

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 096/2022
Data: 03/08/2022**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SPA QUER RENOVAR LICENÇA PARA DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA BR-285/RS, EM SÃO JOSÉ DOS AUSENTES, SÃO INICIADAS.....	5
PORTARIA LIBERA INSCRIÇÃO PARA EMPRESAS INTERESSADAS EM ATUAR NO BR DO MAR.....	5
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE PROJETO DE CONCESSÃO DA BR-381/MG SERÁ NESTA QUARTA-FEIRA (3).....	6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	6
MINISTÉRIO DA ECONOMIA PROMOVE WEBINAR SOBRE CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE SOFTWARE	6
PRIMEIROS CIDADÃOS DO PAÍS TÊM ACESSO AO RG DIGITAL NO ACRE	7
SAIBA COMO EMPRESAS PODEM SOLICITAR INSTALAÇÃO NA ZONA FRANCA DE MANAUS	8
CONSULTA PÚBLICA ABORDA PLANO DE AÇÃO EM CONDUTA EMPRESARIAL RESPONSÁVEL	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	9
EDITORIAL – O GRANDE DEBATE.....	9
NACIONAL - HUB - LOGÍSTICA DO MS DEMANDA INVESTIMENTOS DE R\$ 49,4 BI	10
BR dos Rios 1.....	10
BR dos Rios 2.....	11
BR dos Rios 3.....	11
Itajaí	11
NACIONAL - EXPORTAÇÕES PARA PAÍSES NA AMÉRICA DO SUL DISPARAM APÓS FASE CRÍTICA DA PANDEMIA	11
NACIONAL – RECEITA FEDERAL SEGUE IMPEDINDO EMPRESAS DE UTILIZAR O REPORTO	12
NACIONAL - ESFORÇO CONCENTRADO PARA VOTAÇÃO E SABANAS SÓ APÓS ELEIÇÕES, DIZ PACHECO	14
REGIÃO SUDESTE - O FUTURO DO PORTO DE SANTOS EM DEBATE NO SANTOS EXPORT	15
REGIÃO SUDESTE - MINISTRO CONFIRMADO NO SANTOS EXPORT	17
REGIÃO SUDESTE - “HÁ MUITO O QUE SE DISCUR SOBRE A DESESTAZAÇÃO DO PORTO”, DIZ JULIÃO	20
REGIÃO NORDESTE - EMPRESA REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE CABOTAGEM DE FERTILIZANTES A GRANEL DO PAÍS	21
REGIÃO NORTE - VIBRA INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM AMPLIAÇÃO DE BASE NO PORTO DE MIRAMAR	22
REGIÃO CENTRO-OESTE - COLHEITA DA SAFRINHA DE MILHO EM MT ATINGE 97,95% DA ÁREA PLANTADA, DIZ IMEA	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	24
MAERSK VÊ PROBLEMAS PROLONGADOS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS.....	24
ANTT PRORROGA PRAZO PARA TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS (TRIC)	25
LANÇADO O MAIOR NAVIO PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO PARA A MSC	25
GOVERNO DEVE ENVIAR O PROJETO DE BR DOS RIOS AO CONGRESSO ATÉ SETEMBRO	26
PETRÓLEO E INFLAÇÃO EXTERNA ESTÃO AFETANDO A BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA; ENTENDA	28
BRASIL TEM PAPEL IMPORTANTE NA SUSTENTABILIDADE E NA SEGURANÇA ALIMENTAR MUNDIAL, DIZ MINISTRO.....	28
CNN BRASIL.....	29
CONFIANÇA DO AGRONEGÓCIO CAI NO 2º TRIMESTRE COM CENA ECONÔMICA, REVELA ÍNDICE DA FIESP	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
NOVA PRESIDENTE DA CAIXA PROMETE REVISÃO DE GOVERNANÇA NO BANCO	30
SENADO APROVA MP QUE PERMITE EMPRESAS DE ÓLEO E GÁS DESTINAREM DINHEIRO DE PESQUISA PARA COMPRA DE CAMINHÕES	31
CADE ADIA ANÁLISE SOBRE VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS EM MANAUS	32
5G JÁ É USADO EM EMPRESAS EM LINHA DE MONTAGEM E ATÉ PARA MEDIR TEMPERATURA DE GALINHAS	33
5G: EMPRESAS APOSTAM EM REDES PRIVADAS E DEVEM INVESTIR R\$ 10 BI EM CINCO ANOS	33
SETOR DE ÓLEO E GÁS VAI INVESTIR R\$ 102 BI NO PAÍS ATÉ 2025, GERANDO 500 MIL EMPREGOS, MOSTRA PESQUISA?	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
GOVERNO DEVE ATRIBUIR AO NOVO DONO DO PORTO DE SANTOS A RESPONSABILIDADE PELO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	38
GRÃOS: UCRÂNIA TENTA ELEVAR EXPORTAÇÃO ANTES QUE ARMAZÉNS FIQUEM LOTADOS.....	40
VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
OPEP+ CONCORDA EM FAZER AUMENTO MODESTO NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO.....	41



EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA ARGENTINA ATINGIRAM RECORDE NO ACUMULADO ATÉ JULHO.....	41
YARA AVANÇARÁ NO NORTE E NO NORDESTE COM CABOTAGEM	42
VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS DIVIDE CADE.....	44
JUSTIÇA NOTIFICA PROCURADORIA DO RJ PARA BARRAR TÉRMICAS FLUTUANTES NA BAÍA DE SEPETIBA.....	45
PETROBRAS BATE RECORDE NO CAMPO DE BÚZIOS EM JULHO COM PRODUÇÃO MÉDIA DE 616 MIL BARRIS POR DIA	46
LUCRO DA BP DISPARA COM PREÇOS MAIS ALTOS DO PETRÓLEO EM DEZ ANOS	46
5G VAI COMEÇAR ANTES EM SÃO PAULO	48
EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES BATEM RECORDE NO BRASIL PARA O MÊS DE JULHO, DIZ SECEX	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
MAIS SEGMENTOS NO FMM REDUZEM PARTICIPAÇÃO DE PROJETOS DO SETOR NAVAL, AVALIAM ESTALEIROS	51
FASE 1 DO VTMIS NOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO DEVE SER CONCLUÍDA NO FINAL DE 2022	52
BR DO MAR: SAI PORTARIA SOBRE HABILITAÇÃO, MAS EMPRESAS AGUARDAM DECRETO.....	54
H2O, LLC ADQUIRE OS SEPARADORES DE ÁGUA E ÓLEO DA MARCA BOSS DA RECOVERED ENERGY	55
TCP É PIONEIRA NO USO DE REDES MÓVEIS PRIVADAS EM PORTOS.....	57
3R PETROLEUM ASSUME AS OPERAÇÕES DO POLO PEROÁ, NO ESPÍRITO SANTO	57
CONSELHO DIRETOR APROVA PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA DE R\$ 6,7 BILHÕES PARA FMM EM 2023.....	58
RECURSOS DO FMM PARA EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS DEVEM AUXILIAR RENOVAÇÃO DA FROTA	59
LANÇADO O MAIOR NAVIO PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO PARA A MSC	60
MAERSK AUMENTA EM US\$ 7 BILHÕES A PREVISÃO DE LUCRO DE 2022	61
CAMPO DE BÚZIOS BATE RECORDE DE PRODUÇÃO MENSAL EM JUNHO, COM VOLUME DE 616 MIL BPD.....	62
FROTA DE APOIO MARÍTIMO INCORPOROU 18 EMBARCAÇÕES EM 6 MESES	62
RIO MAGUARI ESTARÁ PRESENTE NA NAVALSHORE	65
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	65



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SPA QUER RENOVAR LICENÇA PARA DRAGAGEM DO PORTO DE SANTOS

Requerimento foi encaminhado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

Por: Ágata Luz



Draga HAM 318 é considerada uma das maiores do mundo e chegou ao Porto de Santos na última quinta-feira para execução da dragagem Foto: Divulgação

Visando o aprofundamento dos berços de atracação no Porto de Santos, a Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela gestão do maior complexo portuário do País, solicitou ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a renovação de sua licença de instalação para a dragagem de aprofundamento dos berços e acessos dos armazéns 12A ao 23 para 15 metros.

Clique, assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe centenas de benefícios!

A medida da SPA busca antecipar a validade da licença para que, caso a obra seja contratada, não haja percalços em relação à aprovação ambiental. Isso porque, sem o aval do Ibama em dia, o processo pode demorar, atrasando futuros serviços desse tipo no porto santista.

O requerimento da Autoridade Portuária se refere à renovação da licença ambiental da dragagem de aprofundamento para adequação à obra de reforço de cais, já concluída neste trecho. Segundo a SPA, a contratação está em fase de estudos e não há estimativa de valores a serem investidos na melhoria.

Atualmente, a dragagem de manutenção do canal de navegação, berços de atracação e bacias de evolução do Porto de Santos é realizada pela Van Oord Operações Marítimas. Segundo a SPA, o serviço está sendo feito com regularidade, de acordo com o contrato assinado no início do ano.

A empresa holandesa assumiu a dragagem após uma intensa batalha judicial entre a Autoridade Portuária e a DTA Engenharia – antiga prestadora do serviço -, que teve fim em março. Nos últimos cinco meses, foram dragados aproximadamente 210 mil metros cúbicos em 25 berços.

De acordo com a Van Oord, as áreas mais difíceis de serem dragadas em razão da pouca disponibilidade de berços livres são os berços de atracação. Desta forma, o serviço foi realizado com dragas mecânicas (clamshell) e batelões autopropelidos.

Para a dragagem do canal, a empresa mobilizou a maior draga de sua frota, a HAM 318. Trata-se de uma draga hoppper com capacidade de cisterna de 40.000 metros cúbicos. Os serviços envolvendo esta embarcação tiveram início na última quinta-feira.

Disputa judicial

No início do ano, a dragagem se tornou tema de preocupação para usuários do Porto de Santos. Eles temiam o assoreamento (deposição de sedimentos no canal de navegação e nos berços de atracação) e, conseqüentemente, prejuízos operacionais em meio à briga entre SPA e DTA.

A Autoridade Portuária entendia que um acordo firmado com a DTA tinha vencido em janeiro e, por isso, já tinha contratado a Van Oord para a prestação do serviço após a empresa holandesa apresentar a melhor proposta (R\$ 371 milhões) em concorrência aberta pela estatal no ano passado.

Já a DTA não concordava com o fim do vínculo e foi à Justiça para garantir a continuidade da dragagem até abril, alegando prejuízos por conta de questões contratuais. Em março, a briga teve fim e as empresas entraram em acordo para rescindir o contrato.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/08/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

OBRAS DE IMPLANTAÇÃO E PAVIMENTAÇÃO NA BR-285/RS, EM SÃO JOSÉ DOS AUSENTES, SÃO INICIADAS

Serviços são executados pelo DNIT e começaram com implantação do caminho para um passa-faunas, no km 51



Trabalhos incluem nova passagem de fauna e ponte sobre Rio das Antas, entre outras intervenções - Foto: DNIT/Divulgação

As obras do Lote 1 de implantação e pavimentação da BR-285/RS/SC, em São José dos Ausentes, foram iniciadas na manhã desta quarta-feira (3). As atividades começaram pela implantação do caminho de serviço para a execução de um dos passa-faunas, no km 51.

O empreendimento ainda contará com a construção de uma ponte nova sobre o rio das Antas. A travessia terá 400,4 metros de extensão e atravessará um cânion com altura variando entre 50 e 60 metros. Além da ponte, o contrato contempla a continuidade da implantação e pavimentação de 8,47 quilômetros da rodovia e de duas interseções.

O trecho gaúcho será conectado às obras do Lote 2, do lado catarinense, em Timém do Sul (SC), contribuindo para o desenvolvimento regional.

Da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 03/08/2022

PORTARIA LIBERA INSCRIÇÃO PARA EMPRESAS INTERESSADAS EM ATUAR NO BR DO MAR

Solicitação de habilitação ao programa é feita no gov.br, de forma 100% digital e sem custos

As empresas brasileiras de Navegação (EBN) e de Navegação Condicionada (EBN-CON) já podem acessar a plataforma gov.br para requerer ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) a habilitação no Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem (BR do Mar) <https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-habilitacao-no-programa-de-estimulo-ao-transporte-por-cabotagem-br-do-mar>. A liberação do procedimento se dá com a publicação da Portaria Nº 976, de 27 de julho de 2022, na edição desta quarta-feira (3) do Diário Oficial da União (DOU).

As interessadas deverão ser autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para prestação de serviços de transporte na navegação de cabotagem. Com a habilitação, as empresas de navegação poderão utilizar embarcações estrangeiras afretadas com menor custo, beneficiando os usuários desse transporte e toda a sociedade.

A habilitação ao BR do Mar é um serviço 100% digital, sem custos e simplificado, bastando o envio via gov.br, da seguinte documentação:

- Procuração ou instrumento com poderes gerais ou específicos expedido pela empresa ao representante requerente;
- Autorização para operar como EBN e EBN-CON, emitida pela Antaq;
- Comprovação de situação regular em relação aos tributos federais;
- Relatório detalhado com informações relativas à operação da EBN ou EBN-CON no Brasil, observando-se os parâmetros elencados no Anexo C da Portaria Minfra Nº 976.

O BR do Mar foi criado pela Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, com o objetivo de proporcionar condições para ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem.

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

Data: 03/08/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE PROJETO DE CONCESSÃO DA BR-381/MG SERÁ NESTA QUARTA-FEIRA (3)

Prazo para o envio de sugestões sobre o projeto segue até 8 de agosto. Sessão ocorrerá das 10 às 18 horas, de forma híbrida

Começa nesta terça-feira (3) a audiência pública sobre o projeto de concessão da BR-381/MG, que liga a capital mineira, Belo Horizonte, ao município de Governador Valadares (MG). O debate ocorrerá das 10 às 18 horas, em formato híbrido (virtual e presencial). Interessados poderão acompanhar a transmissão ao vivo por meio deste link: <https://youtu.be/mKP2VrIOR94>.

Com o processo, a Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) pretende colher contribuições da sociedade sobre a concessão de um trecho de 304 quilômetros da rodovia federal. Interessados em contribuir com a consulta pública têm até 8 de agosto para participar do processo, que está aberto desde 12 de julho.

Toda a documentação e orientações ficam disponíveis no link <https://participantt.antt.gov.br>, no local destinado à Audiência Pública nº 7/2022. Dúvidas e informações adicionais poderão ser esclarecidas pelo e-mail ap007_2022@antt.gov.br.

Outras sugestões podem ser enviadas pelos canais da ouvidoria da ANTT: Whatsapp (61) 99688-4306; telefone 166 e o e-mail ouvidoria@antt.gov.br.

Com informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres

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

Data: 02/08/2022



Evento acontece nesta quinta-feira, 4, para explicar a gestores de TI como aplicar o modelo de contratação de serviços de desenvolvimento, manutenção e sustentação de software

Nesta quinta-feira (4), a Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia promove um webinar para esclarecer dúvidas e detalhar como aplicar o Modelo de Contratação de Serviços de Desenvolvimento, Manutenção e Sustentação de Software. O evento é voltado para gestores de Tecnologia da Informação (TI) de órgãos que compõem o Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação (SISP). O Webinar acontece das 10h às 11h e será transmitido pelo canal do YouTube do Ministério da Economia.

O modelo de contratação foi publicado na Portaria 5.651, de 28 de junho de 2022, e contém diretrizes específicas para o planejamento, gestão e monitoramento dos contratos de serviços de software. O documento também traz ferramentas para agilizar o processo de contratação, a exemplo do mapa salarial voltado à formação do preço de referência, orientações padronizadas e modalidades de remuneração previstas para atender a todo tipo de necessidade e realidade dentro do SISP.

Acesse a íntegra da Portaria 5.651/2022 e outros documentos auxiliares

<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/contratacoes/modelo-para-a-contratacao-de-servicos-de-desenvolvimento-manutencao-e-sustentacao-de-software>

Para acompanhar o Webinar Modelo de Contratação de Desenvolvimento de Software, acesse o link da transmissão.

https://www.youtube.com/watch?v=-pv36Y01M_o

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

Data: 03/08/2022

PRIMEIROS CIDADÃOS DO PAÍS TÊM ACESSO AO RG DIGITAL NO ACRE

Documento de identificação dos brasileiros já está disponível digitalmente no aplicativo GOV.BR para a população do estado

Cidadãos do Acre foram os primeiros do país a ter acesso à nova Carteira de Identidade Nacional (CIN) no formato digital pelo aplicativo GOV.BR, nesta terça-feira (2/8). A nova carteira tem número único – que é o CPF – para evitar fraudes e eliminar a possibilidade de pessoas poderem emitir diferentes documentos nos estados e no Distrito Federal. Assim que o cidadão realiza o pedido de emissão no Acre, já retira o documento físico e pode ter acesso ao RG digital pelo celular.

O primeiro brasileiro a ter acesso à nova carteira pelo aplicativo GOV.BR foi o diretor do Instituto de Identificação, o policial civil Junior Cesar da Silva, de 43 anos. Ele foi uma das pessoas que procuraram a Organização em Centros de Atendimento (OCA) para emitir gratuitamente o novo modelo de identificação nos modelos em papel, policarbonato (plástico) e digital. A população pode procurar o órgão de segunda a sexta-feira, das 7h30 às 13h30 (horário local), na rua Quintino Bocaiúva, 299, no centro de Rio Branco. O atendimento é realizado por ordem de chegada.

A nova identificação foi instituída pelo Decreto nº 10.977 (<https://in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.977-de-23-de-fevereiro-de-2022-382332304>), de 23 de fevereiro de 2022. O normativo determina os procedimentos e os requisitos para a expedição da Carteira de Identidade Nacional por órgãos de identificação dos estados e do Distrito Federal. No Rio Grande do Sul, o processo de emissão começou na última semana. A previsão é que Goiás seja o próximo estado a emitir o documento para a população.

Como acessar o RG digital no aplicativo GOV.BR

Depois de emitir a nova carteira nos órgãos estaduais, o cidadão deve baixar o aplicativo **GOV.BR** (<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/conta-gov-br>) nas lojas de aplicativos disponíveis



para sistemas operacionais iOS ou Android. Após inserir o usuário e a senha no app, aparecerá uma tela inicial com o ícone 'Carteira de documentos'. A partir daí, basta clicar no botão '+', escolher 'Carteira de Identidade' e ir em 'Adicionar Documento' para ter acesso.

A nova Carteira de Identidade Nacional vem com um QR Code, que pode ser lido por qualquer dispositivo apropriado, como um smartphone, o que permitirá a validação eletrônica de sua autenticidade, bem como saber se ele foi furtado ou extraviado.

Essa versão do documento servirá também como documento de viagem, devido à inclusão de um código de padrão internacional chamado MRZ – o mesmo usado em passaportes. Até o momento, o Brasil dispõe de acordos para uso do documento de identidade nos postos imigratórios de países do Mercosul. Para os demais países, o passaporte continua sendo obrigatório.

Prazo de validade do documento

A Carteira de Identidade Nacional é válida em todo o país e é aceita legalmente, inclusive no formato digital. O prazo de validade varia conforme a idade da pessoa, sendo de cinco anos para crianças até 11 anos e de 10 anos para quem tem entre 12 e 59 anos. O prazo é indeterminado para a população a partir dos 60 anos.

O documento no formato anterior é válido até 28 de fevereiro de 2023. Depois dessa data, a emissão da nova carteira passa a ser obrigatória.

Acesse o tutorial sobre a carteira no formato digital (<https://www.youtube.com/watch?v=BeWNk2T6Kcg>).

Mais informações sobre a emissão do documento no Acre: (68) 3215-2417, 3215-2449, 3215-2451.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 03/08/2022

SAIBA COMO EMPRESAS PODEM SOLICITAR INSTALAÇÃO NA ZONA FRANCA DE MANAUS

Empresas autorizadas obtêm benefícios fiscais

Empresas interessadas em se instalar na Zona Franca de Manaus (ZFM) podem apresentar projeto e solicitar autorização da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), autarquia vinculada ao Ministério da Economia. Após a autarquia autorizar a instalação, a empresa recebe a 'Inscrição Suframa' e pode obter benefícios tributários, como a redução do imposto de importação sobre os insumos de bens industriais e a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

É possível solicitar inscrição cadastral de pessoas jurídicas para usufruto dos benefícios fiscais da Zona Franca de Manaus (<https://www.gov.br/pt-br/servicos/realizar-cadastro-de-pessoas-juridicas-para-usufruto-dos-beneficios-fiscais-da-zona-franca-de-manaus>) e as informações relacionadas a esse serviço, como descrição, documentação necessária, etapas e contatos para sanear dúvidas, estão disponíveis na página específica do serviço (<https://www.gov.br/pt-br/servicos/realizar-cadastro-de-pessoas-juridicas-para-usufruto-dos-beneficios-fiscais-da-zona-franca-de-manaus>).

No portal gov.br (<https://www.gov.br/pt-br>), está disponível a ferramenta de balcão digital da Suframa, em que os usuários podem solicitar demandas sobre a apresentação de projetos industriais e agropecuários, e pedidos de fixação ou alteração de processo produtivo básico exclusivo para fruição de benefícios no Polo Industrial de Manaus (PIM), entre outros.

Mais informações sobre os serviços oferecidos pela Suframa podem ser encontradas em sua carta de serviços (<https://www.gov.br/pt-br/orgaos/superintendencia-da-zona-franca-de-manaus>).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 03/08/2022

CONSULTA PÚBLICA ABORDA PLANO DE AÇÃO EM CONDUTA EMPRESARIAL RESPONSÁVEL

Camex recebe até 14 de agosto manifestações sobre plano de políticas públicas e iniciativas voltadas a padrões internacionais de sustentabilidade

A Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE-Camex) do Ministério da Economia está recebendo recomendações sobre a elaboração do Plano de Ação em Conduta Empresarial Responsável (Pacer). A Consulta Pública Sinve/SE-Camex nº 1/2022 está aberta até o próximo dia 14 de agosto para as manifestações da sociedade civil brasileira.

As recomendações deverão ser voltadas para as temáticas das diretrizes para multinacionais da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE) incluídas no Pacer, nas áreas de Direitos Humanos, Emprego e Relações do Trabalho, Meio Ambiente, Combate à Corrupção e Integridade, Interesse do Consumidor, e Concorrência.

Também serão aceitas manifestações do público para o capítulo referente ao Estado como Ator Econômico na Promoção da Política de Conduta Empresarial Responsável (CER) no Brasil, nos temas de Acordos de Comércio e Investimentos, Apoio à Exportação, Financiamento para o Desenvolvimento e Finanças Sustentáveis.

A participação deve ser feita exclusivamente pelo formulário eletrônico próprio desta consulta. As dúvidas sobre o preenchimento poderão ser esclarecidas pelo e-mail sinve@economia.gov.br.

Sobre o Pacer

O mandato para a elaboração do Plano de Ação em Conduta Empresarial Responsável (Pacer) foi concedido pela Resolução nº 2/2020 do Comitê Nacional de Investimentos (Coninv). A conclusão do Plano está prevista para agosto de 2022.

O objetivo principal é propor e promover políticas públicas e iniciativas relacionadas a padrões internacionais de sustentabilidade alinhados com os princípios de CER e os critérios de ASG (Ambiental, Social e Governança), tendo como base o pilar da Transparência e Governança do Plano Nacional de Investimentos (PNI).

O Pacer também se baseia no Plano de Ação para o fortalecimento dos Pontos de Contato Nacionais de 2022-2024 da OCDE e no documento de Revisão da Política de Conduta Empresarial Responsável do Brasil (RBC Policy Review do Brasil), elaborado pela OCDE.

Consulta Pública Sinve/SE-Camex nº 1/2022 (<https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/consultas-publicas/abertas/consulta-publica-sinve-se-camex-no01-2022>).

Formulário Eletrônico(<https://forms.office.com/pages/responsepage.aspx?id=aSnJPIFaGE-Kye-Y-6-peDX60xcljBIKoPYCDBEnWY1UNVpGS0w1R0dBR0s0V0hPWDVXNkk4SkxHWiQIQCN0PWcu>)

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 03/08/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O GRANDE DEBATE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Começa nesta quarta-feira, em Guarujá, a 20ª edição do Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. Reunindo lideranças empresariais dos setores portuário, de transporte e comércio exterior e autoridades, como o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, o secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz, e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, o evento vai debater os principais desafios ao desenvolvimento do maior e mais importante porto do País, Santos, com destaque para o atual processo de desestatização, que o Governo quer concluir ainda este ano.

Os painéis programados para esta edição do Santos Export também vão abordar temas como os acessos ao complexo marítimo, analisando tanto a necessidade de investimentos para a expansão das ferrovias e rodovias que servem o complexo marítimo, como os atuais projetos de aprofundamento do canal de navegação. Outra questão a ser discutida são os custos operacionais e a eficiência de seus procedimentos, especialmente na liberação das cargas. E também será debatido o que se espera do cais santista nas próximas décadas, quais as ações mais necessárias para que suas instalações e a própria comunidade portuária continuem atendendo as demandas da economia brasileira.

Não é uma mera figura de linguagem dizer que esta edição do Santos Export debaterá o presente e o futuro do Porto de Santos, uma tarefa complexa e será realizada em um momento estratégico, exatamente quando se está prestes a concluir as regras para a sua desestatização. Dada a importância dessa pauta, fica clara a necessidade de que tal missão seja executada com a participação tanto das maiores autoridades do País neste segmento da economia, como dos empresários que vivem, trabalham e dependem do complexo marítimo - seus operadores, gestores de terminais, prestadores de serviços, importadores, exportadores, os donos das cargas.

Trata-se de uma tarefa a ser realizada por toda a comunidade portuária, afinal, cabe a ela construir o futuro que viverá. Este não é um trabalho a ser feito por um ente de Brasília individualmente ou por um grupo de empresários de um único setor. Este é um projeto de todo um segmento, especialmente por envolver o principal porto do Brasil, responsável por mais de um quarto da balança comercial do País. E ciente de tal necessidade, o Santos Export se estrutura para proporcionar o ambiente ideal para este grande debate, reunindo os principais interlocutores desse processo e mantendo seu compromisso de ser o principal fórum de debates do mercado portuário, de logística e transportes do País.

Agora é o momento de debater prioridades, analisar estratégias, avaliar os caminhos já estabelecidos e os que estão planejados e, se necessário, corrigir rotas, com a participação de todos e estudando os impactos que as ações em curso e aquelas que serão adotadas terão. Agora é o momento de se discutir o desenvolvimento do Porto de Santos e, ao fazer isso, discutir o crescimento do Brasil e de sua economia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/08/2022

NACIONAL - HUB - LOGÍSTICA DO MS DEMANDA INVESTIMENTOS DE R\$ 49,4 BI
Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

BR DOS RIOS 1

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que pretende enviar o projeto de lei da BR dos Rios - nome do programa federal de incentivo à navegação fluvial - ao Congresso Nacional no próximo mês. Seu objetivo é ter o texto aprovado na Câmara dos Deputados até o final do ano. A proposta prevê regularizar a concessão e a exploração privada das hidrovias, além da participação do Exército Brasileiro na gestão das vias de navegação.

BR DOS RIOS 2

De acordo com o ministro da Infraestrutura, “o setor de transporte aquaviário foi esquecido durante muito tempo no Brasil. Temos trabalhado muito forte em fomentar a mudança da nossa matriz de transporte. O Brasil ainda transporta 65% das nossas cargas por transporte rodoviário. A gente precisa dar mais espaço para o setor de transporte. Fizemos isso no setor ferroviário, na cabotagem, com a BR do Mar, e agora vamos criar a BR dos Rios”.

BR DOS RIOS 3

Com o programa, Sampaio quer ampliar o transporte aquaviário principalmente nos acessos ao Arco Norte, nos estados do Pará, Amazonas, Maranhão e Tocantins. A ideia é garantir a navegabilidade dos rios, sinalizando-os e implantando postos de navegação.

ITAJAÍ

Os estudos de concessão do Porto de Itajaí (SC) foram revistos e aprovados, com ressalvas, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A decisão consta da Deliberação nº 110 da Antaq, com data da última segunda-feira e publicada na edição do Diário Oficial da União de ontem. O texto cita um total de cinco ressalvas, determinando alterações na proposta de desestatização do complexo marítimo catarinense. Após essas mudanças, o Ministério da Infraestrutura estará liberado para enviar o projeto para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÕES PARA PAÍSES NA AMÉRICA DO SUL DISPARAM APÓS FASE CRÍTICA DA PANDEMIA

Associação de Comércio Exterior projeta até US\$ 41 bilhões em vendas para vizinhos neste ano

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Apenas no primeiro semestre de 2022 a balança com os vizinhos sul-americanos teve superávit de US\$ 6,2 bilhões, próximo do valor de todo o ano passado, segundo levantamento da AEB

Com a recuperação da economia global após os impactos causados pela pandemia, o saldo comercial do Brasil com os países vizinhos na América do Sul saltou 64,7% em 2021, registrando US\$ 7,3 bilhões, e deverá ter nova alta este ano.

Isso porque apenas no primeiro semestre de 2022 a balança com os vizinhos sul-americanos teve superávit de US\$ 6,2 bilhões, próximo do valor de todo o ano passado, como mostra o levantamento da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) com base nos dados do governo federal. A expectativa é de alta do superávit este ano.

No ano passado, o Brasil exportou US\$ 33,9 bilhões para os países sul-americanos, e a AEB projeta que as vendas poderão chegar a US\$ 41 bilhões em 2022. Se confirmado o valor, representará crescimento de 21% ante 2021. No primeiro semestre, foram US\$20,3 bilhões.

O presidente executivo da AEB, José Augusto de Castro, vê o crescimento do superávit comercial com os vizinhos como uma oportunidade para a indústria nacional. “O Brasil importa 85% da indústria de transformação. Ao contrário, nas exportações, o principal produto são ‘commodities’, mas o mercado da América do Sul comporta outros produtos”, afirma Castro.

As exportações para a América do Sul são formadas, principalmente, por manufaturados - automóveis, máquinas e equipamentos e alimentos. As importações se concentram nas matérias-

primas - trigo da Argentina, cobre do Chile, eletricidade do Paraguai (por causa da usina hidrelétrica binacional de Itaipu) e gás natural da Bolívia.

Conforme Castro, o superávit tende a ser maior do que em 2021 porque é provável que haja alguma estabilidade nas importações diante da esperada acomodação, ou até redução nos preços das matérias-primas, como trigo e cobre, por causa da expectativa de recessão global.

Até agora, a conjuntura da economia global em meio aos desequilíbrios provocados pela pandemia e reforçados pela guerra na Ucrânia foi favorável para as trocas comerciais com a América do Sul. Assim como o Brasil, os países vizinhos são, primordialmente, exportadores de matérias-primas, cujos preços saltaram desde meados de 2020, apesar da volatilidade. Com mais divisas por causa dos bons preços de exportação, esses países vizinhos puderam comprar mais manufaturados exportados pelo Brasil.

Ao mesmo tempo, os gargalos logísticos do comércio internacional elevaram os custos de frete em todo mundo. Com isso, a proximidade geográfica ofereceu competitividade à indústria brasileira como fornecedora de manufaturados para os mercados sul-americanos. “Pela proximidade geográfica, pela logística ser mais barata, pelo fato de termos disponibilidade de exportar via rodoviária e, em alguns casos, ferroviária, para alguns países, o Brasil pode estar mais presente na América do Sul”, diz Castro.

A conjuntura favorável não pode ser vista como garantida, pondera o presidente da AEB. “Não podemos nos esquecer de que os outros países continuam se movimentando”, afirma Castro. “A China já ultrapassou o Brasil como principal fornecedor para a Argentina. No Chile, a mesma coisa. A China está muito mais presente no Chile do que o Brasil, e esse sempre foi um mercado cativo do Brasil”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

NACIONAL – RECEITA FEDERAL SEGUE IMPEDINDO EMPRESAS DE UTILIZAR O REPORTO

Argumento é de que não há previsão orçamentária para que o tributo seja liberado

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



Para conseguir o regime do Reporto, empresas estão entrando com Ações Judiciais

Quatro meses após o governo promulgar o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária – conhecido como Reporto – o benefício segue sem ser liberado para as empresas do setor portuário e ferroviário. A Receita Federal argumenta junto ao Planalto que não há previsão orçamentária para a medida.

O Reporto foi instituído em 2004, com o objetivo de reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados no setor portuário e ferroviário. O benefício encerrou no fim de 2020, mas, durante a tramitação do Projeto de Lei do BR do Mar, o deputado Gurgel (PSL-RJ) 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 esmava 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 manteve o regime de isenção fiscal.

No entanto, a Receita Federal alegou que, durante a produção e aprovação da LOA 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) propor para aprovação do Legislativo.

O Jornal Be News pediu um posicionamento à Receita Federal sobre o caso daqui para a frente, mas não obteve resposta. Segundo apuração, auditores do órgão estão instruídos a não falar tratar do assunto publicamente ao longo do período de campanha eleitoral.

Insensibilidade do governo

Segundo o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, a impossibilidade de utilização do Reporto se dá por insensibilidade por parte dos órgãos do governo. Isso porque, durante a tramitação da Lei 14.301/2022, que cria o Programa de Estimulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como 'BR do Mar', o Executivo não se preparou no Orçamento para que o benefício fosse continuado.

“O reporto venceu em dezembro de 2020. Ficamos mais de um ano sem o regime e, por esse motivo a Receita Federal e o Ministério da Economia, mesmo vendo a nossa luta para que houvesse a derrubada do veto na Lei de Cabotagem, não fez previsões para que esse recurso fosse possibilitado. No orçamento de 2021, o deputado Hugo Leal, fez a previsão orçamentária da despesa e não especificou que seria para o Reporto. E a Receita não fez um desmembramento disso de forma correta”, falou.

Medo de sanções

Sobre a não liberação do Reporto, o presidente da ABTP argumenta que há um temor por parte dos auditores da Receita Federal em serem punidos pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Isso porque, caso os benefícios sejam aprovados sem indicações das compensações por perdas de tributos, a corte de contas pode enquadrá-los na Lei de Responsabilidade Fiscal.

“Assim que houve a promulgação, começamos a entrar com pedidos do Reporto e a Receita não respondia. Foi quando nós, em coalizão portuária, entramos em contato com o órgão para que ela atualizasse suas portarias. Foi quando vemos uma reunião com os auditores e, nela, nos foi dito que, apesar da derrubada dos vetos, o congresso não indicou a conta de compensação para uso do Reporto. Por não ter isso, os funcionários poderiam ser cobrados pelo TCU em função da Lei de Responsabilidade Fiscal”, disse.

Ações Judiciais e reporto em 2023

Jesualdo Silva afirmou ainda que o ano de 2022 pode ser considerado um ano perdido para o Reporto e que as associações irão ao Congresso para batalhar para que o regime seja estendido até dezembro de 2024.

“Como a receita não está nos dando o regime, as empresas, por receio, acabaram segurando os investimentos. Vamos pedir uma renovação do tributo justamente para que, no mínimo, possamos reaver esse tempo perdido de 2022. Porque a Lei nos dá dois anos de Reporto, e perdemos todo um ano. Vamos ao Congresso batalhar por esse ano perdido”, falou.

Ainda segundo o presidente da ABTP, uma empresa conseguiu fazer uso do regime, mas somente por força de uma ação judicial. Outros também devem entrar na justiça, porém, a maioria dos associados deverão segurar seus investimentos.

“Já temos um caso de sucesso na utilização do Reporto este ano lá no Norte. A empresa, que precisou adquirir o material e conseguiu o benefício, entrou com um mandato judicial. Outros associados que estão entrando na justiça estão somente pedindo para um maquinário que é imprescindível. O resto está tudo parado”, argumentou.

Frenlogi promete criar portaria

O BE News também entrou em contato com diretor Institucional de Logística da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), Edinho Bez. O ex-deputado criticou a ação da Receita de barrar os pedidos e afirmou que terá uma reunião nesta quarta-feira (3), com consultores do Senado para elaborar uma resolução autorizando o Reporto.

“Já fiz uma reunião com a superintendência da Receita e também conversei com as lideranças do governo para podermos resolver isso. A Receita Federal está descumprindo a lei. O que eles alegam é que a liberação pode vir pelo ministro da Economia ou por resolução do Congresso autorizando os despachos. Tipo da burocracia indevida. Já agendamos para amanhã [hoje], à tarde, com o consultor do Senado, para criarmos essa resolução autorizando a liberação do benefício o mais rápido possível”, disse.

Como funciona a LOA

A Lei Orçamentária Anual (LOA) é um instrumento legal que detalha as receitas (previsão de recursos) que o governo irá arrecadar e fixa os gastos e despesas para o ano seguinte.

Apesar da proposição da LOA ser do Poder Executivo, ela precisa ser votada e aprovada pelo Poder Legislativo, que é quem exerce o controle externo sobre as finanças governamentais. Assim, o texto da LOA do ano seguinte precisa ser aprovado em dois turnos pelos deputados distritais até a última sessão legislativa do ano, normalmente em 15 de dezembro do ano corrente.

A LOA é conhecida como uma peça de execução orçamentária, pois é nela que o governo coloca em prática os programas e projetos que foram previstos no Plano Plurianual (PPA) e priorizados na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

NACIONAL - ESFORÇO CONCENTRADO PARA VOTAÇÃO E SABANAS SÓ APÓS ELEIÇÕES, DIZ PACHECO

Primeiro turno do pleito está marcado para o dia 2 de outubro

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



Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Segundo o presidente do Senado, nos meses de agosto e setembro as sessões permanecerão semipresenciais

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), informou ontem que fará o chamado "esforço concentrado" para votação de projetos e sabatina de autoridades somente após as eleições deste ano.

A informação foi transmitida por meio de suas redes sociais. O objetivo do "esforço" é tentar reunir parlamentares e ter quórum para votar pautas consideradas urgentes.

A decisão saiu após a reunião de líderes do Senado que aconteceu na manhã do mesmo dia. Segundo Rodrigo Pacheco, nos meses de agosto e setembro, as sessões permanecerão semipresenciais. Já o primeiro turno das eleições está marcado para 2 de outubro.

"O Senado Federal realizará sessões semipresenciais, nos meses de agosto e setembro, para apreciação de medidas provisórias e projetos de lei sugeridos pelas bancadas", escreveu o presidente.

"Já as sessões presenciais, em regime de esforço concentrado para apreciação de autoridades, conforme decisão da maioria dos líderes, ficarão para o período imediatamente após as eleições de 2 de outubro para se garantir quórum qualificado", acrescentou.

Atualmente a determinação de Rodrigo Pacheco é de que todas as sabatinas de autoridades sejam feitas por meio do esforço concentrado. A modalidade é uma designação informal para períodos de sessões destinadas a discussões exaustivas e votação de matérias específicas em caráter emergencial.

Indicações e MP da Antaq

Desde o último esforço concentrado, o governo já havia indicado para o cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho. Ele deverá ocupar o lugar do ex-diretor Adalberto Tokarski, cujo mandato terminou em fevereiro deste ano.

Vice-almirante exerce desde 2018 o cargo de presidente do Tribunal Marítimo, órgão vinculado à Marinha do Brasil que tem jurisdição em todo o território nacional. A pasta julga atos, fatos da navegação e acidentes, bem como administra o Registro Especial Brasileiro (REB). O seu mandato deve se encerrar em 1º de agosto de 2022.

Conforme reportagem publicada em abril deste ano, a indicação de Wilson Pereira Lima Filho não partiu da Antaq nem do Ministério da Infraestrutura. Além disso, impasses entre o presidente da República, Jair Bolsonaro (PL), e o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), contribuíram para a criação da Medida Provisória (MP) 1.120/2022, que aumenta o quadro de diretores na agência.

O texto segue sem relator designado e ainda não teve o prazo de tramitação estendido, podendo assim perder sua eficácia no próximo dia 18.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

REGIÃO SUDESTE - O FUTURO DO PORTO DE SANTOS EM DEBATE NO SANTOS EXPORT

Fórum regional do Brasil Export será realizado hoje e amanhã (dias 3 e 4), no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP)

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



"ESTE É UM MOMENTO ÚNICO, QUANDO ESTAREMOS DISCUTINDO SOBRE O FUTURO DO PRINCIPAL PORTO DO PAÍS"

FABRÍCIO JULIÃO
CEO do Brasil Export

A ideia do Governo Federal é que a desestatização do maior porto da América Latina seja concretizada até dezembro deste ano

Se a desestatização da gestão da Companhia Docas for consolidada, o Porto de Santos passará por uma significativa transformação nos próximos anos. A previsão do Governo Federal é de que o leilão seja lançado até dezembro deste ano. Enquanto isso, terminais arrendatários e entidades de classe de comércio exterior aguardam respostas para inúmeras dúvidas sobre o futuro do maior porto do País e da América Latina. Essas questões, bem como os acessos, modais de transportes de carga, infraestrutura e inovação tecnológica, entre outros assuntos, estão na pauta do Santos



Export. O fórum regional do Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária será realizado hoje e amanhã (dias 3 e 4), no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

O Santos Export é restrito presencialmente a conselheiros, patrocinadores e convidados, com transmissão online e gratuita pelo portal BE News e canal do Brasil Export, no Youtube.

Esta é a 20ª edição do Santos Export e acontece em um momento crucial para o Porto de Santos, segundo o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. “Este é um momento único, quando estaremos discutindo sobre o futuro do principal porto do País”, falou Julião se referindo à desestatização, durante a sua participação no quadro do Brasil Export, do programa ZR News, na Santa Cecília FM, 107.7, na manhã de ontem.

A programação do Santos Export inicia na manhã de hoje, com visita técnica ao canal de navegação do porto às 10 horas. A comitiva, formada por conselheiros, patrocinadores e convidados, navegará pelo corredor aquaviário a bordo da lancha Fabiana.

Às 18 horas, ocorrerá a cerimônia de premiação do Porto Hack Santos, maratona tecnológica promovida pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e Instituto AmiGU, no último final de semana. A equipe vencedora foi a Porto Tech, que receberá o prêmio no valor de R\$ 25 mil. O me apresentou solução para a falta de precisão no momento de atracação de navios.

A cerimônia de abertura do Santos Export está prevista para as 18h30 e contará com as presenças do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, e do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery. Ambos também participarão dos painéis de debates amanhã, segundo e último dia do encontro.

Ainda na quarta-feira, às 20 horas, será oferecido um jantar em homenagem à Sammarco Advogados Associados, com oferecimento de vinhos pela Odjfell Terminals, no Cafe de La Musique.

Painéis

O painel “Desestatização do Porto de Santos” abre o segundo dia do fórum Santos Export, às 9h30, com palestras do secretário de Portos, Mario Povia, e do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

Como debatedores foram convidados o diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda; o diretor presidente da DPW Santos, Fabio Siccherino; e o presidente do Sopesp, Regis Prunzel. O diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo, será o moderador.

Às 11h30, será aberto o painel “As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos”. Participarão a superintendente Institucional de Logística da Suzano, Patricia Dutra Lascosque; o diretor de Logística da ADM na América do Sul, Vitor Vinuesa; o vice-presidente de Logística da Scania na América Latina, Adolpho Bastos; e o gerente-geral da Odjfell Terminals/GranelQuímica, Edson Souki.

“Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos” é o tema do terceiro painel, que iniciará às 14h. Para o debate, foram convidados o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral; o diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias, Rui Klein; o vice-presidente da Rumo Logística, Guilherme Penin; o presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares; a diretora de Regulatório e Institucional da VLI, Silvana Alcântara; e o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva.

O quarto e último painel, às 16h, discutirá sobre “O futuro do Porto de Santos”, com apresentação da diretoria da SPA. Para este debate, foram convidados representantes da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Associação Comercial de Santos (ACS), Associação de Terminais Portuários Privados

(ATP), Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Conapra – Praticagem do Brasil, Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) e Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). Os moderadores serão o presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, e o diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo.

Às 18 horas, será feita a leitura da Cartão Santos Export 2022 e a cerimônia de encerramento.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/08/2022

REGIÃO SUDESTE - MINISTRO CONFIRMADO NO SANTOS EXPORT

Fórum, que será realizado nesta quarta e quinta-feira, em Guarujá, terá sua programação transmitida pelo portal BE News

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

Ricardo Botelho/Minfra



Marcelo Sampaio participará do encerramento do Santos Export 2022 (crédito: Ricardo Botelho/Ministério da Infraestrutura)

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, acaba de confirmar sua participação no Santos Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, evento promovido pelo Brasil Export nesta quarta e quinta-feira, no Sofitel Guarujá Jequitimar. Ele fará o encerramento do seminário, no segundo dia, às 18 horas.

Além de Sampaio, outras autoridades do segmento portuário confirmaram sua participação no fórum, que irá debater os principais projetos de desenvolvimento do principal Porto do Brasil, Santos, e seu processo de desestatização, que o Governo Federal quer concluir ainda este ano. Entre os participantes, estão o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery. Os dois estarão no primeiro painel de quinta-feira, marcado para às 9h30, que irá tratar exatamente da privatização da gestão do complexo santista.

Os painéis também vão reunir lideranças empresariais dos mercados portuário, de logística e comércio exterior. Já confirmaram a presença: Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil; Fabio Siccherino, diretor-presidente da DPW Santos; Regis Prunzel, presidente do Sopesp; Patricia Dutra Lascosque, superintendente institucional de Logística da Suzano; Vitor Vinuesa, diretor de Logística da ADM na América do Sul; Adolpho Bastos, vice-presidente de Logística da Scania na América Latina; Edson Souki, gerente-geral da Odjfell Terminals/Grael Química; Guilherme Penin, vice-presidente da Rumo Logística; Rui Klein, diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias; Bruno Tavares, presidente da Praticagem de São Paulo; e André Neiva, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), entre outros.

Os debates do fórum serão transmitidos ao vivo pelo portal BE News.

Confira a seguir a programação do Santos Export 2022

Dias 03 e 04 de agosto, Guarujá (SP)

(Evento presencial exclusivo a conselheiros, autoridades e patrocinadores)

Dia 03 | hoje



(período da manhã de atividade presencial exclusiva para os patrocinadores inscritos junto à produção do evento)

9h00 – Saída do Hotel Sofitel Jequitimar para o late Clube de Santos
10h00 – Embarque no late Clube para visita marítima ao Porto de Santos (lança Fabiana)
12h30 às 14h30 – Almoço no late Clube
15h – Chegada ao hotel
17h30 – Início da transmissão online
18h00 – Cerimônia de Premiação do Porto Hack Santos
18h30 – Solenidade de Abertura
20h – Jantar no Café de La Musique em homenagem à Sammarco Advogados Associados, com oferecimento de vinhos pela Odjfell Terminals

Dia 04 | Quinta-feira

9h30 – Painel 1: Desestatização do Porto de Santos

- Evolução do processo de desestatização junto ao Governo Federal
- Regras do novo modelo de gestão
- Reação do mercado ao processo de desestatização

Palestrantes:

- Mario Povia, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Debatedores convidados:

- Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil
- Fabio Siccherino, diretor-presidente da DPW Santos
- Regis Prunzel, presidente do Sopesp

Moderador:

Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

- 11h00 – Coffee break
11h30 – Painel 2: As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos
- Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios
 - Demandas de infraestrutura no Porto e em seu entorno
 - A atuação dos órgãos anuentes

Debatedores convidados:

- Patricia Dutra Lascosque, superintendente institucional de Logística da Suzano
- Vitor Vinuesa, diretor de Logística da ADM na América do Sul
- Adolpho Bastos, vice-presidente de Logística da Scania na América Latina
- Edson Souki, gerente-geral da Odjfell Terminals/Granel Química

Moderador:

Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

- 12h45 – Almoço no Sofitel Jequitimar oferecido pelo Porto de Santos
14h – Painel 3: Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos



- Os desafios dos acessos rodoviários
- As perspectivas do crescimento da movimentação ferroviária
- Os planos de expansão para o modal hidroviário e o aprofundamento do canal de navegação

Palestrante:

- Fernando Biral, diretor-presidente da Santos Port Authority

Debatedores convidados:

- Guilherme Penin, vice-presidente da Rumo Logística
- Rui Klein, diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias
- Bruno Tavares, presidente da Praticagem de São Paulo
- Silvana Alcântara, diretora de Regulatório e Institucional da VLI
- André Neiva, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)

Moderador:

Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

15h30 – Coffee-break

16h – Painel 4: O futuro do Porto de Santos

- Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios
- Crescimento sustentável e pacto porto-cidade
- Ações da iniciativa privada para o crescimento das operações

Apresentação:

Diretoria da Santos Port Authority

Debatedores convidados:

- Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
- Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)
- Associação Comercial de Santos (ACS)
- Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)
- Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave)
- Conapra – Praticagem do Brasil
- Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)
- Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)
- Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)
- Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)

Moderadores:

Ricardo Molitzas, presidente do Conselho do Santos Export
Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

18h – Leitura da Carta do Santos Export 2022 e cerimônia de encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

REGIÃO SUDESTE - “HÁ MUITO O QUE SE DISCUR SOBRE A DESESTAZAÇÃO DO PORTO”, DIZ JULIÃO

CEO do Brasil Export chamou atenção para o tema, que será amplamente debatido no Santos Export
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Para Fabrício Julião, é preciso que o governo tenha o compromisso de levar adiante a discussão sobre a desestatização dos portos (crédito: Reprodução/Youtube)

A desestatização do Porto de Santos não pode ser feita de forma “atropelada”. Há muito o que se discutir, segundo afirmou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, durante o programa ZR News, na Santa Cecília FM, 107.7, na manhã de ontem. Ele participou do quadro Brasil Export para falar sobre o fórum regional Santos Export, que acontece hoje e amanhã, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

Ao jornalista e apresentador Zerri Torquato, Julião disse que a desestatização do principal porto do País precisa ser vista com cautela, pois a proposta de gestão privada é totalmente nova no setor. Julião citou como exemplo a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), cujo leilão ocorreu em 30 de março último.

“No caso da Codesa, houve um acompanhamento do processo, mas não houve tempo ainda para entender o andamento de uma desestatização. Eu, particularmente, defendo a desestatização (Porto de Santos), porém não dá para fazer isso ‘atropelado’. Isso precisa ser muito bem discutido. Nós precisamos ter o compromisso, seja do atual ou do novo governo, de continuar essa discussão. Não adianta ter uma mudança de governo e tudo isso que está sendo discutido ser engavetado. Quantas vezes já não passamos por isso? Tivemos um projeto importante na cidade de Santos, de revitalização da área do 1 ao 8 (armazéns do porto), que foi engavetado”, citou Julião.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Eduardo Nery, já haviam confirmado presença, mas Julião fez questão de reforçar sobre a participação deles. Povia e Nery estarão na cerimônia de abertura do fórum, na noite de hoje, e dos painéis, no segundo e último dia do encontro, amanhã. “É muito importante essa relação do setor privado com as agências reguladoras e com o Governo Federal”, afirmou Julião.

“Ainda sobre a desestatização, vamos promover um amplo debate, escutando todas as entidades”, acrescentou. “Estaremos escutando as principais entidades do setor durante duas horas, a avaliação e a contribuição de cada entidade”, salientou.

O programa contou ainda com a participação do presidente do Conselho do Sudeste Export, o advogado especializado em Direito Marítimo e Portuário, Marcelo Sammarco, que destacou a relevância do Santos Export nesta fase de expectativas sobre a transição da gestão estatal para a privada na Companhia Docas.

“É a vigésima edição de um evento que conquistou credibilidade e que contará com a presença do secretário Mario Povia (Portos). É mais uma oportunidade que o segmento portuário tem de dialogar com as autoridades”, salientou Sammarco.

Homenagem

Hoje, às 20 horas, será oferecido um jantar em homenagem à Sammarco Advogados, empresa especializada em Direito Marítimo e Portuário. “É um privilégio poder comemorar esta data tão importante para o escritório na 20ª edição do Santos Export, com este debate tão importante para Santos e para o Brasil”, declarou Sammarco.

“Nós temos um escritório que é referência na cidade e que atua há 53 anos com ética e compromisso. É um jantar de 20 anos do Santos Export e nada melhor do que unir e reforçar essa parceria”, retribuiu Julião.

Vale lembrar que, ao final de cada fórum do Brasil Export, é lida uma carta do conselho regional, no caso o do Santos Export, com as reivindicações de entidades locais do setor ao poder público.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

REGIÃO NORDESTE - EMPRESA REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO DE CABOTAGEM DE FERTILIZANTES A GRANEL DO PAÍS

Modalidade viabiliza a primeira remessa de um produto premium para a região do Matopiba, composta pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



SEGUNDO A YARA, A CABOTAGEM TORNOU-SE UMA OPÇÃO VIÁVEL DEVIDO AOS ÚLTIMOS AVANÇOS DO BR DO MAR, PROGRAMA QUE VISA EQUILIBRAR A MATRIZ DE TRANSPORTE BRASILEIRA

A embarcação navegará por toda a costa brasileira sem escalas e tem previsão de chegada na capital maranhense em aproximadamente sete dias

A empresa Yara, líder mundial em nutrição de plantas, iniciou na última segunda-feira (1) o primeiro envio de fertilizantes a granel via cabotagem do País. A operação foi iniciada em seu píer próprio no Porto do Rio Grande (RS), com o embarque de 15 mil toneladas da linha de fertilizantes especiais Yara Basa, com destino até a sua Unidade Misturadora de São Luís, no Maranhão.

A carga, composta por NP e NPK, irá atender os agricultores da região do Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, principalmente aqueles que trabalham com a cultura de soja. A embarcação navegará por toda a costa brasileira sem escalas e tem previsão de chegada na capital maranhense em aproximadamente sete dias.

A nova opção de transporte vai otimizar o potencial produtivo do complexo e proporcionar ganhos logísticos e ambientais, além de viabilizar a primeira remessa de um produto premium para a região do Matopiba.

“Este envio de fertilizantes via cabotagem ao Maranhão traz diversos benefícios, como o acesso aos agricultores das regiões Norte e Nordeste às linhas de fertilizantes especiais da Yara, especialmente durante um momento crítico de rupturas nas cadeias de fornecimento em razão da guerra (na Ucrânia)”, diz Maicon Cossa, vice-presidente Comercial da Yara Brasil.

A região do Matopiba plantou cerca de 8,2 milhões de hectares na safra 2020/21, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), e possui previsão de acréscimo de área nesta safra que está se encerrando.

“O mercado da Fronteira Norte é o que mais cresce em termos de área plantada no País, e agora teremos mais uma opção de abastecimento para a região, com um produto nacional. Hoje o local trabalha majoritariamente com matéria-prima importada, então esta movimentação levará mais uma opção de abastecimento de fertilizantes, ajudando na segurança da cadeia e permitindo a aceleração e desenvolvimento da agricultura local”, explica o executivo.

O transporte do fertilizante via cabotagem, além de ser uma operação mais vantajosa operacionalmente, rápida e segura, também é mais sustentável.

“Uma carga de 15 mil toneladas, por exemplo, partindo de Rio Grande para São Luís, precisaria de 405 caminhões para realizar o trajeto de mais de 3 mil quilômetros via rodovias, o que passa a ser feito em aproximadamente sete dias por mar, com apenas um navio”, esclarece Maicon.

De acordo com o executivo, a cabotagem tornou-se uma opção viável devido aos últimos avanços do BR do Mar, programa que visa equilibrar a matriz de transporte brasileira, que, entre outras medidas, possibilitou a redução da taxa AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Marcante) e desobrigou a necessidade de frota própria para aderir à modalidade.

“Em um contexto em que a logística é um dos grandes desafios para a entrega dos fertilizantes para a safra de verão, contarmos com uma nova modalidade de transporte é fundamental para a segurança alimentar”, destaca.

Neste cenário, o complexo de Rio Grande (RS), considerado o maior e mais moderno parque de produção, mistura e expedição de fertilizantes da América Latina, e um investimento de R\$ 2 bilhões da companhia, torna-se um grande polo para a empresa enviar soluções nutricionais especiais para os portos de todo o Brasil, via cabotagem, e ainda para outros países via frete marítimo.

Para otimizar a operação local, a Yara instalou neste ano o shiploader, equipamento que permite o carregamento a granel dos fertilizantes diretamente para os navios, além de possibilitar o transbordo de produtos entre embarcações, tornando a operação de píer ainda mais ágil e ampliando o leque de localidades atendidas pela Yara a partir da unidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

REGIÃO NORTE - VIBRA INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM AMPLIAÇÃO DE BASE NO PORTO DE MIRAMAR

Capacidade instalada passará de 50 mil m³ para 78 mil m³

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Ao todo, serão sete tanques para armazenagem de gasolina, etanol anidro e hidratado, óleo combustível, diesel, biodiesel e querosene de aviação

A empresa Vibra, vencedora do leilão para arrendamento da área BEL08 no Porto de Miramar, em Belém (PA), está investindo R\$ 70 milhões em melhorias e ampliação da base, cuja capacidade instalada passará de 50 mil m³ para 78 mil m³. Este é o maior

investimento atual da companhia em uma unidade operacional.

O Porto de Miramar conta, atualmente, com mais de 130 mil m³ de capacidade instalada de tancagem. A Vibra já operava no porto e após o processo de arrendamento celebrou o contrato que será válido por 20 anos, podendo ser sucessivamente renovado, até o limite de 70 anos.

As atividades projetadas para o arrendamento envolvem operações de movimentação e armazenagem de grãos líquidos combustíveis. Ao todo, serão sete tanques para armazenagem de gasolina, etanol anidro e hidratado, óleo combustível, diesel, biodiesel e querosene de aviação.

Com a ampliação do empreendimento, a base reforçará o suprimento de derivados e biocombustíveis no estado do Pará, garantindo a autonomia no suprimento de combustíveis, além de trazer benefícios para o estado — como 120 empregos diretos com pico de 250 no auge da obra.

“Este é um investimento importante para a Vibra. O Porto de Miramar é um terminal estratégico, pois movimenta grande parte do combustível consumido no estado do Pará, além dos grãos líquidos que são distribuídos nas regiões de influência do porto. Com a ampliação das instalações, a Vibra segue com sua missão de assegurar o abastecimento da região além de atender toda a demanda da cadeia logística do chamado ‘Arco Logístico Norte’, que está bastante aquecida”, afirma Marcelo Fernandes Bragança, vice-presidente executivo de Operações, Logística e Sourcing da Vibra.

O Porto de Miramar fica à margem direita da baía de Guajará, a uma distância fluvial de 4,5 km do Porto de Belém, sendo uma extensão do porto organizado, e especializado em operações com derivados de petróleo, álcool hidratado, soda cáustica, gás liquefeito de petróleo e demais grãos líquidos inflamáveis.

É um terminal “estratégico”, pois movimenta todo o combustível consumido no Estado do Pará.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - COLHEITA DA SAFRINHA DE MILHO EM MT ATINGE 97,95% DA ÁREA PLANTADA, DIZ IMEA

Trabalhos estão 13,76 pontos percentuais adiantados em comparação com igual período do ano passado

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A colheita do milho está mais avançada nas regiões Nordeste (99,94% da área) e Médio-Norte (99,71%) e mais lenta no Sudeste (92,39%)

A colheita do milho em Mato Grosso atingiu 97,95% da área plantada no Estado, segundo o Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea), até o último dia 29. O órgão esma

produção de 39,16 milhões de toneladas de milho para a região na safra 2021/22. Os trabalhos estão 13,76 pontos percentuais adiantados em comparação com igual período do ano passado, quando alcançaram 84,19% da área, e também estão à frente da média dos últimos cinco anos, de 90,63%.

A colheita está mais avançada nas regiões Nordeste (99,94% da área) e Médio-Norte (99,71%) e mais lenta no Sudeste (92,39%).

Já a colheita de algodão da safra 2021/22 em Mato Grosso alcançou 44,79% da área plantada até o fim de julho, avanço de 12,85 pontos percentuais em uma semana, informou o órgão. Os trabalhos estão 21,76 pontos percentuais adiantados em comparação com igual período do ano passado,

quando atingiram 23,03% da área. A retirada da fibra também está à frente da média dos últimos cinco anos, de 27,89%.

A colheita do algodão está mais avançada na região nordeste (75,95% da área) e mais lenta no Oeste (33,81%). O Imea projeta colheita de 1,953 milhão de toneladas de algodão em pluma no Estado na safra em área cultivada de 1,18 milhão de hectares.

SOJA

Os preços da soja caíram no Brasil e nos Estados Unidos nos últimos dias. Segundo pesquisadores do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea), a desvalorização doméstica está atrelada à menor demanda externa, sobretudo da China, ao enfraquecimento da procura por parte de indústrias internas e à queda dos prêmios de exportação.

Quanto à demanda interna, representantes de esmagadoras adquiriram maiores lotes do grão na primeira quinzena de julho, sem necessidade, portanto, de realizar novas aquisições na última semana. Além disso, esses compradores estão atentos à menor demanda externa. Vale lembrar que, no primeiro semestre de 2022, o Brasil embarcou 53,07 milhões de toneladas de soja, a menor quantidade para o período desde 2019.

Já o recuo na exportação brasileira se deve à diminuição dos embarques à China e aos Países Baixos, que registraram respectivas quedas de 11,53% e de 19,8% no comparativo entre os primeiros semestres de 2021 e de 2022, de acordo com dados da Secex.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/08/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MAERSK VÊ PROBLEMAS PROLONGADOS NA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Informações: Forbes (3 de agosto de 2022)

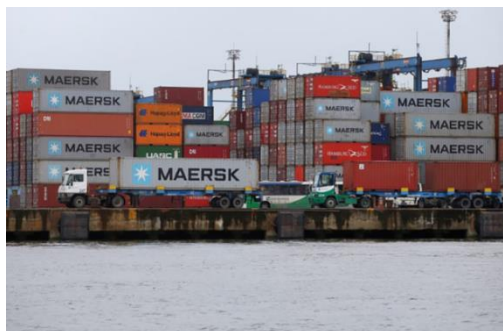


Foto: Amanda Perobelli/Reuters

A Maersk aumentou hoje (2) a projeção de lucro operacional para 2022 pela segunda vez, após sua receita trimestral superar as estimativas com a persistência dos problemas nas cadeias de suprimentos globais mantendo as taxas de frete elevadas.

O setor de transporte marítimo registrou lucros recordes nos últimos trimestres devido a um aumento na demanda e aos bloqueios sanitários segurando contêineres nos principais portos da China, Europa e Estados Unidos.

“O congestionamento nas cadeias de suprimentos globais, levando a taxas de frete mais altas, continuou por mais tempo do que o inicialmente previsto”, disse a Maersk em comunicado.

Agora, a empresa dinamarquesa espera um Ebitda de cerca de US\$ 37 bilhões contra os US\$ 30 bilhões da projeção mais recente. Inicialmente, a Maersk estimava um Ebitda anual de US\$ 24 bilhões.

A nova projeção é baseada em uma normalização gradual no transporte marítimo de contêineres no quarto trimestre deste ano. A expectativa anterior tinha como base que isso acontecesse no início do segundo semestre.

A Maersk, uma das maiores transportadoras de contêineres do mundo, com uma participação de mercado de cerca de 17%, disse em junho que é improvável que o custo do transporte de mercadorias diminua em breve devido a uma série de pressões inflacionárias.

Por volta de 11h20 (horário de Brasília), as ações da Maersk avançavam 1,5%.

A receita da empresa no segundo trimestre ficou em US\$ 21,7 bilhões, acima dos US\$ 19,7 bilhões projetados por analistas em uma pesquisa compilada pela própria companhia.

O Ebitda ajustado foi de US\$ 10,3 bilhões, comparado a US\$ 8,2 bilhões em estimativa de analistas.

A Maersk deve publicar um conjunto completo de resultados do segundo trimestre em 3 de agosto.

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

Data: 03/08/2022

ANTT PRORROGA PRAZO PARA TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS (TRIC)

Informações: Agência Porto Consultoria (3 de agosto de 2022)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) prorrogou o prazo para a Tomada de Subsídio nº 005/2022, com o objetivo de coletar sugestões para o aprimoramento das Resoluções ANTT nº 5.583/2017 e nº 5.840/2019, que regulam o Transporte Internacional de Cargas (TRIC). O novo período para envio das contribuições vai até as 18h (horário de Brasília) do dia 12 de agosto de 2022.

As orientações e os demais documentos sobre a Tomada de Subsídios estão disponíveis no <https://participantt.antt.gov.br>, no local referente à Tomada de Subsídios nº 005/2022.

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

Data: 03/08/2022

LANÇADO O MAIOR NAVIO PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO PARA A MSC

Informações: Portos e Mercados (3 de agosto de 2022)



O resultado do redesenho é que o “MSC Tessa” está sendo classificado com uma capacidade de carga de 24.116 contêineres padrão

O mais novo navio, o “MSC Tessa”, tem as mesmas dimensões gerais do “Ever Alot” e “Ever Apex” entregues recentemente pela Hudong Zhonghua, uma divisão da CSSC. Embora as principais dimensões permaneçam inalteradas, a equipe de projeto de porta-contêineres da empresa otimizou a superestrutura do

navio, mastro de radar e outros projetos relacionados de acordo com as características das rotas operacionais do proprietário do navio.

O resultado do redesenho é que o “MSC Tessa” está sendo classificado com uma capacidade de carga de 24.116 contêineres padrão. Assim, o navio teria um aumento de capacidade de 112 TEUs sobre os navios da Evergreen. Aqueles, em comparação, estão listados com uma capacidade de 24.004 TEUs. O design de empilhamento que o estaleiro relata para o navio MSC permite que os contêineres sejam empilhados em 25 camadas de altura.

O estaleiro desenvolveu o projeto com sua equipe de projeto interna e está chamando as embarcações de classe “tipo Hudong”. Eles medem aproximadamente 400 metros de comprimento com e 62 metros de boca.

O design incorpora vários recursos para melhorar sua eficiência energética. Têm uma pequena proa bulbosa, hélices de grande diâmetro e dutos de economia de energia. O “MSC Tessa” também é o primeiro navio recém-construído pelo estaleiro com um sistema de lubrificação a ar para o casco, que reduzirá o consumo de combustível em 3% a 4% e é equipado com uma unidade de depuração. O estaleiro espera entregar o MSC Tessa ainda este ano. É o primeiro de quatro navios gêmeos que estão sendo construídos pelo estaleiro.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 03/08/2022

GOVERNO DEVE ENVIAR O PROJETO DE BR DOS RIOS AO CONGRESSO ATÉ SETEMBRO

Informações: Correio Braziliense (3 de agosto de 2022)



(crédito: Rodrigo Craveiro/EM/D.A Press)

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, disse que o governo deverá enviar o projeto de lei da BR dos Rios em setembro deste ano ao Legislativo, com o objetivo de aprovar a matéria na Câmara dos Deputados ainda em 2022. A proposta visa normatizar a navegação com participação, inclusive, do Exército Brasileiro para trabalhar na gestão do percurso a ser conectado e, quem sabe,

privatizado. Especialistas acreditam que as medidas podem contribuir para ganhos de produtividade nacionais.

“O setor de transporte aquaviário foi esquecido durante muito tempo no Brasil. Temos trabalhado muito forte em fomentar a mudança da nossa matriz de transporte. O Brasil ainda transporta 65% das nossas cargas por transportes rodoviários. A gente precisa dar mais espaço para o setor de transporte. Fizemos isso no setor ferroviário, na cabotagem, com a BR do Mar, e agora vamos criar a BR dos Rios”, explica Sampaio.

De acordo com a assessoria de imprensa do ministério, o programa de fomento da navegação interior, ou BR dos Rios, está na fase de desenvolvimento e ainda não tem uma lista específica de quais rios farão serão incluídos.

A BR dos Rios vai simplificar a legislação, uma vez que também será beneficiada pelo esgotamento de temas debatidos durante a tramitação da BR do Mar, como o uso de recursos de fundos, como o Fundo da Marinha Mercante. Por definição, a BR do Mar foi promulgada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) para incentivar a cabotagem, ampliar a frota nacional e diversificar a matriz de transportes no país.

Com o envolvimento das Forças Armadas, o ministério prevê a participação do Exército Brasileiro na operação da BR dos Rios. “A BR dos Rios pretende trabalhar em parceria com o Exército Brasileiro, algo bastante comum, por exemplo, como nos Estados Unidos, onde a operação do (rio) Mississippi é feita pelo Exército”, avalia o ministro.

Assim, a legislação organizaria a navegação por rios dentro do país, principalmente nos locais onde hidrovias já são importantes para o comércio e a indústria, como para o transporte de pessoas, a exemplo da região Norte do Brasil.

“Vamos garantir e fomentar o transporte aquaviário no país, especialmente, os corredores do arco Norte, com (os estados do) Pará, Amazonas, Maranhão e Tocantins. Queremos que esses rios sejam rios navegáveis, mas com sinalização e postos de navegação o ano todo”, diz o ministro.

A criação de uma rodovia aquaviária não é recente no governo Bolsonaro. O debate sobre a BR dos Rios deveria ter chegado ao Congresso ainda em 2021, mas o projeto segue em fase de

estudos, conforme informou a assessoria do ministério. O ministro, entretanto, evitou comentar temas como a privatização de tais postos de navegação e o suposto pagamento de pedágios pelas embarcações, como ocorre em parcela das rodovias brasileiras.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, o programa está sendo delineado em três frentes. A análise da pré-viabilidade e estruturação de parceria com a iniciativa privada do setor hidroviário; com o aperfeiçoamento da portaria que trata das Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); e atualização das portarias SEP/PR nº 24/2015 e MTPA nº 05/2017 (IP4); e a com a formulação de proposta de melhoria da representatividade e gestão das hidrovias.

Questionado sobre quais rios comporiam a BR dos Rios, o ministério informou que “o programa ainda não tem uma lista específica de quais rios o comporão. De acordo com o Sistema Nacional de Viação (lei 12.379, de 2011), a tendência é abranger apenas o grupo dos rios federais”. Além disso, o desenvolvimento do trabalho ainda não chegou à fase de detalhamento financeiro.

O artigo 25 da Lei nº 12.379 diz que o Subsistema Aquaviário Federal é composto de vias navegáveis; portos marítimos e fluviais; eclusas e outros dispositivos de transposição de nível; interligações aquaviárias de bacias hidrográficas; e facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

De acordo com a Constituição, rios federais são aqueles que se encontram sobre dominialidade pública federal e estadual, que estejam em terrenos da União, que banham mais um estado, que sirvam de limite com outros países. No Norte, são rios federais, entre outros, os rios Amazonas, Purus, Madeira, Negro e Içá. Os rios Tocantins, Araguaia e Xingu estão sobre domínio da União.

De acordo com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), entidade que representa os estaleiros brasileiros instalados em diferentes regiões do país, o Brasil tem 42 mil quilômetros de rios potencialmente navegáveis, dos quais 19 são economicamente navegáveis.

A movimentação por rio no Brasil, atualmente, representa cerca de 39 milhões de toneladas apenas em 2022, de acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A título de referência, a cabotagem transportou 66,9 milhões de toneladas também neste ano.

Integração

Professor e Pesquisador da FURG e do Programa de Pós-Graduação em Economia Aplicada-PPGE/Mas, Gibran Teixeira aponta que a entrada do Exército na operação da navegação dos rios pode representar um avanço para o setor.

“Acredito que pode ser importante, para manter um monitoramento do tráfego nas rotas, isso pode ser em conjunto com a Marinha e também com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Capitania dos Portos, que são agentes importantes no tocante a navegação no Brasil e que podem manter a organização do segmento”, indica.

Quanto à possibilidade de privatização da operação, o pesquisador aponta que a prestação de serviço precisará movimentar economicamente a região. “A iniciativa privada estará diretamente presente na prestação do serviço, ela é será a força motriz capaz de gerar novos investimentos e que pode ser contemplada com exploração de rotas comerciais, por exemplo, acredito que pode ser um excelente caminho para redução dos custos logísticos, principalmente em se tratando de médias e grandes distâncias”, diz.

E que, com esses fatores bem colocados, a BR dos Rios pode contribuir para ganho de produtividade ao país. “A BR dos Rios, sem dúvidas, é um caminho muito importante para a melhoria da infraestrutura de transporte no Brasil. O ganho de produtividade seria realmente expressivo, principalmente por reduzir desperdícios da produção agrícola, redução do número de caminhões

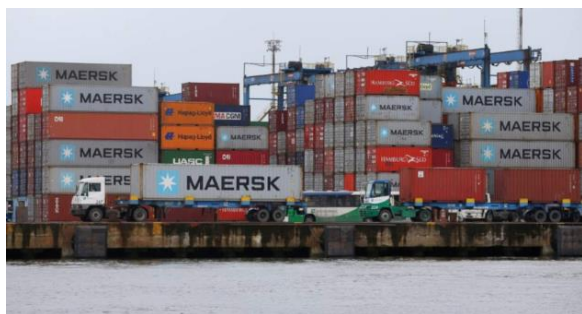
nas rodovias, com destaque para as viagens longas, que são caras e perigosas, além de fomentar a indústria naval, em especial a fabricação de embarcações para a cabotagem, algo tão esperado no segmento e que tem relevantes contribuições para a geração de novos empregos e de renda no país”, diz Gibran.

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

Data: 03/08/2022

PETRÓLEO E INFLAÇÃO EXTERNA ESTÃO AFETANDO A BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA; ENTENDA

Informações: Money Times (3 de agosto de 2022)



A média móvel trimestral do superávit comercial recuou de US\$ 46,4 bilhões em junho para US\$ 39,2 bilhões em julho. (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)

Em julho, a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 5,4 bilhões. Foram US\$ 29,9 bilhões em exportações contra US\$ 24,5 bilhões em importações. Apesar do resultado positivo, ele veio abaixo da mediana das projeções do mercado de US\$ 7 bilhões.

Com isso, a média móvel trimestral do superávit comercial recuou de US\$ 46,4 bilhões em junho para US\$ 39,2 bilhões em julho. Além disso, a balança comercial registrou uma queda de 22,7%, quando comparado com o mesmo período do ano passado. Na época, o superávit foi de US\$ 7,4 bilhões.

De acordo com um relatório publicado pelo Itaú, o maior problema é externo – por mais que, com relação ao mês anterior, as exportações recuaram 0,9%, enquanto as importações subiram 2,4%.

“Apesar de toda a alta de preços de commodities observada ao longo de 2022, os termos de troca do Brasil (razão entre preços de exportação e importação) ficaram praticamente estáveis no ano. Isso porque, os preços de importação vêm subindo em função dos preços de petróleo e inflação externa mais elevados.”

De fato: além da inflação recorde na Europa, em junho, a inflação nos Estados Unidos subiu para 9,1% no acumulado de 12 meses e também atingiu o maior patamar em mais de 40 anos.

O país é o segundo maior parceiro comercial do Brasil – atrás apenas da China – e apresentou déficit de US\$ -8,94 bilhões no acumulado dos primeiros sete meses do ano. O resultado foi puxado, principalmente, por um aumento no valor das importações: no período, as exportações cresceram 27,8% e atingiram US\$ 20,93 bilhões, ante o crescimento de 52,6% que totalizou US\$ 29,88 bilhões em importações.

“Para 2022, projetamos superávit comercial de US\$ 68 bilhões, impulsionado pelo bom desempenho das exportações, mas com os resultados recentes, temos viés de baixa para essa projeção. As importações também devem terminar o ano em patamar mais alto (especialmente em função da alta de preços), mas a intensidade do aumento será menor”, afirma o Itaú, em relatório.

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

Data: 03/08/2022

BRASIL TEM PAPEL IMPORTANTE NA SUSTENTABILIDADE E NA SEGURANÇA ALIMENTAR MUNDIAL, DIZ MINISTRO

Informações: Notícias agrícolas (2 de agosto de 2022)

Ao participar da abertura do 21º Congresso Brasileiro do Agronegócio (CBA), em São Paulo, o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Marcos Montes, destacou nesta segunda-feira

(1º) que o Brasil, como um dos principais fornecedores de alimentos, se coloca como um participante importante para garantir a segurança alimentar mundial.

“O Brasil se coloca como um participante importante, mas não depende só do Brasil, somos uma peça no combate à insegurança alimentar. Somos produtores de alimentos, mas não produzimos alimentos do nada, precisamos dos insumos. Então, cada um tem a sua participação, o Brasil pode carrear tudo isso, mas precisamos que todos realmente entendam o seu papel”, disse, destacando que a questão da sustentabilidade não pode ser usada para prejudicar a competitividade brasileira.

“Todos queremos a preservação ambiental e a sustentabilidade, mas ela não pode ser usada por alguns países para nos prejudicar”.

Segundo o ministro, os recentes conflitos internacionais trouxeram transtornos enormes ao mundo todo, como a insegurança em relação ao fornecimento de fertilizantes. “Felizmente no Brasil não tivemos o problema que nos assombra, que era a entrega de fertilizantes, e hoje temos uma entrega regular, ainda caro, mas vamos chegar em um patamar competitivo”, destacou.

O evento, organizado pela Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), em parceria com a B3, reúne especialistas do setor para debater assuntos como segurança alimentar, tecnologia e meio ambiente. Também participaram da abertura do Congresso o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite; o presidente da Abag, Luiz Carlos Corrêa Carvalho; o CEO da B3, Gilson Finkelsztain; o governador de São Paulo, Rodrigo Garcia, e o secretário de Agricultura e Abastecimento de São Paulo, Francisco Matturro.

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

Data: 03/08/2022



CNN BRASIL

CONFIANÇA DO AGRONEGÓCIO CAI NO 2º TRIMESTRE COM CENA ECONÔMICA, REVELA ÍNDICE DA FIESP



Imagem: REUTERS/Jorge Adorno

O Índice de Confiança do Agronegócio (ICAagro), calculado pela Fiesp, fechou o segundo trimestre em 110,3 pontos, queda de 9,6 pontos em relação ao mesmo período do ano passado puxada por preocupações com uma desaceleração econômica, alta de juros e com o crédito rural, informou a entidade nesta terça-feira (2).

O indicador também recuou 1,2 ponto comparado ao desempenho obtido nos três primeiros meses

deste ano, mostraram os dados.

Ainda assim, o ICAagro permanece em um patamar otimista, por estar acima de 100 pontos –abaixo disso, o nível de confiança passa a ser considerado pessimista, de acordo com a metodologia do estudo.

O índice é composto pelos segmentos “antes da porteira”, que contempla as indústrias de insumos, “produtor agropecuário” e “depois da porteira”, que inclui a percepção do cenário econômico, por exemplo.

Dentre os segmentos mensurados, a queda mais expressiva foi identificada na categoria “produtor agropecuário”, que atingiu 106,3 pontos no segundo trimestre, versus 121,7 pontos um ano antes.

“O aumento do pessimismo em relação ao crédito foi marcante tanto entre pecuaristas quanto entre os agricultores. No primeiro semestre, a liberação de recursos para custeio caiu 17% em relação ao mesmo período do ano passado –um aperto significativo, ainda mais quando se considera a alta dos custos de produção”, disse o estudo.

No segmento “antes da porteira”, o indicador ficou em 109,8 pontos, abaixo dos 117,1 vistos um ano antes, mas acima dos 107,7 pontos do primeiro trimestre.

“No primeiro trimestre, havia uma preocupação de que pudessem faltar fertilizantes, principalmente após o início da guerra na Ucrânia e à imposição e sanções econômicas à Rússia, além de receios em relação aos defensivos, que enfrentavam a desorganização das cadeias produtivas em importantes países produtores, como a China”, afirmou em nota o diretor do Departamento de Agronegócio da Fiesp, Roberto Betancourt.

Ele disse que este temor diminuiu à medida que o Brasil conseguiu manter as importações de adubos e ainda alcançou volumes recordes em compras no primeiro semestre.

Já para a indústria “depois da porteira”, o indicador atingiu 114,5 pontos, contra 119,1 no segundo trimestre do ano passado e 117,4 nos três primeiros meses de 2022.

“O cenário de inflação e juros em alta ameaça os indicadores de consumo, o que é preocupante em setores como o de alimentos.”

Fonte: CNN Brasil

Data: 03/08/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

NOVA PRESIDENTE DA CAIXA PROMETE REVISÃO DE GOVERNANÇA NO BANCO

Daniella Marques também quer fazer parceria com BNDES para estruturar concessões para mais municípios

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



A presidente da Caixa, Daniella Marques Cristiano Mariz

A nova presidente da Caixa Econômica Federal, Daniella Marques, refirmou nesta quarta-feira em São Paulo que o banco vai fazer “uma nova revisão de governança” para fortalecer áreas como compliance em meio às investigações sobre supostos casos de assédio moral e sexual que teriam sido cometidos na gestão de Pedro Guimarães à frente da estatal.

— A gente vai fazer uma nova revisão de governança fortalecendo outros fóruns internos, principalmente a área de compliance, que hoje está subordinada à vice-presidência de Riscos, que atua no monitoramento. Mas na minha experiência, na minha visão, se você fortalece o canal que

atua preventivamente, você diminui o número de incidentes — afirmou a nova presidente da instituição a jornalistas durante o evento Expert XP, promovido pela XP Investimentos.

Marques defendeu que o padrão de governança adotado pela Caixa seja compatível com o de empresas de capital aberto listadas no Novo Mercado, o segmento mais exigente na B3.

A nova presidente assumiu o cargo há um mês, depois que o então presidente do banco estatal, Pedro Guimarães, caiu em meio a denúncias de assédio moral e sexual feitas por funcionárias do banco público.

Questionada sobre as mudanças em cargos no banco, Marques disse que "por ora" não deve fazer mais alterações, mas não descartou mudar a estrutura diretiva da Caixa.

— A gente está em processo para selecionar a vice-presidência de Sustentabilidade, e passando nesse estágio, por uma revisão na parte de governança de controle de Riscos e Compliance, mas ainda não sei se haverá mudança de vice-presidência, do ponto de vista de estrutura — disse. Desde que ela assumiu, dois vice-presidentes ligados a Guimarães deixaram o banco. A nova gestão afastou, ainda, 26 consultores próximos ao ex-presidente da Caixa.

Marques ressaltou ainda a mudança da corregedoria, antes ligada diretamente à presidência do banco e atualmente subordinada ao conselho de administração da instituição e a criação da chamada "sala permanente" voltada a receber denúncias de casos de assédio no banco e a dar suporte a funcionárias que eventualmente tenham sido assediadas. As denúncias são monitoradas semanalmente.

— É uma sala permanente com 25 mulheres atendendo, um canal de apoio e acolhimento exclusivo para mulheres e formado por mulheres, tem tido uma resposta muito positiva. Isso tirou um pouco da pressão interna. (...) Realmente acolheu e acalmou o ambiente. Teve uma resposta muito positiva internamente. Essa sala funciona permanentemente no mesmo prédio em que eu fico, tem atendimento por chat, presencial e por telefone — afirmou.

Infraestrutura

Durante sua participação no evento da XP, a presidente da Caixa anunciou ainda que o banco deverá firmar uma parceria com o BNDES para ganhar escala na modelagem de programas de concessões e parcerias público-privadas voltados a municípios.

— O BNDES tem uma inteligência de estruturação de projetos. Eu tenho (na Caixa) a distribuição de projetos. Podemos fazer um acordo de cooperação, estamos desenhando (a parceria) para que a carteira de projetos que a Caixa trabalha hoje com algumas prefeituras, de iluminação pública, resíduos sólidos e creches, seja uma fábrica de mais escala e a gente replique isso Brasil afora. Temos mais de 5 mil municípios e as prefeituras não tem capital humano para estruturar (projetos de concessão) — disse Daniella.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2022

SENADO APROVA MP QUE PERMITE EMPRESAS DE ÓLEO E GÁS DESTINAREM DINHEIRO DE PESQUISA PARA COMPRA DE CAMINHÕES

Medida cria programa para renovação de frota. Texto vai à sanção presidencial

Por Camila Zarur — Brasília

O senado aprovou, nesta quarta-feira, a Medida Provisória (MP) que desobriga empresas do setor de óleo e gás a investir em desenvolvimento e pesquisa e permite que os recursos sejam usados na renovação de frotas de caminhão. A proposta, que vai à sanção presidencial, tem como finalidade a criação do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar) e prevê de onde sairão os recursos para isso.

A MP foi assinada em abril deste ano e, caso não fosse aprovada pelo Congresso, perderia a validade no dia 11 de agosto.



Frota de caminhões Roberto Moreyra/agência O Globo

Entre as medidas previstas para a MP estão a retirada de veículos antigos de circulação e atualização progressiva da frota. De acordo com o texto, a implantação do Renovar será feita por etapas, beneficiando primeiro caminhoneiros classificados como Transportadores Autônomos de Cargas (TAC).

Entre as iniciativas previstas pelo programa está o financiamento para a compra de novos caminhões, com linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Empresas de sucata também receberão incentivos para comprar veículos antigos, inclusive com financiamento do BNDES, para realizar a desmontagem.

Parte dos recursos para isso, no entanto, sairão de petroleiras que hoje investem em projetos de pesquisas, desenvolvimento e inovação — o que é previsto em lei desde 1997.

Hoje, a norma determina que cerca de 0,5% a 1% da receita bruta da produção de óleo e gás pelas empresas sejam destinadas para projetos de pesquisa e desenvolvimento no país. O dispositivo funciona como uma contrapartida pela cessão de áreas para a exploração. Em 2021, o valor desse repasse foi de R\$ 3 bilhões pela Petrobras e outras empresas.

Agora, com a medida, defendida pelo governo federal, as empresas vão poder escolher se destinam o recurso para a pesquisa ou para a renovação da frota.

A outra parte da renovação das frotas será custeada por repasses do imposto federal Cide-Combustíveis.

Na votação do Senado, os parlamentares da oposição tentaram retirar do texto a permissão para o uso do repasse das petroleiras, destinado originalmente para pesquisas, para compra de veículos e sucata. Os dois destaques que pediam a supressão desses dois itens, porém, foram rejeitados pela maioria dos senadores.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2022

CADE ADIA ANÁLISE SOBRE VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS EM MANAUS

Operação deve ser analisada pelo tribunal do órgão no próximo dia 17

Por Gabriel Shinohara — Brasília



A venda da refinaria faz parte de um acordo entre Cade e Petrobras

O tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) adiou a análise sobre a venda da refinaria Isaac Sabbá, em Manaus, da Petrobras para a Ream Participações, do grupo Atem. O processo estava previsto para ser julgado na sessão desta quarta-feira, mas a relatora, conselheira Lenisa Prado, pediu o adiamento para a próxima reunião ainda neste mês.

A operação já havia sido aprovada sem restrições pela Superintendência-Geral do Cade no início de maio. No entanto, os conselheiros do órgão também passaram a analisar a operação após empresas do mesmo mercado questionarem a operação.

Sob relatoria de Lenisa Prado, o Cade pediu mais informações para analisar como ficaria a competição no mercado no caso de concretização da venda.

A operação faz parte de um acordo assinado pela Petrobras com o Cade em 2019 para melhorar a competição no mercado de refino. O acordo prevê a venda de 8 refinarias no país. A Landulpho Alves, na Bahia, já foi vendida para o fundo árabe Mubadala.

Em relatório, a conselheira Lenisa Prado entendeu que a análise da Superintendência-Geral não se aprofundou em pontos relevantes da operação, por exemplo, como será a dinâmica de preços pós-operação, condições de entrada de novos players no mercado e de rivalidade entre concorrentes.

Além disso, Prado também se mostrou preocupada com a possibilidade de monopólio do refino de petróleo na região Norte e reforço da posição dominante do grupo Atem no mercado de distribuição de combustíveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2022

5G JÁ É USADO EM EMPRESAS EM LINHA DE MONTAGEM E ATÉ PARA MEDIR TEMPERATURA DE GALINHAS

Companhias apostam em redes privadas e devem investir R\$ 10 bilhões em cinco anos, segundo estimativas do setor. Tecnologia chega a SP nesta quinta

Por Bruno Rosa — Rio



Objetivo da Qualcomm com o 5G é aumentar a eficiência
Divulgação

Robôs capazes de operar em tempo real na linha de montagem de carros. Sensores e câmeras com inteligência artificial que medem a temperatura corporal de galinhas. Realidade virtual na agência bancária. É assim que empresas dos mais variados portes e setores iniciaram uma corrida para levar o 5G puro (chamado de standalone) para dentro de suas operações, com a construção de redes privadas em parceria com empresas

de telecomunicações e tecnologia.

A frequência do 5G para redes privadas é a mesma que será usada pelo consumidor. A diferença é que as empresas podem contratar um “pedaço” da frequência, de forma exclusiva, com a construção de infraestrutura própria, sob medida para atender necessidades tecnológicas, como alta velocidade, precisão e ausência de falhas de transmissão.

Segundo previsão da gigante americana Qualcomm, o potencial de investimento no desenvolvimento e manutenção de redes privadas é de R\$ 10 bilhões nos próximos cinco anos.

O 5G puro está disponível a partir desta quinta na cidade de São Paulo. A nova tecnologia, que permite velocidade até cem vezes maior que a rede atual, já foi lançada comercialmente em Brasília, Belo Horizonte, João Pessoa e Porto Alegre.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2022

5G: EMPRESAS APOSTAM EM REDES PRIVADAS E DEVEM INVESTIR R\$ 10 BI EM CINCO ANOS

Quinta geração da telefonia chega nesta quinta a São Paulo e já é usada em companhias em áreas como montagem de carros e até para medir temperatura de galinhas

Por Bruno Rosa — Rio



Siderúrgica Gerdau terá rede própria de 5G. A proposta é conectar toda a unidade de Ouro Branco (MG). Ideia é monitorar a linha férrea, além de aplicação em vídeo para detectar movimentação
Divulgação

Robôs capazes de operar em tempo real na linha de montagem de carros. Sensores e câmeras com inteligência artificial que medem a temperatura corporal de galinhas. Realidade virtual na agência bancária.

É assim que empresas dos mais variados portes e setores iniciaram uma corrida para levar o 5G puro (chamado de standalone) para dentro de suas operações, com a construção de redes privadas em parceria com empresas de telecomunicações e tecnologia.

O 5G puro está disponível a partir desta quinta na cidade de São Paulo. A nova tecnologia, que permite velocidade até cem vezes maior que a rede atual, já foi lançada comercialmente em Brasília, Belo Horizonte, João Pessoa e Porto Alegre.

As novas possibilidades abertas pelo 5G

A previsão é que todas as capitais tenham a nova rede até o fim de agosto, exceto Manaus e Belém, segundo a Agência Nacional das Telecomunicações (Anatel). A partir de 2023, cidades menores entram no mapa do 5G.



A frequência do 5G para redes privadas é a mesma que será usada pelo consumidor. A diferença é que as empresas podem contratar um “pedaço” da frequência, de forma exclusiva, com a construção de infraestrutura própria, sob medida para atender necessidades tecnológicas, como alta velocidade, precisão e ausência de falhas de transmissão.

Experiências presenciais

Segundo previsão da gigante americana Qualcomm, o potencial de investimento no desenvolvimento e manutenção de redes privadas é de R\$ 10 bilhões nos próximos cinco anos. Estudos iniciais de companhias de tecnologia preveem aumento de 10% a 15% na eficiência, com produção maior.

De olho nas galinhas. Leandro Pinto, presidente da Mantiqueira, espera chegada do 5G para monitorar produção em tempo real — Foto: *Divulgação*

O Grupo Mantiqueira, líder no segmento de avicultura na América Latina, com produção de 3 bilhões de ovos por ano, está de olho nesses números, diz o presidente da empresa, Leandro Pinto:

— Estou esperando chegar a rede 5G pura para iniciar o investimento e ter essa nova conexão para ver as aves em tempo real, a hora em que as galinhas comem, acompanhar a temperatura corporal com dados que ajudem a apontar melhorias no processo e aumentar a produtividade. Já estou fazendo essa tomada de preços.

Segundo Pinto, a ideia é iniciar a rede 5G na unidade de Lorena, em São Paulo, e depois na de Formosa, Goiás:

— Quero integrar esse processo com maior conectividade. O 5G vai ajudar na rastreabilidade do produto entre fornecedores e consumidores. Vai tornar tudo mais rápido, pois com as imagens em tempo real não será preciso ir até os locais para verificar determinados processos — diz.

A Gerdau selou parceria com a Embratel para conectar a unidade de Ouro Branco, em Minas Gerais, de 8,3 milhões de metros quadrados, com 5G. Segundo Gustavo França, diretor global de TI e Digital da Gerdau, em 2023, a meta é alcançar conexão com velocidade de 8,3 gigabytes (GB) por segundo:

— Além da conectividade, estamos trabalhando em aplicações. Queremos usar a internet das coisas para monitorar a linha férrea na unidade. Outra iniciativa é a de vídeo com capacidade de análise para detectar movimentação interna. Câmeras sempre tivemos, mas com fibra e cabos. Imagina isso tudo sem fios. Você ganha mais liberdade para movimentação de equipamentos.

Em São Paulo, o Itaú acelera investimentos. A rede, que já conta com agências testando o 5G no Brooklin, na capital paulista, busca maior disponibilidade de conexão e eficiência para a operação do banco, que tem quatro mil agências.

Fábio Napoli, diretor de Tecnologia do Itaú Unibanco, diz que será possível tornar as operações financeiras mais rápidas e criar experiências presenciais:

— Precisamos de banda disponível para suportar aplicações baseadas em transmissões de vídeo e baixo tempo de resposta para prospectar cenários de uso com interação a distância, como aplicações de realidade virtual.

Tudo em tempo real

Segundo Silmar Palmeira, diretor sênior de Produtos para Qualcomm na América Latina, o 5G vai permitir uma nova fase na digitalização industrial e criar serviços para o consumidor. Ele destaca experiências digitais no comércio eletrônico, por meio de aplicações como as de realidade virtual e inteligência artificial.



Objetivo da Qualcomm com o 5G é aumentar a eficiência — Foto: Divulgação

E lembra que, nas fábricas, sensores e drones com câmeras vão monitorar temperatura, pressão e até pessoas:

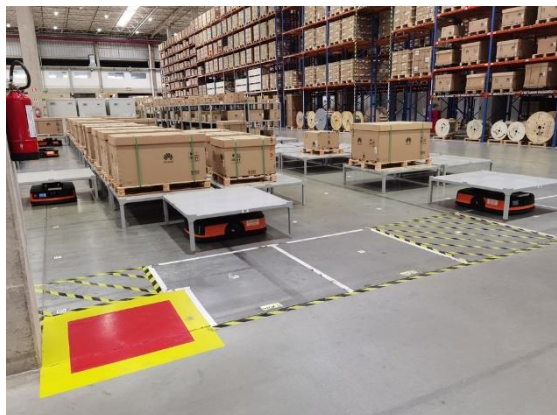
— O objetivo central é aumentar a eficiência. Provas de conceito indicam alta de 10% a 15% na eficiência, com maior produção, seja usando sensores, câmeras e drones conectados com inteligência artificial. Na prática, o 5G vai

permitir tudo em tempo real, como detectar falhas, corrigir e fazer a execução correta. E, com fábricas conectadas, as empresas vão desenvolver aplicações específicas aos seus clientes.

Estudo do IDC aponta que, nos próximos cinco anos, as empresas no Brasil — lideradas por energia, varejo, agricultura, financeiro e mineração — vão gastar US\$ 43 bilhões no desenvolvimento de ferramentas como robótica e realidade virtual e aumentada. O potencial para o 5G é grande. Existem 1.088 redes privadas em operação no país com tecnologias 2G, 3G e 4G, segundo dados da Anatel.

A Bosch tem feito estudos sobre a rede 5G privada, de olho na segurança de dados na manufatura. Para Julio Monteiro, diretor industrial da companhia, com a maior integração entre pessoas, máquinas e dados, haverá mais autonomia e produtividade:

— Além das fábricas, estamos atuando como provedora de soluções para que a cadeia produtiva esteja conectada.



Huawei vai concentrar esforços em robótica e inteligência artificial — Foto: Divulgação

Dados da chinesa Huawei mostram que, até 2030, 87% dos gastos da empresa em TI vão se concentrar em sistemas de nuvem computacional, e o restante, em inteligência artificial e robótica. Segundo Carlos Roseiro, diretor de Soluções Integradas da empresa, serão, em média, 39 robôs para cada mil funcionários:

— O mundo deverá ter 1 milhão de redes privadas em 2030 — prevê.

De plataformas em alto-mar a robôs no agronegócio

A Petrobras também já se prepara para incluir o 5G em suas operações ainda este ano. A estatal está investindo em uma rede privada que vai conectar plataformas em alto-mar, refinarias e armazéns.

Luís Felipe de Araújo, gerente-geral de Telecomunicações da Petrobras, lembra ainda que a companhia trabalha com programas que têm o objetivo de desenvolver aplicações, como o uso de óculos de realidade aumentada, com startups da área de tecnologia:



Plataforma de petróleo — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo.

— Com o 5G, são previstos ganhos de produtividade, incluindo operação remota, digitalização de processos, redução da quantidade de pessoas expostas ao risco e aumento da eficiência de produção. Para isso, serão empregadas tecnologias como internet das coisas, realidade mista e aumentada, dispositivos vestíveis, robôs e drones — diz Araújo.

Wendell Oliveira, diretor-presidente da Ligga Telecom, destaca projetos com empresas de agronegócio, hospitais e estádios de futebol. Ele diz que usar robôs no agronegócio pode reduzir em 40% o custo com produtos de combate a pragas:

— São projetos em fase de concepção, mas a implementação deve iniciar em 2022.

TIM, Embratel e Vivo já fazem testes com dezenas de empresas. São soluções 5G que vão de drones na agricultura com câmeras que transmitem a imagem diretamente para um banco de dados na nuvem ao uso de óculos de realidade virtual, que envia a imagem captada na rua para o centro de comando da empresa.

— Temos um projeto com a Stellantis, com câmeras na linha de montagem que reconhecem em tempo real cada tipo dos cem modelos de carro que estão sendo fabricados. Antes, essa verificação era manual. Além disso, a montadora identificou mais outros 20 casos de uso. No Piauí, temos um projeto com uma empresa que tem colheitadeira que opera de forma remota com 5G — conta Leonardo Capdeville, vice-presidente de Tecnologia da TIM.

A Vivo, por sua vez, tem um projeto em conjunto com a Vale. Alex Salgado, vice-presidente B2B da Vivo, explica que o projeto otimiza o uso de equipamentos autônomos que exigem cobertura em áreas amplas e tráfego para um volume expressivo de dados.

— O projeto impulsionou o programa de veículos autônomos da Vale, aumentando a segurança. Os autônomos trazem também ganhos de eficiência operacional ao reduzir o consumo de combustível e os gastos com manutenção. A rede está disponível nas minas de Carajás (no Pará) e de São Gonçalo do Rio Abaixo (em Minas Gerais).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2022

SETOR DE ÓLEO E GÁS VAI INVESTIR R\$ 102 BI NO PAÍS ATÉ 2025, GERANDO 500 MIL EMPREGOS, MOSTRA PESQUISA?

Documento, que será entregue aos candidatos presidenciais, aponta a importância da indústria para se buscar a transição energética

Por Bruno Rosa — Rio

O setor de óleo e gás vai investir R\$ 102 bilhões até 2025 e gerar cerca de 500 mil empregos em exploração e produção de petróleo no país, segundo previsão da Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Petróleo (Abespetro), que publica nesta terça-feira seu caderno setorial com propostas e desafios para o segmento após um jejum de quatro anos.

O raio-x, elaborado com apoio da consultoria Deloitte, aponta que existem hoje 340 mil postos de trabalho nessa área. De acordo com a publicação, além da geração de emprego e de renda, o setor gerou no ano passado uma arrecadação de R\$ 104 bilhões, se for levado em conta o pagamento de bônus de contratações de blocos exploratórios, royalties, participações especiais, tributos, dividendos distribuídos pela Petrobras e a parcela da União proveniente do regime de partilha do pré-sal.



Plataforma de petróleo Brenno Carvalho/Agência O Globo.

Segundo Rodrigo Ribeiro, presidente da Abespetro, os dados confirmam o Brasil como candidato a continuar sendo um centro relevante produtor de óleo e gás em esfera global. Ribeiro destacou também que o documento, que será entregue aos candidatos a presidente, aponta a importância do setor para se buscar a transição energética.

A publicação apresenta sugestões de instrumentos para o uso pleno desses recursos produtivos, como o fomento à transição energética por meio de incentivos à produção de gás, além do aprimoramento dos instrumentos de incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação. Ele destacou os investimentos de empresas do setor na busca de projetos que emitem menos gases causadores do efeito estufa.

— A mola propulsora da transição energética não deve ser a restrição na oferta de hidrocarbonetos, mas sim a redução da demanda decorrente do aumento da disponibilidade de energia renovável e de tecnologias disruptivas, algumas delas ainda indisponíveis. Qualquer tentativa de inverter essa lógica resultará em retrocesso no processo de transição e no acesso da população à energia — afirma Ribeiro.

A Abespetro, em seu caderno, defende ainda o impulso de novas áreas além do pré-sal, como a margem equatorial. Para Ribeiro, a indústria de petróleo e gás tem diante de si uma “janela estreita” de oportunidade para aproveitar todo o potencial das reservas.

“Em um cenário de rápida transição energética, com uma tendência de redução da demanda por combustíveis fósseis, em breve as condições econômicas e operacionais para a exploração dessas reservas podem se tornar desfavoráveis”, afirma o documento.

Dados do caderno apontam que a produção de petróleo deve subir 61,3% entre 2020 e 2030 contra um avanço de 24,6% da demanda no período.

— Uma aceleração imediata do calendário de leilões, com a oferta de blocos atrativos e contratos competitivos, proporcionaria um aproveitamento mais efetivo das riquezas do pré-sal e de novas fronteiras, como a margem equatorial. É preciso uma agenda propositiva para o segmento de exploração e produção de petróleo que deve ser levada em consideração pelos candidatos nas eleições de outubro — afirma Rodrigo Ribeiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO DEVE ATRIBUIR AO NOVO DONO DO PORTO DE SANTOS A RESPONSABILIDADE PELO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Se adotada, saída será uma mudança de rumo em relação ao modelo colocado em consulta pública no início do ano

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - Sem ainda ter enviado o plano de privatização do Porto de Santos ao Tribunal de Contas da União (TCU), nas últimas semanas, o governo ainda debate como vai endereçar o projeto do túnel submerso entre as cidades de Santos e Guarujá dentro do leilão do complexo portuário. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, ganhou força a opção de atribuir ao futuro concessionário do porto a responsabilidade pela operação do túnel.

Se essa for a saída adotada, será uma mudança de rumo em relação ao modelo colocado em consulta pública no início do ano. Nele, o governo sugeriu que a parte operacional da passagem seca fosse uma concessão apartada, atribuindo ao operador do porto apenas um aporte financeiro de quase R\$ 3 bilhões - número que posteriormente foi revisado e calculado em cerca de R\$ 2 bilhões. O projeto chegou a ser qualificado nesse formato, para estudos, na carteira do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do governo em abril deste ano.

A forma como o túnel será endereçado dentro da privatização do Porto de Santos é desde o início um tópico que exigiu atenção do governo. Fontes ouvidas pela reportagem apontam que as duas saídas para a construção e operação da ligação seca têm vantagens e desvantagens, já que o túnel seco representa uma das maiores cargas de risco à modelagem da desestatização.

Entre os motivos está o fato de a operação ultrapassar os riscos tradicionais de uma gestão portuária, além de o projeto, isoladamente, ter valor presente líquido (VPL) negativo, ou seja, previsão de despesas maiores que as receitas.

É com base nessa característica que o governo inicialmente previu que o futuro concessionário do porto de Santos fizesse um aporte para o empreendimento, que seria construído e operado por outro parceiro privado, escolhido em leilão. Nesse modelo, a vantagem era apartar o risco operacional do túnel seco da gestão portuária. Além disso, separar as duas concessões também poderia trazer algum benefício concorrencial ao leilão, já que o interesse de empresas em Santos pode ser reduzido em razão de a operação do túnel entrar como responsabilidade do administrador do porto.

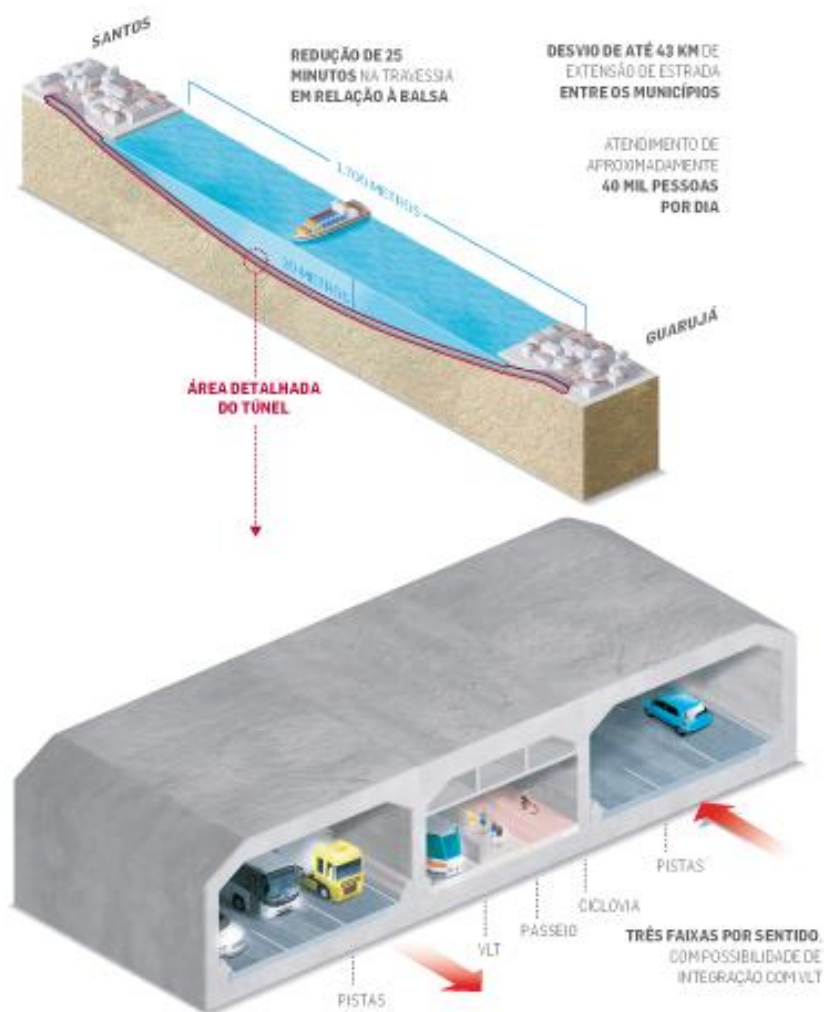
Essa alternativa, por sua vez, tem mais desafios regulatórios e contratuais, avaliam fontes reservadamente. Endereçar as regras para uma nova concessão exigiria uma complexidade regulatória que, no limite, poderia gerar contestação e algum tipo de insegurança jurídica ao projeto.

Já a opção por atribuir a responsabilidade de construção e operação do túnel seco ao concessionário do porto é considerada mais simples contratualmente - apesar de aumentar poder aumentar o risco para o futuro concessionário de Santos. Mesmo com esse fator, a avaliação é de que o leilão do porto continua sendo extremamente atrativo. Santos abriga o maior complexo portuário da América Latina e movimentou no ano passado 147 milhões de toneladas, volume recorde.

O túnel seco entre Guarujá e Santos é uma demanda antiga da região. Atualmente, uma das alternativas para a travessia entre as cidades é pela balsa, que leva aproximadamente sete minutos para ser percorrida e transporta 23 mil veículos por dia. Durante o deslocamento das balsas, a atividade do porto precisa ser interrompida, ocasionando interferência nas operações portuárias e risco à navegabilidade dos passageiros. Outra opção é o caminho ser percorrido por estrada, em um trecho de 43 quilômetros de extensão.

Túnel submerso

Como será a ligação submarina entre Santos e Guarujá



Diante dos desafios de modelagem, a forma de inclusão do túnel na privatização do Porto de Santos foi um dos tópicos que tomaram as discussões do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nas últimas semanas. Inicialmente, o governo tinha planos de fechar o projeto até o fim de junho, para então enviá-lo ao TCU. Mas a expectativa não se concretizou. Apesar de ainda não descartar a realização do leilão neste ano, fontes do setor já

consideram impossível o Ministério promover o certame neste governo, restando apenas a possibilidade de o edital ser lançado em 2022.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura afirmou que o item sobre a modelagem do túnel seco recebeu diversas contribuições na consulta pública e que o assunto está sendo avaliado pela pasta e pelas demais instituições participantes do projeto. “Desta forma, assim que as análises forem concluídas, serão refletidas nos documentos, que terão ampla divulgação para os diversos interessados”, disse o Ministério.

Já a Antaq afirmou que o processo para desestatização e concessão do Porto de Santos encontra-se em fase final de análise das contribuições por meio de consulta pública. “Após a análise das contribuições, será feita a formatação do projeto e, na sequência, envio da documentação ao Tribunal de Contas da União”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/08/2022

GRÃOS: UCRÂNIA TENTA ELEVAR EXPORTAÇÃO ANTES QUE ARMAZÉNS FIQUEM LOTADOS

Por Audryn Karolyne, com informação da Dow Jones Newswires

As autoridades da Ucrânia correm para escoar milhões de toneladas de grãos acumulados em armazéns nos portos, depois que o primeiro carregamento no navio Razoni deixou o país nesta semana, após acordo com a Rússia. Segundo o governo ucraniano, pode levar meses para esvaziar as instalações de armazenamento. Convencer as empresas de carga a retornar ao país devastado pela guerra para manter o fluxo de exportações – e oferecer segurança para aqueles dispostos a tentar – também pode ser complicado, de acordo com o governo do país.

Segundo as autoridades da Ucrânia, o desafio agora é garantir que o navio chegue ao seu destino sem problemas e, em seguida, acelerar as operações para exportar cerca de 16 milhões de toneladas de grãos presos em terras ucranianas desde o início da guerra. Mas os silos e celeiros estão se enchendo rapidamente com as colheitas de trigo e cevada desta temporada, aumentando o medo de que o espaço de armazenamento se esgote.

A Ucrânia espera que não mais de cinco navios deixem seus portos nas próximas duas semanas, o que significa que pode levar meses para liberar espaço, de acordo com o vice-ministro de Infraestrutura do país, Mustafa Nayyem. Ele disse, ainda, que muito dependeria da passagem segura do Razoni em direção ao Líbano.

Atualmente, existem 16 navios prontos para embarcar grãos nos portos e ao redor da cidade portuária de Odessa, no sul, com um total de cerca de 600 mil toneladas de grãos, de acordo com o Rabobank. Isso é cerca de metade do volume das exportações mensais de grãos que cruzam as fronteiras terrestres da Ucrânia e passam por seus portos no rio Danúbio, disse o banco holandês.

Nayyem acrescentou que esses carregadores estão todos ansiosos para retirar seus grãos, mas o fator crucial seria atrair as empresas de carga de volta. “É mais importante desenvolver o fluxo sustentável de cargas para navios que vão e vêm”, disse ele. A chave para isso é se eles podem obter seguro.

O primeiro navio a partir da Ucrânia sob um acordo intermediado pelas Nações Unidas, um graneleiro com uma carga de milho, o Razoni, navegou para o sul através do Mar Negro nesta terça-feira em direção a Istambul para inspeção. Sua rota então seguirá em direção a Trípoli, no Líbano.

Contato: audryn.conceicao@estadao.com

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/08/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

OPEP+ CONCORDA EM FAZER AUMENTO MODESTO NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

Organização liderada pela Arábia Saudita estava sob alguma pressão depois que o presidente americano disse em visita ao Oriente Médio que esperava que Riad ajudasse a aumentar a oferta global

Por Dow Jones — Nova York

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo e seus aliados (Opep+) concordou nesta quarta-feira com um pequeno aumento na produção de petróleo, após pedidos dos Estados Unidos e de outros grandes consumidores por mais oferta. A expectativa, contudo, é de que o movimento simbólico tenha um impacto mínimo nos preços do petróleo.

A Opep, liderada pela Arábia Saudita, estava sob alguma pressão depois que o presidente dos EUA, Joe Biden, disse esperar que Riad ajude a aumentar a oferta global após uma viagem de alto nível ao reino em julho. Mas a Opep precisa coordenar seu plano de produção com uma coalizão de produtores liderados pela Rússia com os quais mantém uma aliança duradoura. Moscou prefere preços altos.

Em sua sexta reunião desde que a Rússia invadiu a Ucrânia no fim de fevereiro, elevando os preços do petróleo acima de US\$ 100 o barril pela primeira vez em oito anos, os participantes da aliança mais ampla, chamada Opep+, concordaram em aumentar sua produção coletiva em 100 mil barris por dia em setembro, disseram os delegados.

Em junho, a aliança concordou em elevar a produção em 648 mil barris por dia em julho e agosto. Antes disso, a Opep+ lançou aumentos mensais de 432 mil barris por dia como parte de um plano para ampliar a produção para níveis pré-pandêmicos. Esse acordo termina em agosto, embora muitos integrantes estejam produzindo abaixo de suas cotas atribuídas.

Essa é a segunda reunião consecutiva do grupo em que se é aprovado um aumento de produção e mostra que o cartel está escutando os pedidos de aliados como EUA e Europa para ajudar a conter a alta nos preços de combustíveis - a ajuda, contudo, é limitada já que poucos países têm capacidade de elevar suas produções no momento.

Enquanto isso, os preços do petróleo, que dispararam à medida que os bloqueios da covid-19 diminuíam e a atividade econômica se recuperava, caíram nas últimas semanas devido a preocupações com o crescimento global. A queda apagou a maioria dos ganhos vistos após a invasão da Rússia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2022

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA ARGENTINA ATINGIRAM RECORDE NO ACUMULADO ATÉ JULHO

Vendas ao exterior renderam US\$ 22,3 bilhões nos primeiros sete meses do ano

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

O valor das exportações de grãos, oleaginosas e derivados liquidadas pelas empresas argentinas em julho somou US\$ 3,16 bilhões, o que representou uma queda de 10% em relação ao mesmo

mês de 2021 e de 17% na comparação com junho, segundo relatório da Câmara da Indústria de Oleaginosas da República Argentina (Ciara) e do Centro de Exportadores de Grãos (CEC).

No acumulado do ano, as vendas ao exterior renderam U\$ 22,3 bilhões. O montante, 10% superior ao do mesmo período de 2021, é recorde.



Carregamento de navio em porto argentino — Foto: Diego Giudice/Bloomberg

As entidades lembram que esse valor não está nas mãos dos exportadores. Em vez disso, ele é depositado mensalmente e permanece em poder do banco central do país que, por sua vez, entrega pesos à taxa de câmbio oficial aos exportadores.

Também segundo a Ciara e a CEC, as exportações recuaram em julho devido a problemas climáticos, que reduziram a colheita, e à greve de motoristas de caminhão, que bloquearam a entrada em vários portos do país. “Isso aprofundou a capacidade ociosa da indústria de esmagamento de soja, que continua trabalhando com margens negativas mesmo no meio da safra”, diz o texto.

O setor reclama ainda do atraso na cobrança do IVA (espécie de ICMS), que, segundo alegam, está reduzindo a capacidade de pagamento dos exportadores. “A renda mensal em moeda estrangeira, transformada em pesos, é o mecanismo que permite continuar comprando grãos dos produtores ao melhor preço possível.”

A liquidação das exportações agrícolas é tema de controvérsia neste momento na Argentina, depois de o presidente do país, Alberto Fernández, acusar os produtores de reterem a produção em seus campos e não vendê-la para esperar uma melhor taxa de câmbio. Em 26 de julho, o banco central criou um regime especial para incentivar a venda de soja retida a um câmbio mais conveniente, uma medida cuja eficácia ainda está sendo avaliada.

A liquidação cambial na Argentina está fundamentalmente relacionada à compra de grãos que posteriormente serão exportados, no mesmo estado ou como produtos transformados. A maior parte das receitas neste setor é produzida bem antes da exportação, com uma antecipação de cerca de 30 dias no caso da exportação de grãos e chega a até 90 dias no caso das vendas de óleos e farinhas.

O complexo de grãos e derivados, incluindo biodiesel, foi responsável por 48% das exportações argentinas no ano passado, segundo dados oficiais. O principal produto de exportação do país é o farelo de soja, com 14,2% do total.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2022

YARA AVANÇARÁ NO NORTE E NO NORDESTE COM CABOTAGEM

Na estreia, empresa leva fertilizante de Rio Grande a São Luís

Por Érica Polo — De São Paulo

A subsidiária brasileira da norueguesa Yara, uma das maiores fornecedoras de fertilizantes do mundo, realiza nesta semana a primeira operação de cabotagem para transportar adubos a granel na costa brasileira. A ação permitirá à empresa ampliar a comercialização de fertilizantes especiais no Norte e no Nordeste do país.

O navio saiu na segunda-feira do píer da Yara em Rio Grande (RS), onde está o maior complexo industrial da companhia, e leva 15 mil toneladas de adubo especial para a unidade misturadora da empresa em São Luís do Maranhão. A viagem deverá durar sete dias.



Navio partiu na segunda-feira do porto de Rio Grande com 15 mil toneladas de fertilizantes especiais; a carga será entregue na misturadora da empresa em São Luís — Foto: Divulgação

Após mudanças recentes na legislação do país, que viabilizaram a alternativa logística, a multinacional passa a comercializar a linha carro-chefe de seu portfólio de soluções para soja também para os produtores do Matopiba - como é conhecida a área de cultivo na confluência entre Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

A ideia é ampliar as vendas da linha de fórmulas premium YaraBasa. Composta por misturas NP e NPK, ela é produzida no complexo de Rio Grande, que recebeu aportes recentes de R\$ 2 bilhões e tem capacidade de mistura, distribuição e ensaque de 2,5 milhões de toneladas de produtos por ano.

Com tecnologia que pode ampliar o ganho médio entre 2 a 5 sacas da oleaginosa por hectare, o produto já chega aos principais polos do Centro-Sul. “Estamos levando, por ora, uma pequena quantidade para testar a viabilidade [do adubo]. Mas certamente [a operação] vai representar uma expansão de nossa atuação com produtos especiais naquele mercado”, disse Maicon Cossa, vice-presidente comercial da Yara Brasil, ao Valor.

Segundo o executivo, mesmo em meio um cenário em que os preços dos insumos estão elevados, o produtor não deixou de investir em alternativas para melhoria da produtividade. Cossa lembra ainda que a área de cultivo no Matopiba, que chegou a 8,2 milhões de hectares na temporada 2020/21, é a que mais tem crescido no país.

Fornecimento apertado

A Yara tem buscado se manter entre as líderes de mercado no Brasil em um ano em que o fornecimento de matérias-primas para a cadeia está mais apertado por causa da guerra na Ucrânia. A companhia segue à risca as sanções europeias e parou de negociar com fornecedores russos. Com isso, ela precisou ampliar sua rede de fornecimento.

Segundo avaliação recente de uma fonte do setor, a companhia norueguesa ficou em “situação estratégica delicada” em comparação com seu principal rival no mercado brasileiro, a americana Mosaic, já que compra fosfatados e potássio de terceiros. A empresa americana, por sua vez, tem produção própria.

Apesar disso, Cossa afirma que a busca da Yara por alternativas de abastecimento - seja aumentando a produção local ou em outros mercados fornecedores - surtiu efeito. O mercado não tem um retrato normalizado, reitera ele, mas “está, de maneira geral, abastecido”. “Todos os clientes da Yara vão receber o produto no tempo certo e há disponibilidade [de produto] para os que não compraram ainda”, garante.

Segundo balanço divulgado em julho, a companhia entregou 1,75 milhão de toneladas de produtos no mercado brasileiro no segundo trimestre de 2022, volume inferior às 2,21 milhões de toneladas de um ano antes. Vale lembrar que os agricultores estão reduzindo compras de insumos de modo geral devido aos altos preços praticados no mercado internacional. Este terceiro trimestre deverá evidenciar melhor o retrato por concentrar compra e venda de insumos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/08/2022

VENDA DE REFINARIA DA PETROBRAS DIVIDE CADE

Aquisição da Reman pelo grupo Atem está na pauta da reunião do órgão marcada para hoje
Por Beatriz Olivon e Guilherme Pimenta — De Brasília



A venda faz parte de compromisso assumido pela estatal em acordo com o Cade para estimular a concorrência no mercado nacional de refino — Foto: Divulgação/Petrobras

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) vai julgar hoje a validade da aquisição da Refinaria Isaac Sabbá (Reman), da Petrobras, em Manaus, pela Ream Participações, do grupo Atem. A falta de consenso sobre a aprovação ou não da operação pode levar a um pedido de vista, segundo fontes ouvidas pelo Valor, suspendendo o julgamento.

Interrupções de julgamento desse tipo não são muito corriqueiras em atos de concentração. Informações disponibilizadas pelo Cade indicam que o último pedido de vista em um ação do tipo ocorreu em 2016.

A venda faz parte de compromisso assumido pela estatal em acordo com o Cade para estimular a concorrência no mercado nacional de refino. Apesar de o negócio ter sido aprovado sem restrições em maio pela Superintendência-Geral (SG), o caso foi avocado (destacado para o Tribunal) pela conselheira Lenisa Rodrigues Prado e por isso será julgado pelo Tribunal da autarquia, que poderá seguir ou não o parecer da Superintendência-Geral.

A operação envolve os mercados de refino de petróleo e distribuição de combustíveis e é resultado de obrigação assumida pela Petrobras com o Cade em junho de 2019, em Termo de Compromisso de Cessação (TCC). No acordo, a estatal se comprometeu a vender oito refinarias, incluindo os ativos relacionados a transporte de combustível. Nesse conjunto estava a Isaac Sabbá, no Amazonas. O objetivo do TCC foi estimular a concorrência no setor de refino de petróleo no Brasil, até então explorado quase integralmente pela Petrobras.

Em despacho sobre a avocação, a conselheira Lenisa apontou alguns pontos da operação que precisariam ser melhor verificados pelo Tribunal. “Denota-se que a região Norte possui limitações estruturais. Foram identificados diversos riscos anti competitivos, principalmente com a criação de um monopólio regional privado”, afirmou a conselheira no parecer.

Ainda segundo o despacho da relatora, apesar de a Petrobras e a Ream alegarem que há falta de investimento das concorrentes e clientes, as especificidades da região Norte - dificuldades logísticas e de infraestrutura - não tornam a expansão de portos e terminais fatores simplórios ou de baixo investimento.

A agência Nacional de Petróleo (ANP) opinou pela aprovação da operação com a adoção de restrições. Foram admitidas como terceiras interessadas no caso a Raízen, a Distribuidora Equador

de Produtos de Petróleo, a Ipiranga Produtos de Petróleo e a Sociedade Fogás. As companhias foram unânimes ao dizer no processo que são altamente dependentes da Reman.

A tendência da relatora, segundo fontes, é de sugerir a aprovação do negócio sem restrições (os chamados remédios). O caso teria sido pautado sem discussão prévia com o colegiado, o que gerou essa situação de incerteza. O debate sobre o ato de concentração também não teria ocorrido na tarde de ontem, na reunião que antecede as sessões, o chamado “seminário interno”.

Outros conselheiros tenderiam a pedir a adoção de remédios, que não teriam sido negociados, o que poderia levar à reprovação da operação. Um dos pontos de preocupação seriam os terminais portuários de Manaus.

Por isso, apesar de não existir consenso, há a expectativa de um pedido de vista por parte de algum dos integrantes, se não for apresentado um remédio até a sessão, como forma de se tentar buscar um acordo a respeito do uso dos terminais portuários. Segundo fontes, ainda não foi formada maioria em nenhum sentido (aprovação, restrição ou adoção de remédio), o que reforça a tendência de pedido de vista.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2022

JUSTIÇA NOTIFICA PROCURADORIA DO RJ PARA BARRAR TÉRMICAS FLUTUANTES NA BAÍA DE SEPETIBA

Licenciamento para a empresa turca Karpowership foi interrompido pela Justiça por falta de estudos de impacto ambiental, mesmo assim a companhia continuava com a construção das torres, inclusive em mar

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



Usinas termelétricas flutuantes (UTES), que seriam instaladas na zona portuária da Baía de Sepetiba, no Rio, pela empresa turca Karpowership. — Foto: Instituto Internacional Arayara

A Segunda Vara da Fazenda Pública, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJ-RJ), notificou nesta terça-feira (02) a Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro (PGE-RJ) para uma ação mais contundente de barrar a instalação e operação de quatro usinas termelétricas flutuantes (UTES), que

seriam instaladas na zona portuária da Baía de Sepetiba, no Rio, pela empresa turca Karpowership.

O licenciamento para a empresa turca Karpowership foi interrompido por decisão judicial por falta de estudos de impacto ambiental, mesmo assim a companhia continuava com a construção das torres, inclusive em mar.

O TR-RJ considera fraco o argumento usado pelo réu, o Estado do Rio de Janeiro, de que a dispensa da empresa em elaborar Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) estava ancorada em parecer elaborado pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea).

“O Estado do Rio de Janeiro não pode partir da premissa de que no caso dos autos o empreendimento não cause significativa degradação ambiental. Assim, o raciocínio jurídico construído pelo réu a fim de afastar o cumprimento da sentença é equivocado”, expressa a intimação enviada à PGE.

O documento reforça ainda a multa diária de R\$ 50 mil por descumprimento. Segundo o Instituto Internacional Arayara, os impactos das termelétricas flutuantes já são reais e que os peixes já não são encontrados em mais de seis áreas, entre elas, a restinga da Marambaia. A instalação de

termelétricas a gás na Baía de Sepetiba será debatida nesta quarta-feira (3) na Câmara dos Deputados.

Procurada, a empresa ainda não se posicionou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2022

PETROBRAS BATE RECORDE NO CAMPO DE BÚZIOS EM JULHO COM PRODUÇÃO MÉDIA DE 616 MIL BARRIS POR DIA

Segundo a companhia, o volume produzido pelo campo no mês representa eficiência operacional de 95%

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio



— Foto: Divulgação/Petrobras

O campo de Búzios, operado pela Petrobras na Bacia de Santos, bateu recorde de produção em julho com a extração média mensal de 616 mil barris de petróleo por dia (barris/dia). Esse foi o maior volume de produção média mensal atingido pelo campo desde que começou a operar, em abril de 2018.

Do volume total, 564 mil barris/dia são da Petrobras, que opera o campo. Os outros 51 mil barris/dia restantes são das parceiras da companhia no projeto, as chinesas CNOOC e CNODC.

De acordo com a Petrobras, o volume produzido pelo campo de Búzios em julho representa uma eficiência operacional de 95%. Ao todo, o campo tem quatro plataformas em operação, as unidades P-74, P-75, P-76 e P-77.

Em 2023, está previsto o início da operação da quinta plataforma de Búzios, o FPSO Almirante Barroso. A unidade terá capacidade de produzir até 150 mil barris/dia e processar até 6 milhões de metros cúbicos de gás. Com o novo sistema, a perspectiva é que o campo de Búzios atinja a marca de 33% da produção de óleo da Petrobras, em 2026.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/08/2022

LUCRO DA BP DISPARA COM PREÇOS MAIS ALTOS DO PETRÓLEO EM DEZ ANOS

Os números da BP vêm na sequência da ExxonMobil, Chevron e Shell, as três principais petrolíferas do Ocidente, apresentarem um lucro conjunto de US\$ 46 bilhões na última semana

Por Dow Jones — Londres



BP aumentou seus dividendos em 10% e disse que está no caminho do seu plano de elevar dividendos em cerca de 4% até 2025 — Foto: BP/AP

A BP é a mais recente gigante do setor do petróleo a se beneficiar dos maiores preços do petróleo em mais de uma década, apresentando um forte lucro no segundo trimestre, impulsionado por maiores margens em produção de combustíveis e negociação de petróleo.

A companhia britânica divulgou que seu lucro líquido foi de US\$ 8,5 bilhões, comparado a uma previsão média de US\$ 6,8 bilhões, segundo 28 analistas consultados pela BP, e ante US\$ 2,8 bilhões no ano anterior.

As maiores companhias do setor de petróleo e gás estão “nadando” em dinheiro com a recuperação da economias no pós-pandemia em meio a superação na demanda de gás natural e combustíveis

ante a oferta. A invasão da Ucrânia pela Rússia adicionou mais um elemento de pressão, especialmente na Europa, onde os países correm para substituir o gás russo.

Os números da BP vêm na sequência da ExxonMobil, Chevron e Shell, as três principais petrolíferas do Ocidente, apresentarem um lucro conjunto de US\$ 46 bilhões na última semana. Margens historicamente altas em refino de combustíveis sucederam os cortes na produção em meio à desaceleração da demanda na pandemia.

As grandes companhias usaram parte desses robustos lucros para premiar acionistas. No segundo trimestre, a BP aumentou seus dividendos em 10% e disse que está no caminho do seu plano de elevar dividendos em cerca de 4% até 2025. A companhia vai recomprar US\$ 3,5 bilhões até o fim do terceiro trimestre, além das recompras de US\$ 3,9 bilhões que já fez.

As grandes companhias de petróleo enfrentam pressão política no Estados Unidos e na Europa por conta dos altos lucros nos ombros de consumidores que pagam caro por combustíveis nos postos ou aquecimento em sua residências. Executivos afirmam que os lucros estão as ajudando a transicionar seus negócios para energia renovável de baixo carbono, mas os lucros desses negócios continuam pequenos.

A organização Friends of the Earth, uma crítica frequente dos lucros das companhias petrolíferas e da expansão na produção de combustíveis fósseis, disse que os resultados da BP mostram que o governo precisa aumentar impostos nessas empresas para ajudar a população com os aumentos nas despesas.

As empresas do setor vêm expandindo retorno aos acionistas, favorecendo aumentos em dividendos e recompras, ante investimentos no aumento da produção de petróleo e gás. A estratégia conservadora reflete os temores com recessão que vai atingir a demanda por combustíveis, com a desaceleração da economia já aparecendo nos preços futuros do petróleo e da gasolina.

Os resultados desta terça-feira mostram que a BP se recuperou após prejuízo no primeiro trimestre, impactados pela decisão de deixar os seus negócios na Rússia. A empresa realizou uma baixa contábil de US\$ 25,5 bilhões, incluindo sua participação na estatal Rosneft. O impacto puxou o resultado da companhia como um todo para baixo. Mas a empresa disse à época que o movimento não mudaria sua estratégia de distribuir dividendos e reduzir dívida.

No segundo trimestre, a companhia destacou que a forte performance em negociação de petróleo foi compensada parcialmente por menores lucros em gás natural, prejudicado por uma parada estendida na planta de Freeport, no Texas. A parada causou uma queda significativa nos volumes de gás que a BP está recebendo.

A corrida da Europa para achar novos fornecedores de gás natural antes do inverno levou companhias como Shell e BP a reduzirem seu uso próprio da commodity. Ben van Beurden, diretor-presidente da Shell, disse na última semana que a companhia reduziu em 40% ou mais o uso de gás em refinarias e complexos químicos na Holanda e Alemanha.

O diretor-presidente da BP, Bernard Looney, disse em entrevista hoje que a companhia reduziu o uso de gás em refinarias em 50% nos últimos meses, até agora sem afetar a produção.

Os executivos da BP dizem que os preços elevados de petróleo devem continuar no terceiro trimestre e que a companhia está investindo em sustentar ou aumentar os níveis de produção, incluindo no Golfo do México. Uma nova lei ambiental nos Estados Unidos dá esperança a eles de que o governo vai emitir novas licenças para perfuração de poços no local.

5G VAI COMEÇAR ANTES EM SÃO PAULO

Ativação deve ocorrer na quinta-feira com mais antenas que o previsto para 2023

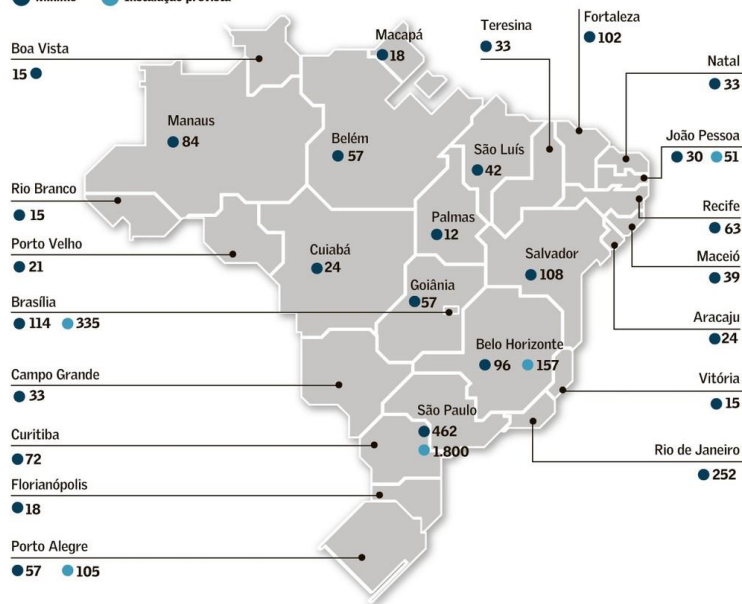
Por Rafael Bitencourt e Daniela Braun — De Brasília e São Paulo

Corrida tecnológica

Claro, TIM e Vivo instalam antenas para o 5G

■ Número de antenas em 2022

● Mínimo ● Instalação prevista



Cronograma para as capitais

- Set/2022 - 1 antena para cada 100 mil habitantes
- Jul/2023 - 1 antena para cada 50 mil habitantes
- Jul/2024 - 1 antena para 30 mil habitantes
- Jul/2025 - 1 antena para 10 mil habitantes

Fonte: Anatel

São Paulo é o maior mercado de telefonia móvel

15,5 milhões com conexão à rede 4G	23,3 milhões dos aparelhos de celular com acesso à internet	21,3 milhões de acesso com planos pós pago (77%)
27,7 milhões de acessos móveis	1,36 linha de celular por habitante	

O avanço na liberação da rede de quinta geração de telefonia móvel (5G) na cidade de São Paulo deve permitir o lançamento da versão mais sofisticada da nova tecnologia – o 5G “puro” – já na quinta-feira. A informação foi levada ao comando da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) no último sábado pela EAF, entidade criada após o leilão da nova tecnologia para administrar a desocupação da frequência que será utilizada pelo 5G.

A Entidade Administradora da Faixa (EAF) é constituída por representantes das teles, dos radiodifusores e operadores de satélite. Inicialmente, a definição da data de início de funcionamento do 5G em São Paulo seria discutida em 10 de agosto. No entanto, agora a decisão deve ser confirmada hoje, em reunião extraordinária do Grupo de Acompanhamento da faixa de 3,5 gigahertz (GHz), o chamado Gaispi. O colegiado é liderado pela Anatel.

“A EAF adiantou os trabalhos em São Paulo. Na sexta-feira, fui informado que estavam praticamente prontas as instalações dos filtros”, disse ao Valor o diretor da Anatel Moisés Moreira, referindo-se à instalação de equipamentos para inibir interferências do serviço 5G, que vai operar na faixa de 3,5 GHz, em serviços de satélite e TV aberta que operam na mesma faixa de frequência. Ele preside o Gaispi.

“No sábado fizeram testes até de madrugada. Domingo, me reuni com a minha equipe e com os coordenadores e verifiquei que haveria possibilidade de ligar. Não valeria a pena ficar segurando São Paulo, a maior cidade da América Latina até dia 10, quando ocorrerá a reunião ordinária [do Gaispi]. Eu resolvi, então, que justificaria marcar uma extraordinária para amanhã [hoje] às 9h,

convocando para já liberar o sinal na quinta-feira”, afirmou Moreira. Segundo ele, a decisão surpreendeu até as teles.

A exigência mínima para São Paulo é a instalação de 462 antenas pelas três operadoras (TIM, Claro e Vivo, que pertence à Telefônica) até o fim de setembro. Mas no último fim de semana, 892 estações já estavam prontas para ser ligadas.

O número tem aumentado desde então. Na tarde de ontem, havia a previsão de pôr em funcionamento o total de 1,2 mil na capital paulista. No fim do dia, o número de pedidos havia subido para 1,8 mil e devem ser confirmadas pelo menos 1,3 mil. Detalhe: o montante já contempla a meta de julho de 2023, que exige a instalação de mais 924 antenas (proporção de uma estação 5G para cada grupo de 50 mil habitantes da cidade).

“Os novos pedidos de licenciamento ainda estão sendo processados. O número de estações pode chegar a 25% da base atual”, disse o diretor da Anatel e presidente do Gaispi.

Atualmente, a cidade de São Paulo conta 4.592 antenas ativas das gerações anteriores (2G, 3G e 4G). Moreira ressaltou que a rede de 3,5 GHz tem um alcance menor e, por isso, a cobertura do novo serviço não atingirá a proporção de 25% sobre as atuais tecnologias.

Nas demais capitais, o sinal de 5G SA – o chamado “standalone” ou 5G puro – é oferecido por apenas 15% da estrutura existente. Está operando onde há mais concentração de pessoas. A nova rede foi lançada no dia 6 de julho em Brasília e, desde sexta-feira, passou a funcionar em João Pessoa, Belo Horizonte e Porto Alegre.

Além de uma conexão de internet mais veloz, a expectativa é que a implementação da nova tecnologia possa elevar a produtividade de indústrias e do setor de serviços. Espera-se que o 5G potencialize o uso de recursos de realidade aumentada, inteligência artificial e a intensificação no uso da internet das coisas.

No entanto, conforme publicado pelo Valor, o comando da Anatel tem alertado que menos de 5% dos celulares estão preparados para o 5G “puro”. O custo do aparelho é outro entrave: modelos básicos custam cerca de R\$ 2 mil e os mais sofisticados superam R\$ 5 mil.

Além disso, não existe consenso entre as operadoras de telefonia sobre a necessidade de troca do chip para usufruir de todo o potencial do 5G SA. Nenhuma delas está fazendo ainda a substituição do chamado SIN card.

Para o presidente executivo da Conexis Brasil Digital, que representa as grandes operadoras, Marcos Ferrari, o setor está preparado para “liberar o 5G em qualquer capital no dia seguinte à liberação pelo Gaisp”. “Quanto mais rápido o cronograma avançar, melhor”, disse ao Valor.

Alberto Boaventura, gerente sênior da indústria de telecomunicações, mídia e tecnologia da Deloitte, diz que a chegada do 5G a São Paulo é uma forma das teles garantirem retorno de receita sobre investimentos já feitos na nova geração das redes móveis.

A instalação de um novo ponto de propagação do sinal de 5G pode ir de R\$ 600 mil a R\$ 1 milhão, incluindo desde antenas, central de transmissão do sinal até torre de transmissão.

“São Paulo tem a melhor relação de assinantes de alto valor, na comparação com os demais Estados e a prestação de serviços móveis de melhor qualidade é uma forma de manter esses assinantes”, afirma Boaventura.

“Em um mercado de importância, a cobertura das operadoras vai além da obrigação da Anatel, de uma antena para cada 100 mil habitantes”, complementa o especialista da Deloitte.

Boaventura nota, entretanto, que o salto do 5G não se atém ao mercado consumidor. “A tecnologia traz a reboque um conjunto de aplicações de baixa latência que é bastante importante para as indústrias”.

Ferrari, da Conexis, afirma que o cronograma de estreia do 5G em outras capitais depende da realidade de cada uma.

A limpeza da faixa de 3,5 GHz, também usada para transmissão do sinal analógico de TV aberta via satélite, captado por antenas parabólicas antigas, é necessária para a transmissão do 5G, afirma Euclides Lourenço Chuma, membro sênior do Instituto de Engenheiros Elétricos e Eletrônicos (IEEE) e pesquisador da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Ele lembra que o Gaisp vai se reunir no dia 10 para verificar os relatórios de interferência do sinal.

“A alta densidade de acessos em pontos comerciais na capital paulista pode gerar interferências de tecnologias como o acesso à internet com microondas”, diz Chuma. Segundo ele, a estreia do 5G na frequência de 3,5 GHz “é uma ação para dar início ao sistema, sem ter que esperar o estado da arte”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/08/2022

EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES BATEM RECORDE NO BRASIL PARA O MÊS DE JULHO, DIZ SECEX

Preços internacionais influenciaram positivamente para o maior alcance em toda a série histórica
Por Estevão Taiar, Valor — Brasília

As exportações, as importações e a corrente de comércio, que é a soma das duas variáveis anteriores, atingiram no mês passado o maior patamar para meses de julho em toda a série histórica da balança comercial brasileira. A afirmação foi feita pelo subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Herlon Brandão, em entrevista coletiva para comentar os dados da balança comercial do mês passado, divulgados hoje pela pasta.

Em julho deste ano, as exportações, importações e corrente de comércio somaram, respectivamente, US\$ 29,954 bilhões, US\$ 24,510 bilhões e US\$ 54,464 bilhões.

Já no acumulado de janeiro e julho as exportações (US\$ 194,079 bilhões), importações (US\$ 154,328 bilhões) e corrente de comércio (US\$ 348,407 bilhões) também alcançaram o maior valor para o período em toda a série histórica. De acordo com Brandão, o crescimento em 2022 é influenciado “principalmente pelos preços” internacionais.

Ele destacou como fator positivo a expansão da corrente de comércio. “O comércio exterior e a economia internacional têm sofrido com choques externos, mas com [o Brasil apresentando] saldo comercial positivo e corrente de comércio crescente”, disse.

Na entrevista, Brandão também destacou que as exportações brasileiras para a China apresentam queda de 1,1% no acumulado deste ano, enquanto para todos os outros destinos houve alta. De acordo com o subsecretário, a queda nas compras chinesas é explicada principalmente pelo menor valor exportado de minério de ferro e carne suína.

Sobre julho, especificamente, um dos destaques positivos foram as exportações de petróleo para a União Europeia, segundo ele.

Destaque para exportações agropecuárias

As exportações agropecuárias lideraram em julho, com crescimento de 40,18% sempre calculadas pela média diária, em relação ao mesmo mês do ano anterior. No caso da indústria extrativa, houve queda de 5,55%, enquanto no caso da indústria de transformação houve alta de 33,19%.

Pelo lado das importações, houve altas de 8,92% nas compras agropecuárias, 35,23% na indústria extrativa e 43,37% na indústria de transformação.

Balança comercial

A balança comercial registrou superávit de US\$ 5,444 bilhões em julho, queda de 22,7% em relação ao mesmo mês de 2021, variação sempre calculada pela média diária. Os números foram divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Com isso, nos primeiros sete meses do ano, a balança acumulou saldo positivo de US\$ 39,750 bilhões, queda de 10,4% sobre o mesmo período de 2021.

Para este ano, a Secex calcula superávit de US\$ 81,5 bilhões, resultado de US\$ 349,4 bilhões em exportações e US\$ 268 bilhões em importações. Nesse caso, a corrente de comércio ficaria em US\$ 617,4 bilhões.

Este conteúdo foi publicado originalmente no Valor PRO.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 01/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MAIS SEGMENTOS NO FMM REDUZEM PARTICIPAÇÃO DE PROJETOS DO SETOR NAVAL, AVALIAM ESTALEIROS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 03 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Sinaval teme que ampliação da lista de potenciais tomadores de empréstimos e atual proposta orçamentária do fundo setorial impactem atividades ligadas à construção naval

Representantes da construção naval afirmam que a ampliação da lista dos potenciais tomadores de empréstimos com as condições oferecidas pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) ameaça causar um desbalanceamento da destinação dos recursos em favor de segmentos recém-incluídos, como projetos de

obras do setor portuário. Os estaleiros avaliam que, para o próximo ano, somente 15% dos recursos previstos na proposta aprovada pelo conselho diretor do fundo setorial sejam de fato voltados para a atividade de construção naval.

“Esse orçamento do FMM para o próximo ano demonstra muito bem como o atual governo apoia a indústria naval: 85% dos recursos do fundo são destinados a obras de infraestrutura portuária — setor que não recolhe nenhum centavo para o FMM, e somente 15% para a construção naval”, lamentou o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Bacci, em entrevista à Portos e Navios.

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou proposta orçamentária do FMM de R\$ 6,7 bilhões para o exercício de 2023. O valor sugerido, que ficou 30% abaixo da proposta de R\$ 9,9 bilhões da Lei Orçamentária Anual (LOA) 2022, fará parte do próximo orçamento

do Ministério da Infraestrutura, que ainda dependerá de validação do governo federal, antes de ser enviado ao Congresso.

A inclusão de mais segmentos entre os potenciais tomadores de financiamento com recursos do FMM ocorreu após a sanção da Lei 14.301/2022, que criou o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar). Além de armadores e estaleiros, que historicamente tinham direito a apresentar projetos para buscar empréstimos com as condições especiais do fundo setorial, a lista agora tem outros segmentos inseridos, em julho, após publicação da resolução do Conselho Monetário Nacional (CMN).

Uma fonte que preferiu não ser identificada avalia ser possível que, com a publicação da resolução do CMN, já possam ser apresentados projetos de obras de instalações portuárias pleiteando recursos do FMM na próxima reunião ordinária, prevista para o dia 24 de novembro. O prazo limite de recebimento de novos projetos para essa, que será a terceira e última reunião do CDFMM em 2022, termina no próximo dia 26 de setembro.

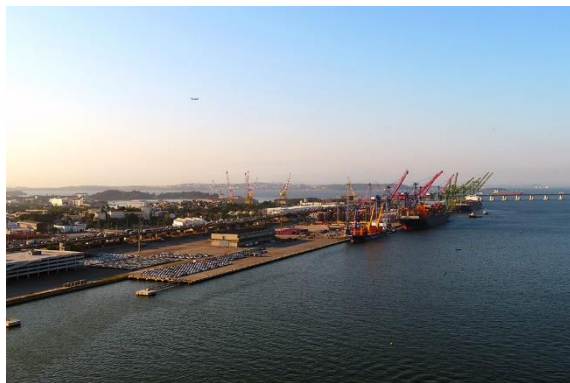
Além da inclusão de enquadramento destinado a operações de financiamento para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, bem como dos serviços de docagem e manutenção de embarcação como passíveis de financiamento com recursos do FMM, foi regulamentada a possibilidade de concessão de empréstimos com recursos do FMM a empresas estrangeiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

FASE 1 DO VTMS NOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO DEVE SER CONCLUÍDA NO FINAL DE 2022

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 03 Agosto 2022



Principais desafios para implantação do complexo sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações envolvem multidisciplinaridade do projeto e falta de mão de obra técnica

A primeira fase do projeto do sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações (VTMS) nos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Itaguaí, que são administrados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), deve ser entregue até o final deste ano. Ele foi dividido em três etapas com o objetivo de tornar sua

implementação escalonada e modular, até que sejam atingidos os elevados padrões exigidos pela “International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities” (IALA) para esse tipo de solução portuária.

É o que destacou, à Portos e Navios, o diretor-presidente do CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, pontuando que a primeira fase conta com a ativação do “Local Port Services” (LPS); a segunda, do “Vessel Traffic Services” (VTS); e a terceira etapa, do próprio “Vessel Traffic Management Information System” (VTMIS).

“Atualmente, a primeira fase do projeto está em curso, abrangendo diversas ações a serem cumpridas, para que se obtenha a ativação de um LPS, tais como: obtenção de dados das bóias meteo-oceanográficas de bóias do programa SiMCosta da FURG/UFRJ (universidades federais do Rio Grande e do Rio de Janeiro); a instalação de novos transceptores de VHF para melhoria das comunicações nos canais de acesso aos portos; a obtenção de imagens de câmera de CFTV de médio alcance, para o monitoramento de tráfego aquaviário”, enumerou Laranjeira.

Ele também acrescentou, como parte da primeira etapa, a implementação do software ReDraft para cálculo de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ); a implantação do Sistema de Monitoramento Ambiental (SMA) da Baía de Guanabara; a ativação de Centros de Controle Operacional (CCO); a obtenção de estações base do Sistema de Identificação Automática (AIS); a integração de ao menos um radar aos CCO (Centro de Controle Operacional) dos portos; a contratação de empresa especializada para elaborar o projeto básico do VTMS dos portos do Rio de Janeiro e Itaguaí; e a contratação e preparação de equipes para o guarnecimento do serviço nos LPS.

“Algumas dessas ações já foram concluídas, tais como a obtenção de dados das bóias RJ-3 e RJ-4 do SiMCosta; a atualização dos transceptores de VHF; a obtenção de imagens de câmera CFTV e o início da utilização do software ReDRAFT para cálculo da FDAQ, ambos no Rio de Janeiro. Todas as outras ações estão em curso”, informou Laranjeira.

Segundo o diretor-presidente da CDRJ, o prazo estimado para conclusão da primeira fase, com a ativação dos LPS, é para o final de 2022, podendo ter alguma ação pendente para o primeiro trimestre do ano que vem. Já a ativação dos VTMS está prevista para o final de 2024.

Conforme Laranjeira, os principais desafios para a implantação de um sistema tão complexo, como o VTMS, envolvem a multidisciplinaridade do projeto, levando em conta a necessidade da participação de diversas áreas do conhecimento, a exemplo das engenharias – civil, elétrica, eletrônica, óptica, de sistemas, de telecomunicações, etc –, além da tecnologia da informação (TI), oceanografia, hidrografia, dentre outras que, normalmente, não estão disponíveis no quadro de funcionários de uma única empresa.

“Apesar de possuírem gestores de VTMS em seus quadros de pessoal, há escassez de mão de obra técnica e especializada nessas áreas do saber, nos portos brasileiros, o que representa um grande desafio para completar as equipes, bem como para a elaboração dos termos de referência/editais de licitação, como também para a fiscalização e acompanhamento dos serviços das empresas contratadas ou prestadoras de serviços afetos a VTS/VTMS”, disse.

Para Laranjeira, a falta de mão de obra habilitada e disponível para atuar como operadores/supervisores de VTS (VTSO/VTSS) no mercado em geral, em conformidade com as normativas e requisitos estabelecidos na Normam-26/DHN da Marinha do Brasil. “Isso porque, praticamente, toda mão de obra qualificada no país está empregada como VTSO/VTSS ou nas atalaias de praticagem”.

Outros desafios apontados pelo diretor-presidente do CDRJ são os contingenciamentos de recursos, muito comuns no setor público portuário, causando inconstância orçamentária para prosseguimento das ações, fazendo com que possam ocorrer atrasos e adiamentos nos cronogramas dos projetos. “Também há demora nos processos de celebração de contratos de locação e/ou cessão de uso de instalações com vistas à instalação das estações remotas do VTMS, bem como na obtenção das licenças exigidas para instalação de torres autoportantes com radares, câmeras e radio enlaces”, acrescentou.

ReDraft

O ReDraft já está em funcionamento nos portos do Rio de Janeiro. “O software já é empregado, diuturnamente, pelos práticos do Porto do Rio de Janeiro, exclusivamente como uma ferramenta de apoio à tomada de decisão (‘GO’ e ‘NO GO’), somente em manobras de navios contêineres de maior calado no Canal Norte-Sul”, disse Laranjeira. Ele relatou que, ao longo de 2021, foram realizadas 20 corridas de verificação para atestar a confiabilidade da modelagem matemática do software.

“Verificou-se que ele é mais conservador, em termos de cálculo do ‘pé de piloto’ do que o mundo real. Hoje, o ReDraft recebe informações das bóias meteo-oceanográficas RJ3 e RJ4 do SiMCosta, bem como os dados advindos de um marégrafo e um anemômetro instalados na ICTSI-Rio, além

de um perfilador hidroacústico de correntes (“Acoustic Doppler Current Profiler” – ADCP) instalado na boia 02 do Canal do Tecon”.

Laranjeira espera que, até o final de dezembro de 2022, o ReDraft passe a receber os dados do subsistema de monitoramento ambiental (SMA) do VTMS do Rio de Janeiro, que será dotado de seis marégrafos, três estações meteorológicas e uma boia meteo-oceanográfica, a ser fundeada nas proximidades da Ilha do Pai, o que deve aumentar, consideravelmente, a acurácia do sistema.

“Aguardamos a conclusão do processo de implantação do SMA na Baía da Guanabara, para que possa ser possível dar início ao ‘ramp-up’ das manobras com calado dinâmico, com vistas à homologação do software pela Autoridade Marítima”, disse Laranjeira, informando que a Companhia Docas do Rio de Janeiro planeja implantar não somente projetos de VTMS, como também de calado dinâmico nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí. A expectativa é que a implantação do VTMS deve apresentar impactos rápidos, em diferentes áreas de atividade do porto, como na área operacional, na segurança da navegação e na proteção do meio ambiente.

Licenciamentos

Laranjeira garantiu que o CRDJ possui todas as licenças para implantação de VTMS no Rio de Janeiro e em Itaguaí, obtidas junto à autoridade marítima. “A natureza dual do projeto da CDRJ facilitou o processo de implantação dos VTMS, uma vez que, em dezembro de 2019, foi celebrado um convênio com a Marinha do Brasil (MB), que teve como finalidade promover a cooperação mútua no compartilhamento do uso de equipamentos e de informações em áreas de interesse comum, tais como o sistema de monitoramento e vigilância de áreas marítimas de interesse da Marinha, em face da implantação do Projeto-Piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia - Azul (PP-SISGAZ) e o VTMS de docas, voltado para a Baía da Guanabara”, citou.

“Está em fase de tratativas a assinatura de um termo aditivo, com vistas à expansão da cooperação mútua para a Baía de Sepetiba, a fim de atender ao Projeto do VTMS de Itaguaí. Assim sendo, todas as estações remotas do VTMS do Rio de Janeiro/Niterói estarão em terrenos da MB e as de Itaguaí deverão ser em sítios dessa Força também”, adiantou Laranjeira.

O diretor-presidente da CDRJ contou que, além disso, a CDRJ firmou um “Termo de Cessão em Condições Especiais com o Exército Brasileiro”, com o intuito de instalar diversos equipamentos e sistemas na Fortaleza de Santa Cruz e que irão compor o VTMS do Rio de Janeiro e Niterói, fechando, assim, as demandas de sítios para as estações remotas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

BR DO MAR: SAI PORTARIA SOBRE HABILITAÇÃO, MAS EMPRESAS AGUARDAM DECRETO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 03 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Governo publicou regras para EBNs e empresas de navegação condicionada (EBN-CON) interessadas em aderir ao programa. Anexo sobre documentação exigida no processo ainda gera dúvidas

O Ministério da Infraestrutura publicou, nesta quarta-feira (3), portaria que trata da inscrição de empresas no programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar), criado pela Lei 14.301/2022. De acordo com o ministério, empresas brasileiras de navegação (EBN) e de navegação condicionada (EBN-CON) já podem acessar a plataforma do governo federal para requerer à pasta a habilitação no programa. A partir da habilitação, as empresas poderão



afretar embarcações estrangeiras para operar no modal. No entanto, ainda existem dúvidas em relação ao anexo C da portaria, que estabelece uma série de informações e documentos a serem encaminhados junto ao requerimento de habilitação. As empresas também aguardam com expectativa o decreto regulamentador do programa.

O anexo C da nova portaria determina às empresas a necessidade de apresentação de informações atuais e projeções que demonstrem a intenção de expansão, modernização e otimização das atividades e da frota operante na cabotagem brasileira. O dispositivo também fala de informações relativas à adoção ou perspectivas de implantação de ações e processos para melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem, de acordo com as experiências, as expectativas e as sugestões. Além de um plano de aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem, a partir da utilização das opções de afretamento de embarcações permitidas pelo BR do Mar.

As EBNs ainda têm dúvidas sobre como tais itens serão medidos e verificados pela agência reguladora. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) considera que a portaria foi um passo importante, dentro do esperado pelo segmento, mas que ainda apresenta certo grau de subjetividade, principalmente no anexo C, na medida em que ele pode gerar alguma insegurança jurídica. O entendimento é que as questões hoje são bem compreendidas pelas equipes dos órgãos reguladores, mas que podem ser melhor definidas durante esse processo de regulamentação da lei que criou o programa.

A Abac projeta que não haverá um efeito imediato no setor, enquanto não houver o decreto regulamentando as regras de afretamento do programa. Entre os pontos a serem regulamentados estão as regras os percentuais de tonelage para afretamento de navios estrangeiros. “Para uma avaliação completa, [o programa] fica dependendo do decreto regulamentador, que deverá definir quanto a empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar”, disse o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística também considera difícil avaliar o programa sem a publicação e o conhecimento do decreto regulamentador. Em relação à portaria, a Logística Brasil vê os pontos muito soltos no anexo C, que prejudicam a qualidade das informações prestadas. “Faltou objetividade no que se quer acompanhar. Papel aceita tudo, se pode colocar o que quiser no papel”, comentou o diretor de transportes aquaviários da associação, Abrahão Salomão. Para a Logística Brasil, o BR do Mar não cria oportunidades para o desenvolvimento da cabotagem, que depende de outros fatores como a economia do país e investimentos dos embarcadores, por exemplo.

A portaria 976/2022 estabelece que, para operar como EBN ou EBN-CON, as interessadas deverão ser autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para prestação de serviços de cabotagem. O ministério destacou que a habilitação ao BR do Mar é um serviço 100% digital, sem custos e simplificado, bastando o envio da documentação pela plataforma. As empresas deverão apresentar comprovação de situação regular em relação aos tributos federais e relatório detalhado com informações relativas à operação da EBN ou EBN-CON no Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

H2O, LLC ADQUIRE OS SEPARADORES DE ÁGUA E ÓLEO DA MARCA BOSS DA RECOVERED ENERGY

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 03 Agosto 2022

A H2O, LLC — fabricante inovador de equipamentos de geração de água potável, eletrocloração e sistemas de tratamento de esgoto de primeira linha para embarcações marítimas e plataformas offshore de petróleo e gás — adquiriu os ativos da BOSS® Separators, separadores de água oleosa projetados para a indústria marítima, da Recovered Energy, Inc. A marca BOSS Separators permanecerá intacta e se torna agora um produto da H2O LLC.

A aquisição oferece aos clientes de ambas as empresas melhores soluções e mais opções. A H2O abre novos mercados para a BOSS® Separators, que agora tem acesso a uma base de clientes maior e maiores capacidades de serviço. Ao mesmo tempo, a H2O é capaz de agregar e oferecer mais soluções de tratamento de água aos clientes existentes. O H2O também aprimora o produto BOSS® Separators do ponto de vista da engenharia, permitindo a personalização para projetos mais complexos com especificações mais abrangentes.

"Estamos extremamente empolgados em receber a BOSS® Separators em nossa família", disse Jess Fike, CEO da H2O. "Temos produtos complementares que nos permitem continuar a cumprir nosso compromisso de proteger vidas e o meio ambiente, ao mesmo tempo em que nos tornamos o fornecedor de referência no mercado, especialmente para necessidades personalizadas. Os clientes de ambas as empresas podem ter certeza de que receberão o mesmo suporte e ótimos produtos que eles esperam há anos."

A H2O ajudou algumas das maiores empresas offshore de petróleo e gás do mundo a encontrar maneiras ambientalmente sustentáveis e seguras de descartar resíduos no mar. Os sistemas de águas residuais da H2O oferecem uma solução eficaz e de fácil manutenção, que agora incorpora os separadores BOSS® para resolver problemas de água contaminada com óleo, dando ênfase na reutilização sempre que possível. O resultado é economia de dinheiro para o cliente e, ao mesmo tempo, preservando o meio ambiente.

"É um momento emocionante para a BOSS® Separators", disse Matt Adams, Gerente Geral da Recovered Energy, que permanecerá como chefe da linha de produtos da BOSS® Separators.

"Por mais de 15 anos, a BOSS® Separators é conhecida por seus produtos de alta qualidade, preços acessíveis, excelente atendimento ao cliente e suporte técnico. Sob a direção da H2O, a linha de separadores BOSS® continuará essa excelência, além de aprimorar e desenvolver ainda mais produtos, aproveitando recursos adicionais e experiência em engenharia. A marca de separadores BOSS® continuará a exibir qualidade e excelência por muitos anos, e estou muito feliz por fazer parte disso."

BOSS® Modelo 11T-107

Com isso, os clientes no Brasil que utilizam os separadores BOSS® terão o suporte técnico local atendido pela One Nature Ltda, empresa que tem representação exclusiva da H2O em território nacional. Com sede em Rio das Ostras/RJ, a One Nature está próxima do principal cluster que utiliza os separadores BOSS®, atendendo tanto navios de apoio offshore como as plataformas. "Temos na One Nature um parceiro digno de confiança, com conhecimento técnico e desejo de jogar em equipe onde todas as partes ganham", declarou Jess Fike, CEO da H2O. "O relacionamento com a One Nature é bem próximo e estamos certos de que eles podem suprir toda a demanda para o Brasil".

Thadeu Paravidino, Diretor da One Nature, disse "estamos prontos para garantir que todos os clientes que utilizam os separadores BOSS® tenham o melhor suporte técnico e tempo de resposta. Estamos investindo em treinamento de nossa equipe e aprimorando nosso estoque. Além disso, começamos a construir uma nova base que nos dará ainda mais capacidade de realizar serviços para toda a linha de produtos da H2O".

H2O e One Nature também conversam sobre a possibilidade de trazer a fabricação dos separadores BOSS® para o Brasil. "Creio que será possível reduzir ainda mais os custos de um produto que já é o mais competitivo do mercado. Além disso, com fabricação no Brasil, será possível inserir a linha BOSS® na política de Conteúdo Local", disse Thadeu Paravidino.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/08/2022

TCP É PIONEIRA NO USO DE REDES MÓVEIS PRIVADAS EM PORTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03 Agosto 2022



Visando maximizar a produtividade, o Terminal de Contêineres de Paranaguá investe R\$ 1 milhão em sistema confiável, com rede wireless LTE fornecida pela Trópico

O primeiro semestre de 2022 foi marcado por uma grande inovação no TCP, ao tornar-se o primeiro porto no Brasil licenciado a utilizar uma rede wireless privada LTE. A empresa investiu R\$ 1 milhão na tecnologia que beneficiará os clientes com mais segurança, menos risco de danos e melhor atendimento à carga. Com o investimento, a empresa buscou estabelecer um sistema produtivo de alta disponibilidade para suportar sua operação de missão crítica. A tecnologia LTE (Long Term Evolution, ou "Evolução a Longo Prazo") foi implementada adicionalmente à rede Wi-Fi e a TCP manterá ambas em produção para maior disponibilidade operacional.

A tecnologia LTE é a mesma utilizada nas redes celulares das operadoras, oferecendo alta velocidade, baixa latência e mobilidade. Trata-se de uma rede privada com toda a capacidade dedicada exclusivamente à operação da TCP. Três estações rádio base da Sunwave foram instaladas pela Trópico no terminal no 1º trimestre de 2022.

"O projeto LTE faz parte do plano de arquitetura de alta disponibilidade da infraestrutura, sendo necessário para atender o grande volume de movimentações que o terminal realiza, atualmente superior a um milhão de TEUs. Nosso objetivo é fazer com que a TCP ofereça o melhor e mais tecnológico sistema de contêineres da indústria", afirma Walter Maria Júnior, gerente de TI da TCP.

Os equipamentos da Sunwave foram fornecidos e implantados pela Trópico e operam em banda de 2,3 GHz, licenciada pela Anatel para a TCP no mês de maio. A tecnologia LTE permite tráfego de dados em velocidades superiores e maior eficiência de espectro, ou seja, mais dispositivos conectados sem prejudicar a rede.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

3R PETROLEUM ASSUME AS OPERAÇÕES DO POLO PEROÁ, NO ESPÍRITO SANTO

Da Redação OFFSHORE 03 Agosto 2022

Primeiro ativo da 3R Offshore aumenta de forma substancial a produção de gás da companhia

A 3R Petroleum é a operadora do polo Peroá, na Bacia do Espírito Santo. A transferência dos contratos de produção de Peroá e Congoá e do Bloco BM-ES-21 (Malombe) foi concedida nesta terça-feira (2) pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) à 3R Petroleum Offshore S.A., subsidiária na qual a companhia possui participação de 70%, em parceria com a empresa DBO Energia, detentora dos 30% remanescentes.

O polo foi adquirido da Petrobras por US\$ 55 milhões, em janeiro de 2021, dentro do Programa de Desinvestimento da estatal, e é um ativo relevante para a produção de gás. Localizado na costa do Estado do Espírito Santo, registrou produção média de aproximadamente 763 mil m³/dia de gás natural e 225 bbl/dia de óleo em 2021, totalizando aproximadamente 5.025 barris de óleo equivalente por dia. O polo Peroá é operado remotamente através de uma plataforma não habitada e sua produção é escoada através de dutos para Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas, localizada no município de Linhares, Espírito Santo.

A certificação de reservas do polo, atualizada pela GaffneyCline com data base de fevereiro de 2021, indica um volume de reservas provadas mais prováveis (2P) de 23,9 milhões de barris de

óleo equivalente para o ativo, 98% referem-se a reservas de gás natural e 90% são classificadas como provadas (1P).

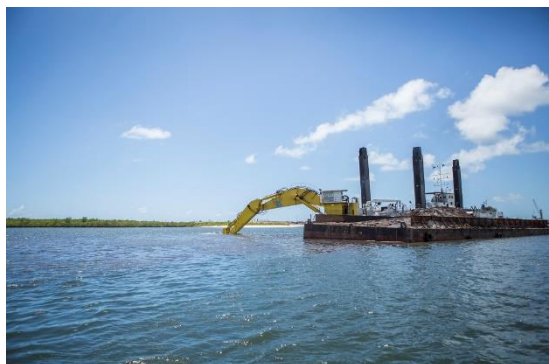
“O início das operações no polo Peroá é um marco na história da companhia, pois representa nosso ingresso como operador no offshore brasileiro. A 3R já demonstrou sua capacidade técnica com os resultados em terra em duas bacias distintas (Potiguar e Recôncavo), com aumento consistente da produção de óleo e gás. Agora, com uma equipe preparada, experiente e dedicada em operar campos offshore, iniciamos nossa jornada na Bacia do Espírito Santo. Também vale ressaltar que o polo Peroá é um importante produtor de gás natural, um dos principais protagonistas da transição energética mundial, com a qual a 3R reforça seu compromisso”, comenta o CEO da 3R Petroleum, Ricardo Savini.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

CONSELHO DIRETOR APROVA PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA DE R\$ 6,7 BILHÕES PARA FMM EM 2023

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 02 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

CDFMM publicou detalhamento dos valores propostos para orçamento no próximo ano, que está 30% abaixo do valor aprovado na LOA 2022. Com regulamentação do BR do Mar, recursos poderão ser pleiteados por mais segmentos

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou proposta orçamentária do Fundo da Marinha Mercante (FMM) de R\$ 6,7 bilhões para o exercício de 2023. O valor sugerido, que ficou 32% abaixo da proposta de R\$ 9,9 bilhões da Lei Orçamentária Anual (LOA) 2022, fará parte do próximo orçamento do Ministério da Infraestrutura, que ainda dependerá de validação do governo federal, antes de ser enviado ao Congresso. A resolução do CDFMM foi publicada na edição desta terça-feira (2) do Diário Oficial da União.

Outra novidade este ano é a abertura para mais segmentos entre os potenciais tomadores de financiamento com recursos do FMM que foram incluídos após a sanção da Lei 14.301/2022, que criou o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar). Além de armadores e estaleiros, que historicamente tinham direito a apresentar projetos para buscar empréstimos com as condições especiais do fundo setorial, a lista agora tem outros segmentos, como obras de instalações portuárias, inseridos, em julho, após publicação da resolução do Conselho Monetário Nacional (CMN).

Além da inclusão de enquadramento destinado a operações de financiamento para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, bem como dos serviços de docagem e manutenção de embarcação como passíveis de financiamento com recursos do FMM, foi regulamentada a possibilidade de concessão de empréstimos com recursos do FMM a empresas estrangeiras.

Outro item previsto após as mudanças é que empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa possam ser tomadoras de empréstimos com recursos do fundo — caso da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), que capitaliza recursos para os novos projetos de renovação da esquadra, como as fragatas classe Tamandaré e o navio polar. Outro instrumento adicionado trata da inserção de enquadramento destinado a outros investimentos no interesse do desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Também foi incluída na lista de possibilidades a construção ou produção de embarcações destinadas à pesca artesanal entre as hipóteses em que até 100% do valor do projeto pode ser

financiado com recursos do fundo. De acordo com o Ministério da Economia, foi adicionada uma complementação do enquadramento para embarcações destinadas à pesca, visto que a norma anterior previa o apoio do FMM apenas para a pesca artesanal, deixando uma lacuna normativa quanto à pesca industrial.

A nova resolução também estabelece a ampliação da autorização para a utilização de recursos do FMM nas operações de financiamento a embarcações afretadas. A norma do CMN ainda incorporou a figura da 'empresa brasileira especializada' no rol de executores de serviços financiados, além de estaleiros. A flexibilização do uso dos recursos foi criticada pelo Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Administrado pelo Ministério da Infraestrutura, por intermédio do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, o FMM visa prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e das indústrias de construção e reparação navais no país. O fundo setorial permite financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados para fins como: construção, modernização e reparo de embarcações e estaleiros.

Proposta orçamentária do FMM para exercício 2023

UO	PROGRAMA DE TRABALHO	AÇÃO ORÇAMENTÁRIA	PLANO ORÇAMENTÁRIO	FONTE ANTIGA	FONTE NOVA	LOA 2022 LEI Nº 14.303, DE 21/01/2022	PROPOSTA LOA 2023
74804 - Recursos sob Supervisão do Fundo da Marinha Mercante/FMM - Ministério da Infraestrutura	3005 -Transporte Aquaviário	0118 - Financiamentos à Infraestrutura Aquaviária, Portuária e Construção/Manutenção Naval	0000 - Financiamentos à Marinha Mercante e à indústria de Construção e Reparação Naval - Despesas Diversas	135	1091	5.296.502.416	-
			0001- Financiamento de Embarcações para a Marinha Mercante	135	1091	-	180.874.925,50
				180	1050	2.464.901.484	1.098.175.074,50
			0002 - Financiamento Complementar de Incentivo à Produção Naval e da Marinha Mercante	135	1091	-	-
				180	1050	2.125.901.484	-
			0003 - Financiamento de Obras de Infraestrutura Portuária	135	1091	n/s	2.732.613.300,50
				180	1050	n/s	362.939.300,50
			0004 - Financiamento de Obras de Infraestrutura Aquaviária	180	1052	n/s	2.369.674.000,00
				135	1091	n/s	-
			180	1050	n/s	-	
39901 - Fundo da Marinha Mercante - FMM	0032 - Programa de Gestão e Manutenção do Poder Executivo	0095 - Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação	0000 - Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação	180	1050	8.888.955	6.684.154
		09FC - Incentivo às Empresas Brasileiras conforme Lei nº 10.893, de 2004	0000 - Incentivo às Empresas Brasileiras conforme Lei nº 10.893, de 2004				
		09JF - Subvenção Econômica sobre o Prêmio Seguro-Garantia ou sobre os Custos de Carta de Fiança	0000 - Subvenção Econômica sobre o Prêmio Seguro-Garantia ou sobre os Custos de Carta de Fiança				
		2000 - Administração da Unidade	0000 - Administração da Unidade				
TOTAL UO 74804						9.887.305.384	6.744.276.601
TOTAL UO 39901						8.888.955	6.684.154

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/08/2022

RECURSOS DO FMM PARA EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS DEVEM AUXILIAR RENOVAÇÃO DA FROTA

Por Marjorie Avelar INDÚSTRIA NAVAL 02 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação Sindipi

Nova resolução do Conselho Monetário Nacional, que entrou em vigor na última segunda-feira (1º), trouxe mudanças para segmento. Uma das alterações prevê apoio do fundo setorial para construção e produção de embarcações destinadas à pesca industrial

As recentes mudanças nas regras de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) devem

auxiliar na renovação da frota pesqueira no país. Os instrumentos constam na resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN), que entrou em vigor na última segunda-feira (1º) e revogou a resolução CMN 4.919/2021, ajustando a norma ao texto do BR do Mar. No entendimento da Secretaria de Aquicultura e Pesca (SAP) do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), as novas regras vão permitir a entrada de um volume significativo de recursos no mercado, para financiar a renovação da frota pesqueira do Brasil.

Uma das alterações prevê o apoio do FMM para a construção e produção de embarcações destinadas à pesca industrial. Isso porque, antes da resolução 5.031 do CMN, a aplicação de recursos era direcionada apenas para a pesca artesanal. Na mesma norma também foi liberada a concessão de empréstimos com recursos do FMM para empresas estrangeiras.

Outra mudança envolve o financiamento de até 90% do valor de projetos de construção ou produção de embarcações voltadas para a pesca artesanal, a taxas de juros de 1% ao ano, a menor dentre todas elas. As taxações, no entanto, podem chegar a 8%, conforme o tipo de embarcação, prazos de carência e amortização, além dos itens usados – nacionais ou importados.

Ajustes

Conforme o oceanógrafo Luiz Carlos Matsuda, da Coordenadoria Técnica do Sindicato dos Armadores e das Indústrias da Pesca de Itajaí e Região (Sindipi), houve uma complementação do enquadramento para embarcações destinadas à pesca, considerando que a norma anterior previa o apoio do FMM apenas para a pesca artesanal, deixando uma lacuna normativa relacionada à pesca industrial.

“Nesse sentido, se for confirmado o acesso aos recursos por armadores da pesca industrial, a resolução é extremamente positiva. Contudo, é preciso pontuar que atualmente a maioria das modalidades de pesca é controlada, ou seja, possui restrição na quantidade de embarcações de pesca autorizada, condicionando a substituição de embarcação pesqueira nessas modalidades à sua desativação”, disse Matsuda à Portos e Navios.

Na opinião de Ricardo Ganem, presidente da Fundação Instituto de Pesca do Estado do Rio de Janeiro (Fiperj), toda e qualquer ação que possa melhorar a qualidade do trabalho dos pescadores, em especial, de quem pratica a pesca artesanal, é muito bem-vinda. “Sabemos que os profissionais do setor costumam ter dificuldades de acesso ao crédito, o que implica, muitas vezes, na impossibilidade de renovação de suas embarcações”, ressaltou Ganem.

O presidente da Fiperj espera que as novas regras em torno dos recursos de financiamento do FMM possam criar mais oportunidades para as empresas do setor naval e, consequentemente, toda a cadeia produtiva que envolve a construção de embarcações. “Ainda esperamos que elas também facilitem as condições para que nossos pescadores possam ter melhores chances de aquisição de novos barcos, garantindo mais segurança e produtividade e, consequentemente, desenvolvendo a cadeia produtiva da pesca”, analisou Ganem.

De acordo com o Ministério da Economia, a atualização da resolução foi necessária para compatibilizar alguns dispositivos da resolução 4.919/2021 do CMN, que disciplinava a aplicação dos recursos do FMM, à Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar) e trouxe alterações para o marco regulatório da navegação (Lei 9432/1997), a Lei 10.983/2004, que regulamenta o FMM e o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), além de outras normas infralegais que estão sendo ajustadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

LANÇADO O MAIOR NAVIO PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO PARA A MSC

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 02 Agosto 2022



O estaleiro chinês Hudong Zhonghua lançou o maior navio porta-contêineres do mundo com base na capacidade em TEUs. A embarcação, que está sendo construída para a MSC, é maior que embarcação semelhante construída para a Evergreen entregue semanas atrás.

O mais novo navio, o "MSC Tessa", tem as mesmas dimensões gerais do "Ever Alot" e "Ever Apex" entregues recentemente pela Hudong Zhonghua, uma divisão da CSSC. Embora as principais dimensões permaneçam inalteradas, a equipe de projeto de porta-contêineres da

empresa otimizou a superestrutura do navio, mastro de radar e outros projetos relacionados de acordo com as características das rotas operacionais do proprietário do navio.

O resultado do redesenho é que o "MSC Tessa" está sendo classificado com uma capacidade de carga de 24.116 contêineres padrão. Assim, o navio teria um aumento de capacidade de 112 TEUs sobre os navios da Evergreen. Aqueles, em comparação, estão listados com uma capacidade de 24.004 TEUs. O design de empilhamento que o estaleiro relata para o navio MSC permite que os contêineres sejam empilhados em 25 camadas de altura.

O estaleiro desenvolveu o projeto com sua equipe de projeto interna e está chamando as embarcações de classe "tipo Hudong". Eles medem aproximadamente 400 metros de comprimento com e 62 metros de boca.

O design incorpora vários recursos para melhorar sua eficiência energética. Têm uma pequena proa bulbosa, hélices de grande diâmetro e dutos de economia de energia. O "MSC Tessa" também é o primeiro navio recém-construído pelo estaleiro com um sistema de lubrificação a ar para o casco, que reduzirá o consumo de combustível em 3% a 4% e é equipado com uma unidade de depuração.

O estaleiro espera entregar o MSC Tessa ainda este ano. É o primeiro de quatro navios gêmeos que estão sendo construídos pelo estaleiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

MAERSK AUMENTA EM US\$ 7 BILHÕES A PREVISÃO DE LUCRO DE 2022

Da Redação NAVEGAÇÃO 02 Agosto 2022



A Maersk aumentou sua previsão de lucro para 2022 com base na força contínua nos mercados globais e atrasos em suas expectativas de normalização no segundo semestre do ano. A gigante do transporte marítimo, que registrou o maior lucro de todos os tempos para uma empresa dinamarquesa em 2021, está a caminho de superar drasticamente os resultados do ano passado, aumentando sua previsão em mais 23%.

Um dia antes de divulgar seus resultados financeiros do segundo trimestre e do primeiro

semestre de 2022, a AP Moller-Maersk forneceu uma atualização aos mercados financeiros, aumentando sua previsão para o restante do ano. A empresa disse que, com base na força de suas operações de transporte marítimo, relatará "um desempenho financeiro acima de nossas

expectativas (...) O forte resultado é impulsionado pela continuação da situação excepcional do mercado”.

As receitas do segundo trimestre aumentaram mais de 12% em relação ao primeiro trimestre do ano e 50% à frente do segundo trimestre do ano anterior. A Maersk disse que reportará receita de US\$ 21,7 bilhões no segundo trimestre com um desempenho igualmente forte nos lucros. Os lucros operacionais mais que dobraram para US\$ 8,9 bilhões (EBIT) ou US\$ 10,3 bilhões (EBITDA).

“O congestionamento nas cadeias de suprimentos globais, levando as taxas de frete a níveis mais altos, continuou por mais tempo do que o inicialmente previsto”, disse a Maersk, comentando os fortes resultados. Embora muitos especialistas tenham destacado quedas nas taxas de frete em 2022, a Maersk comentou anteriormente sobre a forte demanda e o impacto do congestionamento portuário, contribuindo para o aumento de suas receitas.

Como resultado dos pontos fortes do mercado, a Maersk também forneceu sua segunda atualização em sua previsão para os resultados do ano inteiro. Apresentando seu terceiro conjunto de projeções para o ano, a Maersk aumentou sua perspectiva de lucro para o ano em US\$ 7 bilhões, após ter acrescentado US\$ 6 bilhões após seu relatório do primeiro trimestre em maio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

CAMPO DE BÚZIOS BATE RECORDE DE PRODUÇÃO MENSAL EM JUNHO, COM VOLUME DE 616 MIL BPD

Da Redação OFFSHORE 02 Agosto 2022



A Petrobras alcançou, em junho deste ano, a produção média mensal de 616 mil barris de petróleo por dia (bpd) no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. É o maior volume de produção média mensal já atingido pelo campo desde que ele começou a operar, em abril de 2018, representando uma eficiência operacional de 95%.

Do total produzido, a Petrobras responde por 91,7% desse volume (564 mil bpd) e os demais parceiros, por 8,3% (51 mil bpd). O resultado foi atingido com a contribuição das quatro

plataformas em operação no campo: P-74, P-75, P-76 e P-77.

Nova plataforma em 2023

A companhia prevê colocar em produção a quinta plataforma do campo de Búzios, o FPSO Almirante Barroso, em 2023. A unidade terá capacidade de produzir até 150 mil bpd e processar até 6 milhões de m³ de gás. Com o novo sistema, a perspectiva é que o campo de Búzios atinja a marca de 33% da produção de óleo da Petrobras, em 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022

FROTA DE APOIO MARÍTIMO INCORPOROU 18 EMBARCAÇÕES EM 6 MESES

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 02 Agosto 2022



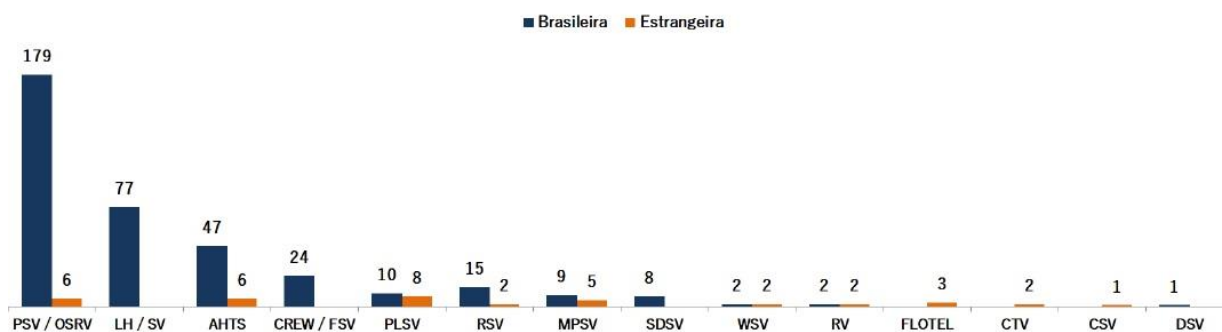
Arquivo

Relatório mais recente da Abeam aponta 411 embarcações, com 91% de bandeira brasileira. Do total, 45% correspondem a PSVs (transporte de suprimentos) e a OSRVs (combate a derramamento de óleo), que somam 185 barcos

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras encerrou junho com 411 unidades, três unidades a mais do que em maio e cinco acima das 406 unidades registradas nos meses de março e abril, de acordo com o relatório mais recente da

Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). Em relação a dezembro, foram incorporadas 18 embarcações, sendo cinco de bandeira estrangeira e 13 de bandeira brasileira. Do total do último levantamento, o número de embarcações de bandeira estrangeira diminuiu de 41, em maio, para 37 em junho, enquanto as unidades de bandeira brasileira passaram de 367 para 374.

Com o acréscimo sobre maio, a fatia das embarcações de bandeira brasileira subiu de 90% para 91%, ante 9% de unidades de bandeira estrangeira. O número de embarcações de bandeira estrangeira oscilou de 34 em janeiro, para 37 em fevereiro, 45 em março, 39 em abril, 41 em maio e 37 em junho. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 176 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 101 de bandeira brasileira. Cerca de 66 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.



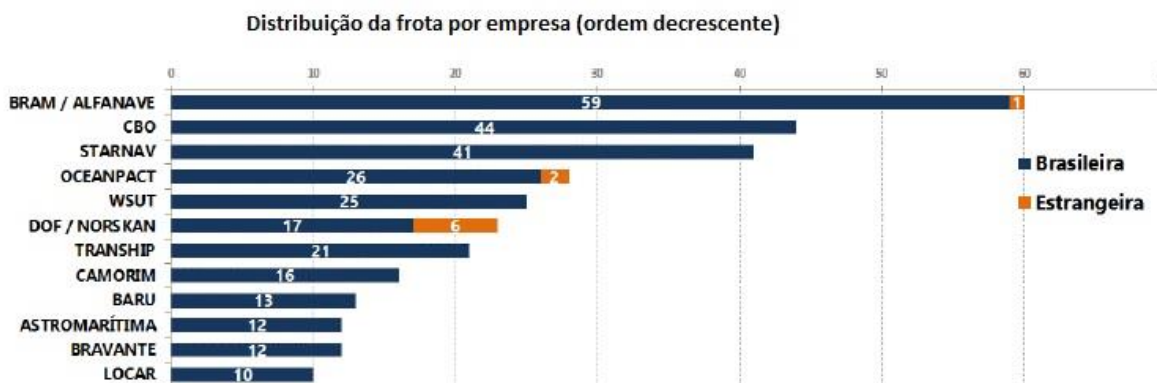
Fonte: Abeam

220802-frota-abeam-junho-2022-tipos-embarcacao-bandeiras.jpg

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em junho era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 185 barcos, dois a mais do que em maio. Outros 19% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que agora correspondem a 77 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 53 unidades no período (13%), enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs (lançamento de linhas), 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 14 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 60 unidades (apenas uma estrangeira), seguida pelo quarto mês consecutivo pela CBO, que opera 44 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Starnav, com 40 barcos de pavilhão nacional, vem na sequência dessa lista.



Fonte: Abeam

220802-frota-abeam-junho-2022-distribuicao-por-empresa.jpg

Segundo o relatório, 28 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact em junho, das quais 26 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A Wilson Sons Ultratug, com 25 embarcações de bandeira brasileira, e a DOF/Norskan, com 23 barcos de apoio (17 de bandeira brasileira e seis estrangeiras), vêm logo em seguida. Já a Tranship se manteve nesse período com 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

Frota de Apoio Marítimo de bandeira brasileira e estrangeira

Grupo	PSV / OSRV	AHTS	LH / SV	PLSV	RSV	MPSV	SDSV	RV	WSV	CREW / FSV	CTV	CSV	DSV	FLOTEL	Total
BRAM / ALFANAVE	42	9		2	2	2			3						60
CBO	25	14			5										44
STARNAV	21	2	17	1											41
OCEANPACT	11	3	2		3	3		4		2					28
WSUT	23			2											25
DOF / NORSKAN		9		5	5	3							1		23
TRANSHIP	1		20												21
BRAVANTE	12														12
UP OFFSHORE	7														7
MAERSK	2	4													6
NAVIMUM	6														6
ASGAARD BOURBON	1	3							1						5
FARSTAD	3				1							1			5
MARLIN	4	1													5
OCEANICA	1					1	3								5
SIEM	4									1					5
OSM						1					2			1	4
SAPURA				4											4
TECHNIP				2		2									4
ASSO MARITIMA	2	1													3
DEEP SEA	2					1									3
GALAXIA	3														3
SUBSEA7			1	2											3
SISTAC							2								2
FUGRO BRASIL					1										1
HORNBECK						1									1
Total	166	50	40	18	17	14	5	4	4	3	2	1	1	1	326

Fonte: Abeam

220802-frota-abeam-junho-2022-tabela-empresas-tipos-embarcacoes.jpg

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 42 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em junho, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 20 unidades, seguida pela Starnav, que tem 17 unidades com essas especificações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/08/2022

RIO MAGUARI ESTARÁ PRESENTE NA NAVALSHORE

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 02 Agosto 2022



O estaleiro Rio Maguari estará presente na Navalshore para apresentar suas soluções voltadas principalmente para a construção de embarcações fluviais. Diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari, Fabio Vasconcellos afirma que participar do evento sempre foi bem positivo para a empresa, por ser o principal encontro desse setor, no Brasil.

“Nossa participação é predominantemente institucional, mas sempre há a expectativa de fechar novos negócios ou, pelo menos, aproximar de clientes potenciais que gerem

negócios futuros”, salienta.

Ao avaliar o atual cenário da indústria naval brasileira, ele diz que o Rio Maguari segue uma trajetória consistente, ao manter suas encomendas há, pelo menos, dez anos. Mas fez ressalvas. “As perspectivas continuam otimistas. Vemos também, internacionalmente, os estaleiros de médio porte receberem muitas encomendas. Já a construção naval que atende o longo curso, a cabotagem, o apoio marítimo e, principalmente, a indústria de óleo e gás tem sofrido com a política em vigor de conteúdo local, que favorece os estaleiros estrangeiros.”

Especialista em embarcações fluviais (balsas, empurradores, portos flutuantes e balsas guindaste), comboios oceânicos (balsas e empurradores oceânicos) e embarcações de apoio portuário (rebocadores portuários e embarcações de apoio marítimo), o Estaleiro Rio Maguari — que funciona no distrito de Icoaraci, em Belém (PA) — é líder na construção de embarcações fluviais no Brasil.

Serviço

Navalshore 2022 - 16ª Feira e Conferência da Indústria Marítima.

16 a 18 de agosto de 2022 no pavilhão Expo Mag (ex-SulAmérica), no Centro do Rio de Janeiro.

Contato: navalshore@navalshore.com.br

Website: <https://navalshore.com.br>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/08/2022



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: 03/08/2022