrato.

Novos leilões

O Programa de Concessões Rodoviárias das rodovias que abrangem o Triângulo Mineiro, o Alto Paranaíba e o Sul de Minas foi lançado oficialmente pelo governo mineiro em dezembro de 2021. Ao todo, são cerca de 1.100 km de rodovias divididas entre os 2 lotes. No Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, serão 627,4 km de nove rodovias diferentes.

Na próxima sexta-feira, está previsto o leilão do Lote Sul de Minas, que contém rodovias entre cidades como Itajubá, Poços de Caldas, Monte Sião, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí, Congonhas, Caldas, Ouro Fino e Bueno Brandão. Nesse caso, o investimento previsto é de R\$ 2,29 bilhões.

Na mesma data, acontecerá a concessão do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte através de uma Parceria Público-Privada (PPP), com investimento previsto de R\$ 4,1 bilhões, por 30 anos. Considerando todas as concessões feitas esta semana pelo governo de Minas, os investimentos previstos são de R\$ 10 bilhões, caso todos os lotes sejam arrematados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/05/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PIX ATINGE MESMO NÍVEL DE ACEITAÇÃO QUE OS BOLETOS NO E-COMMERCE, MOSTRA ESTUDO

Pagamento em crédito segue como preferido nas lojas virtuais, mas oferta de 12 parcelas sem juros diminui

O Pix atingiu recorde de aceitação no comércio eletrônico e está no segundo lugar dos meios de pagamento mais aceitos pelas lojas online, mesma posição dos boletos. Os dados são do último Estudo de Pagamentos da Gmattos, referente ao mês de julho. O preferido dos lojistas continua sendo o cartão de crédito (98,3%), seguido do Pix e boletos (78%). Em quarto lugar, estão as wallets (47,5%), e em quinto o débito (30,5%).



O meio de pagamento instantâneo alcançou 78% de aceitação dos lojistas online no Brasil. Em janeiro de 2021, primeira edição do levantamento, 16,9% dos lojistas de e-commerce ofereciam essa forma de pagamento, que era, na época, a quinta do ranking.

Com a rápida escalada do Pix, introduzido no mercado há menos de dois anos, a Gmattos estima que a aceitação tem potencial para chegar a 92%, considerando o segmento de lojas que ainda não operam com essa forma de pagamento, mas que aceitam algum tipo de recebimento à vista. “É provável que dentro de um ano o Pix se torne o principal meio de pagamento à vista”, afirma o CEO e cofundador da consultoria, Gastão Mattos.

Para Mattos, a alta adesão ao meio de pagamento, que ultrapassou 131 milhões de usuários no mês passado, impulsionou a inclusão da forma de pagamento nas lojas online.

Mattos acrescenta que o Pix ainda possui alta conversão, ou seja, os pagamentos são aprovados de forma instantânea. “É comum que as vendas sejam perdidas se o meio de pagamento dá errado, o que faz com que o consumidor muitas vezes desista da compra”, aponta. Além disso, o custo da operação por Pix para o lojista é igual ou menor do que as outras modalidades à vista, como débito e boleto.

Algumas lojas reportam que 10% das vendas estão sendo pagas via Pix, o que mostra, para a consultoria, que a participação deve, em breve, superar em volume de pagamentos os boletos e débitos.

A pesquisa também revela que a oferta via Pix é priorizada, sendo que 24% das lojas que aceitam oferecem descontos de 3% a 10% para pagamentos por Pix. No último levantamento, realizado em maio de 2022, 20% das lojas ofereciam descontos para esse tipo de pagamento, ante 14% em março do mesmo ano.

Crédito

Ainda que o cartão de crédito siga na liderança do ranking, o estudo mostra mudanças relevantes em relação ao parcelamento sem juros. Em julho, apenas 15,3% das lojas ofereciam parcelamento em 12 vezes sem juros, enquanto a oferta exclusiva de cartões em uma parcela foi observada também em 15,3% das lojas.

Segundo Mattos, durante toda a história do e-commerce no Brasil, o parcelamento em 12 vezes sem juros era grande motivador das vendas, mas isso tem mudado. Ele explica que, para o lojista, a opção deixou de ser interessante devido ao custo elevado da operação, a necessidade de antecipar o valor e o pagamento de juros.

Além disso, estão surgindo outras formas de parcelamento para além do cartão de crédito, como o “Buy Now, Pay Later” (BNPL - Compre agora, pague depois), modalidade já oferecida no exterior e em expansão no Brasil.

Compre agora, pague depois

Esta edição do estudo é a primeira que monitorou o BNPL no País, dada a crescente relevância na aceitação desse meio de parcelamento alternativo, operado via bancos de varejo, crediário próprio de lojas ou fintechs.

Em julho de 2022, 15,5% das lojas ofereciam algum tipo de parcelamento do tipo BNPL. As ofertas nesse grupo foram através de bancos e crediário próprio (8,5%) e via fintechs (7%).

Na avaliação de Mattos, o meio possui potencial de crescimento bastante interessante, e atende às demandas daqueles que gostariam de comprar pela internet um bem de valor mais alto, como um bem durável, mas não possuem cartão de crédito. O BNPL é uma opção, também, para aqueles que não possuem limite suficiente no cartão de crédito para determinadas compras.



Boletos

O estudo também mostrou que o Pix não tende a eliminar os boletos. Entre as lojas que aceitam a modalidade de pagamento instantâneo, 82,6% mantêm a aceitação do boleto, ao passo que 34,8% permanecem atuando com algum tipo de débito, de bandeira ou banco.

Os boletos também são usados para formatos de parcelamento, como o BNPL.

O desconto para pagamento via boletos apareceu em 8,7% das lojas que oferecem essa modalidade (descontos de 8,3% a 10%).

Wallets

Em quarto lugar no ranking dos meios de pagamento no comércio eletrônico aparecem as wallets, (como Google Pay, PayPal, PagSeguro, PicPay, entre outras), que apresentaram ligeira oscilação positiva, de 45,8% em maio para 47,5% em julho. A novidade é o NuPay, inserido pelo Nubank para ofertar parcelamentos diferenciados aos seus clientes na modalidade BNPL.

Débito

Em quinto lugar se mantém o débito, com 30% de aceitação. Segundo a pesquisa, o patamar é sustentado, principalmente, pela aceitação da modalidade débito banco e mais precisamente pelo Débito Virtual da Caixa Econômica Federal (CEF Virtual), com foco em ser uma opção de consumo para os beneficiários de auxílios do governo.

Ao desconsiderar o CEF Virtual, a aceitação do débito consolidado cairia de 30,5% para 22%, e a do débito banco, de 18,6% para 10,2%. O débito bandeira está estacionado na faixa de 15% nos últimos meses, aponta o estudo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/05/2022

HIDROGÊNIO VERDE PODE PUXAR RETOMADA DOS INVESTIMENTOS NA INDÚSTRIA QUÍMICA NO BRASIL

Após anos sem grandes investimentos no setor, Unigel anuncia construção de fábrica com investimento inicial de US\$ 120 milhões

Por Wagner Gomes

A substituição do hidrogênio cinza, proveniente de fontes fósseis, por hidrogênio verde pode impactar mais do que na redução das emissões dos gases de efeito estufa: pode ser a base para a retomada dos investimentos da indústria química no Brasil e, ainda, na redução do déficit da balança comercial do setor.

Depois de anos sem grandes investimentos no setor, a Unigel anunciou recentemente a construção de uma fábrica de hidrogênio verde no polo industrial de Camaçari (BA). Com investimento inicial de US\$ 120 milhões, a unidade deve ser a maior do mundo e ficará ao lado de outras duas fábricas que produzem amônia e estirênico.

A fábrica deve entrar em operação no fim de 2023, com a produção de 10 mil toneladas de hidrogênio verde por ano. Parte dessa produção será convertida em 60 mil toneladas de amônia verde ao ano.

“Por muito tempo houve hiato de investimento na indústria química no Brasil”, diz Roberto Noronha, presidente da Unigel. “Estamos apostando no País com novos investimentos e temos a certeza que isso contribuirá para a redução do déficit da balança comercial do setor.”

O déficit comercial da balança de produtos químicos no Brasil é crescente, segundo Noronha, por dois motivos: a falta de investimentos locais e a dependência de fertilizantes importados. “Com a produção de hidrogênio verde, nossa ideia é ampliar a produção de amônia verde no Brasil e,

consequentemente, fertilizantes verdes”, diz ele. “Não há investimento no setor químico no Brasil pelo Custo Brasil, de tributos e de matéria-prima não competitiva. Temos tomado decisões que ajudarão a reduzir o déficit da balança comercial.”

COMBUSTÍVEL COM EMISSÃO ZERO

Hidrogênio pode substituir combustível fóssil

A produção do hidrogênio verde

É o hidrogênio produzido por eletrólise da água (que pode ser do mar), usando energia renovável, como eólica e solar. É considerado o combustível do futuro e tem emissão zero

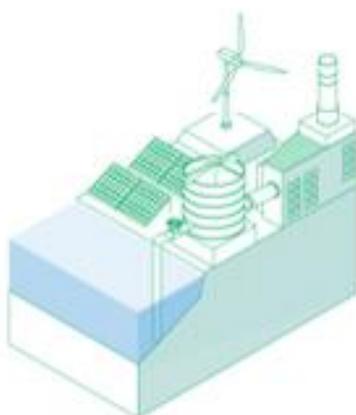
1 Energia proveniente de fontes renováveis



EÓLICA



SOLAR



2 Dois eletrodos submersos na água e ligados a uma fonte de energia criam uma corrente contínua

CORRENTE CONTÍNUA

3

Os eletrodos atraem para si os íons de carga oposta e fazem a separação do hidrogênio da água do oxigênio

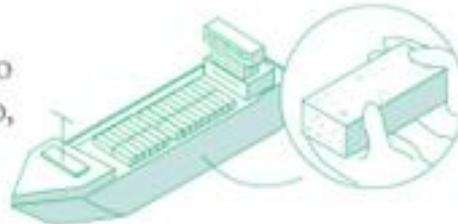


- 4 Na forma gasosa, o hidrogênio precisa ser armazenado de forma apropriada em botijões, por exemplo. O produto é altamente inflamável

SEPARADORES

Transporte

Pode ser exportado em navios. Para isso, precisa ser transformado em barras de amônia, por exemplo, e reconvertido em hidrogênio no destino ou usado como amônia verde



Onde pode ser usado

O hidrogênio pode substituir o combustível fóssil usado em:

TRANSPORTE



CARROS DE PASSEIO



ÔNIBUS



CAMINHÕES



NAVIOS

PROCESSOS INDUSTRIAIS



SETOR QUÍMICO



SIDERÚRGICO



FERTILIZANTES



O OBJETIVO É QUE TAMBÉM POSSA SUBSTITUIR O GÁS NOS SISTEMAS DE CALEFAÇÃO

FONTE: ESTADÃO / INFOGRÁFICO-ESTADÃO

Uma década de crescimento

Segundo o diretor de Relações Institucionais da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), André Passos Cordeiro, o ciclo de investimentos no setor ocorreu entre 2006 e 2016. Foi uma década inteira com média anual de investimentos de US\$ 2 bilhões. A partir de 2017, esse volume começou a baixar, ficando em US\$ 600 milhões por ano.

O investimento da Unigel significa de certa forma uma retomada, diz Cordeiro. No primeiro semestre, o déficit acumulado da balança comercial de produtos químicos atingiu o recorde de US\$ 29,7 bilhões, com aumento de 60% comparado com o mesmo período de 2021. O resultado do semestre é superior a grande parte dos déficits anuais nos últimos 30 anos.

“No Brasil, há passos para viabilizar projetos desse tipo da Unigel e avançar em outros projetos”, diz Cordeiro. “Há um projeto em carteira de reciclagem química de plásticos que transformam o plástico novamente em resina.”



Roberto Noronha, presidente da Unigel Foto: Taba Benedicto/Estadão

Carbono zero

Fora o equilíbrio do déficit comercial, outro benefício da fábrica nova da Unigel é a descarbonização. João Zuneda, sócio fundador da consultoria MaxiQuim, diz haver uma tendência de descarbonização do setor industrial em diversas regiões do globo.

“Mesmo com as riquezas fósseis do pré-sal brasileiro, como o petróleo e o gás natural, o País tem uma grande oportunidade em um novo ciclo de investimento na indústria química, sem a utilização de matérias-primas fósseis. É aí que entra o hidrogênio verde”, afirma.

Fontes de energias limpas, como a eólica e a fotovoltaica, são utilizadas agora para a produção. O Brasil já está em terceiro e quinto lugar no ranking global de produção destas energias. Quase metade do consumo energético no Nordeste brasileiro vem delas. Segundo Zuneda, é uma realidade batendo na porta da indústria química brasileira.

“Se somarmos a produção de hidrogênio, no qual a indústria química brasileira pode produzir, por exemplo, a amônia, matéria-prima para fertilizantes e inúmeros outros produtos químicos, a captura de CO₂, o País pode retomar a produção de metanol. Ou seja, um novo ciclo de investimentos começa”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/05/2022

PREÇO DO DIESEL CAI NO MERCADO INTERNACIONAL E PODERIA RECUAR R\$ 0,64/L NO BRASIL, DIZ ABICOM

Último reajuste no preço do diesel pela Petrobras, uma queda de 3,5%, começou a vigorar na sexta, 5

Por Denise Luna

RIO - Com o petróleo em queda e o dólar mais fraco, o preço do diesel no mercado brasileiro está 14% acima do praticado no mercado internacional, no quarto dia após a queda de R\$ 0,20 por litro concedida pela Petrobras nas suas refinarias, segundo levantamento da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) divulgado nesta segunda-feira, 8.

Para atingir a paridade seria possível uma redução de R\$ 0,64 por litro, informa a entidade. O último reajuste no preço do diesel pela Petrobras - uma queda de 3,5% - começou a vigorar na última sexta-feira, 5.

A queda surpreendeu analistas, já que uma semana antes diretores da estatal disseram que ainda era cedo para alterar o preço, com o mercado global de combustíveis ainda apresentando grande volatilidade. A empresa tem como política mudar os preços apenas quando houver uma mudança estrutural, e não apenas conjuntural. O mercado de petróleo tem mostrado grande volatilidade, com altas e quedas seguidas, mas mantendo o preço da commodity abaixo dos US\$ 100 o barril nos últimos dias .

Gasolina

A gasolina teve duas reduções consecutivas pela Petrobras no final de julho, totalizando um desconto de R\$ 0,35 por litro nas refinarias da estatal. Nesta segunda-feira, o preço no mercado interno está 8% acima do praticado no Golfo do México, usado como referência pelos importadores, uma diferença de R\$ 0,28 por litro.

O governo tem pressionado a empresa para que reduza o preço dos combustíveis. Na quinta-feira, o presidente Jair Bolsonaro elogiou a queda do diesel e disse esperar mais reduções por parte da Petrobras, que ainda domina o mercado de refino no Brasil.



Jair Bolsonaro; presidente disse esperar mais reduções de preços por parte da Petrobras. Foto: Alan Santos/PR

A Acelen, controladora da refinaria de Mataripe, privatizada no final do ano passado e responsável por 14% do fornecimento de derivados no País, tem feito reajustes semanais da gasolina e do diesel, e, desta maneira, tem acompanhado a paridade internacional mais de perto do que a Petrobras. O preço da refinaria está apenas 5% acima da paridade internacional, tanto para o diesel quanto para a gasolina.

Na sexta-feira, 5, a Acelen reduziu o diesel em 7,5% em alguns mercados, ficando em média com os preços abaixo dos praticados pela Petrobras. Já o preço da gasolina caiu 9%, também em alguns mercados, enquanto outros permaneceram estáveis.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/05/2022

ALEXANDRE DE MORAES SUSPENDE REDUÇÃO DO IPI PARA ITENS PRODUZIDOS NA ZONA FRANCA DE MANAUS

Por Redação



Alexandre de Moraes suspende redução do IPI para itens produzidos na Zona Franca de Manaus Foto: André Dusek/Estadão

Em maio, o ministro do STF já tinha suspenso a redução do tributo para produtos fabricados na Zona Franca ao analisar ações do partido Solidariedade e do governo do Amazonas contra três decretos do governo federal

BRASÍLIA - O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes suspendeu nesta segunda-feira, 8, partes de um decreto editado no final de julho que determinava o corte de 35% do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre bens que não são fabricados na Zona Franca de Manaus. A nova decisão garante a suspensão do corte de imposto aos bens também fabricados no polo industrial.

Em maio, o ministro já tinha suspenso a redução do tributo para produtos fabricados na Zona Franca ao analisar ações do partido Solidariedade e do governo do Amazonas contra três decretos do governo federal determinando redução do tributo, alegando que as medidas tiravam a competitividade dos produtos do polo industrial.

A isenção fiscal da Zona Franca é o principal atrativo do polo, que fabrica eletrodomésticos, veículos, motocicletas, bicicletas, TVs, celulares, aparelhos de ar-condicionado, computadores, entre outros produtos.

O decreto editado em julho foi uma tentativa do governo de resolver o impasse jurídico e político envolvendo a questão da Zona Franca. Mas, empresários e parlamentares ligados ao Estado do Amazonas se mostraram insatisfeitos com o decreto, dizendo que ele ainda era prejudicial e trazia insegurança jurídica.

“A redução de alíquotas nos moldes previstos por essa série de Decretos, sem a existência de medidas compensatórias à produção na Zona Franca de Manaus, diminui drasticamente a vantagem comparativa do polo, ameaçando, assim, a própria persistência desse modelo econômico diferenciado constitucionalmente protegido”, diz Moraes na decisão desta segunda, que suspendeu os efeitos do decreto a produtos também fabricados na Zona Franca.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/05/2022

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ENAUTA: PARADA PROGRAMADA NO CAMPO DE ATLANTA DEVERÁ SER FINALIZADA NOS PRÓXIMOS DIAS

A empresa diz que o retorno gradual na produção vai ocorrer em meados de agosto, sendo normalizada até setembro

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Plataforma da Enauta — Foto: Reprodução/Enauta

A Enauta anunciou que a parada programada no Campo de Atlanta, localizado na Bacia de Santos (RJ), deverá ser concluída nos próximos dias. A empresa diz que o retorno gradual na produção vai ocorrer em meados de agosto, sendo normalizada até setembro.

A parada programada teve por objetivo atender às exigências normativas do Ministério do Trabalho, bem como preparar a plataforma móvel (FPSO)

Petrojarl I para recertificação.

“Os trabalhos realizados até agora não encontraram nenhuma situação que coloque em risco a extensão dos contratos de afretamento e de operação e manutenção por até dois anos”, afirma a companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/05/2022

NAVIO DEIXA MAIOR PORTO DA UCRÂNIA COM 11 MIL TONELADAS DE SOJA

É mais uma partida desde a retomada das exportações ucranianas de grãos pelo Mar Negro

Por Valor, Valor — Valor

O maior porto da Ucrânia, Yuzhny, registrou hoje a primeira saída de um navio com grãos desde o início da invasão russa. A embarcação “Sakura” deixou o país com 11 mil toneladas, que serão descarregadas na Itália.

Conforme os termos do acordo que tornou viável a retomada das exportações ucranianas de grãos pelo Mar Negro, a embarcação será escoltada em comboio com o navio que deixou recentemente o porto de Chernomorsk, com 50 mil toneladas de milho, e que deve descarregar na Turquia.

Quatro outros navios com grãos deixaram Odessa e Chernomorsk na manhã de domingo e estão indo para Istambul, informou a agência turca Anadolu. Os navios “Mustafa Necati”, “Star Helena” e

"Glory" partiram de Chernomorsk pelo "corredor de grãos", e o navio de carga seca "Riva Mind" saiu de Odessa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/05/2022

VLI INICIA TESTES OPERACIONAIS EM POLO DE FERTILIZANTES EM TOCANTINS

Cerca de 70% das obras da estrutura, localizada em Palmeirante, já estão concluídas
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



Locomotiva da VLI Logística — Foto: Divulgação

A VLI fará neste mês os primeiros testes operacionais do polo de fertilizantes no Terminal Integrador de Palmeirante, em Tocantins. A estrutura, que já está com cerca de 70% de suas obras concluídas, conta com uma pera ferroviária (pátio em formato circular que permite o transbordo da carga sem que o trem precise ser desmembrado), vias férreas, moega de descarga e armazenagem com capacidade para 60 mil toneladas.

A implantação da estrutura começou no segundo semestre de 2021. A VLI trabalha em parceria com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), responsável pela construção e operações no terminal.

O polo de fertilizantes de Palmeirante tem importância estratégica na movimentação de cargas no chamado Arco Norte do país, segundo mostrou reportagem do Valor na semana passada. O transporte de fertilizantes do Porto de São Luís a Palmeirante abastecerá, além de Tocantins, Pará, Piauí e a região nordeste de Mato Grosso.

“O novo corredor de fertilizantes possui a capacidade de abastecer uma região altamente produtiva, além de ser uma semente para o desenvolvimento de um polo industrial”, diz Gabriel Fonseca, gerente-geral comercial de agroindústria e líquidos da VLI.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/05/2022

FAB ENCERRA TENTATIVA DE NEGOCIAÇÃO AMIGÁVEL COM EMBRAER PARA REDUZIR COMPRA DE AVIÕES

O passo seguinte, entretanto, ainda não seria a judicialização da contenda
Por Andrea Jubé, Valor — Brasília

Em novo capítulo de uma intensa tratativa que se arrasta há meses, a cúpula da Força Aérea Brasileira (FAB) decidiu dar por encerradas as tentativas de negociação amigável com a Embraer para reduzir a 15 a compra dos cargueiros militares KC-390. Em maio, mediante acordo, ficou ajustada a aquisição de 22 aeronaves. Mas, por limitação orçamentária, a FAB iniciou uma segunda etapa de conversações para excluir mais sete aviões do contrato.

Apesar dos esforços iniciados em maio para um desfecho consensual, fontes da FAB ouvidas pelo Valor afirmaram que não é mais possível avançar na negociação amigável com a empresa. O passo seguinte, entretanto, ainda não seria a judicialização da contenda. A Embraer afirmou que não pretende comentar o caso.

Segundo um oficial da FAB, que falou com o Valor em condição de reserva, ainda é possível mais uma revisão da encomenda com base na lei, porque o poder público pode reduzir unilateralmente

qualquer contrato administrativo em até 25%. Como a encomenda inicial era de 28 aeronaves, a FAB ainda poderia, em hipótese, reduzir a compra para 21 aviões. Essa medida, ou qualquer outra linha de ação, ainda serão debatidas pelo Alto Comando da FAB.



Cargueiro KC-390, da Embraer — Foto: Divulgação

O contrato foi assinado entre FAB e Embraer em 2014 para aquisição de 28 cargueiros, a serem entregues até 2034, ao valor de R\$ 7,2 bilhões. A redução da encomenda para 22 unidades foi ajustada consensualmente entre as partes, e anunciada em fevereiro. O cargueiro é voltado para missões como transporte e lançamento de cargas e tropas, reabastecimento em voo, busca e

salvamento e combate a incêndios florestais

Contudo, em maio, durante um café da manhã com jornalistas, o comandante da FAB, brigadeiro Carlos de Almeida Baptista Júnior, anunciou a intenção de reduzir a compra do KC-390 para 15 unidades. “O problema é a imprevisibilidade orçamentária, não temos como arcar com isso no curto prazo”, justificou. Diante da declaração do comandante, a Embraer divulgou nota oficial informando que “possui contrato com a FAB para o fornecimento de 22 unidades” do cargueiro multimissão.

A queda de braço entre FAB e Embraer sobre a compra do KC-390 começou em junho de 2021. Naquele mês, em entrevista exclusiva ao Valor, o brigadeiro Baptista Júnior – que havia assumido o comando da Força Aérea havia apenas dois meses — explicou que havia uma expectativa orçamentária por uma cadência de entrega maior para chegar nos 28 aviões em sete anos. “Mas não só pela pandemia, também pela situação econômica do país nos últimos anos, estamos vendo que nossa capacidade de pagamento não atingirá os compromissos”, argumentou naquela entrevista. “Nosso cronograma de desembolso anual não está adequado aos recursos que temos recebido nos últimos cinco anos, completou.

Na mesma entrevista, que foi publicada em 1º de junho, Baptista Júnior há havia anunciado que buscaria um consenso para reduzir o contrato em até 50%. “Eu informei à Embraer que gostaria de uma renegociação consensual porque pretendo reduzir a encomenda abaixo de 21 aviões. Estamos estudando o número, mas deverá ficar entre 13 a 16”, anunciou.

Em novembro durante viagem a Dubai, o presidente Jair Bolsonaro defendeu a decisão da FAB de reduzir o contrato dos KC-390: “Não tem como comprar tudo aquilo. Temos que ter uma frota que possamos manter operacional”, disse o presidente. “Você não pode comprar um avião como compra um carro, que muitas vezes bota na garagem. O avião tem que se movimentar, e isso custa caro”, alegou.

Além da restrição orçamentária, a intenção da FAB é priorizar os caças F-39 Gripen, fabricados pela Saab, em parceria com a Embraer, com transferência de tecnologia. Na mesma conversa com os jornalistas em maio, Baptista Júnior antecipou que além das 36 aeronaves de caça já contratadas, a FAB iniciaria negociações para encomendar mais 26 unidades.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/05/2022

CHINA E UCRÂNIA VÃO DITAR RUMO DAS COMMODITIES

Metais industriais terão influência das tensões geopolíticas da guerra na Ucrânia e das medidas do governo chinês para o mercado imobiliário

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Martins, sócio da Neelix Consulting: “O segundo semestre deste ano não será bom para as commodities industriais” — Foto: Aline Massuca/Valor

O comportamento de preços e demanda das commodities metálicas, principalmente minério de ferro, cobre, níquel e alumínio, nos próximos meses, está atrelado a dois fatores: as tensões geopolíticas decorrentes da guerra na Ucrânia e as medidas do governo chinês para o mercado imobiliário do país. Essa é a avaliação do consultor José Carlos Martins, sócio da Neelix Consulting Mining & Metals.

“O segundo semestre deste ano não será bom para as commodities industriais”, afirma o consultor, que durante dez anos, até 2014, foi diretor-executivo da Vale na área de metais ferrosos.

Segundo Martins, o ajuste de mercado veio mais rápido do que se esperava. Ele afirma que, após a deflagração da guerra na Ucrânia, que afetou fortemente a Europa, veio o impacto inflacionário, alta das taxas de juros e a recessão econômica, com destaque para os EUA, além dos países que compõem o grupo G-8, entre eles o Reino Unido, França e Japão.

Para complicar ainda mais, a economia da China - pulmão consumidor de matérias-primas e insumos do mundo - está com performance ruim. Martins atribui essa depressão chinesa, principalmente, ao setor de properties (mercado imobiliário), que responde por 25% a 30% da sustentação da economia do país.

“O governo adotou uma série de medidas para conter especulação imobiliária que levaram a uma forte contração no mercado de imóveis, que tinha estímulos”, comenta. Segundo o consultor, a China tem 50 milhões de domicílios vazios e o setor sem sistema de financiamento para uma retomada firme dessa atividade.

Tudo isso tem impacto grande na cadeia de insumos e materiais demandados pelo setor da construção - de aço e cimento a tijolos e revestimentos cerâmicos.

Nesse cenário, a consequência é o menor consumo de commodities industriais - minério de ferro, carvão metalúrgico, cobre, alumínio, níquel e outros metais e minerais. “Por isso, o mercado de commodities tende a continuar andando de lado”, afirma.

Para reverter, diz Martins, o fim da guerra é crucial - mas de dificuldade de se prever -, pois restabeleceria fornecimento de energia na Europa, assim como o fim das tensões geopolíticas. Por outro lado, na China, medidas mais efetivas do governo chinês para retomada do crédito ao setor de properties e infraestrutura.

“Se nada mudar, o cenário atual vai se manter nos próximos meses e adentrar 2023, por um período de seis a nove meses, no mínimo”, afirma o consultor.

Os preços do minério de ferro deverão ficar entre US\$ 100 e US\$ 120 a tonelada. Para os metais não ferrosos (cobre, alumínio, níquel e zinco) não se prevê forças de mercado que possam sustentar uma reação das cotações.

As importações de minério de ferro pela China, que representam mais de 80% das necessidades, tiveram arrefecimento desde meados de 2021, baixando os estoques de 160 milhões para 130 milhões de toneladas nos portos, podendo cair um pouco mais - de 20 milhões a 30 milhões de toneladas. Um ajuste forçado pelo governo central.



A siderurgia chinesa consome na faixa de 110 milhões a 120 milhões de toneladas de minério ao mês. As importações eram, até meados do ano passado, de quase 1,2 bilhão de toneladas em base anual.

A produção de aço do país caiu de 1,07 bilhão de toneladas em 2020 para 1,035 bilhão no ano passado. Em 2022, até junho, informa Martins, estava rodando no ritmo de 1,05 bilhão de toneladas. O país enfrenta ainda o freio das restrições ambientais, o que impede as siderúrgicas de operar os altos-fornos à plena capacidade.

Um alívio para a economia chinesa pode vir com os investimentos em energia renovável (eólica e solar) e nos setores de fabricação de baterias elétricas para automóveis e mobilidade em geral. Essa substituição da economia do país vai demandar muito investimento, elevando o consumo de commodities diversas (aço e metais não ferrosos).

Para o consultor, em algum momento o governo chinês terá de abrir as torneirinhas do crédito, de forma a gerar liquidez e reativar o mercado imobiliário do país. Xi Jinping, presidente da República Popular da China desde 2013, tem um projeto político de reeleição ao cargo, em 2023, por mais cinco anos.

Enquanto isso, afirma Martins, o mercado mundial ficará à mercê dos impactos da guerra, da recessão econômica, das tensões geopolíticas e das medidas a serem tomadas pela China.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/05/2022

STJ AFASTA MULTA DE 100% POR SONEGAÇÃO FISCAL EM IMPORTAÇÃO

Receita Federal já havia aplicado multa de 150% por fraude na operação
Por Beatriz Olivon, Valor — Brasília

A 2ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) afastou a aplicação de uma multa de 100% cobrada pela Receita Federal sobre o valor de venda de mercadorias importadas sem o pagamento integral dos tributos devidos — sonegação fiscal. Essa é a primeira decisão da Corte sobre o tema que se tem notícia. Foram mantidas a cobrança de impostos e outra multa, de 150%, sobre o valor de importação do bem.

No caso, a Receita Federal cobrou Imposto de Importação, IPI, PIS e Cofins-Importação indicando subfaturamento na entrada de matérias-primas para persianas e cortinas no país, entre 2004 e 2009. Foram 184 importações da China. A fraude consistia na apresentação de notas fiscais indicando valores diferentes — declarações de importação e de trânsito aduaneiro.

A empresa recebeu uma multa de 100% do valor aduaneiro da mercadoria em razão da entrada irregular dos itens no país. Depois foi cobrada uma segunda multa de 100%, esta sobre o valor da venda, como pena de perdimento. Porém, já havia sido aplicada, sobre o valor da operação, multa de 150% por fraude na importação.

A primeira multa de 100% foi cancelada pelo Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), que considerou ter havido dupla penalidade, segundo o advogado da importadora, Tiago Machado Valério, sócio do escritório Valério e Tavares Advogados. A segunda multa de 100% foi a afastada pelo STJ.

Valério destaca que a empresa deixou de pagar na importação R\$ 2,5 milhões, mas só a multa sobre o valor de venda chegava a R\$ 13,9 milhões. Para chegar a esse montante para essa segunda penalidade de 100%, o Fisco tomou por base o valor aduaneiro acrescido dos tributos que deveriam ter sido pagos na importação.

A discussão chegou ao STJ por meio de recurso da Fazenda Nacional. O Tribunal Regional Federal (TRF) da 4ª Região (RS, PR e SC) já havia afastado a multa de 100% por entender que o subfaturamento leva à aplicação de multa e não ao perdimento.

No STJ, inicialmente, o relator, ministro Herman Benjamin, havia se manifestado pela manutenção da autuação fiscal. Considerou a existência de duas condutas ilícitas: a realização de “fraude no curso dos despachos aduaneiros de importação” e, em momento posterior, a “importação irregular das mercadorias: o consumo no processo produtivo da empresa fiscalizada das mercadorias de procedência estrangeira importadas fraudulentamente”.

Por isso, o relator havia votado para manter a multa de 100% sobre o valor comercial das mercadorias. Mas retificou seu voto na sessão realizada na quinta-feira (REsp 1825186). O ministro declarou que, embora exista previsão para a aplicação de mais de uma penalidade, a hipótese não se amolda ao caso.



Ministro Mauro Campbell Marques: voto que prevaleceu no julgamento — Foto: Gustavo Lima/STJ

Prevaleceu o entendimento do ministro Mauro Campbell Marques.

Em sessão realizada em março de 2021, ele afirmou que, no caso, para uma única infração cometida foram aplicadas conjuntamente duas penas. “Tal como acontece com o ladrão que vende a coisa subtraída como se fosse própria, o que temos aqui é um típico caso de consunção, o fim é um só.”

Ainda segundo Campbell Marques, a segunda infração, o consumo de mercadorias importadas fraudulentamente, nada mais é que a consumação ou exaurimento da infração precedente, a importação com o subfaturamento. De acordo com o ministro, existem duas condutas ilícitas, o subfaturamento e o consumo, mas elas fazem parte do mesmo conjunto.

Para Campbell Marques, no caso, a multa de 150% já é punição suficiente pelas duas condutas. O ministro ainda citou a jurisprudência do STJ no sentido de que a multa de 100% sobre o teor da mercadoria importada é aplicável em situações de pena de perdimento e quando ela for factualmente inexequível (se a mercadoria foi consumida ou extraviada, por exemplo). A decisão da Corte foi unânime.

De acordo com o advogado Rafael Gregorin, sócio do escritório Trench Rossi Watanabe, a decisão do STJ é um precedente importante. Poderá ser utilizado pelos contribuintes em diversos outros casos em que as autoridades, normalmente, exigem duas penalidades sobre a mesma infração.

Gregorin cita como exemplo os casos de interposição fraudulenta em que, além dos tributos devidos e a multa qualificada, é exigida também a multa substitutiva de perdimento e/ou a multa de 10% do valor aduaneiro da mercadoria. Valeria também, acrescenta, para os casos que envolvem a aplicação de multa isolada e multa de ofício ao mesmo tempo.

Procurada pelo Valor, a PGFN disse que aguarda a publicação do acórdão para se manifestar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/05/2022

COMÉRCIO MARÍTIMO NO ESTREITO DE TAIWAN COMEÇA A SE NORMALIZAR

Mais de 40 embarcações transitaram pelo estreito e passaram pelas áreas de atividades militares da China nesta segunda-feira

Por Valor — São Paulo



Exército de Libertação do Povo Chinês realiza exercícios conjuntos de treinamento de combate ao redor da Ilha de Taiwan — Foto: Li Bingyu/AP

O comércio marítimo no Estreito de Taiwan voltou a se normalizar nesta segunda-feira (08) mesmo depois dos relatos de que a China estendeu seu período de exercícios militares na região.

O local é uma rota importante do comércio mundial, especialmente para o setor de tecnologia, e desde quinta-feira estava bloqueada devido às atividades militares da China com

armamentos reais.

Nesta segunda-feira, a região voltou a ter seu fluxo normal, com mais de 40 embarcações transitando pelo estreito e passando pelas áreas de atividades militares da China, de acordo com levantamento da “Bloomberg”.

As últimas posições dos navios mostram que eles estão transitando por quatro das seis zonas totais de atividades militares da China.

Os exercícios militares estavam programados para serem concluídos no domingo, mas os militares da China disseram que realizarão novos exercícios de ataque antissubmarino e naval no “espaço aéreo e marítimo perto da ilha de Taiwan” nesta segunda-feira, mas não especificaram o local das atividades.

O Ministério da Defesa de Taiwan disse que detectou aviões de guerra e navios de guerra chineses ao redor da ilha nesta segunda-feira.

Até o momento, a China não publicou nenhum novo aviso de para transportadoras sobre exercícios militares perto de Taiwan.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/05/2022

BRASIL TEVE 11 RECORDES DE GERAÇÃO EÓLICA E SOLAR EM JULHO, DIZ ONS

Por Fábio Couto, Valor — Rio



— Foto: Pixabay

O Brasil registrou em julho 11 recordes de geração renovável, sendo seis de energia solar fotovoltaica e cinco de geração eólica, informou o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) em comunicado. Os recordes são de geração média (ao longo do dia) e instantânea, verificado em algum momento do dia.

Um dos últimos recordes foi verificado no dia 28 de julho, de 3.164 megawatts (MW) em geração solar instantânea no subsistema Nordeste. Esse índice, que superou os 3.153 MW instantâneos, do dia 25 de julho, representou 29,9% da demanda da região.

O Sistema Interligado Nacional (SIN) também apresentou recorde de geração de energia solar média no dia 28 de julho, com 1.495 MW médios, correspondendo a 2,1% da demanda de todo o sistema.

Ainda de acordo com o ONS, a fonte eólica registrou recorde de geração instantânea, ao apurar 14.539 MW no dia 31 de julho, representando 116,1% da demanda da região. "O dado superou o melhor resultado registrado até então, 14.473 MW, no dia 24 de julho", disse o ONS.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/05/2022

EXPORTAÇÕES DE CALÇADOS CRESCEM 64,8% ATÉ JULHO, PARA US\$ 763,4 MILHÕES

Abicalçados destacou que os mercados latino-americanos têm sido determinantes para o crescimento das exportações brasileiras, embora os EUA continuem sendo o principal destino das vendas

Por Raquel Brandão, Valor — São Paulo



Haroldo Ferreira, presidente da Abicalçados — Foto: Giovani Paim/Divulgação

Dados elaborados pela Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados) apontam que, entre janeiro e julho, as exportações de calçados somaram 86,87 milhões de pares, que geraram US\$ 763,4 milhões, crescimento de 31,8% em volume e de 64,8% em receita em relação ao mesmo período do ano passado.

No mês de julho, quando foram embarcados 12 milhões de pares por US\$ 111,84 milhões, o aumento é de 35,3% em pares e de 50,8% em receita na base anual.

Embora os Estados Unidos sejam o principal destino dos calçados brasileiros, o presidente-executivo da Abicalçados, Haroldo Ferreira, destaca que os mercados latino-americanos têm sido determinantes para a dinâmica de crescimento das exportações brasileiras.

"O Brasil tem se beneficiado, no cenário de encarecimento do frete marítimo internacional, da proximidade logística com o grupo de países, que vem importando mais do Brasil e menos da Ásia", afirma o executivo em nota da associação. Entre janeiro e julho, as exportações para países da América Latina cresceram 76,3% em valor, e 39,3% em volume em relação ao mesmo período do ano anterior, acima do crescimento total.

O grupo de países representou 44% dos pares exportados pelo Brasil nos sete primeiros meses do ano. Entre os 10 principais destinos, sete são da América Latina.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/05/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO DE BELÉM REALIZA O PRIMEIRO EMBARQUE DO BRASIL DE TORAS DE MADEIRA CERTIFICADAS EM NAVIO 'BREAK BULK'

Modalidade de embarque recoloca o histórico porto paraense de 1909 na rota do comércio internacional.

Por Arthur Sobral e André Laurent, g1 Pará e TV Liberal — Belém



Navio M/V Liberator no Porto de Belém para o inédito embarque de madeira teca certificada. Carga tem a Índia como destino final — Foto: Divulgação/Grupo Atlântica Matapi

Porto de Belém entra para a história ao realizar o primeiro embarque de toras de teca certificadas em navio "break bulk" do Brasil. No dia 9 de julho, o navio M/V Liberator deixou a capital paraense carregado com 15.200

toneladas de madeira com destino o porto de Kandla, na Índia, com chegada prevista nesta terça-feira (9).

Para regiões onde o calado dos rios não é tão profundo, dificultando a entrada dos grandes navios cargueiros, e a crise dos contêineres acentuada pela pandemia, o modelo "break bulk" (carga fracionada) foi a melhor alternativa para recolocar o porto histórico de Belém, construído em 1909, na rota do comércio internacional. Nesta primeira viagem, 40 mil toras certificadas, que encheriam 580 contêineres, devem ser descarregadas na Índia.

"A gente conseguiu, de forma pioneira, efetivar isso dentro do nosso estado, dentro da nossa cidade, onde o porto não estava mais sendo trabalhado, é realmente um projeto que abre portas e mostra que o Porto de Belém ainda tem condições de trabalhar e de abrigar muito o movimento de carga", contou Tiago Pinto, vice-presidente do Grupo Atlântica Matapi.

O desafio foi muito grande. Diante das adversidades do mercado mundial em relação ao contêiner, do que aconteceu na pandemia e a guerra (na Ucrânia), foi uma operação muito especial porque foi uma solução logística feita com o cliente e a Companhia Docas do Pará (CDP) no embarque a granel da teca. A gente recebeu com muita satisfação esse efeito histórico a nível Brasil", comemorou.

O navio tipo "break bulk" costuma ser utilizado no transporte de cargas em sacos, caixas, engradados, tambores, barris, e pouco perecíveis. Além disso, atende a demanda de transporte de



vários clientes com o objetivo de dividir o frete. A solução para receber toras de madeira vem justamente no momento em que o setor logístico enfrenta os desafios impostos pela pandemia, que resultaram em escassez de contêineres com o reaquecimento da economia global. Antes, cargas de madeira eram exportadas em contêineres por Vila do Conde, em Barcarena, no nordeste do estado.

Navio Liberator sendo carregado com toras de madeira teca certificada no porto de Belém, no Pará — Foto: Divulgação/Grupo Matapi

Ao todo, o embarque das toras de madeiras teca certificadas no Porto de Belém durou sete dias. Por ser uma operação pioneira no país, todo o processo de carga nos porões do M/V Libarator foi constantemente avaliado e ajustado durante o serviço.

"Eu acho que o foco daqui para frente é pegar tudo que aconteceu, colocar no papel, melhorar e ficar muito mais competitivo lá fora. Isso vai trazer mais receita para nossa empresa, para nosso Estado, para comunidade como um todo. É mais trabalho, mais fluxo, mais economia entrando,

mais renda sendo gerada. Não é só a gente exportando, mas toda a cadeia, a logística, por trás disso. É fantástico", destacou Sylvio Coutinho, diretor executivo da TRC.

Logística além mar

Para que as 40 mil de toras de madeira certificada fossem embarcadas no M/V Liberator, o serviço iniciou em Santa Maria das Barreiras, sudeste do Pará.

Da fazenda do Grupo TRC até o Porto de Belém, 32 caminhões bitrem da G M C Transportes Coletivos LTDA, pertencente ao Grupo Galiassi, percorreram 1.100 quilômetros. Ao todo, 38 motoristas realizaram 310 viagens, de 15 de maio até 5 de julho. Foi um desafio do tamanho da operação inédita.

"Foi um trabalho domingo a domingo, com nossos caminhões trafegando por trechos precários de rodovias federais, pontes de madeiras, buracos e estradas com cascalho. Ao final de tudo veio o sentimento de satisfação de ter completado com êxito nossa tarefa, que foi de transportar a carga para o inédito embarca em Belém", contou Pamela Galiassi, proprietária da G M C Transportes Coletivos LTDA.



Caminhão da G M C Transportes Coletivos LTDA deixando a carga para o embarque no M/V Liberator — Foto: Divulgação/ Grupo Matapi

Porto de Belém

O Porto de Belém foi inaugurado em 1909, com 120 metros de cais e um armazém com dimensões 20x100 metros, para atender as atividades voltadas ao descarregamento de mercadorias ao mercado consumidor da região.

Em 1915, o porto da capital paraense se tornou um dos mais importantes do Brasil com a exportação da borracha. Na época, Belém vivia o período da "Belle Époque Amazônica", tornando-se uma das capitais brasileiras mais desenvolvidas com eletricidade, sistema de água encanada, esgotos, museus e cinemas. Tudo fruto da exportação do látex.

A partir de 1970, o porto passou a predominar a carga geral containerizada e granel sólido, como o trigo.

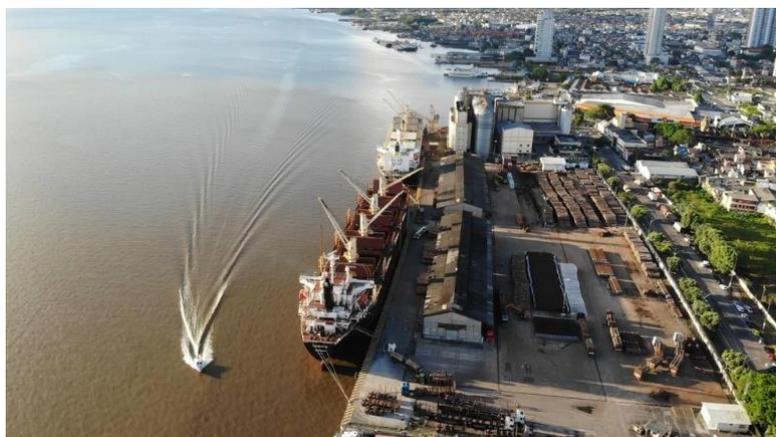


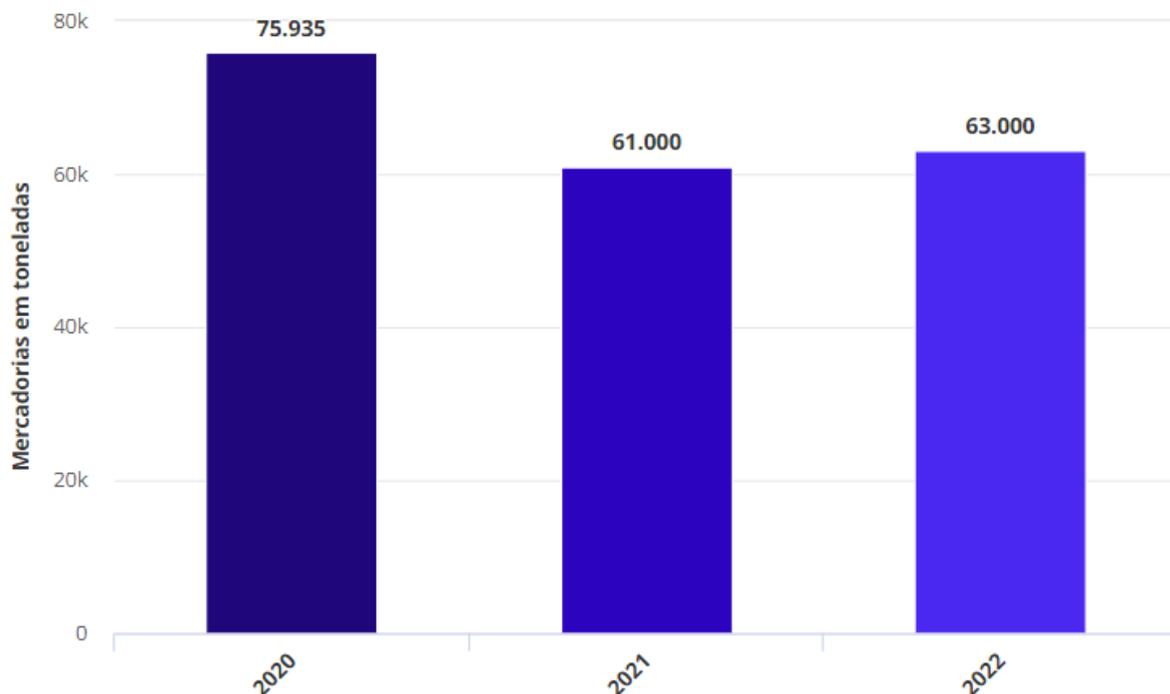
Foto aérea do Porto de Belém, no Pará — Foto: Divulgação/ Grupo Matapi

De acordo com a Companhia Docas do Pará (CDP), em 2011 o Porto de Belém movimentou 113.286 toneladas de mercadorias, sendo o trigo em grãos a principal carga, correspondendo a 85% desse volume.

De janeiro a maio de 2022, o Porto de Belém movimentou 63,4 mil toneladas de carga, número ligeiramente maior

em relação ao ano de 2021 como um todo, 61,5 mil toneladas. Com o primeiro embarque "break bulk" de madeira teca, o porto teve aumento de 34,5% de toneladas de madeiras certificadas exportadas.

Movimento Porto de Belém Últimos 3 anos



Fonte: Companhia Docas do Pará

Principais cargas movimentadas no Porto de Belém no 1º semestre (toneladas)

2021	Mercadoria	2022
53.725	Trigo	35.032
0	Madeira	22.042
1.793	Óleo diesel	3.928

Fonte: Companhia Docas do Pará

Ainda segundo a CDP, para 2022 o Porto de Belém terá o incremento de movimentação de madeira serrada e madeira em tora, como carga solta, além de ser ponto de apoio à exploração de petróleo na foz do Amazonas; a movimentação de gás natural liquefeito proveniente da usina de Vila do Conde.

No Pará há outros dois portos com grande movimentação. Os portos de Vila do Conde e de Santarém movimentaram, no mesmo período, de 3,3 e 5,1 milhões de toneladas, respectivamente. Alumina, bauxita e soja são as commodities que mais contribuíram para os resultados.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 08/05/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR É TEMA PRIORITÁRIO DA COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO DA OAB-RJ

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 08 Agosto 2022



Divulgação

Presidente da comissão, Godofredo Mendes Vianna, observa expectativa por decreto regulamentador do programa de cabotagem. Grupo também acompanhará de perto temas ligados à praticagem e a atividades offshore

A Comissão de Direito Marítimo da OAB-RJ pautou a regulamentação do BR do Mar (Lei 14.301/2022) como item prioritário da agenda de trabalho. O presidente da comissão, Godofredo Mendes Vianna, contou à Portos e

Navios que o processo de regulamentação da lei que cria o programa de cabotagem do governo federal vem gerando interesse e uma série de consultas por parte de empresas do setor.

Após a publicação da portaria que trata da habilitação de empresas ao BR do Mar, ainda existe expectativa por parte do decreto regulamentador, que especificará as regras de afretamento de navios na plataforma do programa, desde a proporcionalidade de tonelagem para afretamento de navios estrangeiros até contratos de longo prazo e operações especiais.

“O momento é de alguma expectativa da regulamentação que vem do Ministério da Infraestrutura. Fechada a portaria dos requisitos para EBNs, o mercado está aguardando porque o BR do Mar trouxe algumas regras novas e a possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras, delegando o estabelecimento de limites da utilização da bandeira estrangeira na cabotagem”, analisou Vianna, que tomou posse como presidente da comissão na última terça-feira (2). Na ocasião, outra sócia do Kincaid, Camila Mendes Vianna Cardoso, tomou posse como membro da comissão.

A advogada Fabrine Hartog, do mesmo escritório, assumiu como secretária da comissão. Ela acrescentou à Portos e Navios que a comissão vai acompanhar de perto temas como a regulação de projetos de eólicas offshore. A avaliação é que o decreto publicado em janeiro (10.946/2022) trouxe regras iniciais que ainda precisam ser aprofundadas.

Fabrine também citou as discussões das propostas legislativas envolvendo a praticagem, que abrangem temas do Direito Marítimo e do Direito Portuário. Outro tema que vem gerando grande debate, segundo a advogada, é a busca por uma equação para o cumprimento de cotas de inclusão de aquaviários com algum tipo de deficiência em empresas do setor marítimo de diferentes portes. “A comissão está empenhada em fazer seu papel institucional para endereçar essas questões”, destacou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/05/2022

SÃO SEBASTIÃO RECEBERÁ MONTAGEM DE MÓDULOS PARA FPSO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08 Agosto 2022

Arquivo/Divulgação



Antaq autorizou, na última semana, contrato de uso temporário entre autoridade portuária e empresa de caldeiraria para atividade, que envolve módulos de medição no pátio 3 do porto paulista

O Porto de São Sebastião (SP) receberá a montagem de módulos de medição para uma unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência (FPSO). Na última semana, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a celebração de contrato de uso

temporário entre a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) e a RC Technica Caldeiraria e Montagem Industrial Ltda. O prazo contratual previsto, de acordo com a minuta, é de 48 meses, sem possibilidade de prorrogação.

220808-patio-03-sao-sebastiao.jpg O termo entre a empresa e a autoridade portuária prevê a execução da atividade numa área com 2.412 metros quadrados (m²) situada no pátio 3 do porto. De acordo com a minuta, 1.881 m² correspondem à área descoberta e 531 m² à área coberta, na antiga estação de armazenamento temporário de resíduos do porto. A autorização da Antaq foi publicada na edição da última sexta-feira (5) do Diário Oficial.

O serviço é condicionado à indicação de operador portuário pré-qualificado e à comprovação da adimplência financeira da empresa junto à autoridade portuária e à Antaq antes da celebração do contrato. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a superintendência de outorgas (SOG) acompanhe o atendimento às condicionantes.

A RC Technica poderá utilizar as instalações portuárias para a preparação da área coberta para servir como almoxarifado de materiais e ferramentas e como oficina de caldeiraria, recebimento e descarga de materiais pré-fabricados, de máquinas e equipamentos da empresa, além da montagem de módulos compostos de estrutura metálica (skid), tubulações metálicas, elétrica, instrumentação, incluindo os testes de performance, tais como teste hidrostático, teste de continuidade elétrica e de instrumentação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/05/2022

SETOR DE CONTÊINER PASSOU DE 'SUPER-HERÓI' A 'VILÃO' DO COMÉRCIO MARÍTIMO, DIZ ECONOMISTA EUROPEU

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 08 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Em entrevista à Portos e Navios, o especialista em transportes marítimos Fernando Grilo disse que armadores e operadores do setor sabem que, no comércio internacional, o negócio continua como antes

Economista especializado em transportes marítimos, Fernando Grilo, que vive em Lisboa (Portugal), acumula 20 anos de experiência em negócios internacionais na África, com destaque em

Angola, Moçambique e Cabo Verde, e mais recentemente na China e Rússia. Dentre as suas especialidades estão a gestão de projetos, planejamento estratégico, marketing de serviços de transporte marítimo.

Em entrevista exclusiva à Portos e Navios, ele traçou um cenário do transporte marítimo em um mundo pandêmico e de guerra no leste europeu, passando pela movimentação global do setor de contêineres e da alta de preços do frete, até chegar às tecnologias que visam à sustentabilidade na navegação marítima, como o combustível produzido a partir do hidrogênio. Ele ainda lembrou sua experiência e participação em projetos no Brasil.

Confira abaixo a entrevista com Fernando Grilo.



Fernando Grilo - economista-transporte-maritimo.jpg

Portos e Navios: Após quase seis meses do início da guerra da Rússia contra a Ucrânia, como avalia o cenário econômico em torno do transporte marítimo, tanto na Europa como no restante do mundo? Pode opinar também sobre o cenário global da indústria naval e offshore (petróleo e gás)?

Fernando Grilo: Com a invasão da Ucrânia pela Rússia e o desenrolar de uma guerra, que já dura aproximadamente seis meses, é tempo de refletirmos sobre o que está ocorrendo no transporte marítimo. Em primeiro lugar, temos de reconhecer que a globalização da economia mundial não era o caminho para o paraíso, como alguns tentaram nos convencer.

A queda de diferentes barreiras no comércio internacional, o desenvolvimento de um transporte marítimo eficiente, com taxas de frete razoáveis, os sistemas de produção 'just in time' e a possibilidade de comprar e vender do outro lado do mundo, com base em cadeias logísticas relativamente transparentes e controladas online, nos levaram a acreditar que existia uma vida fácil.

Agora, queremos ver defendidos simples princípios de Direito Internacional, como a soberania dos Estados, e percebemos que, estando os países envolvidos em uma intrincada rede de interesses econômicos, ficamos dependentes das empresas que exploram e dos 'brokers' que comercializam o gás natural da Rússia, os cereais da Ucrânia, o lítio da China, o cobre e o cobalto da República Democrática do Congo, etc.

Alguns desses países interpretam os referidos princípios de forma diferente, ou melhor, têm estratégias de expansão territorial internacional contidas ou disfarçadas, sob palavras bonitas como, por exemplo, a criação da Eurásia ou a iniciativa 'belt and road', respetivamente, da Rússia e da China. Alguns governos, em particular na União Europeia, agora dizem querer travar a dependência, em particular a energética, trazer de volta a indústria que as empresas residentes transferiram para a Ásia ou, por exemplo, voltar à produção de trigo até atingir a autonomia, como é o caso de Portugal.

Esse retorno ao protecionismo pode ser um bom motivo de propaganda em tempos de eleições, porque é anunciada, ao mesmo tempo, a criação de postos de trabalho. Mas as empresas internacionais sabem que isso não é sério, não existe verdadeira vontade política e não há forma prática de fazer regredir a globalização de forma rápida e fácil.

Os armadores e os operadores de transporte marítimo internacional sabem que no comércio internacional, apesar das sanções, dos aumentos de custos e do congestionamento dos portos, o negócio continua como antes. Não se encontram armadores abandonando planos de construção de navios porta-contêineres de mais de 20 mil TEUs, com receio de que a deslocalização das indústrias da China para a Europa e para os Estados Unidos leve a uma redução do tráfego de contêineres.

Vemos, por exemplo, o CEO da Maersk anunciando elevados lucros em 2022 e afirmando que a empresa obteve esses lucros porque foi capaz de controlar a capacidade oferecida no mercado. No passado, as linhas de contêineres ofereciam serviços regulares, com itinerários e navios pré-definidos. Hoje, com base nas tecnologias de informação e no contexto das alianças, as linhas de contêineres podem corresponder, no dia-a-dia, à procura de serviços, por não ter uma frota de navios operando em um serviço de forma permanente e as escalas nos portos serem feitas apenas se existir movimentação que justifique.

Se a procura por transporte marítimo de cereais passou a sofrer forte pressão em algumas regiões, porque existem navios bloqueados e portos congestionados, os fretes sobem mais e mais. Quando a procura regredir e a capacidade de transporte estiver normalizada, os fretes vão baixar os preços.

PN: Como avalia o atual cenário de alta dos fretes marítimos, principalmente por conta da movimentação portuária dos Estados Unidos e da China, pós-pandemia?

FG: Sei que existem acusações e alguns sinais de práticas anticoncorrenciais, por parte dos operadores internacionais de serviços de linha, que levaram à forte alta dos fretes marítimos. Os operadores mudaram de estratégia, centralizaram sua gestão no controle da capacidade oferecida, e não na conquista de mais cargas dos seus clientes. Eles apostaram na vertente operacional, e não na vertente comercial — em que os riscos de infringir regras da concorrência são maiores.

Com essa estratégia, os operadores conseguiram elevar seus lucros, mas disso eles não podem ser acusados, pois isso ocorreu apenas para funcionar no contexto do mercado. Até agora, eu não encontrei nenhum governo ou agência reguladora internacional que demonstre que tenham existido práticas anticoncorrenciais graves por parte dos operadores. Mas como me referi anteriormente, depois da guerra virá o 'business as usual' e o transporte marítimo de contêineres tem todas as condições, meios, gestão e tecnologia para continuar a ser a base das cadeias logísticas globais.

Algumas alterações estruturais, no entanto, vão prevalecer com limitação do papel dos transitários e de todos os intermediários logísticos. Os armadores investiram seus lucros na aquisição de operadores logísticos internacionais e empresas de transporte aéreo, apostando no controle integral das cadeias logísticas. O fenômeno das fusões e aquisições de operadores não parou. Parece provável que, perante diferentes estratégias de seus membros, as alianças entre países sofram alterações, em 2023.

PN: Hoje, muitos países são dependentes do gás natural importado da Rússia. Como avalia essa situação, citando as principais nações dependentes, e o que poderia ser feito para mudar isso? Como analisa, hoje, as propostas do International Energy Agency (IEA) nesse sentido?

FG: A Alemanha e vários países da União Europeia estavam importando gás natural por gasodutos da Rússia, porque era fácil e barato e porque os oligarcas russos proporcionavam, a alguns políticos, bons salários em novas carreiras como CEO das suas empresas e viagens em iates de luxo. O gás natural foi, durante algum tempo, considerado uma alternativa ao petróleo, no objetivo de reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂). Sua utilização na UE foi promovida em larga escala, por meio de financiamentos a diferentes tipos de projetos.

Em Portugal, o governo – seguindo orientações e financiamentos da UE – elaborou um plano nacional, em 2016, para sistemas de abastecimento de gás natural líquido para navios nos principais portos, utilizando navios com propulsão a GNL em todos os portos e também no transporte marítimo para as regiões autônomas dos Açores e da Madeira. Esse plano, lido hoje, é um disparate.

Depois, a UE descobriu que a extração, liquefação, transporte e utilização de gás natural em motores de combustão envolviam perdas significativas de metano para a atmosfera, um gás de efeito estufa com forte potencial para o agravamento do aquecimento global. O gás natural passou a ser apenas uma energia de transição, perdeu o fulgor e, simultaneamente, perdeu grande parte do interesse dos investidores e financiadores de projetos.

A Alemanha importa gás natural por gasoduto da Rússia e importa muito pouco gás natural liquefeito por via marítima. Sua dependência dos russos não foi fruto do acaso, mas de decisões políticas e econômicas. O gás natural líquido envolve liquefação e armazenamento na origem, transporte marítimo e armazenamento, por isso tem um custo superior. Em curto prazo, não existem nem fontes de abastecimento de GNL, nem navios para transporte, nem terminais de descarga suficientes para substituir em curto ou médio prazo a importação da Rússia por gasoduto. E tudo isso requer fortes investimentos o que, em uma energia de transição até 2030, não faz muito sentido.

PN: Como avalia o atual cenário do setor de transporte marítimo de contêineres, entre acertos e erros?

FG: Entre 2020 e 2022, o contêiner passou de super-herói do comércio marítimo a vilão. Os operadores de linhas de contêineres proporcionavam, aos seus clientes, a organização de cadeias logísticas eficientes, usando navios e terminais portuários com sofisticada tecnologia, com extensões terrestres por via rodoviária e ferroviária, e utilização de plataformas logísticas ou centros de distribuição junto às zonas industriais e comerciais.

Antes da pandemia, existiam problemas de congestionamento nos terminais que operavam os navios de mais de 20 mil TEUs. Com a pandemia, a China e outros países tomaram medidas bruscas de fechamento de territórios e de terminais portuários, e o congestionamento nos portos se estendeu a todo o mundo. Centenas de navios ficaram parados com contêineres a bordo.

Os operadores dessas linhas aumentaram as taxas de frete e criaram adicionais, que levaram ao aumento do preço total do transporte marítimo em contêineres de forma brutal. As cadeias logísticas foram afetadas, em parte porque a procura nos Estados Unidos e na Europa, por alguns bens e equipamentos oriundos da Ásia, não sofreu redução com a pandemia. Em situação de desespero, alguns grandes clientes do transporte internacional – por exemplo, a Amazon – decidiram afretar navios e organizar seus próprios serviços de transporte marítimo. Os operadores tiveram de agir de forma fria e racional, ao contrário do que faziam no passado quando, em vez de injetarem mais oferta, reduziram a oferta de forma significativa.

O conceito clássico de serviço de linha regular, com frequência de itinerários fixos e permanentes, foi abandonado. As saídas de navios e as escalas nos portos passaram a ser anuladas, quando o movimento previsto se revelava não rentável. A qualidade dos serviços deixou de ser preocupação, pois ter serviço de transporte já era um privilégio. Com essa postura, os operadores conseguiram aumentar substancialmente seus lucros, à medida que seus clientes sofreram fortes perdas.

No início de 2022, quando a pandemia começou a recuar e era prevista uma forte recuperação na economia mundial, veio a guerra na Ucrânia. As previsões mais recentes apontam para a possibilidade de uma recessão na economia mundial, em 2023. No entanto, os operadores de linhas de contêineres não se mostram preocupados, pois aprenderam a lição de que gerir bem a capacidade oferecida dá melhores resultados do que concorrer por quotas de mercado.

PN: Qual é a importância das novas tecnologias para o transporte marítimo, que têm visado à redução das emissões de gases de efeito estufa (CO2) na atmosfera?

FG: Para fazer deslocar um navio de transporte de minério de ferro com 400 mil toneladas de porte bruto ou um navio 'ferry-catamaran' para 400 passageiros são necessárias energias e sistemas de propulsão muito diferentes. No entanto, cada nova tecnologia é apresentada como se tratasse de uma solução para todas as situações. Isso ocorre porque, para aplicar a nova tecnologia, é preciso um mercado com dimensão de forma a atrair os investidores e entidades financeiras públicas e privadas que, para isso, moldam-se um pouco à realidade.

Os armadores, que pretendem expandir ou renovar suas frotas, se defrontam com extremas dificuldades, ao terem de decidir sobre qual tecnologia utilizar, para corresponder às obrigações de redução das emissões de gases de efeito estufa (CO2) na atmosfera.



PN: O senhor acredita que o hidrogênio verde é, de fato, o combustível do futuro para os navios? Como vê o processo de descarbonização na navegação marítima?

FG: Derivados de hidrogênio – como a amônia, o metanol e a e-querosene (querosene para a aviação produzida utilizando eletricidade) – terão um papel fundamental na descarbonização do setor de transporte pesado, tanto da aviação, marítimo quanto de outros segmentos do transporte por caminhão. Mas a substituição só terá escala significativa no final da década de 2030.

O hidrogênio será transportado por pipeline (gás comprimido) em distâncias médias, dentro e entre países, mas quase nunca entre continentes. O transporte de hidrogênio líquido por navio tem várias limitações: a quantidade de energia necessária para liquidificá-lo e a possibilidade de libertação no ar ('boil off'). Nesse contexto, a capacidade máxima de transporte é de 2,5 mil metros cúbicos (equivalente a 175 toneladas).

A amônia, obtida pela conversão do hidrogênio, é o produto mais seguro e mais conveniente de transportar por navio. Por volta de 2050, aproximadamente 59% da amônia relacionada à energia será comercializada entre regiões, sendo transportada em navios semelhantes aos LPG (navios de 60 mil metros cúbicos, o equivalente a 40 mil toneladas de amônia ou 6 mil toneladas de hidrogênio, com refrigeração a -50°C).

Temos de ter cuidado com as posições fundamentalistas de alguns governos que, assim como ocorreu com o gás natural, pensam no hidrogênio como única energia do futuro. Já encontrei cenários em que ele seria produzido em grande quantidade junto aos produtores de gás natural – por exemplo, no Qatar – e depois transportado por navio para a Europa, algo tecnicamente inviável e contraproducente para os objetivos de redução dos gases de efeito de estufa.

PN: Como avalia a privatização de portos públicos, assim como vem ocorrendo no Brasil?

FG: Em alguns momentos, eu tentei acompanhar os processos de privatização no Brasil, mas a complexidade e a vastidão do problema não me permite uma avaliação rigorosa. O modelo de gestão designado por 'landlord port' em que as infraestruturas, nomeadamente os terminais, são cedidas a empresas operadoras privadas, mantendo a autoridade portuária (AP) o controle dos terrenos onde se desenvolve o porto, é o dominante e mais popular na Europa e na América. No entanto, possui uma série de variantes, dependendo do nível de descentralização e de autonomia da AP, da divisão entre os investimentos em infraestrutura entre a autoridade portuária e os operadores de terminais privados, ou do nível de envolvimento do 'dono da promoção' e das melhorias das atividades portuárias.

Entendendo que autoridade portuária é um poder público e a administração portuária é gestão, a desestatização, no sentido de uma privatização da própria AP, vai muito além do modelo comum na Europa e me parece fruto de uma avaliação muito negativa da intervenção dos governos por meio das administrações portuárias na gestão portuária.

PN: Como a Europa vê o Brasil na questão do transporte marítimo?

FG: Tenho acompanhado, com particular interesse, a liberação progressiva do transporte de cabotagem, tendo em vista o aumento da oferta, do incentivo à concorrência e da melhora da qualidade dos serviços prestados.

As empresas que lideram a cabotagem de contêineres são, hoje, subsidiárias de operadores internacionais, como a Maersk (Aliança) e MSC (Log-In). Isso me parece ser um bom sinal de melhorias da integração entre o tráfego nacional e internacional. E não encontrei referência a aspectos negativos desse processo. Essa é uma experiência que deveria ser avaliada, em países como Angola e Moçambique, onde o transporte de mercadorias entre portos nacionais é quase inexistente.

PN: Como Portugal, que historicamente tem laços antigos com o transporte marítimo, lida hoje com esse mercado?

FG: O setor de transportes marítimos de mercadorias em Portugal está limitado a três armadores, que se dedicam à cabotagem insular nacional (ilhas da Madeira e dos Açores) e internacional (Cabo Verde e Guiné Bissau). Infelizmente, a visão e a capacidade financeira daqueles armadores não possibilitam a eles outro tipo de diversificação internacional.

PN: Por fim, o senhor conhece o Brasil e já visitou algum porto daqui? Pode nos contar sua experiência?

FG: No passado, tive algumas pequenas experiências de trabalho em projetos no Brasil, nomeadamente com a concessionária CCR Barcas, cuja atividade no transporte de passageiros em linhas tem fortes semelhanças com a empresa portuguesa Transtejo, além do estudo da logística de exportação em um projeto de mineração, na Bahia. A dimensão do mercado de transporte marítimo e portuário no Brasil é deslumbrante, mas sua experiência nesse setor devia ser muito melhor aproveitada, no contexto da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/05/2022

SOTREQ LEVARÁ NOVAS SOLUÇÕES DE GESTÃO REMOTA DE EQUIPAMENTOS À NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 08 Agosto 2022



A empresa vai apresentar, além da linha de produtos das marcas representadas como a Caterpillar, sua nova área de negócios focada na gestão de lubrificação

Mais uma expositora da Navalshore 2022, a Sotreq vai levar sua representação da Caterpillar, que inclui as marcas MaK e EMD, via fornecimento de motores e grupos geradores, além de toda a manutenção que engloba peças, serviços e contratos customizados para esses equipamentos.

A Caterpillar é uma fabricante norte-americana de máquinas, motores e veículos pesados, principalmente para a construção civil e mineração. Com mais de 60 filiais, a Sotreq também é responsável pelo atendimento de clientes nos setores de energia, petróleo e marítimo.

“Durante a feira, também vamos destacar que nossa filial em Macaé (RJ) tem uma oficina preparada para atender a esses ativos, incluindo um novo dinamômetro com capacidade de 3150 hp”, informou Filipe Lopes, diretor da Unidade de Negócios Petróleo e Marítimo da Sotreq.

Durante a feira, além da linha de produtos das marcas representadas, a empresa vai mostrar sua nova área de negócios, focada na gestão de lubrificação dos ativos. “Também daremos destaque ao nosso time de tecnologia e às nossas soluções de gestão remota de equipamentos, que são importantes inovações em nossa empresa e que entendemos ter sinergia com o público da Navalshore”, salientou Lopes.

De acordo com ele, visando agregar ainda mais valor ao escopo de fornecimento, há alguns anos, a empresa passou a representar outros importantes fornecedores do mercado como a Berg, CJC, Vulkan, Kraaijeveld e Danfoss.

“Com uma estratégia bem definida de expansão, temos tido um excelente desempenho nos últimos anos. E seguimos confiantes, com base em nossa cobertura de mercado, considerando que há um grande espaço para crescimento em longo prazo”, disse Lopes.

Para ele, a indústria naval no Brasil e no mundo passa por dois pontos de vista distintos: “Na parte da operação, vemos uma alta demanda, fruto da economia extremamente aquecida, principalmente

na área de logística, o que impacta diretamente no segmento de rebocadores portuários e no mercado de óleo e gás, com bons efeitos para o segmento de apoio offshore”.

“Já na parte de novas construções, nossa indústria naval ainda carece de novos projetos, mas como a discussão em torno da descarbonização da indústria está muito ativa, isso deve nortear novos projetos e mudanças na frota atual dos armadores”, analisou o diretor.

Em relação à participação da Sotreq durante os três dias da Navalshore, da qual participa desde a primeira edição, ele vê como uma oportunidade de encontrar os principais players do setor, para troca de informações e estreitamento de relações. “Entendemos que eventos como esse são chances únicas para estreitar relacionamentos que, com certeza, vão gerar oportunidades futuras à nossa empresa.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/05/2022

M&O PARTNERS VAI COMEMORAR SUCESSO NOS NEGÓCIOS DURANTE A NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 08 Agosto 2022



Jan Lomholdt: M&O espera que o setor de energia no Brasil continue em crescimento

Com atividades no Brasil, Cingapura, EUA e Noruega, rede global de vendas aumentou seu quadro de colaboradores e atraiu novos fornecedores internacionais em 2021 que, mais uma vez, estão de olho no setor brasileiro naval e de energia

Rede global de vendas que conecta fornecedores e compradores a serviços estratégicos e operacionais para as indústrias de petróleo e gás, energia e marítima no Brasil, Cingapura, Estados Unidos e Noruega, a M&O Partners vai comemorar durante a Navalshore 2022 o sucesso da companhia obtido no ano passado.

“O ano de 2021 foi um ano recorde de vendas para nossa empresa e as perspectivas para este ano e para 2023 é de superação desses números. Estamos aumentando nosso quadro de colaboradores e atraindo mais fornecedores internacionais que, novamente, estão de olho no mercado brasileiro. A M&O espera que o setor de energia no Brasil continue em crescimento e seja um dos mercados globais mais importantes nos próximos anos”, comentou o diretor e sócio da M&O Jan Lomholdt, à Portos e Navios.

Analisando a atual conjuntura da indústria naval no país e no restante do mundo, ele destacou que esse setor, por aqui, envolve principalmente as embarcações de abastecimento de energia associadas a esse segmento.

“Estamos presenciando a retomada desse mercado, com novos contratos premiados no mesmo nível que tínhamos antes da crise no Brasil, que começou sete anos atrás. Esse crescimento tende a aumentar, então, podemos esperar que os estaleiros vão ter novos projetos de novas construções, exceto para a Marinha, e embarcações menores para navegação fluvial e rebocadores”, salientou o executivo.

Globalmente, Lomholdt ressaltou que o crescimento vem sendo retomado, com destaque para as transportadoras de gás natural liquefeito (GNL) e navios de transporte. “Especialmente relacionados ao Brasil e à Guiana, também estão aumentando os mercados de FPSO (“Floating Production Storage and Offloading” ou Unidade Flutuante de Armazenamento e Transferência, em português).”

Após um longo período de distanciamento, em razão da crise sanitária global decorrente da pandemia de Covid-19, o diretor da M&O espera reencontrar seus clientes e parceiros, nos três dias de participação na Navalshore. “Queremos conversar, pessoalmente, sobre como podemos apoiar o crescimento do mercado naval no Brasil. Com ??certeza, esperamos fazer negócios e aumentar nosso diálogo sobre os projetos em andamento.”

Durante a feira, segundo Lomholdt, a M&O vai representar seus mais de 50 fornecedores líderes internacionais do setor de energia, envolvendo tecnologias como impressão 3D (fabricação aditiva), anti-incrustação e corrosão usando tecnologia UV (impressão ultravioleta), software de gerenciamento de frota líder no Brasil, entre outras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/05/2022

POLO DE FERTILIZANTES DO TERMINAL INTEGRADOR DE PALMEIRANTE INICIARÁ TESTES OPERACIONAIS EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Agosto 2022



Segundo a VLI, o projeto no Tocantins está com aproximadamente 70% das obras concluídas

A VLI – companhia de soluções logísticas que integra ferrovias, portos e terminais – fará em agosto os primeiros testes operacionais do polo de fertilizantes no Terminal Integrador de Palmeirante (Tipa), no Tocantins. A implantação da estrutura começou no segundo semestre de 2021 e tem como parceira a Companhia Operadora Portuária do Itaquí (Copi), que é responsável pela construção e operações no terminal. O polo de fertilizantes é de relevância estratégica na movimentação de cargas no chamado Arco Norte do país, considerado a nova fronteira agrícola nacional.

A estrutura, que já se encontra em estágio avançado com cerca de 70% das obras concluídas, conta com uma pera ferroviária, vias férreas, moega de descarga e armazenagem com capacidade para 60 mil toneladas. O transporte de fertilizantes do Porto de São Luís (MA) a Palmeirante (TO) abastecerá o Tocantins, a região nordeste do Mato Grosso, Pará e Piauí.

Segundo o gerente-geral Comercial De Agroindústria e Líquidos da VLI, Gabriel Fonseca, o projeto traz diversos benefícios ao estado. “O novo corredor de fertilizantes possui a capacidade de abastecer uma região altamente produtiva, além de ser uma semente para o desenvolvimento de um polo industrial”, destaca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/05/2022

SUBMARINO DE PROPULSÃO NUCLEAR SERÁ DESTAQUE DA NUCLEP NA NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 08 Agosto 2022



Durante a maior feira da indústria naval e offshore da América Latina, a Nuclebrás Equipamentos Pesados vai mostrar outras atividades mais recentes, como a fabricação do terceiro condensador da usina nuclear de Angra 3 e projetos de fabricação de torres de transmissão elétricas e eólicas

Concluir as demandas dos contratos vigentes, em médio e longo prazo, e estender os contratos no setor de óleo e gás são as prioridades da Nuclebrás Equipamentos Pesados



(Nuclep) – empresa voltada para quatro segmentos: defesa, energia, nuclear e óleo e gás. “Atualmente, temos contratos ativos em cada um desses setores, o que é muito importante para o desenvolvimento industrial e estratégico do nosso país”, ressaltou, à Portos e Navios, o contra-almirante da Marinha do Brasil Carlos Henrique Silva Seixas, que também preside a Nuclep.

“Com muita dedicação e trabalho, nós conseguimos aumentar a quantidade de contratos existentes, abrindo um leque de possibilidades para o crescimento da Nuclep, uma empresa enorme e estratégica aos setores nuclear e de defesa do Brasil”, reforçou o executivo.

Mais uma vez, a companhia vai estar presente na Navalshore, a maior feira da indústria naval e offshore da América Latina.

Durante a exposição, a Nuclebrás Equipamentos Pesados vai mostrar seus últimos trabalhos, como é o caso do projeto de submarino nuclear, que promete revolucionar a história do setor de defesa do Brasil.

“Nós estamos fabricando a seção 40 do reator nuclear do Laboratório de Geração Núcleo Elétrico (Labgene), que é o protótipo – em escala um para um – daquilo que será o primeiro submarino de propulsão nuclear da nossa Marinha”, contou Seixas.

De acordo com ele, ao atuar no segmento de caldeiraria pesada, a Nuclep tem possibilidades de fazer grandes projetos navais, tais como os cascos resistentes dos submarinos que ela já fabricou e, mais adiante, o submarino de propulsão nuclear.

“Somos capacitados para construir o casco de navios para nossa frota naval. Quem sabe, no futuro, vamos poder produzir novos submarinos em conjunto com a nossa parceira Itaguaí Construções Navais (ICN). Quem sabe, juntas, possamos até exportar submarinos para ‘países irmãos’. Existe essa possibilidade que, logicamente, não é para amanhã. Mas temos de estudar e nos dedicar para isso”, comentou o executivo.

Outras atividades da empresa

Na área nuclear, citou o contra-almirante da Marinha, a Nuclep está terminando o terceiro condensador da usina nuclear de Angra 3: “Dentro desse mesmo segmento, temos a perspectiva de assinar – em pequeno, médio e longo prazo – um novo contrato com a Eletronuclear, para a fabricação de trocadores de calor dessa usina, além de instalarmos os equipamentos destinados a ela e que se encontram na Nuclep”.

No setor de óleo e gás, a empresa já cumpriu o contrato com a Franks International, para a soldagem de tubulações que vão ser entregues à Petrobras. “Na área de energia, atuamos na recém-inaugurada fábrica de estruturas metálicas para torres de transmissão de energia. Estamos nos especializando para fabricar quaisquer tipos de torres de transmissão, sejam elas elétricas ou eólicas. Estamos, nesse momento, encerrando um contrato que já está em fase de entrega. O mais importante é que a nossa empresa está atenta e procura absorver as necessidades e as demandas do nosso país”, disse o presidente da Nuclebrás Equipamentos Pesados.

Em relação ao setor naval, ele ressaltou que a Nuclep é uma empresa integrante do Cluster Naval Tecnológico do Rio de Janeiro, que reúne diversas empresas em um mesmo propósito: proporcionar o rápido crescimento da indústria naval. “Estamos passando por um momento difícil nesse segmento no Brasil. Temos dificuldades, no entanto, elas são consequências dos problemas econômicos que tivemos, recentemente. Mas vislumbramos um futuro promissor para o setor e o Cluster vai contribuir para que possamos integrar as indústrias, para voltarmos a ser uma indústria naval pungente no mundo, assim como nós fomos no passado. Temos uma expectativa muito positiva para que, em um futuro próximo, essa área vá se recuperar e ressurgir com bastante força, pois, potencial para isso nós temos de sobra”, analisou Seixas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/05/2022

YANMAR VAI EXPOR MOTORES MARÍTIMOS DE ALTA E MÉDIA PROPULSÃO NA NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 08 Agosto 2022



Empresa japonesa está expandindo sua atuação na região costeira do Brasil, por meio do crescimento de sua rede de revendedores autorizados

Com expertise em motores marítimos de alta e média rotação (linha de trabalho) e outros para fins recreativos, em conjunto com caixas redutoras tanto para a propulsão como para a geração de energia nas mais variadas faixas de potência, a Yanmar South America Indústria de Máquinas vai apresentar algumas novidades durante os três dias da Navalshore 2022.

A empresa faz parte da Yanmar Group Company, a maior rede de serviços nesse segmento no mundo, com mais de 100 anos de mercado.

Todos os equipamentos comercializados no Brasil são produzidos nas fábricas da empresa, no Japão. “Em relação à linha de trabalho, que é nosso foco na Navalshore, temos crescido ano após ano. Comparando entre janeiro e julho deste ano com igual período de 2021, nós crescemos 30% em termos de unidades vendidas”, informou Igor Cabral, supervisor de vendas da Yanmar no Brasil. “Também vamos tratar de assuntos de pós-vendas, bem como o atendimento de sobressalentes, comissionamentos e serviços de modo geral”, acrescentou.

Para ele, a Navalshore coincide com a boa fase de planos de negócios da companhia, no Brasil: “Nosso planejamento consiste na manutenção da nossa base de clientes, sendo a maioria da navegação fluvial na região amazônica, elevando a qualidade em termos de disponibilidade de produtos, peças sobressalentes e facilidade/rapidez nos serviços”.

A Yanmar Brasil está expandindo sua atuação na região costeira, por meio do crescimento de sua rede de revendedores autorizados. “Nossa maior preocupação é entregar uma solução confiável e que atenda ou supere as expectativas dos nossos clientes”, comentou o supervisor de vendas.

Cenário da indústria naval

Ao analisar a atual conjuntura da indústria naval no país e no mundo, Cabral ressaltou que os segmentos de apoio portuário (rebocadores), praticagem e navegação interior (empurradores, ferrys e lanchas de transporte de passageiros) têm se mantido aquecidos, especialmente em torno das novas construções ou repotenciação de motores.

“Vimos também um movimento de algumas das principais empresas de offshore, que aumentaram suas frotas a partir da construção local ou adquirindo itens de fora. Além disso, há projetos em andamento da Marinha do Brasil. Ou seja, de maneira geral, enxergamos o mercado de maneira positiva e nossas projeções também são de crescimento”, destacou.

Em termos mundiais, Cabral disse que o atual fornecimento da indústria marítima está atendendo a uma demanda que ficou reprimida, por causa da crise sanitária decorrente da pandemia de Covid-19. “Nossa fábrica no Japão, além de ter sofrido com prazos mais extensos por parte de alguns fornecedores de determinados componentes, também teve uma demanda bem maior, ocupando toda sua produção e, conseqüentemente, aumentando também o prazo de entrega.”

Sobre a participação da Yanmar na Navalshore, Cabral destacou a importância do evento como principal feira do setor naval: “Precisamos nos manter presentes e estar disponíveis para nossos clientes. Além disso, esperamos receber novas solicitações de cotação, bem como afunilar as negociações que estão em andamento”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/05/2022

ÁGUAS AZUIS PARTICIPA DA NAVALSHORE 2022

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 08 Agosto 2022



Fernando Queiroz: plataforma tecnológica inédita no Brasil

A Águas Azuis, Sociedade de Propósito Específico (SPE) estabelecida entre a thyssenkrupp Marine Systems, a Embraer Defesa & Segurança e a Atech para a construção das fragatas Classe Tamandaré para a Marinha do Brasil, está entre os participantes da 16ª edição da Navalshore, maior evento da indústria de construção naval da América Latina, que será realizado entre os dias 16 e 18 de agosto, na cidade do Rio de Janeiro (RJ).

O CEO da Águas Azuis, Fernando Queiroz, será um dos palestrantes do painel “Programas de Renovação e Ampliação dos Meios Navais da Marinha do Brasil”, marcado para o dia 16, às 16h45. Na ocasião, ele apresentará um status do Programa Fragatas Classe Tamandaré, reconhecido como o mais moderno e inovador projeto naval já desenvolvido no País. As fragatas estão sendo construídas na thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC).

“A Navalshore será uma ótima oportunidade para reforçarmos a importância desse programa. A obtenção das fragatas integra os esforços da Marinha para modernizar sua Força Naval, permitindo assim a renovação da esquadra brasileira. Os navios estão sendo construídos a partir de uma plataforma tecnológica inédita no Brasil e o projeto prevê uma forte transferência de tecnologia, que garantirá a manutenção da frota durante todo o ciclo de vida das embarcações e contribuirá para o fortalecimento do cluster de defesa naval nacional”, destaca Queiroz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/05/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA BUSCA SUBSÍDIOS PARA NOVO EDITAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DO RJ

Da Redação

A Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro contratou a UFRJ para elaborar uma nova modelagem para o sistema aquaviário do Rio de Janeiro. A previsão é de que o documento final seja entregue em dezembro. A concessão da CCR Barcas vence em fevereiro do próximo ano.

Será realizada amanhã, dia 9/8, às 10hs na UFRJ, na Ilha do Fundão, uma audiência pública com representantes da sociedade de Angra dos Reis, Duque de Caxias, Ilha do Fundão, Ilha do Governador, Ilha Grande, Ilha de Paquetá, Mangaratiba, Magé, Niterói, Rio de Janeiro, São Gonçalo e Sepetiba. O objetivo é buscar subsídios junto aos interessados no tema e acertar os pontos-chave junto a sociedade civil em relação ao novo edital.

A Secretaria de Transportes ressalta que não considera qualquer perspectiva de interrupção da prestação do serviço para o atendimento à população. A CCR Barcas informa que seguirá cumprindo o contrato de concessão até o dia 11/02/2023, quando se encerra o prazo contratual, conforme alertado desde 2018. A Concessionária garante que está à disposição para apoiar o Governo do Estado do Rio de Janeiro na elaboração da modelagem, solução provisória e edital de licitação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/05/2022

ITAJAÍ VAI LANÇAR EDITAL PARA ESCOLHA DO NOVO OPERADOR PORTUÁRIO DOS BERÇOS 1 E 2 DURANTE PERÍODO DE TRANSIÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Agosto 2022

APM Terminals não manifestou interesse em manter as atividades nas mesmas condições do atual contrato

A Superintendência do Porto de Itajaí publicou o edital de processo seletivo simplificado para celebração de contrato de arrendamento transitório da área operacional nos berços 1 e 2, enquanto o Ministério da Infraestrutura não finaliza o processo de desestatização.

A APM Terminals, atual arrendatária e com contrato válido até dezembro deste ano, informou oficialmente não ter interesse em manter a operação nas mesmas condições do atual contrato durante essa fase transitória, que inicia em janeiro de 2023.

O prazo para recebimento das propostas vai até 12 de agosto. "Após a negativa da APM Terminals em manter as atividades nas mesmas condições, somos obrigados a realizar o processo seletivo simplificado. A empresa com a melhor proposta assumirá o arrendamento transitório e ficará à frente do nosso porto até a finalização da desestatização. A própria APM Terminals também poderá participar do processo transitório", explica o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

O contrato da Superintendência do Porto de Itajaí com a arrendatária provisória terá validade de seis meses, a partir de janeiro do ano que vem, podendo ser prorrogado dentro do período de até dois anos estipulado na prorrogação do convênio de delegação ao município de Itajaí, ou até que se encerre o processo licitatório da área pela União.

No final de julho, o município de Itajaí e a superintendência do porto protocolaram ofício ao Ministério da Infraestrutura/Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários concordando com a proposta do Governo Federal de prorrogação do convênio de delegação por até dois anos, a partir de janeiro de 2023, uma vez que a União ainda não conseguiu finalizar o processo de desestatização do porto.

O município enfatizou sua contrariedade a uma cláusula resolutiva presente no documento, mas aceitou a renovação da autoridade portuária pública municipal para evitar prejuízos maiores ao Porto de Itajaí. A exclusão da cláusula garantiria a delegação pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes, medida importante para evitar problemas socioeconômicos que a insegurança logística pode causar, mas a União decidiu manter a condição.

Atualmente, o Complexo Portuário de Itajaí movimentava mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina e quase 5% do total nacional (US\$ 16 bilhões ao ano) e possui a maior capacidade de infraestrutura para cargas refrigeradas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2022

PORTO DE IMBITUBA AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS E PASSA A OPERAR FERRO-GUSA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Agosto 2022

O Porto de Imbituba recebeu na semana passada seu primeiro embarque de ferro-gusa. A operação inaugural da carga no porto catarinense totalizou a exportação de 57 mil toneladas e tem como destino o Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos.

Utilizada na produção do aço, a matéria-prima é armazenada no Terminal de Granéis Minerais, arrendado pelo Consórcio Sul Minas, no qual a empresa Minas Gusa, responsável por toda solução logística de armazenagem do ferro-gusa, é consorciada, junto à Sul Norte Logística.



A operação inicial foi realizada pelo navio "Centurion". A operação ficou a cargo da operadora portuária Granéis Imbituba e o navio é agenciado pela Orion.

Estão previstas mais quatro exportações da carga a partir de Imbituba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2022

3R PETROLEUM INICIA OPERAÇÃO DO POLO FAZENDA BELÉM, NO CEARÁ

Da Redação OFFSHORE 07 Agosto 2022

Terceiro ativo terrestre na Bacia Potiguar a ser assumido pela companhia

A 3R Petroleum acaba de assumir a operação do polo Fazenda Belém, no Ceará, sexto ativo a entrar em produção pela companhia e um dos cinco polos adquiridos pela 3R na Bacia Potiguar. Localizado em Icapuí, a cerca de 160 quilômetros de Fortaleza, a compra da concessão dos dois campos — Fazenda Belém e Icapuí — se deu dentro do Programa de Desinvestimento da Petrobras por US\$ 35,2 milhões.

A companhia possui ativos em operação em quatro estados — Rio Grande do Norte, Bahia, Espírito Santo e Ceará). A certificação de reservas do polo, atualizada pela Gaffney Cline com data base de dezembro de 2021, indica um volume de reservas provadas mais prováveis (2P) de 12,6 milhões de barris de óleo, sendo 55% classificadas como 1P.

Na semana passada, a 3R assumiu também as operações do Polo Peroá, no Espírito Santo, o primeiro ativo offshore da companhia. A 3R possui nove ativos, nas quatro bacias sedimentares de cinco estados brasileiros: a Bacia Potiguar, onde estão localizados os polos Macau, Pescada Arabaiana, Areia Branca e Potiguar, no Rio Grande do Norte, e Fazenda Belém, no Ceará; a Bacia do Recôncavo, que engloba os Polos Rio Ventura e Recôncavo, na Bahia; a Bacia do Espírito Santo, onde se localiza o Polo Peroá, no Espírito Santo; e a Bacia de Campos, onde, em águas profundas, está o Polo Papa-Terra, no Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : InforMS

Data: 08/08/2022