

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 116/2022
Data: 15/09/2022**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTOS DA CHINA RETOMAM OPERAÇÕES APÓS PASSAGEM DO TUFÃO MUIFA	4
ESTUDO DA ANTAQ REVELA NOVO CENÁRIO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NOS PORTOS BRASILEIROS	4
GASOLINA RECUA 6,27% NA 1ª QUINZENA E CHEGA A R\$ 5,39 NOS POSTOS.....	5
TELECOMUNICAÇÕES: ANATEL LIBERA 5G EM CUIABÁ E MAIS SEIS CAPITAIS	6
COM CHANCES EM SANTOS, ESTÁGIOS E TRAINEES SOMAM 10.439 VAGAS E PAGAM ATÉ R\$ 7,8 MIL	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	11
RECEITA ASSINARÁ ACORDO DE RECONHECIMENTO DE OPERADOR ECONÔMICO COM ADUANA DOS EUA	11
MINISTÉRIO DA ECONOMIA ELEVA ESTIMATIVA DO PIB DE 2022 PARA 2,7%	11
RECEITA FEDERAL JÁ RECEBEU QUASE 3,5 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022	12
MINISTRO FALA SOBRE PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO MERCADO GLOBAL	13
PORTAL PORTO GENTE	13
LOCALFRIO AMPLIA PORTIFÓLIO DE SOLUÇÕES LOGÍSTICAS	13
HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS SEM PLANEJAMENTO, LIDERANÇA FORTE E CONHECIMENTO TÉCNICO.....	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – A LUTA PELO REPORTO	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
Malha Oeste 1.....	17
Malha Oeste 2.....	17
Açu 1.....	17
Açu 2.....	18
NACIONAL - TCU MANTÉM DECISÃO DO GOVERNO DE NÃO RENOVAR ARRENDAMENTO DE TERMINAL EM SANTOS	18
NACIONAL - REPORTO JÁ ESTÁ PREVISTO NO ORÇAMENTO DE 2023.....	19
NACIONAL - PARLAMENTARES VÃO TENTAR PRORROGAÇÃO DO REPORTO ATÉ 2024.....	21
NACIONAL – BAIXE O APLICATIVO BE NEWS.....	21
NACIONAL – ENCONTRO QUE DISCUTE TECNOLOGIA PORTUÁRIA NA FINLÂNDIA TERÁ PRESENÇA DE EMPRESA BRASILEIRA	22
REGIÃO SUDESTE – FURNAS E SPA DISCUTEM PROJETO DE GERAÇÃO DE PRODUTOS A PARTIR DA USINA DE ÍTATINGA	24
REGIÃO NORDESTE - SANTOS BRASIL É AUTORIZADA A OPERAR TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAQUI	25
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM INICIA EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DA TEMPORADA 2022/2023.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
V CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM COMEÇA NESTA QUINTA-FEIRA.....	27
SANTOS BRASIL OBTÉM AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DO ITAQUI	27
PORTO DE SANTOS É AVALIADO EM R\$ 3,015 BILHÕES APÓS APROVAÇÃO DA DESESTATIZAÇÃO.....	28
CNA DEBATE PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO MERCADO MUNDIAL DE GRÃOS	28
PORTO DE LOS ANGELES OFERECE US\$ 5 MILHÕES EM INCENTIVOS VERDES	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
EXECUTIVOS DE FINANÇAS ESTÃO ENGAJADOS COM ESG, MAS TÊM DÚVIDAS SOBRE SUA PRÁTICA, APONTA PESQUISA ...	30
TCU DETERMINA QUE BNDES DEVOLVA MAIS RÁPIDO RECURSOS AO TESOURO	32
PRÉVIA DO PIB APONTA PARA CRESCIMENTO DE 1,17% EM JULHO, PUXADA POR SERVIÇOS	33
GOVERNO CANCELA MAIS DOIS LEILÕES DE ENERGIA ELÉTRICA PREVISTOS PARA ESTE ANO	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
VALOR DE PRODUÇÃO DA SAFRA AGRÍCOLA CRESCE 58,6% E ALCANÇA RECORDE DE R\$ 743,3 BI EM 2021, DIZ IBGE.....	36
‘PRÉVIA’ DO PIB DO BC INDICA ALTA DE 1,17% DA ECONOMIA EM JULHO	37
VALOR ECONÔMICO (SP).....	38
DP WORLD ESTUDA ROTAS DE EXPANSÃO NO BRASIL	38
PORTOS AINDA SÃO GARGALO PARA ENTRADA E SAÍDA DE MERCADORIAS	40
EXPORTAÇÕES DO AGRO VOLTARAM BATER RECORDE EM AGOSTO.....	42
ECORODOVIAS VENCE LEILÃO DE RODOVIAS EM SP COM OFERTA DE R\$ 1,236 BILHÃO	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 116/2022
Página 3 de 50
Data: 15/09/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	44
MAERSK SUPPLY SERVICE TESTA BIOCOMBUSTÍVEL NEUTRO EM CARBONO	44
SHELL E SIEMENS REFORÇAM LAÇOS PARA AVANÇAR EM PROJETOS VERDES DE HIDROGÊNIO E BIOCOMBUSTÍVEIS	45
APM TERMINALS SE MANIFESTA SOBRE FIM DE SUAS ATIVIDADES EM ITAJAÍ	46
SUBSTITUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL REDUZIRÁ INTENSIDADE DE EMISSÕES DE CO2 EM PEREGRINO	47
SUPER TERMINAIS PASSA A CONTAR COM 3 GUINDASTES COM LANÇA DE 64 METROS.....	48
MINUTA DE NORMA SOBRE FISCALIZAÇÃO TEM PONTOS DE MELHORIA, AVALIAM ADVOGADOS	49
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTOS DA CHINA RETOMAM OPERAÇÕES APÓS PASSAGEM DO TUFÃO MUIFA

Portos chegaram a interromper seus serviços devido ao fenômeno meteorológico

Por: Da Redação



Muifa, que perdeu força e passou a ser considerado como uma tempestade tropical, segue em direção ao norte, com rajadas de vento de 138 km/h Foto: Xinhua/Xu Yu

Os portos da região de Xangai, na China, retomaram nesta quinta-feira (15) suas operações, horas após a vida começar gradualmente a voltar ao normal, depois que o tufão Muifa trouxe ventos e chuvas fortes ao centro financeiro e de transporte da China durante a noite.

Os portos da região de Xangai, na China, retomaram nesta quinta-feira (15) suas operações, horas após a vida começar gradualmente a voltar ao normal, depois que o tufão Muifa trouxe ventos e chuvas fortes ao centro financeiro e de transporte da China durante a noite.

Os aeroportos também retornaram com os voos e os serviços de trem foram restaurados quando a cidade de Xangai baixou seu alerta de tufão para o nível mais baixo. Além disso, as pessoas voltaram a trabalhar na área de Lujiazui, que abriga a maior bolsa de valores da China continental e os principais bancos e seguradoras, quando o serviço de metrô foi reiniciado.

O Muifa, que perdeu força e passou a ser considerado como uma tempestade tropical, segue em direção ao norte, com rajadas de vento de 138 quilômetros por hora, de acordo com o Joint Typhoon Warning Center dos EUA. A administração meteorológica da China previu que atingiria a província de Shandong na noite de quinta-feira.

O tufão, a segunda grande tempestade a atingir a costa leste da China neste mês, trouxe grandes problemas. Os portos interromperam as operações, enquanto terminais de importação de gás natural liquefeito em Ningbo, na ilha de Zhoushan e na província de Jiangsu também fecharam.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2022

ESTUDO DA ANTAQ REVELA NOVO CENÁRIO NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NOS PORTOS BRASILEIROS

A liderança no setor segue absoluta com os graneis líquidos, com 77,1% desse mercado

Por: Anderson Firmino



Transporte de contêineres em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem atingiu marca de 92,04% Foto: Carlos Nogueira/AT

O transporte de cargas containerizadas na navegação de cabotagem praticamente triplicou em comparação ao crescimento de outros tipos de carga (geral, graneis líquidos e sólidos), no Brasil, entre 2010 e 2020. Contudo, a liderança no setor segue absoluta com os graneis líquidos, com 77,1% desse

mercado e seguida por graneis sólidos (11,8%), carga conteneirizada (8,1%) e carga geral (3%).

Estes e outros dados foram apresentados no webinar A Utilização de Embarcações de Bandeira Brasileira na Cabotagem, realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na última terça-feira (13) e que revelou o panorama atual das cargas conduzidas na cabotagem brasileira e a participação das embarcações nacionais de acordo com os produtos transportados.

“Para a Antaq, é mais uma oportunidade de ouvir o setor, que traz suas contribuições para que a agência faça uma regulação cada vez mais moderna, incrementando sua cabotagem e multimodalidade, além da infraestrutura hidroviária”, afirma o diretor-geral do órgão regulador, Eduardo Nery.

Números

De acordo com o levantamento, no caso do transporte de contêineres em embarcações de bandeira brasileira na cabotagem, ele chegou a 92,04% em 2021, mantendo tendência de alta verificada desde 2014. Em segundo lugar, estão os navios de bandeira da Libéria (2,49%), com Singapura em terceiro, com 0,93%.

Já quanto à movimentação de granel líquido em navios de bandeira brasileira na cabotagem, a pesquisa mostra queda, de 17,5% em 2014 para 4,1% no ano passado. Neste tipo de carga, a liderança é de embarcações com bandeira das Bahamas, com market share de 29,09% em 2021. Além disso, as principais mercadorias transportadas são petróleo e derivados, com 96,26%.

A participação da cabotagem no transporte de granel sólido nas embarcações brasileiras vem caindo - chegou a 53,6% em 2016 e foi de 24,3% em 2021. O Brasil lidera desde 2014 o ranking do market share das bandeiras, mas sua participação caiu quase pela metade entre 2014 e 2021 (de 48% para 24%). Outras bandeiras relevantes são Panamá, Libéria e Malta.

Por fim, o índice de utilização de transporte em embarcações brasileiras na cabotagem para carga geral vem caindo ano a ano e, em 2021, foi de 59,1%. O perfil de carga geral tem como destaque ferro e aço (45%), madeira (30,6%) e celulose (19%).

Impressões

O diretor de navegação e hidrovias da Secretaria Nacional de Portos, Dino Antunes Batista, argumentou que as políticas públicas para o setor não podem carecer de informações, sob pena de ficarem “capengas”. “O resultado colocado era o esperado, mas não podemos apenas trabalhar com o que a gente espera. Os dados viram informação e conhecimento”.

Para o gerente de afretamento da navegação da Antaq, Augusto Berton Vedan, é importante o acompanhamento das embarcações de bandeira estrangeira. “Somos o braço operacional dessa política pública. Quando se fala em navegação, é a indústria mais globalizada do mundo. É comum se pegar um motor na Alemanha, construir na China, empacotar na África e trazer para o Brasil. Isso é para entendermos que embarcações estrangeiras fazem parte da nossa navegação”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/09/2022

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/09/2022

GASOLINA RECUA 6,27% NA 1ª QUINZENA E CHEGA A R\$ 5,39 NOS POSTOS

Também em queda, o etanol recuou 8,12% em relação a agosto e fechou o período a R\$ 4,55



O recuo mais expressivo para a gasolina foi registrado nos postos de abastecimento do Rio Grande do Norte
Foto: Evandro Leal/Estadão Conteúdo

Levantamento da Ticket Log mostra que o preço da gasolina chegou a R\$ 5,39 na primeira quinzena de setembro, valor 6,27% menor se comparado ao fechamento de agosto. Também em queda, o etanol recuou 8,12% em relação a agosto e fechou o período a R\$ 4,55.

“De acordo com o Índice de Preços Ticket Log, os motoristas brasileiros já podem sentir no bolso os reflexos da última redução de 7% para a gasolina vendida às refinarias, anunciada no dia 1 de setembro, somada às demais ocorridas em julho e em agosto”, destaca Douglas Pina, Diretor-Geral de Mainstream da Divisão de Frota e Mobilidade da Edenred Brasil.

No comparativo com janeiro, a redução acumulada é de 22%, e com um ano atrás, o recuo chega a 14%. O IPTL é um índice de preços de combustíveis levantado com base nos abastecimentos realizados nos 21 mil postos credenciados da Ticket Log.

Na análise regional, o Norte se destacou com o maior preço médio para a gasolina (R\$ 5,66) e para o etanol (R\$ 4,99), mesmo com recuos respectivos de 5,16% e 6,77%. Assim como no mês anterior, o Sul registrou a menor média do País para a gasolina, que foi comercializada a R\$ 5,12, preço 6,60% mais baixo que agosto. O etanol mais barato e com a redução mais expressiva de todo o País foi encontrado nas bombas de abastecimento do Centro-Oeste a R\$ 3,78, com recuo de 12,42%.

Nos destaques por Estado, Goiás liderou o ranking da gasolina mais barata do Brasil, vendida a R\$ 4,97, com recuo de 7,16%. No período, Goiás ocupou o lugar que era de São Paulo em agosto e apresentou o etanol com o valor mais baixo entre os demais Estados, comercializado a R\$ 3,41, com redução de 14,16%. Já a gasolina e o etanol.

O recuo mais expressivo para a gasolina foi registrado nos postos de abastecimento do Rio Grande do Norte, de 8,22%, que passou de R\$ 5,72 para R\$ 5,25. Já o Distrito Federal apresentou o etanol com a maior redução, de 14,91%, que passou de R\$ 4,83 para R\$ 4,11. No período, subiu de dois para quatro o número de Estados que tiveram o etanol como o combustível mais vantajoso para abastecimento, sendo São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/09/2022

TELECOMUNICAÇÕES: ANATEL LIBERA 5G EM CUIABÁ E MAIS SEIS CAPITALS

O cronograma oficial da Anatel prevê a ativação do 5G puro em todas as capitais até 27 de novembro

Por A Tribuna



Com decisão, 22 capitais passarão a contar com tecnologia (Foto – CNI/José Paulo Lacerda)

Na próxima segunda-feira (19), mais sete capitais passarão a contar com a faixa 3,5 gigahertz (GHz) do 5G, também conhecida como 5G puro. A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) liberou o lançamento em Aracaju, Boa Vista, Campo Grande, Cuiabá, Maceió, São Luís e Teresina.

A decisão foi aprovada em reunião do Grupo de Acompanhamento da Implantação das Soluções para os Problemas de Interferência na faixa de 3,5 GHz (Gaispi), liderado pela Anatel. Com a decisão, 22 capitais terão acesso ao 5G puro. Apenas cinco capitais da Região Norte ainda não têm a tecnologia: Porto Velho, Rio Branco, Macapá, Manaus e Belém.

O cronograma oficial da Anatel prevê a ativação do 5G puro em todas as capitais até 27 de novembro. A data, no entanto, poderá ser antecipada caso as operadoras consigam concluir a instalação de antenas e de filtros antes desse prazo, e o Gaispi autorize a liberação do sinal.

PARÂMETROS

Segundo a Anatel, as operadoras Claro, TIM e Vivo, que arremataram as licenças nacionais da faixa 3,5 GHz no leilão realizado no fim de 2021, deverão instalar um número mínimo de antenas 5G em cada capital. Cada operadora deverá ativar pelo menos oito estações em Aracaju, cinco em Boa Vista, 11 em Campo Grande, oito em Cuiabá, 13 em Maceió, 14 em São Luís e 11 em Teresina.

Nesta etapa, o edital de licitação prevê a ativação de uma antena 5G para cada 100 mil habitantes. O número de estações subirá conforme o avanço da tecnologia. No interior do país, o sinal do 5G puro será gradualmente ativado até 2029, conforme o cronograma da Anatel.

Chamado de standalone ou SA, o 5G puro oferece velocidade dez vezes mais veloz que o 4G, além de menor tempo de latência (atraso) na resposta a comandos dos usuários. A tecnologia já é oferecida em 15 capitais: Brasília, Belo Horizonte, João Pessoa, Porto Alegre, São Paulo, Curitiba, Salvador, Goiânia, Rio de Janeiro, Palmas, Vitória, Florianópolis, Recife, Fortaleza e Natal.

ADIAMENTOS

Inicialmente, o 5G deveria estar disponível em todas as capitais até 31 de julho. A Anatel, no entanto, adiou o cronograma duas vezes, por causa do atraso na entrega dos filtros que evitam que o 5G interfira em serviços profissionais de satélite.

Os gargalos logísticos após a pandemia da covid-19 e a política de lockdown do governo chinês adiaram a entrega dos equipamentos, importados na maior parte do país asiático.

Para ter acesso à internet móvel do 5G puro, o usuário precisa ter um celular habilitado para a tecnologia. A maioria dos aparelhos mais novos já vêm habilitados. As operadoras não estão pedindo a troca de chip. Também é preciso estar nos bairros cobertos pelo sinal 5G, que inicialmente está funcionando em áreas escolhidas pelas companhias telefônicas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2022

COM CHANCES EM SANTOS, ESTÁGIOS E TRAINEES SOMAM 10.439 VAGAS E PAGAM ATÉ R\$ 7,8 MIL

Há oportunidades no Porto, no CIEE, agências e importantes empresas espalhadas pelo País

Por: Thiago Silva



BTP encerra no sábado as inscrições para estágio no terminal de contêineres localizado no Porto de Santos
Foto: Matheus Tagé/ AT

Quem está em busca de uma oportunidade de estágio ou trainee não tem do que reclamar nesta semana. Empresas e agências de recrutamento apresentam ao menos 10.439 vagas a estudantes e recém-formados na Baixada Santista, no Estado de São Paulo e em outras regiões brasileiras.



Na área de estágios, a Johnson & Johnson está com inscrições abertas para seu programa até 3 de outubro e prevê a seleção de mais de 100 matriculados em qualquer curso do Ensino Superior com previsão de formação entre dezembro de 2023 e dezembro de 2024. As vagas são oferecidas em São José dos Campos (SP).

Na Baixada Santista, o Centro de Integração Empresa-Escola (CIEE) continua trazendo oportunidades. Nesta quinta-feira (15), disponibiliza 275 chances em diversas áreas. A bolsa-auxílio varia entre R\$ 450,00 e R\$ 900,00 e as inscrições podem ser feitas pela internet, digitando o código da vaga desejada (confira o quadro abaixo).

No setor portuário, a Brasil Terminal Portuário (BTP) encerra no sábado (17) as inscrições para o programa de estágio no terminal de contêineres localizado no Porto de Santos. Universitários dos cursos de Engenharia, Direito, Administração de Empresas, Comércio Exterior, Ciências Econômicas, Tecnologia da Informação, Publicidade e Propaganda são o alvo da empresa.

Reta final

Também na reta final, a Red Bull inscreve até esta quinta-feira para o seu programa de estágio. A multinacional busca estudantes de qualquer curso de Exatas ou Humanas que vão se graduar em dezembro de 2024 e tenham disponibilidade para trabalho híbrido, além de domínio do Excel.

Os interessados em estagiar na Bunge têm até sexta-feira (16) para garantir participação. A empresa corre atrás de estagiários que estejam cursando a partir do segundo semestre em qualquer curso do Ensino Superior. A vaga é no modelo híbrido e as inscrições também podem ser feitas pela internet.

Estágios

CIEE

Vagas: 275

Cursos: Comércio e Varejo (4339795); Repositor (4377046); Gestão da Administração (4377270, 4376842, 4375263 e 4376340) e Arco Administrativo (4370921), entre outros

Bolsa-auxílio: de R\$ 450,00 a R\$ 900,00

Inscrições: pelo site, digitando o código da vaga informado acima

Nube

Vagas: 9.738

Cursos: Administração, Agronomia, Biologia, Comunicação, Design, Direito, Enfermagem, Engenharia Elétrica, Engenharia Mecânica, Geografia, Jornalismo, Marketing, Música, Tecnologia da Informação, entre outros

Bolsa-auxílio: de R\$ 1.200,00 a R\$ 2.500,00

Inscrições: pelo site

Camps Santos

Vagas: 6

Cursos: Administração, Marketing, Direito e Psicologia

Requisitos: não divulgados

Bolsa-auxílio: de R\$ 600,00 a R\$ 1.200,00

Inscrições: pelo site

Johnson & Johnson

Vagas: 100

Cursos: todos de Ensino Superior

Requisitos: formação entre dezembro de 2023 e dezembro de 2024, disponibilidade para trabalhar 30h semanais, início de estágio em janeiro de 2023

Bolsa auxílio: de R\$ 1.950,00 a R\$ 2.300,00

Inscrições: até 3 de outubro pelo site



Contrail

Vagas: total não divulgado

Cursos: Administração de Empresas, Ciências da Computação, Comércio Exterior, Ciências Contábeis e Engenharias

Requisitos: formação entre dezembro de 2023 e junho de 2024

Bolsa-auxílio: não divulgada

Inscrições: pelo site

Twitter

Vagas: total não divulgado

Cursos: todos de Ensino

Superior Requisitos: formação a partir de dezembro de 2024 e disponibilidade para trabalhar em São Paulo

Bolsa-auxílio: não divulgada

Inscrições: até 30 de setembro pelo site

Ageo

Vagas: total não divulgado

Cursos: Engenharias ou Administração de Empresas

Bolsa-auxílio: não divulgada

Inscrições: até 1º de outubro pelo site

Red Bull

Vagas: total não divulgado

Cursos: todos de Exatas e Humanas

Requisitos: formatura em dezembro de 2024, Excel e disponibilidade para trabalho híbrido

Bolsa-auxílio: não divulgada

Inscrições: até 15 de setembro pelo site ou pelo link (processo seletivo via Instagram)

Raízen

Vagas: 300

Cursos: todos de Ensino Superior

Requisitos: conclusão em dezembro de 2023 ou dezembro de 2024 e disponibilidade para estagiar 30h por semana

Bolsa-auxílio: R\$ 2.000,00

Inscrições: até 25 de setembro pelo site

Bunge

Vagas: total não divulgado

Cursos: todos do Ensino Superior

Requisitos: cursar a partir do 2º semestre, disponibilidade para estagiar 6h por dia, disponibilidade para modelo híbrido

Bolsa-auxílio: não divulgada

Inscrições: até 16 de setembro pelo site

BTP

Vagas: total não divulgado

Cursos: Engenharia, Direito, Administração de Empresas, Comércio Exterior, Ciência da Informação, Publicidade e Propaganda, entre outros

Requisitos: não divulgados

Bolsa-auxílio: não divulgada

Inscrições: até 17 de setembro pelo site

Panasonic

Vagas: total não divulgado



Cursos: Relações Públicas, Jornalismo, Publicidade e Propaganda, Marketing ou áreas correlatas
Requisitos: pacote Office e Inglês básicos
Bolsa-auxílio: não divulgada
Inscrições: pelo site

Goodyear

Vagas: total não divulgado
Cursos: todos de Ensino Superior nas áreas de engenharia, finanças, jurídico, manufatura, marketing, RH, supply chain e vendas
Requisitos: cursar penúltimo ano da graduação de cursos de Humanas ou Exatas no início de 2023, disponibilidade para estagiar 6h por dia e dois anos de contrato
Bolsa-auxílio: não divulgada
Inscrições: pelo site

Nestlé

Vagas: total não divulgado
Cursos: todos de Ensino Superior
Exigências: cursar entre terceiro e penúltimo semestre e disponibilidade para estagiar 6h por dia
Bolsa-auxílio: não divulgada
Inscrições: o ano todo pelo site

Patria

Vagas: total não divulgado
Cursos: Administração de Empresas, Administração Pública, Ciências Atuariais, Ciências Contábeis, Ciências da Computação, Comércio Exterior, Direito, Economia, Engenharias (todas), Estatística, Física, Matemática, Psicologia e Relações Internacionais
Exigências: formação entre dezembro de 2023 e dezembro de 2024, Inglês avançado ou fluente e disponibilidade para trabalhar em São Paulo
Bolsa-auxílio: R\$ 2.500,00
Inscrições: pelo site

Amazon

Vagas: total não divulgado
Cursos: todos de Humanas ou Exatas Exigências: previsão de formação entre dezembro de 2023 e dezembro de 2025, Inglês intermediário, pacote Office intermediário e disponibilidade para estagiar 30h semanais
Inscrições: pelo site

Trainees

Raízen

Vagas: 20
Cursos: todos de Ensino Superior Exigências: graduação entre julho de 2019 e dezembro de 2021
Salário: R\$ 7.800,00
Inscrições: até 25 de setembro pelo site

Hitachi Energy

Vagas: total não divulgado Cursos: Engenharias Elétrica, Eletrônica, Mecânica e Mecatrônica
Exigências: formação entre junho de 2020 e dezembro de 2022, Inglês avançado ou fluente
Salário: não divulgado
Inscrições: pelo site
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/09/2022

RECEITA ASSINARÁ ACORDO DE RECONHECIMENTO DE OPERADOR ECONÔMICO COM ADUANA DOS EUA

O acordo envolve benefícios e vantagens e será assinado em Washington, nos Estados Unidos, nesta sexta (16/9)

A Aduana do Brasil, representada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), e a Aduana dos Estados Unidos, representada pelo Customs and Border Protection (CBP), assinarão nesta sexta-feira (16/9) em Washington, na sede do CBP, o Acordo de Reconhecimento Mútuo do Operador Econômico Autorizado.

Os Operadores Econômicos Autorizados (OEA) são empresas que atuam diretamente no comércio exterior e que gozam de benefícios oferecidos pela Aduana Brasileira, relacionados à maior agilidade e previsibilidade de movimentação de suas cargas nos fluxos do comércio internacional. Para receber esses benefícios essas empresas devem comprovar o cumprimento dos requisitos e critérios exigidos, para que sejam certificadas como operadores confiáveis, de baixo risco.

Os Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) são acordos bilaterais ou multilaterais celebrados entre aduanas de países que possuam programas de OEA compatíveis entre si, que permitem às empresas autorizadas usufruir dos benefícios e vantagens que a Receita Federal pactua com as administrações aduaneiras estrangeiras, diminuindo seus custos e aumentando sua competitividade.

Desde que foi implementado, em 2015, o Programa Brasileiro de OEA tem crescido de forma substancial. Atualmente, aproximadamente 500 empresas estão certificadas e representam mais de 27% de todas as declarações de importação e exportação registradas no Brasil. Nos últimos três anos, em média, 17% das exportações brasileiras para os EUA são realizadas por empresas certificadas no Programa Brasileiro de OEA.

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

Data: 15/09/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA ELEVA ESTIMATIVA DO PIB DE 2022 PARA 2,7%

Alta foi motivada pelo crescimento do mercado de trabalho, bom desempenho do setor de serviços e ampliação dos investimentos

A Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia (SPE/ME) elevou, nesta quinta-feira (15/9), a estimativa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro em 2022 de 2% para 2,7%. No curto prazo, para o terceiro trimestre, a SPE estima um PIB de 0,4%. Para 2023, a estimativa permanece em 2,5%.

A atualização da Grade de Parâmetros Macroeconômicos foi apresentada em entrevista coletiva, pelo chefe da Assessoria Especial de Estudos Econômicos, Rogério Boueri, e pelo secretário de Política Econômica do ME, Pedro Calhman. Na ocasião, a SPE divulgou também a edição de setembro do Boletim Macrofiscal e a versão atualizada do Panorama Macroeconômico.

De acordo com os documentos, a expectativa para a taxa de inflação (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo/IPCA) em 2022 recuou de 7,2% para 6,3%. A previsão considera a inflação abaixo das estimativas nos últimos meses, que reflete a redução dos preços dos itens monitorados – como os combustíveis – e uma estabilização da inflação de serviços e de alimentos.

Para 2023, a projeção do IPCA se manteve em 4,5%. A SPE espera convergência do índice para a meta de 3% a partir de 2024. Em relação ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), a previsão para 2022 baixou de 7,4% para 6,54%.

Fatores de crescimento

Segundo a SPE, a revisão de alta para a atividade econômica se deve principalmente ao resultado do PIB do segundo trimestre deste ano, que apresentou crescimento de 1,2% na margem e foi superior ao estimado anteriormente, além da tendência positiva dos indicadores já divulgados para o terceiro trimestre.

A Secretaria avalia que esse crescimento da atividade é reflexo da melhora do mercado de trabalho, com a criação de novos empregos; do desempenho do setor de serviços, que manteve a tendência de crescimento verificada a partir do arrefecimento da pandemia; e da elevação da taxa de investimento, que subiu para 18,7% do PIB no segundo trimestre.

Confiança e riscos globais

A SPE também espera que a atividade econômica continue crescendo no segundo semestre, já que as primeiras divulgações para o mês de julho sugerem que indústria, serviços e mercado de trabalho seguem em alta. Da mesma forma, a Secretaria nota um aumento dos indicadores de confiança dos empresários e consumidores.

No entanto, ainda há riscos a serem monitorados, entre eles, a desaceleração do crescimento global e os impactos do conflito no Leste Europeu. As quebras de cadeias globais de produção e distribuição, afetando a oferta e reduzindo o comércio internacional, estão entre os desdobramentos do conflito.

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

Data: 15/09/2022

RECEITA FEDERAL JÁ RECEBEU QUASE 3,5 MILHÕES DE DECLARAÇÕES DE ITR 2022

A expectativa é de que sejam entregues cerca de 5,9 milhões de declarações até 30/9, último dia de prazo

Faltando 15 dias para o fim do prazo de entrega da Declaração de Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural (DITR) de 2022, 3.443.029 de contribuintes já enviaram a declaração à Receita Federal. Pessoas e empresas que são proprietárias, titulares do domínio útil ou possuidoras a qualquer título do imóvel rural estão obrigadas a apresentar a DITR.

Até este momento, a Bahia tem o maior número de declarações enviadas, de 781.372, seguida por Minas Gerais (566.909) e Rio Grande do Sul (340.823). A expectativa da Receita é de que sejam entregues cerca de 5,9 milhões de declarações até 30/9, último dia de prazo.

O contribuinte deve elaborar a declaração por meio do Programa Gerador da Declaração do ITR, disponível na página da Receita Federal e transmiti-la pela internet. Quem não apresentar a declaração no prazo está sujeito à multa de 1% ao mês ou fração de atraso, lançada de ofício e calculada sobre o total do imposto devido.

O valor do imposto pode ser pago em até quatro quotas iguais, mensais e sucessivas, sendo que nenhuma quota pode ter valor inferior a R\$ 50,00. Imposto de valor inferior a R\$ 100,00 deve ser pago em quota única e a quota única ou a primeira quota deve ser paga até o último dia do prazo para a apresentação da DITR.

Diversas instituições de ensino superior possuem o Núcleo de Apoio Contábil e Fiscal (NAF) em parceria com a Receita Federal e estão prestando orientações para o preenchimento e entrega da DITR, de forma virtual e gratuita para a sociedade.

Acesse o Perguntas e Respostas ITR-2022 para mais esclarecimentos
<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/itr>.

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

Data: 15/09/2022

MINISTRO FALA SOBRE PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO MERCADO GLOBAL

Paulo Guedes cumpriu duas agendas no Rio de Janeiro e uma em São Paulo

O momento da economia global e a inserção do Brasil em um contexto de desafios e oportunidades foram temas de palestras realizadas pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, em três eventos empresariais, nesta quarta-feira (14/9), sendo dois no Rio de Janeiro e um em São Paulo.

Na sede da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), o ministro falou sobre o crescimento da economia do país e comentou as constantes revisões das projeções de mercado, com elevação das previsões para o Produto Interno Bruto (PIB) e de redução para a inflação. O ministro afirmou que, do ponto de vista técnico, as frequentes revisões se devem à mudança de estrutura na economia, que os modelos econômicos tradicionais ainda não conseguem capturar com rapidez.

No evento organizado pela ACRJ em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), o ministro reafirmou que considera o Brasil a maior fronteira aberta para investimentos no momento.

Comércio exterior e varejo

Ainda no Rio, Paulo Guedes participou da agenda “Funcex – Expandindo as Fronteiras do Brasil com Inovações e Sustentabilidade”, que incluiu a Reunião Extraordinária do Conselho Superior da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex), em que foram abordadas as vantagens logísticas e geopolíticas oferecidas pelo Brasil a seus parceiros comerciais e a necessidade de aprofundamento da abertura da economia. Na oportunidade, o ministro recebeu o prêmio de Personalidade do Ano do Comércio Exterior, 2022.

O terceiro compromisso, em São Paulo, foi o Latam Retail Show, evento de varejo e consumo B2B com o tema “Admirável Mundo Novo, de Novo”. Na ocasião, o ministro elencou iniciativas relacionadas à geração de empregos, à digitalização dos serviços públicos, à abertura da economia e à atração de investimentos privados.

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

Data: 15/09/2022



PORTAL PORTO GENTE

LOCALFRIO AMPLIA PORTIFÓLIO DE SOLUÇÕES LOGÍSTICAS

Redação Portogente

Especialização em operações de alta complexidade e diversificação dos serviços impulsionam receita da companhia, totalizando R\$ 278 milhões

A Localfrio, uma das maiores empresas de logística integrada do país, viu seu faturamento crescer 50% no primeiro semestre deste ano frente ao mesmo período do ano anterior e chegar à marca de R\$ 278 milhões. Parte do resultado pode ser atribuído à ampliação de soluções logísticas ofertadas

pela companhia, como a especialização em operações que demandem alta complexidade, como o transporte de cargas de pás eólicas, e a ampliação dos serviços logísticos, como armazenamento de carga fracionada (LCL) e integração de todas as etapas da cadeia de comércio exterior.



Crédito: Divulgação | Localfrio.

“Ainda há muito mais espaço para continuarmos crescendo. Essas mudanças que estamos implementando já começam a surtir efeito e a trazer os primeiros resultados. Em períodos de instabilidade econômica, precisamos ser ainda mais criativos e buscar novas alternativas de receita. E foi desta forma que agimos, entendendo cada vez mais as dores de nossos clientes e partindo para

soluções que pudessem viabilizar essas oportunidades”, conta Rodrigo Casado, CEO e presidente da Localfrio.

O transporte e armazenamento de componentes eólicos e painéis solares é um exemplo de negócio que exige conhecimento especializado e com pedidos em alta. A unidade de Suape (PE), especializada na gestão logística de cargas e projetos especiais, tem registrado maior demanda por projetos de energia limpa.

“É um tipo de serviço altamente especializado e que requer atendimento técnico e qualificado. Temos uma equipe totalmente treinada e dedica a essa operação. Nossa função não fica restrita ao transporte dos equipamentos, que por si só já exigem um alto expertise. Nós orgulhamos no negócio de nossos clientes e procuramos entender as reais necessidades deles em projetos de grande complexidade, como demandam os de parques eólicos e painéis solares. Entramos na operação auxiliando com a administração da frota, transporte fracionado dos componentes, checklist dos produtos e gestão do parque, entre outros. Essa atuação diferenciada tem credenciado a Localfrio a administrar projetos importantes e reconhecida como parceiro estratégico”, conta Piero Grassi Simione, diretor comercial da Localfrio.

Mas há outras frentes onde a companhia avançou, como no transporte de produtos em geral e de segmentos específicos. O armazenamento de cargas nos terminais alfandegados também respondeu positivamente no semestre, com destaque para os segmentos químico, fármaco, bens de consumo e eletroeletrônicos.

Suape e Guarujá

A variedade de serviços logísticos oferecidos pela Localfrio ajudou a impulsionar a receita da companhia nos seis primeiros meses do ano. Os indicadores apontam crescimento na movimentação de cargas do terminal alfandegado de Suape (PE), avanço no armazenamento de carga refrigerada no Guarujá (SP) e alta no transporte de produtos na unidade de Lages (SC).

A movimentação de contêineres avançou 1,7% nos seis primeiros meses do ano, passando de 30,1 mil unidades para 30,6 mil. O grande destaque ficou por conta do terminal alfandegado de Suape. Por lá foram movimentados 7500 contêineres no primeiro semestre deste ano, atingindo a melhor marca na história da unidade. Bebidas alcoólicas, borrachas sintéticas, módulos de painéis solares, pneus e motocicletas responderam pela maior parte das mercadorias importadas no período.

Os 7500 contêineres movimentados nos seis primeiros meses do ano representaram alta de 22% quando comparado ao mesmo período de 2021, quando o volume chegou a 6100 unidades.

O terminal alfandegado do Guarujá obteve papel relevante e estratégico na ampliação do faturamento no período. Os destaques da unidade ficaram por conta do crescimento do volume de cargas no segmento químico, com alta de 28%. A companhia transporta e armazena produtos para

o setor que demandam alta capacidade técnica, como isotanques, por exemplo. Outro serviço que registrou alta na unidade foi o de exportação, com avanço de 26%. O armazenamento de cargas refrigeradas apresentou elevação de 20%, com destaque para carnes.

Na unidade de Lages, o transporte de produtos foi o grande propulsor de crescimento. Por lá a movimentação de contêineres avançou 42% nos seis primeiros meses do ano, passando de 3055 unidades para 4328.

Outros fatores também têm impulsionado a busca por espaço nos terminais retroportuários da Localfrio. Os regimes aduaneiros especiais, como o de entreposto, é um dos diferenciais buscados neste momento. Com ele, os importadores conseguem fazer o desembaraço de suas cargas de forma fracionada, o que permite melhor planejamento do fluxo de internalização das mercadorias de acordo com a demanda. Além disso, o regime especial permite manter as mercadorias por até dois anos armazenadas com total suspensão de tributos, com possibilidade de reexportação para outros países.

Mais um fator que tem estimulado a busca de armazenagem nos terminais da Localfrio é o aumento da incidência de demurrage (taxa cobrada pelos armadores pelo atraso na devolução de contêineres). Este item pode impactar fortemente os custos de importação. A capacidade de armazenagem e a agilidade da Localfrio nas operações têm ajudado a aliviar esta pressão de custos para os clientes.

“O impacto do demurrage varia em função do porte dos clientes, produtos e tipos de contêineres utilizados, podendo variar de US\$ 60 a US\$ 300 por dia. É mais compensador transferir a carga para um armazém alfandegado e liberar os contêineres o mais rápido possível”, diz Simione. “Os terminais portuários são pontos de passagem das mercadorias e por isso a estrutura oferecida não atende às necessidades dos importadores em suas demandas por serviços personalizados e prazos mais longos de armazenagem. Já os terminais retroportuários alfandegados possuem mais infraestrutura para armazenagem e oferecem ainda uma gama de serviços adicionais que os terminais portuários não oferecem”, completa.

A Localfrio é a única empresa do setor com terminais alfandegados localizados nos principais hubs marítimos de comércio exterior no país (Santos, Suape e Itajaí). A companhia se destaca ainda por ser dona do único terminal alfandegado frigorificado do Porto de Santos. A companhia é um dos maiores operadores logísticos de produtos químicos do país e, no porto de Suape, detém a liderança de cargas de projeto para grandes parques eólicos do Norte e Nordeste.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/09/2022

HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS SEM PLANEJAMENTO, LIDERANÇA FORTE E CONHECIMENTO TÉCNICO

Editor Portogente



Quando um refrigerador não é um refrigerador? Quando ele está em Pittsburgh no momento em que é desejado em Houston. (J.L.Heskett)

Porto de Santos passará a usar hidrovias — Foto: Divulgação/Codesp.

Desde 2008, quando Portogente promoveu o debate no auditório da autoridade portuária, antiga Codesp, sobre construir hidrovias, com participação de representantes dos 6 municípios da Baixada Santista com ligações fluviais com o estuário do Porto de Santos, houve muitas iniciativas nesse sentido. Entretanto, sem qualquer consequência. A

única razão palpável é que o principal porto do Hemisfério Sul não tem gestão à altura do seu papel, como se assiste e tem sido apontado.

Relatório técnico * Estudos hidroviários da Baixada Santista - clique aqui.

<https://gelehrter.com.br/wp-content/uploads/2015/10/Fase3.pdf>

Enquanto isso, às margens do Rio Casqueiro, que deságua no estuário do porto, vem ocorrendo uma expansão da atividade portuária por avenidas das cidades e impactando o viário. Porque uma ponte, em Cubatão, cuja altura (calado aéreo) não permite o trânsito de embarcações com contêineres, impede a navegação fluvial. É a partir desse tipo de realidade que convém retomar esse debate. Pois, a necessidade e a viabilidade dessas hidrovias são uma decisão definitiva.

Instituto de Engenharia * Bussinger defende hidrovias no litoral paulista para reduzir gargalos

<https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2009/12/08/bussinger-defende-hidrovias-no-litoral-paulista-para-reduzir-gargalos/>

No início do século XX, quando da construção do Porto de Santos pela Companhia Docas de Santos (CDS), todo o material da construção da usina hidrelétrica de Itatinga, que alimenta de energia boa parte do porto, foi transportado pelo canal da Bertioga. Recentemente, a fábrica de pás eólicas, Tecsis, em Sorocaba/SP, fechou por causa da sua logística dispendiosa, para exportação da sua produção pelo Porto de Santos. Cuja solução teria sido dada se instalada em Bertioga, à margem do canal e competitiva com as pás eólicas fabricadas no porto de Suape/PE.

Leia mais * Pás eólicas para exportação se fabrica nos portos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/92877-pas-eolicas-da-tecsis-na-construcao-da-logistica-4-0>

Outra situação contraproducente na conquista dessas hidrovias tem sido a politização partidária entre a Santos Port Authority (SPA) e a estadual Agência Metropolitana da Baixada Santista (Agem), que tem estudos de qualidade para a construção dessas hidrovias. O papel desimportante da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nesse projeto, põe em dúvida a eficácia dessa agência nas políticas portuárias e sugere a necessidade da sua revisão quanto ao mais importante porto brasileiros.

Agência Metropolitana de Desenvolvimento – Agem * Dados gerais da Baixada Santista - Condesb

<https://portogente.com.br/images/CT-HD-03.141.pdf>

Tais fatos, expõem um Porto de Santos desalinhado com o seu papel principal de atrair carga e ser produtivo. Sem abrir acessos, inviabiliza a sua expansão e o seu crescimento com retro áreas integradas por hidrovias, com prejuízo na competitividade do produto nacional no mercado internacional. Faltam planejamento, liderança forte e conhecimento técnico. É disto que vamos falar sobre as Hidrovias do Porto de Santos.

Dia a Dia – Portogente * 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>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/09/2022

EDITORIAL – A LUTA PELO REPORTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Ministério da Economia planeja incluir, no Projeto de Lei Orçamentária Anual (Ploa) 2023, a previsão de perda de receita com o Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), como destaque reportagem publicada nesta edição do BE News.

A medida é necessária pois o Ploa esma as receitas e fixa as despesas para o próximo ano. Assim, para o Reporto ser aplicado e ter seus benefícios concedidos a empresas do setor de infraestrutura, a previsão de perda de receita que ele irá originar deve estar no texto.

Este é o movimento de o Reporto não estar em vigor neste ano, apesar da legislação prever sua aplicação já em 2022. Ocorre que o Reporto é essencial para impulsionar os investimentos no setor de infraestrutura. O regime foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. E se encerrou no fim de 2020, mas, após pressão de segmentos da economia, voltou a ser oferecido.

Por isso, sua ausência em 2022 levou o setor portuário a considerar este um ano perdido, uma vez que investimentos estão sendo adiados por causa da falta de seus benefícios.

Faltou planejamento ao Governo para evitar essa aparente contradição, especialmente em um ano em que as autoridades buscaram impulsionar investimentos nesses setores. E também não houve qualquer medida paliativa para compensar tais perdas temporariamente.

Que o Reporto efetivamente esteja no Orçamento de 2023 e os mercados portuários e ferroviários possam voltar a usufruir de seus benefícios. Afinal, investir em infraestrutura é reduzir custos na produção nacional, ampliando sua competitividade e impulsionando o comércio exterior. É enfim, fomentar a economia. E esse é o grande objetivo de todos os envolvidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

MALHA OESTE 1

O Ministério da Infraestrutura adiou a relicitação da Malha Oeste, ferrovia que vai de Mairinque (SP) a Dourados (MS). Até então previsto para outubro, ele deve ser realizado em dezembro. A mudança foi necessária devido à necessidade de mais tempo para a conclusão dos estudos do projeto. Esse é o segundo adiamento. Inicialmente, a relicitação estava programada para ocorrer em setembro.

MALHA OESTE 2

Com um traçado estratégico, ligando as zonas produtoras agrícolas do Centro-Oeste ao Interior de São Paulo, facilitando o acesso ao Porto de Santos (SP), a Malha Oeste está desativada. Um levantamento realizado no ano passado apontou que, para ser recuperada e voltar a receber o tráfego ferroviário, serão necessários investimentos que vão chegar a R\$ 15 bilhões.

AÇU 1

O Porto do Açú, localizado no Litoral Norte do Rio de Janeiro, quer atrair mais cargas de Minas Gerais. E entre as mercadorias de maior interesse, está o café. Para isso, o complexo marítimo reuniu seus principais clientes em Belo Horizonte, na última quarta-feira. Presente no evento, o CEO do porto, José Firmo, destacou que suas instalações são “a melhor alternativa logística para empresas mineiras, tanto para escoamento da produção quanto para importação de insumos e recursos”, citando a localização e a infraestrutura, “que podem tornar os produtos mineiros ainda mais competitivos”.

AÇU 2

Com o terceiro maior terminal de minério de ferro do Brasil, o Porto do Açú já atende mineradoras, siderúrgicas e representantes do agronegócio de Minas Gerais. É no complexo onde termina o mineroduto do Sistema Minas Rio, da Anglo American, que tem mais de 500 quilômetros de extensão. E o Terminal Multicargas do Açú, o T-Mult, que operou 4,3 milhões de toneladas no ano passado, tem 60% de suas cargas vindas do estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022

NACIONAL - TCU MANTÉM DECISÃO DO GOVERNO DE NÃO RENOVAR ARRENDAMENTO DE TERMINAL EM SANTOS

Determinação da corte possibilita a sequência do PDZ do Porto e da licitação do futuro terminal STS 53

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O PDZ do Porto de Santos foi aprovado em julho de 2020 e prevê o reordenamento dos terminais de contêineres/carga geral que possuem contratos a vencer

O TERMINAL STS 53 TERÁ 87.981 METROS QUADRADOS E ABARCA, ENTRE OUTRAS ÁREAS, AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS SITUADAS EM OUTEIRINHOS. O ARRENDATÁRIO ASSINARÁ CONTRATO DE 25 ANOS

O Tribunal de Contas da União (TCU), considerou improcedente o pedido de medida cautelar por possíveis irregularidades na não prorrogação de contrato de arrendamento dos armazéns 22 e 23 Internos e áreas adjacentes para exploração de instalações portuárias situadas em Outeirinhos, na margem direita do Porto de Santos.

O tribunal acatou os argumentos da Secretaria Nacional de Portos Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura que argumentou que o governo “priorizou a licitação de um grande terminal em linha com os instrumentos de planejamento vigentes”.

A pasta também alegou que projeto previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos trará “ganhos de escala e operação integrada, por meio de um único arrendatário”. A nova proposta, por trazer alterações no perfil de carga da região, traz restrições legais.

Além disso, haverá uma considerável ampliação das áreas. Todos esses fatores descaracterizam o contrato assinado em 2000 com a Companhia Bandeirantes. Portanto, “a única política pública viável para materializar o planejamento seria [uma nova] licitação [...] que podem se mostrar mais vantajosas que a manutenção da área com o mesmo arrendatário”.

Sobre o PDZ de Santos

O PDZ do Porto de Santos foi aprovado em julho de 2020 e prevê o reordenamento dos terminais de contêineres/carga geral que possuem contratos a vencer, com destinação à armazenagem e movimentação de granéis sólidos minerais (preferencialmente fertilizantes). A longo prazo, a atual área utilizada para passageiros será incorporada ao conjunto de terminais de fertilizantes.

O reordenamento seguirá da seguinte forma: construção de três viadutos, uma pera ferroviária; uma terceira linha férrea no Valongo; instalação de pátios ferroviários; eliminação de passagens de nível ao Terminal Marítimo de Passageiros (Concais), das instalações da Marinha e do T-Grão. Paquetá e Outeirinhos seriam destinados a granéis sólidos e fertilizantes; Macuco à celulose e Ponta da Praia destinada a granéis sólidos vegetais (grãos).

STS 53

Com a decisão do TCU, o governo conseguiu mais uma liberação para licitar o terminal STS 53, destinado à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.

O terminal terá 87.981 metros quadrados e abarca, entre outras áreas, as instalações portuárias situadas em Outeirinhos. O arrendatário assinará contrato de 25 anos. A receita bruta global alcançará R\$ 6 bilhões. Os investimentos totais serão de R\$ 658,8 milhões. A movimentação total atingirá 89,8 milhões de toneladas.

Vale lembrar que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo também pretende deixar a decisão sobre arrendamento do terminal, juntamente com o STS 10 (voltado ao transporte de contêineres), para o novo operador do Porto de Santos. Contudo, o martelo só será batido caso aconteça uma tramitação rápida dentro do tribunal.

Desestatização de Santos

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, no Diário Oficial de ontem, o encaminhamento do processo de desestatização do Porto de Santos para o Ministério da Infraestrutura. A informação da publicação já havia sido antecipada pelo BE News em edição da última terça-feira. Agora, o Ministério da Infraestrutura deverá compilar todos os documentos para envio dos documentos e minuta de edital ao TCU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022

NACIONAL - REPORTO JÁ ESTÁ PREVISTO NO ORÇAMENTO DE 2023

Previsão acalma setor portuário e ferroviário, mas ano perdido de 2022 ainda é ponto de reclamação
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O Reporto foi instituído em 2004 e tem o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário

A área econômica do governo informou a representantes do setor portuário que a previsão do Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) deverá ser incluída ainda hoje no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2023, conforme apurou o BE News.

O PLOA é a proposta que esma as receitas e fixa as despesas para o próximo ano, a partir de um grande volume de informações técnicas. Foi publicado no fim de agosto, mas o Poder Executivo tem até a meia-noite de hoje para enviar ao Congresso Nacional informações complementares. Depois de discutido e aprovado na Comissão Mista de Orçamento (CMO), precisa ser referendada pelo plenário do Congresso.

A previsão no PLOA será um alívio para empresas do setor portuário e ferroviário que vem sofrendo há cinco meses sem poder usar o benefício. Desde que o projeto foi promulgado, o Reporto segue sem ser autorizado pela Receita Federal.

Há meses o jornal BE News vem pedindo um posicionamento à Receita Federal sobre o caso, mas, até o fechamento desta edição, não obteve resposta. Segundo apuração, auditores do órgão estão instruídos a não falar do caso ao longo de todo o período eleitoral.

Entenda o caso

O Reporto foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. O benefício se encerrou no fim de 2020, mas durante a tramitação do Projeto de Lei do BR do Mar, o deputado Gurgel (PSLRJ) acolheu a emenda, que prorroga o Reporto até o fim de 2023. Contudo, em janeiro deste ano, o governo vetou o dispositivo.

De acordo com a justificativa apresentada para o veto, a proposição incorreria em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, já que implicaria renúncia de receitas sem a “apresentação da esmola do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias”.

Mas após um trabalho das associações empresariais portuárias, os articuladores políticos do governo demonstraram apoio ao pleito e o Congresso derrubou o veto, mantendo o regime de isenção fiscal.

No entanto, a Receita Federal argumenta que, durante a produção e aprovação da LOA (Lei Orçamentária Anual) de 2022, construída e aprovada no ano anterior, não foi colocada previsão orçamentária para liberação do tributo. Caberia ao Executivo ou ao relator do Orçamento, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), submeter à aprovação do Legislativo.

“Ano perdido”

Apesar da previsão estar dentro do Planejamento do governo para o ano que vem, empresas do setor portuário e ferroviário consideram o ano de 2022 como perdido. Matéria publicada pelo BE News no início de agosto mostrou que diversos terminais estão segurando os investimentos. O motivo é a insegurança trazida pelos impedimentos da Receita Federal baseada no argumento de que não há previsão orçamentária para a medida.

Atualmente diversas empresas (em portos do Pará, do Paraná, de Manaus e de Santos) entraram com Mandados de Segurança para conseguir fazer uso do regime, mas somente por força de uma ação judicial. Outros também devem entrar na justiça, porém a maioria segue segurando seus investimentos.

Entre as empresas que entraram com Mandados de Segurança contra a Receita está a Super Terminais, do Polo Industrial de Manaus. Durante o Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária – realizado pela Una Markeng de Eventos, o diretor do terminal, Marcello Di Gregorio, afirmou que está tendo atrasos com os equipamentos adquiridos via Reporto – três guindastes elétricos Panamax e um terminal tractor que aumentarão a capacidade operacional da companhia em 25%.

“Ainda não sabemos quando esses novos equipamentos entrarão em vigor. Um dos gargalos que estamos tendo é o Reporto. Apesar dele ter sido retomado pelo Congresso, a Receita Federal está recente em liberá-lo. Não é só um problema nosso e sim de vários portos. Esse é um dos nossos desafios”, disse.

Segundo Di Gregorio, a necessidade de impetrar o Mandado de Segurança trouxe um atraso de três meses para que o terminal possa utilizar o novo maquinário.

“Esses equipamentos já poderiam estar sendo instalados para chegada dos novos guindastes. Só esse atraso de 45 dias nos atrasará três meses do cronograma original. Portanto, só conseguiremos finalizar as obras em março de 2023”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022

NACIONAL - PARLAMENTARES VÃO TENTAR PRORROGAÇÃO DO REPORTO ATÉ 2024

Objetivo é compensar prejuízos trazidos às empresas dos setores portuário e ferroviário

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



Divulgação/Abrates

Empresas dos setores portuário e ferroviário que não puderam usufruir de maneira segura do Reporto, daí a intenção de prorrogá-lo até 2024

Senadores e deputados ligados à Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) tentarão fazer com que o regime Tributário Para Incentivo à Modernização e

Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) seja ampliado para 2024.

O objetivo é compensar o ano perdido de 2022 para empresas dos setores portuário e ferroviário que não puderam usufruir de maneira segura do benefício. Há um entendimento de que a ação trouxe prejuízos para as empresas e que os investimentos precisam ser restituídos.

Conforme matéria publicada pelo BE News, o ex-deputado, Edinho Bez, diretor Institucional de Logística da Frenlogi, Edinho Bez teve conversas com consultores do Senado para elaborar uma resolução autorizando o Reporto.

O resultado foi a elaboração de uma Nota Informava feita a pedido do presidente da Frenlogi e senador, Wellington Fagundes (PL-MT). O BE News teve acesso à nota produzida pela consultoria interna em 15 de agosto. Nela duas recomendações foram feitas.

A primeira é que o Congresso recomende que os mandados de segurança continuem sendo enviados pelas empresas. A segunda, de que seja encaminhado um Projeto de Lei Complementar (PLP) que, de algum modo, afaste a necessidade de obediência às regras fiscais. Na prática, a apresentação de um PLC que dispensa a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Além das recomendações da nota informava, a reportagem apurou que os senadores também trabalham para que o Reporto seja prorrogado por mais um ano. O ex-deputado Edinho Bez já está em conversas com o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR), e com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para agilizar medidas alternativas - inclusive colocando em consideração as que o consultor encaminhou.

O BE News entrou em contato com o presidente da Frenlogi. Ele confirmou que há tratativas entre a frente e o Congresso para resolver o imbróglio do Reporto. "Isso precisa ser resolvido o quanto antes, para não gerar insegurança jurídica e prejuízos enormes ao setor. O que foi acordado precisa ser cumprido", afirmou o senador.

O que é um PLP

Um Projeto de Lei Complementar (PLP) pode ser apresentado por qualquer deputado ou senador, comissão da Câmara, do Senado ou do Congresso, pelo presidente da República, pelo procurador-geral da República, pelo Supremo Tribunal Federal, por tribunais superiores e cidadãos. Projetos de Lei Complementar estipulam regras para cooperação entre a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios, em temas especificados pela Constituição.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/09/2022

NACIONAL – BAIXE O APLICATIVO BE NEWS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



BE NEWS
APLICATIVO

As informações que movem o mercado, na palma da sua mão.

Baixe o aplicativo BE News e seja o primeiro a saber das principais notícias sobre portos, logística e transportes, confira as matérias mais acessadas da semana e leia o jornal BE News.

Baixe o aplicativo do BE News
Procure BE News na sua loja de aplicativos, ou acesse pelo QR code.

Siga-nos nas mídias sociais.

 @portalbenews  Portal BeNews

www.portalbenews.com.br

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022

NACIONAL – ENCONTRO QUE DISCUTE TECNOLOGIA PORTUÁRIA NA FINLÂNDIA TERÁ PRESENÇA DE EMPRESA BRASILEIRA

Wilson Sons participará pela primeira vez, após ser a selecionada e aprovada como novo membro do Conselho do TIC 4.0

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Wilson Sons foi convidada pelo órgão em novembro do ano passado, devido aos investimentos em automação e digitalização de seus terminais de contêineres

Acontece hoje, na Finlândia, a reunião do Conselho do TIC4.0, Comitê da Indústria de Terminais (Terminal Industry Committee TIC 4.0) que fomenta a inovação tecnológica no setor portuário. E a empresa de

navegação brasileira Wilson Sons estará presente pela primeira vez, após ser selecionada e aprovada como novo membro do Conselho. A companhia é a primeira da América Latina a ingressar no grupo, que reúne players globais tanto da indústria de operadores de terminais quanto de fabricantes e fornecedores de equipamentos e tecnologia de ponta portuários.

O objetivo do encontro será definir novos padrões e os próximos saltos de tecnologia para terminais de contêineres. Além da presença das companhias players globais como membros do Comitê, o TIC 4.0 é endossado pela Federação das Empresas e Terminais Portuários Privados Europeus (Feport) e pela Associação dos Fabricantes de Equipamentos Portuários (Pema).

Divulgação/Wilson Sons



“ESTAMOS BASTANTE ENTUSIASMADOS PARA APRENDER E CONTRIBUIR COM O COMITÊ, TRAZENDO A NOSSA EXPERIÊNCIA DE MAIS DE 180 ANOS DE OPERAÇÕES NO BRASIL, SEMPRE INOVANDO E BUSCANDO EFICIÊNCIA”

ARNALDO CALBUCCI
COO da Wilson Sons

Para Arnaldo Calbucci, COO da Wilson Sons, a participação neste primeiro evento será útil para entender a dinâmica do TIC 4.0 e engajar nos grupos de trabalho.

“Nesta reunião será discutido e aprovado o novo conjunto de padrões de informações, chamado TIC4.0 2022.005 que trata de dados estrutura os do TOS (sistema de operações). Estamos bastante entusiasmados para aprender e contribuir com o comitê, trazendo a nossa experiência de mais de 180 anos de operações no Brasil, sempre inovando e buscando eficiência”, disse Arnaldo.

O TIC 4.0 2022.005 é um conjunto de padrões de informações que engloba processos específicos do sistema de operações (TOS: Terminal Operating System) como formato de listas e instruções de trabalho para movimentação de contêineres; informações relativas a preparação para receber o navio (preparation at arrival) e informações para fechamento e partida do navio (closing at departure).

Questionado sobre o que o setor pode esperar em relação a novas tecnologias, Calbucci explicou que o TIC 4.0 tem intuito exclusivo de criar padrões para todos os processos operacionais, facilitando assim o intercâmbio de informações entre diferentes sistemas e tecnologias.

Neste sentido, o TIC 4.0 possui grupos de trabalho multidisciplinares, com analista de sistemas, engenheiros de equipamentos, entre outros profissionais, que de forma colaborativa definem o formato, o conteúdo e demais atributos de todo e qualquer dado gerado por diferentes equipamentos e sistemas em um terminal de contêineres. Isto possibilita uma linguagem única de troca de informações, padrões que podem ser seguidos pela indústria de automação e tecnologia para terminais, facilitando a implantação de soluções de diferentes fabricantes, em um mesmo ecossistema.

“Isso reduz custos com desenvolvimento de interfaces entre sistemas, garante interoperabilidade e flexibiliza a decisão de investimento em diferentes produtos e fornecedores sem perda de eficiência”, analisa o COO da Wilson Sons.

O TIC 4.0 É UM COMITÊ INTERNACIONAL ESSENCIAL PARA AS EMPRESAS FOMENTAREM NOVOS SALTOS TECNOLÓGICOS, EM GRANDE ESCALA, CRIANDO PADRÕES EM BLOCO DE AUTOMAÇÃO, COMUNICAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES ELETRÔNICAS NOS PORTOS

De acordo com o executivo, à medida que o comitê evolui no trabalho técnico, mais padrões serão publicados ao longo do tempo e os fabricantes de equipamentos e tecnologia poderão adaptar os seus produtos e criar novos produtos com base nestes padrões. “No futuro poderemos ter uma ISO específica para informações de automação de terminal de contêineres”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/09/2022

REGIÃO SUDESTE – FURNAS E SPA DISCUTEM PROJETO DE GERAÇÃO DE PRODUTOS A PARTIR DA USINA DE ITATINGA

Representante da empresa do setor de energia expôs o assunto durante a Jornada ESG, promovida pela Autoridade Portuária de Santos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Furnas e Santos Port Authority (SPA) discutem geração de produtos a partir da Usina Hidrelétrica de Itatinga. O assunto foi comentado pelo diretor de Gestão Corporativa de Furnas, Pedro Brito, durante a sua palestra “ESG in Context: Internalização no negócio, responsabilidade climática e transição energética”, realizada online, na manhã de ontem, na primeira edição da Jornada ESG do Porto de Santos. O evento é promovido pela SPA.

“A gente tem conversado com o (presidente da SPA, Fernando) Biral, com a Secretaria de Infraestrutura, que a Usina Hidrelétrica de Itatinga pode ser uma fonte muito importante para o porto para geração de produtos. Talvez, a questão energética do porto passe por uma mudança estrutural do sistema de distribuição e transmissão do porto”, afirmou Brito, comentando que o assunto vem sendo discutido em várias reuniões.

Segundo Brito, os próprios terminais do complexo portuário poderiam se utilizar desse sistema. “O porto tem vários terminais que poderiam se organizar dentro de um greed integrado, o que seria mais barato para todos. Todos poderiam se aproveitar de uma pauta de mudanças climáticas, onde a Usina de Itatinga seria usada para produção de produtos e não para consumo, especificamente, de energia do porto”, disse Brito.

“Estamos num momento de mudança de regime, mas este é um dos projetos que eu mais acredito. O maior porto da América Latina precisa ser competitivo não só nos negócios de logística, de shipping portuário, pois ele tem uma capacidade de se transformar em um smart hub (logística e transporte para recebimento, armazenagem, distribuição, produção de energia, de fonte sustentável e hidrogênio (H2). O porto é uma economia dentro de outra economia e precisa se comunicar com a sociedade”, enfatizou.

O diretor de Gestão Corporativa de Furnas ressaltou que para Itatinga se transformar em uma usina geradora de produtos precisa de mudanças estruturais. “Ela é muito importante tanto do ponto de vista da disponibilidade quanto do avo que já está instalado”, disse.

Vale lembrar que SPA e Furnas assinaram um Termo de Cooperação, no dia 10 de maio, para desenvolver soluções de energia limpa.

Conforme divulgado à época pela SPA, por meio do acordo, as empresas se comprometem a realizar ações para viabilizar atividades técnicas e científicas nas áreas de energia e infraestrutura, para a execução de programas e projetos de interesse comum. Serão desenvolvidas atividades e estudos relacionados à exploração e aplicação de soluções energéticas e de inovação no setor de energia, bem como à exploração e aplicação de soluções em negócios e de inovação no setor de blue economy (economia azul ou dos oceanos), que na definição do Banco Mundial é “o uso sustentável dos recursos oceânicos para o crescimento econômico, melhoria dos meios de subsistência e empregos, enquanto preserva a saúde do ecossistema oceânico”.

Os compromissos previstos no termo, as metas a serem atingidas, benefícios esperados, cronograma de atividades e nomeação dos gestores de cada parte constam de um plano de trabalho elaborado pelas duas empresas.

Jornada ESG

A Santos Port Authority (SPA) promoverá a I Jornada ESG do Porto de Santos até o próximo dia 21. A realização é uma evolução do Mês do Meio Ambiente e da Semana de Integridade, eventos tradicionais da SPA que foram unidos com objetivo de fomentar promover junto à comunidade

portuária uma ampla discussão sobre o tema ESG, parte integrante da estratégia corporativa da Companhia.

O evento será realizado de forma híbrida, mas o encerramento será presencial. Em todos os dias a transmissão online ocorrerá pelo Youtube. A programação completa está em: <https://www.portodesantos.com.br/jornadaesg/>.

O diretor de Gestão Corporativa de Furnas, Pedro Brito, disse que Itatinga precisa passar por mudanças estruturais para se tornar uma usina geradora de produtos



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/09/2022

REGIÃO NORDESTE - SANTOS BRASIL É AUTORIZADA A OPERAR TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAQUI

Complexo é um hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Santos Brasil arrematou três terminais no Porto de Itaqui em leilão realizado na B3 em abril do ano passado

A SANTOS BRASIL VEM TENTANDO OBTER LICENÇA PARA INÍCIO DAS OPERAÇÕES DE SEU SEGUNDO TERMINAL BROWNFIELD, O TGL 1, E TAMBÉM NO PROJETO DA TERCEIRA ÁREA ARREMATADA

A empresa de soluções logística Santos Brasil conseguiu ontem a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar o TGL 3, seu primeiro terminal de granéis líquidos no Porto de Itaqui (MA). O complexo é um hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem enorme potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Com capacidade nominal de 20 mil m³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel, o terminal tem conexões com os modais marítimo, rodoviário, ferroviário e dutoviário e é um dos três terminais arrematados pela Companhia em leilão realizado

na Bolsa de Valores (B3) em abril do ano passado – dois brownfields (que estavam em operação) e um greenfield, com início de operação previsto até 2026.

A Santos Brasil vem tentando obter a licença para início das operações de seu segundo terminal brownfield, o TGL 1, e também no projeto da terceira área arrematada, que irá ampliar a capacidade de armazenamento e melhorar o nível de serviço aos clientes.

Combinadas, as outorgas somaram R\$ 157,3 milhões. O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 201 mil m³ de capacidade nominal, depois de executados os investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo CapEx pode superar R\$ 500 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM INICIA EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DA TEMPORADA 2022/2023

Primeira carga saiu com 2,5 mil toneladas rumo à Europa

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Porto do Pecém embarcará neste ano melancias, uvas e mangas, frutas cultivadas por agricultores do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia

O CEARÁ SE CONSOLIDOU, NO ANO PASSADO, COMO O TERCEIRO MAIOR EXPORTADOR DE PRODUTOS DO AGRO DA REGIÃO NORDESTE, COM UM CRESCIMENTO DE 47,7% ENTRE 2020 E 2021

O Porto do Pecém (CE) iniciou, no último dia 9, a temporada 2022/2023 de exportações de frutas frescas, que são produzidas em três estados da região Nordeste, além do Ceará. A primeira operação contabilizou 100 contêineres enviados à Europa, um total de 2,5 mil toneladas do produto, das quais 90% eram melões. As frutas continuarão sendo embarcadas semanalmente à Europa até fevereiro do ano que vem, em navios da MSC.

Completam a safra melancias, uvas e mangas, frutas cultivadas por agricultores do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia. Os dois principais destinos são os portos de Roterdã (Holanda) e de Londres (Inglaterra).

A viagem de Pecém até Roterdã é feita em 13 dias, prazo que favorece o complexo portuário nordestino devido à sua localização geográfica.

Além da linha da MSC que opera entre Pecém e o norte da Europa, a empresa de transporte marítimo leva as frutas nacionais para os países do Mediterrâneo. Já a Hamburg Sud fica responsável pelo embarque da carga para os Estados Unidos.

O Ceará se consolidou, no ano passado, como o terceiro maior exportador de produtos do agro da região Nordeste, com um crescimento de 47,7% entre 2020 e 2021, contabilizando US\$ 454,7 milhões, segundo dados da Secretaria Executiva do Agronegócio do Ceará.

Só as exportações das frutas foram as responsáveis por US\$ 80,07 milhões, fortalecendo a fruticultura como o segundo setor do agronegócio que mais exportou no Estado, atrás somente do valor conquistado pelo embarque da castanha de caju, que gerou US\$90,22 milhões.

Entre as frutas se destacam as operações com melões, com um acréscimo de 13% entre 2020 e 2021 e receita de US\$ 57.038,3 milhões, e as melancias, com crescimento de 25,8% no período e US\$ 10.446,4 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/09/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

V CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM COMEÇA NESTA QUINTA-FEIRA

Fonte: Santa Portal (15 de setembro de 2022)



Foto por: Arquivo/Santos Port Authority

O V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM começa nesta quinta-feira (15) com uma programação extensa de painéis. O congresso é realizado pela ABDM em parceria com a Unisanta e o Sistema Santa Cecília de Comunicação.

As inscrições para o evento presencial já foram preenchidas, mas os interessados podem garantir o ingresso por meio do link. Os alunos de direito da Unisanta podem assistir aos painéis de forma gratuita. Os ingressos variam de R\$ 70 a R\$125.

O evento vai contar com a presença da Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Flavia Takafashi, para discutir sobre Cadeias Verticalizadas – Análise Regulatória e Concorrencial.

Também vão estar presentes no evento Fernando Biral, Presidente da Santos Port Authority (SPA) e Sergio Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP).

Os Ministros Alexandre Luiz Ramos (TST), Douglas Alencar Rodrigues (TST), Guilherme Caputo Bastos (TST), Paulo Moura Ribeiro (STJ) também marcam presença nos painéis.

Confira a programação completa aqui!

<https://santaportal.com.br/porto-e-negocios/v-congresso-brasileiro-direito-maritimo-portuario-abdm-comeca-quinta-feira/>

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

Data: 15/09/2022

SANTOS BRASIL OBTÉM AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DO ITAQUI

Fonte: Agência Porto (15 de setembro de 2022)

A Santos Brasil acaba de conquistar a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar o TGL 3, seu primeiro terminal de graneis líquidos, no Porto do Itaqui (MA). O porto é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem enorme potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Com capacidade nominal de 20 mil m³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel, o terminal tem conexões com os modais marítimo, rodoviário, ferroviário e dutoviário e é um dos três terminais arrematados pela companhia em leilão realizado

na B3 em abril do ano passado — dois brownfields (que estavam em operação) e um greenfield, com início de operação previsto até 2026.

A Santos Brasil informa seguir trabalhando pela obtenção da licença para início das operações de seu segundo terminal brownfield, o TGL 1, e no projeto da terceira área arrematada.

Combinadas, as outorgas somaram R\$ 157,3 milhões. O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 201 mil m³ de capacidade nominal, depois de executados os investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo CapEx pode superar R\$ 500 milhões.

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

Data: 15/09/2022

PORTO DE SANTOS É AVALIADO EM R\$ 3,015 BILHÕES APÓS APROVAÇÃO DA DESESTATIZAÇÃO

Fonte: Costa Norte (15 de setembro de 2022)



Contêineres crescem 11% no mês e totalizam 440 mil TEU (Divulgação/Massa)

O processo de desestatização do Porto de Santos foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. O aval foi assinado pelo diretor-geral, Eduardo Nery, contudo a proposta segue para o Ministério da Infraestrutura, responsável por apresentar

o projeto ao Tribunal de Contas da União.

Outros processos devem ocorrer antes da avaliação definitiva envolvendo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

O Ministério da Infraestrutura acredita que o leilão ocorrerá ainda em 2022, em Santos. A Antaq estipulou o valor do Porto de Santos em cerca de R\$ 3,015 bilhões, além de R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, destes: R\$ 2,1 bilhões destinados para infraestrutura portuária e R\$ 4,2 bilhões para a ligação seca entre Santos e Guarujá.

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

Data: 15/09/2022

CNA DEBATE PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO MERCADO MUNDIAL DE GRÃOS

Informações: Notícias agrícolas (15 de setembro de 2022)

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) participou, na terça (13), da reunião conjunta das Câmaras Setoriais de Milho e Sorgo e de Soja, do Ministério da Agricultura (Mapa), para discutir, entre outros temas, o aumento da participação do Brasil nos fóruns mundiais de grãos.

No encontro, foi debatida a possibilidade de o Brasil fazer parte do Conselho Internacional de Grãos (IGC), uma organização intergovernamental que busca promover a expansão, abertura e equidade no setor de grãos e contribuir para a estabilidade do mercado e para o aumento da segurança alimentar mundial.

Para o presidente da Comissão Nacional de Cereais, Fibras e Oleaginosas da CNA, Ricardo Arioli, a participação do Brasil no Conselho tem que ser estudada, uma vez que os principais players do mercado compõem o colegiado.

“O Brasil tem que ser protagonista nas pautas internacionais em defesa do interesse dos produtores rurais, mas é necessário aprofundar as discussões sobre o tema e analisar a aderência da pauta prioritária do IGC à nossa realidade”, disse.

Durante a reunião, a Embrapa Milho e Sorgo apresentou o programa de incentivo à expansão do sorgo no Brasil, que tem como objetivo promover o aumento do cultivo do cereal para ampliar a produção de alimentos e dar suporte à cadeia de proteína animal.

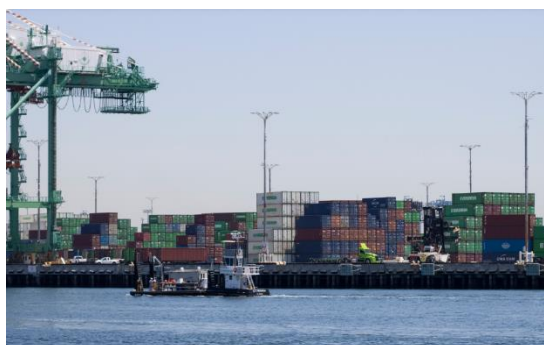
Os integrantes das duas Câmaras Setoriais também debateram o controle da cigarrinha-do-milho no país. Segundo o assessor técnico da CNA, Tiago Pereira, o controle da praga é uma ação complexa e exige intervenções antes do plantio, durante a condução da lavoura e após a colheita.

Outros temas tratados na reunião foram a Plataforma Bio e Rede de Biofábricas da Embrapa Milho e Sorgo.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/09/2022

PORTO DE LOS ANGELES OFERECE US\$ 5 MILHÕES EM INCENTIVOS VERDES

Informações: Port Technology (15 de setembro de 2022)



O Porto de Los Angeles anunciou a liberação de US\$ 5 milhões em incentivos de vouchers para caminhões com emissão zero para operar no porto. Imagem: Port Technology

Isso marca o primeiro de uma série de programas de incentivo que serão financiados pelo **Clean Truck Fund(CTF)**(<https://www.porttechnology.org/news/long-beach-los-angeles-harbor-commissions-approve-clean-truck-fund-spending-plans/>) do porto.

“Nosso porto faz mais do que impulsionar a economia dos Estados Unidos – mostra ao mundo como a gestão ambiental e a prosperidade econômica podem andar de mãos dadas”, disse o prefeito de Los Angeles, Eric Garcetti.

“À medida que continuamos a movimentar cargas recorde, a necessidade de soluções de emissão zero nunca foi tão clara – e trabalhando em parceria com o California Air Resources Board, continuaremos avançando com nosso trabalho para limpar nosso ar e acelerar nossa transição para tecnologias de emissão zero”.

Em novembro passado, a Comissão do Porto de Los Angeles autorizou a cobrança de US\$ 10 por TEU dos proprietários de carga em contêineres carregados entrando e saindo do porto.

O porto disse que os fundos serão usados para caminhões de emissão zero e incentivos de infraestrutura. A arrecadação deve gerar cerca de US\$ 45 milhões por ano.

“Estamos satisfeitos em começar a investir os dólares do Clean Truck Fund que estamos coletando desde abril e usá-los para um futuro de emissões zero”, disse Gene Seroka, Diretor Executivo do Porto de Los Angeles.

“Esta é a primeira de muitas iniciativas de financiamento que o Porto de Los Angeles planejou, pois ajudamos a iniciar a transição para os caminhões mais limpos do mundo”.

A taxa de CTF faz parte da meta do Plano de Ação de Ar Limpo dos Portos da Baía de San Pedro de 100% de caminhões de transporte com emissão zero até 2035
(<https://www.porttechnology.org/news/san-pedro-bay-commits-to-zero-emissions-shipping/>).

O programa de vouchers utiliza o processo de solicitação de financiamento HVIP (Hybrid and Zero Emission Truck and Bus Voucher Incentive Project) existente da Califórnia para fornecer financiamento de incentivo de US \$ 150.000 para **compras elegíveis de caminhões com emissão zero que atendem ao complexo portuário da Baía de San Pedro** (<https://www.porttechnology.org/news/california-grants-2-5-million-to-push-port-of-long-beach-electric-vehicle-project/>).

Lançado pelo California Air Resources Board, o HVIP faz parte da California Climate Investments.

O financiamento é administrado por CALSTART, o atual administrador HVIP, por ordem de chegada, por meio do processo de solicitação de voucher HVIP existente.

As solicitações de vouchers para esses US\$ 5 milhões seguirão os requisitos do HVIP.

Os primeiros caminhões devem começar a operar no Porto no próximo ano.

O porto de Los Angeles movimentou cerca de 935.345 TEU em julho, superando o recorde anterior estabelecido em 2019 em 2,5% (<https://www.porttechnology.org/news/port-of-los-angeles-breaks-records-as-space-opens-up/>).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

EXECUTIVOS DE FINANÇAS ESTÃO ENGAJADOS COM ESG, MAS TÊM DÚVIDAS SOBRE SUA PRÁTICA, APONTA PESQUISA

Segundo levantamento do IBEF-SP com a PwC Brasil, diretores financeiros reconhecem a importância do tema, mas ainda há desafios a vencer para operacionalizar a agenda

Por Marcela Marcos, Especial Para Prática ESG — São Paulo



Maurício Colombari: 'Pesquisa foi positiva no sentido de mostrar uma participação dos CFOs em construir, de fato, a agenda ESG' Divulgação

Um levantamento feito pelo Instituto Brasileiro de Executivos de Finanças (IBEF-SP) com apoio da consultoria e auditoria PwC Brasil mostrou que a sustentabilidade está na agenda dos executivos de finanças. Isso porque 64% dos CFOs (do inglês Chief Financial Officer, traduzido como diretor financeiro) ouvidos afirmaram que participam de programas sobre o tema dentro das organizações em que trabalham.

Para grande parte dos participantes (49%), quem ocupa o cargo é protagonista na definição e no acompanhamento da agenda ESG (sigla para Ambiental, Social e Governança Corporativa), enquanto 38% consideram que sua função quanto ao assunto é dar apoio às demais áreas da organização. Apenas 14% acreditam que o CFO não tem papel relevante dentro deste cenário.



A pesquisa foi feita com base em respostas fornecidas por representantes de 80 companhias de diferentes portos e setores diversos, entre maio e junho de 2022. Do total de respondentes, 80% têm mais de 20 anos de experiência no mercado financeiro.

Na avaliação de Luis Cerresi, primeiro vice-presidente do IBEF-SP, “como os CFOs estão participando cada vez mais da construção das estratégias das empresas e sendo efetivamente agentes de transformação, tem sido visível seu engajamento e liderança nas diversas iniciativas de ESG”.

Mauricio Colombari, sócio da PwC Brasil, compartilha da mesma visão.

- A pesquisa foi positiva no sentido de mostrar uma participação dos CFOs em construir, de fato, a agenda e não apenas em comunicar ao mercado aquilo que já havia sido feito por outras áreas da organização. Nas entrelinhas, estes executivos estão mais abertos a colocar valor nos compromissos sustentáveis e atuar na pauta social, por exemplo - afirma.

Desafios

No entanto, Colombari chama atenção para o fato de que há desafios com relação à maneira de reportar o que as organizações têm feito, sobretudo no dia a dia daquelas de menor porte.

- As grandes empresas listadas na bolsa de valores brasileira (Ibovespa), que preparam relatórios de sustentabilidade com excelência ainda representam uma amostra reduzida do nosso mercado. Para a maior parte das pequenas e médias empresas, inclusive familiares, ter um documento do tipo ainda é uma realidade muito distante.

Mais da metade (59%) dos entrevistados disseram que não publicam relatórios de sustentabilidade com informações tributárias. Paralelamente, quando perguntados sobre se emitem reporte ESG, 35% responderam que “não”; 33% afirmaram que “sim”; 18% disseram “sim, na matriz no exterior” e 15% não emitem, mas “pretendem” fazê-lo.

Para Meily Franco, vice-presidente do IBEF-SP e coordenadora da pesquisa, “mais importante do que reportar o que faz é ter uma noção clara de onde está”. Segundo ela, muitas companhias têm emitido reporte ESG com as próprias ferramentas disponíveis, mas ainda falta uma uniformização, principalmente das métricas utilizadas para compor este material.

A padronização, para Meily Franco, é fundamental para gerar uma base de comparação e auxiliar na tomada de decisões.

O instituto também identificou que o papel das organizações no combate às desigualdades sociais é visto como “muito relevante” por 63% dos executivos ouvidos e mapeou a importância da temática ESG por setor, sendo que o segmento de Tecnologia e Utilidades Públicas foi preponderante, seguido do setor de Agronegócio e Bens Industriais.

O levantamento trouxe, ainda, insights sobre metas de redução de impactos ambientais. Os resultados são vistos com preocupação pelos pesquisadores, já que 38% dos respondentes disseram que as organizações em que trabalham não têm compromissos de descarbonização e 21% ainda estão avaliando assumir tais compromissos. Outros 23% têm como meta ser net zero (quando o nível de emissões de gases geradores de efeito estufa é zero); 10% querem se tornar “carbono neutro” (termo que está ligado à compensação de carbono); e 9% não souberam responder.

Estudos corroboram

Os dados sobre cuidados com o meio ambiente estão em linha com o que demonstrou uma pesquisa da Deloitte, divulgada neste ano, com mais de 350 membros de comitês de auditoria de 40 países pesquisados, segundo a qual quase 60% dos entrevistados não abordam o assunto das mudanças climáticas durante as reuniões nas companhias em que atuam.

Aproximadamente metade dos respondentes disse não ter conhecimento adequado para tomar decisões sobre os riscos relacionados ao clima – sendo que a maioria das pessoas ouvidas ainda precisa definir como as questões ligadas ao clima afetarão as operações, a cadeia de suprimentos e os clientes das empresas que integram.

As informações foram compiladas no relatório 'The ESG Imperative: turning words into action', liderado pelo Project Management Institute (PMI). De acordo com o estudo, a pandemia de Covid-19 pode revelar-se um momento crucial para as questões ambientais, sociais e de governança, na medida em que os executivos se veem diante de uma espécie de “acerto de contas”.

Enquanto o levantamento do IBEF e da PwC sublinha o papel dos executivos de finanças na construção de uma agenda ESG, o relatório do PMI destaca a importância dos gerentes de projeto para encabeçar as mudanças necessárias.

São estes profissionais que farão “as ideias se concretizarem em práticas contínuas, assertivas e sustentáveis a longo prazo”, segundo Ricardo Triana, diretor-geral do Project Management Institute no Brasil e na América Latina.

Cabe a eles, ainda, integrar as metas em indicadores-chave de desempenho e alavancar os resultados para todos os públicos-estratégicos. A principal conclusão do documento é que grande parte dos líderes em geral está despreparada para lidar com questões sobre ESG, por falta de conhecimento e de governança.

Todavia, o relatório do PMI também conclui que um forte compromisso com a temática “é o que a sociedade exige dos negócios modernos – e isso significa mostrar evidências claras de progresso.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2022

TCU DETERMINA QUE BNDES DEVOLVA MAIS RÁPIDO RECURSOS AO TESOURO

Governo espera receber R\$ 80 bilhões ainda neste ano

Por Manoel Ventura — Brasília



Letreiro na entrada da sede do BNDES, no Centro do Rio Leo Martins/Agência O Globo

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) determinou nesta quarta-feira que o BNDES cumpra um cronograma mais rápido de devolução dos aportes feitos pelo Tesouro Nacional durante governos petistas. Os repasses foram considerados irregulares pela Corte de contas.

A medida deve significar a antecipação de R\$ 80 bilhões em recursos públicos que ainda estão em posse do banco de fomento. O governo espera receber o dinheiro ainda neste ano. Outros R\$ 10

bilhões já tiveram a restituição aprovada nas últimas semanas.

Em evento no Rio nesta quarta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que estava apertando o BNDES pela devolução, que vem chamando de “despedalada final”.

Desde o fim de 2021, o BNDES vinha travando uma queda de braço com o Ministério da Economia na tentativa de retardar a devolução do saldo restante.

Com a transferência desses recursos, o BNDES deve zerar a pendência com o Tesouro e reduzir a dívida pública.

A dívida bruta fechou o mês de julho sendo equivalente a 77,6% do PIB. Com a devolução de recursos do BNDES, o crescimento do PIB e o pequeno superávit primário (ou seja, receitas maiores que despesas, sem contar os juros), o governo espera fechar a dívida pública próximo ou abaixo do início da gestão Jair Bolsonaro, quando este indicador estava em 75,4% do PIB.

O governo pretende usar esses dados como trunfo para responder às críticas sobre a gestão fiscal.

Os recursos a serem devolvidos pelo BNDES se referem a empréstimos tomados no passado para viabilizar financiamentos a empresas e conter efeitos da crise global de 2008. O governo federal injetou mais de R\$ 400 bilhões no BNDES entre 2008 e 2014. O dinheiro era tomado no mercado, com juro mais alto que o do BNDES. Ou seja, o governo ficou com prejuízo, com impacto na dívida.

Os vencimentos dos empréstimos vão até 2060. Com a crise fiscal e a troca de comando no governo, o banco começou a antecipar os pagamentos ao Tesouro, para reduzir a dívida pública. Desde 2015, foram devolvidos mais de R\$ 530 bilhões. Os cerca de R\$ 80 bilhões encerram a dívida — o valor total é maior que o empréstimo por causa dos juros.

Um dos motivos que levaram à decisão do TCU foi o fato de o BNDES ter distribuído um benefício médio de R\$ 108,1 mil a seus empregados por meio de seu programa de participação nos lucros e resultados (PLR). O valor é referente ao desempenho no ano passado.

Durante a votação em plenário do TCU, os ministros criticaram duramente a possibilidade de recursos públicos, financiados por meio da emissão de dívida, estarem servindo de lastro para o pagamento de benefícios financeiros aos funcionários do BNDES.

— Se é certo que não pode a União valer-se de recursos próprios dos bancos públicos para implementar suas políticas, é igualmente inadmissível que as instituições financeiras aumentem seus ganhos em afronta às regras legais e com prejuízo aos cofres públicos — disse o relator do caso, ministro Jorge Oliveira.

O plenário determinou à área técnica a abertura de um processo específico sobre o tema.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2022

PRÉVIA DO PIB APONTA PARA CRESCIMENTO DE 1,17% EM JULHO, PUXADA POR SERVIÇOS

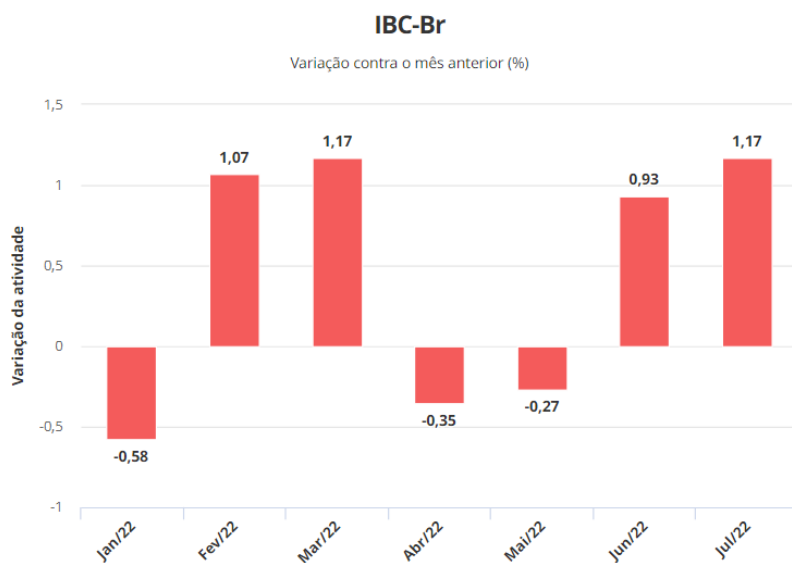
Foi o segundo mês seguido de expansão da atividade econômica. Comércio, porém, recua no período

Por Gabriel Shinohara — Brasília

O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) registrou crescimento de 1,17% em julho na comparação com o mês anterior. O resultado foi divulgado pelo Banco Central (BC) nesta quinta-feira.

O IBC-Br é considerado uma espécie de prévia do PIB por calcular o índice de atividade econômica, mas usa metodologia diferente do IBGE, responsável pelo número oficial.

Depois de crescimento de 0,93% em junho, julho é o segundo mês seguido de alta no IBC-Br. Em maio, a queda registrada foi de 0,27%.



Fonte: Banco Central

No acumulado do ano, o crescimento da atividade foi de 2,52%. O mercado projeta elevação de 2,39% para o PIB deste ano, de acordo com o relatório Focus publicado na segunda-feira. Para 2023, a expectativa é de alta de 0,5%. O Ministério da Economia elevou sua previsão de crescimento de 2% para 2,7% para 2022.

O desempenho do setor de serviços vem puxando o resultado da atividade econômica nos últimos meses. Responsável por cerca de 70% do PIB, o setor avançou 1,1% em julho, principalmente por conta do transporte e TI.

Camila Abdelmalack, economista-chefe da Veedha Investimentos, ressalta que o número do IBC-Br surpreendeu positivamente e que o setor de serviços vem pavimentando o crescimento econômico neste ano.

Em julho, a economista destaca que a deflação contribuiu para que as famílias tivessem mais renda disponível para consumo. Para o restante do terceiro trimestre, Abdelmalack aponta para o efeito da PEC Eleitoral de R\$ 41,2 bilhões no estímulo da atividade.

— Esses dados de julho ainda não têm efeito do pacote de elevação do Auxílio Brasil, voucher para taxista e caminhoneiros, esses efeitos vamos sentir a partir de agosto. Tem uma questão importante que é a desinflação que pode também dar uma folga no orçamento da família e melhorar pelo menos razoavelmente algum nível de consumo — apontou.

Já no varejo, houve queda de 0,8% em julho contra o mês anterior. Foi a maior redução para o mês e quatro anos e reflete a diminuição das compras no mercado. O único segmento a apresentar alta foi o de venda de combustíveis, setor beneficiado pelo corte de impostos e pelo teto do ICMS.

O economista-chefe da Suno Research, Gustavo Sung, aponta que o resultado do IBC-Br é reflexo da reabertura da economia, recuperação do mercado de trabalho e benefícios fiscais como os saques extraordinários do FGTS e antecipação do 13º para aposentados e pensionistas.

Para Sung, esse movimento deve continuar nos próximos meses, mas há projeção de diminuição da atividade no fim de 2022.

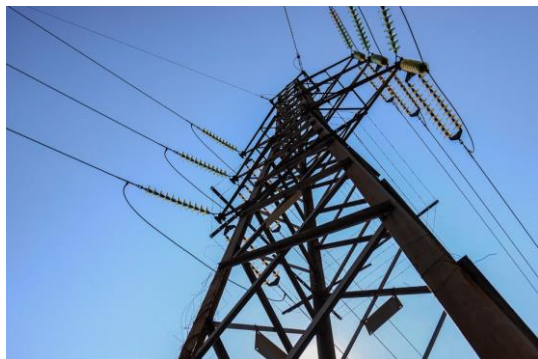
"Porém, a perspectiva é de um arrefecimento da atividade até o final do ano. Juros altos, inflação disseminada e esgotamento dos benefícios da reabertura da economia, devem impactar negativamente a atividade", disse.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/09/2022

GOVERNO CANCELA MAIS DOIS LEILÕES DE ENERGIA ELÉTRICA PREVISTOS PARA ESTE ANO

Em agosto, Ministério de Minas e Energia já havia cancelado outra licitação

Por Manoel Ventura — Brasília



***Linhas de transmissão de energia em Belo Horizonte
Rodney Costa/Zimel Press/Agência O Globo***

O governo federal cancelou mais dois leilões de energia marcados para este ano. A decisão consta em portaria publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira e é assinada pelo ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida.

Não será realizado neste ano um leilão para Suprimento aos Sistemas Isolados, marcado até então para outubro.

São chamados de sistemas isolados os locais onde o fornecimento de energia não está ligado ao sistema nacional, por serem muito distantes dos centros urbanos. Isso ocorre principalmente na Região Norte do país, além de todo o estado de Roraima.

Também não será realizado um leilão para Contratação de Reserva de Capacidade, na forma de potência, que aconteceria em novembro. Esse tipo de leilão contrata usinas geradoras que podem ser mobilizadas para fornecer energia em momentos de baixa geração de outras fontes e de aumento da demanda, garantindo a segurança do sistema energético nacional.

Em agosto, o governo já tinha cancelado o leilão de energia nova A-6 (com entrega da usina em seis anos), que aconteceria neste mês de setembro, pela falta de declaração de demanda pelas distribuidoras.

Com isso, continuam previstos para este ano apenas os leilões de energia nova A-5, remarcado para 14 de outubro, e o que vai contratar parte das usinas termelétricas a gás impostas pela privatização da Eletrobras, que acontecerá em 30 de setembro.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) afirmou que os déficits de fornecimento de energia levantados anteriormente não justificavam a realização de nova contratação de energia para os sistemas isolados.

Segundo o MME, para garantir o fornecimento de energia na região, serão priorizadas ações que promovam a redução de perdas. O governo diz que essa ação deve compensar "os pequenos déficits previstos".

Já o leilão para contratação de energia na forma de reserva de capacidade não será realizado porque o governo estuda fazer um certame "pautado pela neutralidade tecnológica", ou seja, em que não haja reserva de mercado para determinadas fontes de energia, como acontece hoje. Essa tem sido uma das bandeiras do ministro Sachsida, que assumiu o cargo em maio, no lugar de Bento Albuquerque.

O ministério afirma, em nota, que o objetivo é fazer um leilão que "estimule a concorrência entre as diversas fontes primárias de geração de energia e permita, ainda, a contratação de soluções de armazenamento". A nova data de realização desse leilão não foi informada.

O calendário de leilões de energia para 2023, 2024 e 2025 será divulgado até 31 de dezembro

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

VALOR DE PRODUÇÃO DA SAFRA AGRÍCOLA CRESCE 58,6% E ALCANÇA RECORDE DE R\$ 743,3 BI EM 2021, DIZ IBGE

Área plantada chegou a 85,8 milhões de hectares, 3,3% superior à do ano anterior
Por Daniela Amorim

RIO – A safra agrícola brasileira alcançou um valor de produção recorde de R\$ 743,3 bilhões em 2021, um crescimento de 58,6% ante o desempenho registrado no ano anterior. Os dados são da pesquisa Produção Agrícola Municipal (PAM) 2021, divulgada nesta quinta-feira, 15, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Houve elevação de custos com insumos, mas o gasto maior com a manutenção da lavoura foi mais do que compensado pela valorização do dólar ante o real e pelo aumento de preços de produtos agrícolas no mercado internacional, disse Winicius Wagner, gerente da pesquisa do IBGE.

“O aumento nos insumos de produção penaliza o produtor, mas ele é compensado de certa forma pelos preços das commodities”, afirmou Wagner.

O destaque no ano passado foi a soja, que respondeu por 46% do valor de produção da produção agrícola brasileira em 2021.

“Pode ser que a soja supere muito em breve os 50% do valor da produção agrícola nacional”, previu Wagner.

A colheita recorde de soja em 2021 fez a produção nacional do grão superar a safra americana pelo terceiro ano consecutivo, consolidando o Brasil como o maior produtor mundial de soja, frisou o pesquisador do IBGE.

“Mais impressionante é que, mesmo com a produção 10% maior que a do ano anterior, ou seja, mesmo com uma oferta maior do produto no mercado, o preço atingiu recorde em 2021”, ressaltou ele.



Safra agrícola brasileira alcançou um valor de produção recorde de R\$ 743,3 bilhões em 2021; resultado representa crescimento de 58,6% ante o desempenho registrado no ano anterior. Foto: Wilton Junior/Estadão

A produção de cereais, leguminosas e oleaginosas alcançou 254,4 milhões de toneladas no ano de 2021, 0,4% menor que a de 2020. A área plantada chegou a 85,8 milhões de hectares, 3,3% superior à de 2020.

“O ano foi marcado pela instabilidade climática entre o outono e o inverno, que afetou principalmente o desenvolvimento das culturas de 2ª safra em boa parte do território nacional. Culturas como o milho, a cana-de-açúcar e o café apresentaram significativa queda na produção. Os Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul foram os mais afetados. Contudo, as principais culturas temporárias com predomínio de cultivo na 1ª safra, como a soja e o arroz, apresentaram bons resultados. Destaque para o Estado do Rio Grande do Sul, que

apresentou boa recuperação, após problemas climáticos enfrentados no ano anterior, que afetaram a produtividade de diversas culturas no território gaúcho”, justificou o IBGE, em nota.

A produção de soja, de 134,9 milhões de toneladas, 10,8% maior que a de 2020, alcançou R\$ 341,7 bilhões em valor de produção em 2021, um salto de 102,1% ante o ano anterior. O município de Sorriso, no Mato Grosso, obteve o maior valor de produção de soja, com uma fatia de R\$ 5,0 bilhões, seguido por São Desidério, na Bahia, com R\$ 4,2 bilhões, e Rio Verde, em Goiás, com R\$ 3,7 bilhões.

A safra de milho, de 88,5 milhões de toneladas, 14,9% menor que a de 2020, conquistou um valor de produção de R\$ 116,4 bilhões em 2021, alta de 60,7% em relação ao ano anterior. Sorriso também foi destaque, com R\$3,9 bilhões de valor de produção do grão, seguido por Rio Verde, com R\$3,5 bilhões, e Nova Ubiratã, no Mato Grosso, com R\$ 2,0 bilhões.

A cana-de-açúcar teve queda de 5,3% na safra de 2021 ante 2020, com 715,7 milhões de toneladas, mas ainda alcançou o terceiro maior valor de produção entre os produtos investigados, R\$ 75,3 bilhões no ano passado, um crescimento de 24,4% em relação ao ano anterior. Os três principais municípios em valor de produção da cultura foram Uberaba (MG), Rio Brilhante (MS) e Nova Alvorada do Sul (MS).

A safra de café, de 3,0 milhões de toneladas, 19,2% inferior à de 2020, teve um valor de produção de R\$ 34,9 bilhões, crescimento de 27,9%. Os municípios de Patrocínio (SP), Pedregulho (SP) e Campos Gerais (MG) se destacaram no valor de produção de café arábica, enquanto Rio Bananal (ES), Vila Valério (ES) e Linhares (ES) obtiveram os maiores valores para o canephora.

A produção de algodão, de 5,7 milhões de toneladas, 19,2% menor que a de 2020, rendeu R\$ 26,5 bilhões em valor de produção em 2021, um aumento de 38,6% em relação ao ano anterior. O município de Sapezal, no Mato Grosso, arrecadou R\$ 4,6 bilhões, seguido por Campo Novo do Parecis, também no Mato Grosso, com R\$ 2,2 bilhões, e São Desidério, com R\$ 1,7 bilhão.

Os demais destaques no ranking de valor de produção em 2021 foram arroz em casca (R\$ 19,147 bilhões, alta de 64,6% ante 2020), mandioca (R\$ 12,702 bilhões, alta de 16,6%), laranja (R\$ 12,535 bilhões, alta de 16,8%), feijão em grão (R\$ 12,049 bilhões, alta de 11,8%) e trigo (R\$ 10,999 bilhões, alta de 62,4%).

O estado do Mato Grosso abocanhou o maior valor de produção em 2021, R\$ 151,7 bilhões, um aumento de 91,5% em relação a 2020. O Rio Grande do Sul alcançou R\$ 90,8 bilhões, alta de 138,4% em apenas um ano, e São Paulo somou R\$ 84,1 bilhões, crescimento de 23,7%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/09/2022

‘PRÉVIA’ DO PIB DO BC INDICA ALTA DE 1,17% DA ECONOMIA EM JULHO

Na comparação com o mesmo mês do ano passado, houve crescimento de 3,87%

Por Thais Barcellos

BRASÍLIA - Em mais uma surpresa positiva, a economia brasileira apresentou forte crescimento em julho ante junho, conforme o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br) divulgado nesta quinta-feira, 15. O dado aponta viés positivo para o PIB do terceiro trimestre. Alguns economistas, porém, veem risco de desaceleração da atividade à frente.

O indicador subiu 1,17%, considerando a série livre de efeitos sazonais, ou seja, uma compensação para comparar meses diferentes. Em junho, a alta havia sido de 0,93% (dado revisado hoje).

De junho para julho, o índice de atividade calculado pelo BC passou de 143,86 pontos para 145,55 pontos na série dessazonalizada, o maior valor desde dezembro de 2014 (146,22 pontos).

O resultado superou o intervalo das estimativas do mercado financeiro coletadas pelo Estadão/Broadcast, que iam de alta de 0,10% a avanço de 10%, com mediana de 0,50%.

Na comparação entre os meses de julho de 2022 e de 2021, houve crescimento de 3,87% na série sem ajustes sazonais. Esta série registrou 148,86 pontos em julho, o melhor desempenho para o período também desde 2014 (149,85 pontos).

O indicador de julho ante o mesmo mês de 2021 ficou fora do intervalo projetado pelos analistas do mercado financeiro consultados pelo Projeções Broadcast, que esperavam de avanço de 2,00% a crescimento de 3,70%, com mediana positiva de 2,75%.

“Ainda temos dificuldade para conciliar esse resultado com os dados que o IBGE tem mostrado, os principais indicadores de atividade, serviço, comércio e indústria. Mesmo levando considerando outros indicadores, como o Setor Público, DataSUS e o mercado de trabalho, temos dificuldade de conciliar e compreender esse número bem acima do que estávamos imaginando”, afirma o economista do Banco BV Carlos Lopes. “Apesar da dificuldade de chegar nesse número do IBC-Br, ele ainda confirma que a economia segue em um ritmo bastante favorável nessa entrada do terceiro trimestre.”

Conhecido como uma espécie de prévia do BC para o Produto Interno Bruto (PIB), o IBC-Br serve mais precisamente como parâmetro para avaliar o ritmo da economia brasileira ao longo dos meses. A projeção atual do BC para a atividade doméstica em 2022 é de crescimento de 1,7%, conforme o último Relatório Trimestral de Inflação (RTI), que pode ser atualizada no fim deste mês.

No acumulado de janeiro a julho deste ano, ainda segundo o Banco Central, o nível de atividade da economia brasileira registrou expansão de 2,52% (sem ajuste sazonal).

A projeção atual do BC para a atividade doméstica em 2022 é de crescimento de 1,7%, conforme o último Relatório Trimestral de Inflação (RTI), que pode ser atualizada no fim deste mês.

“Esperamos que alguns dos setores de serviços ainda impactados pela covid (em particular os serviços prestados às famílias) se recuperem mais nos próximos mês, apoiados em parte pelos renovados e relevantes estímulos fiscais”, escreve o diretor de Pesquisa Macroeconômica para América Latina do Goldman Sachs, Alberto Ramos.

No texto, Ramos destaca que o IBC-Br deixou carregamento estatístico positivo de 1,7% para o terceiro trimestre e de 3,3% em 2022. Apesar dos números positivos, o analista ainda vê uma tendência de desaceleração da atividade à frente, devido aos impactos defasados da política monetária, alto nível de endividamento das famílias e desaceleração da economia global. / COM BROADCAST

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

DP WORLD ESTUDA ROTAS DE EXPANSÃO NO BRASIL

Ampliação de contêineres e terminal de grãos estão no radar

Por Taís Hirata — De São Paulo



Fabio Siccherino, presidente da DP World Santos, avalia que 2022 poderá ser uma 'virada de mesa' para o negócio, que acumula prejuízos devido à dívida — Foto: Marcelo Justo/Valor

A DP World estuda ampliar suas operações no Brasil. A rota de crescimento ainda está em análise, mas já há alguns caminhos sendo estudados, segundo o presidente da companhia no Brasil, Fabio Siccherino.

Uma possibilidade em avaliação é expandir o terminal de contêineres em Santos. A ideia seria aumentar a capacidade, hoje de 1,2 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), para 1,6 milhões de TEUs – e, eventualmente, em uma etapa seguinte, para até 2 milhões de TEUs. “É um projeto que está em discussão. Até o fim do ano deverá haver uma definição”, disse. Caso o sinal verde seja dado para a ampliação, as obras levariam 18 meses.

Segundo o executivo, a companhia tem monitorado as projeções de crescimento de demanda e os projetos de expansão de capacidade de outros terminais no porto, para dimensionar a hora certa de fazer o investimento.

“Nosso entendimento é que está em um momento adequado [para iniciar a expansão]. O que não podemos deixar acontecer é que a demanda no porto que não seja atendida e migre para outro porto. Avaliamos que este é um bom momento para investir”, diz.

Grupo sediado em Dubai segue interessado em investir no país e busca oportunidades para além do Porto de Santos

A DP World, uma gigante global no setor portuário sediada em Dubai, está presente desde 2013 em Santos, com um Terminal de Uso Privado (TUP) na margem esquerda do porto, onde opera contêineres e, mais recentemente, celulose.

Esta nova operação, feita em parceria com a Suzano, é fruto de uma estratégia de diversificação do negócio, que poderá se estender a outros tipos de carga.

Um segundo caminho de crescimento no radar é tirar do papel um terminal de grãos em Santos. A empresa chegou a firmar, em novembro de 2020, memorando de entendimentos com a Rumo para estudar a implantação do projeto em parceria. No entanto, o acordo acabou não seguindo em frente.

Agora, a empresa tenta retomar a iniciativa com outros parceiros, como produtores e tradings do agronegócio.

“Estamos consultando o mercado e nos mobilizando novamente. O agronegócio cresce no Brasil, existe falta de capacidade instalada no porto de Santos para atender essa demanda e temos um ativo bem posicionado para isso”, afirma Siccherino.

Uma terceira rota de desenvolvimento da companhia, que já está em curso, é a logística de porta a porta. Trata-se de uma estratégia global da DP World, que vê o negócio como principal motor de crescimento no futuro.

“É um processo de transformação do negócio, no qual o grupo deixa de ser apenas um operador para ser um grande ‘player’ de logística. Aqui no Brasil criamos a empresa desde o zero e estamos crescendo organicamente”, afirma. Hoje, esse braço ainda tem um peso pequeno na operação brasileira. “Quando começamos a dar peso ao negócio veio a pandemia e todos os problemas

logísticos. Agora estamos firmando acordos com os armadores para garantir espaço nos navios, então deve haver um crescimento.”

Em 2021, a DP World Santos registrou receita líquida de R\$ 551,5 milhões, aumento de 35% na comparação com o ano anterior. No entanto, o terminal ainda teve prejuízo de R\$ 178,5 milhões, contra resultado negativo de R\$ 389 milhões em 2020.

O problema da companhia é financeiro, já que grande parte do endividamento é em dólares. A dívida líquida encerrou o último ano em R\$ 2,95 bilhões, alta anual de 6,7%. Em 2017, quando o grupo comprou a fatia que era da Odebrecht no negócio (então chamado Embraport), foi feita uma reestruturação da dívida. Porém, a situação difícil persiste.

Para o presidente, a expectativa é que os resultados de 2022 apresentem avanço maior e que possa haver uma “virada de mesa” para a companhia.

A visão de longo prazo do grupo para o Brasil segue positiva, segundo Siccherino. Há, inclusive, interesse em expandir a atuação para além do Porto de Santos, em outros locais do país.

“O Brasil tem muitas oportunidades, por mais que tenha seus problemas, algumas questões de insegurança jurídica que persistem, é um mercado gigante. Sou cobrado pelo grupo para encontrar oportunidades para crescer mais no país. Algumas delas estão em análise, sempre que se anuncia uma licitação temos olhado. Não só de contêineres, por exemplo, de grãos também. Ainda não aconteceu um encaixe, mas está no radar do grupo.”

Um projeto que a DP World certamente irá avaliar é a desestatização da Santos Port Authority (SPA), que administra o porto.

“Temos olhado, a companhia tem experiências [semelhantes] fora do Brasil. Mas o posicionamento vai depender do formato final, as condições da licitação, que ainda não saíram”, afirmam.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/09/2022

PORTOS AINDA SÃO GARGALO PARA ENTRADA E SAÍDA DE MERCADORIAS

A privatização do setor é vista por operadores logísticos como oportunidade para o país resolver um grande gargalo

Por Domingos Zaparolli — Para o Valor, de São Paulo



Leandro Barreto, da Solve Shipping: dificuldade para navios de grande porte — Foto: Divulgação

A privatização do setor portuário, iniciada em março com o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), é vista por operadores logísticos como uma grande oportunidade para o país resolver um dos principais gargalos físicos do comércio exterior brasileiro: o acesso marítimo aos portos.

“Nossos portos não são capazes de receber navios de grande porte”, diz Leandro Carelli Barreto, da consultoria Solve Shipping Intelligence. A maioria dos portos públicos brasileiros não possui berço de atracação capaz de receber navios com calados de 16 metros. Essa é a profundidade abaixo da linha d’água que atingem

os navios com capacidade para 12 mil TEUs (contêineres de 20 pés). Por volta de 70% da navegação internacional ocorre em navios que operam com 12 mil TEUs ou mais. Os navios de última geração chegam a 24 mil TEUs.

O Porto de Santos, responsável por 28% das trocas comerciais brasileiras, só recebe navios com até 14,5 metros de calado. Para atracar em Santos, os navios precisam restringir sua capacidade a algo próximo de 10,5 mil TEUs. No processo de desestatização de Santos, encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) em agosto, consta a previsão de que o vencedor do leilão faça a dragagem para o aprofundamento e a manutenção constante do canal de acesso ao porto, permitindo a movimentação de navios com calados de até 16 metros em uma primeira fase e 17 metros numa segunda etapa.

Hoje a responsabilidade de dragagem é do governo federal. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), entre 2000 e 2019, menos de 30% dos recursos da União previstos para a modernização portuária foram efetivados e os serviços de dragagem estão entre os mais prejudicados pela falta de investimentos.

Os novos controladores da Codesa se comprometeram com investimentos de R\$ 855 milhões em 35 anos na modernização das estruturas portuárias. O Porto de Santos, se for privatizado, demandará de seus controladores investimentos de R\$ 18,5 bilhões. “A dragagem nos portos precisa ser permanente e deve ser viabilizada independente da concretização das privatizações”, diz Luís Teixeira Baldez, presidente executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT). “Uma solução é a realização de contratos de parcerias público-privadas específicas para a dragagem”, propõe o executivo.

Outro problema dos portos brasileiros é a falta de infraestrutura de acesso terrestre. “Temos poucos portos atendidos por ferrovias e nos que são atendidos, a capacidade ferroviária é baixa”, diz Baldez. O Porto de Santos, que movimentou 147 milhões de toneladas de cargas em 2021, é atendido pela Malha Ferroviária Paulista, da Rumo Logística, que em sua ligação a Santos tem capacidade para movimentar 30 milhões de toneladas anuais com meta de chegar a 80 milhões de toneladas em 2030. A Estrada de Ferro Vitória a Minas, que atende os portos de Vitória e Tubarão (ES), é operada pela Vale e dedica 90% de sua capacidade ao transporte de minério de ferro.

“O transporte de mercadoria por ferrovia é 30% a 40% mais barato do que por rodovia, mas não temos infraestrutura que permita baratear nossas exportações”, diz Baldez. Enquanto o custo logístico no Brasil é de 12% do Produto Interno Bruto (PIB), a média dos países membros da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) é de 9%. “Essa diferença significa perda de competitividade nas exportações”, afirma o executivo.

Por volta de 95% das cargas que formam o comércio exterior brasileiro passam pelos portos. No ano passado, a navegação de longo curso movimentou 853,4 milhões de toneladas, sendo 79% referente a exportações e 21% em importações, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No total, incluindo a navegação de cabotagem, os portos brasileiros movimentaram 1,239 bilhão de toneladas.

O sistema portuário brasileiro é formado por 36 portos públicos e 166 terminais de uso privado (TUPs). Os TUPs respondem por volta de 66% da movimentação de cargas do país, sendo predominante nos embarques de minérios e combustíveis. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA), pertencente a Vale, é o que mais movimentou cargas em 2021, com 182,4 milhões de toneladas.

Os portos públicos são os grandes movimentadores de carga no país e respondem pelo embarque e desembarque de 70% dos contêineres. Quase a totalidade dos terminais nos portos públicos foram concedidos a operadores privados nos últimos 30 anos. “As concessões geraram uma melhoria operacional significativa. Nossos melhores terminais são tão eficientes como os americanos e europeus”, diz Rafael Dantas, diretor da integradora logística Asia Shipping. Há dez anos, relata Dantas, a operação de um navio de contêiner em terminal brasileiro levava em média 21 horas; hoje, são 12 horas.

EXPORTAÇÕES DO AGRO VOLTARAM BATER RECORDE EM AGOSTO

Segundo o Ministério da Agricultura, receita dos embarques cresceu 36,4% e alcançou US\$ 14,8 bilhões

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

As exportações do agronegócio brasileiro continuaram aquecidas em agosto. Renderam US\$ 14,8 bilhões, 36,4% mais que no mesmo mês do ano passado, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura.

Segundo a Pasta, foi um novo recorde, influenciado pelos elevados preços das commodities no mercado internacional e pelo crescimento do volume de milho embarcado, que foi 3,2 milhões de toneladas maior.

Em comunicado, o ministério reforçou que, embora tenha recuado 1,6% entre os meses de julho e agosto, o índice de preços de alimentos do Banco Mundial subiu 14,2% na comparação com agosto de 2021.

As importações brasileiras no mês aumentaram 34,5% e somaram US\$ 1,7 bilhão, também um valor recorde para a série histórica, iniciada em 1997. Dessa forma, o superávit setorial registrou alta de 36,4% e atingiu US\$ 13,1 bilhões no mês passado.

Nas importações, o destaque foi o aumento de 58,6% das compras de fertilizantes, que somaram US\$ 2,5 bilhões, derivado de um incremento de 96,6% nos preços médios e apesar de os volumes terem recuado 19,4%.

Soja na ponta

No que diz respeito às exportações, os embarques de soja e derivados continuaram na liderança da pauta do setor, com 34,2% de participação no total (US\$ 5,07 bilhões). As exportações de soja em grão atingiram 6,1 milhões de toneladas (queda de 6%), ou US\$ 3,8 bilhões (alta de 20,8%), já que os preços médios subiram 28,5%, nos últimos doze meses.



Exportação de soja no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Guito Moreto/Agência O Globo

“O preço médio de exportação da soja brasileira em agosto se encontrava em US\$ 623 por tonelada: valor muito superior ao obtido em agosto de 2021, que foi de US\$ 485 por tonelada”, disse o ministério.

A China foi o destino de 73,3% das exportações da matéria-prima, mesmo mantendo o volume de compras em 2,8 milhões de toneladas no mês.

Carnes

Os embarques brasileiros de carnes ultrapassaram pela primeira vez a “barreira mensal” de US\$ 2,5 bilhões, atingindo a marca recorde de US\$ 2,6 bilhões (23,4% mais que em agosto do ano passado). As vendas externas de carne bovina responderam por 52,6% do valor total exportado pelo segmento, com US\$ 1,4 bilhão, uma cifra recorde, aumento de 8,7% no volume e 6,5% no preço médio.

Os embarques de carne de frango também foram recorde para meses de agosto, com US\$ 902,28 milhões e incremento de 36,3% ante agosto de 2021. Já as exportações de carne suína renderam US\$ 266,6 milhões, com avanço anual de 28,9%.

Milho

As exportações de milho alcançaram US\$ 2,03 bilhões, e aumentou a coleção de recordes. Duas variáveis explicam o resultado: o volume recorde de 7,49 milhões de toneladas embarcadas e os elevados preços médios de exportação (US\$ 271 por tonelada, 41,6% mais que em agosto de 2021), afirmou a Pasta.

Outros

Entre os demais grupos de produtos mais exportados pelo agro brasileiro, o complexo sucroalcooleiro rendeu US\$ 1,4 bilhão (+57,3%), com crescimento de 25% na quantidade exportada e 25,8% no preço médio de exportação. Já os embarques de produtos florestais registraram aumento de 13,2%, para US\$ 1,25 bilhão.

Janeiro a agosto

De janeiro a agosto, as exportações brasileiras do agro somaram o valor recorde de US\$ 108,3 bilhões, o que representou um incremento de 29,8% em relação ao observado no mesmo período em 2021. O setor foi responsável por 48,1% das vendas externas totais brasileiras em 2022, 4 pontos percentuais acima de 2021.

As importações de produtos do setor também registraram expansão, de 13%, para US\$ 11,29 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/09/2022

ECORODOVIAS VENCE LEILÃO DE RODOVIAS EM SP COM OFERTA DE R\$ 1,236 BILHÃO

Trata-se da relicitação de duas concessões rodoviárias que chegam ao fim, a Tebe (controlada por empresas de engenharia) e a Triângulo do Sol (do grupo italiano Atlantia e o Bertin)

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Ao todo, a nova concessão prevê R\$ 10,4 bilhões de investimentos em obras — Foto: Pixabay

A Ecorodovias venceu o leilão rodoviário do Lote Noroeste Paulista, realizado nesta quinta-feira (15). O grupo fez uma proposta de R\$ 1,236 bilhão de outorga — o preço mínimo que havia sido fixado no edital era quase simbólico, de R\$ 7,6 milhões.

A licitação atraiu outros dois grupos. A CCR fez uma oferta de R\$ 753,8 milhões pelo lote. A gestora

Pátria (por meio da Infraestrutura Brasil Holding XXI) apresentou proposta de R\$ 321,3 milhões.

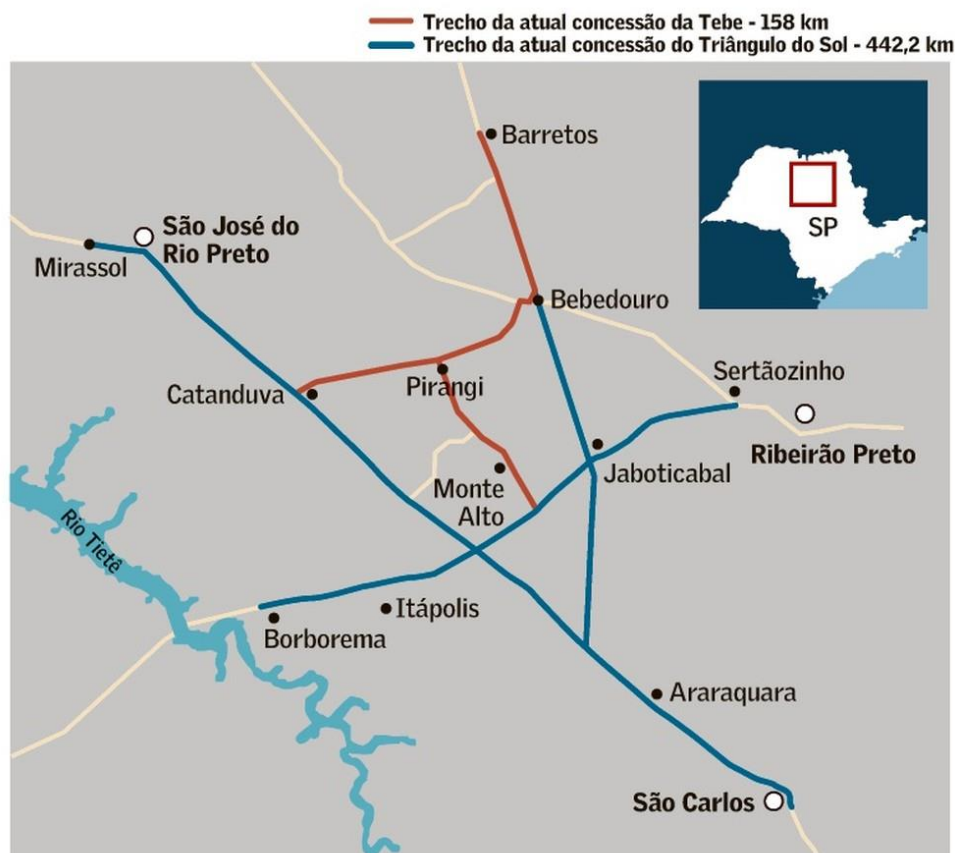
O edital previa disputa por viva-voz apenas se a diferença entre as ofertas fosse inferior a 10% em relação à primeira classificada, o que não foi o caso.

Além da outorga inicial, o contrato prevê um desembolso variável, de 8,5% da receita bruta ao longo de 30 anos. Com a vitória, a Ecorodovias terá que fazer investimentos de R\$ 10,4 bilhões, além de outros R\$ 4 bilhões de custos operacionais previstos.

Trata-se da relicitação de duas concessões rodoviárias que chegam ao fim, a Tebe (controlada por empresas de engenharia) e a Triângulo do Sol (do grupo italiano Atlantia e do Bertin). O bloco inclui 600 km de estradas, que interligam cidades como São José do Rio Preto, Araraquara, São Carlos e Barretos.

Lote Noroeste Paulista

Governo paulista realiza leilão nesta quinta-feira (15 de setembro)



600 km
é a extensão
total do lote

R\$ 10 bilhões de
investimentos (capex) estão
previstos no contrato de 30 anos,
sendo cerca de 50% do valor
aplicado nos primeiros sete anos

R\$ 7,6 milhões
é o valor da outorga
mínima, que será o
critério da disputa

Fonte: Governo de SP

Leilão de rodovias em SP deve atrair investidores — Foto: Valor

Entre as principais intervenções, estão previstas 123 km de duplicações, 99 km de terceiras faixas, 42 passarelas de pedestres, entre outras. A Ecorodovias, que neste ano já havia saído vencedora do leilão federal rodoviário da Rio-Valadares, vinha sinalizando ao mercado que seria mais seletiva nos leilões priorizando ativos que tivessem sinergias com sua malha existente e com geração de receita desde o início do contrato - como é o caso do lote licitado hoje.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MAERSK SUPPLY SERVICE TESTA BIOCOMBUSTÍVEL NEUTRO EM CARBONO

Da Redação NAVEGAÇÃO 15 Setembro 2022



A Maersk Supply Service deu um passo adiante em direção à operação neutra em carbono com seu novo produto, ECO Offshore. O produto tem lançamento após um teste bem-sucedido de uma mistura de biocombustível de baixo carbono com gásóleo marítimo. O produto possibilita a redução das emissões de carbono das operações offshore, segundo a empresa.

A ECO Offshore usa óleo vegetal hidrotratado (HVO), um biocombustível seguro e sustentável que substitui os combustíveis fósseis convencionais sem causar danos ou esgotamento às fontes de alimentos e oferece o mesmo desempenho dos combustíveis convencionais. A Maersk Supply Service usará o biocombustível em sua frota global.

Em 2021, o biocombustível foi testado com sucesso a bordo do manipulador de âncoras "Maersk Tender", em parceria com a startup holandesa de tecnologia verde The Ocean Cleanup. Durante limpeza do oceano no Oceano Pacífico, o biocombustível foi misturado ao gásóleo marinho, levando a uma economia de emissões de carbono de 38,95 toneladas métricas para o teste de seis semanas. O teste confirmou o biocombustível como uma alternativa viável que não compromete a segurança ou o desempenho e não requer treinamento adicional ou atualizações de embarcações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2022

SHELL E SIEMENS REFORÇAM LAÇOS PARA AVANÇAR EM PROJETOS VERDES DE HIDROGÊNIO E BIOCOMBUSTÍVEIS

Da Redação OFFSHORE 15 Setembro 2022



Siemens - divulgação

A Shell Global Solutions International e a Siemens Smart Infrastructure assinaram um memorando de entendimento (MoU) de colaboração no desenvolvimento de soluções de energia de baixo carbono focadas no hidrogênio verde. O acordo abrangerá projetos que produzem hidrogênio verde para aplicações industriais na Shell e seus clientes, além de aprimorar a colaboração nas áreas de biocombustíveis e química circular.

Sob o MoU, a Shell e a Siemens criarão soluções que aumentem a eficiência energética e gerem energia sustentável, consistindo em, mas não limitado a, digitalização, redes eficientes e produção, distribuição e aplicação de hidrogênio verde.

Quando se trata de biocombustíveis, a Shell fornecerá à Siemens e suas afiliadas produtos de baixo carbono que reduzem as emissões em toda a cadeia de suprimentos, nas operações da Siemens e na fase de uso dos produtos da Siemens.

As duas empresas têm colaborado em vários projetos desde 2010. Um dos principais marcos do avanço do hidrogênio verde é a recém-anunciada construção do projeto Holland Hydrogen 1 (HH1) da Shell no Maasvlakte em Roterdã.

Com capacidade de 200 megawatts e 60 toneladas de hidrogênio por dia, a HH1 está planejada para ser uma das maiores usinas de produção de hidrogênio verde do mundo e a maior da Europa.

O negócio de eletrificação e automação da Siemens desempenha um papel importante no planejamento, construção e execução do projeto, como fornecedora de distribuição de energia e automação de subestações.

Também estará envolvida na operação da planta, que está programada para entrar em operação em 2025, por meio de um contrato de manutenção. A usina produzirá hidrogênio usando eletricidade gerada por turbinas eólicas no Mar do Norte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2022

APM TERMINALS SE MANIFESTA SOBRE FIM DE SUAS ATIVIDADES EM ITAJAÍ

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 15 Setembro 2022



Divulgação APM Terminals

Empresa afirma que gostaria de ter mantido seu trabalho nos mesmos termos do atual contrato, durante atual fase transitória, porém em diferentes condições econômicas e financeiras

A APM Terminals Itajaí, que opera na movimentação de contêineres no Porto de Itajaí (SC) há 20 anos, reafirmou que suas operações serão mantidas normalmente, até 31 de dezembro de 2022, quando será encerrado seu contrato de arrendamento. A companhia garantiu que todos os acordos e contratos firmados serão cumpridos e ainda se colocou à disposição da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e da empresa vencedora (CTIL Logística) para alinhar sobre as condições da transição, visando ao menor impacto possível para os usuários.

Com exclusividade à Portos e Navios, o diretor-superintendente da APM Terminals Itajaí, Aristides Russi Júnior, disse que a empresa gostaria de ter mantido seu trabalho nas mesmas condições do atual contrato, durante essa fase transitória, mas em diferentes condições econômicas e financeiras.

De acordo com o executivo, o contrato vigente prevê uma série de obrigações por parte do operador, como movimentação mínima de contêineres (MMC), pagamento de outorgas, entre outras, as quais não são sustentáveis, devido ao cenário comercial de muitas incertezas e curto prazo para estabelecimento de acordos comerciais.

“Caso mantivesse as mesmas condições, a empresa teria de arcar com um prejuízo imenso, que inviabilizaria qualquer operação. Dessa forma, sugerimos bases contratuais coerentes, que ainda apresentam prejuízo, mas que podemos administrar em prol da continuidade das operações e garantia aos clientes da não interrupção da prestação dos serviços”, explicou Russi Júnior.

O diretor-superintendente da APM Terminals Itajaí também destacou que, especialmente nos últimos dois anos, o cenário de incertezas sobre a manutenção ou não como operadora do Porto de Itajaí fez com que a empresa enfrentasse um enorme desafio comercial, com perdas de linhas e diminuição de market share. “Ainda assim, em um grande esforço, temos atuado incansavelmente na busca por cargas e receitas, para manutenção da atividade portuária em Itajaí, no maior patamar possível”.

Por essa razão, a empresa apresentou uma proposta de contrato transitório para a autoridade portuária local (SPI), que previa a continuidade total dos trabalhos, mantendo a atividade portuária do Porto de Itajaí normalizada para clientes, trabalhadores e colaboradores. “Com isso, teríamos a garantia da atividade sem interrupções, com a contínua busca por cargas e receitas e objetivando o menor impacto possível para toda a cadeia logística”, salientou Russi Júnior.

Segundo o diretor, a proposta não foi aceita pela Superintendência do Porto de Itajaí: “Depois disso, houve a realização, pela SPI, do edital transitório. A APM Terminals reafirma que ainda está aberta ao diálogo com as autoridades locais, buscando encontrar a melhor solução”, ressaltou.

Russi Júnior frisou o compromisso da APM Terminals Itajaí com seus clientes e com toda a comunidade itajaíense. “Ao longo de 20 anos, temos enfrentado – juntos – muitos desafios, como o aumento da concorrência com entrada dos TUPs [terminais de uso privado] no mercado, tragédias naturais com as enchentes, entre outras adversidades, sempre superando-os”, elencou.

“Temos ciência da relevância da nossa atividade para a economia do estado, do impacto que a eventual ruptura das operações trariam para os clientes e para a cadeia logística, para os trabalhadores portuários e para nossas pessoas. Temos buscado encontrar a melhor solução para todos, não somente para nossa empresa”, reforçou Russi Júnior.

Ele defendeu que a atuação da APM Terminals em Itajaí sempre foi regida por uma política de governança séria, honesta e transparente. “Neste momento, permanecemos abertos ao diálogo e torcemos para que as decisões tomadas para o Porto de Itajaí levem em consideração sua grandeza e sua importância para toda a comunidade portuária”, encerrou o diretor-superintendente da operadora.

Em comunicado, a Prefeitura de Itajaí, via SPI, informou que a empresa CTIL Logística venceu a etapa de propostas do processo seletivo simplificado, para celebração de contrato de arrendamento transitório da área operacional A, que compreende os berços 1 e 2. Essa definição ocorreu após a Power Log, segunda colocada do certame, manifestar oficialmente, no último dia 23 de agosto, não ter interesse em cobrir a proposta da primeira colocada.

Procurada pela Portos e Navios, a CTIL Logística preferiu não se manifestar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/09/2022

SUBSTITUIÇÃO DE COMBUSTÍVEL REDUZIRÁ INTENSIDADE DE EMISSÕES DE CO2 EM PEREGRINO

Da Redação OFFSHORE 15 Setembro 2022



Veronica Coelho, presidente da Equinor no Brasil. Foto: Alex Ferro / Equinor ASA

A Equinor anuncia que seu projeto de importação de gás começou a operar no campo de Peregrino, na Bacia de Campos. O gás natural está sendo entregue em Peregrino por meio do gasoduto ‘Rota 2’, da Petrobras.

A empresa realizou uma série de modernizações em Peregrino para diminuir a intensidade de carbono. “Com essas novas melhorias, as reduções na intensidade de emissões do campo serão bastante significativas.”, afirma Veronica Coelho, presidente da Equinor no Brasil.

Quando a fase 2 de Peregrino estiver em operação, a expectativa é de que a importação de gás natural evite 100 mil toneladas de emissões de CO2 do campo por ano. “Nós teremos uma redução de 80% em consumo de diesel e esperamos que cada barril de óleo produzido por Peregrino agora emita menos 50% de CO2”, acrescenta Veronica Coelho.

Peregrino é o maior ativo operado pela Equinor fora da Noruega. Hoje, o campo consiste em uma unidade flutuante de armazenamento e transferência (FPSO) e duas plataformas fixas. Como parte do desenvolvimento da fase 2 de Peregrino, uma terceira plataforma fixa, Peregrino C, começará a operar no campo ainda neste trimestre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/09/2022

SUPER TERMINAIS PASSA A CONTAR COM 3 GUINDASTES COM LANÇA DE 64 METROS

Por Marjorie Avelar **PORTOS E LOGÍSTICA 14 Setembro 2022**



Arquivo/Divulgação

Empresa destaca investimento R\$ 260 milhões em equipamentos, obras e sistemas de informação, apostando em crescimento da movimentação de cargas em Manaus

A Super Terminais passa a contar, a partir desta quarta-feira (14), com três novos guindastes elétricos (MHC) Super Post Panamax, com alcance de lança de 64 metros e capacidade de atingir 19 fileiras (rows). A empresa, que opera o terminal de uso privado (TUP) em Manaus (AM), destacou que os equipamentos estão entre os mais modernos do mercado global. O anúncio foi feito, na última terça-feira (13), pelo diretor-geral do Super Terminais, Marcello Di Gregório, durante painel do Fórum Norte Export 2022, que abordou o tema “Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte”.

“Fizemos o maior investimento da história do terminal: foram R\$ 260 milhões investidos em equipamentos, obras e em sistemas de informação. Também vamos receber o primeiro terminal tractor 100% elétrico do Brasil, que é uma aposta forte. Temos bastante expectativa para o crescimento de Manaus, mesmo diante de uma queda de 10% no volume de cargas, no primeiro semestre de 2022, em comparação a 2021”, informou Di Gregório, salientando que a movimentação do Super Terminais cresceu 3% no mesmo período.

Com a chegada dos novos equipamentos, ele informou que a capacidade de produtividade do terminal, que hoje gira em aproximadamente 16 movimentos por hora (mph) por guindaste, vai aumentar em 25% ou 25 movimentos por hora. Até então, a empresa contava com cinco guindastes FCC CBB da Liebherr Pos-Panamax, com alcance de 49 metros. Além de contêineres, a Super Terminais opera cargas de projetos e cargas soltas.

Outra aposta da empresa envolve a modernização da gestão, a partir de um novo Terminal Operating System (TOS) – software de solução em tempo real que vai automatizar o planejamento e os principais processos operacionais. Conforme o diretor, isso vai aumentar a produtividade e a eficiência operacional do TUP em Manaus, melhorando o desempenho operacional e a integração com armadores, exportadores, importadores, tanto de navegação de longo curso como de cabotagem, entre outras transportadoras. Di Gregório também salientou que o intuito do Super Terminais é se tornar um benchmarking para o país, por meio da adoção das melhores práticas de mercado, com equipamentos mais modernos e sustentáveis.

Ele também destacou algumas especificidades de Manaus, como a necessidade de ter píeres flutuantes em decorrência da variação dos rios. “Hoje, nosso píer possui 420 metros de extensão, mas vamos passar a ter aproximadamente 1,2 mil. Isso vai ser muito importante para recebermos navios maiores em largura, que trazem mais contêineres. Temos a perspectiva de que esse tipo de embarcação vai entrar mais na nossa região”, salientou o diretor-geral, informando que a atual capacidade é de receber navios de 35 a 37 metros, podendo chegar até 43 metros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/09/2022

MINUTA DE NORMA SOBRE FISCALIZAÇÃO TEM PONTOS DE MELHORIA, AVALIAM ADVOGADOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 14 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação Antaq

Texto da norma da agência reguladora foi objeto de crítica de representantes das principais associações do setor, prevalecendo um 'tom favorável' ao abrandamento das penas e de aplicação da proporcionalidade na imposição das sanções administrativas

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou, recentemente, audiência pública sobre o aprimoramento da proposta normativa relacionada aos procedimentos administrativos que regulam as atividades

de fiscalização, sob competência da autarquia. O processo recebeu contribuição do setor regulado, que enxerga pontos de melhoria. Para advogados ouvidos pela Portos e Navios, existem aspectos a serem ajustados na minuta para reduzir a insegurança jurídica, como também algumas evoluções nas regras, como no dispositivo de fiscalização responsiva.

O especialista em Direito Público e Contratual, mestre em Direito Político e Econômico, José Carlos Higa de Freitas, observou que o texto da norma disponibilizada pela agência reguladora foi alvo de críticas por parte de representantes das principais associações do setor, prevalecendo 'um tom favorável' ao abrandamento das penas e de aplicação da proporcionalidade na imposição das sanções administrativas.

“Existem alguns avanços na proposta normativa, como a aplicação da chamada fiscalização responsiva, método a ser aplicado com o objetivo de modular os atos de fiscalização em ações baseadas no comportamento e histórico do regulado. Esse instrumento pode ter papel importante, na medida em que incentiva o cumprimento espontâneo dos preceitos de regulação portuária, pautando a atividade de fiscalização conforme a postura adotada pela empresa regulada”, comentou à Portos e Navios o advogado, que é membro da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM).

A especialista em Direito Marítimo e sócia do escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados, Camila Mendes Vianna Cardoso reforçou que a minuta da proposta foi objeto de inúmeros comentários por associações de classe e pelas próprias empresas do setor. “Penas como interdição, por exemplo, geram uma enorme insegurança jurídica, se sua utilização não for bem específica. Nesse particular, penalidades genéricas – como danos ao meio ambiente – também podem permitir graves equívocos em sua aplicação”, avaliou a advogada.

Na visão de Higa, do RMM, existem pontos em que a proposta não caminha tão bem: “Observa-se, por exemplo, o artigo 23 inciso I, que prevê a possibilidade de cassação, quando constatada a prática de ilícitos penais ou fiscais. Esse dispositivo parece extrapolar o âmbito de atuação da Antaq, atraindo a possibilidade de uma dupla punição e uma carga forte de insegurança jurídica”.

O especialista também avaliou que a nova norma traz alguns pontos que 'beiram o contrassenso', como a previsão de medidas cautelares voltadas à suspensão de certificados, licenças, operações, habilitações, autorizações ou demais liberações administrativas emitidas pela autarquia. “Nessa situação, ainda que esteja prevista somente a recomendação da cautelar pela fiscalização, que deverá ser confirmada pela Diretoria Colegiada da agência, em princípio, não se vislumbra os riscos iminentes aptos a justificar uma medida de tal natureza”.

Para Higa, nesse caso, o correto é a manutenção da possibilidade de recomendação desse tipo de medida, mas com a proteção e respeito ao devido processo legal, permitindo a aplicação desse tipo de penalidade somente ao final de um procedimento administrativo regular. Na opinião do



advogado, outros pontos da proposta “padecem de obscuridade”, como a que prevê a utilização da Lei 9.784/1999, em relação à prescrição do exercício da ação punitiva da Antaq. “Ocorre que o referido diploma legal trata somente de uma hipótese de decadência em seu artigo 54, não havendo, portanto, qualquer referência à condição aventada nessa proposta normativa. E esse é um ponto que precisaria ser reformulado”.

Conforme Higa, a proposta normativa ainda utiliza muitos conceitos abertos, conferindo um alto grau de subjetividade na aplicação das penalidades previstas: “Dessa forma, acredito que seja salutar que os dispositivos fossem revistos, de forma a incorporar preceitos novos e importantes para a administração pública, como o de sopesar as consequências práticas de suas decisões”. Segundo o advogado, não basta apenas exigir que a fiscalização apresente a devida motivação, ou seja, cabe a motivação para que seja apresentada, demonstrando sua necessidade e adequação. “Cabe à agência reguladora indicar, desde então, parâmetros que possam ser utilizados para demonstrar a aplicação deste binômio”, sugeriu.

Higa disse que a proposta normativa, em discussão na Antaq, ‘flerta com o avanço’, quando traz o preceito da fiscalização responsiva: “Contudo, existem algumas inconsistências no texto apresentado, de forma que seja recomendável exaurir a discussão, em sede de audiência pública, observando todas as contribuições formuladas pelos agentes regulados. De forma ampla, a presença de conceitos abstratos exige que os procedimentos sejam detalhados com mais profundidade e com a finalidade de evitar possíveis abusos da fiscalização conferindo, assim, maior segurança jurídica a todos”.

O advogado avaliou que a mudança proposta não parece ter observado totalmente o papel da agência reguladora, que é a de buscar maior adesão aos seus preceitos, preservando não só o interesse público, mas também a convivência harmônica de usuários, arrendatários e autorizatários. “O objetivo em questão não será alcançado, se for mantido apenas o racional punitivo. Há de se estabelecer procedimentos de diálogo e incentivo, observando sempre o binômio de necessidade e adequação das medidas propostas”.

Procurada pela Portos e Navios, a Antaq não comentou o assunto até o fechamento desta reportagem. As contribuições da audiência pública 09/2022 poderão ser encaminhadas à agência reguladora até às 23h59 do próximo dia 30 de setembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 15/09/2022