

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 113/2022
Data: 08/09/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SPA PUBLICA EDITAL PARA INTERESSADOS EM ADMINISTRAR A FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS	4
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	5
ASSINADO O CONTRATO DE VENDA DAS AÇÕES DA CODESA, PRIMEIRA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA DO PAÍS	5
PORTAL PORTO GENTE	6
UM CONTRATO FERROVIÁRIO DO PORTO DE SANTOS POR LINHAS TORTAS.....	6
BE NEWS – BRASIL EXPORT	7
EDITORIAL – O IMPACTO DO TURISMO NÁUICO.....	7
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	7
<i>Ferrovias 1</i>	7
<i>Ferrovias 2</i>	8
<i>Ferrovias 3</i>	8
<i>Desestatização</i>	8
<i>Sustentabilidade</i>	8
NACIONAL - FATURAMENTO DA INDÚSTRIA DE MINERAÇÃO CAI 24% NO 1º SEMESTRE	8
NACIONAL - INDÚSTRIA DE MINERAÇÃO BRASILEIRA PERDE FATURAMENTO.....	9
REGIÃO NORDESTE - ESTUDO PARA AMPLIAÇÃO DO PORTO DE NATAL DEVE SAIR ATÉ OUTUBRO	10
REGIÃO NORDESTE - TERMINAIS DO PORTO DE ITAQUI TERÃO INCENTIVOS FISCAIS PARA OBRAS	11
GRANÉIS LÍQUIDOS	12
REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO LANÇA PROGRAMA PARA DESENVOLVER TURISMO NÁUTICO	12
INDEPENDÊNCIA – PARADAS NAVAIS FESTEJAM BICENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA	13
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO.....	14
INTERNACIONAL - UCRÂNIA ELEVA EXPORTAÇÕES DE GRÃOS PARA 4,9 MILHÕES DE TONELADAS	15
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	16
CHINESA QUER INSTALAR TERMELÉTRICA A GÁS EM MARICÁ.....	16
JORNAL O GLOBO – RJ	18
ANAC AMPLIA CAPACIDADE DE CONGONHAS PARA 44 MOVIMENTOS/HORA A PARTIR DE MARÇO.....	18
ALEMANHA VAI FACILITAR NATURALIZAÇÃO E ESTUDA LIBERAR DUPLA CIDADANIA PARA ATRAIR TRABALHADORES	19
EMBRAER RECEBE ENCOMENDA PARA ATÉ 400 'CARROS VOADORES' DA UNITED	20
'BIG TECHS' AMERICANAS ESTÃO AOS POUCOS ABANDONANDO O 'MADE IN CHINA'	21
BTG PODE FICAR COM AS DEBÊNTURES DA MASSA FALIDA DA MMX, O ÚLTIMO ATIVO VALIOSO DE EIKE BATISTA	24
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	25
GOVERNO QUER ADOTAR 'MODELO SUSTENTÁVEL' DO CANADÁ PARA EXPLORAÇÃO EM MINERAÇÃO, DIZ MINISTRO.....	25
TRABALHADORES DA MERCEDES-BENZ PARAM PRODUÇÃO NO ABC EM PROTESTO CONTRA ANÚNCIO DE 3,6 MIL DEMISSÕES	26
RECESSÃO GLOBAL, INFLAÇÃO E CONTAS PÚBLICAS SÃO OBSTÁCULOS AO CRESCIMENTO, DIZEM ESPECIALISTAS.....	27
BRASILEIROS CONHECEM POUCO A SIGLA ESG, MAS VALORIZAM AÇÕES LIGADAS A ELA, APONTA PESQUISA DO GOOGLE	29
VALOR ECONÔMICO (SP)	30
CADEIA DO TRIGO PERDE OPORTUNIDADE, ALERTA CONSULTORIA	30
ICMS SOBRE IMPORTAÇÕES: LIMITES DE FEDERALISMO	32
'VIRAR AS COSTAS PARA A CHINA É INGENUIDADE, MAS É PRECISO ENTENDER AS CONSEQUÊNCIAS', DIZ LIVIO RIBEIRO.....	34
BRASIL TEM DE REVER ESTRATÉGIAS NO COMÉRCIO EXTERIOR.....	36
REPSOL VENDERÁ 25% NO NEGÓCIO DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO PARA EIG POR US\$ 4,8 BI.....	37
PORTAL PORTOS E NAVIOS	38
PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 695 MIL TONELADAS EM AGOSTO	38
ARTIGO - O NOVO COMEÇO DO PORTO DE VITÓRIA.....	38
ARTIGO - SOLUÇÕES PARA UMA LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL	39
KONGSBERG DIGITAL E SHELL MARINE ASSINAM MOU PARA AJUDAR A DESCARBONIZAR A INDÚSTRIA MARÍTIMA	40
NOVO MOTOR WARTSILA 25 TEM FOCO NA DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA.....	41
BTP AVALIA PARTICIPAR DO LEILÃO DE ARRENDAMENTO DA SABOO/STS10 EM SANTOS.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 113/2022
Página 3 de 46
Data: 08/09/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MAN APRESENTA NOVO MOTOR DE QUATRO TEMPOS BICOMBUSTÍVEL	42
APM TERMINALS VÊ O BRASIL COMO MERCADO IMPORTANTE NA AMÉRICA LATINA PARA CRESCIMENTO	43
PORTO DE ITAJAÍ DEIXARÁ DE RECEBER SERVIÇO CONJUNTO ÁSIA - ECSA A PARTIR DE OUTUBRO.....	44
PORTO PONTA DO FÉLIX GANHA MERCADO COM SERVIÇOS CUSTOMIZADOS	44
DIVERSIFICAÇÃO DE NEGÓCIOS PERMITIU MAUÁ DOBRAR FATURAMENTO EM 3 ANOS	45
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	46
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	46



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SPA PUBLICA EDITAL PARA INTERESSADOS EM ADMINISTRAR A FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Projeto foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em julho e a estimativa é assinar contrato ainda neste ano

Por: *Anderson Firmino*



Futuro concessionário será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos Foto: Matheus Tagé/AT

A Santos Port Authority (SPA) publicou ontem um edital de chamamento público para empresas interessadas em administrar a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Na prática, a medida permite à Autoridade Portuária informar aos possíveis interessados que o certame será aberto e qualquer companhia que preencha as condições necessárias poderá participar da concorrência. O projeto foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em julho e a estimativa da SPA é assinar o contrato ainda neste ano.

O futuro concessionário será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos. O edital e os anexos estão no site do Porto de Santos (www.portodesantos.com.br) e o aviso pode ser consultado no Diário Oficial da União (www.in.gov.br/servicos/diario-oficial-da-uniao). Em contrapartida, terá de investir R\$ 891 milhões, sendo a maior parte desse valor nos primeiros cinco anos.

Atualmente, a capacidade ferroviária do complexo portuário santista é de 50 milhões de toneladas por ano. Existe a necessidade de alcançar 115 milhões de toneladas/ano para escoamento do volume que vem das ferrovias que chegam ao Porto de Santos, operadas por MRS, Rumo e VLI. A capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está perto do limite, com 94% de utilização.

Intervenções

Ainda de acordo com a SPA, as obras devem começar logo após a aprovação do projeto executivo. Estão previstas diversas intervenções, sendo as principais o pátio ferroviário entre o Canal 4 e a Ponta da Praia, com três vias férreas para atendimento aos terminais de celulose, viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4/Marinha e passarelas de pedestres entre o Canal 4 e a Ponta da Praia.

Além destas, estão previstas a chamada pera ferroviária, dois viadutos e passarela na região de Outeirinhos, além de passarelas de pedestres na altura do canal do mercado e na Alfândega e um novo viário da segunda entrada do Porto de Santos, no Saboó.

“Quem circula pela Avenida Perimetral não vai ficar esperando a passagem do trem, e o trem não vai ter que ser desmembrado, com aquele corte de composição para fazer o transporte. É algo que vai melhorar a eficiência tanto do modal rodoviário como do ferroviário”, disse o diretor de desenvolvimento de negócios e regulação da SPA, Bruno Stupello, durante o último Summit Cruzeiros, realizado pelo Grupo Tribuna em 18 de agosto.

Novidade e interessados

A principal modificação da Fips é a instituição do contrato associativo, com os habilitados fazendo compartilhamento de custos e operações. De acordo com a Autoridade Portuária, ao longo de da



vigência contratual, serão realizados chamamentos públicos a cada dois anos, de forma a garantir o ingresso de novos associados na administração da Fips.

As empresas interessadas 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 e-mail chamamento.fips@brssz.com, apresentando a relação de documentos prevista no edital.

A decisão pela aprovação dos interessados será publicada no site da SPA em até cinco dias úteis após o prazo da submissão, podendo a companhia, durante a avaliação, solicitar esclarecimentos ou documentos complementares.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/09/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ASSINADO O CONTRATO DE VENDA DAS AÇÕES DA CODESA, 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 na segunda-feira (5/9) 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 (ES) – foi arrematada pelo fundo de investimentos FIP Shelf 119 Multiestratégia. O projeto – qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio do Decreto nº 9.852/2019 – é o primeiro de desestatização de portos públicos no Brasil.

A promoção de projetos de desestatização de portos pelo PPI visa modernizar a gestão portuária brasileira, ampliando o volume de investimentos e reduzindo gargalos operacionais.

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.

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 e a empresa vencedora do certame.

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 Economia - DF

Data: 08/09/2022

PORTAL PORTO GENTE

UM CONTRATO FERROVIÁRIO DO PORTO DE SANTOS POR LINHAS TORTAS

Editor Portogente

Do sincrético, pelo analítico, ao sintético (Nicéia Bussinger -professora de didática)

A Santos Port Authority (SPA), autoridade portuária de Santos, acaba de lançar o edital de chamamento para formação de condomínio para ampliar e administrar a ferrovia do complexo portuário santista. Em que pese ser uma proposta razoável, o projeto prioritário do Ministério da Infraestrutura é a desestatização do Porto de Santos, e esse condomínio ferroviário deveria fazer parte do modelo de negócio a ser privatizado.



BNSF Train Switching Yard Denver CO - Pátio ferroviário portuário - EUA.

Leia também * Alberto Mourão defende porto de águas profundas em Praia Grande e melhor futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114995-alberto-mourao-defende-porto-de-aguas-profundas-em-praia-grande-e-melhor-futuro-do-porto-de-santos>

Essa desconexão já aconteceu no recente contrato da dragagem, cujos fumos não são republicanos e devem render complicações judiciais. Contratada por um preço que fere o princípio constitucional da economicidade, também tem um modelo de contratação, por volume dragado, que desfavorece a prática de uma gestão privatizada produtiva. Ou seja, como diria o Barão de Itararé: tem fumaça no ar que não é de avião de carreira.

Leia também * O pesado contrato com a Van Oord no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114765-o-pesado-contrato-com-a-van-oord-no-porto-de-santos>

Como se assiste até o momento, essa modelagem-puxadinhos, tem sido conflituosa e, ainda, incompatível com as práticas ESG (Ambiente, Social e Governança, em português). Além disso, essa situação pode e deve ser vista, analisada e executada de diferentes perspectivas e objetivos, levando em conta que o porto precisa ser conceituado como uma comunidade de atores operando juntos por interesses compartilhados. Bem distinto do afã de realizar leilões.

Leia também * ESG está acontecendo nos portos brasileiros

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114892-esg-esta-acontecendo-nos-portos-brasileiros>

O Porto de Santos está no dilema que enfrentou no final do século XIX, todavia excepcionalmente vitorioso, à época, com a Companhia Docas de Santos. Na atual conjuntura, o que se assiste na direção do porto é incerteza até com o dia anterior. Portanto, não há clima para se falar de desestatização portuária. Politicamente, seja qual for o resultado da eleição presidencial, o próximo governo será diferente e, portanto, o Minfra poderá ter novos arranjos.

Leia também * O Porto de Santos escreve o seu futuro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114715-o-porto-de-santos-escreve-o-seu-futuro>



Para um clima político muito tenso, prazo exíguo para tratar de questões complexas e com enunciado não tão claro para explicar qual o horizonte que, de fato, se quer ampliar. Por tudo isso, esse condomínio ferroviário convém ficar para ser decidido no próximo governo do Brasil.

Leia também * Ministro Tarcísio de Freitas vai realizar o sonho do túnel submerso do Porto de Santos?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114689-ministro-tarcisio-de-freitas-vai-realizar-o-sonho-do-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O IMPACTO DO TURISMO NÁUICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Governo de São Paulo anunciou um programa para o desenvolvimento do turismo náutico em cidades do Interior do Estado, localizadas à beira de rios, lagos e represas. No total, R\$ 18 milhões serão investidos na iniciativa, que prevê ampliar, em dez anos, a quantidade de turistas nesses municípios dos atuais 1,7 milhão ao ano para 6 milhões ao ano e, como consequência, aumentar a movimentação financeira direta e indireta anual nessas localidades de R\$ 2,5 bilhões para R\$ 8 bilhões, segundo reportagem publicada nesta edição do Jornal BE News.

Os investimentos serão realizados na implantação de infraestrutura que facilite viagens e passeios de barcos nessas regiões, como a construção de passarelas, píeres flutuantes, sistemas de ancoragem, decks e mirantes. As obras devem ser entregues ainda este ano.

O estado conta com 120 municípios com vocação para turismo náutico, com 630 quilômetros de costa marítima, cerca de 4.200 quilômetros de rios navegáveis e mais de 50 reservatórios, lagos ou represas, segundo levantamento do governo.

A iniciativa é válida e mostra a importância que a correta exploração de rios e vias de navegação no interior do Brasil pode ter. E nesse caso, o foco é em uma indústria altamente sustentável, a do turismo, que tem um impacto mínimo no meio ambiente e reflexos significativos nas economias local, regional e estadual.

Tais projetos ainda trazem uma outra consequência, o aumento de uma cultura náutica-fluvial para agentes econômicos e a sociedade.

Mais do que nunca, o Brasil, seus agentes e sua população devem abraçar sua costa, seus rios e baías como locais de grande oportunidade econômica, tanto para o transporte de cargas como para o turismo náutico. E a partir daí, buscar desenvolver seu potencial, trilhando um caminho de desenvolvimento econômico e sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERROVIAS 1

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) definiu regras para decidir quem fará o empreendimento, quando duas ou mais empresas pedirem autorização para construir ferrovias em uma mesma área ou, mais especificamente, um mesmo trecho ferroviário. Essas normas foram publicadas no último dia 2. Mas elas são válidas apenas para os casos que forem apresentados a

partir desta data. Os pleitos protocolados no órgão antes disso ainda não contam com um regulamento específico.

FERROVIAS 2

Em recente entrevista, o CEO da Rumo, João Alberto Abreu, informou que nos casos em que duas ou mais empresas verem apresentado à ANTT o pedido de aval para a construção de um mesmo trecho ferroviário, a aprovação será dada a quem fizer primeiro o investimento.

FERROVIAS 3

A Rumo e a VLI pediram para construir uma ferrovia entre as cidades de Água Boa e Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, e entre Chaveslândia e Uberlândia, em Minas Gerais. Os pedidos foram apresentados antes do dia 2.

DESESTATIZAÇÃO

A audiência pública sobre o processo de desestatização do Porto de Santos que será realizada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foi adiada. Agendada para a última terça-feira, ela, agora, será realizada no próximo dia 19. Nessa nova data, segundo o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, todo o projeto já terá sido formatado e entregue oficialmente para o Tribunal de Contas da União (TCU), para ser avaliado. O Governo pretende obter o aval da Corte e, então, publicar o edital da desestatização e realizar o leilão ainda este ano.

SUSTENTABILIDADE

O Grupo Wilson Sons passa a contar com uma nova diretoria, a de Sustentabilidade, reunindo as áreas de projetos sociais e meio ambiente. À frente da pasta, está a advogada e bióloga Mônica Jaen, que fica subordinada diretamente ao CEO da empresa, Fernando Salek. Com pós-graduação em Análise e Avaliação Ambiental pela PUC-Rio e em Meio Ambiente pela Coppe/UFRJ e mestrado em Direito pela Universidade de Dalhousie, no Canadá, ela tem mais de 30 anos de experiência, tendo passado por ONGs, escritórios de advocacia e companhias como ThyssenKrupp, Copersucar e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

NACIONAL - FATURAMENTO DA INDÚSTRIA DE MINERAÇÃO CAI 24% NO 1º SEMESTRE

Saldo no primeiro semestre foi de US\$ 113,2 bilhões contra US\$ 149 bilhões de igual período em 2021

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



Divulgação/Vale

A produção esmada no primeiro semestre foi de 441 milhões de toneladas contra 483 milhões de toneladas em igual período de 2021, uma queda de 9%

O faturamento da indústria de mineração brasileira caiu 24% no primeiro semestre deste ano, totalizando US\$ 113,2 bilhões, contra US\$ 149 bilhões alcançados em 2021. O movimento é a redução das importações de minério de ferro pela China. O país asiático é o maior comprador do mineral produzido no País, com 64,8% de participação, e vem reduzindo as aquisições, pois enfrenta crise no setor imobiliário, redução na produção de aço e novos surtos de Covid-19 que levaram as autoridades sanitárias chinesas a adotarem lockdown em várias cidades. Dalian, principal porta de entrada do minério de ferro do Brasil, é uma delas.



Na Dalian Commodity Exchange, o minério de ferro mais negociado, para entrega em janeiro, encerrou as negociações com queda de 2,8%, a 667,50 iuanes (US\$ 95,83) a tonelada, depois de atingir seu nível mais fraco desde 26 de julho, a 652 iuanes (US\$ 93,60), no início da sessão.

Segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), a redução das compras de minério pela China (quase 30% em dólar) foi a grande responsável pela queda expressiva de 52,5% do saldo comercial mineral do Brasil no primeiro semestre deste ano, em comparação ao primeiro semestre do ano passado. Isso porque o País exportou menos 24% e importou 200% a mais de minérios em dólar, pagando US\$ 9,4 bilhões. A exportação de minérios é uma das mais importantes geradoras de divisas ao Brasil.

De acordo com levantamento do Ibram, o minério de ferro apresentou redução nas vendas externas de US\$21,5 bilhões e 167,1 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2021 para US\$ 15 bilhões e 154,4 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano.

A China é o principal comprador do minério de ferro brasileiro, com participação de 64,8%. Para se uma ideia, o segundo maior importador é a Malásia, com apenas 5,2%. Os demais países são Japão (4,1%), Barein (3,8%), Omã (3,1%), Holanda (2,8%), Coreia do Sul (2,6%), Turquia (1,7%), Filipinas (1,6%), França (1,6%), Argentina (1,2%), Itália (1,1%) e Bélgica (1,0%).

“Os resultados mostram como a mineração do Brasil tem um comportamento cíclico e depende dos mercados internacionais para apresentar bons resultados. O desempenho setorial até o momento está bem abaixo do que foi apurado no ano passado. No entanto, sabemos que a China segue seus planos de crescimento, porém, de forma menos acelerada. Com isso, nossa expectativa é de resultados abaixo dos observados no ano passado, mas com continuidade da demanda chinesa pelos nossos minérios, esperamos melhorias nos resultados gradativamente”, disse o diretor de Sustentabilidade e Assuntos Regulatórios do Ibram, Julio Cesar Nery Ferreira, ao BE News.

Perguntado sobre as consequências da desaceleração do mercado, Ferreira avalia que haverá “quedas nas exportações e impactos na balança comercial brasileira, além da queda de divisas, investimentos, geração de negócios, renda e tributos”.

O advogado Maurício Aude, especialista em Direito empresarial e agronegócio, afirmou que a desaceleração chinesa tem grande impacto na cadeia industrial e na economia brasileira. “Em condições normais que não impliquem em obstáculos ao comércio do minério de ferro, a China é responsável pela importação de 64% das remessas internacionais do produto feitas pelo Brasil. Com as restrições impostas pelo fechamento dos portos, houve redução em média mensal de aproximadamente 8% neste ano. Assim, é certo que a redução da exportação traz impactos negativos, tanto para a indústria quanto para o Brasil”, disse Aude.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

NACIONAL - INDÚSTRIA DE MINERAÇÃO BRASILEIRA PERDE FATURAMENTO

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

A desaceleração nas exportações de minério de ferro no primeiro semestre deste ano reduziu o faturamento da indústria de mineração brasileira em 24% (R\$ 113,2 bilhões), na comparação com igual período de 2021 (R\$ 149 bilhões).

Porém, no segundo trimestre o faturamento foi de R\$57 bilhões, pouco acima dos R\$56,2 bilhões dos primeiros três meses do ano.

Segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), de janeiro a março, a queda no faturamento já havia sido de 20%, em relação a igual período de 2021. No entanto, no segundo trimestre, houve

elevação de 1% no faturamento em relação ao primeiro, e a projeção é de recuperação gradativa dos resultados no neste segundo semestre.

O minério de ferro respondeu por 60% do faturamento da indústria mineral no primeiro semestre do ano, seguido pelo ouro (10%) e pelo cobre (7%).

De acordo com o Ibram, a produção esmada no primeiro semestre foi de 441 milhões de toneladas contra 483 milhões de toneladas em igual período de 2021, uma queda de 9%.

Especialista em Direito empresarial e agronegócio, o advogado Maurício Aude, avaliou o cenário atual. “As empresas exploradoras da extração e beneficiamento do minério de ferro tiveram queda em seus desempenhos, experimentando redução da produção e do faturamento e, quanto ao Estado Brasileiro, as restrições decorrentes dos lockdowns na China redundam num crescimento menor do PIB chinês, que, por seu turno, reduz a quantidade de minério exportada pelo Brasil, um dos principais produtos exportados pelo nosso País. Esse estado de coisas, que ao menos nos parece temporário, pode implicar em impactos negativos para a balança comercial brasileira ao final desse ano”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

REGIÃO NORDESTE - ESTUDO PARA AMPLIAÇÃO DO PORTO DE NATAL DEVE SAIR ATÉ OUTUBRO

Expectativa foi relevada pelo senador Jean Paul Prates durante apresentação do projeto à Fiern
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O atual Porto de Natal está limitado em seu acesso terrestre ao esbarrar com a expansão urbana da capital do Estado

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) referente ao projeto de ampliação do Porto de Natal (RN) deve começar até outubro, segundo o senador Jean Paul Prates. A esmava foi relevada pelo parlamentar no último dia 31, durante encontro com o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte (Fiern), Amaro Sales de Araújo, na Casa da Indústria. O EVTEA

será custeado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), e quando começar, deve ser concluído em 180 dias.

Jean esteve na Fiern para apresentar a proposta de construção do Terminal Oceânico do Rio Grande do Norte – Complexo Portuário “Porto Potengi”, que prevê a instalação de um terminal na margem esquerda do Rio Potengi, lado oposto ao Porto de Natal.

O projeto de ampliação da infraestrutura portuária de Natal é do Centro de Estratégia em Recursos Naturais e Energia (Cerne) e prevê ainda um parque ecológico e a preservação do estuário; corredores logísticos ferroviários e rodoviários, com a construção da terceira ponte sobre o rio; e a recuperação do bairro da Ribeira.

A esmava inicial de investimentos em todo o complexo gira em torno de R\$ 7 bilhões, sendo R\$ 3,6 bilhões para construção do Terminal Portuário da Grande Natal; R\$ 580 milhões para o corredor logístico, terceira ponte e parque ecológico; e R\$ 2,8 bilhões para implantação do ramal ferroviário que abrangerá Natal, Assu, Macau, Mossoró, Jucu-rutu e Caicó. O complexo pode ser construído em etapas, com expansão em módulos, conforme o crescimento da demanda.



Em relação ao calado, a profundidade ideal para receber navios carregados com granéis seria de 14,6 metros. Os estudos também mostraram que a altura da ponte Newton Navarro, de 55 metros, não seria um problema para as operações, já que a medida é suficiente para permitir a passagem de embarcações de grande porte, que têm altura máxima de 48,5 metros.

Se sair do papel, o novo porto pode trazer grande desenvolvimento econômico ao estado potiguar, com expectativa de triplicar o Produto Interno Bruto (PIB) industrial do Rio Grande do Norte nos primeiros dez anos de atividade efetiva. O atual Porto de Natal está limitado em seu acesso terrestre ao esbarrar com a expansão urbana da capital do estado, cenário considerado um impasse para o crescimento logístico.

Prefeitura

O projeto do Porto Potengi também foi apresentado, no fim do mês passado, ao prefeito de Natal, Álvaro Dias. Na ocasião, além do senador, estiveram presentes Darlan Santos, diretor-presidente do Cerne, e o brigadeiro Carlos Eduardo da Costa, diretor-presidente da Companhia Docas Do Rio Grande do Norte (Codern), Autoridade Portuária que administra o Porto de Natal.

Álvaro Dias acompanhou a apresentação e ouviu detalhes sobre o futuro projeto. “Estamos sempre abertos para acompanhar de perto tudo que seja importante para desenvolver a cidade, que seja capaz de trazer divisas e gerar emprego e renda para o natalense”, comentou o prefeito.

Thiago Mesquita, secretário de Meio Ambiente e Urbanismo, Johan Xavier, secretário de Governo e Joanna Guerra, secretária de Planejamento, também acompanharam a apresentação.

Durante o encontro, o diretor-presidente do Cerne disse que o Estudo de Viabilidade é uma etapa importante “para mostrar o que pode ser feito ou não. Se o projeto é viável, os custos e todas as possibilidades. O investidor vai saber de fato sobre o investimento a ser feito no local”.

Porto seco

Autoridades estudam ainda a criação de um porto seco para o complexo portuário de Natal. No último dia 6, representantes da Codern e da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico dialogaram sobre uma possível área, disposta no bairro de Santos Reis.

O porto seco seria uma estratégia para otimizar processos, reduzir custos e agilizar o trabalho dos usuários do Porto de Natal.

Durante a reunião, foram discutidas a liberação, pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente (Idema), de uma área pertencente à Força Aérea Brasileira (FAB) e a Marinha do Brasil. No passado, o espaço era utilizado pela Petrobras, e hoje é considerado, em parte, contaminado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

REGIÃO NORDESTE - TERMINAIS DO PORTO DE ITAQUI TERÃO INCENTIVOS FISCAIS PARA OBRAS

Com enquadramento das propostas no Reidi, isenções previstas totalizam mais de R\$ 37 milhões
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) aprovou três projetos para obras em terminais do Porto de Itaqui (MA) como prioritários para receber benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). As propostas aprovadas foram apresentadas pela empresa Santos Brasil Participações SA, e são relacionadas às áreas IQI 03, IQI 11 e IQI 12, que foram leiloadas em 2021 e terão investimentos de R\$ 535 milhões durante os contratos.



As obras são relacionadas às áreas IQI 03, IQI 11 e IQI 12, que foram leiloadas em 2021 e terão investimentos de R\$ 535 milhões durante os contratos

CRIADO PELA LEI FEDERAL Nº 11.488, O REIDI TEM COMO OBJETIVO A DESONERAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA.

Com o enquadramento das propostas no Reidi, as isenções fiscais previstas totalizam mais de R\$ 37 milhões. As portarias incluem algumas intervenções, como: construção de tanques de armazenamento, construção de novo parque de bombas, instalação de piperacks e estruturas metálicas em perfis de aço carbono, instalação de aterramentos, arruamento, pavimentação e drenagem e outros.

Criado pela Lei Federal nº 11.488, o Reidi tem como objetivo a desoneração da implantação de projetos de infraestrutura. O incentivo fiscal do regime consiste na suspensão da incidência das contribuições para PIS (1,65%) e Cofins (7,6%) sobre as receitas decorrentes, destinadas à utilização ou incorporação em obras de infraestrutura.

GRANÉIS LÍQUIDOS

A Santos Brasil venceu, em abril do ano passado, o leilão de arrendamento dos três terminais destinados à movimentação de granel líquido, no Porto de Itaquí.

O valor de outorga da área IQI 03 foi de R\$ 61,3 milhões, da IQI 11, de R\$ 56 milhões e da IQI 12, de R\$ 40 milhões. O prazo das concessões é de 20 anos, com possibilidade de prorrogação por mais 70 anos. 3 As três áreas somam 180 mil m de capacidade instalada.

O novo contrato marcou o início das operações da companhia no segmento dos graneis líquidos e a nova fase de diversificação das atividades da Santos Brasil para negócios que tenham sinergia com suas atuais operações, de forma a compor seu portfólio e reforçar sua participação no mercado portuário, ampliando os serviços ofertados à sua base atual e potencial de clientes. Atualmente, as operações são destinadas ao recebimento, expedição e armazenagem de combustíveis (diesel, gasolina e biocombustíveis).

As áreas contam com quatro linhas de píer dedicadas para combustíveis e com acesso a três berços, dois deles exclusivos para graneis líquidos.

Os terminais têm ainda conexões com modais rodoviário, ferroviário e marítimo, e capacidade para receber navios de até 155.000 toneladas DWT.

De acordo com Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, a empresa deu um passo importante na sua estratégia de movimentar outras cargas além do contêiner, focando em negócios de alto potencial.

Segundo os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a movimentação de granel líquido vem crescendo ano após ano. Em 2020 cresceu 14,8% frente a 2019.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO LANÇA PROGRAMA PARA DESENVOLVER TURISMO NÁUTICO

Serão 13 municípios contemplados com estruturas como píeres, decks e rampas de apoio

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Divulgação

Estudos feitos pela Secretaria de Turismo esmam que a movimentação financeira direta e indireta nessas cidades deve atingir R\$ 8 bilhões por ano em 10 anos

O governo de São Paulo irá investir R\$ 18 milhões para o desenvolvimento do turismo náutico em 13 municípios do interior. A informação é da Secretaria de Turismo e Viagens do Estado que afirmou que os investimentos começam a ser distribuídos já na próxima segunda-feira, dia 11.

Ao todo, serão 13 municípios do interior do Estado, localizados à beira de rios, lagos e represas que serão impactados com a iniciativa. O programa será implementado em Avaré, Fartura, Pederneiras, Piraju, Sales, Timburi, Araçatuba, Mira Estrela, Pereira Barreto, Presidente Epitácio, Rosana, Rubineia e Três Fronteiras.

De acordo com o Centro de Inteligência da Economia do Turismo (Ciet), órgão ligado à secretaria, com o investimento, o número de turistas e excursionistas que atualmente está em torno de 1,7 milhão por ano deve chegar a quase seis milhões em dez anos.

Segundo o órgão, serão implantadas passarelas, píeres flutuantes e sistemas de ancoragem, todos em peças pré-montadas. Em terra, caminho e passeio, deck de madeira, pergolado, mirante, paisagismo e mobiliário urbano. As obras terminam em dezembro. Estudos feitos pela pasta esmam que a movimentação financeira direta e indireta nessas cidades deve passar de R\$ 2,5 bilhões para R\$ 8 bilhões por ano em 10 anos.

São Paulo tem 120 municípios mapeados com vocação para turismo náutico, de acordo com a secretaria, com 630 quilômetros de costa marítima, cerca de 4.200 quilômetros de rios navegáveis e mais de 50 reservatórios (lagos e represas).

“A palavra-chave aqui é integração. As diferenças entre os planos surgem desde o início. São premissas macroeconômicas diferentes, além das bases consideradas e dos estudos utilizados para o input da modelagem. Isso sem falar da própria metodologia. Dificilmente conseguíamos conciliar os resultados, o que nos dava uma série de dificuldades para realizar os empreendimentos”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

INDEPENDÊNCIA – PARADAS NAVAIS FESTEJAM BICENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O Navio-Aeródromo Mul-propósito (NAM) “Atlântico” (à frente) estava

Desfiles navais em várias cidades da costa do Brasil marcaram a celebração dos 200 anos da Independência do Brasil, ontem, dia 7 de Setembro.

O maior evento foi organizado na orla do Rio de Janeiro (RJ), com a participação de dez embarcações da Marinha do Brasil e onze

estrangeiros, de países como Estados Unidos, Reino Unido, Portugal, Itália, Argentina e Uruguai (confira na foto acima).

A parada teve início no Recreio dos Bandeirantes, na Zona Oeste, e seguiu pela Zona Sul. Na sequência, os navios fundearam em Mesmo com chuva, centenas de pessoas se reuniram na orla de Santos para acompanhar o desfile naval, que reuniu dez embarcações de órgãos oficiais militares frente à para que o público pudesse observá-los novamente. Eventos semelhantes ocorreram em Salvador (BA), Florianópolis (SC), Santos (SP, confira na foto abaixo) e em outras cidades.



Mesmo com chuva, centenas de pessoas se reuniram na orla de Santos para acompanhar o desfile naval, que reuniu dez embarcações de órgãos oficiais militares

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

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

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Participe do principal evento sobre infraestrutura, portos e logística.

#arconorte
#navegacaointerior
#zonasdeexportacao
#negociossustentaveis
#desenvolvimentoregional
#integracaocomboliviaeperu

12 e 13 de setembro
Porto Velho - RO

Acompanhe a transmissão online no BE News



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022

INTERNACIONAL - UCRÂNIA ELEVA EXPORTAÇÕES DE GRÃOS PARA 4,9 MILHÕES DE TONELADAS

Meta do governo é ampliar vendas externas para 8 milhões de toneladas de alimentos por mês
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br

LIVRAGIÇÃO/MINISTERIO DA INFRAESTRUTURA DA UCRÂNIA



Segundo o governo ucraniano, mais de 1,7 milhão de toneladas de alimentos foram exportadas pelos portos de Odessa

A Ucrânia elevou as exportações de grãos para 4,9 milhões de toneladas em agosto. O salto no volume de exportações é reflexo do acordo firmado entre Rússia, Ucrânia, Turquia e Nações Unidas, em julho, para desbloqueio dos portos e envio seguro de alimentos via Mar Negro.

Segundo informações do governo ucraniano, mais de 1,7 milhão de toneladas de alimentos foram exportadas pelos portos de Odessa,

quase 1,6 milhão de toneladas pelos portos do Danúbio, cerca de 1 milhão de toneladas por via férrea e mais de 600 mil toneladas por rodovias.

Em suas redes sociais, o ministro da Infraestrutura da Ucrânia, Alexander Kubrakov, comemorou os números, mas declarou que o volume embarcado ainda é insuficiente. “No total, em agosto, conseguimos exportar cerca de 5 milhões de toneladas de produtos agrícolas pelos portos, ferrovias e transportes rodoviários. Embora isto seja um recorde desde o início de uma invasão em grande escala, ainda não é suficiente para atender às necessidades da nossa economia”, afirmou.

A meta do governo ucraniano, de acordo com Kubrakov, é ampliar os embarques em mais 3 milhões de toneladas. “Estamos a trabalhar para aumentar as quantidades de transferências. Esperamos que já em setembro passemos ao indicador de trânsito através de portos marítimos desbloqueados ao nível de pelo menos 3 milhões de toneladas de produção. Planejamos exportar, por todos os modos de transporte, pelo menos 8 milhões de toneladas”, disse ele.

O ministro afirmou ainda que o número de armadores interessados em transportar os alimentos da Ucrânia está aumentando desde a formalização do acordo internacional para o transporte seguro dos cereais via Mar Negro. “Em particular, 67 navios entraram nos nossos portos em agosto e já temos dezenas de novos pedidos para o oeste. Os mercados internacionais respondem positivamente à ‘Iniciativa dos Grãos’ e o custo dos alimentos está diminuindo”, afirmou.

Para o ministro, com isso, a Ucrânia fortalece não apenas a sua economia, mas também ajuda a mitigar os efeitos da crise alimentar em países mais pobres. “Isto ajuda a melhorar a situação humanitária entre as populações socialmente desfavorecidas nos países africanos e asiáticos. Em particular, já enviamos dois navios fretados pelo Programa Alimentar Mundial da ONU para ajudar esses países”, finalizou. Kubrakov apontou que mais de 60 mil toneladas de alimentos já foram enviadas para Etiópia e Iêmen.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/09/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CHINESA QUER INSTALAR TERMELÉTRICA A GÁS EM MARICÁ

Projeto da China Gezhouba Group Corporation (CGGC) tem potencial de 2,6 GW. Empresa é braço do grupo Energy China (CEEC), que possui projetos de energias renováveis no Brasil
Por epbr - 8 de setembro de 2022 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás, Setor elétrico



Usina Termelétrica Euzébio Rocha, em Cubatão/SP (Foto: Petrobras/Divulgação)

Você vai ver aqui: Maricá atrai interesse para térmica a gás com potencial estimado em 2,6 GW. EIG compra 25% da divisão de E&P da Repsol; Iveco começa a produzir caminhões a gás natural em Minas Gerais. E mais:

A empreiteira China Gezhouba Group Corporation (CGGC) pretende construir uma termelétrica a gás natural em Maricá, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A empresa é um braço do grupo Energy China (CEEC), que possui projetos de energias renováveis no Brasil.

— A CGGC assinou um protocolo de intenções com o prefeito de Maricá, Fabiano Horta (PT). O projeto, batizado de Complexo Power Maricá, ainda depende de estudos de viabilidade, licenciamento e da venda da energia nos leilões. O potencial estimado é de 2,6 GW.

— Em março, representantes da CGGC estiveram pela primeira vez na cidade, avaliando opções de investimento em energia e gás natural, segundo informações da prefeitura.

A janela para contratação de térmicas a gás no Sudeste está fechada este ano, depois do cancelamento do A-6, por falta de demanda no mercado cativo.

— O gás natural ficou de fora do A-5, confirmado para 16 de setembro. Apenas no Rio, havia 27 usinas cadastradas, num total 16 GW, no leilão A-6.

— E o leilão de reserva de capacidade de 30 de setembro, a primeira licitação das termelétricas compulsórias previstas na lei de privatização da Eletrobras, vai contratar térmicas a gás situadas na região Norte, no Maranhão e no Piauí.

Maricá é a porta de entrada do Rota 3. O gasoduto trará o gás de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos – ativo que conta com a presença das também chinesas CNOOC e CNOOC, com 3,7% cada.

— O gasoduto offshore chega em terra em Maricá e se conecta, então, num gasoduto onshore, que levará o gás a Itaboraí – onde está sendo construído a unidade de processamento de gás natural (UPGN) da Petrobras no Polo GasLub (ex-Comperj).



Blueshift mira gás da Argentina Empresa brasileira pretende fechar, ainda este ano, uma parceria com um produtor argentino de gás natural para construir uma planta de liquefação no país vizinho. O plano é distribuir GNL de pequena escala na região Sul a partir de 2024.

— O investimento inicial será de cerca de US\$ 6,5 milhões, para uma capacidade de distribuição de 40 mil m³/dia, mas que pode ser ampliada para até 200 mil m³/dia.

EIG compra 25% da divisão de E&P da Repsol, em um negócio de US\$ 4,8 bilhões. A parceria estratégica capitaliza a Repsol para aumentar seu investimento na transição energética. A meta é aumentar de 1,6 GW para 20 GW a sua capacidade instalada até 2030, com foco em renováveis.

— O acordo entre EIG e Repsol envolve um potencial IPO do negócio de E&P nos EUA a partir de 2026. A operação está sujeita a condições de mercado favoráveis.

— A transação marca, indiretamente, a investida do EIG em E&P de óleo e gás no Brasil. A Repsol, por meio da joint venture Repsol Sinopec, é uma das cinco maiores produtoras de petróleo do país, com participação em campos do pré-sal, como Lapa e Sapinhoá. Também é sócia de Equinor e Petrobras no projeto de gás natural de Pão de Açúcar (BM-C-33).

— O fundo EIG atua, hoje, no Brasil, nos setores de transporte de gás (TBG); na geração de energia (GNA), infraestrutura portuária (Prumo) e no mal-sucedido projeto de sondas de perfuração da Sete Brasil.

Brent abaixo de US\$ 90 O barril era negociado em baixa de 0,39%, a US\$ 87,66, na manhã desta quinta-feira (8/9). Ontem (7/9), o Brent fechou a sessão em queda de 4,6%, a US\$ 88,55 o barril, ficando abaixo dos US\$ 90 pela primeira vez desde 8 de fevereiro. Preocupações com a demanda e a alta do dólar provocaram a queda. CNN

Gasolina pode cair mais... A Petrobras vê espaço para novas reduções dos valores no curto prazo, de acordo com o Estadão. O preço do combustível nas refinarias acumula redução de 19,2% desde meados de julho, após quatro reajustes feitos pela estatal.

... Mas diesel permanece pressionado Já o diesel não deve ter preços alterados. No cenário internacional, o combustível continua sob forte volatilidade e pressão sobre os estoques.

— Segundo a Abicom, que reúne importadores, o preço da gasolina estava R\$ 0,17 (5%) acima do preço de paridade de importação na terça-feira (6/9). No diesel, a defasagem era positiva de R\$ 0,09 (2%).

Transição energética deve incluir segurança energética e preço, diz Equinor O CEO da petroleira norueguesa, Anders Opedal, disse que as discussões sobre a transição para uma economia de baixo carbono estão mais equilibradas, com a inclusão de temas relacionados a segurança energética e preços de energia nos debates.

— Ex-presidente da Equinor Brasil, Opedal avalia o país como um “gigante energético”, com papel importante na descarbonização mundial. O Brasil é hoje o principal mercado da petroleira fora da Noruega e responde por 30% de seu portfólio mundial. Valor

Europa formaliza proposta para taxar ganho extra de empresas de energia A Comissão Europeia (CE) apresentou, nessa quarta-feira (7/9), propostas para conter os altos preços do gás natural e da energia elétrica, incluindo taxar as receitas extras das companhias energéticas e impor um teto ao preço do gás russo, cujo fornecimento foi reduzido drasticamente. Dow Jones

— Setores da indústria e produtores agrícolas do continente pediram ajuda à União Europeia e limites aos preços do gás. Segundo eles, muitas fábricas fecharam, a produção está diminuindo e pode haver escassez de alimentos e mais altas de preços no inverno. Valor

Iveco começa a fabricar caminhões a gás em Minas Gerais Os primeiros 20 veículos a gás que vão ser produzidos a partir desta quinta-feira (8/9) na unidade da empresa em Três Lagoas passarão por um período de testes que envolvem recursos da própria Iveco e de um parceiro na área de transporte, cujo nome não foi revelado. Valor

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 08/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ANAC AMPLIA CAPACIDADE DE CONGONHAS PARA 44 MOVIMENTOS/HORA A PARTIR DE MARÇO

Aumento de capacidade, que era de 41 movimentos hora, deverá representar um acréscimo de 500 pessoas por hora no terminal de passageiros

Por Mariana Barbosa



Aeroporto de Congonhas- movimento de passageiros *Maria Isabel Oliveira/ Agência O Globo*

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) oficializou o aumento de capacidade da pista de Congonhas já a partir da próxima temporada, que começa em 26 de março. O aeroporto, que hoje opera 41 movimentos por hora, passará a receber 44 movimentos por hora. A ampliação vinha sendo defendida pelo Ministério da Infraestrutura como uma forma de aumentar a atratividade de Congonhas

no leilão de concessão, ocorrido em agosto.

A declaração da nova capacidade de Congonhas foi publicada pela Anac na segunda-feira.

Para ampliar a capacidade do tráfego aéreo em Congonhas, o governo investiu R\$ 122 milhões em um dispositivo de segurança: uma área de escape localizada na extremidade da pista, com blocos de concreto que se deformam em caso de impacto com uma aeronave que venha a ultrapassar o limite da pista.

No passado, o aeroporto chegou próximo de 50 movimentos hora, mas a capacidade foi reduzida após o acidente com o A320 da Latam, em 2007.

Com os investimentos realizados em segurança, o aumento do movimento de pousos e decolagens é visto como totalmente seguro pelo setor. No entanto, Latam e Gol vêm alertando sobre problemas de capacidade do terminal de passageiros e também sobre gargalos nas vias de acesso ao aeroporto.

Hoje o aeroporto recebe cerca de 100 mil pessoas por dia durante seu horário de funcionamento, das 6h às 23h. São cerca de 500 voos por dia, ou um pouso ou uma decolagem a cada 2 minutos. O aumento de capacidade deverá adicionar cerca de 500 passageiros a mais por hora, para embarque ou desembarque, no terminal de passageiros.

O aeroporto de Congonhas foi leiloadado em agosto e arrematado pela espanhola Aena — única interessada na disputa. A empresa, que já detém a concessão de seis aeroportos no Nordeste, incluindo Recife, vai administrar Congonhas por 30 anos e terá de fazer investimentos de R\$ 3,35

bilhões. A empresa arrematou a concessão de Congonhas junto com a de outros dez aeroportos deficitários no Mato Grosso do Sul, Pará e Minas, por R\$ 2,45 bilhões, um ágio de 231%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2022

ALEMANHA VAI FACILITAR NATURALIZAÇÃO E ESTUDA LIBERAR DUPLA CIDADANIA PARA ATRAIR TRABALHADORES

País tem 887 mil vagas de trabalho não preenchidas e quer atrair profissionais qualificados. Empresários defendem que domínio do idioma alemão deixe de ser pré-requisito

Por AFP



Com escassez de mão de obra, Alemanha vai facilitar processo de naturalização para atrair trabalhadores internacionais [Arquivo](#)

A Alemanha quer acelerar o processo de naturalização de estrangeiros e também cogita autorizar a concessão de dupla cidadania com o objetivo atrair trabalhadores qualificados de fora do país, de acordo com um projeto apresentado pelo governo a sindicatos patronais nesta quarta-feira.

A escassez de mão de obra já é visível na maior economia da Europa e ameaça o potencial de crescimento do país nos próximos anos, dizem especialistas.

Segundo a agência alemã de emprego, em agosto havia 887 mil vagas de trabalho não preenchidas no país, aumento de 108 mil na comparação com igual mês de 2021.

— Para muitas empresas, a busca de mão de obra qualificada é uma questão existencial — destacou o ministro do Trabalho, Hubertus Heil, ao participar de um seminário de sindicatos patronais sobre o tema.

O documento elaborado pelo governo indica que a Alemanha deve se mostrar “um país atraente para a imigração em meio à disputa internacional por trabalhadores qualificados”.

As condições gerais de imigração devem melhorar para que “trabalhadores qualificados estrangeiros e suas famílias desejem viver e trabalhar na Alemanha”, acrescenta o texto.

Entre as medidas que estão sendo avaliadas está a “autorização de múltipla cidadania e a simplificação do processo de naturalização”. Hoje, a Alemanha tem uma política restritiva que prevê que um estrangeiro, ao obter a cidadania alemã, deve desistir de sua cidadania anterior.

Mas a Alemanha respeita países que não permitem a revogação da cidadania original, como o Brasil - no caso dos brasileiros, é possível ter as duas cidadanias.

O projeto prevê que um estrangeiro poderia se naturalizar alemão após cinco anos de residência no país ou após três anos em alguns casos específicos.

O governo do social-democrata Olaf Scholz, aliado dos Verdes e dos Liberais, estima apresentar o projeto nos próximos meses.

Para facilitar os trâmites, representantes do empresariado sugeriram suprimir a obrigação de verificação de competência no idioma alemão dos imigrantes.

O país quer ainda estimular mais mulheres a entrarem no mercado de trabalho, ampliando o número de creches.

Com a população em processo de envelhecimento, a Alemanha precisa principalmente de pessoas capazes de garantir a transição digital e energética de sua economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2022

EMBRAER RECEBE ENCOMENDA PARA ATÉ 400 'CARROS VOADORES' DA UNITED

Companhia aérea vai investir US\$ 15 milhões, e primeiras entregas estão previstas para 2026. É o segundo negócio no segmento de mobilidade aérea urbana da empresa americana

O Globo



Simulação com e VTOL da Eve Reprodução

A companhia aérea americana United Airlines vai investir US\$ 15 milhões na aquisição de carros voadores da Eve, do grupo Embraer. A empresa fechou acordo para comprar 200 táxis aéreos da companhia brasileira, com opção para adquirir de mais 200 unidades. As primeiras entregas estão previstas para 2026.

A Eve é focada em mobilidade aérea urbana e se destaca pela produção de veículos elétricos de decolagem e pouso vertical (eVTOLs), também informalmente chamados de "carros voadores". A empresa é a segunda do setor que faz negócios com a United.

Em fevereiro de 2021, a aérea americana firmou acordo com a Archer Aviation, da Califórnia, para adquirir até 200 carros voadores. No mês passado, foi feito o primeiro pagamento, de US\$ 10 milhões, assegurando a compra de 100 unidades.

Os taxis aéreos que serão fabricados pela Eve para a United terão quatro lugares. Pelos termos do acordo, as empresas pretendem trabalhar em projetos futuros, incluindo estudos sobre o desenvolvimento, uso e aplicação das aeronaves da Eve e do ecossistema de mobilidade aérea urbana.

A United foi a primeira grande companhia aérea dos Estados Unidos a criar um fundo de capital de risco, o United Airlines Ventures (UAV), projetado para apoiar o compromisso de zerar emissões de CO2 até 2050, sem o uso de compensações tradicionais. O acordo de hoje com a Eve se enquadra nesta estratégia.

“A United realiza investimentos iniciais em várias tecnologias de ponta em todos os níveis da cadeia de suprimentos, fortalecendo nossa posição de liderança em sustentabilidade e inovação na aviação”, disse em nota Michael Leskinen, presidente da United Airlines Ventures. “

Por meio da UAV, a companhia americana tem liderado no setor os investimentos em eVTOLs e aeronaves elétricas, motores com célula de combustão a hidrogênio e combustível de aviação sustentável.

Em vez de motores a combustão tradicional, o eVTOL é projetado para usar motores elétricos, proporcionando voos sem emissão de carbono, e será utilizado como 'táxi aéreo' em mercados urbanos.



Eve apresentará maquete da cabine do eVTOL durante feira de aviação na Inglaterra — Foto: Divulgação

Com alcance de 100 quilômetros, a aeronave tem potencial não somente para oferecer uma viagem sustentável, mas também para reduzir o nível de ruído em 90%, quando comparado a uma aeronave convencional.

Após as unidades entrarem em operação, a United poderá ter toda a sua frota de eVTOLs atendida pelos serviços e operações de suporte da Eve, segundo nota conjunta das

duas companhias divulgadas nesta segunda.

Investimentos: XP estreia na aviação e leva aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte. Além disso, a United se juntou ao consórcio liderado pela Eve em Chicago, que simulará operações com as aeronaves a partir de 12 de setembro.

“O investimento da United na Eve reforça a confiança em nossos produtos e serviços e fortalece nossa posição no mercado norte-americano”, afirmou em comunicado André Stein, co-CEO da Eve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2022

'BIG TECHS' AMERICANAS ESTÃO AOS POCOS ABANDONANDO O 'MADE IN CHINA'

Preocupados com tensões geopolíticas e novas paralisações causadas pela pandemia, Google, Apple e outras empresas de tecnologia estão transferindo algumas produções para países próximos. **Por The New York Times — Pequim**



O Parque Industrial Quang Chau, que inclui fábricas da Foxconn, na província de Bac Giang, Vietnã Linh Pham/The New York Times

Nas próximas semanas, a Apple e o Google apresentarão sua última geração de smartphones. Mas uma das mudanças mais significativas passará despercebida pelos consumidores: alguns desses telefones não serão fabricados na China.

Uma parte muito pequena dos modelos mais recentes dos iPhones da Apple será feita na Índia, e parte da mais nova produção de telefones Pixel do Google será produzida no Vietnã, disseram fontes familiarizadas com os planos das empresas.

A mudança é uma resposta às crescentes preocupações sobre as tensões geopolíticas e interrupções na cadeia de suprimentos induzidas pelas pandemias que envolveram a China nos últimos anos.

A China é há muito tempo o "chão de fábrica do mundo" para a produção de eletrônicos de alta tecnologia, incomparável em sua capacidade de garantir legiões de trabalhadores altamente qualificados e na capacidade de produção para lidar com a alta demanda pelos últimos lançamentos de dispositivos.

Mas as big techs americanas estão temerosas de continuarem por lá - uma perspectiva forjada durante a guerra comercial da era Trump, com suas tarifas olho por olho, e cimentada pela agitação da China após a visita da presidente da Câmara dos Representantes dos EUA, Nancy Pelosi, a Taiwan no mês passado. As companhias temem que basear uma cadeia de suprimentos principalmente na China possa colocá-los no meio do crescente conflito do país com os Estados Unidos por causa de Taiwan.

A China ainda é, de longe, o fabricante de eletrônicos de consumo mais dominante do mundo. Mas não é apenas a produção de smartphones que está saindo do país. A Apple está produzindo iPads no norte do Vietnã. A Microsoft enviou consoles de jogos Xbox este ano da cidade vietnamita de Ho Chi Minh. A Amazon está fabricando dispositivos da Fire TV em Chennai, na Índia. Vários anos atrás, todos esses produtos eram fabricados na China.

Na última quarta-feira, o governo chinês anunciou que a atividade industrial contraiu pelo segundo mês consecutivo em agosto, de acordo com a pesquisa do país com gerentes de compras.

- O império da manufatura na China está sendo abalado. Mais e mais capital vão sair da manufatura da China e encontrar uma alternativa - disse Lior Susan, fundador da Eclipse Venture Capital, que investe em hardware e startups de manufatura.

A cadeia de suprimentos está se espalhando pela Ásia, causando um aumento nos preços dos terrenos industriais no Vietnã, um renascimento da indústria na Malásia e um aumento na demanda por trabalhadores com baixos salários na Índia.

No caso da China, a atividade manufatureira está recuando juntamente quando o país vem se recuperando de seu crescimento econômico mais lento em décadas.

- Todo mundo está pensando em se mudar, mesmo que ainda não esteja agindo de fato - disse Anna-Katrina Shedletsky, fundadora da Instrumental, uma empresa da Bía de San Francisco, na Califórnia, que monitora remotamente linhas de montagem de empresas de eletrônicos.



Uma loja da Apple em Xangai: o Apple Watch e parte da produção do iPad foram transferidos da China para o Vietnã. — Foto: Hector Retamal/Agence France-Presse/Getty Images

O primeiro surto de COVID-19 que obrigou o fechamento de fábricas na China, no início de 2020, atrapalhou os planos de vendas de muitas empresas, incluindo a Apple, que teve que cortar sua previsão de vendas trimestral porque não podia fabricar iPhones.

A equipe de operações da empresa começou a procurar locais de fabricação alternativos para se proteger contra futuras paralisações na China, disseram três ex-funcionários, que pediram para não serem identificados porque não têm permissão para falar sobre seu trabalho na empresa.

O Vietnã, país para o qual a Apple já havia destinado produção de AirPods em 2020, tornou-se uma opção levada em conta, disse uma das fontes. Desde então, a Apple começou a produzir seu relógio no país e transferiu algumas fábricas de iPad para lá também. Na lista mais recente da Apple de seus 200 principais fornecedores, 20 usam fábricas no Vietnã. Em comparação, 155 das empresas operam fábricas na China.

A Apple planeja montar e embalar pela primeira vez na Índia uma pequena fração do iPhone 14, o principal dispositivo da empresa. Embora a maior parte da produção inicial e mais crítica desse dispositivo esteja acontecendo na China, a Apple transferirá parte de sua produção geral do iPhone para a Índia mais tarde – principalmente como uma maneira de avaliar a capacidade de fabricação futura lá, disseram as fontes. O iPhone 14 deve ser lançado oficialmente no evento que a empresa realiza na próxima quarta-feira, dia 7.

Mesmo enquanto a Apple avançava com os planos, a empresa teve o cuidado de não antagonizar o Partido Comunista da China, já que a grande maioria de seus produtos ainda é feita lá. Enquanto a China realizava exercícios militares em torno de Taiwan durante a visita de Pelosi, a Apple lembrou a seus fornecedores taiwaneses que rotulassem os componentes destinados à China como feitos em “Taipé Chinês” ou “Taiwan, China”, de acordo com uma reportagem do jornal japonês Nikkei.

Vietnã, o maior beneficiário

Até agora, o maior beneficiário da cautela em relação à China foi o Vietnã.

A Foxconn, maior fabricante terceirizada da Apple, assinou recentemente um acordo de US\$ 300 milhões para expandir seus investimentos no norte do Vietnã com a instalação de uma nova fábrica que deverá gerar 30 mil empregos, segundo a mídia estatal. Segundo o governo vietnamita, a Foxconn já havia investido US\$ 1,5 bilhão no país.

Nas províncias de Bac Giang e Bac Ninh, no nordeste do Vietnã, a Foxconn e outros fabricantes contratados operam fábricas enormes em uma paisagem campestre que já foi campos de arroz e terras agrícolas, cercadas por templos, figueiras e lagoas. Agora, trabalhadores de todo o país se dirigem a essas instalações em busca de emprego.



Um pôster gigante de recrutamento da FoxConn foi instalado em um prédio em um bairro recém-construído perto do Parque Industrial Van Trung, na província de Bac Giang, Vietnã — Foto: Linh Pham/The New York Times

Um outdoor do lado de fora de uma fábrica da Foxconn em Bac Ninh anunciou que a empresa está procurando contratar 5.000 trabalhadores “urgentemente” com uma oferta de salário mensal de aproximadamente US\$ 300 para um cargo de nível básico. É menos da metade do

salário mensal – 4.500 yuans, ou cerca de US\$ 650 – que a Foxconn está oferecendo para novas contratações em suas linhas de montagem em Shenzhen, no sudeste da China.

Disparidade de salários

A disparidade salarial ressalta outro motivo pelo qual as empresas estão buscando novas opções para se instalarem. Na última década, os trabalhadores de indústrias na China triplicaram sua renda anual para mais de US\$ 9.300, de acordo com o Bureau of Statistics do país.



A Foxconn se recusou a comentar este artigo.

Trabalhadores se dirigem ao Parque Industrial Van Trung, na província de Bac Giang, Vietnã, — Foto: Linh Pham/The New York Times

As tarifas também aumentaram os custos de fabricação na China. Em 2019, o ex-presidente Donald Trump cobrou uma tarifa de 15% sobre produtos de tecnologia, como alto-falantes inteligentes, relógios inteligentes e fones de ouvido sem fio.

À medida que a batalha tarifária se intensificou, o Google procurou alternativas à China. Este ano, também planeja transferir a fabricação das instalações da Foxconn no sul da China para o Vietnã, onde começará a montar seu modelo mais recente de smartphone, o Pixel 7, disseram fontes com conhecimento dos planos.

A empresa espera que o Vietnã forneça até metade dos telefones Pixel de última geração do próximo ano, disseram as pessoas.

Mas o planejamento do Google para os lançamentos do próximo ano demonstra o quão difícil será para as empresas se mudarem completamente da China. O gigante de buscas está explorando um telefone dobrável para 2023, mas fabricar um dispositivo como esse, usando uma nova tecnologia de tela e dobradiça, provavelmente exigiria que a produção estivesse próxima dos principais fornecedores na China, disseram as fontes.

Apple, Microsoft, Google e Amazon também se recusaram a comentar a reportagem do NYT.

Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 08/09/2022

BTG PODE FICAR COM AS DEBÊNTURES DA MASSA FALIDA DA MMX, O ÚLTIMO ATIVO VALIOSO DE EIKE BATISTA

Por *Lauro Jardim*



Eike Batista na CPI do BNDES, na Câmara dos Deputados, em 2019 Jorge William/Agência O Globo

A novela do leilão das debêntures da Anglo American que pertencem à massa falida da MMX, de Eike Batista, ganhou mais um capítulo — que está longe de ser o último.

Depois de três tentativas fracassadas de vender o último ativo de valor do ex-bilionário, um novo certame está na praça, com o preço mínimo de R\$ 360 milhões. Em agosto, na tentativa anterior de vender as debêntures, o lance inicial era de US\$ 360 milhões. E quem deve levar os papéis é o BTG Pactual.

De acordo com um comunicado enviado anteontem à Justiça mineira pelo administrador judicial, Bernardo Bicalho, um fundo de investimentos do banco de André Esteves fez uma oferta "na condição de stalking horse", o que significa que outras propostas ainda podem ser feitas — o prazo final para o recebimento de novas ofertas termina na segunda-feira. Quem acompanha esse enrolado negócio de perto não acredita em outras propostas.

O episódio anterior dessa novela, que foi ao ar no mês passado, mostrou o fracasso da terceira tentativa de venda das debêntures por meio de um leilão, autorizado pela Justiça de Minas Gerais: a solitária proposta pelo ativo era inferior ao preço mínimo estipulado. Inicialmente, Eike imaginou que, vendendo essas debêntures por US\$ 360 milhões poderia pagar a multa de R\$ 800 milhões que deve à Justiça pelo acordo que fez para se livrar da prisão, na Lava-Jato. Só que nada saiu como ele esperava. E hoje esses papéis parecem valer apenas 20% do que Eike gostaria que valessem.

Eike, no entanto, se prepara para tentar embargar o leilão. Deve entrar com uma ação entre hoje e amanhã na Justiça mineira.

Se o BTG ficar mesmo com as debêntures, será uma espécie de ironia da história. Quase dez anos atrás, o banco e o então poderoso grupo X firmaram uma parceria de "cooperação estratégica" para novos negócios que acabou em desentendimentos entre Eike e André Esteves. Ou, para ser mais preciso, o então sétimo homem mais rico do mundo decidiu acabar com o acordo. Agora, Esteves, dono do maior banco de investimentos do Brasil, está prestes a ficar com o que restou do grupo X.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO QUER ADOTAR 'MODELO SUSTENTÁVEL' DO CANADÁ PARA EXPLORAÇÃO EM MINERAÇÃO, DIZ MINISTRO

Adolfo Sachsida diz que intenção do governo é dobrar 'em quatro ou cinco anos' a participação do setor no PIB

Por Celia Froufe

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, disse que o governo quer tornar o Brasil um Canadá na área de mineração, com competitividade e sustentabilidade. Por determinação do ministro, sua equipe tem esmiuçado as leis canadense para implantar regulações, referências ambientais e normas similares por aqui.

"Não há mais condições de empresas com direito a lavras se sentarem sobre áreas sem explorá-las", disse o ministro ao Estadão/Broadcast. Atrás da competição, ele afirmou que as companhias terão de se mexer e que não se trata de quebra de contratos porque as empresas ganharam concessões para desenvolver atividades e não apenas para evitar que as áreas sejam exploradas por concorrentes.



Adolfo Sachsida; governo quer tornar o Brasil um Canadá na área de mineração, com competitividade e sustentabilidade, diz ministro de Minas e Energia. Foto: Gabriela Biló/Estadão

"O Brasil quer ser o Canadá na área de mineração, que é um exemplo de sustentabilidade ambiental, que melhora a extração de recursos legais. Lá, há mais de 800 companhias do setor listadas em Bolsa. No Brasil, são oito", comparou de forma genérica.

A intenção, conforme o ministro, é dobrar "em quatro ou cinco anos" a participação do setor no Produto Interno Bruto (PIB). "Hoje, a fatia é de cerca de 2,4%. Temos que chegar a 5%", definiu. Além disso, segundo ele, num momento em que o mundo se mobiliza em torno de uma transição energética mais limpa, cria-se a chance de ampliar o mercado de mineração, visto como fundamental para a construção de equipamentos como hélices e baterias para carros elétricos, entre outros.

Para que tudo se desenvolva de forma mais veloz no Brasil, na avaliação de Sachsida, é preciso ampliar a competição internamente. "Há empresas grandes no Brasil, mas temos de ter mais", disse. A Agência Nacional de Mineração (ANM), segundo ele, está mapeando novas áreas em território doméstico para explorar riquezas. O ministro garantiu que o trabalho leva em conta o viés ambiental, um dos pontos mais observados no exterior em relação a atividades brasileiras, e que as ofertas ocorrerão de forma permanente.

“Vamos adotar a mesma legislação do Canadá. Não pode ter áreas com direito de lavra, mas sem que haja lavra. Quer o direito da área? Então, vamos supor, terá de fazer R\$ 400 mil em investimentos por ano. Há áreas muito grandes no Brasil que não são exploradas. Não pode sentar em cima.”

Questionado sobre se as empresas que já receberam o direito de exploração não poderão alegar quebra de contratos, o ministro afirmou que o compromisso com o que foi acertado precisa ocorrer dos dois lados. “Vamos respeitar contratos, isso é básico, mas as empresas também têm que respeitar. Se o contrato diz que é para exploração de área, a empresa precisa explorá-la”, reforçou.

O Canadá é a principal referência para o governo brasileiro no momento, mas Sachsida disse que os técnicos de sua pasta estão em alerta para “seguir o que deu certo em todo lugar do mundo”. “Queremos ter energia segura, limpa e barata. Queremos ser uma referência pró-mercado, ter aumento da produtividade.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/09/2022

TRABALHADORES DA MERCEDES-BENZ PARAM PRODUÇÃO NO ABC EM PROTESTO CONTRA ANÚNCIO DE 3,6 MIL DEMISSÕES

Montadora de caminhões e ônibus vai terceirizar vários setores da fábrica de São Bernardo do Campo e cortar 35% do efetivo
Por Cleide Silva

Trabalhadores da Mercedes-Benz de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, decidiram paralisar as atividades da fábrica logo após assembleia realizada na tarde desta quinta-feira, 8. Amanhã também eles não vão entrar para o trabalho em protesto à decisão da montadora de caminhões e ônibus de demitir 3,6 mil funcionários.

O número de corte equivale a 38% do efetivo das áreas de produção e administrativo (9,4 mil), e a 35% se contar executivos e estagiários (10,4 mil).

A montadora informa que decidiu terceirizar atividades de setores como logística, manutenção, fabricação e montagem de eixos dianteiro e transmissão média, ferramentaria e laboratórios. Essa medida vai impactar diretamente 2,2 mil trabalhadores. O grupo também não vai renovar contratos de 1,4 mil funcionários que vencem no fim de novembro.

A ideia do grupo alemão é focar atuação em sua atividade principal (core), que é a fabricação de caminhões e chassis de ônibus, além do desenvolvimento de tecnologias e serviços do futuro.



Linha de produção da fábrica da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo (SP) Foto: Mercedes-Benz

A assembleia de hoje foi comandada por Moisés Selerges, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC e funcionário da Mercedes. Na segunda-feira, 12, eles vão avaliar se voltam ao trabalho ou se esperam parados o resultado de uma reunião que ocorrerá no dia seguinte entre representantes da entidade e da empresa.

Em nota divulgada após a decisão dos trabalhadores, a Mercedes-Benz afirma que está iniciando negociações com o Sindicato para discutir as medidas do seu plano de transformação das operações de caminhões e ônibus no Brasil. Reafirma “a urgente necessidade de reestruturação de áreas e, conseqüentemente, a garantia de sustentabilidade dos negócios a longo prazo no País”.

O grupo diz ainda que vai buscar empresas fornecedoras, que devem absorver “significativos volumes de negócios, em materiais e serviços”, de preferência na região de São Paulo e do ABC, e que possam absorver os demitidos.

Na terça-feira, 6, a empresa também disse que o mercado automotivo tem se tornado mais dinâmico e que a competitividade do setor vai continuar se intensificando em razão da transformação das tecnologias tradicionais para novas formas de propulsão, como os veículos elétricos. Em razão dessas perspectivas, e do aumento da pressão dos custos, alegou ser necessária a reestruturação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2022

RECESSÃO GLOBAL, INFLAÇÃO E CONTAS PÚBLICAS SÃO OBSTÁCULOS AO CRESCIMENTO, DIZEM ESPECIALISTAS

Evento realizado pela FGV em parceria com o Estadão debateu cenário econômico atual
Por Vinicius Neder

RIO - Após o crescimento econômico mais acelerado do que o inicialmente previsto por analistas do mercado financeiro no primeiro semestre, uma desaceleração no fim deste ano e no próximo se espalha pelos cenários. Além do fôlego curto dos motores desse crescimento mais forte da primeira metade do ano, especialistas do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre) elencaram, durante um debate virtual promovido em parceria com o Estadão nesta quinta-feira, 8, uma série de obstáculos para o médio prazo. Os destaques são a perspectiva de uma recessão global, a necessidade de esfriar a economia para controlar a inflação alta e a desorganização das contas do governo, descrita como um problema “institucional”, além de fiscal.

Esses três principais obstáculos estão conectados entre si. Na esteira da forma desigual como a pandemia de covid-19 se abateu sobre a economia global, a inflação explodiu em praticamente todos os países. Como reação, quase todos os bancos centrais – as ações do Federal Reserve (Fed, o banco central americano) e do Banco Central Europeu (BCE) pesam mais, mas o Banco Central (BC) brasileiro saiu até na frente – passaram a subir seus juros básicos, com o intuito de esfriar a demanda e, assim, segurar os aumentos de preços.



Evento organizado pela FGV e pelo Estadão abordou como a recessão global, a inflação e as contas públicas são obstáculos ao crescimento



Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro Ibre, lembrou durante o seminário on-line que, por causa da pandemia, o aumento da inflação em todo o mundo se deu de forma “sincronizada”. Da mesma forma, a reação, ou seja, o aperto nas políticas monetárias com as elevações de juros, está ocorrendo de forma sincronizada – ainda que, no Brasil, o BC tenha saído na frente.

“A desaceleração mundial está em curso e é um movimento sincronizado. A dúvida é a intensidade da desaceleração da atividade para controlar a inflação. Será um ajuste fino? Uma desinflação mais gradual, com efeito menos intensos sobre a atividade, é um cenário possível, mas tenho uma visão cética”, afirmou Matos.

A estratégia do Fed captura a atenção de economistas e analistas de todo mundo. Por causa do peso dos Estados Unidos na economia global, uma recessão por lá pode arrastar os demais países. E o aperto nos Estados Unidos tem impactos nos mercados financeiros, traduzidos em dólar mais forte perante as demais moedas e em juros de mercado mais elevados.

Para José Júlio Senna, chefe do Centro de Estudos Monetários do Ibre, o presidente do Fed, Jerome Powell, deixou claro em seus últimos posicionamentos públicos, que os juros americanos subirão até o nível necessário para segurar a inflação – a inflação nos Estados Unidos ficou em 8,5% no acumulado em 12 meses até julho, abaixo dos 9,1% de junho, mas a taxa vem frequentando as máximas dos últimos 40 anos nos últimos meses.

“O aperto será ainda maior, o Fed não vai desistir, o risco de recessão é significativo”, afirmou Senna, também participante do seminário.

A desaceleração ou até uma recessão global tendem a esfriar o crescimento econômico do Brasil. Além da menor demanda pelos produtos exportados pelo País, os preços das commodities (matérias-primas com cotação internacional) tendem a cair, o que é ruim para a atividade econômica doméstica. Pelo lado positivo, a queda nas cotações desses produtos alivia as pressões inflacionárias também no mercado doméstico.

O problema, segundo Matos, é que a inflação no Brasil já está generalizada. Mesmo com o aumento de juros por parte do BC, a inflação de serviços está em 9% no acumulado em 12 meses, lembrou a economista. A inflação elevada “só estará domada” quando os preços de serviços “estiverem domados”. E os preços dos serviços tendem a acompanhar de perto a demanda das famílias, sensível à dinâmica de emprego e renda. Até a recuperação do mercado de trabalho, com geração de empregos nas atividades de serviços que mais dependem do contato social, que voltaram ao padrão normal de funcionamento após a pandemia ficar para trás, poderá colocar mais lenha na fogueira da inflação.

“A nossa visão é que ainda não há refresco. Aceleramos o crescimento, mas geramos efeitos inflacionários”, afirmou Matos. Nesse cenário, o Ibre projeta uma retração de 0,4% na economia em 2023. “Temos que desacelerar, porque tem uma inflação a ser combatida, mas a política fiscal continua incentivando o consumo”, completou a economista.

O incentivo ao consumo por parte da política fiscal vem com a elevação de gastos do governo para transferir renda para as famílias, com destaque para a elevação do pagamento mensal do Auxílio Brasil, programa que sucedeu o Bolsa Família, de R\$ 400 por mês para R\$ 600 por mês. Segundo Senna, por causa das medidas do governo, o BC fica sozinho no trabalho de segurar a inflação, esfriando a economia com os juros mais altos.

A dinâmica dos gastos públicos e a perspectiva de aumento do desequilíbrio das contas do governo são mais um obstáculo para o crescimento econômico em 2023, ressaltou Senna. No curto prazo, a próxima administração federal precisará de uma “licença para gastar” acima das regras fiscais, num montante em torno de 1% do Produto Interno Bruto (PIB), calculou o pesquisador da FGV. “Ao mesmo tempo, será preciso definir claramente as regras fiscais para frente. Tenho muito medo disso”, afirmou Senna.



O medo reside no fato de que, historicamente, políticos preferem o caminho mais fácil das licenças para gastar, no lugar da definição de regras críveis. O risco será o próximo governo deixar de lado a definição de novas regras fiscais que sinalizem para um equilíbrio das contas. Por isso, Senna não vê espaço para queda dos juros em 2023.

Para o pesquisador, a crise é pior ainda, com contornos institucionais. “Não foram produzidos abalos apenas na questão fiscal, mas na institucional também. Não sei como resolver, mas sinais de respeito ao quadro institucional [pelo próximo governo federal] seriam indispensáveis”, afirmou Senna, citando pelo menos três abalos importantes.

Um foi a “desmoralização” das propostas de emenda à Constituição (PEC), já que governo e Congresso Nacional lançaram mão do instrumento para mexer em regras fiscais. Para piorar, as mudanças foram feitas para atender objetivos “de natureza circunstancial” e, no caso mais recente, eleitoral. Um segundo abalo foi a lei federal que baixou alíquotas do ICMS, tributo estadual, sobre combustíveis e eletricidade, afetando o planejamento orçamentário dos Estados. O terceiro abalo foi o uso indiscriminado das emendas de relator no Orçamento da União, no caso do “orçamento secreto”, revelado pelo Estadão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2022

BRASILEIROS CONHECEM POUCO A SIGLA ESG, MAS VALORIZAM AÇÕES LIGADAS A ELA, APONTA PESQUISA DO GOOGLE

Gigante da tecnologia lança plataforma para ajudar empresas e marcas em jornada de maturidade
Por Luis Filipe Santos

O Google lançou na segunda-feira, 5, a plataforma Impact! ESG, que visa ajudar empresas brasileiras em sua jornada para aderirem às práticas da sigla, ou seja, as preocupações ambientais, sociais e de governança (ESG, em inglês). De acordo com a gigante da internet, a intenção é auxiliar tanto na tomada de consciência quanto no direcionamento das ações e ampliar o engajamento dos consumidores em torno da pauta, ainda pouco conhecida, de acordo com um levantamento feito pelo próprio Google.

Em parceria com a empresa de pesquisas MindMiners, o Google ouviu 3 mil brasileiros acima de 18 anos, em todas as regiões do país, em abril deste ano. Os resultados apontaram que quatro em cada cinco entrevistados nunca tinham ouvido falar sobre ESG, mas quando questionados sobre ações relacionadas às pautas, 87% disseram que consideravam importantes que as empresas as tomassem. No entanto, após receberem a explicação do que se trata a sigla, ainda assim 47% não conseguiram citar uma empresa que adotasse alguma prática.

Marco Bebiano, diretor de negócios dos segmentos de Bens de Consumo, Moda e Beleza, Governo e Tecnologia do Google Brasil, avalia que as empresas podem mudar sua comunicação relativa ao ESG. “Esses dados mostram um caminho que as marcas podem usar para construir sua reputação e entender como devem mostrar o que estão fazendo. Também pode mostrar se aquilo que já estão fazendo gera a resposta que gostariam e podem aprender com isso”, afirma.

“É urgente que as empresas embarquem numa jornada de maturidade em suas estratégias de ESG, em uma análise interna sobre suas políticas, estruturas, operações e estratégias”, diz Livia Sitta, analista de insights do Google Brasil e líder da Impact! ESG. “A partir de uma evolução concreta em suas práticas, mais do que nunca é preciso ser vocal e criar estratégias para se conectar com os consumidores, que podem ainda não compreender exatamente o que ESG significa, mas valorizam o engajamento das marcas com temas como a preservação do meio ambiente e o impacto social nas comunidades onde estão inseridas”, completa.



O levantamento questionou os entrevistados sobre 35 critérios ligados às questões ambientais, sociais e de governança, pedindo às pessoas que indicassem uma marca dentre 20 opções apresentadas que vinha à mente ao lembrar daquilo. No total, 274 marcas apareceram para os entrevistados, e as que tiveram melhor desempenho foram as dos setores de beleza, finanças, bens de consumo, alimentação, cuidados pessoais, tecnologia, moda e varejo. Parte do valor da pesquisa está em fornecer determinados recortes - por exemplo, mostrar que uma ação é ligada a uma companhia em determinada região ou determinada faixa etária.

Cada empresa recebeu uma nota, que é a média da percepção do público sobre a atuação dela nos três pilares. No geral, a nota foi de 13,7%, divididos em Social (15,4%), Governança (14,7%) e Ambiental (11,7%). O aspecto social foi apontado como o mais importante, principalmente devido a questões que afetam os brasileiros individualmente, como igualdade salarial e disponibilidade de vagas de emprego. Os critérios avaliados derivam da BIA, ferramenta online e gratuita criada pelo Sistema B, ecossistema de empresas que visa promover soluções ESG e também é parceiro do Google, para medir o impacto das companhias.

Assim, a pesquisa indicou que há um espaço importante para o avanço das questões ESG - não só dentro das empresas que podem adotar a prática, mas também entre os consumidores. Caberia às organizações educarem o público, levando informações sobre o que se tratam as ações que pratica e porque elas importam, de forma a ampliar e conduzir o debate sobre os três aspectos. Ainda assim, serão anos construindo o conhecimento das pessoas e melhorando as ações praticadas.

A plataforma Impact! ESG servirá para compilar e mensurar dados, a partir de uma metodologia criada pelo Google com a MindMiners e o Sistema B. A partir dos dados coletados, a ideia é fornecer aos clientes corporativos da gigante de tecnologia um plano de ação composto por sessões consultivas de capacitação para times internos, nos quais seriam indicados possíveis planos de ação para gerar impacto positivo para a sociedade em uma “jornada de maturidade”, e comunicar essas atitudes para o público, com o uso das plataformas para um empoderamento das marcas por meio dos dados.

Ainda por meio da pesquisa, foi possível inferir que as marcas que realizam e comunicam o ESG são mais amadas e criam uma conexão emocional com o público. “Nossa intenção é ter um índice disso, de que a empresa investiu tanto nas ações e melhorou tanto na recepção”, explica Sitta. Essa mensuração não foi possível de ser feita por ter sido o primeiro levantamento, mas estará presente nos próximos e, segundo a analista de insights, já foi possível verificar que o “amor” pela marca e a intenção de compra caminham juntas.

Inicialmente, o Google pretende oferecer o serviço da plataforma para grandes anunciantes, expandindo-o para os de outros portes posteriormente - a perspectiva é de 50 clientes até o fim de 2023. “Mas isso pode variar a depender da maturidade da empresa, não adianta colocar um serviço que vai além dela. Não passamos para a comunicação se ainda temos que mudar os processos internos”, afirma Bebiano. A previsão é de que a próxima edição da pesquisa seja divulgada no início de 2023, e deve ter periodicidade anual.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CADEIA DO TRIGO PERDE OPORTUNIDADE, ALERTA CONSULTORIA

Colheita doméstica cresceu, mas produtores seguraram vendas e perderam “janela” ideal de preços
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

Em quatro anos, a produção brasileira de trigo dobrou, mas o salto não foi acompanhado por negociações adequadas e o quadro poderá se refletir em forte redução de área plantada em 2023, deixando o país novamente longe da autossuficiência. A análise é de Luiz Carlos Pacheco, da T&F Consultoria, que acompanha o segmento há quase 50 anos e critica a falta de planejamento dos produtores e dos responsáveis pelas vendas do cereal.



Lavoura de trigo no Rio Grande do Sul — Foto: Divulgação FecoAgro/RS

Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a colheita no Brasil somou 5,1 milhões de toneladas em 2019 e deverá chegar a 9,2 milhões este ano — para consultorias privadas, o volume poderá chegar a 10 milhões de toneladas.

Conforme Pacheco, neste ano os negociadores perderam a janela de preços ideal, de fevereiro a maio, que poderia cobrir os custos de produção.

Como as vendas não fluíram, está havendo um acúmulo de estoques, o que tende a reduzir as cotações. “Na janela ideal, a saca de 60 quilos estava a R\$ 134 para o agricultor no mercado futuro, bem acima do patamar atual — e do histórico —, e dando lucro. Mas nem 1 milhão de toneladas foram negociadas. Conclusão: teremos sobra e os preços serão pressionados”.

Agora, o mercado internacional apresenta possibilidades, já que o escoamento do cereal ucraniano é lento, e o Brasil tem estoques. Só que o trigo brasileiro está caro.

Desvantagem

Na semana passada, o Egito, maior comprador mundial, adquiriu 120 mil toneladas de trigo russo por US\$ 340 a tonelada com frete incluso (posto em portos egípcios). A T&F fez o cálculo inverso para determinar qual teria que ser o preço do trigo brasileiro para competir com o russo na negociação. Com um frete de US\$ 34 a tonelada do porto de Rio Grande (RS) para o Egito, o trigo brasileiro teria que sair por US\$ 305 a tonelada, ou R\$ 1.579,90 FOB. Ocorre que o cereal está a R\$ 1.660 no porto, ou US\$ 320 por tonelada, considerando o câmbio a R\$ 5,50.

No patamar atual, a saca de trigo geraria uma receita de R\$ 95 para o produtor gaúcho e R\$ 100 para o paranaense, ante um custo variável de R\$ 102,45 a saca, conforme o Departamento de Economia Rural (Deral), da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Paraná.

“Esses preços do trigo da negociação do Egito, para onde o mercado caminha irreversivelmente, trazem em seu bojo um prejuízo potencial nesta safra, dados os elevados custos de produção. Mas ainda há comprador, e por isso é preciso acelerar as vendas, para reduzir os prejuízos”, afirma o analista. Se isso não ocorrer, o preço da saca vai cair e as perdas dos tricultores aumentarão, de forma a prejudicar a área plantada no ano que vem.

Chance perdida

“Quando digo que a oportunidade foi perdida é porque, se considerarmos o ponto de vista do produtor, para um custo projetado para dezembro ao redor de R\$ 113,45, o preço de venda do trigo no mercado de lotes teria que ser de R\$ 1.967,06 a tonelada — número que nem o mercado interno (que já está em R\$ 1.700 para outubro) nem o mercado de exportação (R\$ 1.660 para dezembro) pagam”, completa.



Para manter o equilíbrio dos preços e do quadro de oferta e demanda, o Rio Grande do Sul precisaria escoar cerca de 3,5 milhões de toneladas, mas vendeu apenas 520 mil até o momento. A colheita do Estado deverá terminar com 4 milhões de toneladas, segundo números oficiais, e até 4,5 milhões conforme consultorias. O Estado moí apenas 1,3 milhão de toneladas, e cerca de 180 mil são usadas para a produção de sementes. O resto precisa sair.

No Paraná, embora a colheita seja semelhante, com 4 milhões de toneladas estimadas, os moinhos locais ficam com toda a produção.

Plantação de trigo no Paraná — Foto: Fotoarena/Agência O Globo

Os moinhos brasileiros reduziram margem nesta safra por não conseguirem repassar o aumento de custos e os preços da farinha ao consumidor final. A maior parte está trabalhando agora com metade da capacidade instalada e não há sinal de que vão elevar as ofertas de compra.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2022

ICMS SOBRE IMPORTAÇÕES: LIMITES DE FEDERALISMO

As leis federais, segundo o atual posicionamento da Sefaz-SP, não são aplicáveis quando exportador e encomendante pertençam ao mesmo grupo econômico

Por Renata Sucupira e Leonardo Branco

Uma empresa formulou consulta à Secretaria da Fazenda de São Paulo sobre onde seria devido o ICMS na importação por encomenda realizada por meio de importadora (trading company) com sede em Santa Catarina, tendo obtido a resposta de que seria no Estado da trading, de acordo com a lei. Em seguida, a empresa informou que pertencia ao mesmo grupo econômico do fornecedor (exportador) e, em maio deste ano, obteve nova resposta no sentido contrário (RC-Sefaz nº 25.335/2022), ou seja, de que o direito de cobrar o tributo é de São Paulo, onde está situado o contribuinte que elaborou a pergunta.

Esse posicionamento é uma reviravolta com considerável repercussão aos importadores, pois, na prática, o que se discute é a possibilidade de um Estado exigir o tributo de encomendante com sede em seu território sempre que houver importação de pessoa vinculada no exterior, na contramão da legislação federal.

As leis federais, segundo a Sefaz-SP, não são aplicáveis quando exportador e encomendante são do mesmo grupo

Todas as modalidades de importação estão definidas em normas federais, uma vez que a regulação do “comércio exterior” é de competência privativa da União, não sendo possível aos Estados alterarem, a seu talante, os conceitos e institutos relativos a esta matéria. Assim, quando a trading adquire mercadoria do exterior para revenda a um encomendante predeterminado, trata-se de uma importação por encomenda, participe ou não o encomendante das operações comerciais relativas à aquisição dos produtos.

A questão sobre o Estado competente para realizar a tributação não é nova, tendo o Supremo Tribunal Federal (STF) decidido que o imposto será devido ao Estado do destinatário legal da operação. Esse, ademais, é o entendimento que vinha se firmando na costura de um ambiente de segurança jurídica desde 2009 quando São Paulo e Espírito Santo celebraram protocolo voltado a aplacar a disputa fratricida dos portos, e foi justamente a conclusão a que a Sefaz/SP chegara em



2021 para o mesmo contribuinte: como, naquele caso, a trading catarinense realizou a aquisição, a suas próprias expensas, para pessoa predeterminada situada em território paulista, o tributo seria devido a Santa Catarina.

A empresa consulente buscou confirmar a aplicação do entendimento para o caso concreto, uma vez que tanto ela, encomendante, como o seu fornecedor exportador pertencem ao mesmo grupo econômico, informação que levou à alteração do entendimento fazendário corporificado na resposta à consulta publicada neste ano.

Segundo o atual posicionamento da Sefaz-SP, as leis federais não são aplicáveis quando exportador e encomendante pertençam ao mesmo grupo econômico. Nessas circunstâncias, mesmo que tanto o desembarço como a saída física ocorram em Santa Catarina, onde sediada a trading, por meio de recursos próprios, o ICMS será devido ao Estado do encomendante.

O fundamento utilizado pelo Fisco paulista para chegar à heterodoxa conclusão foi não ser razoável que duas pessoas vinculadas contratem uma trading para intermediar um negócio internacional, o que resultaria mais oneroso se comparado com uma pactuação direta. Assim, diante da falta de propósito negocial, entendeu que a importação deveria ser considerada por conta e ordem de terceiros, atraindo, assim, a tributação para São Paulo.

Merece reprovação o recurso ao propósito negocial diante do primado da legalidade. A expressão, construto meramente teórico, já foi rejeitada pelo Congresso Nacional e hoje se trata de figura estranha à lei, apesar das várias tentativas de utilizá-lo como lastro inglório de patologias jurídicas atípicas.

A única forma válida de utilização desse instituto, hoje, é a de refutação. Nesse caso, contratar a trading por seu maior know-how em atividades de importação, ou por fruir de benefícios de ICMS-Importação em outra unidade da federação, seria já suficiente para se exorcizar a inexistência de fundo negocial ou de motivação extratributária. A própria resposta à consulta é exemplo da complexidade envolvida em operações internacionais e justifica a contratação de empresas especializadas.

O conceito de “grupo econômico” não se encontra necessariamente entre as hipóteses de pessoas vinculadas. Ademais, a consequência da vinculação não é a desconsideração da natureza jurídica da operação para uma importação por conta e ordem, o que demandaria a existência de regra específica antielisiva, mas sim a eventual aplicação das regras de preço de transferência e de valoração aduaneira.

A Fazenda paulista, além de se arvorar em matéria privativa da União Federal em relação ao comércio exterior, contrariou a regra de que a trading, ao adquirir mercadoria do exterior para encomendante predeterminado, não pratica importação por conta e ordem. Fez, ainda, menoscabo da opção negocial da empresa, de modo a pressupor que seus gestores não empregaram o cuidado e a diligência próprios da boa administração.

Advirta-se que introduzir um novo critério de definição do sujeito ativo (vinculação entre exportador e cliente da trading) para alterar o entendimento acerca do destinatário legal é refazer, sem a devida competência, o nó que o Supremo Tribunal Federal começou a desatar.

O posicionamento, por ilegal e inconstitucional, em nada colabora para a segurança jurídica e muito menos para a busca de um ambiente aberto e favorável ao desenvolvimento, voltado à facilitação do comércio e à melhora da relação entre Fisco e contribuinte com a qual o Brasil tem reiteradamente se comprometido nos foros internacionais.

Renata Sucupira e Leonardo Branco são, respectivamente, advogada especializada em Direito Aduaneiro, vice-presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-SP e presidente do Comitê de Comércio Internacional e Investimentos da Câmara

Britânica; e conselheiro e vice-presidente de turma no Carf, doutorando, mestre e especialista pela Faculdade de Direito da USP e pesquisador do Núcleo de Estudos Fiscais da FGV

Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2022

‘VIRAR AS COSTAS PARA A CHINA É INGENUIDADE, MAS É PRECISO ENTENDER AS CONSEQUÊNCIAS’, DIZ LIVIO RIBEIRO

Para Livio Ribeiro, é preciso uma visão de Estado de para onde o país asiático vai e como o Brasil se insere nessa história

Por Marta Watanabe — De São Paulo



Livio Ribeiro: Brasil precisa debater nova estrutura de produção mundial — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A seguir, os principais pontos defendidos por Livio Ribeiro:

Manufaturados

Não há problema em não exportar manufaturados. Há uma visão de que produzir e exportar manufaturados é bom. Isso não é absolutamente verdadeiro e depende da estratégia do país. Mesmo que o custo seja alto, podemos escolher fazer isso porque gera empregos ou gera qualificação de mão de obra. Mas precisa ser uma história com começo, meio e fim. Não é óbvio que é bom você ter mais produtos não commodities na pauta que não sejam as suas vantagens

comparativas. Não se trata de visão excessivamente liberal, é questão muito objetiva de custo-benefício. Não é necessário sempre fazer o mais eficiente, mas as ineficiências têm custos e a sociedade precisa escolher pagar por eles.

China, exportações

A exportação à China é excessivamente concentrada. Isso é ruim porque em um evento de choque em minério, soja ou carnes, por exemplo, qualquer peteleco tem contribuição muito grande na exportação brasileira. É interessante diversificar a quantidade de produtos vendidos, o que não é igual a dizer que é preciso termos produtos mais industrializados. Podemos exportar suco de laranja, por exemplo. Temos complementaridade muito grande, com coisas a oferecer que a China não tem. A China não tem sol, terra arável, água. Virar as costas para isso é virar as costas para o óbvio. Seria ingênuo não querer aproveitar isso entendendo que isso tem algumas implicações, mas ponderando os riscos, custos e benefícios.

China, olhar estratégico

É importante ter estratégia organizada e entender nossa posição na cadeia de fornecimento para a China. Onde estamos e quais são os outros países que têm características parecidas e a forma como eles têm se relacionado com a China. Austrália e Nova Zelândia, por exemplo. Deveria ter um acompanhamento organizado desses “competidores”. Precisamos de uma visão de Estado de para onde a China vai e como nos inserimos nessa história. Como o “white paper” [documento do governo australiano que contém metas nas relações externas com a Ásia] que a Austrália faz, com uma discussão de médio prazo. A China continuará sendo importante e passa por momento complicado.

Não sabemos ao certo o resultado da reprogramação da estrutura de produção da indústria no mundo e se isso irá tirar as indústrias da China. Se estamos contando com demanda chinesa infinita de minério de ferro e soja, é preciso ver que as condições de contorno mudarão.

China, parcerias

É preciso debater como nos colocamos na possível e bem provável reformatação da estrutura de produção do mundo. Há momento favorável à migração da indústria para mais perto de algumas economias ocidentais que possuem capacidade de produção sem restrição. Estamos falando basicamente das Américas. Na América do Norte, o Nafta 2.0 [tratado assinado em 2018 por EUA, México e Canadá em substituição ao antigo Nafta, de 1994] de maneira geral e no restante das Américas quem tem tamanho é o Brasil. Há pano de fundo favorável a uma reindustrialização e que pode envolver os chineses, inclusive parcerias. Não tem nada que seja proibitivo de ter uma indústria chinesa que produza no Brasil a não ser que não faça sentido em termos econômicos. E mesmo que não faça sentido em termos de eficiência econômica, pode se inserir nesse ambiente de “eu escolho produzir mais perto ainda que mais caro”. Existe a possibilidade de entrar um pouco no jogo, talvez não como ofertante de insumos à China, mas como parceiro de uma reorganização da estrutura de produção no mundo onde a China perde a indústria física, mas ela começa a ganhar lucros e dividendos. É preciso também entender que a China não sobe na cadeia de valor para não ser o topo de uma estrutura de encadeamento produtivo. Não há nenhum problema em sermos meio de cadeia, desde que tanto que você possamos extrair benefícios.

China, investimentos

Existe historicamente no Brasil certa contraposição ao investimento chinês em infraestrutura, principalmente em escoamento de produtos, o que não faz sentido. É melhor termos infraestrutura do que não ter. Não podemos entregar a um país estrangeiro porque é estratégico? Tenho dificuldade de entender que os chineses vão arrancar uma ferrovia do Brasil e levar embora. Algo importante é que possivelmente nesse cenário em que se investe em infraestrutura de escoamento e logística, o que os chineses fazem bem, talvez o custo do Brasil caia para todos. Será que a indústria tem medo do investimento em logística, porque assim ela pode ficar comparativamente ainda menos competitiva que outros setores, como o agronegócio? Porque isso talvez aconteça.

Promoção comercial

Precisamos mudar a mentalidade sobre promoção de exportações. O que o Brasil vende para Ásia, por exemplo? “Vende sol, saúde, bem-estar.” Há um caminho para explorar isso, com bens industriais destinados a um consumidor que demanda algo além de produtos, que quer experiência. Por exemplo, o que mais a Coreia do Sul exporta é cultura. Quando pensamos Coreia do Sul hoje, não pensamos necessariamente em Hyundai ou Samsung. Pensamos em k-pop [korean pop], em séries de TV. O Brasil tem capacidade muito grande de ofertar experiências. Os recentes sucessos de exportação e de promoção de marca no mundo envolvem intangíveis.

Mercado regional

Temos restrição de tempo e dinheiro. O investimento em comércio sul-sul não deveria ser nossa prioridade agora. A prioridade é decidirmos como nos inserimos na estrutura chinesa, no presente e no futuro. Segundo, como os grandes processos de realocação da indústria no mundo, com seus múltiplos vetores, vão acontecer e como o Brasil pode se inserir nisso.

Acordos comerciais

Tratados e acordos devem incorporar essa possibilidade de grande realocação. O acordo com a União Europeia talvez tenha que ser rediscutido, já que foi desenhado para uma realidade europeia que não teremos porque aconteceu um grande choque que mudou o jogo. É possível renegociar as condições sem demonizar o que foi feito, mas as condições de contorno mudaram. Não estamos

indo para um mundo autárquico, mas o mundo não será pré-2018, quando ficaram mais claras as tensões entre EUA e China. Precisamos voltar a fazer, de forma ampla. Nada contra a política sul-sul. Tudo contra só a política sul-sul.

Abertura comercial

Sob qualquer métrica, somos um país muito fechado. O argumento de proteção da indústria é um pouco torcido. É óbvio que não se pode fazer movimento bruto nem desorganizado. Há diferença entre abrir a porteira e deixar todo mundo entrar e nunca nem chegar perto da porteira, Existe um processo de abertura que para certas indústrias pode ser benéfico, principalmente para as que importam muitos insumos. Objetivamente nada justifica reserva de mercado. É preciso definição clara de passos, de quando serão dados, o tempo de transição. Mas o tempo não pode ser de 20 em 20 anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2022

BRASIL TEM DE REVER ESTRATÉGIAS NO COMÉRCIO EXTERIOR

Cenário global oferece oportunidades, mas país tem de ampliar acordos e explorar China melhor
Por Marta Watanabe — De São Paulo

Os impactos ao comércio internacional dos diversos choques resultantes da pandemia, depois ampliados com a guerra entre Rússia e Ucrânia, prometem ser ajustados sob uma lógica de organização da produção diversa da que existia anteriormente, num cenário que pode trazer oportunidades.

Olhar esse possível movimento global e definir estratégias internas ou externas, explorar melhor o mercado chinês, repensando as relações com a segunda maior economia mundial, ampliar acordos comerciais e dar passos para criar uma estratégia de promoção comercial para produtos brasileiros são pontos convergentes entre Tatiana Prazeres, diretora de relações internacionais e comércio da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), e Livio Ribeiro, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV Ibre). Grandes diferenças ficam para questões como o papel da indústria e a importância dada ao comércio regional.

Após dois anos na China, parte deles como professora da Universidade de Negócios Internacionais e Economia, em Pequim, Tatiana está desde maio na Fiesp e defende uma agenda de comércio exterior paralela à do fortalecimento da indústria, com diversificação de mercados que inclua manufaturados e a indústria mais ouvida nas negociações comerciais. Constam também da agenda a melhora do sistema de defesa comercial, o resgate de instrumentos de financiamentos, a superação de barreiras comerciais e uma maior integração com países da América do Sul.

Ex-chefe da divisão de estudos econômicos da Firjan e ex-consultor do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), Ribeiro tem visão diversa quanto ao comércio regional. Para ele, tempo e energia são curtos e isso não deve ser prioridade. Ele defende mais urgentemente a definição de uma política de Estado que analise as transformações em curso no mundo e na China, principal destino das exportações brasileiras e para o qual “não podemos dar as costas”. A partir disso, diz, deve ser planejada a forma de inserção do Brasil. Paralelamente precisam ser eliminadas “contraposições” contra o investimento chinês em infraestrutura no país.

Ribeiro diz ainda que “não é problema não exportar manufaturados”. Para ele, o Brasil tem vantagens comparativas não totalmente exploradas. “Existe uma visão de que produzir e exportar manufaturados é bom. Isso não é absolutamente verdadeiro e depende da estratégia do país. Mesmo que o custo seja alto, podemos escolher fazer isso porque gera empregos ou porque gera qualificação de mão de obra. Mas precisa ser uma história com começo, meio e fim.”

Ex-secretária de Comércio Exterior e ex-assessora sênior do diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), em Genebra, Tatiana elege, entre as maiores prioridades para próximo ciclo político, um avanço numa relação mais firme entre comércio exterior e sustentabilidade, passo importante não somente para assegurar novos acordos comerciais mas também para impedir que eles sejam esvaziados por barreiras não tarifárias. Ao mesmo tempo a sustentabilidade, defende, é um ativo importante no trabalho da imagem e marca para o país na promoção comercial de produtos brasileiros. Ela também defende que a reforma tributária mantenha mecanismos de suspensão de tributos na compra de insumos para bens voltados à exportação.

Abaixo, os principais pontos defendidos por cada um.

- **“Agenda da sustentabilidade veio para ficar e é uma oportunidade”, diz Tatiana Prazeres**
<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/09/08/agenda-da-sustentabilidade-veio-para-ficar-e-e-uma-oportunidade-diz-tatiana-prazeris.ghtml>

- **“Virar as costas para a China é ingenuidade, mas é preciso entender as consequências”, diz Livio Ribeiro**

<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/09/08/virar-as-costas-para-a-china-e-ingenuidade-mas-e-preciso-entender-as-consequencias-diz-livio-ribeiro.ghtml>

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2022

REPSOL VENDERÁ 25% NO NEGÓCIO DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO PARA EIG POR US\$ 4,8 BI



O acordo avalia o negócio em US\$ 19 bilhões e permitirá que a Repsol permaneça como acionista majoritária

Por Dow Jones Newswires — Barcelona

— Foto: Divulgação | Repsol

A Repsol venderá uma participação de 25% em seus negócios de produção e exploração de petróleo para o investidor institucional americano EIG Global Energy Partners por um valor total de US\$ 4,8 bilhões, informou a empresa espanhola na quarta-feira.

O acordo avalia o negócio em US\$ 19 bilhões e permitirá que a Repsol permaneça como acionista majoritária e consolide o negócio dentro do grupo mais amplo, disse a empresa.

O acordo também inclui a opção de listar uma participação minoritária do negócio de produção e exploração nos EUA a partir de 2026 em caso de condições de mercado favoráveis, disse a Repsol.

A empresa nomeará quatro membros para o conselho, incluindo um presidente com voto de qualidade, enquanto a EIG nomeará dois membros do conselho e dois conselheiros independentes, disse a Repsol.

“A entidade recém-estruturada manterá sua força de trabalho e equipe de gerenciamento existente, bem como o plano de negócios atual, focado em fortalecer, melhorar e descarbonizar ainda mais seu portfólio global”, disse Repsol.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 695 MIL TONELADAS EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Setembro 2022



O Porto de Imbituba movimentou 695,6 mil toneladas em agosto. O número representa o melhor agosto da história da autoridade portuária. Em comparação ao mesmo período de 2021, houve um crescimento de 4,2% na movimentação, com 23 navios atendidos, principalmente de cargas de exportação.

Os principais produtos movimentados foram equipamentos eólicos, coque não calcinado, coque calcinado, farelo de soja e toras de madeira. Além destas cargas, o porto recebeu em agosto o seu primeiro embarque de ferro-gusa, utilizado na produção de aço.

De janeiro a agosto, o Porto de Imbituba movimentou 4,9 milhões de toneladas. Segundo as projeções da autoridade portuária, a perspectiva é encerrar 2022 com mais de 7 milhões de toneladas operadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

ARTIGO - O NOVO COMEÇO DO PORTO DE VITÓRIA

Por Flávia Nico Vasconcelos OPINIÃO 08 Setembro 2022



5 de setembro foi um importante dia para o setor portuário brasileiro e capixaba: a assinatura da entrega da concessão do Porto de Vitória. Motivo de comemoração para uns e de luto para outros. Infelizmente, dois lados.

Tenho acompanhado esse processo, atuo com os portos brasileiros e sou capixaba: estou no meu lugar de fala. Como acadêmica, preciso analisar. Como capixaba, preciso expressar: precisamos superar essa polarização.

O Porto de Vitória, por muitas vezes “porto laboratório”, inaugura essa nova etapa da história portuária brasileira. A modelagem focou em eficiência e desburocratização. No caminho, interesses variados não foram acomodados. No caminho, diferentes stakeholders não foram engajados. Sim, uma tarefa difícil e sem fórmulas mágicas. Porém, fundamental para que ao final — ou no novo começo — não houvesse um lado em luto e um em comemoração.

Um porto não pode ter lados, ele tem que ser ponte. Dentre suas inúmeras funções, o porto é a ponte entre terra e mar, ponte entre comércio exterior e crescimento econômico, ponte entre história e desenvolvimento local. O que diferencia um porto e lhe dá identidade única é a forma como se insere no lugar onde está — é o porto em sua comunidade portuária. A sinergia com o território é fundamental para o sucesso do negócio portuário.

Nenhum processo é todo bom ou todo ruim. A diferença de visões se for bem canalizada possibilita a evolução. Caberá a nova gestão do Porto de Vitória o desafio de sanar, no que for possível e se

possível, o que não foi resolvido no caminho da desestatização. Oportunidade de um novo capítulo que parta do reconhecimento do que deu errado e reposicione o porto de forma mais próxima ao território.

Fato é que algo novo está aí, com a esperança inerente ao início de novos ciclos. Particularmente, trago o otimismo de um potencial motivo para comemorar: uma nova gestão portuária que faça do Porto de Vitória mais humano, porque tem escuta ativa; mais sustentável, porque se reconhece como parte do lugar; mais competitivo, porque constrói sua estratégia com a comunidade portuária.



Já que foi dado o pontapé para uma nova forma de gestão dos portos públicos, que o Porto de Vitória seja verde, seja ponte e se importe - #portoqueimporta. Assim, sinalizará para os demais portos públicos brasileiros que novos tempos chegaram.

Flavia Nico Vasconcelos é doutora em Sociologia e especialista em cidades portuárias. Desenvolve soluções de sustentabilidade para que os portos brasileiros e seus operadores implementem a agenda ESG e os ODS da Agenda 2030. Está contribuindo com a Secretaria de Portos/MINFRA, desde 2021, como Coordenadora Geral de Descentralização e Delegações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/09/2022

ARTIGO - SOLUÇÕES PARA UMA LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL

Por Jonatas Spina Borlenghi OPINIÃO 08 Setembro 2022



A inflação descontrolada no preço dos combustíveis é um problema grave para a logística, sobretudo, em um país com a matriz baseada desequilibradamente no sistema modal rodoviário, como é o caso do Brasil. No transporte feito por caminhões, o diesel representa aproximadamente 40% do custo total do serviço. E esse índice sobe nos trajetos em estradas precárias, condição comum na maioria das regiões.

Infelizmente, os operadores logísticos não são capazes de absorver essa variação anormal nos preços de um insumo tão relevante, e os contratos são inevitavelmente impactados. Ainda assim, é fundamental destacar que os reajustes dos combustíveis em casos como esse nunca são repassados integralmente. Sempre há uma negociação e o transportador acaba compartilhando o “prejuízo” com o cliente.

Mesmo em tempos normais, para garantir a previsibilidade, os reajustes no diesel não causam efeito imediato no contrato e o operador segue a operação suportando por um tempo o aumento de custos. Por isso, um dos principais critérios para a escolha de um operador logístico é a comprovada resiliência financeira da empresa.

Em momentos como o que atravessamos, no entanto, não há como fugir dos ajustes emergenciais e o custo do transporte sofre variações anormais. Porém, além de correr para apagar o incêndio, também é uma boa hora para avaliar avanços estruturais que servirão para mitigar novas anomalias como a atual, que cedo ou tarde acontecem. É preciso planejar medidas mais inteligentes, sustentáveis e promotoras do desenvolvimento, ao invés de mecanismos de controle de preços.

De início, os operadores devem olhar para dentro e investir na modernização dos equipamentos e na performance das operações. É hora de incorporar veículos elétricos e ter mais controle sobre a gestão do consumo de combustível. Investir em tecnologia para desenhar rotas dinâmicas e mais eficientes, sobretudo no e-commerce, e construir projetos baseados em intermodalidade, ou seja,

com trechos complementares de rodovia e hidrovia, por exemplo. Um trajeto mais longo pode ser mais barato se você utilizar um barco em parte do caminho, por exemplo.

Ao mesmo tempo, é preciso estimular a administração pública a tomar iniciativas que promovam a sustentabilidade da atividade. É urgente definir um modelo para o mercado de combustíveis e estabelecer qual será o papel da Petrobrás nesse cenário. Independentemente do formato escolhido, será melhor do que essa insegurança que o setor experimenta hoje. E isso não é de interesse apenas da logística, já que o custo dos transportes acaba afetando toda a economia.

Também é necessário promover rapidamente uma reforma tributária. Não se trata apenas de baixar impostos, o que é importante, mas principalmente de simplificar o processo. Movimentar cargas pelo Brasil exige um esforço burocrático imenso que não faz sentido e custa muito caro. Precisamos gastar menos tempo e dinheiro com procedimentos administrativos e focar no desenvolvimento das operações.

E, claro, temos que acelerar a recuperação da infraestrutura. Mais hidrovias, terminais, portos, aeroportos, centros de distribuição, rodovias funcionais e, claro, integração entre todos esses elos. Como conceito para esse esforço, é interessante ilustrar que é mais barato pagar pedágio do que rodar em uma estrada de terra ou de asfalto cheia de buracos. Então, se a solução viável é buscar parceiros na iniciativa privada para desenvolver a infraestrutura, vamos fazer isso com rapidez e qualidade.

A logística é uma atividade de interesse público, além de ser fundamental para enfrentarmos o desafio de recuperar a economia após dois anos de tantas dificuldades. Controlar a escalada dos preços dos combustíveis agora é fundamental, mas é preciso construir novas soluções para o Brasil avançar nesse terreno.

Jonatas Spina Borlenghi é presidente da IBL Logística

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

KONGSBERG DIGITAL E SHELL MARINE ASSINAM MOU PARA AJUDAR A DESCARBONIZAR A INDÚSTRIA MARÍTIMA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 08 Setembro 2022

A partir da esquerda: Henning Walstad e Anders Bryhni (Kongsberg Digital), Kenny Zhang (Shell Marine Lubricants) e Marcus Schärer (Shell Marine)

A Kongsberg Digital, subsidiária da Kongsberg, e a Shell Marine assinaram nesta quinta-feira (8) um memorando de entendimento para trabalharem juntas em novas maneiras de acelerar as iniciativas de descarbonização e auxiliar a transição energética no setor marítimo.

A cerimônia de assinatura ocorreu durante a SMM em Hamburgo.

“A transição energética para o setor marítimo envolverá novos tipos de combustível, novas tecnologias e novas formas de trabalhar, à medida que a indústria avança para a descarbonização. A Kongsberg Digital e a Shell veem a necessidade urgente de apoiar seus clientes marítimos durante a transição energética. No curto prazo, o setor marítimo precisa operar as embarcações de maneira mais eficiente por meio de maior tempo de atividade e confiabilidade, garantindo a conformidade ambiental”, diz Anders Bryhni, vice-presidente de aplicativos digitais oceânicos da Kongsberg Digital.

A nova parceria fará com que a Kongsberg Digital traga suas soluções de infraestrutura de dados digitais, aplicativos e ecossistemas abertos junto com o portfólio de serviços técnicos e digitais da Shell, que melhoram o desempenho e reduzem os custos de operação e manutenção para seus clientes marítimos.

“Parcerias e serviços técnicos desempenham um papel fundamental na descarbonização do transporte marítimo, dada a escala do desafio à frente. A Shell e a Kongsberg trabalham há muito tempo para otimizar a eficiência e as operações da embarcação e estou satisfeito que este MoU enfatize ainda mais essa colaboração”, disse Marcus Schaerer, gerente geral de serviços e técnicos da Shell Marine.

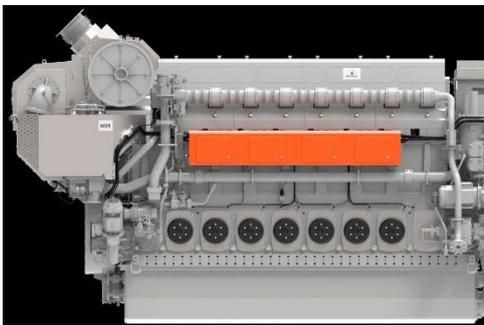
O MoU fortalece uma parceria de longa data entre as empresas no setor de energia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

NOVO MOTOR WÄRTSILÄ 25 TEM FOCO NA DESCARBONIZAÇÃO MARÍTIMA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 08 Setembro 2022



O grupo Wärtsilä apresenta o seu novo motor de 4 tempos de média rotação Wärtsilä 25. Com base na plataforma de tecnologia modular da Wärtsilä, esta última adição ao portfólio de motores da empresa foi projetada para acelerar e apoiar os esforços do setor marítimo na descarbonização das operações.

A modularidade do motor Wärtsilä 25 oferece aos armadores e operadores flexibilidade maximizada, enquanto a eficiência e a economia de combustível do motor proporcionam emissões reduzidas. O motor já é capaz de operar com diesel, GNL ou com biocombustíveis neutros em carbono, a gás ou líquidos, e pode ser facilmente atualizado para operar com futuros combustíveis isentos de carbono, à medida que se tornam disponíveis. A flexibilidade de ter diferentes opções de sincronização de tempo de abertura de válvulas é um facilitador para futuros combustíveis e otimização de emissões.

O motor Wärtsilä 25 pretende ser o primeiro motor da empresa a funcionar com amônia como combustível – o desenvolvimento da tecnologia está atualmente em andamento com o conceito tecnológico previsto para 2023, seguindo o cronograma para disponibilização do produto para projetos.

“Este motor marca o início de uma nova era de motores de pequeno porte, de média rotação e à prova de futuro, e vem como um passo importante para que a indústria marítima atinja seus objetivos de descarbonização. O Wärtsilä 25 possui vários diferenciais. É um motor pequeno, mas poderoso, e proporciona uma transição sem esforço para combustíveis futuros, tornando-o um investimento à prova de futuro. Mais importante ainda, o motor traz todas essas vantagens, mantendo o custo de vida total do projeto dentro do razoável”, diz Roger Holm, presidente da Marine Power e vice-presidente Executivo da Wärtsilä Corporation.

Ao operar com gás natural, o motor é compatível com IMO Tier III, como também é com diesel quando integrado com um sistema de redução de emissões de NOx (NOR) Wärtsilä. Além disso, permite o cumprimento de regulamentos como os protocolos CII e EEXI da IMO que entram em vigor em 2023, de forma economicamente viável.

O Wärtsilä 25 é projetado para longos períodos de operação sem manutenção e possibilita programações de docagem com um tempo entre revisões (TBO) de até 32.000 horas. Como resultado, tanto o tempo fora de serviço quanto os custos operacionais são significativamente reduzidos. O planejamento dinâmico de manutenção orientado por dados e os serviços de manutenção preditiva podem estender ainda mais o TBO.

O motor possui também um sistema de turbocompressor robusto de alta eficiência e taxa de compressão e está disponível nas configurações de cilindros em linha de 6L, 7L, 8L e 9L. Enquanto

a versão Dual-Fuel (DF) tem uma potência de saída que varia de 1,9 a 3,1 MW, a versão diesel oferece entre 2,0 a 3,4 MW. A tecnologia de injeção de combustível de alta pressão do tipo Common-rail otimiza a combustão e as configurações de injeção de combustível em todas as cargas. Isso, por sua vez, promove uma operação sem fumaça.

Outros recursos incluem um controle de autoaprendizagem proporcional, integral e derivado (PID) para reduzir as necessidades de calibração e a coleta de dados críticos do motor para fins de manutenção preditiva, relatórios e análise por meio do serviço Expert Insight da Wärtsilä. Os módulos podem ser substituídos 'on the fly' (enquanto em progresso), o que elimina a necessidade de downloads de software separados. Também estão disponíveis ajustes opcionais e fáceis de aplicar para condições árticas ou tropicais e para reduzir as emissões ao nível de um motor que opere apenas com gás.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

BTP AVALIA PARTICIPAR DO LEILÃO DE ARRENDAMENTO DA SABOO/STS10 EM SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Setembro 2022



A BTP, terminal da APM Terminals em Santos (São Paulo), está avaliando a participação no arrendamento da Saboo/STS10, para a construção e operação de um 4º terminal de contêineres em Santos, que, juntamente com o aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Santos, poderá adicionar valor significativo para os exportadores e importadores através da atração de navios maiores para a Costa Leste da América do Sul.

“A nossa estratégia se baseia em três pilares – Safer, Better, Bigger (mais seguro, melhor e maior, em tradução livre) – e crescer onde faz sentido para servir melhor os nossos clientes ou melhorar o nosso desempenho operacional é um elemento chave do pilar 'Maior'”, disse Martijn Van Dongen, head global de Crescimento da APM, durante evento realizado em Suape, Pernambuco.

A BTP espera renovar seu contrato de concessão em Santos antes do final do ano. A empresa também apoiou a expansão do terminal de Itapoá (Santa Catarina), onde detém 30% de participação, por meio da adição de mais pátio e equipamentos de movimentação de contêineres (5 RTGs, 9 TTs, 2 Reach Stackers e 1 scanner).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

MAN APRESENTA NOVO MOTOR DE QUATRO TEMPOS BICOMBUSTÍVEL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 07 Setembro 2022

A MAN Energy Solutions anunciou o lançamento do seu motor MAN 49/60DF na feira SMM em Hamburgo. Mais recente equipamento de seu portfólio de motores de quatro tempos, esta unidade bicompostível é capaz de funcionar com GNL, diesel e HFO, bem como uma série de combustíveis mais sustentáveis, incluindo misturas de biocombustíveis e gás natural sintético.

A MAN Energy Solutions afirma que estabelece uma referência em termos de eficiência de combustível em motores de quatro tempos — tanto nos modos a gás quanto a diesel — e, portanto, minimiza os custos de combustível.

O 49/60DF está disponível para encomenda e é baseado na nova plataforma de motor 49/60 que apresenta as mais recentes tecnologias da MAN, incluindo turboalimentação de dois estágios, injeção de combustível common-rail de segunda geração, sistema de automação SaCoS5000 e

controle de combustão adaptável de próxima geração da MAN ACC 2.0 que ajusta automaticamente a combustão para níveis ótimos. O motor também mantém as tecnologias MAN existentes, como o sistema de injeção de gás, o sistema piloto de óleo combustível e o sistema MAN SCR (Redução Catalítica Seletiva).

O 49/60 pode iniciar no modo de gás, onde cumpre com IMO Tier III sem medidas secundárias. No modo diesel, cumpre o Tier III combinado com o sistema SCR da MAN.

As emissões de fuligem são reduzidas para metade no modo diesel devido ao novo sistema Common Rail 2.2 da MAN, enquanto as emissões de metano do 49/60DF também foram drasticamente reduzidas no modo a gás em comparação com o seu antecessor. A eficiência de referência do motor e o design flexível de combustível oferecem vários caminhos para a conformidade com as emissões até 2050.

A MAN Energy Solutions planeja introduzir um motor a diesel puro baseado na plataforma 49/60 em 2023 que estará inerentemente pronto para funcionar com metanol e GNL, caso a demanda surja em um estágio posterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/09/2022

APM TERMINALS VÊ O BRASIL COMO MERCADO IMPORTANTE NA AMÉRICA LATINA PARA CRESCIMENTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08 Setembro 2022



A partir da esquerda: Martijn Van Dongen, Head Global de Crescimento da APM; Paulo Câmara, governo de Pernambuco; e Roberto Gusmão, presidente de Suape

Em visita ao Brasil, o head global de Crescimento da APMT falou sobre os investimentos da empresa no país, novos negócios e projetos

Martijn Van Dongen, Head Global de Crescimento da APM Terminals, braço de logística portuária da A.P. Moller – Maersk, esteve no Brasil nos primeiros dias deste mês onde participou do evento oficial de aquisição da Unidade Produtiva Isolada (UPI-B Cais Sul) do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no Porto de Suape, em Pernambuco. Em agosto, a Justiça de Ipojuca confirmou a APM Terminals como vencedora oficial do leilão judicial. E no dia 26 de julho a empresa apresentou a proposta vencedora para desenvolver e operar um terminal de contêineres e carga geral.

Durante o evento em Suape, que contou com autoridades municipais e estaduais, Martijn Van Dongen confirmou o foco da APM Terminals no Brasil como um dos principais mercados da América Latina, onde a empresa já fez investimentos nos últimos anos e onde projetos futuros estão em andamento.

“À medida que o mercado cresce, as empresas brasileiras precisam cada vez mais de soluções logísticas para atender às suas ambições e para acessar facilmente seus mercados de importação e exportação. Vemos nosso papel como operador de terminal de contêineres em garantir que a logística não se torne um obstáculo, mas sim o contrário – que apoie a ambição de crescimento e crie oportunidades no futuro”, disse Martijn Van Dongen.

Nos últimos anos, a APM Terminals modernizou os equipamentos de seu terminal de Pecém (Ceará) – um investimento de R\$ 150 milhões trouxe três guindastes pórticos sobre rodas para operação de contêineres no pátio e um guindaste ship-to-shore (STS) para operações de navios. O equipamento foi comissionado a tempo para a safra de 2022. O terminal registrou um crescimento

de volume de 10% e movimentos recordes em 2021, além de um crescimento de 6% na cabotagem especificamente.

A APM Terminals Pecém é a principal porta para embarques de frutas para fora do Brasil e em 2021 registrou um crescimento de volume de 20% em relação ao ano anterior na exportação de frutas do Nordeste brasileiro para a Costa Leste da América do Norte e Europa. Para 2022, os números devem chegar a 470 mil TEUs.

Para melhorar a movimentação de cargas frigoríficas, de grande importância para o porto, o número de plugs aumentou gradativamente de 1.088 para 1.388 em 2022, com novos pontos instalados no Terminal Multi Utilitário (TMUT), dobrando a capacidade da área.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

PORTO DE ITAJAÍ DEIXARÁ DE RECEBER SERVIÇO CONJUNTO ÁSIA - ECSA A PARTIR DE OUTUBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Setembro 2022



No entanto, as chegadas continuarão no terminal vizinho de Navegantes

O serviço conjunto semanal Ásia - ECSA operado pela CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen e PIL, denominados respectivamente 'SEAS2' / 'ESA 2' / 'ESA 3' / 'SSA', deixará de fazer escala no Porto de Itajaí a partir de meados de outubro, informou a Alphaliner.

O serviço continuará atendendo o terminal vizinho de Navegantes, e Itajaí será coberto por serviços de transbordo.

O itinerário revisado inclui escalas nos Portos de Qingdao, Xangai, Ningbo, Shekou, Cingapura, Santos, Paranaguá, Itapoa, Navegantes, Santos, Cingapura, Hong Kong, Qingdao. O serviço será concluído em 77 dias, utilizando 11 embarcações com capacidades que variam de 4.900 a 11.900 TEUs.

Os 8.463 TEUs do navio "Kota Santos" devem fazer a última escala em Itajaí em 16 de outubro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

PORTO PONTA DO FÉLIX GANHA MERCADO COM SERVIÇOS CUSTOMIZADOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07 Setembro 2022



Alimentos que eram transportados em contêineres, hoje são enviados em big bags para várias partes do mundo

Nos primeiros seis meses deste ano, o setor portuário brasileiro, formado pelos portos públicos e terminais privados, movimentou 581,3 milhões de toneladas de produtos, de acordo com o levantamento feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Em relação aos perfis de carga, a geral teve destaque com aumento na movimentação de 18,6%.

No Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, no Litoral do Paraná, os alimentos que antes eram transportados em contêineres, hoje são enviados em navios de break bulk, como carga geral. Só no início do mês de agosto, foram enviadas 11.747 toneladas destes produtos para o exterior.

Agora, no mês de setembro, outras 11 mil toneladas serão embarcadas novamente para a Venezuela.

A carga inclui desde açúcar, trigo, arroz, feijão, creme vegetal, macarrão, fubá e outros. Para o transporte, os alimentos são colocados em sacarias, que variam de um a 15 quilos. Na sequência, estas embalagens são acondicionadas em big bags.

Segundo o Porto da Ponta do Félix (TPPF), empresa operadora do Porto de Antonina, são mais de 10 mil toneladas de alimentos produzidos nas indústrias dos estados do Paraná, São Paulo e Goiás, que têm como destino o Porto de La Guaira, na Venezuela.

"Estamos investindo cada vez mais na customização do serviço, para atender a demanda dos clientes e conforme o exportador ganha novos mercados, aumenta também a diversidade dos itens movimentados", afirma o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan.

Por navio, são transportadas em média 10 mil toneladas de alimentos. A operação conta com a gestão direta do line up de navios, o que permite a previsibilidade de atracação e, conseqüentemente, melhor planejamento de toda a cadeia logística.

"Este mesmo cliente tem projeto de expansão para outros continentes, para converter cargas em contêiner para carga geral. Estamos há um ano fazendo a operação. Renovamos o contrato recentemente por mais dois anos. Isso demonstra o sucesso da operação", diz Birkhan.

O Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, litoral do Paraná projeta 30% de crescimento na movimentação de cargas em 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022

DIVERSIFICAÇÃO DE NEGÓCIOS PERMITIU MAUÁ DOBRAR FATURAMENTO EM 3 ANOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 07 Setembro 2022



Divulgação Mauá

Administração atribui resultado à plataforma portuária e industrial, que ampliou prospecção de serviços para outras áreas. Estaleiro vem participando de concorrências e vislumbra novas oportunidades com potenciais clientes do segmento offshore

O Estaleiro Mauá (RJ) conseguiu dobrar o faturamento nos últimos três anos com a diversificação de negócios. A administração do estaleiro atribuiu o resultado à plataforma portuária e industrial, que ampliou as atividades que antes estavam mais concentradas em reparos e construções. A estratégia atual também contempla modernizações e upgrades, base de apoio logístico e abriu o olhar para a expansão de oportunidades no segmento offshore. O estaleiro também reservou áreas das coxias para construção de estruturas pesadas. Um dos objetivos da empresa é fechar contratos de médio a longo prazo, oferecendo as instalações para clientes que precisem de atracação, retroárea ou também de gestão de resíduos.

O Mauá identificou potenciais oportunidades e vem prospectando novos clientes na área offshore. Recentemente, a equipe do estaleiro atendeu três plataformas semi submersíveis atracadas, além de outras unidades ao largo da Baía de Guanabara que não podem atracar por restrições de calado. "Além dos reparos e modernizações, participamos de muitos bids para estruturas pesadas subsea.



Prospectamos novos clientes da área offshore e estamos sendo demandados”, contou o diretor-presidente do Estaleiro Mauá, Geraldo Ripoll, à Portos e Navios.

O presidente do estaleiro disse que o Mauá vem encaminhando propostas para construção de estruturas metálicas para o setor offshore, que envolvem efetivo maior que atividades de reparo, com potencial maior de geração de empregos e receitas. Ele ressaltou que o desenvolvimento de projetos subsea, em média, pode levar de 18 meses a 24 meses de mobilização para fazer essas estruturas. “Estamos participando de muitos bids. A tendência é, no momento que saírem resultados desses bids, e começarmos mobilizações, comecem a sair mais negócios”, projetou.

Ripoll acrescentou que as áreas de processamento que, no pico da construção naval em 2014, estavam dedicadas à fabricação de novas embarcações, estão sendo diversificadas levando em conta o atual cenário dessa indústria. Ele estima que hoje entre 50% e 60% das instalações estejam voltadas para atender a serviços offshore, enquanto a construção naval deve seguir num ritmo bem menor do que era há cerca de 10 anos. “Paralelamente, estamos trabalhando com clientes base de apoio logístico offshore que precisam ter janelas de atracação no cais e de uma área para desenvolver um negócio”, detalhou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 08/09/2022