INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 112/2022
Data: 06/09/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
AUDIÊNCIA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É NOVAMENTE ADIADA PELO BNDES 4
CONSÓRCIO ASSINA COMPRA DA CODESA E ABRE CAMINHO PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS 4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF ***6***
RODOVIA NO EXTREMO-SUL DO RIO GRANDE DO SUL CHEGA A 60 QUILÔMETROS RECUPERADOS PELO MINFRA 6
PUBLICADO CHAMAMENTO PARA GESTÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS 6
AGREX DO BRASIL ADMINISTRARÁ TERMINAL DE PORTO FRANCO (MA), NA FERROVIA NORTE-SUL, POR MAIS 15 ANOS . 6
OBRA DO CONTORNO DE MESTRE ÁLVARO, NO ESPÍRITO SANTO, CHEGA A 57% DE CONCLUSÃO PELO MINFRA 7
ASSINATURA DE COMPRA E VENDA DE AÇÕES DA CODESA MARCA PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS 8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF ***9***
PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DA FROTA RODOVIÁRIA BRASILEIRA É TRANSFORMADO EM LEI 9
SANCIONADA LEI QUE AUTORIZA USO DE DRAWBACK SUSPENSÃO PARA COMPRA DE SERVIÇOS 9
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***11***
EDITORIAL – A URGÊNCIA DA QUESTÃO FERROVIÁRIA EM SANTOS 11
NACIONAL - HUB – CURTAS 11
Pátio ferroviário 1 ..... *11*
Pátio ferroviário 2 ..... *12*
Açúcar 1 ..... *12*
Açúcar 2 ..... *12*
NACIONAL - FIP CODESA SE TORNA ACIONISTA MAJORITÁRIO DA COMPANHIA DOCAS DO ES 12
NACIONAL - COMPANHIA AMPLIA FATURAMENTO E MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS 13
NACIONAL - PRAZO DE CONTRIBUIÇÃO PARA PLANO SETORIAIS DE TRANSPORTES É PRORROGADO 14
NACIONAL - MAERSK INVESTE EM SISTEMA DE MONITORAMENTO DE CONTÊINERES REFRIGERADOS 15
REGIÃO SUDESTE - SPA LANÇA CHAMAMENTO PARA INTERESSADOS NA GESTÃO DA FIPS 17
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE ITAQUI BATE RECORDE EM AGOSTO 18
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO 19
REGIÃO NORDESTE - PROJETO ABRE CRÉDITO DE R$ 849 MIL PARA OBRAS NO PORTO DE FORTALEZA 20
INTERNACIONAL - MAIOR COMBOIO DE NAVIOS ZARPA DA UCRÂNIA EM UM ÚNICO DIA 20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***21***
PORTO DE XANGAI ABRE CENTRO DE CONTÊINERES VAZIOS DE 3 MILHÕES DE TEU 21
BNDES POSTERGA PARA O DIA 19 AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE VENDAS DAS AÇÕES DA SPA 22
PORTOCEL JÁ PODE OPERAR NAVIOS COM MAIOR CAPACIDADE DE CARGA 23
INSCRIÇÕES ESGOTADAS PARA O MODO PRESENCIAL NO V CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM 24
CHINA DISPARA NA IMPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA DO BRASIL 25
CMA CGM CRIA FUNDO ESPECIAL DE US$ 1,5 BILHÃO PARA ACELERAR A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO TRANSPORTE E NA LOGÍSTICA 26
PROMULGADA LEI QUE FACILITA REAJUSTES DA TABELA DO FRETE RODOVIÁRIO DE CARGAS 29
NOVA LEI REGULAMENTA TELETRABALHO E ALTERA REGRAS DO AUXÍLIO-ALIMENTAÇÃO 30
JORNAL O GLOBO – RJ ***31***
SOJA DO BRASIL GANHA ESPAÇO: PELA 1A VEZ, MATO GROSSO ESTÁ 'MAIS PERTO' DA CHINA QUE IOWA 31
GOVERNO AVALIA A VOLTA DO HORÁRIO DE VERÃO 32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***33***
STF VAI COMEÇAR A JULGAR PISO DE ENFERMAGEM NO PLENÁRIO VIRTUAL NESTA SEXTA-FEIRA 33
BATALHA CONTRA INFLAÇÃO NÃO ESTÁ GANHA E BC NÃO PENSA EM QUEDA DE JUROS NO MOMENTO, DIZ CAMPOS NETO 34
PISO DA ENFERMAGEM FAZ STF CONSIDERAR INCONSTITUCIONAL UMA LEI PREVISTA NA CONSTITUIÇÃO 35
VALOR ECONÔMICO (SP) ***36***
EXPORTAÇÃO E MERCADO INTERNO PUXAM CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA DE ALIMENTOS NO 1º SEMESTRE 36
ORÇAMENTO PARA O PROEX EM 2023 SERÁ 7,8% MENOR QUE NESTE ANO, PREVÊ PLOA 37
WILSON SONS EVOLUI COMBINANDO TRADIÇÃO, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE 38

PORTAL PORTOS E NAVIOS 39
CARIOCA ENGENHARIA MIRA SETOR PORTUÁRIO DE FORMA AMPLA 39
NOVAS REGRAS SOBRE ACESSO A TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS ENTRAM EM VIGOR EM OUTUBRO 40
EMPRESAS EUROPEIAS SINALIZAM DEIXAR A CHINA POR CAUSA DE GARGALOS LOGÍSTICOS 41
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 43
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 43

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUDIÊNCIA SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É NOVAMENTE ADIADA PELO BNDES

Inicialmente, o debate ocorreria em 22 de agosto e depois nesta terça-feira (6)
Por: Estadão

Os estudos passam por tramitações na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e BNDES Foto: Matheus Tagé/AT

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) adiou novamente a realização de audiência pública para discutir a desestatização do Porto de Santos e receber sugestões ao processo, conforme aviso publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira (6). Agora, a nova data será 19 de setembro.

Inicialmente, o debate ocorreria em 22 de agosto e depois em 6 de setembro. A audiência do dia 19 será virtual e terá início às 9h30. Os interessados em participar podem obter informações no site do BNDES.

Na última quinta-feira, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, disse que enviou "informalmente" na terça-feira, 30, ao Tribunal de Contas da União (TCU) todos os estudos e projeto para a privatização do terminal.

Sampaio disse esperar que todos os ritos de governança para que o projeto seja enviado formalmente ao TCU se encerrem até o dia 16.

Os estudos passam por tramitações na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e BNDES.

Como já mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o ministro tem reiterado que o governo pretende leiloar o Porto de Santos ainda neste ano, apesar do calendário apertado. A expectativa do governo é de que o processo tenha uma tramitação breve na Corte de Contas.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/09/2022

CONSÓRCIO ASSINA COMPRA DA CODESA E ABRE CAMINHO PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Em cerimônia no Espírito Santo, ministro da Infraestrutura fala em geração de 15 mil vagas com desestatização
Por: Anderson Firmino

Representantes do Governo Federal e do grupo Quadra Capital assinaram ontem o contrato de compra e venda das ações da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O leilão, realizado

em 30 de março, foi vencido pelo consórcio FIP Shelf 119 Multiestratégia, com uma outorga de R$ 106 milhões. O grupo passa a ser o acionista majoritário da Autoridade Portuária. O próximo passo será a assinatura do contrato de concessão, no próximo dia 20.

Assinatura contou com presença de autoridades do Governo Federal e do novo comando dos portos capixabas Foto: Divulgação/Codesa

Até essa data, a gestão da Codesa seguirá com a atual diretoria executiva, em uma fase de transição. Pelos próximos 35 anos, o investimento da Quadra Capital nos portos capixabas será de pelo menos R$ 850 milhões, sendo R$ 335 milhões voltados à ampliação dos portos de Vitória e Barra do Riacho.

O evento, realizado em Vitória, contou com a participação do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Em seu discurso, ele reforçou que a privatização da Codesa abre caminho para a concessão das demais Autoridades Portuárias brasileiras, como Itajaí (SC), São Sebastião e Santos. No Espírito Santo, a expectativa, segundo ele, é de geração de 15 mil empregos.

“Fizemos leilão da Eletrobras, fatiamos a BR Distribuidora e continuamos caminhando na direção do que acreditamos. Isso passa por andar de mãos dadas com o setor privado. O Grupo Quadra é ousado, corajoso, não se furta em investir no País. O Produto Interno Bruto (PIB) do País passa pelo setor portuário. Escolhemos a Codesa (para ser o primeiro leilão) por ter portos bem estruturados e temos certeza que, a partir de agora, teremos investimentos e a eficiência do setor privado para os portos de Vitória e Barra do Riacho”.

O ministro ressaltou a importância da infraestrutura para o futuro do País. “Ela faz parte da independência de um povo. Estamos trabalhando para cavar estas estacas, tornando o Brasil cada vez mais eficiente. O esforço do setor privado, quando encontra técnicos, tem um poder enorme de transformação”.

Novo executivo
Nome escolhido pela Quadra para ser o CEO da Codesa, Ilson Hulle também discursou no evento. Anteriormente, ele foi diretor da Log In, empresa que é dona do Terminal de Vila Velha, também no Espírito Santo.

Segundo Hulle, a ideia é investir o que for preciso para tornar o Porto de Vitória, em especial, uma referência em termos de movimentação. “Seremos um porto aberto, especialmente para as comunidades ao redor, eficiente e moderno, com muito respeito à população e ao meio ambiente”.

Santos
No caso do Porto de Santos, a privatização, que deve ser pelo prazo de 50 anos, tem projeção de investimentos na ordem dos R$ 16 bilhões, além de cerca de 60 mil postos de trabalho gerados direta e indiretamente. A expectativa do Ministério da Infraestrutura é de um aumento de 160 milhões de toneladas movimentadas ao ano para 290 milhões de toneladas anuais ao longo das próximas décadas.

Na última semana, o Tribunal de Contas da União (TCU) confirmou que pretende agilizar a autorização para que a Santos Port Authority (SPA) seja privatizada. A documentação foi enviada pelo Ministério da Infraestrutura, antes da aprovação pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A informação foi divulgada por Marcelo Sampaio e por Augusto Nardes, ministro do TCU, durante o Summit Portos 2022, realizado em Brasília pelo Grupo Tribuna na semana passada.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/09/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RODOVIA NO EXTREMO-SUL DO RIO GRANDE DO SUL CHEGA A 60 QUILÔMETROS RECUPERADOS PELO MINFRA

Revitalização de 15 quilômetros da BR-472/RS facilita o acesso e a saída do Brasil por viajantes dos países do Mercosul

O Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entregou nesta terça-feira (6) 15 quilômetros de pistas recuperadas na BR-472/RS, em Itaqui, cidade gaúcha localizada próxima à fronteira do Brasil com a Argentina. No total, já são 60,6 quilômetros de pistas recuperadas na rodovia, uma das principais entradas rodoviárias para viajantes dos países do Mercosul ao Brasil.

Entre os serviços previstos no contrato de restauração e manutenção (Crema) até 2025, estão a recuperação e restauração das pistas e dos acostamentos, melhoramentos de acessos, da drenagem, da sinalização e das obras de arte especiais (pontes e viadutos). O contrato ainda prevê ações de conservação e manutenção rotineiras como limpeza da pista, roçada e poda.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 06/09/2022

PUBLICADO CHAMAMENTO PARA GESTÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Empresas têm até 15 dias úteis para enviar documentos, após publicação do edital no DOU

Interessados em constituir a cessionária que administrará a ferrovia interna do Porto de Santos (FIPS) pelo prazo de 35 anos já podem conferir a documentação necessária para participar da seleção. O edital de chamamento foi divulgado nesta segunda-feira (5) no site da Santos Port Authority (SPA), a autoridade portuária de Santos, e será publicado no Diário Oficial da União (DOU) nos próximos dias.

Aprovado em julho pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o projeto da FIPS prevê que o titular do contrato de cessão será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento e terá de realizar investimentos da ordem de R$ 891 milhões. A novidade é o contrato com perfil associativo, ou seja, os habilitados compartilharão custos e operações ao longo da vigência contratual.

Atualmente, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano e necessita alcançar 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume oriundo das ferrovias ligadas ao Porto de Santos, das concessionárias MRS, Rumo e VLI.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 05/09/2022

AGREX DO BRASIL ADMINISTRARÁ TERMINAL DE PORTO FRANCO (MA), NA FERROVIA NORTE-SUL, POR MAIS 15 ANOS

Empresa já operava no pátio, que tem área total de 37 mil metros quadrados, desde 2005. Leilão ocorreu nesta segunda-feira (5)

O terminal ferroviário de Porto Franco, no Maranhão, continuará sendo administrado pela Agrex do Brasil, empresa do segmento agrícola subsidiária do Grupo Mitsubishi, pelos próximos 15 anos. O

leilão de concessão da área, às margens da Ferrovia Norte-Sul (FNS) ocorreu nesta segunda-feira (5) e é parte das atividades do Setembro Ferroviário, mês dedicado à entregas voltadas para esse tipo de transporte.

Com a assinatura do contrato de concessão de uso, que deve ocorrer em outubro, a empresa dará continuidade às operações do terminal pertencente à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., iniciadas em 2005. Denominada de Lote 4, a área é destinada à armazenagem e movimentação de granéis sólidos agrícolas e tem 37.073,24 metros quadrados.

A concessão dessa área tem o propósito de manter o pátio de Porto Franco (MA) como um polo de carga de destaque na operação de transbordo ferroviário, contribuindo para reduzir o custo logístico na exportação dos grãos de parte das regiões Norte e Nordeste do Brasil.

FNS
Iniciada em 1987, a construção da FNS previa um traçado inicial que previa uma extensão de aproximadamente 1.550 quilômetros, de Açailândia (MA) a Anápolis (GO), atravessando os estados do Maranhão, de Tocantins e Goiás. O terminal de Porto Franco (MA) está localizado no tramo norte da ferrovia, trecho subconcedido à VLI em 2007.

A estruturação e concessão de áreas de terminais é uma das principais diretrizes de negócios da Valec. Nos últimos dois anos, a estatal promoveu três leilões e cinco consultas públicas dentro do Programa Terminais Inteligentes.

*Com informações da assessoria de comunicação da Valec
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 05/09/2022

OBRA DO CONTORNO DE MESTRE ÁLVARO, NO ESPÍRITO SANTO, CHEGA A 57% DE CONCLUSÃO PELO MINFRA

Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vistoriou o empreendimento que beneficiará cerca de 2 milhões de pessoas nesta segunda-feira (5)

DNIT executa terraplenagem, desmonte de rocha e construção de elevados - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Estratégico para o transporte rodoviário de cargas no Espírito Santo, o Contorno de Mestre Álvaro está com as obras 57% concluídas. Quando finalizado, o empreendimento dará agilidade ao fluxo de caminhões de cargas, que terão uma via alternativa para trafegar sem ter que atravessar a capital capixaba, beneficiando toda a região metropolitana de Vitória (ES). Para que isso seja possível, serão investidos R$ 456,4 milhões na obra, no total.

Os veículos pesados que fazem o transporte de mercadorias em direção ao Porto de Vitória passarão a circular por um corredor logístico de aproximadamente 20 quilômetros de pista dupla. Com a implantação da nova pista, além do ganho em segurança, também há expectativa para a redução do tempo de viagem na BR-101/ES, reduzindo o tráfego em até 35% na região de Serra (ES) e, consequentemente, o número de acidentes de trânsito. A estimativa é que cerca de 50 mil veículos circulem diariamente pela rodovia.

Estruturantes

“Essa é uma obra estruturante, por se tratar de um corredor logístico estratégico, e pode ser considerada uma das maiores intervenções de infraestrutura no estado, beneficiando cerca de 2 milhões de pessoas e contribuindo para mais segurança e desenvolvimento na região”, declarou o ministro da Infraestutura, Marcelo Sampaio, que vistoriou o local nesta segunda-feira (5).

No momento, as equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes executam serviços de terraplenagem, desmonte de rocha, construção de obra de arte especial e de elevados.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 05/09/2022

ASSINATURA DE COMPRA E VENDA DE AÇÕES DA CODESA MARCA PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS

Próximo passo será a formalização do contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, que receberão R$ 850 milhões em investimentos privados

A desestatização da primeira autoridade portuária do Brasil foi concretizada nesta segunda-feira (5) com a assinatura do contrato de compra e venda das ações da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Leiloada em março deste ano, a Codesa – responsável pela administração dos portos de Vitória e de Barra do Riacho – foi arremetada pelo fundo de investimentos FIP Shelf 119 Multiestratégia.

Pelo contrato assinado, a previsão de investimentos chega a R$ 850 milhões, sendo R$ 335 milhões na ampliação dos dois portos. A União receberá repasses fixos anuais no valor de R$ 24,75 milhões e contribuições variáveis anuais equivalentes a 7,5% da receita. Os custos também envolvem uma taxa anual de fiscalização à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de R$ 3,188 milhões.

Com a desestatização, a Codesa ganhará agilidade administrativa e maior capacidade de investimento, refletindo em melhorias nos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, além de geração de renda para toda a região. "A privatização traz a experiência do setor privado para a operação dos portos. Foi um esforço do Governo Federal para trazer investimentos e gerar empregos", afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Após a concretização da mudança societária, o próximo passo é a assinatura do contrato de concessão dos dois portos que estão sob administração da Codesa. Isso deve ocorrer na próxima semana entre o Ministério da Infraestrutura, por meio da Antaq, e a empresa vencedora do certame.

Eficiência
Entre 2019 e 2021, mesmo com a retração econômica causada pela economia mundial e pela pandemia da covid-19, a Codesa ampliou seu faturamento anual de R$ 154 milhões para R$ 194 milhões, saindo de 7 milhões para mais de 8,5 milhões de toneladas de cargas movimentadas. "A Codesa ganhará agilidade administrativa e maior capacidade de investimento, de gerando emprego e renda para a região", disse o ministro.

O leilão da companhia capixaba é considerado um piloto para os leilões de outros ativos que estão programados para ainda este ano, como os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos, o maior da América Latina. A modelagem desenvolvida para a desestatização estimula a concessionária a desenvolver mais projetos, desenvolver mais os terminais, aumentar a capacidade portuária para atrair mais cargas e gerar ainda mais resultados.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 05/09/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DA FROTA RODOVIÁRIA BRASILEIRA É TRANSFORMADO EM LEI

O Renovar vai retirar de circulação veículos que não atendam parâmetros técnicos de rodagem ou que tenham mais de 30 anos de fabricação

Foi sancionada, nesta segunda-feira (5/9), a Lei Nº 14.440, de 2 de setembro de 2022 que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no país – Programa Renovar. Trata-se de uma iniciativa do Ministério da Economia para estimular, de forma voluntária, a retirada de circulação de veículos que não atendam aos parâmetros técnicos de rodagem ou que tenham mais de 30 anos de fabricação.

O objetivo é aumentar a produtividade, a competitividade e a eficiência da logística no país, melhorando a qualidade de vida dos profissionais de transporte. A ação também dá mais segurança nas estradas e reduz a emissão de gases no meio ambiente.

O Renovar integra ações público-privadas. A União oferecerá recursos para a recompra dos caminhões em final de vida útil. O setor privado, em contrapartida, poderá ofertar produtos e serviços – crédito cooperativado, garantia estendida, revisões, seguros, consórcios etc – que beneficiarão os usuários do programa na aquisição de veículos novos.

Recompra de caminhão
A implantação do programa será feita em etapas, com a coordenação da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI). No primeiro momento, o programa promoverá a recompra do caminhão a ser sucateado e o caminhoneiro receberá o valor de mercado do veículo, com recursos das empresas contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural.

A prioridade para o acesso aos benefícios previstos será dos transportadores autônomos de cargas e associados das cooperativas de transporte de carga. Segundo a Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Minfra), existem mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil – cerca de 26% deles têm mais de 30 anos de fabricação.

A adesão ao programa é voluntária. Os interessados em participar do Programa deverão comprovar a baixa definitiva do registro do bem elegível e de seu desmonte ou destruição, como sucata.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 06/09/2022

SANCIONADA LEI QUE AUTORIZA USO DE DRAWBACK SUSPENSÃO PARA COMPRA DE SERVIÇOS

A partir de 2023, exportadores brasileiros poderão aproveitar a isenção tributária do regime para compra de serviços como transporte, seguro, manejo e armazenagem de cargas

Foi sancionada nesta segunda-feira (5/9) a Lei nº 14.440, de 2 de setembro de 2022, que autoriza a inclusão de serviços no regime de drawback suspensão, entre outras disposições. A medida permite que os exportadores brasileiros adquiram serviços importados ou domésticos com suspensão do pagamento da contribuição para PIS/Pasep e da Cofins, desde que esses serviços sejam direta e exclusivamente vinculados à exportação ou à entrega, no exterior, de produto resultante da utilização do mecanismo de drawback.

O drawback suspensão é uma ferramenta de inserção internacional das empresas brasileiras que amparou a exportação de mais de US$ 61 bilhões em 2021 e, atualmente, abrange a desoneração tributária apenas na compra de mercadorias estrangeiras e nacionais destinadas à industrialização de produtos que serão exportados.

Com a nova legislação – que entrará em vigor em janeiro de 2023, para cumprir as regras fiscais do país –, os serviços relacionados à exportação de bens, como transporte, seguro, manejo e armazenagem de cargas, terão tratamento semelhante ao aplicado às mercadorias utilizadas na fabricação de itens vendidos ao exterior, gerando redução de encargos e maior competitividade para os exportadores locais.

Serviços na economia
A iniciativa ganha relevância no contexto do crescente aproveitamento de serviços por outros setores da economia, sobretudo o industrial, por meio das cadeias globais e regionais de valor. Dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) apontam que os serviços representam 35,7% do valor adicionado às exportações brasileiras de bens manufaturados.

A legislação publicada agora também está em sintonia com estudo de benchmarking internacional que verificou a prática da inserção de serviços em regimes aduaneiros especiais de processamento para exportação. O trabalho, disponível na página da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), foi conduzido no âmbito de Acordo de Cooperação Técnica firmado entre o Ministério da Economia e o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), tendo como escopo o G20 – grupo das 20 maiores economias do mundo.

Acesse a Análise da prática internacional relativa à inserção de serviços em regimes aduaneiros especiais de industrialização para exportação
https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/publicacoes-secex/defesa-comercial-e-interesse-publico/arquivos/analise-da-pratica-internacional-relativa-a-insercao-de-servicos-em-regimes-aduaneiros-especiais-de-industrializacao-para-exportacao.pdf

Os resultados do estudo revelaram que dez membros do G20 permitem a aquisição de serviços desonerados de tributos por meio de regimes similares ao drawback brasileiro – África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, França, Itália, México, Reino Unido, Rússia e União Europeia.

Esses membros do G20 adotam estratégias de inclusão de serviços em regimes aduaneiros especiais para industrialização de bens voltados à exportação conjugadas com políticas tributárias internas de âmbito geral, mostrando que a medida sancionada pelo Poder Executivo do Brasil já vem sendo aplicada por diversos países para aumentar a neutralidade tributária e melhorar as condições de competição nas suas vendas externas.

Ajustes e regulamentação
Para a operacionalização da nova legislação, o governo federal realizará ajustes em sistemas de controle informatizado e editará uma portaria regulamentando os critérios de concessão, fruição, acompanhamento e fiscalização do regime de drawback suspensão, considerando a possibilidade de utilização de serviços.

O custo fiscal estimado para o próximo ano, em razão do ato normativo sancionado pelo Poder Executivo, será de aproximadamente R$ 1,1 bilhão, conforme previsto no Projeto de Lei Orçamentária (PLOA) encaminhado ao Congresso Nacional.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 06/09/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A URGÊNCIA DA QUESTÃO FERROVIÁRIA EM SANTOS

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

O edital de chamamento público para as empresas interessadas em formar a concessionária da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), no litoral de São Paulo, foi lançado nessa segunda-feira. O modelo proposto pela Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos), e que já tem o aval do Tribunal de Contas da União (TCU), prevê a associação de companhias que vão compartilhar a gestão da malha ferroviária, sua operação, manutenção e, principalmente, ampliação durante 35 anos. Estão previstos investimentos de R$ 891 milhões, a maior parte deles nos primeiros cinco anos da concessão.

Esses aportes são essenciais para a logística do Porto de Santos, para manter sua eficiência e evitar o aumento de custos operacionais. Isso porque a malha ferroviária interna do Porto, aquela que atende diretamente seus trechos de cais e terminais, está próxima da total saturação. Sua utilização está em 94% de sua capacidade, que é de 50 milhões de toneladas transportadas por ano.

E as demandas das concessionárias ferroviárias que atendem ao complexo marítimo - MRS, Rumo e VLI - deve dobrar no prazo de cinco a dez anos e, logo depois, atingir 115 milhões de toneladas/ano. O Porto de Santos tem de estar preparado para atender esse novo fluxo de cargas ferroviárias e, para isso, sua malha deve ser modernizada, otimizada e ampliada. Caso contrário, o complexo até pode conseguir receber esse volume de mercadorias, mas ela terá de ser transbordada para caminhões, aumentando seu custo logístico - o que, em última análise, irá reduzir sua competitividade e afetar negativamente o comércio exterior brasileiro.

A expectava da SPA é ter as empresas interessadas formando a nova gestora da malha ferroviária interna e assinar o contrato de concessão da Fips ainda neste ano, a fim de garantir o início das obras o quanto antes.

Realmente, a situação ferroviária do Porto de Santos é urgente e não comporta esperar mais por investimentos. E é claro que compartilhar esses aportes por várias empresas, que vão atuar em associação, amplia as chances de sucesso desses empreendimentos. Mas, independente da estratégia adotada, é essencial que a malha interna do cais santista seja ampliada, a fim de escoar o maior volume de cargas transportada em vagões que chegará à região. Nessa cadeia logística, Santos tem a promessa de cargas e deve se preparar para ela da melhor forma possível, do ponto de vista logístico. E, nessa equação, não pode ser um gargalo, mas uma solução.

Que a constituição da nova concessionária seja concluída o quanto antes e os investimentos necessários na Fips sejam feitos a tempo, que o Porto de Santos cumpra seu papel no escoamento das cargas de exportação brasileiras. A questão é urgente e não pode esperar mais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PÁTIO FERROVIÁRIO 1

A Agrex do Brasil, empresa agrícola do Grupo Mitsubishi, venceu ontem o leilão do terminal ferroviário de Porto Franco (MA), localizado às margens da Ferrovia Norte-Sul (FNS). A companhia já administrava a instalação desde 2005 e agora, com um novo período de concessão, vai explorar a área por mais 15 anos. Segundo o Ministério da Infraestrutura, o contrato deve ser assinado no

próximo mês. Pertencente à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (empresa de planejamento ferroviário da pasta), o lote, de 37,07 mil metros quadrados, é destinado à armazenagem e à movimentação de granéis sólidos agrícolas.

PÁTIO FERROVIÁRIO 2

De acordo com o Ministério, essa concessão vai manter o pátio de Porto Franco atuando como um polo de carga operando no transbordo ferroviário, reduzindo o custo logístico na exportação dos grãos pelos terminais do Norte e do Nordeste do Brasil. O terminal fica no tramo norte da ferrovia, trecho concedido à VLI em 2007.

AÇÚCAR 1

As exportações de açúcar pelos portos do Paraná voltaram a crescer nos últimos dois meses, após registrar quedas em maio e junho. Segundo informações da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), 600,34 mil toneladas foram embarcadas nos terminais do estado no mês passado. O resultado aponta uma alta de 92% em relação a agosto de 2021 (312,4 mil toneladas). Em julho, o volume carregado foi de 623,36 mil toneladas, 9,3% a mais do que os 570,09 mil do mesmo mês em 2021.

AÇÚCAR 2

Essa alta, após as quedas no bimestre anterior, foi devido a atrasos nas lavouras do Paraná e do Mato Grosso do Sul, estados de origem da maior parte do açúcar escoado por esses portos, segundo a Appa. Essa demora ocorreu por questões climáticas. De acordo com a autoridade portuária, o crescimento deve continuar nas operações deste mês. “Entre as dez embarcações que já aguardam em porto e outras 11 anunciadas, são mais 731,09 mil toneladas de açúcar que devem ser carregadas nos portos de Paranaguá e Antonina”, informou a companhia, em nota.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

NACIONAL - FIP CODESA SE TORNA ACIONISTA MAJORITÁRIO DA COMPANHIA DOCAS DO ES

Após formalização do controle acionário, próximo passo será a assinatura da concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Representantes do Ministério da Infraestrutura e Quadra Capital assinaram o contrato no Cais Comercial de Vitória, na manhã de ontem

O contrato de compra e venda da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) foi assinado, na manhã de ontem, entre o Ministério da Infraestrutura e a Quadra Capital, vencedora do leilão, no Cais Comercial de Vitória (ES). O ato marca a primeira privatização portuária do País.

A partir de agora, o Fip Codesa, fundo de investimento gerido pela Quadra Capital, passa a ser o acionista majoritário e controlador da empresa. Com a assinatura do contrato, ele passa a ter 90% das ações da empresa, percentual que pode aumentar. De acordo com a legislação, 10% das ações ordinárias da companhia (650.916.000 unidades) devem ser oferecidas para serem adquiridas por seus trabalhadores, tanto os da ativa como os aposentados dessa parcela, as que não forem arrematadas terão de ser compradas pelo novo controlador, ampliando sua participação.

Após esta etapa, o próximo passo será a assinatura do contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, prevista para o dia 20, entre o Ministério da Infraestrutura, por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e a empresa vencedora do certame.

O processo de desestatização da Codesa foi conduzido pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, sob coordenação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

“A privatização traz a experiência do setor privado para a operação dos portos", disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, durante o seu pronunciamento na cerimônia de assinatura do contrato, que contou ainda com as presenças do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, o diretor-presidente da Codesa, Bruno Fardin, o futuro CEO da companhia, Ilson Hulle, entre outras autoridades.

A Codesa foi privatizada após 116 anos como empresa pública. O fundo de investimentos multe estratégia Shelf 119, da Quadra Capital, arrematou a companhia com oferta de R$ 106 milhões, em leilão realizado no dia 30 de março, na Bolsa de Valores de São Paulo – B3.

O contrato é de 35 anos, prorrogável por mais 5 anos. Pelo contrato assinado, a Quadra Capital assume o compromisso de adquirir as ações da companhia por R$ 326 milhões e investir R$ 850 milhões, sendo R$ 335 milhões na ampliação dos dois portos. A União receberá repasses fixos anuais no valor de R$ 24,75 milhões e contribuições variáveis anuais equivalentes a 7,5% da receita. Os custos também envolvem uma taxa anual de fiscalização à Antaq de R$ 3,188 milhões.

“Com a concessão do ativo do porto e a privatização da Companhia Docas, e investimentos da ordem de R$ 850 milhões, vamos ter mais de 15 mil empregos sendo gerados nos próximos anos e esse investimento vai dar maior eficiência para o porto, vai atrair mais carga. É um ciclo positivo, de desenvolvimento e progresso não só para o porto, mas para toda a região de Vitória”, destacou Sampaio.

Em nota, a Autoridade Portuária da Codesa informou que a companhia permanecerá a cargo da diretoria executiva. Na tarde de ontem, ocorreu ainda a nomeação dos novos membros do Conselho de Administração.

Por fim, a atual gestão da companhia reiterou que "uma Codesa mais ágil e dinâmica e com respeito à sua história e ao legado construído contribuirá para a criação de renda e riqueza aos seus colaboradores, aos seus parceiros e a toda sociedade capixaba".

Novo executivo
Nome escolhido pela Quadra Capital para ser o CEO da Codesa, Ilson Hulle também discursou no evento. Anteriormente, ele foi diretor da Log In, empresa que é dona do Terminal de Vila Velha, também no Espírito Santo.

Segundo Hulle, a ideia é investir o que for preciso para tornar o Porto de Vitória, em especial, uma referência em termos de movimentação. “Seremos um porto aberto, especialmente para as comunidades ao redor, eficiente e moderno, com muito respeito à população e ao meio ambiente”.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

NACIONAL - COMPANHIA AMPLIA FATURAMENTO E MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Companhia Docas do Espírito Santo ampliou seu faturamento anual de R$ 154 milhões para R$ 194 milhões, saindo de 7 milhões para mais de 8,5 milhões de toneladas de cargas movimentadas

entre 2019 e 2021. Os avanços ocorreram mesmo com a retração econômica causada pela economia mundial e pela pandemia da Covid-19, segundo o Ministério da Infraestrutura.

"A Codesa ganhará agilidade administrava e maior capacidade de investimento, gerando emprego e renda para a região", disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

O leilão da companhia capixaba é considerado um piloto para os leilões de outros avos que estão programados para este ano, como os portos de Itajaí, São Sebastião e Santos, o maior da América Lana.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

NACIONAL - PRAZO DE CONTRIBUIÇÃO PARA PLANO SETORIAIS DE TRANSPORTES É PRORROGADO

Endades ligadas ao setor de transporte pediram mais tempo para enviar propostas
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Para o Minfra, a definição de complexo portuário passa a ser o conjunto de portos que compartilham de uma mesma linha d'água e têm um conjunto linear de municípios

O Ministério da Infraestrutura prorrogou o prazo de tomada de subsídios para todos os Planos Setoriais do governo. O anúncio foi feito ontem pelo diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária (DGMP/SNPTA) Otto Luiz Burlier.

Ele participou do webinário "Tomada de Subsídios Planos Setorial Hidroviário e Portuário" promovido pelo Ministério da Infraestrutura e Empresa de Planejamento e Logística (EPL). Segundo o diretor, o adiamento se deu após pedidos de entidades ligadas ao setor de transportes terrestres.

"Iniciamos na semana passada essas reuniões participavas para tratar da tomada de subsídios. Atendemos pedidos de entidades, pois entendemos que é importante ampliar esse prazo para o próximo dia 11. Precisamos de uma ampla participação de forma a contribuir para o plano setorial portuário que pretendemos entregar até o fim do ano", disse.

Os Planos Setoriais são os responsáveis por identificar as principais ações necessárias para o desenvolvimento dos subsistemas de transportes nacionais (Ferroviário, Rodoviário, Hidroviário, Portuário e Aeroviário). Os documentos fazem parte do Planejamento Integrado de Transportes, previsto na Portaria Minfra 123, de 21 de agosto de 2020.

Os quatro Planos Setoriais foram estruturados e definidos de acordo com elementos de análise comuns, tanto em resultados diretos e indiretos quanto em propriedades globais. O primeiro utiliza dados de pessoas transportadas; fluxos de veículos e de cargas; ocorrências; emissões de ruídos; roubos; acidentes; emissões de material particular como gases de efeito estufa; resultados indiretos de desenvolvimento de infraestrutura, socioeconômica e tecnológica; integração e desenvolvimento territorial.

Já as propriedades globais de cada um tratam do nível de serviço, acessibilidade, eficiência, segurança, sustentabilidade e atualidade. Além disso, cada um desses elementos de representação foi decomposto em dimensões, indicadores e metas ainda mais específicos.

Novos conceitos

Durante o webinar, foi explicada a nova metodologia e que o Plano Setorial Portuário (PSPORT) trouxe uma nova definição para o conceito de complexo portuário, incluindo conjunto de ancoradouros; docas; cais; pontes e píeres de atracação e acostagem; armazéns; vias internas e áreas de movimentação de cargas; e centros de distribuição.

Agora, a definição de complexo portuário será o conjunto de portos que compartilham de uma mesma linha d'água e têm um conjunto linear de municípios. Esse conceito será aplicado tanto para portos marítimos quanto para grupos de portos e instalações portuárias interiores.

Além do mapeamento, o PSPORT revisitará agrupamentos de complexos portuários, atualmente usados para o planejamento de transporte. Contudo, a lógica será ampliada, com atualização de dados dos complexos portuários – por meio de dados dos seus respectivos planos mestres – e a identificação de outras categorias de instalações portuárias que, majoritariamente, agregam instalações de micro e pequeno porte. A ideia é que essas áreas sejam alvo de análises e ações públicas para atrair novos investimentos.

Conforme reportagem publicada pelo BE News de ontem, O PSPORT mapeou 720 instalações mapeadas que compreendem, em sua maioria, os tradicionais portos organizados e os Terminais de Uso Privado (TUPs). Mas também foram identificados Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), Estações de Transbordo de Carga (ETCs), instalações autorizadas, entre outras.

Com a mudança de conceito, essas 720 instalações foram organizadas em 46 complexos portuários distribuídos em quatro categorias (CATs). São eles: CAT-A (com porto organizado de grande porte), CAT-B (com porto organizado de médio porte), CAT-C (sem porto organizado ou com PO de pequeno porte) e CAT-D (sem porto organizado).

Segundo George Lavor Teixeira, coordenador de Planos da EPL, o objetivo da mudança é permitir uma melhor organização dos instrumentos de Gestão e Planejamento operacional individuais para cada complexo portuário.

"Essa agregação nos permitirá depois trazer novas proposições para melhorar os instrumentos de gestão e planejamento operacional. Os dois níveis iniciais manteriam planos mestres e os outros podem ser passíveis de instrumentos mais simplificados", afirmou.

Novos diagnósticos
Além das mudanças de conceito, o PSPORT não trará contribuições, diagnósticos e proposições individuais de um porto e sim de todo o complexo portuário. A ideia é buscar uma análise mais regional e tentar entender se as regiões estão sendo atendidas por um conjunto de infraestrutura que resolvem suas necessidades. Até mesmo a definição de complexos industriais foi revisitada.

"Não será o plano setorial portuário que vai dizer se a capacidade precisa melhorar especificamente em qual porto. Ele dirá é se o complexo precisa, ou não, ampliar sua capacidade de movimentação de granéis sólidos ou carga conteinerizada, por exemplo. O que será dito, portanto, é se as regiões precisam de investimentos em determinada categoria de produto ou conjunto de acessos portuários", disse Teixeira.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

NACIONAL - MAERSK INVESTE EM SISTEMA DE MONITORAMENTO DE CONTÊINERES REFRIGERADOS

Tecnologia permite ao cliente acompanhar a condição da carga perecível em tempo real
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

No Brasil, os principais portos de exportação de produtos refrigerados são Santos (SP), Itajaí (SC), Paranaguá (PR), Itapoá (SC) e Rio Grande (RS)

AS INFORMAÇÕES DO SISTEMA PERMITEM AVALIAR A QUALIDADE DO PRODUTO EM SEU PERÍODO DE VIAGEM, EVITANDO PREJUÍZOS ORIUNDOS DA PERDA DE ALIMENTOS

A empresa de transporte marítimo Maersk, maior exportadora de refrigerados do Brasil, tem investido em tecnologia para manter a qualidade dos produtos perecíveis que viajam em seus contêineres reefers. Um dos sistemas é o Gerenciamento Remoto de Contêineres (RMC - Remote Container Management) que permite aos clientes acompanhar a condição da carga em tempo real.

A ferramenta está instalada em cada um dos contêineres frigoríficos e tem a função de monitorar a temperatura, umidade, atmosfera e localização por GPS. As informações permitem avaliar a qualidade do produto em seu período de viagem, evitando prejuízos oriundos da perda de alimentos.

Isso porque, por muitos anos, a indústria não tinha conhecimento do que acontecia dentro dos contêineres refrigerados que exportam aves, bovinos, suínos congelados, sucos concentrados e frutas frescas do Brasil, e consequentemente, não sabia como estava a qualidade dos produtos. Muitos desses alimentos acabavam se perdendo ao longo do trajeto por não estarem na temperatura adequada ou por conta dos desafios com embarques.

“O parceiro de assistente virtual da RCM é o Captain Peter, a plataforma de visibilidade que nossos clientes usam que exibe os dados de monitoramento para as condições em cada um de seus contêineres frigoríficos. Isso permite que eles tomem decisões significativas baseadas em dados com base nas métricas relatadas em uma variedade de painéis e notificações proavas”, explica Michael McBride, especialista de Gerenciamento Remoto de Contêineres do grupo Maersk.

No Brasil, os principais portos de exportação de produtos refrigerados são Santos (SP), Itajaí (SC), Paranaguá (PR), Itapoá (SC) e Rio Grande (RS). A China continua sendo o maior destino, seguido pelo Oriente Médio, África Ocidental e África do Sul.

Os volumes que seguem para os Estados Unidos também são significativos e essas longas distâncias indicam a importância do monitoramento durante toda a jornada do contêiner refrigerado para conservar as mercadorias, uma vez que permite aos embarcadores avaliarem a condição da carga com temperatura controlada.

A Fyffes, um dos maiores importadores e distribuidores de produtos tropicais, por exemplo, usou os dados de visibilidade do Captain Peter para se antecipar a um possível problema de qualidade do produto, resolvê-lo e melhorar o resultado.

Neste caso, eram dez contêineres refrigerados carregados com bananas da Costa Rica que estavam a caminho do Porto da Filadélfia. Antes que o navio chegasse ao porto de destino, a Fyffes revisou os relatórios de dados baseados na web do Capitan Peter e descobriu que a temperatura em um dos frigoríficos estava ligeiramente elevada, o que causou um amadurecimento mais rápido da fruta.

“Com essa informação, o cliente vendeu primeiro esse carregamento específico de bananas para maximizar seu valor de mercado e prazo de validade. Aqui vemos que os dados de visibilidade da cadeia de frio permitiram que a Fyffes trabalhasse de forma mais colaborativa com o cliente para

aumentar a satisfação e construir um relacionamento comercial mais forte", destacou o especialista de Gerenciamento Remoto de Contêineres da Maersk.

Segundo o vice-presidente de operações da Fyffes North América, David Otero, saber que as temperaturas estão na faixa aceitável durante a viagem marítima é fundamental. "Precisamos garantir que entregamos consistentemente excelente qualidade aos nossos clientes, e o Captain Peter é uma ferramenta importante que garante que isso aconteça".

Carga danificada
Outro ponto importante e essencial no gerenciamento das cargas é que o controle e acesso aos dados pode indicar se uma carga foi danificada por conta do tratamento durante a viagem oceânica ou não.

"Tivemos recentemente uma experiência em que um carregamento de pescado congelado da Argentina foi exportado para o Reino Unido. Quando o peixe chegou ao seu destino final, o cliente alegou que o peixe estava estragado. É aqui que os insights de dados do Captain Peter foram fundamentais para abordar essa alegação", conta McBride.

Segundo ele, os dados indicaram que o peixe foi transportado em condições ideais ao longo da jornada oceânica. Foi determinado que as condições de temperatura insatisfatórias provavelmente ocorreram quando a carga chegou ao Reino Unido, seja na instalação de armazenamento a frio ou quando foi transportada para o interior por caminhão. "Nesse caso, os dados de visibilidade do capitão Peter esclareceram quaisquer suspeitas que o remetente vesse sobre qual parte da cadeia de frio falhou", explica ele.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

REGIÃO SUDESTE - SPA LANÇA CHAMAMENTO PARA INTERESSADOS NA GESTÃO DA FIPS

Titular do contrato de cessão terá de investir R$ 891 milhões e administrará o avo por 35 anos
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Segundo a SPA, a capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização

A Santos Port Authority (SPA) lançou o edital de chamamento público para interessados em constituir a cessionária que administrará a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). O edital e os anexos estão disponíveis no site do Porto de Santos e o aviso será publicado no Diário Oficial da União (DOU).

O projeto, enviado pela Autoridade Portuária, foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em julho. O titular do contrato de cessão será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos e terá de realizar investimentos da ordem de R$ 891 milhões, a maior parte nos primeiros cinco anos.

Segundo a SPA, "a capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização. Além disso, precisa ser expandida para dar vazão com eficiência à movimentação futura, cuja projeção é dobrar no prazo de cinco a 10 anos. Hoje, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 necessita alcançar 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume oriundo das ferrovias que deságuam no Porto de Santos (MRS, Rumo e VLI)".

Os interessados em se habilitar para constituir a Fips deverão encaminhar os documentos, em até 15 dias úteis, contados da data de aviso de publicação do edital no DOU, para o endereço eletrônico chamamento.fips@brssz.com, apresentando a relação de documentos prevista no edital. A decisão pela aprovação dos interessados será publicada no site da SPA (www.portodesantos.com.br) em até 5 dias úteis após o prazo da submissão, podendo a companhia, durante a avaliação, solicitar esclarecimentos e/ou documentos complementares.

Inovação
De acordo com a gestora do Porto de Santos (SP), o contrato associativo é a principal inovação da Fips, em que os habilitados compartilharão custos e operações. Ao longo de toda a vigência contratual serão realizados chamamentos públicos a cada dois anos, de forma a garantir o ingresso de novos associados na administração da Fips. A esmava da SPA é assinar o contrato ainda neste ano. As obras devem começar logo após a aprovação do projeto executivo. Veja, no quadro, as principais intervenções previstas.

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES PREVISTAS NO PROJETO EXECUTIVO:
· Pátio ferroviário entre o Canal 4 e a Ponta da Praia, dotado de três vias férreas para atendimento aos terminais de celulose;
· Viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4-Marinha;
· Passarelas de pedestres entre o Canal 4 e Ponta da Praia;
· "Pera" ferroviária, dois viadutos e passarela na região de Outeirinhos;
· Passarelas de pedestres na altura do canal do mercado e na Alfândega;
· Novo viário da segunda entrada do Porto de Santos, no Saboó.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE ITAQUI BATE RECORDE EM AGOSTO

Foi o melhor mês da história do complexo portuário do Maranhão, com 3,5 milhões de toneladas de carga movimentadas
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação/EMAP

Em 2021, Itaqui foi o porto que mais cresceu no Brasil, com 27% de acréscimo em sua movimentação de cargas, marca bem acima da média nacional

O RESULTADO DEVE-SE, PRINCIPALMENTE, POR CAUSA DA ALTA NA EXPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS, SOJA E MILHO, ALÉM DO FERRO-GUSA

O Porto do Itaqui, no Maranhão, bateu a marca histórica de carga movimentada em um único mês ao operar 3,5 milhões de toneladas só em agosto. Esse volume é superior a junho deste ano, que tinha sido o melhor mês da história do complexo até então, com 3,4 milhões de toneladas. No acumulado do ano, foram operadas mais de 22,3 milhões de toneladas de cargas. O resultado deve-se, principalmente, por causa da alta na exportação de granéis sólidos, soja e milho, além do ferro-gusa.

Para Ted Lago, presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), a Autoridade Portuária que administra o Porto do Itaqui, o crescimento é sustentado por investimentos públicos e privados e refletem a posição do porto público do Maranhão na liderança do escoamento de grãos do Arco Norte brasileiro.

“A nossa área de influência reúne estados produtores de três regiões brasileiras que utilizam o Itaqui, não só para escoar a sua produção de soja, milho e farelo, mas também para receber insumos importantes como combustíveis e fertilizantes, dentre outros”, afirma Ted Lago.

Em um ano desafiador para a economia mundial, o Porto do Itaqui vem mantendo a eficiência operacional e produtividade, com esmava de encerrar o ano com movimentação acima dos 30 milhões de toneladas de cargas.

A expectava é fechar 2022 com mais de 11 milhões de toneladas de soja movimentadas; três milhões de toneladas de milho; três milhões de toneladas de fertilizantes, e cerca de oito milhões de toneladas de granéis líquidos.

Segundo o levantamento feito pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), o Porto do Itaqui, ao lado do Porto de Santos (SP), foram os dois únicos complexos públicos que registarem variação positiva no período. O porto paulista movimentou 62,6 milhões de toneladas, um acréscimo de 5,6% em comparação ao mesmo período de 2021, já Itaqui registrou 15,7 milhões de toneladas, um incremento de 1,6%.

Crescimento
Em 2021, o Itaqui foi o porto que mais cresceu no Brasil, com 27% de acréscimo em sua movimentação de cargas, marca bem acima da média nacional, de acordo com os dados do anuário da Antaq. Foram 31 milhões de toneladas de cargas movimentadas no ano passado, elevando o porto maranhense a um novo patamar.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

REGIÃO NORDESTE - PROJETO ABRE CRÉDITO DE R$ 849 MIL PARA OBRAS NO PORTO DE FORTALEZA

Recursos serão utilizados para análises técnicas e elaboração de projetos das obras de aprofundamento do berço 103

Por VANESSA PIMENTEL ***vanessa@portalbenews.com.br***

O aprofundamento do berço permitirá a atracação de navios maiores e ganhos de competitividade

O Projeto de Lei do Congresso Nacional (PLN) 15/22 abriu crédito suplementar de R$ 849 mil para a Companhia Docas do Ceará (CDC), ligada ao Ministério da Infraestrutura. Os recursos serão utilizados para análises técnicas e elaboração de anteprojeto, projetos básico e executivo das obras de derrocagem do berço 103 no Porto de Fortaleza.

A obra consiste no aprofundamento do berço de atracação para permitir a operação de navios de maior porte no porto. A intenção é promover o crescimento da movimentação de carga de trigo, trazendo ganhos de competitividade em relação ao polo trigueiro local.

O projeto para aprofundamento do berço 103 está previsto no contrato de arrendamento dessa área. A CDC ficou responsável pela execução e o arrendatário pelo repasse dos recursos que custearão o investimento.

Como os recursos são oriundos da atividade fim da CDC, no que diz respeito ao Orçamento de Investimento, eles são classificados como geração própria.

O projeto deve ser analisado pela Comissão Mista de Orçamento antes de seguir para votação no Plenário do Congresso Nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

INTERNACIONAL - MAIOR COMBOIO DE NAVIOS ZARPA DA UCRÂNIA EM UM ÚNICO DIA

Com essa operação, já deixaram os portos 86 navios com 2 milhões de toneladas desde a suspensão do embargo

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O maior comboio de navios pelo Mar Negro, após o acordo com a Rússia, aconteceu no último domingo, segundo anunciou o governo ucraniano. Foram 13 navios saídos dos portos de Odessa, Chornomorsk e Pivdennyi, carregando 282,5 mil toneladas de produtos agrícolas para oito países.

Desde 22 de julho, quando entrou em vigor o acordo entre Ucrânia e Rússia, com intermediação da ONU e da Turquia, o país invadido conseguiu enviar pelo Mar Negro 86 navios, com 2 milhões de tone adas de grãos para 19 países, segundo nota do governo ucraniano nas redes sociais.

A Ucrânia corre contra o tempo. Em julho o governo previa exportar 60 milhões de toneladas de grãos em até nove meses, tempo que poderia se estender caso não funcionasse adequadamente o acordo entre os dois países em guerra. Em agosto, o movimento de grãos foi de 2,26 milhões de toneladas, representando queda de 59,5% se comparado a agosto de 2021.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE XANGAI ABRE CENTRO DE CONTÊINERES VAZIOS DE 3 MILHÕES DE TEU

Informações: Port Technology (6 de setembro de 2022)

Um centro de transporte de contêineres vazios iniciou suas operações no Porto de Xangai, o maior porto de contêineres do mundo. Imagem: Port Technology

Localizado na Zona Alfandegada Especial Abrangente de Yangshan, o centro de transporte de contêineres vazios para o nordeste da Ásia iniciou suas operações em 3 de setembro.

O novo centro tem capacidade para movimentar 3 milhões de TEU por ano e espera-se expandir a capacidade de movimentação do porto, impulsionar o comércio interno e externo e solidificar o status de Xangai como um centro de transporte internacional, disseram fontes oficiais.

“O novo centro nos ajudará a aplicar uma gestão digitalizada e inteligente para promover as comunicações entre portos e empresas de navegação, de modo a fornecer serviços de contêineres vazios para operadores de transporte marítimo, bem como clientes no nordeste da Ásia, ao longo da região do delta do rio Yangtze e áreas ao longo o rio Yangtze”, disse Gu Jinshan, presidente do Shanghai International Port Group (SIGP), que opera o porto.

De acordo com o SIPG, o lançamento do centro significa que mais contêineres vazios serão alocados na região do Delta do Rio Yangtze e nos portos costeiros circundantes por meio de rotas marítimas, rodovias e ferrovias.

As obras de construção do centro começaram em agosto de 2021, desenvolvidas em conjunto pela SIPG e pelos gigantes marítimos Maersk, CMA CGM, MSC e Evergreen.

Apesar das interrupções trazidas pelo COVID-19, o porto de Xangai registrou um crescimento constante na movimentação de contêineres de janeiro a agosto, com um tráfego de 26,8 milhões de TEU de janeiro a julho.

“Como o maior porto de contêineres do mundo, o porto de Xangai está acelerando a construção de uma rede de transporte global junto com portos ao redor da região do Delta do Rio Yangtze”, disse Zhao Yihuai, vice-diretor da Lin-gang Special Area Administration.

“O centro aumentará ainda mais a eficiência de alocação de recursos do porto de Xangai e contribuirá para a competitividade global e a influência internacional do porto de Xangai.”

No início de julho, as autoridades de Xangai e Pequim ordenaram mais rodadas de testes COVID-19 após a descoberta de novos casos nas duas cidades.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

BNDES POSTERGA PARA O DIA 19 AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE VENDAS DAS AÇÕES DA SPA

Informações: Port Technology (6 de setembro de 2022)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) postergou para o dia 19 de setembro a audiência pública do processo desestatização da SPA, originalmente marcada para esta terça-feira (6). Segundo o banco de fomento, a mudança de data se deu devido à necessidade de ajustes na modelagem e não afetará o cronograma previsto.

A audiência ocorrerá às 9h30, de forma virtual, e será destinada à apresentação dos termos para a alienação das ações da SPA, incluindo as condições de aquisição pelos empregados e aposentados da Companhia. A etapa integra o processo de desestatização do Porto de Santos.

Imagem: Santos Port Authority

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

PORTOCEL JÁ PODE OPERAR NAVIOS COM MAIOR CAPACIDADE DE CARGA

Informações: LogWeb (6 de setembro de 2022)

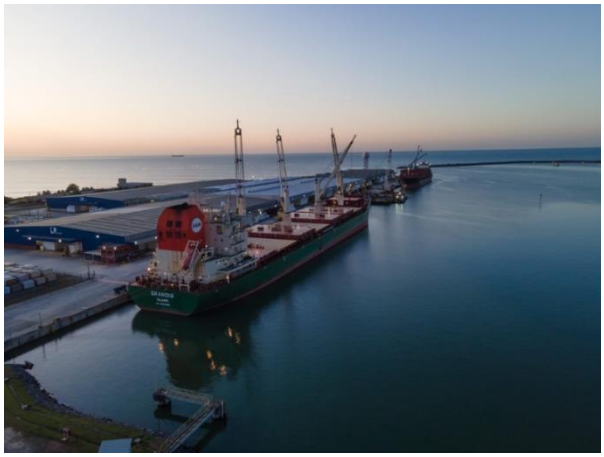


Imagem: LogWeb

O Portocel, terminal portuário situado no município de Aracruz (ES), vem realizando ao longo dos últimos anos uma série de estudos e melhorias que buscam otimizar o uso da sua infraestrutura. Como resultado, o terminal recebeu em julho, da Capitania dos Portos do Espírito Santo, aprovação para alterar a Norma de Tráfego e Permanência de Embarcações o que, na prática, equivale a dizer que está apto a receber navios com até 230 metros de comprimento e 85 mil toneladas de porte bruto, 21% acima da capacidade que podia operar até então. A largura do canal de acesso também ganhou 2 metros adicionais, passando a ser de 160 metros.

Essas novas condições somam-se a outras que Portocel vem oferecendo ao mercado de transporte marítimo, que incluem inovações tecnológicas e melhorias operacionais. São exemplos o equipamento spreader automático, solução desenvolvida internamente pelas equipes do Terminal e aprimorada com a parceria de empresas especializadas. O equipamento, utilizado na movimentação de celulose, amplia a produtividade e a segurança nos embarques do produto e vem despertando o interesse de outros portos ao redor do mundo.

Com o spreader automático, o engate dos fardos de celulose levados a bordo é feito com mínima intervenção humana, numa operação realizada com mais agilidade e segurança. Com a aprovação da operação do primeiro equipamento, Portocel está prestes a colocar um segundo em operação e tem sido consultado por outros terminais interessados na solução.

Profundidade – Outra melhoria importante que amplia a eficiência portuária em Portocel é a utilização do sistema de calado dinâmico para calcular a profundidade do canal de acesso e bacia de evolução do porto. O calado expressa a profundidade em que cada navio fica submerso, isto é, a distância existente entre a lâmina de água e a quilha da embarcação.

O sistema de calado dinâmico oferece exatidão no cálculo dessa profundidade, levando em conta variáveis como movimento das marés, correntes e outras. Assim, o navio pode ser operado sempre levando em conta as melhores condições de navegabilidade e com calado maior, o que permite ampliar a capacidade de carga em cada embarcação, além de antecipar ou retardar a atracação e desatracação da embarcação considerando as condições mais seguras de navegabilidade.

Com as melhorias implementadas, Portocel vem otimizando o uso de sua infraestrutura e fortalecendo sua vantagem competitiva no mercado. “O setor portuário tem evoluído e estamos atentos às oportunidades para tornar nossa operação ainda mais eficiente, segura e diversificada”, enfatiza Anderson da Silva Santos, gerente de Operações e Planejamento Portuário de Portocel.

O Terminal, notabilizado internacionalmente pela eficiência na movimentação de produtos florestais, vem utilizando a mesma eficiência para movimentar peças de grande porte, granito, produtos siderúrgicos e outras mercadorias. Com as melhorias e com a nova Norma de Tráfego e Permanência de Embarcações, o porto abre um leque para receber navios de classes que antes não operava, ampliando a oferta para o mercado de transporte marítimo.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

INSCRIÇÕES ESGOTADAS PARA O MODO PRESENCIAL NO V CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM

Informações: Santa Portal (6 de setembro de 2022)

Estão esgotadas as inscrições para o modo presencial do V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM, em Santos. Agora, os interessados em participar do evento só podem se cadastrar na modalidade online, no site da Sympla.

O V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM acontece nos próximos dias 15 e 16, no Sheraton Hotel, na Aparecida, em Santos. Os ingressos para a modalidade online custam entre R$ 50,00 (meia) e R$ 100,00 (inteira). Associados da ABDM pagam R$ 70,00, enquanto alunos de Direito da Unisanta não pagam.

A iniciativa é promovida pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e tem organização do Complexo Educacional Santa Cecília e Sistema Santa Cecília de Comunicação.

Veja a programação:

V Congresso de Direito Marítimo e Portuário traz temas de importância nacional; veja programação

Imagem: Santa Portal

O V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM acontece nos dias 15 e 16 de setembro, e promete trazer para o debate assuntos de importância nacional, com convidados de alto nível em cada painel. A programação completa já está disponível, confira abaixo.

A iniciativa é promovida pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e tem organização do Complexo Educacional Santa Cecília e Sistema Santa Cecília de Comunicação.

O presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, diz que a “SPA entende que o Congresso de Direito Marítimo e Portuário ABDM cumpre um papel fundamental no debate qualificado de temas tão caros para os mercados marítimo e portuário, por isso não poderia deixar de estar presente”.

“Será uma oportunidade de apresentar os avanços e desafios do Porto de Santos junto à comunidade portuária. Parabéns ao Sistema Santa Cecília por fomentar o diálogo de alto nível envolvendo nomes tão relevantes da administração pública e da iniciativa privada”, completa.

O presidente da ABDM, Marcelo Sammarco, considera que o evento será de extrema importância, tanto para a Baixada Santista quanto para todo o Brasil.

“Considerando os temas que serão tratados na programação do Congresso e palestrantes confirmados, podemos dizer que o evento tem um alcance nacional. Prova disso são as presenças confirmadas do Secretário Nacional de Portos, Diretores da Antaq, Ministros do Tribunal Superior do Trabalho e do Superior Tribunal de Justiça, entre outros nomes de destaque no cenário nacional.”

“Quanto aos temas, teremos discussões que ultrapassam os limites do porto de Santos, como as ‘desestatizações no setor portuário’, ‘impactos das tarifas portuárias na cadeia de transporte marítimo de cargas e passageiros’, ‘segurança jurídica na regulação dos segmentos marítimo e portuário’, entre outros assuntos, que são de interesse de toda a comunidade marítima e portuária brasileira. Isso ressalta a importância de realizar um evento dessa magnitude na nossa região”, diz.

Ele ainda exalta a parceria da ABDM com a Santa Cecília na realização do V Congresso de Direito Marítimo e Portuário. “A parceria entre ABDM e Santa Cecília já trouxe muitos resultados positivos desde o início, na edição de 2021. Além da ampla cobertura de mídia especializada, realizada pelos jornalistas do Sistema Santa Cecília através do Caderno Regional e do Porto & Negócios, essa parceria também aproximou a comunidade acadêmica, representada pelos professores e alunos de graduação e pós graduação em Direito Marítimo e Portuário e Gestão Portuária da Universidade Santa Cecília. Com isso, o evento é capaz de atingir todos os públicos do setor, desde operadores do direito, executivos que atuam na prática, como graduando e pós graduandos que já estão inseridos no segmento ou que estão se preparando para isso.”

Sobre os convidados, Sammarco explica que a seleção foi feita com nomes importantes para o setor portuário. “Podemos destacar a presença do Secretário Nacional de Portos, Mario Povia, do Diretor Geral da Antaq, Eduardo Nery, da Diretora da Antaq, Flavia Takafashi, dos Ministros Alexandre Ramos e Douglas Alencar, do Tribunal Superior do Trabalho, do Ministro Moura Ribeiro, do Superior Tribunal de Justiça, Fernando Biral e Bruno Stupello, da Autoridade Portuária de Santos (SPA), de executivos do segmento portuário como Flávio da Rocha Costa, Diretor da Eldorado Celulose, e Ricardo Arten, da Brasil Terminal Portuário (BTP), bem como representantes das principais entidades associativas do setor marítimo e portuário, cabendo mencionar os dirigentes do Sopesp, Centronave, Abac, Abratec, Abtra, Fenop, ABTP, ATP, Fenamar, Clia Brasil e Logística Brasil, além de advogados associados da ABDM e professores da Universidade Santa Cecília”.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

CHINA DISPARA NA IMPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA DO BRASIL

Informações: SINDOP (6 de setembro de 2022)

Análise da Agrifatto Consultoria apontou que, em cinco anos, exportações da proteína para mercado chinês cresceram 493% considerando períodos de janeiro a julho. Atualmente, 23% da carne bovina importada pelo mundo saem do Brasil.

Maior exportador de carne bovina do mundo, o Brasil deve responder por quase metade do crescimento projetado nas vendas dos principais exportadores globais, com embarques subindo 33,2%, podendo chegar a aproximadamente 3,7 milhões de toneladas, entre 2023 e 2031. A expansão das exportações brasileiras dessa proteína animal decorre do aumento da demanda externa, principalmente da China. É o que apontou o mais recente relatório “Livestock and Poultry: World Markets and Trade” do “United States Department of Agriculture” – USDA (Departamento de Agricultura dos Estados Unidos).

Segundo o documento, o consumo de carne bovina nos países em desenvolvimento aumentou por volta de 12,6%, em relação aos 5% nas economias desenvolvidas. Brasil, China, EUA e União Europeia (UE), juntos, tendem a encerrar 2022 com 49% da fatia desse mercado mundial, bem perto de sua participação global de consumo, observada no ano passado.

Conforme avaliação da Agrifatto Consultoria, especialista em análise de mercado da agropecuária, as vendas externas de carne bovina para o gigante asiático cresceram 493% entre os meses de

janeiro e julho deste ano, em comparação a igual período de 2017. “São 540,88 mil toneladas a mais. Em volume, os chineses foram os que mais aumentaram esse tipo de compra do Brasil. Em outros mercados, de acordo com dados mais recentes do USDA, houve uma redução de 9% (45 mil toneladas) na mesma base de comparação”, analisou Yago Travagini Ferreira, chefe da área de pecuária da Agrifatto, à Portos e Navios.

As exportações globais dessa proteína animal, segundo estimativa para este ano do departamento de agricultura norte-americano, devem crescer 1%, saltando para 11,9 milhões de toneladas, graças à expansão desse mercado no Brasil, Canadá e México. O Brasil segue à frente nesse setor, seguido pelos EUA, Índia e Austrália.

“A previsão é que o Brasil exporte mais parte de sua produção, na firme demanda da China, Egito e EUA. Embora a demanda global de importação continue forte, as pressões inflacionárias e os problemas logísticos persistentes têm moderado maiores expectativas de demanda, em meio a muitos países que levantam as restrições da Covid-19”, apontou o relatório norte-americano.

As projeções iniciais da USDA, para 2022, indicavam que a presença da peste suína africana (PSA) na China e em outros países continuasse a favorecer a forte volatilidade nos mercados internacionais da carne bovina. E isso vem se confirmando. “A liberação das exportações da nossa carne bovina para os chineses, a partir de 2015, mudou o jogo. Mas foi a PSA, em 2018/2019, que ocasionou esse boom. Mesmo que o rebanho suíno chinês tenha se recuperado em 2021-2022, nossa carne bovina parece ter ‘caído na graça’ do consumidor local, fazendo com que o país asiático continuasse a importar grandes volumes, tanto do Brasil como do restante do mundo”, disse Ferreira.

O chefe da área de pecuária da Agrifatto ainda citou mais números: “Em 2021, o Brasil exportou 2,32 milhões de toneladas, o que correspondeu a 20% das exportações globais; e produziu 9,5 milhões de toneladas, respondendo por 16% da produção mundial. Para este ano, projetamos um crescimento de 6% na produção de carne bovina, o que pode aumentar ainda mais nossa pauta de vendas externas”.

De acordo com o especialista, atualmente, apenas três frigoríficos do país continuam suspensos para vendas de carne bovina para a China, sem previsão de liberação. “No entanto, ainda há aproximadamente 33 plantas habilitadas e aptas para exportarem ao mercado chinês”, acrescentou.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

CMA CGM CRIA FUNDO ESPECIAL DE US$ 1,5 BILHÃO PARA ACELERAR A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO TRANSPORTE E NA LOGÍSTICA

Informações: Guia Marítimo (6 de setembro de 2022)

A CMA CGM anunciou a criação de um fundo especial para energias, apoiado por um orçamento de US$ 1,5 bilhão para cinco anos, para acelerar sua transição energética e atingir zero carbono líquido até 2050. O Fundo investirá para apoiar a produção industrial de novos combustíveis, bem como soluções de mobilidade de baixa emissão em toda a base de negócios do Grupo (transporte marítimo, terrestre e aéreo; serviços portuários e logísticos; escritórios) e ajudará a apoiar uma plataforma global de inovação desenvolvida em conjunto com grandes corporações, PMEs, start-ups e a comunidade acadêmica e científica.

Rodolphe Saadé, presidente e CEO do Grupo CMA CGM, disse: “O Grupo CMA CGM atua há muitos anos para proteger o meio ambiente. Está no centro de minhas convicções e de nossa estratégia. emergência climática é nosso dever fazer mais e acelerar nossas ações. Este fundo nos permitirá fazer investimentos substanciais em projetos inovadores para descarbonizar nosso negócio. Alocamos os recursos necessários para acelerar nossa transição energética e de todo o transporte e logística indústria.”

Um Fundo estruturado em quatro linhas de foco para desenvolver as soluções de energia e mobilidade do futuro

O fundo especial para as energias investirá em projetos inovadores para garantir o fornecimento de energias renováveis e explorar novas soluções e protótipos para atender às ambiciosas metas de descarbonização que estão sendo perseguidas em toda a organização CMA CGM.

Primeiro foco: Apoiar o desenvolvimento e a produção de combustíveis renováveis

O Grupo CMA CGM já começou a responder às mudanças climáticas usando gás natural liquefeito (GNL) como combustível marítimo de transição. O Fundo foi encarregado de (a) impulsionar o surgimento de instalações de produção em escala industrial para biocombustíveis, biometano, e-metano, metanol livre de carbono e outros combustíveis alternativos e (b) aumentar e garantir volumes de acordo com o Grupo necessidades, em parceria com outros grandes grupos industriais com expertise nessas tecnologias, ou com fundos de investimento ou start-ups promissoras.

O Fundo dá seguimento a projetos já identificados e lançados:

- O Projeto Salamander produzirá 11.000 toneladas de biometano de segunda geração por ano a partir de 2026. Como parte da parceria com a Engie, sua meta é gerar 200.000 toneladas de gás renovável por ano até 2028, para atender às necessidades da CMA CGM e do toda a indústria naval.
- Um projeto de produção e liquefação de biometano, desenvolvido com a Titan, produzirá até 100.000 toneladas até 2025, com possibilidade de dobrar a produção até 2027.
- Como parceiro do projeto Jupiter 1000 em Fos, o Grupo CMA CGM pretende continuar trabalhando com o consórcio liderado pela GRTgaz em meios de produção em massa de e-metano de baixo carbono para seus navios e fornecer soluções para os desafios da descarbonização das redes de gás e gestão da natureza intermitente de certas energias renováveis.

Segundo foco: Acelerar a descarbonização de terminais portuários, armazéns e frotas de caminhões

O Grupo opera mais de 700 armazéns e cerca de 50 terminais portuários em todo o mundo. Está comprometida em permitir que essas instalações gerem eletricidade livre de carbono suficiente (eólica, solar, alimentada por biomassa, alimentada por hidrogênio) para se tornar autossuficiente em energia.

Os equipamentos portuários em uso serão eletrificados mais rapidamente sempre que possível e eficaz. A CEVA Logistics, subsidiária da CMA CGM, visa atender todas as suas necessidades de energia elétrica por meio de geração de energia livre de carbono até 2025. A subsidiária tem planos de instalar 1,8 milhão de m² de painéis fotovoltaicos e expandir o uso de iluminação LED.

Também será implementado um plano de transição para as frotas de caminhões, com foco particular na eletrificação dos caminhões da CEVA Logistics.

Terceiro foco: Apoiar, testar e lançar projetos na vanguarda da inovação

A CMA CGM está envolvida há muito tempo no apoio ao desenvolvimento de projetos, protótipos e testes. Em fevereiro de 2020, o Grupo uniu forças com o Energy Observer para tornar o hidrogênio uma das fontes de energia de amanhã. Com o projeto Energy Observer 2, os parceiros deram um novo passo ao trabalhar juntos em um protótipo de navio porta-contêineres intra-regional alimentado por hidrogênio líquido e projetado para atender aos mais recentes padrões técnicos e logísticos.

O projeto está focado no desenvolvimento de aplicações práticas para esta nova tecnologia, para permitir o transporte marítimo livre de carbono em maior escala, principalmente para curtas distâncias.

O Grupo também decidiu adquirir uma participação no Neoline, um protótipo de navio de carga movido a vela que servirá rotas transatlânticas até o final de 2024. Também está apoiando o SeaOrbiter, um protótipo de navio de pesquisa marinha e laboratório oceanográfico flutuante projetado pelo arquiteto francês Jacques Rougerie que está explorando caminhos para a emergente economia azul.

A equipe de P&D do CMA CGM continuará a otimizar o projeto e a propulsão de grandes navios porta-contêineres para reduzir o uso de combustível, enquanto desenvolve soluções cada vez mais eficazes para ajudar a tornar o transporte marítimo, terrestre e aéreo mais eficiente em termos energéticos.

Quarto foco: Buscar economia de energia e melhorar a eficiência energética dos métodos de trabalho e mobilidade diária dos funcionários da CMA CGM

Quarto foco: Três objetivos principais:

- Um plano de gestão de energia predial para edifícios de escritórios do Grupo CMA CGM que reduzirá o uso de energia (investimento em isolamento, automação, renovação energética) e diversificará seu mix de energia (painéis solares, ciclo de água do mar).
- Incentivar e incentivar o uso de soluções de mobilidade suave pelos funcionários para deslocamentos diários e viagens de negócios, ao mesmo tempo em que melhora os sistemas de trabalho remoto usados para evitar viagens desnecessárias.
- Envolver os 150.000 funcionários do Grupo por meio de uma abordagem ambiental holística que recompensa iniciativas inovadoras de proteção ambiental e eficiência energética.

Um fundo apoiado por um orçamento de US$ 1,5 bilhão

O Fundo será apoiado por um orçamento de US$ 1,5 bilhão e administrado, a partir de outubro de 2022, por uma equipe dedicada que reunirá alguns dos engenheiros, especialistas em energia, analistas financeiros e gerentes de projeto mais talentosos do Grupo. Operando como uma organização multifuncional que abrange todas as operações e divisões do Grupo, ela orientará a estratégia geral do Grupo para desenvolver soluções de energia de baixo carbono e acelerar sua implementação.

Um fundo especial no coração de um ecossistema de inovação

O Grupo CMA CGM sempre considerou seu desempenho financeiro indissociável de sua responsabilidade social e desempenho ambiental. Além disso, está profundamente comprometida em liderar o caminho para a descarbonização dos setores de transporte e logística por meio do pioneirismo em tecnologias inovadoras e ecologicamente corretas. Para isso, está engajando um ecossistema de start-ups, projetos de P&D e uma vasta gama de stakeholders inovadores e ferramentas de última geração.

Graças a esse envolvimento de todo o Grupo, o Fundo dará aos campeões de projetos e nossos parceiros industriais a visibilidade – por meio da demanda do Grupo por fontes de energia de baixo carbono – e os recursos financeiros – por meio dos investimentos do fundo – necessários para tornar essas soluções amplamente disponíveis o mais rápido possível.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

PROMULGADA LEI QUE FACILITA REAJUSTES DA TABELA DO FRETE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Informações: Câmara dos Deputados (6 de setembro de 2022)

Política de piso do transporte de carga foi uma resposta à greve de caminhoneiros em 2018. Tânia Rêgo/Agência Brasil

O presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), promulgou a Lei 14.445/22, que reduz o percentual de gatilho e permite acelerar o reajuste do preço do frete rodoviário de cargas. A norma foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (5).

A lei é resultante da Medida Provisória 1117/22, aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal no fim de agosto. Na Câmara, o texto foi relatado pelo deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP).

Com a nova lei, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pode atualizar os valores mínimos do frete rodoviário de cargas sempre que houver oscilação superior a 5% no preço do óleo diesel no mercado nacional, para mais ou para menos. Antes da medida, o reajuste da tabela do frete ocorria apenas quando houvesse elevação de 10%, ou a cada seis meses.

O último reajuste da tabela dos pisos mínimos de frete ocorreu em julho, com um aumento médio de 0,87% a 1,96%, de acordo com o tipo de operação. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) foi criada pelo governo federal em resposta à manifestação dos caminhoneiros, em maio de 2018.

Os pisos se referem ao quilômetro rodado, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

NOVA LEI REGULAMENTA TELETRABALHO E ALTERA REGRAS DO AUXÍLIO-ALIMENTAÇÃO

Informações: Câmara dos Deputados (6 de setembro de 2022)

O empregado poderá alternar trabalho em casa ou no escritório. Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Jair Bolsonaro sancionou com vetos a Lei 14.442/22, que regulamenta o teletrabalho e altera regras do auxílio-alimentação. Publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (5), a norma decorre da Medida Provisória (MP) 1108/22, aprovada pelo Congresso Nacional com alterações.

Na Câmara, a MP foi relatada pelo deputado Paulinho da Força (Solidariedade-SP).

A nova norma define teletrabalho (ou trabalho remoto) como a prestação de serviços fora das dependências da firma, de maneira preponderante ou híbrida, que não pode ser caracterizada como trabalho externo. A prestação de serviços nessa modalidade deverá constar expressamente do contrato de trabalho.

Em relação ao auxílio-alimentação (conhecido também como vale-refeição), a lei determina que seja destinado exclusivamente aos pagamentos em restaurantes e similares ou de gêneros alimentícios comprados no comércio. O empregador está agora proibido de receber descontos na contratação do fornecedor dos tíquetes.

Vetos

Bolsonaro vetou a possibilidade de restituição, em dinheiro, do saldo do auxílio-alimentação que não tenha sido utilizado pelo trabalhador ao final de 60 dias. Segundo o despacho presidencial, a medida contraria o interesse público, já que afronta as regras vigentes no Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT).

Imagem: Agência Câmara 05/09/2022

Foi vetado ainda outro trecho da proposta aprovada pela Câmara dos Deputados e mantida pelo Senado, que tornava obrigatório o repasse às centrais sindicais de eventuais saldos residuais das contribuições sindicais. O Ministério da Economia alegou que isso contraria leis fiscais e representa potencial despesa para a União.

Os dois vetos ainda serão analisados pelo Congresso, em data a definir. Para que um veto

seja derrubado, é necessária a maioria absoluta dos votos de deputados (257) e senadores (41), computados separadamente.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2022

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

SOJA DO BRASIL GANHA ESPAÇO: PELA 1A VEZ, MATO GROSSO ESTÁ 'MAIS PERTO' DA CHINA QUE IOWA

Queda do real frente ao dólar e gargalos da pandemia nos EUA fazem logística brasileira alcançar inédito 'empate' com a americana
Por Bloomberg

Colheita de soja no Oeste da Bahia Fábio Rossi/ O GLOBO

Os produtores de soja americanos, que enfrentam simultaneamente gargalos logísticos e a alta do dólar frente às principais divisas internacionais, acabam de perder uma vantagem competitiva histórica para seu maior rival no mercado global: o Brasil.

Por muitos anos, levar a soja do Brasil para a China custava o dobro do que transportá-la das regiões produtoras dos EUA para o mercado chinês.

Mas, agora, segundo dados do Departamento de Agricultura dos EUA, o preço da logística e do transporte entre a soja americana e a brasileira praticamente se igualou. Ou seja, um importador chinês está pagando o mesmo para buscar soja em Iowa ou em Mato Grosso.

Iowa é o segundo maior produtor de soja nos EUA, enquanto Mato Grosso lidera o cultivo no Brasil. A oleaginosa é usada para praticamente tudo em alimentação – desde ração animal como para óleos de cozinha, além de ingrediente básico em alimentos processados.

E, apesar da disparada do preço do combustível este ano, que afeta o custo do frete, os problemas logísticos dos EUA eliminaram a distância competitiva da soja brasileira.

Segundo estudo da Universidade da Califórnia em Davis e da Universidade de Connecticut, gargalos da pandemia, como portos congestionados, falta de contêineres e outros, derrubaram em US$ 10 bilhões as exportações agrícolas americanas.

O Brasil, por outro lado, está colhendo agora os frutos dos investimentos feitos no Arco Norte – rota para distribuição de soja via portos da Região Norte, que reduziu em 1.600 quilômetros e dois dias de viagem o transporte de grãos do Centro-Oeste até seu embarque em navios. Na última década, as exportações de milho e soja pelo Arco Norte foram multiplicadas por seis, segundo a Confederação Nacional da Agricultura.

Desde 2008, o Brasil investiu R$ 290 bilhões em melhorias em portos e rodovias. O Porto de Santos deve ampliar sua capacidade em 50%, para 240 milhões de toneladas anuais em 2040, segundo previsões de Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação do terminal.

Mas há, é claro, o peso do câmbio. O real foi a segunda moeda que mais se desvalorizou frente ao dólar desde o início de 2020, atrás apenas do iene japonês, com queda de 18%.

– O Brasil está mais competitivo, porém uma enorme parte disso é graças ao câmbio - afirma Thiago Pera, especialista em logística na agricultura da Universidade de São Paulo. - Se os mercados se estabilizarem e o real se fortalecer, esse ganho frente aos EUA será perdido. Então o Brasil precisa investir na infraestrutura a um ritmo maior do que a expansão da produção agrícola nos próximos anos – completa.

Os Estados Unidos, por sua vez, preveem fortes investimentos em infraestrutura. Um pacote aprovado pelo governo em 2021 vai destinar US$ 17 bilhões a portos e dezenas de bilhões de dólares a estradas e ferrovias. Ao mesmo tempo, os operadores privados de portos marítimos planejam investimentos de US$ 33 bilhões por ano até 2024.

– Apesar dos avanços recentes, os desafios logísticos vão persistir no Brasil pelos próximos anos, há um enorme déficit em infraestrutura – afirma Joana Colussi, pesquisadora em agricultura da Universidade de Illinois.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2022

GOVERNO AVALIA A VOLTA DO HORÁRIO DE VERÃO

Programa foi extinto em 2019 por Bolsonaro após avaliação de que medida não servia mais para economia de energia
Por Manoel Ventura — Brasília

Praia do Arpoador. Governo pode voltar com horário de verão Roberto Moreyra/Agência O Globo

O governo do presidente Jair Bolsonaro avalia a volta do horário de verão, encerrado em 2019. A possibilidade está sendo discutida no Ministério de Minas e Energia e no Palácio do Planalto e, neste momento, há uma tendência de retorno do instrumento usado durante décadas para economizar energia elétrica. A decisão final, porém, caberá ao presidente.

A discussão sobre o horário de verão voltou porque o Ministério de Minas e Energia pediu ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) estudos sobre a política, depois de mudanças na forma como os brasileiros consomem energia elétrica.

A motivação dos estudos, contudo, é técnica. O governo estuda se o cenário mudou principalmente por conta do aumento da geração de energia solar. Com isso, a correlação entre carga e consumo também teria se alterado. O objetivo é avaliar se, com este aumento da energia solar, ter o horário de verão ampliaria a produção deste tipo de energia em um horário de maior consumo, o que reduziria a pressão por outras fontes. Se confirmado, isso pode significar uma economia de água nos reservatórios, com menor acionamento das hidrelétricas. Isso é que está em análise pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

No início do governo, coube a Bolsonaro a palavra final a respeito do assunto, quando ele optou pelo fim do horário. Naquele momento, houve uma avaliação técnica de que o horário não fazia mais sentido do ponto de vista do setor elétrico. Agora, a área técnica do governo estuda se houve uma nova mudança no perfil de geração e de consumo de energia, fazendo com que o horário de verão volte a ser vantajoso, ou seja, volte a gerar economia.

A decisão sobre o assunto, porém, é política porque o horário de verão mexe com hábitos de trabalho e de consumo de milhões de brasileiros. Com o horário de verão, parte dos brasileiros adianta os relógios em uma hora entre outubro e fevereiro.

No passado, as pessoas e empresas eram estimuladas a encerrarem suas atividades do dia com a luz do sol ainda presente, evitando que muitos equipamentos estivessem ligados quando a iluminação noturna era acionada.

Muita gente deixou de ter um horário tradicional de trabalho, chegando em casa já à noite, ao mesmo tempo em que as lâmpadas ficaram muito mais econômicas. Além disso, principalmente durante as tardes de verão, o uso de equipamentos como o ar-condicionado foram intensificados.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia disse que, tendo em vista a competência legal para formulação e aprimoramento das políticas públicas voltadas para o setor energético, "realiza constantemente estudos, pesquisas e avaliações técnicas das medidas possíveis, de acordo com o contexto energético vigente, a fim de manter a segurança energética e a modicidade tarifária ao consumidor brasileiro".

"Desta forma, ainda não há definição com relação às implicações e implementação da referida medida", afirma a pasta. O ONS não se manifestou.

O horário de verão foi instituído no Brasil em 1931. O objetivo era economizar energia. Com a luz solar por mais tempo durante o dia, diminuía o uso de lâmpadas, chuveiro e outros aparelhos elétricos quando as pessoas voltavam do trabalho.

Impacto no turismo
Porém, recentemente, mudanças de hábitos, como novos horários de trabalho e o uso maior do ar-condicionado, o impacto do horário de verão na redução do consumo de energia praticamente deixou de existir.

Segundo empresários do setor de turismo, o horário de verão é um importante impulso aos negócios, sobretudo em cidades litorâneas. Associações de bares, restaurantes e hotéis já reclamaram do fim do programa.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

STF VAI COMEÇAR A JULGAR PISO DE ENFERMAGEM NO PLENÁRIO VIRTUAL NESTA SEXTA-FEIRA

Barroso havia atendido a um pedido da CNSaúde, que alegou que o aumento de custo da folha de pagamento geraria risco de demissão; Congresso repudiou a suspensão dos efeitos da lei
Por Weslley Galzo

BRASÍLIA - O ministro Luís Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal (STF), liberou para julgamento no plenário virtual a decisão individual em que suspendeu os efeitos da lei responsável por estabelecer o piso salarial para os profissionais da enfermagem, no valor de R$ 4.750. A votação terá início na próxima sexta-feira, 9, com duração de cinco dias, até quarta-feira, 14. Barroso foi duramente criticado por parlamentares governistas e oposicionistas, que aprovaram o projeto de lei (PL) no Congresso no início de agosto. O texto foi sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro (PL), que vinha utilizando a medida como uma forma de angariar votos junto à categoria.

Diante da crise deflagrada com o Congresso, Barroso convocou para esta terça-feira, 6, uma reunião extraordinária com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para discutir os contornos de eventual nova decisão que produza consenso entre os ministros e os parlamentares. Logo depois da decisão de Barroso, Pacheco disse que iria tratar “imediatamente dos caminhos e das soluções” para manter o piso salarial da enfermagem.

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), também se manifestou. “Telefonei para o ministro Barroso e me coloquei à disposição para solucionar a suspensão do piso salarial dos enfermeiros. Pedi que ele recebesse parlamentares que estiveram à frente da tramitação do projeto. Juntos buscaremos todos os caminhos possíveis para revertermos a situação”, escreveu Lira no Twitter nesta segunda-feira.

O ministro Barroso atendeu a um pedido da Confederação Nacional de Saúde, Hospitais e Estabelecimentos e Serviços (CNSaúde), que alegou que o aumento de custo da folha de pagamento geraria risco de demissão em massa nos hospitais.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2022

BATALHA CONTRA INFLAÇÃO NÃO ESTÁ GANHA E BC NÃO PENSA EM QUEDA DE JUROS NO MOMENTO, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central ainda sinalizou que a decisão do Copom deste mês está em aberto e que o colegiado vai avaliar ‘um possível ajuste final’ da taxa Selic, atualmente em 13,75%
Por Antonio Temoteo e Thais Barcellos

BRASÍLIA - O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou na segunda-feira, 5, que o Brasil terá três meses consecutivos de deflação, mas a batalha não está ganha. Segundo ele, o BC não pensa em queda de juros neste momento, mas sim em finalizar o trabalho de convergência da inflação para as metas. As declarações foram feitas durante o evento Valor 1000, do jornal Valor Econômico, em São Paulo.

Segundo Campos Neto, como o Brasil iniciou o processo de alta de juros antes das demais economias do mundo, há uma expectativa do mercado de que o trabalho está feito e de que os juros devem começar a cair.

Número de famílias endividadas no Brasil atinge nível recorde, em meio à inflação e alta dos juros
Leia também

Número de famílias endividadas no Brasil atinge nível recorde, em meio à inflação e alta dos juros

“A gente tem comunicado que a gente não pensa em queda de juros, mas finalizar o trabalho, que significa convergir a inflação. A gente entende que a inflação teve alguma melhora recente por medidas do governo. Tem uma outra melhora que vem acompanhada disso, mas há um elemento de preocupação grande. Vamos passar por três meses de deflação, mas batalha não está ganha”, disse.

O presidente do BC afirmou que os governos das maiores economias do mundo têm adotado medidas para compensar o aumento da inflação de várias formas, com gastos entre 1,5% e 2% do PIB.

“A principal pergunta hoje é se inflação vai continuar alta com desaceleração econômica no mundo. Os ativos podem sofrer uma reprecificação com Fed e com desaceleração global”, disse.

Campos Neto ainda sinalizou que a decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) deste mês está em aberto e que o colegiado vai avaliar “um possível ajuste final” da taxa Selic, atualmente em

13,75%. O mais recente Boletim Focus mostrou manutenção da expectativa do mercado financeiro em 13,75% no fim deste ano e aumento da expectativa no fim de 2023 a 11,25%.

“A gente entende que tem que passar mensagem dura. A mensagem de hoje é a mesma do último Copom. Aproveitamos eventos como esse para nos manifestar e a mensagem que continua valendo hoje é a do último Copom, que a gente disse que avaliaria um possível ajuste final”, disse.

“Vamos avaliar um possível ajuste final em setembro”, reforçou, em outro momento quando perguntado se ainda existe a possibilidade de aumento de 0,25 ponto porcentual da Selic este mês. No Copom de agosto, o BC disse que avaliaria “a necessidade de um ajuste residual, de menor magnitude, em sua próxima reunião”.

Como em sua última apresentação, Campos Neto disse que “não é para comemorar”, apesar da melhora recente do IPCA - índice oficial de inflação - e das expectativas de 2022. O presidente do BC voltou a destacar que o principal motivo para melhora no curto prazo são as medidas de desoneração tributária do governo, mas citou que há notícias mais favoráveis em “outros índices” na margem. Campos Neto ainda avaliou que há uma reprecificação da inércia para 2023, que fica menor com as expectativas cadentes para este ano.

Segundo ele, a comunicação é muito importante para terminar o trabalho do ciclo de aperto monetário e o BC vai comunicar passo a passo o que pretende fazer, mas, em momentos de maior incerteza, tende a falar menos. Ele lembrou que há muita incerteza sobre o retorno da cobrança de impostos federais sobre combustíveis em 2023, assim como sobre o financiamento do Auxílio Brasil.

Campos Neto ainda disse que há muito do processo já realizado de alta de juros que ainda não fez efeito. “Entendemos que, em algum momento para e espera o efeito. Mas entendemos que temos meta e queremos fazer a convergência para meta”, frisou. Ele ainda destacou que, com o histórico de indexação no Brasil, o BC sempre tenta navegar evitando “fazer de menos” nos juros.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2022

PISO DA ENFERMAGEM FAZ STF CONSIDERAR INCONSTITUCIONAL UMA LEI PREVISTA NA CONSTITUIÇÃO

Coluna Pedro Fernando Nery - Doutor em Economia

Pela decisão do ministro Luís Roberto Barroso, os efeitos adversos provocados pelo aumento do custo com esses profissionais prejudicariam o direito à saúde

O treinamento do economista tem exercícios matemáticos, cabeludos, de “otimização”. Para encontrar um número que é o ponto ótimo, ideal, para um problema. Afinal, empresas precisam calibrar o preço para maximizar o lucro: ele deve ser alto, mas não tão alto a ponto de inibir as vendas. Governos querem arrecadar: mas, se a alíquota do imposto for elevada demais, a sonegação e a elisão derrubarão a receita. Daí, a busca pelo “ótimo”. Nem pouco, nem muito.

Veja: o ministro Barroso suspendeu o piso salarial da enfermagem, aprovado no Congresso – que teve o cuidado de emendar a Constituição para prever o piso. Mas Barroso aponta que o piso constitucional pode ser inconstitucional.

Os efeitos adversos provocados pelo aumento do custo com esses profissionais prejudicariam o direito à saúde – pela decisão. Por exemplo, fechamento de leitos, de hospitais, demissões. O Supremo reunirá, assim, informação de diversos atores para examinar se esses impactos impedem a aplicação do piso.

Já seria complicado conseguir PhDs em economia para concordar sobre se os efeitos líquidos do piso serão positivos para a sociedade ou como esses efeitos se distribuirão no tempo. O piso, claro, pressiona custos, mas contribui para atrair melhor mão de obra para a carreira. Pense em um

vestibulando inteligente que não passava em medicina e não via futuro promissor na enfermagem, mas muda de ideia.

Eventual falência dos hospitais pode também não ser considerada negativa por alguns economistas: o hospital que quebra libera imóvel, capital físico e capital humano para ser empregado eventualmente por operações mais eficientes. Não caberia ao Estado trabalhar contra essa "destruição criativa". Já outros argumentariam que a quebradeira concentraria o setor, que subiria os preços.

Difícil saber quem está certo, são muitas equações, e os efeitos dependem do tempo. Mas é fascinante que o STF possa considerar uma lei inconstitucional mesmo prevista na Constituição: estaria, assim, fazendo o controle de constitucionalidade de um parâmetro. De um número. Neste caso, lê-se que o piso pode ser, sim, criado – mas não pode ser alto demais a ponto de ter efeitos adversos fortes. Em economês, o Supremo quer o ponto ótimo.

Tem expertise para isso? O desafio de encontrar a "dose certa" está em boa parte de nossas maiores questões – do valor ótimo para o salário mínimo ao da tributação de lucros e dividendos. O Parlamento parece mais vocacionado para exercícios de otimização do que uma corte constitucional.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EXPORTAÇÃO E MERCADO INTERNO PUXAM CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA DE ALIMENTOS NO 1º SEMESTRE

As vendas tiveram crescimento real de 3,2%, enquanto a produção avançou 2,6% no período, aponta a Abia
Por Raquel Brandão, Valor — São Paulo

No primeiro semestre, tanto as vendas quanto a produção da indústria de alimentos registraram crescimento, segundo a associação que representa o setor, a Abia.

As vendas tiveram crescimento real de 3,2%, enquanto a produção avançou 2,6%. O desempenho foi impulsionado, segundo a Abia, pelas exportações e a continuidade da retomada do mercado interno, com destaque para o "food service" (alimentação fora do lar).

De acordo com a Abia, a conjuntura político-econômica internacional tem favorecido as exportações. A alta nos preços internacionais de commodities, a continuidade da guerra na Ucrânia e a firme demanda por alimentos no mundo contribuíram para o crescimento das vendas para o mercado externo, que atingiram US$ 27 bilhões no primeiro semestre, 30,5% acima do mesmo período de 2021. Em volume, o avanço foi de 0,4%.

Entre os principais produtos exportados estão as proteínas animais, farelos, açúcares, óleos e gorduras.

Esse contexto de volatilidade nos preços, que seguem em patamares elevados, também tem puxado os custos das fabricantes.

No entanto, a Abia destaca que o índice de preços de alimentos da FAO/ONU, que inclui os principais grupos de commodities agrícolas (cereais, óleos, proteína animal, laticínios e açúcar),

começa a dar sinais de queda, após atingir os maiores patamares históricos entre março e maio deste ano. Essa tendência de recuo é puxada pelos preços dos óleos vegetais, com o retorno das exportações de óleo de palma pela Indonésia, e também pelos dos cereais, após o anúncio de um acordo entre Rússia e Ucrânia que pode viabilizar o escoamento de parte do trigo armazenado em portos ucranianos.

A indústria de alimentos também registrou crescimento na força de trabalho. O número de pessoas ocupadas no setor de janeiro a junho de 2022 subiu 1,6% em relação ao mesmo período de 2021. Foram 36,8 mil postos de trabalho a mais.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2022

ORÇAMENTO PARA O PROEX EM 2023 SERÁ 7,8% MENOR QUE NESTE ANO, PREVÊ PLOA

Programa de Financiamento às Exportações contará com R$ 1,254 bilhão para equalização de juros, mas especialista acredita que a demanda pode estar subestimada
Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

Porto de Santos — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

Um dos instrumentos de apoio às empresas mais sacrificados este ano, o Programa de Financiamento às Exportações (Proex) contará no ano que vem com R$ 1,254 bilhão para equalização de juros, segundo o Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2023, enviado no último dia 31 ao Congresso Nacional. É uma queda 7,8% em comparação com este ano.

Segundo o Ministério da Economia, o valor foi estabelecido após consulta aos bancos que executam o programa, que estimam o montante necessário para 2023.

Essa demanda, porém, pode estar subestimada, segundo o advogado Evaristo Pinheiro, sócio do escritório BMJ Consultores Associados. Ele avalia que a instabilidade no fluxo de recursos para o Proex levou as empresas a procurarem alternativas. “Diminuiu o uso”, disse. “As empresas não confiam mais, os bancos não confiam mais.”

Neste ano, o Proex contava com R$ 1,3 bilhão. Mas, já em fevereiro, R$ 500 milhões foram deslocados para atender outra emergência do governo: o plano safra. Assim, na prática, o programa contou com R$ 800 milhões. Com o corte, Proex ficou praticamente paralisado, segundo Pinheiro.

Ao longo do primeiro semestre, integrantes da equipe econômica prometeram recompor o orçamento do Proex nesta segunda metade do ano. Questionado, o Ministério da Economia informou que monitora o uso dos recursos e que “eventuais necessidades de recomposição são encaminhadas à área orçamentária, evitando-se a paralisação do instrumento público.”

Para o especialista, a inconstância do funcionamento dos instrumentos de crédito à exportação representa má notícia num momento em que se discute a desindustrialização do país. A equalização de juros garante a competitividade na exportação de produtos mais sofisticados. “Por não termos crédito vigoroso, jogamos fora a indústria”, afirmou.

O Ministério da Economia informou que, além do Proex Equalização, o Proex financiamento conta com R$ 2 bilhões no PLOA 2023. Essa linha oferece crédito a pequenas e médias empresas.

Também fazem parte dos instrumentos de apoio financeiro às exportações a linha do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) conhecida com BNDES Exim e o seguro de crédito à exportação, operado pela Agência Brasileira de Gestora de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF).

A agência, porém, foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). Para Pinheiro, isso gera incerteza quanto à sua continuidade.

Pelo lado positivo, ele ressaltou que o governo vem discutindo, desde 2020, a reforma do sistema de crédito à exportação. Segundo avaliou, há um consenso que é preciso reduzir a dependência dos instrumentos mantidos pelo governo e "tirar do orçamento tudo o que é possível". Falta avançar com as discussões e implementar a reforma, disse.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2022

WILSON SONS EVOLUI COMBINANDO TRADIÇÃO, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Maior operadora integrada de logística portuária e marítima do país, com mais de 180 anos de atividades, companhia é uma das mais antigas em atividade no Brasil
Por Wilson Sons

WS Centaurus, novo rebocador da Wilson Sons: conceito inovador e contribuição ao meio ambiente — Foto: Divulgação

Em outubro de 2021, as ações da Wilson Sons passaram a ser negociadas no Novo Mercado da B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão (B3), com o código PORT3, um marco na trajetória da maior operadora integrada de logística portuária e marítima do país e uma das empresas mais antigas em atividade no Brasil. Fundada há 184 anos em Salvador (BA), a Wilson Sons, que tem abrangência nacional, conta com um portfólio que inclui terminais de contêiner na Bahia (Tecon Salvador) e no Rio Grande do Sul (Tecon Rio Grande), 80 rebocadores que compõem a maior e mais potente frota do país, 23 embarcações de apoio offshore com bandeira brasileira, duas bases de apoio offshore na Baía de Guanabara/RJ, um centro logístico alfandegado em Santo André/SP, dois estaleiros no Guarujá/SP, serviços de logística internacional e uma das maiores agências marítimas independentes do Brasil.

A companhia oferece soluções completas para mais de 5 mil clientes, incluindo armadores, importadores e exportadores, indústria de óleo e gás, projetos de energia renovável, setor do agronegócio, além de outros participantes em diversos segmentos da economia. E também se destaca pelo investimento em inovação e pelo compromisso com a sustentabilidade.

"Ao longo dos seus mais de 180 anos de história, a Wilson Sons sempre se antecipou às mudanças, criando soluções que consolidaram um papel fundamental da companhia para o desenvolvimento e a competitividade do Brasil. Em 2021, ao ingressarmos no Novo Mercado da B3, reforçamos nosso compromisso com as melhores práticas de governança", destacou o CEO da Wilson Sons, Fernando Salek.

A empresa iniciou, este ano, a operação do primeiro de uma série de seis novos rebocadores, que trazem ao Brasil um conceito inovador. Com o projeto Damen RSD 2513, a embarcação conta com novo design de casco, que permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa, em função de uma hidrodinâmica mais eficiente. As duplas quilhas melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras, o que garante a redução de consumo de combustível e, consequentemente, de emissões. Batizado com o nome de WS Centaurus, o novo rebocador também é o mais potente a operar no Brasil.

“Em 2022 lançamos nosso Relatório de Sustentabilidade, demonstrando o amadurecimento de nossa empresa em relação à agenda ESG. Outro compromisso é com a inovação, com a permanente avaliação de tecnologias que podem aprimorar nossas operações e criar novas ofertas de serviços digitais, além de reduzir os riscos do negócio. A Wilson Sons está sempre em evolução, gerando ainda mais valor para nossos investidores e demais stakeholders”, observou Salek.

Também em 2022, a Wilson Sons atuou na fundação do Cubo Maritime & Port, primeiro hub focado em tornar as operações portuárias e o transporte aquaviário de carga na América Latina mais eficientes, seguros, sustentáveis e íntegros por meio da inovação. A iniciativa tem como objetivo proporcionar a integração entre as diversas pontas do ecossistema para acelerar a inovação no setor aquaviário, na América Latina, mercado com grande potencial, além de dar abertura para a entrada de shiptechs (empresas de tecnologia do setor) internacionais para trabalharem e compartilharem suas experiências com o Brasil.

Com cerca de 4 mil colaboradores, a empresa é considerada uma das melhores para se trabalhar, de acordo com a consultoria global Great Place to Work, que certifica organizações com um ótimo ambiente de trabalho. “Esta conquista é muito importante, pois reflete o forte senso de pertencimento, companheirismo e lealdade que o nosso time possui: ingredientes essenciais para que possamos vivenciar o nosso propósito de juntos trabalharmos para transformar realidades e entregar futuros melhores”, destaca o CEO.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CARIOCA ENGENHARIA MIRA SETOR PORTUÁRIO DE FORMA AMPLA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06 Setembro 2022

Divulgação Carioca Engenharia

Após reformulação, empresa estuda compra de novos equipamentos e aposta na expertise em obras em portos e terminais para firmar novos contratos, em projetos brownfield e greenfield

A Carioca Engenharia vem acompanhando de perto as oportunidades de contratação para obras no setor de infraestrutura, com destaque para o setor portuário. A empresa acredita que esse mercado terá crescimento expressivo no Brasil nos próximos anos e aposta no portfólio e em seus equipamentos para conquistar contratos, principalmente de empresas privadas em projetos de terminais portuários brownfield e greenfield. A leitura é que os principais projetos atualmente orbitam em torno dos leilões de arrendamentos portuários e dos planos de desestatização das autoridades portuárias.

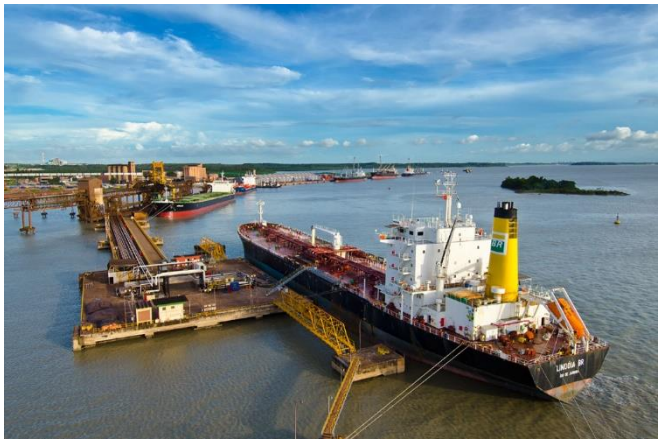
O diretor técnico da Carioca Engenharia, Gustavo Maschietto, observa que grande parte dos portos brasileiros possui demanda de aumento de calado e reforços estruturais para receber navios de maior porte. Maschietto disse que a empresa vem participando de feiras para agregar novas tecnologias e equipamentos para as futuras demandas da engenharia portuária. Hoje, um dos principais equipamentos da construtora é uma cábrea com martelos de grande capacidade. O bate-estacas flutuante, conhecido como Ramlift, tem cerca de 45 metros de comprimento, 17m de largura e mais de 50m de altura da torre.

A construtora identifica portos e terminais precisando de obras de ampliação de cais, reparos e reforço estrutural, o que demanda soluções de engenharia, por exemplo para fundações. A avaliação é que os portos precisam de obras pesadas, equipamentos de grande porte e equipes capacitadas. Segundo Maschietto, o Brasil carece de equipamentos para obras projetadas para o futuro. “Estamos prontos para assumir contratos complexos e desafiadores nas diversas modalidades e fazer diferença competitiva nesse mercado”, disse o diretor à Portos e Navios.

O gerente de desenvolvimento de negócios da Carioca Engenharia, Eduardo Lavigne, ressaltou que a empresa deu uma repaginada no começo de 2022 após a reformulação da diretoria e uma ‘operação reduzida’ nos últimos três anos, seguindo estratégia dos acionistas. A Carioca foi uma das empresas de engenharia denunciadas nas investigações dos processos da operação Lava Jato no Rio de Janeiro. O objetivo agora é desenvolver novos negócios, a fim de retomar uma fatia relevante do mercado. Ele destacou a manutenção do capital intelectual da empresa, assim como equipamentos que a Carioca já detinha para a área de portos. “No nosso plano de negócios, portos é uma das prioridades, junto com a área de saneamento. Estamos olhando o mercado de forma ampla”, afirmou Lavigne.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2022

NOVAS REGRAS SOBRE ACESSO A TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS ENTRAM EM VIGOR EM OUTUBRO

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 06 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

ANP regulará acesso a esses locais por normas que visam à isonomia quanto ao uso das instalações de entrada de petróleo e seus derivados, gás natural e biocombustíveis, importados ou movimentados por cabotagem

Prevista para entrar em vigor a partir de 1º de outubro, a resolução 881 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) vai estabelecer critérios para a utilização de terminais aquaviários já existentes ou que ainda serão construídos, para a movimentação de petróleo e seus derivados, derivados de gás natural e biocombustíveis. Para esclarecer as dúvidas em torno da implementação e da aplicação prática dos dispositivos da norma, a ANP promoveu um workshop voltado para operadores já atuantes e para interessados em movimentar seus produtos nesses terminais.

“O livre acesso aos terminais aquaviários é uma determinação legal, que visa à isonomia quanto ao uso das instalações de entrada de produtos líquidos importados ou movimentados por cabotagem. Trata-se de um importante instrumento de fomento à competitividade nos setores de petróleo e de combustíveis, pois, o modal aquaviário é a principal forma de entrada no país de petróleo e de combustíveis importados, bem como da movimentação de grandes volumes de produtos entre as diversas regiões do país”, disse o diretor da ANP, Fernando Moura, durante o evento.

Ao ouvir os donos de cargas, por exemplo, que desejam investir em infraestrutura nos terminais aquaviários para movimentação, principalmente, dos próprios produtos, Moura ressaltou ter sido acatada a sugestão para ampliação do direito de preferência desses proprietários, para abarcar também os portos públicos. “A ANP considerou as peculiaridades dos terminais, que se intitulam multipropósito, dando tratamento específico em razão do modelo de negócio”, comentou o diretor da agência.

Pelos critérios da resolução 881 da ANP estão sujeitos a eles os terminais aquaviários públicos ou privativos, sendo eles marítimos, lacustres ou fluviais, situados dentro ou fora da área de porto organizado. A partir do início de outubro, o operador deve manter, em sua página na internet, as seguintes informações referentes a cada um dos terminais: capacidade máxima de movimentação e memorial de cálculo; remuneração de referência para serviços padronizados, detalhando os critérios para aplicação de descontos; e as Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST).

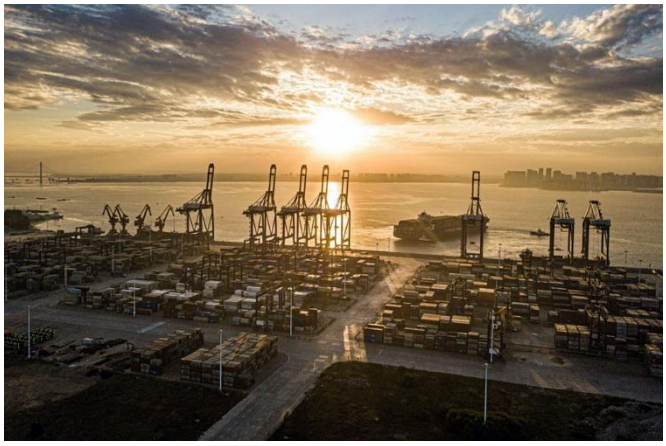
Também é obrigatório divulgar o histórico dos volumes mensais movimentados no terminal, nos últimos 120 meses, por produto e modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, a partir de um arquivo compatível com o modelo disponibilizado pela ANP. Conforme a estatal, todas as informações citadas devem ser mantidas permanentemente atualizadas pelo operador verticalizado, com registro da data de publicação, em uma área destacada e com acesso irrestrito, estando acessíveis a partir de um link na página principal de seu site.

A ANP destacou que o operador verticalizado é aquele operador de terminal que tiver relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação, nos termos da Lei 6.404/1976, com concessionária para o exercício da atividade de produção de petróleo, ou autorizada pela ANP para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos, de distribuição de gás liquefeito de petróleo, de refino de petróleo, de processamento de gás natural ou de produção de biocombustíveis.

* Com informações da ANP
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2022

EMPRESAS EUROPEIAS SINALIZAM DEIXAR A CHINA POR CAUSA DE GARGALOS LOGÍSTICOS

Por Marjorie Avelar* NAVEGAÇÃO 06 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Dificuldades de planejamento, ainda como efeitos dos lockdowns decorrentes da pandemia, intensificaram debates sobre 'nearshoring', que envolve realocação de processos para países mais próximos e diversificação das operações de empresas da União Europeia, instaladas em território chinês

Os impactos dos sucessivos lockdowns na China, decorrentes da pandemia de Covid-19 e que continuam provocando sérios gargalos logísticos, principalmente nos portos do país asiático, estão levando empresas europeias instaladas em território chinês a cogitarem a realocação de seus processos para países mais próximos (nearshoring) e a diversificação das operações, levando a produção e o fornecimento dessas companhias para fora da Ásia. É o que aponta uma pesquisa recente da Câmara de Comércio da União Europeia (UE) na China.

O estudo indicou que quase uma em cada quatro empresas europeias consideravam, no final de abril – quando Xangai ainda estava fechada e as restrições em cidades, como Jilin, interromperam suas atividades comerciais – mudar seus investimentos, considerando que os surtos e bloqueios diminuíram as perspectivas para a segunda maior economia do mundo.

Por volta de 23% das empresas da UE, que responderam à pesquisa, analisam a transferência de seus atuais investimentos ou planejados para longe da China. Esse percentual referente ao final de abril foi a maior proporção, em uma década da mesma pesquisa, e mais que o dobro dos 11% registrados em uma pesquisa de fevereiro, segundo a Câmara de Comércio da União Europeia.

O novo relatório “As indústrias vão se afastar da China para evitar lockdowns?” da Project44, plataforma que monitora a cadeia global de suprimentos, trouxe uma análise sobre esse problema, levando em conta que os gargalos logísticos persistem, mesmo diante da recuperação da capacidade total de TEUs dos navios fluindo do território chinês, nos últimos meses. No entanto, as dificuldades de “procurement” tendem a continuar com a atual crise energética chinesa, o que pode trazer mudanças, em curto prazo, nas estratégias de compras, que podem não ser viáveis em longo prazo.

Capacidade total

Indicador de volume de comércio, a capacidade total de TEUs carregada da China caiu, drasticamente, no final do ano passado e nos primeiros meses de 2022, devido ao aumento de “blank sailings” (omissões de portos) por transportadores de contêineres, que procuravam melhorar a confiabilidade de seus cronogramas, bastante afetados por navios parados na costa oeste dos Estados Unidos no final de 2021; aos problemas com o reposicionamento de contêineres vazios; aos lockdowns generalizados e a semana do Ano Novo chinês, que viu muitos trabalhadores retornarem às suas cidades de origem.

“Lockdowns estavam em vigor nos principais centros de fabricação e logística, como Xangai e Shenzhen, no primeiro semestre de 2022, comprimindo os TEUs processados no continente chinês. Isso fez com que uma grande parte dos pedidos fosse atrasada ou não atendida, atrapalhando operações à jusante, com algumas empresas suspendendo a produção por semanas. Por enquanto, a questão do lockdown melhorou, e a capacidade total de TEU se recuperou tão rapidamente quanto caiu”, apontou o relatório da Project 44.

Conforme o documento, mesmo o cenário estando melhor agora, a atual crise de energia da China sufocou sua produção manufatureira, resultando em menor fluidez dos TEUs dos navios. “Embora os lockdowns relacionados à covid não sejam os únicos responsáveis por empresas que desejam fazer a transição de fornecimento para fora do país, há uma possibilidade plausível de que vários desses ventos contrários juntos possam levar as empresas a decidir sair”.

Dados da plataforma Project44 indicaram que os volumes de TEUs de navios da Tailândia, por exemplo, estão caindo em relação à movimentação da capacidade de TEUs da China, para os vizinhos do sudeste asiático. “Na mesma linha, não há aumentos significativos nos volumes de capacidade de TEUs nos portos vietnamitas, indicando que ainda não há uma grande mudança para indústrias do sudeste asiático”.

Crise energética

Ainda conforme o relatório, o Índice de Gestores de Compras (PMI) é uma boa medida do futuro de curto prazo da manufatura, com o PMI chinês Caixin diminuindo no território contratual, pela primeira vez em agosto, registrando 49,5 – um número abaixo dos 50,4 observados em julho. De acordo com a Project44, isso se deve principalmente às condições preocupantes com a crise energética chinesa, pois o país vem sofrendo com secas históricas, o que tem impactado seriamente sua capacidade de produção de energia hidrelétrica. “Como resultado, os polos fabris têm sofrido frequentes apagões, resultando em uma notável redução na produção”.

Embora as empresas europeias estejam buscando diversificar seus fornecimentos em curto prazo, a Project44 analisou que, para desviar de problemas – como a contratação de profissionais estrangeiros e interrupções na produção, há poucas evidências de que essas companhias estejam movendo linhas de produção inteiras para fora da China. “Replicar a infraestrutura de fabricação chinesa e a confiabilidade do processo de ‘procurement’ teria um custo enorme. Quando comparado a realocar completamente as operações para um novo mercado e ganhar uma posição, perder metas de lucro e sofrer perdas ainda parece ser uma consequência aceitável”.

O relatório concluiu que, de fato, uma pequena parte das empresas pode fazer a transição para longe da manufatura chinesa, no entanto, elas correspondem a uma fração menor de todo o comércio que sai da China. “As empresas ainda precisam considerar a ideia de praticar 'nearshoring', pelo menos, para os componentes críticos e diversificar fontes, na medida em que isso ajuda a melhorar a pegada de carbono de uma organização e reforçar sua resiliência operacional”.

* Com informações da plataforma Project44
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2022

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 06/09/2022