

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 131/2022
Data: 14/10/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS INVESTEM EM LOGÍSTICA PARA ESCOAR SAFRA DE SOJA	4
SIMULADO DE EMERGÊNCIA NA ÁREA DO PORTO DE SANTOS MOBILIZA EMPRESAS E CHAMA A ATENÇÃO.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	6
AUTORIZAÇÃO EMERGENCIAL - EMPRESA MOBILIZA Balsa PARA ATENDER POPULAÇÃO EM TRECHOS DA BR-319/AM	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	6
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CHEGAM A R\$ 28,1 BILHÕES EM 2022	6
SÃO PAULO TERÁ SINALIZAÇÃO EM LED EM USO EXPERIMENTAL NA FAIXA PARA MOTOCICLISTAS	7
BONS MOTORISTAS JÁ PODEM ATIVAR CADASTRO POSITIVO NA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO.....	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
REUNIÕES BILATERAIS NOS EUA FORTALECEM LAÇOS DO BRASIL COM A ECONOMIA MUNDIAL	8
BRASIL APRESENTA AO G20 DADOS SOBRE A RETOMADA ECONÔMICA NACIONAL	9
MINISTRO DA ECONOMIA FALA NO G20 SOBRE AVANÇOS QUE AS REFORMAS TROUXERAM AO PAÍS	10
ABERTURA DE EMPRESAS EM MINAS GERAIS FICA AINDA MAIS SIMPLES COM A ASSINATURA ELETRÔNICA DO GOV.BR ..	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – MENOR IMPACTO AMBIENTAL E MAIOR EFICIÊNCIA.....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Financiamento 1</i>	13
<i>Financiamento 2</i>	13
<i>Financiamento 3</i>	13
<i>Marinha Mercante</i>	13
<i>Dragagem</i>	13
NACIONAL - NOVA PRESIDENTE DO TST TOMA POSSE	14
NACIONAL - MINÉRIO DE FERRO É DESTAQUE EM LIVE DO PORTUGAL EXPORT.....	14
NACIONAL - TECNOLOGIA VERDE E CULTURA ESG SERÃO DEBATIDAS NO BRASIL EXPORT	16
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022	17
REGIÃO SUDESTE - EMISSÃO DE CARBONO NA CABOTAGEM OU NO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO É QUATRO VEZES MENOR	19
REGIÃO SUDESTE - TERMINAIS PODERÃO RENDER QUASE R\$ 4BI A FUTURO CONCESSIONÁRIO DO P. DE SANTOS	21
REGIÃO SUDESTE – TCU ANTECIPARÁ ANÁLISES DA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS.....	22
NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASILIA - DF	23
REGIÃO NORDESTE - DRAGA CHEGA NO PORTO DE CABEDELO E JÁ INICIA TRABALHOS DA DRAGAGEM	24
REGIÃO CENTRO-OESTE - TERMINAL DE MS REGISTRA PRIMEIRA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTE	24
NACIONAL - VITRINE	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
PRESIDENTE DO TCU PEDE RELATÓRIO SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	27
COMUNICADO: INTERDIÇÃO NO ACESSO PELO GATE 10.....	28
ETANOL: SOLUÇÃO IMEDIATA PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	28
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA, MARCELO SAMPAIO, DIZ QUE 'O BRASIL ESTÁ NO CAMINHO CERTO'	29
VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DE 2022 É ESTIMADO EM R\$ 1,188 TRILHÃO	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
SAÍDA PELO MAR: EMPRESAS VOLTAM A USAR BARCO A VELA E APOSTAM EM CABOTAGEM.....	31
PETROBRAS COLOCA À VENDA OPERAÇÕES NA ARGENTINA.....	34
'O BRASIL PODE SER PARTE DA SOLUÇÃO DA CRISE ENERGÉTICA', DIZ EMBAIXADORA DA SUÉCIA	34
INFLAÇÃO NA CHINA ATINGE O NÍVEL MAIS ALTO DOS ÚLTIMOS DOIS ANOS	37
GUEDES DEFENDE 'ALTERNÂNCIA DE PODER' NO BID	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
VOLATILIDADE DO PREÇO DO PETRÓLEO DEVE SE MANTER E DEMANDA FRACA FREIA FORTES ALTAS	38
PETRÓLEO FECHA EM QUEDA DE MAIS DE 3%, INFLUENCIADO POR DÓLAR FORTE E DEMANDA.....	41
VALOR ECONÔMICO (SP).....	42
EXPORTAÇÕES DO AGRO CRESCERAM 38% EM SETEMBRO, PARA US\$ 14 BI	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 131/2022
Página 3 de 55
Data: 14/10/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

CONTINUIDADE DA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS UCRANIANOS PELO MAR NEGRO SEGUE AMEAÇADA	43
BALANÇA COMERCIAL DA ZONA DO EURO TEM DÉFICIT DE 50,9 BILHÕES DE EUROS EM AGOSTO	44
CABOTAGEM AJUDA PAUTA DE DESCARBONIZAÇÃO DE EMPRESAS	44
SETOR NAVAL ESPERA PELA TERCEIRA 'ONDA'	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS	47
PORTARIA REDEFINE POLIGONAIS DO PORTO DE SANTOS	47
BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE ATÉ R\$ 83 MILHÕES PARA BRAM OFFSHORE	48
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO POR TRANSPORTE MARÍTIMO PASSA DE US\$ 400 BILHÕES	49
BRASIL CAI EM RANKING MUNDIAL DAS EXPORTAÇÕES DE BENS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	51
DETROIT OBSERVA DEMANDAS REPRIMIDAS E INCREMENTO EM FROTAS DE APOIO	52
ASSOCIAÇÕES APOIAM ANTAQ COM 5 DIRETORES E ESPERAM INDICAÇÕES TÉCNICAS	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	55
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS INVESTEM EM LOGÍSTICA PARA ESCOAR SAFRA DE SOJA

Complexo portuário deve bater novo recorde na movimentação da commodity este ano

Por: *Fernanda Balbino*



Até agosto deste ano, o volume de soja cresceu de 9,9% em relação ao total movimentado no ano passado no Porto Foto: Carlos Nogueira/AT

O Porto de Santos deve bater um novo recorde de movimentação de soja em grãos neste ano. A expectativa é de que 24,5 milhões de toneladas sejam embarcadas, aumento de 5,3% em relação ao total exportado no ano passado.

Para 2023, a projeção é 3,5% maior e cerca de 25,4 milhões de toneladas da commodity deverão ser escoadas. Para garantir o escoamento da produção, terminais investem em logística.

Segundo a Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, até agosto já foram embarcadas 23,8 milhões de toneladas.

O volume representa um crescimento de 9,9% em relação ao total movimentado no ano passado, quando 21,6 milhões de toneladas deixaram o País pelo cais santista.

“Os terminais da Baixada Santista são responsáveis por 26% dos embarques de soja do Brasil. A expectativa é que a porcentagem se mantenha, acompanhando a evolução da safra”, destacou o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel.

Segundo o executivo, os operadores estão investindo em repotencialização dos terminais. Isto inclui investimentos no aumento da capacidade de recebimento, armazenagem e embarque de grãos.

Sistemas operacionais automatizados também são focos na melhora do desempenho, além da capacitação dos colaboradores para fazer frente aos volumes em crescimento.

Autoridade Portuária

A SPA destaca, também, investimentos que foram ou estão sendo realizados para garantir o escoamento da safra recorde.

Entre eles, está a construção da terceira linha ferroviária entre os bairros do Valongo e Paquetá, o adensamento de quatro linhas ferroviárias na região do Macuco e o nivelamento do pavimento nas passagens de nível.

Além disso, obras na Avenida Augusto Barata, entrada de Santos, para melhoria do acesso à Margem Direita e a regularização para abertura de processo para mais duas áreas para pátios de estacionamento, garantindo ao menos 1.500 vagas para caminhões.

“Investimentos privados também estão em andamento em terminais, como novos silos, aumento de capacidade de armazéns, linhas férreas e equipamentos, o que aumenta a eficiência da operação, trazendo mais capacidade, tanto de armazenagem, quanto de recepção e expedição, em terminais

como a ADM do Brasil, TES, Terminal XXXIX e Teag, além de investimentos futuros previstos para o terminal STS 11", destacou a SPA, em nota.

Com expectativa de movimentação de até 15,6 milhões de toneladas de grãos por ano, o STS11, no Paquetá, deverá se tornar o maior terminal de granéis sólidos vegetais do Porto de Santos.

A área, arrematada pela chinesa Cofco, tem 114.700 metros quadrados e contará com capacidade de armazenagem estática de 516,6 mil toneladas de grãos.

Navios

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, com a atracação de navios maiores no Porto, o número de escalas é reduzido, já que há maior capacidade física de embarque.

"Temos notado pelo boletim de movimentações de cargas que, comparando o mesmo período do ano de 2021 a soja vem batendo recordes nos embarques, sem prejuízos operacionais".

Segundo ele, para um grande escoamento é essencial que a demanda seja o mais linear possível, mas o mercado não funciona dessa forma.

"Cada vez mais, os períodos de entressafra ficam menos existentes e se dependerá muito da capacidade física dos terminais para atendimento. Nesse aspecto, o ideal é ter maior giro possível em menor quantidade de tempo e que, principalmente, as condições climáticas contribuam para que a parte operacional não sofra interrupção".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/10/2022

SIMULADO DE EMERGÊNCIA NA ÁREA DO PORTO DE SANTOS MOBILIZA EMPRESAS E CHAMA A ATENÇÃO

A iniciativa teve a participação de todas as empresas instaladas nos setores 3 e 4 do Porto

Por: Atribuna.com.br



Simulado de emergência reuniu empresas dos setores 3 e 4 do Porto de Santos Foto: Matheus Tagé/AT

Um simulado de emergência realizado na tarde desta quinta-feira (13) na esquina das avenidas Eduardo Pereira Guinle e Dr. Carvalho de Mendonça, na área do Porto de Santos, chamou a atenção de que passou pelo local.

A iniciativa, que teve a participação de todas as empresas instaladas nos setores 3 e 4 do Porto, é uma obrigatoriedade do Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos (PAM), fundamentado na Norma Regulamentadora 29 do Ministério do Trabalho. Ele tem como objetivo aprimorar as ações e procedimentos conjuntos em emergência dos terminais pertencentes à área.

A simulação de emergência, com múltiplo atropelamento, princípio de incêndio e possível vazamento de produto químico para a rede pluvial, avaliou o tempo resposta dos participantes do PAM, o atendimento às vítimas, a evacuação da área, como também o acesso e rotas dos veículos de emergência.



O exercício contou com a presença da Santos Port Authority (SPA), do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), da Defesa Civil de Santos, do Corpo de Bombeiros e do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) de Santos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 14/10/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUTORIZAÇÃO EMERGENCIAL - EMPRESA MOBILIZA BALSA PARA ATENDER POPULAÇÃO EM TRECHOS DA BR-319/AM

Equipamento já saiu de Porto Velho (RO) e segue para Careiro do Várzea (AM) por via fluvial, com previsão de chegada em quatro dias

Brasília, 13/10/2022 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa que a empresa Amazônia Navegação, autorizada emergencialmente, começou a mobilizar uma balsa para atender o trecho da BR-319/AM que teve o tráfego afetado devido à queda da ponte sobre o Rio Curuçá (Km 23).

De acordo com o plano logístico apresentado pela empresa, a embarcação sairá de Porto Velho (RO) com destino à Manaus/Careiro da Várzea (AM) por meio fluvial, com previsão de chegada em quatro dias. Em seguida, a balsa será levada pela rodovia até o trecho onde ela irá operar a travessia de passageiros, veículos e cargas. A previsão é que essa segunda etapa seja realizada em até um dia.

Devido a largura e peso da balsa, o tráfego no trecho rodoviário entre Careiro da Várzea até Curuçá será feito com apoio da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

De acordo com informações do Dnit, a travessia de veículos sobre o Rio Autaz Mirim (Km 25) será feita, neste momento, por acesso terrestre. A operação se justifica devido à vazão e a distância entre as margens do rio neste período de baixo volume hídrico na região, não sendo possível operar com uma balsa até haja aumento no leito do rio.

Fonte: *ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/10/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CHEGAM A R\$ 28,1 BILHÕES EM 2022

No setor de transporte e logística, foram R\$ 5,2 bilhões até setembro. No Reidi, quase 79% dos recursos contemplam o modal rodoviário

A emissão de debêntures incentivadas de Infraestrutura somou R\$ 28,1 bilhões de janeiro a setembro de 2022. Desse total, 24,2% - aproximadamente R\$ 5,2 bilhões - destinaram-se ao setor de transporte e logística. Até setembro, foram emitidas neste ano 10 debêntures incentivadas, que beneficiaram seis projetos no modal rodoviário, dois no setor aeroportuário e dois no portuário.



As debêntures incentivadas são um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais. Funcionam como uma alternativa às fontes tradicionais de financiamento. Essa iniciativa reduz taxas sobre o imposto de renda de empresas e de pessoas físicas — neste caso, ficam isentas do imposto de renda sobre os resultados dos recursos.

Atualmente, quatro projetos estão em análise no Ministério da Infraestrutura: três no setor ferroviário e um no rodoviário. No total, o setor de transporte e logística, somou R\$ 19,2 bilhões em debêntures incentivadas emitidas entre 2021 e 2022.

Reidi

Nos primeiros nove meses deste ano, os investimentos previstos em projetos de transporte aprovados com enquadramento no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) totalizam R\$ 17,52 bilhões. Atualmente, 12 projetos seguem em análise no MInfra: oito no setor portuário, um no rodoviário, um no ferroviário e dois no aeroportuário.

A aprovação de um projeto pelo Reidi permite que a empresa beneficiária solicite sua habilitação na Receita Federal para que seja suspensa, por até cinco anos, a cobrança de PIS e Cofins na compra e importação de máquinas, equipamentos e serviços direcionados à obra de infraestrutura. Os itens são incorporados ao ativo imobilizado da beneficiária.

Em 10 de outubro, graças ao enquadramento no Reidi, foram entregues 215 novos vagões para a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A frota vai operar o transporte de celulose solúvel no Triângulo Mineiro, em direção ao sistema portuário do Espírito Santo. A operação de transporte do produto da fábrica LD Celulose começou neste ano: o contrato entre a empresa VLI Logística, operadora da FCA, e a LD foi firmado em 2021 e prevê investimentos totais de R\$ 400 milhões.

Marinha Mercante

Entre janeiro e setembro deste ano, 36 empreendimentos foram concluídos no país com o suporte do Fundo da Marinha Mercante (FMM) - um total de R\$ 561,3 milhões em investimentos. O FMM é voltado ao financiamento da infraestrutura aquaviária e portuária, além de construção e manutenção naval.

Estaleiros construtores estimam entregar mais 59 obras via FMM até o fim do ano, incluindo reparos, conversões e modernizações de embarcações. Desse total, quatro são construções – duas em Itajaí, uma no Guarujá e uma em Fortaleza.

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

Data: 14/10/2022

SÃO PAULO TERÁ SINALIZAÇÃO EM LED EM USO EXPERIMENTAL NA FAIXA PARA MOTOCICLISTAS

Portaria da Secretaria Nacional de Trânsito autoriza o uso para verificar a eficiência e eficácia na promoção da segurança do trânsito

Motociclistas em São Paulo terão a partir desta quinta-feira (13) um reforço na segurança viária. Portaria da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra), que será publicada nos próximos dias no Diário Oficial da União (DOU), autoriza o uso de tachas refletivas com LED na cor azul, para serem instaladas nas faixas da mesma cor direcionadas a motociclistas em avenidas.

As tachas são um dispositivo que não está previsto na legislação de trânsito, porém, conforme prevê o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Senatran pode autorizar o uso em caráter experimental, para verificar a eficiência e eficácia na promoção da segurança do trânsito.

Em agosto passado, o uso da sinalização denominada Faixa Azul foi ampliado por mais um ano para motocicletas em cinco grandes avenidas da cidade de São Paulo (SP). Dois meses antes, o

pedido de ampliação do experimento em São Paulo foi discutido em reuniões da Câmara Temática de Engenharia e Sinalização (CTET) do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

"A implantação da faixa azul e a sinalização com tachas de LED são ações que salvarão centenas de vidas. A portaria vai trazer mais segurança para o dia a dia dos motociclistas", afirmou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, que assinou a portaria na capital paulista junto com o prefeito da cidade, Ricardo Nunes.

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

Data: 14/10/2022

BONS MOTORISTAS JÁ PODEM ATIVAR CADASTRO POSITIVO NA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO

Quem não tiver recebido qualquer multa nos últimos 12 meses será premiado com benefícios como descontos e isenção de taxas, por exemplo

A partir desta quinta (13), condutores que não tiverem infrações nos últimos 12 meses e já tiverem dado autorização para participar do Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) serão ativados no cadastro e poderão usufruir das vantagens e benefícios atualmente ofertados pelos parceiros do bom condutor.

Entre os benefícios possíveis estão descontos e isenção de taxas, condições especiais para locação de veículos, contratação de seguros, tarifas de pedágio e estacionamento, por exemplo. Empresas e instituições interessadas em oferecer vantagens podem manifestar interesse à Senatran, a qualquer momento, preenchendo um formulário on-line.

Para participar, o condutor pode se cadastrar pela Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou pelo Portal de Serviços da Senatran. Ao fazer isso, o participante dá o consentimento para que seu nome seja consultado e constatado que está apto a receber os benefícios.

O RNPC está previsto na nova lei de trânsito e foi regulamentado em maio pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A tecnologia foi desenvolvida pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro).

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

Data: 14/10/2022

REUNIÕES BILATERAIS NOS EUA FORTALECEM LAÇOS DO BRASIL COM A ECONOMIA MUNDIAL

Paulo Guedes se reuniu com a diretora-geral da OMC, o secretário-geral da OCDE e o ministro da Economia da Argentina, Sergio Massa

O ministro da Economia, Paulo Guedes, realizou uma rodada de reuniões bilaterais nesta quinta-feira (13/10) em Washington, nos Estados Unidos, onde participa das Reuniões Anuais do Fundo Monetário Internacional (FMI) e dos Conselhos de Governadores do Grupo Banco Mundial (IMF World Bank Annual Meetings). Guedes se encontrou com o ministro da Economia da Argentina, Sergio Massa; depois com o secretário-geral da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Mathias Cormann; e, no início da noite, com a diretora-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), Ngozi Okonjo-Iweala.



Na primeira reunião bilateral desta quinta-feira, Guedes e Massa conversaram sobre relações econômicas e comerciais, além de oportunidades de integração de infraestrutura produtiva, as obras transacionais que ligam os países.

No segundo compromisso bilateral do dia, Paulo Guedes e Mathias Cormann falaram sobre os avanços no ingresso do Brasil na OCDE. O secretário destacou que o país foi o primeiro candidato a responder a carta de convite, em janeiro deste ano, e a enviar o memorando inicial na semana passada. Cormann lembrou ainda do apoio do Brasil para concluir o acordo de tributação internacional OCDE/G20 em 2021.

Na terceira reunião bilateral, a diretora-geral da OMC, Ngozi Okonjo-Iweala, destacou o papel do Brasil para a segurança alimentar mundial, como exportador de commodities agrícolas. Ela falou sobre as reformas conduzidas no país para a melhoria do ambiente de negócios, com destaque para a acessão do Brasil à OCDE e os movimentos recentes voltados para a inserção internacional do país.

A diretora-geral comentou também sobre a postura do Brasil nas negociações da OMC, em particular, nas discussões direcionadas para a reforma da organização. Ela reconheceu a reputação e credibilidade do Brasil na comunidade internacional e destacou a importância do engajamento do país na solução de controvérsias da OMC, uma espécie de “Suprema Corte” do comércio exterior.

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

Data: 14/10/2022

BRASIL APRESENTA AO G20 DADOS SOBRE A RETOMADA ECONÔMICA NACIONAL

Ministro Paulo Guedes afirmou que o país está pronto para ser alicerce da segurança alimentar e energética global

Em agenda em Washington, nos Estados Unidos – onde participa das Reuniões Anuais do Fundo Monetário Internacional (FMI) e dos Conselhos de Governadores do Grupo Banco Mundial (IMF World Bank Annual Meetings) –, o ministro Paulo Guedes já fez esta semana quatro explanações em reuniões do G20. Apresentou aos representantes do Grupo dados sobre o ritmo de crescimento do Brasil, com resultados que superam as projeções de agentes nacionais e internacionais. Alertou que o país está em processo de transição para se solidificar como uma “economia digital e verde”, e que está pronto para ser alicerce da segurança alimentar e energética global. Lembrou também do processo de acessão do Brasil à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) como fator que impulsiona a modernização da economia brasileira.

“Trago boas notícias do Brasil. Estamos retomando o crescimento sustentável, nossa própria dinâmica de crescimento. As estimativas de crescimento têm sido revistas para cima o tempo todo”, disse o ministro.

Segundo indicou Paulo Guedes, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro deverá crescer 3% em 2022 e seguir assim por um longo período à frente. Ele ressaltou que os resultados da economia do país estão provocando revisões constantes das estimativas de diversos agentes, como ocorreu com o Fundo Monetário Internacional (FMI), que ampliou a projeção de crescimento do PIB brasileiro em 2022 para 2,8%, ante 1,7%, conforme indicado na estimativa anterior, de julho.

O ministro foi um dos primeiros a falar na sessão de economia global do G20, que discutiu a conjuntura e os riscos para a economia mundial, refletindo a relevância do Brasil no atual cenário. Ele apontou diversos dados para contextualizar a dinâmica de crescimento da economia do país, mesmo sob uma conjuntura externa adversa. Mostrou que o gasto público caiu de 26% para 18,7% do PIB e que a taxa de desemprego caiu de 14,9% para 8,9%, com a criação de mais de 17 milhões de novos empregos nos últimos dois anos. Guedes lembrou, ainda, que a relação Dívida/PIB está em torno de 77%, ou seja, o mesmo patamar do período anterior à pandemia.



A agilidade brasileira de reação aos impactos econômicos provocados pela Covid-19, com medidas nas frentes monetária e fiscal, permitiram que hoje o país esteja em crescimento, em contraste à desaceleração vista em grandes economias, disse Guedes.

Conforme explicou, o estoque de investimentos privados já contratados – mais de US\$ 200 bilhões nos próximos 10 anos – assegura a manutenção do ritmo de expansão brasileira. Ele advertiu que a atração de investidores somente foi possível devido às mudanças regulatórias realizadas em setores como infraestrutura e energia. O ministro pontuou que a convergência brasileira para as melhores práticas, como parte do processo de adesão à OCDE, está alinhada à agenda de reformas, com o objetivo de melhorar o ambiente de negócios. “O Brasil apoia fortemente as discussões na OCDE, inclusive para abordagens de mitigação de carbono”, afirmou Guedes.

Ainda de acordo com Paulo Guedes, no novo panorama da economia mundial, de transição para um futuro mais verde, o Brasil conta com vantagens competitivas, como uma legislação ambiental rígida e a capacidade de produção de energia limpa. Uma mudança recente – salientou – foi o desenvolvimento de um mercado de carbono regulado internamente, que ajudará o país no cumprimento de metas climáticas e, simultaneamente, fortalecer a economia doméstica. Em referência à guerra na Ucrânia, reforçou que a paz seria a ação mais efetiva em prol da segurança alimentar e energética global.

“O Brasil tem o que há de mais renovável e flexível, uma matriz energética diversificada e vamos cooperar na direção certa com todos vocês”, disse o ministro às autoridades do G20.

G20

O Grupo representa aproximadamente 80% do PIB mundial, 75% do comércio global e 60% da população do planeta. Foi criado em 1999, em resposta às crises financeiras no México (1994), na Ásia (1997) e na Rússia (1998). A agenda vai além da esfera econômico-financeira e envolve também temas referentes ao desenvolvimento econômico e social sustentável. Os membros permanentes do G20 são África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, China, Coreia do Sul, Estados Unidos, França, Índia, Indonésia, Itália, Japão, México, Reino Unido, Rússia, Turquia e o bloco da União Europeia.

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

Data: 14/10/2022

MINISTRO DA ECONOMIA FALA NO G20 SOBRE AVANÇOS QUE AS REFORMAS TROUXERAM AO PAÍS

Paulo Guedes participa nos EUA de uma série de reuniões do FMI e dos Conselhos de Governadores do Grupo Banco Mundial

O ministro da Economia, Paulo Guedes, participou nesta quinta-feira (13/10) de uma série de sessões de reuniões ministeriais do G20, dando sequência à sua agenda de compromissos nas Reuniões Anuais do Fundo Monetário Internacional e dos Conselhos de Governadores do Grupo Banco Mundial (IMF World Bank Annual Meetings), em Washington.

As quatro sessões desta quinta-feira se seguiram às duas primeiras, realizadas na quarta-feira (12/10), e trataram de sustentabilidade financeira, tributação internacional, regulação do setor financeiro e infraestrutura. O ministro Paulo Guedes forneceu e reiterou informações sobre os avanços do Brasil no âmbito das reformas estruturantes – incluindo os marcos regulatórios –, redução de impostos, combate à pobreza e economia verde e digital, entre outros pontos.

Ainda nesta quinta-feira, Guedes participa do Early Warming Exercise, reunião de trabalho em que se discute os riscos para a economia mundial com base em relatório do Conselho de Estabilidade Financeira (do inglês, Financial Stability Board – FSB). A agenda do dia inclui também encontros



bilaterais com a Argentina e com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Economia global

No último compromisso da quarta-feira (12/10), o ministro participou das duas primeiras sessões de reuniões ministeriais do G20. Ministros de Finanças e presidentes de instituições financeiras que reúnem as principais economias do mundo debateram economia global e arquitetura financeira internacional, temas definidos como foco de atuação do G20 em 2022 – ano em que presidência do grupo está sendo exercida pela Indonésia.

Presididas pela ministra de Finanças da Indonésia, Sri Mulyani, as sessões tiveram intervenções do ministro Paulo Guedes e do presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto.

Guedes foi um dos primeiros a falar na sessão realizada durante o jantar (working dinner) oferecido pela ministra da Indonésia. No encontro foram debatidos a conjuntura e os riscos para a economia mundial. O ministro fez exposição sobre a relevância do Brasil no quadro atual da economia mundial e disse aos representantes do G20 que o país está apto a contribuir para a garantia da segurança alimentar e energética do mundo, e que está fazendo uma transição para uma economia digital e verde.

Assinalou que o Brasil está fora de sincronia (“out of sync”) em relação a outros países, pois se encontra em uma trajetória de ascensão e crescimento econômico, com obediência às regras da responsabilidade fiscal, mesmo em uma conjuntura adversa marcada pela pandemia da Covid-19 e, mais recentemente, pela guerra entre Rússia e Ucrânia.

O ministro citou números que demonstram a queda da inflação e do desemprego e confirmam o crescimento econômico, afirmando acreditar que o Brasil terá um crescimento de 3% esse ano e que deverá manter esse patamar por um longo período. Pontuou, ainda, que as mudanças regulatórias em setores como infraestrutura e energia resultaram em quase US\$ 200 bilhões em compromissos de investimentos para os próximos 10 anos. Guedes mencionou também o trabalho realizado pelo país para o cumprimento dos requisitos para acesso à OCDE.

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

Data: 14/10/2022

ABERTURA DE EMPRESAS EM MINAS GERAIS FICA AINDA MAIS SIMPLES COM A ASSINATURA ELETRÔNICA DO GOV.BR

Junta comercial do estado passa a oferecer a facilidade de assinar documentos de forma digital e gratuita, com segurança e validade jurídica, para iniciar um novo negócio

Os empreendedores de Minas Gerais contam agora com mais facilidade para iniciar um novo negócio no estado. A partir desta quinta-feira (13/10), a população mineira pode abrir uma nova empresa, com mais agilidade e menos custo, utilizando a assinatura digital da plataforma GOV.BR. A solução tecnológica passou a ser integrada ao sistema da Junta Comercial de Minas Gerais (Jucemg), em parceria com a Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia.

A assinatura eletrônica da plataforma GOV.BR é gratuita, segura e reconhecida legalmente. O documento digital assinado com o GOV.BR tem a mesma validade jurídica de um documento com assinatura física. O novo serviço traz mais praticidade ao empreendedor, que não precisa se deslocar para realizar o reconhecimento de firma de documentos ou usar certificado digital. Isso representa maior comodidade e mais economia para o cidadão.

O serviço de assinatura eletrônica, que passou a ser oferecido no GOV.BR em março de 2021, teve início com pouco mais de 32 mil acessos e terminou o ano passado com quase 705 mil assinaturas (em dezembro). Neste ano, o uso mensal seguiu uma crescente evolução, chegando, em agosto, a



mais de dois milhões de acessos. Até o momento, já foram contabilizadas mais de 11 milhões de assinaturas na plataforma.

Com a adesão de Minas Gerais, a tecnologia do GOV.BR chega a 26 juntas comerciais do país. São elas: Acre, Alagoas, Amapá, Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Paraíba, Piauí, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima, Sergipe, Tocantins, São Paulo e Santa Catarina.

Saiba mais sobre a assinatura eletrônica do GOV.BR na página do Governo Digital

<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/assinatura-eletronica>

Como usar

Para ter acesso à assinatura digital no GOV.BR, é preciso possuir conta Prata ou Ouro na plataforma. O cidadão interessado em dispor desse serviço deve entrar no aplicativo GOV.BR e efetuar a biometria facial ou, então, acessar a plataforma pelo app ou pela web e fazer a identificação por um dos seguintes bancos: Banco do Brasil, Caixa, Banrisul, BRB, Bradesco, Sicoob, Santander, Itaú, Sicredi e Agibank.

No sistema da Jucemg, o acesso à assinatura eletrônica do GOV.BR é inserido no módulo de Registro Digital ao lado das outras opções já disponíveis para assinatura. Ao clicar na opção "Assinatura GOV.BR", o usuário será automaticamente direcionado à interface da assinatura para concluir a etapa.

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

Data: 14/10/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MENOR IMPACTO AMBIENTAL E MAIOR EFICIÊNCIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O transporte de cargas por cabotagem e por hidrovias é quatro vezes menos poluente do que o praticado nos modais rodoviário e ferroviário. O dado consta de pesquisa realizada pela operadora logística Hidrovias do Brasil nos anos de 2020 e 2021 e foi destacado durante apresentação da diretora de Sustentabilidade da empresa, Fabiana Gomes, na mesa de debates "Um oceano produtivo, sustentável e previsível: as relações entre a economia azul, oceano e clima", parte do evento internacional Diálogos da Cultura Oceânica, realizado pelas Nações Unidas nesta semana, em Santos (SP).

Segundo a executiva, a emissão de gases do efeito estufa por quilômetro útil transportado nas operações de navegação ao longo da costa (cabotagem) ou pelo interior do País (em hidrovias) é de cerca de 25% do registrado nas demais opções - nas estradas e nas ferrovias. Assim, como comentou Fabiana, o transporte aquaviário se configura em "uma forma sustentável de transportar grandes cargas". E complementou: "A hora que você coloca uma quantidade muito grande de carga para ser transportada por um empurrador e um conjunto de barcaças, no caso da navegação fluvial, ou por cabotagem, na navegação costeira, você tem um ganho de sustentabilidade e de eficiência brutal".

As conclusões do estudo da Hidrovias do Brasil reforçam a importância que o modal aquaviário tem para o desenvolvimento sustentável do setor, especialmente por apresentar um menor impacto ambiental e demandar uma menor quantidade de combustíveis, diante das distâncias percorridas e do volume de carga transportado, comprovando sua eficiência. Tais dados reforçam a necessidade

das autoridades incentivarem a utilização das hidrovias e da navegação costeira e, principalmente, da iniciativa privada buscar explorar essas opções.

Associado a esse cenário, há no Brasil condições geográficas mais do que favoráveis para se ampliar o uso das barcaças e de navios ao longo da costa, um cenário que pode ter seu potencial ainda mais aproveitado diante de melhorias e ajustes de infraestrutura.

Há, portanto, uma junção de condições que só favorecem o cenário econômico. Fica evidente que o caminho do desenvolvimento do setor de transportes passa pela melhor exploração do modal aquaviário, que deve ter o apoio do poder público e da iniciativa privada. É o que se espera. É o que se demanda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FINANCIAMENTO 1

A emissão de debêntures incentivadas de infraestrutura financiou um total de R\$ 28,1 bilhões para empreendimentos neste ano, até o mês passado, segundo levantamento do Governo Federal. Dessa soma, quase um quarto (24,2%), cerca de R\$ 5,2 bilhões, capitalizou projetos de transporte e logística. Especificamente, foram seis voltados ao modal rodoviário, dois na área aeroportuária e dois na portuária. E há quatro em análise pelo Ministério da Infraestrutura - três de ferrovias e um rodoviário.

FINANCIAMENTO 2

As debêntures incentivadas são uma ferramenta de funding de longo prazo, utilizando o mercado de capitais. Para o empreendedor, funcionam como uma alternativa às fontes tradicionais de financiamento. Os investidores que adquirem as debêntures, quer pessoas jurídicas, quer pessoas físicas, ficam isentos do pagamento do imposto de renda sobre os resultados dos recursos.

FINANCIAMENTO 3

Desde o ano passado, a emissão de debêntures para empreendimentos de transporte e logística já somou R\$ 19,2 bilhões.

MARINHA MERCANTE

Outra ferramenta de financiamento do Governo Federal, dessa vez voltada especificamente à infraestrutura aquaviária e portuária e à indústria naval, o Fundo de Marinha Mercante (FMM) já apoiou 36 empreendimentos neste ano, até setembro. No total, foram liberados empréstimos no valor de R\$ 561,3 milhões. E mais 59 obras com apoio do FMM devem ser concluídas até o fim do ano. Dessas, quatro são de construção de embarcações: duas em Itajaí (SC), uma em Guarujá (SP) e uma em Fortaleza.

DRAGAGEM

O terminal privado Porto Sudeste, com instalações no Porto de Itaguaí (RJ), realizará a dragagem de manutenção do canal principal de navegação do complexo marítimo. O serviço é responsabilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), mas a empresa o fará como uma doação à autoridade portuária. Esse acordo foi firmado na última terça-feira. A obra, orçada em R\$ 2,3 milhões e que prevê a retirada de 132,37 mil metros cúbicos de sedimentos, será realizada das boias 1A e 2 A até a bifurcação com o canal da Ilha das Cobras. Os trabalhos devem levar dois meses para serem concluídos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

NACIONAL - NOVA PRESIDENTE DO TST TOMA POSSE

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação



O ministro Lelio Bentes Corrêa tomou posse nessa quinta-feira, dia 13, como presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e do Conselho Superior da Justiça do Trabalho (CSJT) para o biênio 2022/2024.

A cerimônia ocorreu no plenário do edifício sede do TST, em Brasília. Na mesma solenidade, foram empossados os ministros Aloysio Corrêa da Veiga, como vice-presidente do TST e do CSJT, e a ministra Dora Maria da Costa, como corregedora-geral da Justiça do

Trabalho. Em seu discurso, Corrêa destacou a importância da Justiça do Trabalho para a promoção da dignidade das pessoas e para o combate à discriminação e ao assédio.

“É uma instituição que faz do oprimido a sua razão de ser. Que dá voz aos invisibilizados. Que faz do Direito instrumento de libertação e devolve a dignidade ao aviltado”, afirmou. E complementou que isso não deve ser considerado ativismo judicial. “É um imperativo constitucional”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

NACIONAL - MINÉRIO DE FERRO É DESTAQUE EM LIVE DO PORTUGAL EXPORT

Para Gilberto Cardoso, CEO da Tarraco Commodities, Brasil precisa melhorar a competitividade na exportação desse produto

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Reprodução

Segundo Gilberto Cardoso, o Brasil ainda precisa investir mais em sua infraestrutura logística ganhar em competitividade na exportação do minério de ferro

O Brasil precisa melhorar a competitividade relacionada à exportação de minério de ferro. A opinião foi dada por Gilberto Cardoso, CEO da empresa de consultoria Tarraco Commodities, baseada em dados apresentados

durante a live realizada ontem pelo conselho do Portugal Export.

O executivo apresentou um levantamento chamado “Os preços das commodities e os impactos para a economia brasileira”, onde destacou informações sobre os cinco produtos mais exportados pelo país, as receitas geradas, os principais destinos, entre outros dados relacionados à operação.

Em gráficos, o executivo mostrou que em 2020 o Brasil exportou um total de US\$ 214 bilhões, tornando-se o 25º exportador do mundo. Nos últimos cinco anos, os envios nacionais cresceram em US\$ 20,9 bilhões, passando de US\$ 193 bilhões em 2015, para US\$ 214 bilhões em 2020.



Quando se analisam os dados por produtos, observasse que a soja aparece em primeiro lugar na lista das commodities mais exportadas (US\$28,6 bilhões); seguida por minério de ferro (US\$ 226,5 bi); petróleo bruto (US\$ 19,8 bi); açúcar bruto (US\$ 8,95 bi); e carne bovina congelada (US\$6,69 bi).

Porém, quando se observa o segundo gráfico com informações relacionadas às vantagens competitivas da exportação brasileira, o minério de ferro perde posições. Para Cardoso, isso acontece porque o Brasil ainda precisa investir mais em sua infraestrutura logística.

“O Brasil precisa melhorar toda a cadeia de suprimento para ter eficiência logística de distribuição e cada vez mais sermos competitivos no mercado global. É um país que poderia exportar muito mais minério de ferro se vesse estrutura”, pontua.

Neste cenário, os cinco produtos nacionais mais competitivos para exportação são, respectivamente, soja, açúcar bruto, carne bovina congelada, farelo de soja e ferro-gusa. O ranking é baseado no Índice de Vantagens Comparavas Reveladas (RCA), que mede a competitividade de um produto no mercado internacional.

Quanto ao destino das cargas brasileiras, o principal é a China, seguido por Estados Unidos, Argentina, Holanda e Canadá.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Durante a live, Cardoso também falou que a transição energética pela qual o mundo está passando é uma “boa oportunidade de negócios que se apresenta”.

No levantamento, ele lista que o novo momento traz vantagens para commodities como o lítio, cobalto, alumínio, cobre, prata, bauxita, ferro, chumbo.

“A demanda por metais dependerá, tanto das escolhas inter-tecnológicas, como o equilíbrio entre energia eólica e solar, quanto as intra-tecnológicas, como o equilíbrio entre o vento onshore e offshore; a escolha entre diferentes tipos de células solares fotovoltaicas e até que ponto os veículos se tornam totalmente elétricos ou híbridos leves e quais baterias dominam”, explica um trecho do documento.

Como o Brasil é um grande produtor de commodities e um grande possuidor de reservas minerais ainda não exploradas, apresenta um “potencial fantástico” para se envolver, crescer e suprir esse mercado, explica o CEO.

PORTUGALEXPORT

Neste ano, acontece pela primeira vez a Missão Internacional Portugal Export, que levará autoridades e conselheiros ao país lusitano entre os dias 16, 17 e 18 de novembro, com visita técnica já agendada ao Porto de Sines, o maior complexo portuário do país.

O Portugal Export é um evento ligado ao Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, que discute, no Brasil, cenários e soluções voltados aos setores portuário, de logística e transportes. Em Portugal, os debates promovidos serão no mesmo formato dos que acontecem em solo nacional, mas levando em conta a demanda do país europeu.

Além dos convidados, são esperados empresários das duas nacionalidades e representantes das Embaixadas do Brasil e de Portugal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/10/2022

NACIONAL - TECNOLOGIA VERDE E CULTURA ESG SERÃO DEBATIDAS NO BRASIL EXPORT

Fórum, que é o principal movimento do setor de logística e infraestrutura do país, acontecerá nos próximos dias 19 e 20

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



Divulgação/Complexo de Suape

“Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos” será um dos painéis do Brasil Export em Brasília

Hoje já é entendido que a atividade portuária pode gerar diversos impactos ambientais, trazer demandas por diversos incentivos para a sustentabilidade e até atrair investimentos nacionais e internacionais.

É pensando nesse tripé que será realizado o painel “Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos” do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

O evento, que acontecerá em Brasília (DF) nos próximos dias 19 e 20, contará com a participação dos principais players dos setores de logística, transporte e infraestrutura portuária, reúne autoridades e especialistas que elevam o debate sobre o desenvolvimento dos setores no Brasil.

O painel – que contará com a apresentação e moderação do presidente do conselho ESG do Brasil Export e diretor geral e de operações da Voz dos Oceanos, João Amaral – tratará de temas como a preservação da fauna e flora locais, hidrogênio verde e mudanças na matriz energética e incentivo a sustentabilidade como pilar para aumentar a eficiência nas operações.

Impactos e ganhos

No contexto portuário, os principais impactos da atividade são a contaminação da água. Muito dessa poluição acontece pela falta de saneamento nas áreas portuárias, principalmente na coleta, tratamento dos resíduos sólidos, leito marinho na atividade de dragagem e contaminação através de organismos exóticos que podem vir junto com a água de lastro dos navios.

Falando de flora e fauna, é possível citar os impactos das dragagens na coluna sedimentar ou na coluna d’água, na água condá nos poros da rocha, do mineral, do solo, do sedimento etc., podem trazer alterações químicas para a água, causando contaminações.

É por isso que a ideia de estimular práticas sustentáveis cada vez tem ganha do mais espaço. Os Green Ports – ou Portos Verdes – vêm implantando o conceito de regulamentar a atividade portuária para garantir a qualidade de vida da população em cidades portuárias.

Os ganhos são inúmeros e atraem interesses financeiros. Ou seja, a pauta ESG [sigla em inglês para práticas ambientais, sociais e de governança] está cada vez mais valorizada, com fundos de investimentos estrangeiros atentos a esse tipo de oportunidade.

Para se ter uma ideia, até 2025 os projetos que priorizam esses conceitos deverão atingir um terço do mercado internacional. No setor portuário, o destaque fica para o Índice de Desempenho Ambiental (IDA). Trata-se de indicadores da agência que estabelecem o atendimento às conformidades ambientais nos portos brasileiros.



O índice é composto por 38 indicadores relacionados às conformidades legais vigentes no país e boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança. Os resultados do IDA têm auxiliado na orientação de políticas setoriais, bem como permitido identificar medidas de gestão bem-sucedidas a serem compartilhadas entre as instalações portuárias, além de basear estudos acadêmicos e técnicos.

Os números do IDA também são utilizados para apuração dos vencedores da categoria “Desempenho Ambiental” do Prêmio Antaq, evento anual que premia os portos que atingiram os melhores indicadores do ano. Todos esses índices, além da premiação da agência reguladora, ajudam a atrair investidores interessados nos portos do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022

Sujeita a alterações | Presencial exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pelo Brasil Export

19 Outubro | Quarta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF

Início da transmissão online gratuita

08h00 Início do credenciamento

08h30 Abertura do III ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias) Mayhara Chaves, Presidente da ABEPH (Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias); Fabricio Guimarães Julião, CEO do Brasil Export; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

09h30 Palestra de abertura: Paulo Guedes, Ministro da Economia “O crescimento da economia do Brasil nos próximos anos” Cenários favoráveis e riscos a serem combatidos As reformas necessárias e novas políticas do Governo Federal O papel da infraestrutura de transportes e logística no crescimento brasileiro

10h30 Intervalo

10h45 Painel 1: Tecnologias incorporadas à governança das Autoridades Portuárias

- > Modernização da gestão dos portos públicos por meio de tecnologias diversas
- > Planos para a implantação do Port Community System no Brasil
- > Integração dos sistemas entre os portos, embarcadores e setor produtivo

Apresentação: Otto Burlier, Diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura

Moderação: Angelino Caputo, Presidente do Conselho do Brasil Tech Export e Diretor-Executivo da ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados)

11h45 Painel 2: Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos

- > Preservação da fauna e flora locais
 - > Hidrogênio verde e mudanças da matriz energética
 - > Incentivo à sustentabilidade como pilar para aumentar eficiência das operações
- Apresentação e moderação: João Amaral, Presidente do Conselho ESG do Brasil Export e Diretor Geral e de Operações da Voz dos Oceanos

12h45 Almoço no Royal Tulip Alvorada



14h00 Balanço dos Fóruns Regionais do Brasil Export – Oportunidades e Desafios Apresentação: José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional

14h10 Painel Sudeste: A nova CODESA: o futuro pós-desestatização

14h35 Painel Sul: Integração hidroviária: o corredor logístico Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos

15h10 Palestra: “Modelagens e boas práticas para portos e os setores de logística”

16h00 Palestra: “Impulso para as exportações e maior competitividade para os serviços no exterior”

17h00 Coffee break

17h30 Painel Santos: A urgência de uma nova ligação rodoviária entre a Baixada Santista e o Planalto

17h55 Painel Norte: A transformação de vias navegáveis em hidrovias

18h20 Painel Conselho Internacional: Península Ibérica e seu papel estratégico na logística europeia e a relação com o Brasil

18h40 Painel Conselho Feminino: O crescimento da participação feminina no setor de logística e de transportes no Brasil

19h00 Solenidade de Abertura Fabrício Julião, CEO do Brasil Export; Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Rafael Vitale, Diretor-Geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres); Guilherme Augusto Caputo Bastos, Ministro Corregedor Geral da Justiça do Trabalho; Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Ronei Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil; Vander Costa, Presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte); Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, Diretor Geral de Navegação da Marinha do Brasil; José Roberto Sampaio Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Senadores; Governadores; Deputados; Embaixadores e demais autoridades presentes

20h00 – Coquetel de abertura em Comemoração aos 25 anos da Santos Brasil

20 Outubro | Quinta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF

Início da transmissão online gratuita

09h00 Palestra especial

10h00 Painel Centro-Oeste: Corredores logísticos multimodais

10h25 Painel Nordeste: Acessos ferroviários aos portos: uma demanda crescente

11h00 Palestra: Adolfo Sachsida, Ministro de Minas e Energia “O futuro do setor de energia e de recursos minerais no Brasil”

12h00 Painel: Ações voltadas para sustentabilidade e mudança da matriz energética no setor de infraestrutura

13h00 Almoço

14h30 Palestra: “Liberdade econômica e livre iniciativa”

15h30 Palestra: “Participação brasileira no comércio internacional”

16h00 Coffee break

16h30 Palestra especial

17h30 Painel: Os desafios da infraestrutura para os próximos anos

> Programa de novas concessões

> Mudanças em marcos regulatórios

> A importância da intermodalidade

Palestrante: Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura

18h30 – Solenidade de Encerramento e Leitura da Carta do Brasil Export Leitura pelo Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos +

18h45 – Solenidade de Premiação: Rodovias + Brasil e Ferrovias + Brasil, parceria com a SNTT (Secretaria Nacional de Transportes Terrestres)

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/10/2022

REGIÃO SUDESTE - EMISSÃO DE CARBONO NA CABOTAGEM OU NO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO É QUATRO VEZES MENOR

Diretora de Sustentabilidade da Hidrovias do Brasil, Fabiana Gomes apresenta resultado comparativo com modais rodoviário e ferroviário

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



Os participantes da mesa debateram sobre oceano e economia, efeitos climáticos e economia azul

“O INVENTÁRIO DE GASES DE EFEITO ESTUFA DA HIDROVIAS DO BRASIL EM 2020 E 2021 APONTOU QUE, NA COMPARAÇÃO COM OS MODAIS RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO, A NOSSA EMISSÃO DE CARBONO EQUIVALENTE É QUATRO VEZES MENOR POR QUILOMETRO ÚTIL TRANSPORTADO. É UMA FORMA SUSTENTÁVEL DE TRANSPORTAR GRANDES CARGAS”

FABIANA GOMES

diretora de Sustentabilidade da Hidrovias do Brasil

O transporte de cargas por cabotagem ou por hidrovias é quatro vezes menos poluente em comparação aos modais rodoviário e ferroviário, segundo levantamento da Hidrovias do Brasil.

O dado foi apresentado pela diretora de Sustentabilidade da companhia, Fabiana Gomes, durante a mesa “Um oceano produtivo, sustentável e previsível: as relações entre a economia azul, oceano e clima”, do evento internacional Diálogos da Cultura Oceânica, na última terça-feira, na Associação Comercial de Santos, no Centro Histórico.

“O inventário de gases de efeito estufa da Hidrovias do Brasil em 2020 e 2021 apontou que, na comparação com os modais rodoviário e ferroviário, a nossa emissão de carbono equivalente é quatro vezes menor por quilômetro útil transportado. É uma forma sustentável de transportar grandes cargas”, afirmou.

“A hora que você coloca uma quantidade muito grande de carga para ser transportada por um empurrador e um conjunto de barcaças, no caso da navegação fluvial, ou por cabotagem, na navegação costeira, você tem um ganho de sustentabilidade e de eficiência brutal”, ressaltou.

O clima e o agro

Já o chefe de Agricultura da Climatempo, Willians Bini, falou sobre os efeitos dos fenômenos climáticos La Niña e El Niño sobre o planeta como um todo e os impactos na economia, especialmente na agricultura. “São fenômenos que estão 100% relacionados com a questão dos oceanos. Quando o Pacífico está mais quente, o fenômeno é o El Niño, e quando está mais frio, La Niña. E não é só a temperatura da água; muda todo o cenário global, a ponto de áreas perderem produtividade e ocorrerem enchentes e nevascas”, disse Bini.

Bini explicou que o fenômeno La Niña tem impacto direto na produção agrícola. “Este vai ser o terceiro ano seguido de La Niña e os riscos climáticos são muito grandes, especialmente para o sul do Brasil. Foram dois anos seguidos com produtividade agrícola muito ruim por causa da temperatura do Oceano Pacífico, tão longe da gente, mas interferindo bastante na nossa economia local”, observou.

O especialista também apontou os efeitos climáticos resultantes do aquecimento do Oceano Atlântico. “Quando eu tenho o Oceano Atlântico um pouco mais quente, na costa do Brasil, eu potencializo chuvas e, inclusive, temporais”, pontuou.

“Nós estamos passando por um momento crítico em mudanças climáticas”, alertou Willians Bini, deixando claro que não queria entrar na discussão sobre possíveis fatores que supostamente contribuem para as mudanças como interferência humana ou intercorrências naturais nos ciclos climáticos.

Plano de Ação Climática

Prosseguindo com o tema, a mediadora da mesa, a jornalista Paulina Chamorro, mencionou que Santos é a primeira cidade a implementar um Plano Municipal de Combate às Mudanças Climáticas.

Sobre o assunto, o chefe da Seção de Mudanças Climáticas da Secretaria de Meio Ambiente de Santos, Eduardo Kimoto Hosokawa, disse que o plano mapeia as condições de tempo e do mar. “Aqui, as ressacas ocorrem com menor tempo de recorrência, assim como as rajadas de vento e as marés negavas. O Plano de Ação Climática, rebatizado assim, traz a análise ambiental e social no aspecto local, com uma gama de informações para o tomador de decisão, seja ele o prefeito, o secretário, a comissão municipal, organizações e instituições”, explicou.

“O ideal é implementar o plano em toda a sua plenitude, com todos os atores compartilhando o mesmo entendimento da situação. Agente compila o documento não somente no Plano de Ação Climática, temos o Plano de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica, o Plano de Contingências, Ressacas e Inundações, e a Defesa Civil. É o Município trabalhando de forma transversal, como uma atividade de governo, e não apenas de uma secretaria ou de um setor isolado”, afirmou Hosokawa.

“O século 21 presencia a urgência de a gente se mexer para lidar com esses grandes desafios. Embora a gente esteja lidando com um tema que é global, a gente tem que mexer na escala local”, ressaltou o representante da Escola de Guerra Naval, Tauã Santos.

O Diálogos da Cultura Oceânica, que acontece presencialmente em Santos, vai até hoje e é organizado pelos programas Cultura Oceânica para Todos, da Unesco; Maré de Ciência, da Unifesp; e pela Prefeitura Municipal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/10/2022

REGIÃO SUDESTE - TERMINAIS PODERÃO RENDERER QUASE R\$ 4BI A FUTURO CONCESSIONÁRIO DO P. DE SANTOS

Segundo secretário de Portos, governo quer deixar decisão de exploração do STS 10 e do STS 53 para o vencedor do leilão do complexo

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

O vencedor do leilão do Porto de Santos, cujo processo de desestatização tramita no Tribunal de Contas da União (TCU), deverá ter um lucro de quase R\$ 4 bilhões logo no início da concessão. E isso somente com os terminais STS 10 e STS 53. A primeira área de arrendamento, inclusive, já teve seu edital aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Para se ter uma ideia, o site do Programa de Parceria de Investimentos (PPI) prevê um capex para o STS10 de R\$3,285 bilhões. Para o STS 53 os valores são de R\$658,83 milhões. Serão cerca de R\$ 3,9 bilhões, valor que ultrapassa o investimento despendido pelo interessado para outorga do Porto de Santos, que é de R\$3bilhões.

O governo não tem como objetivo incorporar o edital do STS 10 ao processo de concessão do Porto de Santos, segundo o secretário de Portos

Em entrevista concedida ontem ao BE News, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou que o governo não tem como objetivo incorporar o edital do STS 10 ao processo de concessão do Porto de Santos. Segundo ele, a ideia é que o processo de privatização do cais santista seja aprovado o mento despendido pelo interessado para outorga do Porto de Santos, que é de R\$3bilhões.

Em entrevista concedida ontem ao BE News, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou que o governo não tem como objetivo incorporar o edital do STS 10 ao processo de concessão do Porto de Santos. Segundo ele, a ideia é que o processo de privatização do cais santista seja aprovado o mais rápido possível dentro do TCU. Após a aprovação da corte de contas, será feito um comunicado aos interessados de que os dois terminais serão explorados pelo futuro concessionário.

“A expectativa de ter receitas com esses dois negócios tem que ser precificadas em algum momento. É importante que essa questão esteja definida antes do edital. Isso será enfrentado a depender do cenário. Vindo a aprovação, nós vamos incorporar ao edital, talvez em forma de comunicado ao mercado, que essas áreas não serão licitadas pelo poder público, sendo ocupadas em regime privado”, disse.

Segundo o secretário de Portos, a estratégia fará com que os interessados já saibam que haverá “um custo de oportunidade interessante”. “Isso trará uma expectativa de lances maiores”, declarou.

Mario Povia fez questão de destacar que, apesar de o futuro concessionário ter a possibilidade de definir quem fará a exploração dos terminais, o governo fará determinações, limitações e regulações específicas para os futuros exploradores das áreas.

“É importante deixar claro que o concessionário não terá toda a liberdade sobre essas explorações. Questões concorrenciais e sensíveis, a agência reguladora irá atuar. Até porque tanto o PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) como o Master Plan e o regulamento de exploração do porto

são ferramentas de planejamento conduzidas pelo governo. Então, esses projetos mais peculiares de exploração de área serão endereçados, seja no edital ou em um momento regulatório ex-post”, explicou.

Portanto, a tendência é que as restrições propostas no edital do STS 10 aos armadores que operam dentro do porto e que têm a intenção de arrendar a área deverão continuar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

REGIÃO SUDESTE – TCU ANTECIPARÁ ANÁLISES DA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS

Despacho obtido pelo BE News determina que a secretaria da corte de contas entregue o relatório com as análises até o dia 6 de novembro

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



Bruno Dantas assinou o despacho na terça-feira fixando a entrega do relatório de desestatização do Porto de Santos para o dia 6 de novembro

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU) e relator do processo de desestatização do Porto de Santos, Bruno Dantas, pediu para que a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfraport) da corte de contas entregue o relatório até o dia 6 de novembro.

O BE News teve acesso ao despacho no qual o ministro pede para que a data, estipulada para 9 de dezembro, fosse adiantada devido à “magnitude e complexidade que representam a desestatização do maior porto da América Latina”. Dantas finaliza colocando que, “ante a relevância da matéria e a necessidade de tempestividade na atuação desta Corte, determino que a instrução inicial sobre o tema seja concluída até 6/11/2022 e remeda para apreciação deste Relator”, escreveu.

O despacho de Dantas confirma reportagem publicada em setembro afirmando que há uma boa vontade do relator em apressar o processo. Contudo, ele precisa ainda dar seu parecer ao relatório apresentado pela Seinfraport. Portanto, a tendência é de que a votação em plenário aconteça a partir da segunda quinzena de novembro. Além disso, também será preciso contar com que mais nenhum ministro peça vistas do processo, algo normal dentro do órgão.

Além da entrega, o relator também marcou uma audiência pública no dia 31 de outubro para tratar da desestatização do cais santista. Projeto estratégico do presidente Jair Bolsonaro, a desestatização do Porto de Santos é uma das ações prioritárias do Ministério da Infraestrutura atualmente. O ministro Marcelo Sampaio afirma ser possível obter o aval do TCU, publicar o edital e, então, realizar o leilão da privatização do complexo marítimo até o final do ano.

STS 10

Ainda segundo apuração, o principal entrave dentro do TCU está na possibilidade de o terminal de cargas containerizadas, o STS 10, ser incorporado dentro do processo de desestatização do Porto de Santos.

Bruno Dantas já pediu para que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, defina se o processo de concessão do STS 10 será incorporado ao do cais santista. Caso isso ocorra, o valor de outorga aumentará em quase R\$ 3 bilhões.

O edital de privatização do STS 10 foi aprovado ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior) na semana passada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O processo já está com o Ministério da Infraestrutura.

Vale lembrar que o edital do STS prevê restrições aos armadores que operam dentro do porto e que têm a intenção de participar do leilão. A principal delas está na determinação de que desde a assinatura do contrato até o ano de 2039, a arrendatária do STS10, caso seja uma empresa armadora, deverá deter participação no mercado de movimentação de contêineres no complexo portuário de Santos até o limite de sua "Capacity Share".

A capacidade do terminal, a partir do sexto ano contratual, está esmada em 2,2 milhões de TEU (unidade de capacidade de carga usada para descrever um container baseado no volume de 20 pés) por ano. A partir do 11º ano, a previsão é de que a movimentação anja 2,4 milhões de TEU/ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASÍLIA - DF

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

19 e 20 de outubro
Royal Tulip Alvorada - Brasília - DF

Destaques da Programação
19 de outubro

14h35 – 15h00 - Painel Sul: Integração hidroviária: o corredor logístico Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos

Apresentação: Jesualdo Silva
Presidente do Conselho do Sul Export e da ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários)

Expositor: Guillermo Valles
Embaixador do Uruguai no Brasil

QR code: www.brazilexport.com.br



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/10/2022

REGIÃO NORDESTE - DRAGA CHEGA NO PORTO DE CABEDELÓ E JÁ INICIA TRABALHOS DA DRAGAGEM

Embarcação fez o reconhecimento do canal de acesso e bacia de evolução
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A Draga Kenford foi a primeira embarcação a chegar para a obra de dragagem do Porto de Cabedelo

A draga Kenford, primeira embarcação a chegar para a obra de dragagem do Porto de Cabedelo (PB), atracou na manhã de ontem e já fez o reconhecimento do canal de acesso e bacia de evolução. Além da Kenford, que tem 82 metros de comprimento e 14 metros de largura, mais uma draga e mais equipamentos já estão a caminho do porto paraibano para dar andamento a obra mais esperada pela comunidade portuária.

“A última dragagem foi há 12 anos e hoje estamos escrevendo um capítulo revolucionário na história do nosso porto”, celebrou a diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba, Gilmará Temóteo.

A obra, que representa um investimento de mais R\$ 100 milhões, vai transformar a realidade do complexo portuário, possibilitando a atracação de navios maiores e com mais cargas, além da atração de mais investimentos, novos negócios e a geração de empregos.

A obra teve os contratos assinados em março deste ano entre Governo do Estado, Porto de Cabedelo e a empresa DTA Engenharia (empresa executora da Dragagem), além do consórcio Eicomnor-Carusó, contratado para a fiscalização e monitoramento ambiental da obra. Com essa obra, o canal de acesso passará dos atuais 9,14 m para 11 m de profundidade, o que levará o Porto de Cabedelo a um patamar mais competitivo, ampliando sua capacidade de movimentação de cargas em até 57%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/10/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - TERMINAL DE MS REGISTRA PRIMEIRA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTE

Carregamento foi operado pelo Grupo FV Cereais, instalado às margens do Rio Paraguai
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A OPERAÇÃO PELA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ TIROU DAS RODOVIAS 80 CAMINHÕES QUE SERIAM NECESSÁRIOS PARATRANSPORTAR O FERTILIZANTE, CASO ELE TIVESSE SIDO DESEMBARCADO POR PARANAGUÁ

O Terminal Portuário da FV Cereais opera desde 2020 com foco no escoamento da produção agrícola do Estado, mas tem planos de expansão voltados às importações

O município de Porto Murtinho, em Mato Grosso do Sul, registrou no início deste mês a primeira operação de desembarque de fertilizante agrícola importado, via Rio Paraguai. A movimentação foi realizada pelo maior terminal portuário instalado no município, operado pelo Grupo FVCereais.



De acordo com informações da Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro), foram mais de 3 mil toneladas do produto, divididas em três barcas.

Elas vieram do Uruguai, chegando à cidade no dia 29 de setembro, com operações iniciadas no dia 3 deste mês. O composto foi preparado no Uruguai a partir de matéria importada.

O importador é um produtor rural de Mato Grosso do Sul que vai usar todo o volume em sua propriedade.

Para a FVCereais, a operação foi considerada uma demonstração de que é possível realizar este tipo de movimentação via hidrovia Paraguai-Paraná. Atualmente, os fertilizantes que abastecem a produção local chegam pelo Porto de Paranaguá (PR) e viajam de caminhão até a região Centro Oeste do país, tornando a logística mais onerosa para os produtores.

Segundo a empresa, o desembarque das 3 mil toneladas de adubo via barcaça tirou das rodovias 80 caminhões que seriam necessários para realizar este transporte se a carga vesse vindo por Paranaguá.

Mais viável economicamente e ambientalmente mais sustentável, a FVCereais informou ainda que vê a movimentação de fertilizantes via hidrovia Paraguai-Paraná como uma tendência para os próximos anos, por isso, já trabalha com um projeto de ampliação de suas instalações.

A ideia é construir um terminal próprio voltado às operações de importações. Sem mais detalhes, a companhia disse que planeja iniciar as obras de expansão no primeiro trimestre do ano que vem.

ALÉM DOS GRÃOS

O Terminal Portuário da FV Cereais opera desde 2020 com foco no escoamento da produção agrícola de Mato Grosso do Sul. Por isso, a operação de importação foi, no entendimento da empresa, simbólica para mostrar que o porto pode ser utilizado não apenas para o agronegócio, como também para produtos diversos, além de poder atender estados próximos.

Contudo, a hidrovia depende das condições de navegabilidade oferecidas em cada período do ano, devido à seca na bacia do Pantanal.

Em 2021, por exemplo, foram embarcadas 245 mil toneladas de soja, sendo que o último comboio foi liberado no dia 28 de junho. Depois dessa data o rio já não oferecia mais condições para as operações.

Este ano, a operação com soja se estendeu até agosto, tendo totalizado 272 mil toneladas. As previsões indicam que até o fim deste mês ainda haja condições de navegabilidade, possibilitando operações de embarque de açúcar.

INCENTIVOS

O secretário da Semagro, Jaime Verruck, explicou que há esforços para viabilizar os eixos logísticos no Estado. Segundo ele, ao longo dos últimos sete anos, o governo de Mato Grosso do Sul tem priorizado o desenvolvimento dos eixos logísticos e que no caso do eixo de Porto Murtinho — que envolve rodovia e hidrovia do rio Paraguai —, há especial atenção através de um programa específico de incentivo aos portos do rio Paraguai.

A iniciativa propiciou investimentos na área de estacionamento para mais de 400 caminhões, como também na própria instalação do terminal da FVCereais.

Verruck disse que o objetivo do governo sempre foi criar um corredor de exportação de grãos, e também de importação, o que deve ser potencializado com o início das operações pela Rota Bioceânica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/10/2022

NACIONAL - VITRINE

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

A COLUNA DESTA SEMANA MOSTRA, ORGULHOSAMENTE, ALGUNS EVENTOS QUE MOVIMENTARAM O NOSSO SETOR NA SEMANA PASSADA, SEMPRE COM FOCO EM ATIVAR O NETWORKING, VALORIZAR AS PESSOAS E RECONHECER OS GRANDES PROJETOS

POR UM MUNDO SUSTENTÁVEL



O Caminhão ODS, um veículo interativo e itinerante que possui o objetivo de divulgar e conscientizar sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), esteve na Baía da Santista na semana passada. "Uma oportunidade para os moradores da região aprenderem mais sobre o tema e entenderem que não podemos só usufruir dos recursos naturais, mas devemos usá-los de forma contida e regrada a fim de garantir a perpetuação dos seres humanos", explica a gerente de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil, patrocinadora do evento, Bêatrice de Toledo Dupuy, na foto.



O COO e diretor-executivo do Voz dos Oceanos e presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo Anaral, prestigiando o Caminhão ODS, ao lado do renomado artista plástico peruano, Ivan Ciro Palomino, um dos expositores do evento. A exposição de Ivo mostra ilustrações que abordam diversos temas da agenda dos ODS e da ONU, como as guerras e suas consequências, as mudanças climáticas, a liberdade de expressão, a migração e a educação.

PRESENÇA IMPORTANTE



Em Brasília, na última sexta-feira, em almoço especial do Brasil Export, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, Celso Paoli, o sócio da Sammarco Advogados, Marcelo Sammarco, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Simplicio, o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco, e o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Maltz.

"YOUNG SHIP AGENT OR BROKER AWARD" É DO BRASIL



O agente marítimo santista, Nicolas Henrique Marques Esperanca de Souza, é o vencedor da edição de 2022 do prêmio "Young Ship Agent or Broker Award", promovido pela Federação Mundial de Agentes Marítimos - Fomaba. A premiação tem o objetivo de incentivar os agentes marítimos a se dedicarem e desenvolverem pesquisas e estudos relacionados ao setor marítimo. A coluna Vitrine parabeniza o agente Nicolas pela iniciativa e dedicação para compor a sua monografia intitulada como "A Technical Analysis of the Key Element Behind Ship Operations: Hubandry Services, Under the Remote Centralisation Scope". Que orgulho.



Ainda sobre o prestigiado almoço, o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Afiliados (Abrta) e presidente do Conselho do Brasil Tech Export, Angelino Caputo, e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do MInfra, Mario Póvia.

BRASIL EXPORT

Acontecerá, em Brasília, nos dias 19 e 20 de outubro, o Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, com participação dos principais players dos setores de logística, transporte e infraestrutura portuária. Presencialmente, o evento será exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pelo Brasil Export, mas todos podem assistir a todo conteúdo, em tempo real, pelas plataformas on-line do Brasil Export, de forma gratuita. Cobertura especial da Vitrine na próxima semana sobre os bastidores e participantes do evento. Até lá.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/10/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP PRESIDENTE DO TCU PEDE RELATÓRIO SOBRE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Fonte: Money Times (14 de outubro de 2022)



O TCU é responsável por analisar previamente os projetos de privatização do Executivo federal, que tradicionalmente publica os editais de leilão somente após o aval da Corte (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

O ministro Bruno Dantas, presidente em exercício do Tribunal de Contas da União (TCU) e relator do processo de desestatização do Porto de Santos,

determinou que a unidade técnica da Corte de contas encaminhe até 6 de novembro o relatório sobre o projeto.

O despacho, ao qual o Estadão/Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, teve acesso, foi assinado na terça-feira, 11. Nele, Dantas aponta a “relevância da matéria” e a “necessidade de tempestividade na atuação” do tribunal quanto à proposta. “Determino que a instrução inicial sobre o tema seja concluída até 6/11/2022 e remetida para apreciação deste Relator”, afirmou o ministro.

O TCU é responsável por analisar previamente os projetos de privatização do Executivo federal, que tradicionalmente publica os editais de leilão somente após o aval da Corte.

De acordo com a decisão de Dantas, a área técnica apontou em recente manifestação que a documentação final sobre o caso submetida à apreciação do tribunal “contém informações mínimas e suficientes para a instrução dos autos”. Pelo prazo regular, a proposta de mérito da unidade técnica poderia ser enviada ao relator até 9 de dezembro.

Segundo apurou a reportagem, se a tramitação ocorrer sem sobressaltos, há expectativa de que a desestatização do porto seja levada para votação em plenário ainda em novembro.

Nada impede, contudo, que algum ministro peça vista e interrompa a deliberação. Até o momento, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, continua a dizer ser possível realizar o leilão ainda neste ano.

Pelo menos é o que indica a equipe do petista responsável pelas propostas para a área de infraestrutura (Imagem: Reprodução/ You Tube do Porto de Santos)

Há previsão de o TCU realizar uma audiência pública para debater a desestatização no dia 31 de outubro, às 14h, na segunda-feira após o segundo turno das eleições.

Caso o certame não ocorra em 2022, as chances de a privatização do maior complexo portuário da América Latina sair do papel são reduzidas.



Primeiro colocado nas pesquisas de intenção de voto à Presidência, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) avalia paralisar o projeto, se eleito.

Pelo menos é o que indica a equipe do petista responsável pelas propostas para a área de infraestrutura.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, apesar da urgência do governo Bolsonaro em realizar o leilão, o projeto de Santos chegou ao TCU com uma indefinição sobre o que será feito de uma área no porto em que, inicialmente, o Ministério da Infraestrutura planejava criar um novo terminal de contêineres (STS10) a partir de licitação (arrendamento).

O imbróglio sobre permitir ou não que empresas de navegação disputem pela administração do terminal atrasou bruscamente o calendário do governo.

Agora, a pasta precisa definir e notificar à Corte se ainda planeja fazer o arrendamento ou se deixará o futuro concessionário do porto decidir o futuro do terminal.

Neste caso, o valor do ativo no leilão deve ser alterado.

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

Data: 14/10/2022

COMUNICADO: INTERDIÇÃO NO ACESSO PELO GATE 10

Informações: OGMO Santos (14 de outubro de 2022)

O OGMO/Santos informa aos trabalhadores portuários avulsos que, conforme noticiado pela SPA, a partir de hoje, dia 11 de outubro, o acesso ao cais público antes realizado pelo Gate 10 deverá ser feito pelo Gate 11, situado na área de acesso aos armazéns 23 e 25.

A alteração é temporária e se deu em razão da necessidade de readequação da estrutura do Posto de Fiscalização Portuária (PFP) Outeirinhos 1.

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

Data: 14/10/2022

ETANOL: SOLUÇÃO IMEDIATA PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Informações: Copersucar (14 de outubro de 2022)

As mudanças na mobilidade urbana avançam enquanto o mundo passa por uma transição em busca de alternativas aos combustíveis fósseis. Neste contexto, o Brasil tem muito a contribuir para uma economia de baixo carbono global, com a exportação da tecnologia veicular do etanol de cana-de-açúcar.

Em entrevista ao programa Capital & Mercado, da BandNews, apresentado pelo jornalista e diretor de Relações Institucionais do Grupo Bandeirantes, Marcelo D'Angelo, o presidente do Conselho de Administração da Copersucar, Luis Roberto Pogetti, destacou o momento de mudanças tecnológicas que a mobilidade urbana está passando em todo o planeta. "Quando falamos de veículos movidos a partir de energia elétrica, é importante avaliar qual a fonte usada para a geração dessa energia. O Brasil conta com 44,7% de sua matriz energética composta por energia gerada por fontes limpas, ou seja, não fósseis. A média mundial é de 15%", destacou.

No Brasil, um veículo elétrico emitiria, proporcionalmente, a mesma quantidade de carbono que um carro movido a combustão e abastecido com etanol, já que a eletricidade gerada em nosso país é, majoritariamente, originada em fontes renováveis. Já na Europa, onde a matriz energética não é tão limpa quanto a brasileira, a intensidade de carbono de um automóvel elétrico é o dobro do que a do mesmo meio transporte abastecido no Brasil.

Etanol: solução pronta e disponível

 Rede de revenda com postos adaptados e bombas exclusivas para o etanol

 Produto competitivo e disponível em todo o país

 Baixa emissão de poluentes



A origem da energia faz toda diferença!

1 carro elétrico na Europa (onde maior parte da energia vem de térmicas a carvão)



2x a intensidade de carbono de 1 carro movido a etanol no Brasil



Imagem: Copersucar

Solução pronta e disponível

Outro ponto para o qual Pogetti chamou a atenção é que, do ponto de vista de utilização energética e mitigação de emissões, o etanol é uma solução pronta e disponível, enquanto a adoção em larga escala do carro elétrico ainda depende de grandes desafios, tais como competitividade de preço dos veículos, longevidade de bateria e demanda de investimentos relevantes em infraestrutura de distribuição eficiente de energia elétrica.

O posicionamento é endossado pelo presidente e CEO da União da Indústria da Cana-de-açúcar e Bioenergia (UNICA). “Quando falamos de mobilidade sustentável, devemos ter em nossas mãos todas as rotas tecnológicas possíveis e

aplicá-las segundo as condições ambientais, sociais e econômicas” informa Evandro Gussi. “No Brasil, o etanol é uma rota tecnológica para a descarbonização bastante adequada para as nossas características agroclimáticas e dimensão continental”, acrescenta.

Para o líder de umas principais entidades representativas das produtoras nacionais de açúcar, etanol e bioeletricidade, o Brasil é exemplo para diversos países que utilizam o etanol como alternativa energética veicular. “Em 2021, o Reino Unido decidiu ampliar a mistura de etanol à gasolina de 5% para 10%, e a Índia pretende chegar a 2025 com 20% de mistura, meta antecipada em cinco anos. Mais de 60 países adotam ações semelhantes”, destaca Gussi.

Na visão do chairman da Copersucar, não há uma solução única para todo o mundo quando o assunto é sustentabilidade da mobilidade urbana. “No contexto atual, o carro elétrico pode não ser aplicável mundialmente, mas novas tecnologias vêm sendo desenvolvidas. O carro híbrido é um deles, em que se usa o motor elétrico apoiado pelo etanol”, frisa Luis Pogetti. Na entrevista, ele também falou sobre o papel do açúcar para a segurança alimentar, no combate ao aquecimento global, na economia circular e nas exportações brasileiras, temas em que a Copersucar tem se destacado no cenário mundial.

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

Data: 14/10/2022

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA, MARCELO SAMPAIO, DIZ QUE 'O BRASIL ESTÁ NO CAMINHO CERTO'

Geração de emprego, ações educativas e novos contratos fazem parte da lista de avanços do governo na área de infraestrutura

Por Camila Costa, do R7, em Brasília



DIVULGAÇÃO/RECORD TV - Ministro Marcelo Sampaio em entrevista à Record TV

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, disse que o "Brasil está no caminho certo" ao se referir ao trabalho desempenhado pela pasta neste ano. Em entrevista à Record TV, nesta quinta-feira (13), o ministro afirmou que o setor gerou aproximadamente 5 milhões de vagas de emprego nos últimos três anos.



Somente na área de infraestrutura, ao somar os setores de óleo e gás, saneamento e energia, o governo já tem R\$ 1 trilhão contratado com o setor privado, segundo Sampaio.

"Isso mostra os nossos resultados. Estamos falando de um Brasil que vai na contramão do mundo, que tem se colocado como um grande porto seguro dos investimentos estrangeiros. Esse Brasil está no caminho certo", afirmou o ministro. Ações desenvolvidas pela pasta também entraram na lista de avanços do governo nos últimos anos.

Cadastro positivo

O ministro falou sobre o programa Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), que também é conhecido como Cadastro Positivo de Condutores. A ação do governo beneficia o motorista que não comete infrações, com descontos em pedágios e no valor dos seguros de veículos e redução no IPVA.

O motorista que quiser ter seu nome do RNPC pode se cadastrar pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou no Portal de Serviços da Senatran. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, mais de 1,4 milhão de condutores já estão cadastrados e aptos a participar.

"A gente muda de uma vez por todas essa ideia de indústria da multa. A nossa ideia é que o brasileiro tenha real conhecimento de onde está trafegando, qual a legislação deve seguir, para incentivar a educação, e não a punição", afirma Marcelo.

Cabotagem

O setor de infraestrutura conseguiu também aprovar um novo marco regulatório de cabotagem, chamado de BR do Mar. O programa, segundo Marcelo, visa "fomentar a frota nacional e diminuir o custo Brasil".

Cabotagem é o nome dado para a navegação entre portos ou pontos da mesma costa de um único país. "Vamos pegar, por exemplo, produtos do Rio Grande do Sul, que vêm de caminhão até o Rio Grande do Norte, e eles poderão pegar cabotagem e subir para portos do Nordeste, diminuindo, assim, o custo dos produtos nas prateleiras dos consumidores", garante o ministro.

Leilão, Bolsa e setor privado

O ministro Marcelo Sampaio destacou a Infra S.A. — empresa criada em 2022 a partir da junção da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) — como uma companhia que "tem a missão de ajudar, entre outras coisas, na estruturação de projetos que vão a leilão na Bolsa de Valores para o setor privado".

"Isso aqui é inédito. Nos últimos anos, a gente vem tentando reduzir o estado, e isso passa pela privatização de alguns ativos, a liquidação de outros que não faziam mais sentido", explica o ministro.

A Infra S.A. é responsável por obras ferroviárias, planejamento e estruturação de projetos para o setor de infraestrutura de transportes. Pelos cálculos do governo, a junção das empresas deve resultar em economia aos cofres públicos de R\$ 30 milhões no primeiro ano e de R\$ 90 milhões em anos seguintes.

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

Data: 14/10/2022

VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DE 2022 É ESTIMADO EM R\$ 1,188 TRILHÃO

Informações: Agência Porto (14 de outubro de 2022)

O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) atingiu R\$ 1,188 trilhão neste ano, pouco abaixo do obtido em 2021, que foi de R\$ 1,196 trilhão. As lavouras, com crescimento real de 0,9%,

representam R\$ 821,2 bilhões, e a pecuária R\$ 367,6 bilhões, com recuo de -3,8%. Para ambas as atividades, o resultado deste ano mostrou-se abaixo do observado em 2021.

O resultado foi determinado por problemas climáticos no Sul, que afetaram a produção de soja e outras lavouras, além da queda do VBP da pecuária, principalmente em carne bovina, carne suína e de frango. A retração dos preços dos principais itens da pecuária foi o principal fator que afetou esse setor. Como exceção, o leite vem atingindo média de preço não obtida nos últimos 17 anos.

Entre um grupo relevante de produtos com bom desempenho neste ano destacam-se o algodão, com aumento de 26,2% no VBP, o café, com 31,3%, o feijão, com 7,8%, o milho, com 12,9%, e o trigo, com 37,8%. Esses produtos, têm neste ano o maior valor de faturamento numa série desde 1989.

As exportações do agronegócio, com destaque para algodão, café e carnes, têm gerado valores superiores em relação a 2021, principalmente nas exportações de carne e café. O valor das exportações de carne, entre 2021 e 2022 (entre janeiro e agosto) aumentou 30,4% em dólares, e no café, o aumento foi de 54,3%.

O ranking dos produtos no VBP mostra as primeiras posições para soja, milho, cana de açúcar, café e algodão. Estes são responsáveis neste ano por 83,7% do VBP das lavouras.

Entre as regiões, o destaque é para o Centro-Oeste e Sul, e os estados são Mato Grosso, Paraná e São Paulo.

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

Data: 14/10/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

SAÍDA PELO MAR: EMPRESAS VOLTAM A USAR BARCO A VELA E APOSTAM EM CABOTAGEM

Em tempos de sustentabilidade, transporte marítimo tem sido visto como alternativa menos poluente para logística

Por Adrian Alexandri, Especial Para O Prática ESG — São Paulo -



Veleiros, mais sustentáveis, substituem cargueiros no transporte de produtos, como café, azeite e vinhos Divulgação

Em tempos em que a sustentabilidade (econômica e ambiental) entra cada vez mais fundo na pauta corporativa, os veleiros estão de volta ao transporte de cargas. O que para muitos parece um retrocesso a séculos atrás, para outros a forma de garantir um futuro em uma economia mais limpa. Na América do Norte

e Europa, alguns torrefadores de café, empresas de azeite e vinícolas voltam às práticas de transporte do passado com transporte com barcos a vela.

É o caso, por exemplo, do Café William, que está se valendo de um navio de madeira de 1909 para transportar as cargas de cafés especiais da Colômbia para Nova Jersey (EUA). Segundo

reportagem da revista Insider, depois de uma reforma, o navio voltou a fazer entregas e faz parte da estratégia da empresa de ser a primeira torrefadora a vender café “carbono neutro”.

O movimento ganhou força com a elevação do preço do petróleo por conta da invasão da Ucrânia pela Rússia e também pelo impacto, pela pandemia, na cadeia de suprimentos. Isso permitiu que os veleiros evitassem atrasos em portos, oferecendo um transporte mais barato e eficiente. Por outro lado, os clientes cada vez mais pedem produtos mais sustentáveis, mesmo que isso custe mais.

Estima-se que o transporte marítimo represente entre 2% e 3% das emissões globais de CO2 – um número próximo às emissões de gases de efeito estufa do setor de aviação.

Veleiros seriam uma alternativa

Por não usarem combustíveis fósseis, os veleiros são certamente uma alternativa, ainda que não apareçam como uma opção comercialmente viável e de escala, ainda. Mesmo assim, dentro da pauta de descarbonização do transporte, companhias já consideram o transporte pelo mar e rios como uma alternativa ao modal rodoviário, um dos mais poluentes.

Redução do custo de transporte, menos emissão de carbono, mais segurança, novo corredor logístico. Esses são alguns dos benefícios que o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar, em vigor desde o início do ano, trouxe para algumas empresas que sempre tiveram o transporte terrestre (majoritariamente o rodoviário) como principal meio de distribuição de seus produtos.

Na prática, o programa, que consta na Lei 14.301, promulgada em março de 2022, contribui para a sustentabilidade e o avanço da agenda ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança corporativa) à medida que encoraja a modalidade de transporte e movimentação de cargas entre portos de um mesmo país por rios e mares ao invés do modal rodoviário.

- Com a cabotagem chegamos a um mercado onde não atuávamos - comemora Alberto Rodrigues, diretor de logística da Yara, empresa norueguesa líder mundial em nutrição de plantas, que tem no Brasil cinco unidades de produção de fertilizantes.

Em agosto, a Yara realizou o primeiro envio de fertilizantes a granel via cabotagem, saindo do porto de Rio Grande (RS) para atracar no porto de Itaqui (MA) onze dias depois, atendendo a agricultores do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

- Criamos um novo corredor logístico - diz o executivo, que destaca os desafios da operação para levar 15 toneladas do produto, o que não era possível por outro modal.

- Foi necessário um planejamento entre todas as áreas, desde uma equipe comercial para garantir que havia essa demanda até o dimensionamento de custos. As plantas, nos dois terminais, tiveram que ser readequadas para o volume transportado.

Dessa forma, a empresa realizou um transporte mais rápido e sustentável. Calcula-se que, se viável pelo meio terrestre, seriam necessários 405 caminhões para levar o que um único navio carregou. Não é possível, segundo o executivo, fazer um cálculo exato de ganho em descarbonização, já que a operação é inédita:

- Mas é mais sustentável, com certeza.

Com o sucesso da empreitada, está prevista uma nova operação em 2023.

O gargalo destravado com a Br do Mar permite que empresas possam agora contratar navios, nacionais ou estrangeiros, em uma relação mais flexível entre o armador e o embarcador. A medida

também possibilitou a redução da taxa AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante) cobrada sobre o valor do frete, passando de 25% para 8%.

-Isso vai garantir a expansão da cabotagem e uma diminuição do custo logístico - explica Marcelo Fernandes Bragança, VP Executivo de Operações, Logística e Sourcing da Vibra Energia, uma das principais distribuidoras de combustíveis do país (antiga BR Distribuidora).



Marcelo Fernandes Bragança, da Vibra, reduz custo no transporte de biodiesel entre Sul e Nordeste — Foto: Alexandre Brum/Enquadrar/Divulgação

Ele prevê uma redução de até R\$ 10/m³ no valor das cabotagens e de até R\$ 35/m³ no valor das importações (valores aproximados), considerando valores atuais de frete e uso de navios tipo MR (Medium Range), próprios para o transporte desse tipo de material.

Em 2019, a Vibra Energia começou a testar a cabotagem de biodiesel entre o Rio Grande do Sul e Pernambuco. Os resultados foram promissores e, no ano passado, sete navios

transportaram 45.000m³.

- Tivemos uma economia de R\$ 17 milhões, o que significa R\$ 0,36 por litro do biodiesel - calcula Bragança. Para este ano estima-se um aumento em 20% no volume transportado pelo modal.

A cabotagem, nesse caso, faz todo o sentido porque a distribuição de usinas de biodiesel pelo país é desproporcional ao consumo de cada região do Brasil. As regiões Sul e Centro Oeste abrigam a maioria das usinas, enquanto no Nordeste as poucas usinas não são suficientes para atender o mercado local.

Saída pelo mar

Essa saída pelo mar só tem ganhos. Evitam-se, por terra, caminhões rodando em estradas com infraestrutura precária, falta de segurança e muita poluição. No marítimo, o volume transportado tem outra dimensão, a segurança é maior e a descarbonização se revela.

Aos números: a Vibra eliminou 900 viagens rodoviárias de longa distância entre o Centro-Oeste e o Nordeste, substituídas por viagens curtas no Sul e Nordeste para levar e buscar o combustível nos portos. Elas acarretavam um consumo total de 1.165 metros cúbicos (m³) de diesel, ocasionando em 2.716 toneladas de CO₂ (tCO₂), com uma intensidade de 31,17 gramas de CO₂ por TKU (tonelada por quilômetro útil).

Na cabotagem, embora a distância seja maior, o consumo médio do combustível caiu para 287 m³, com a emissão de 897 tCO₂ e intensidade de 6,64 gCO/TKU. Verificou-se, portanto, uma redução de 1.818 tCO₂.

O desafio da Vibra, de acordo com o executivo, “foi assegurar a integridade do produto em todo esse processo, pois o biodiesel é higroscópico (absorve água)”. Para isso, foi preciso encontrar fornecedores para este tipo de transporte e readequar espaços e processos para a estocagem.

Tanto para a Yara quanto para a Vibra, a cabotagem vem ao encontro das práticas menos poluentes, condizente com as metas de empresas e governos para diminuir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e, assim, desacelerar o aquecimento global. Em paralelo, ajuda empresas a ganhar produtividade e diminuir custos logísticos.

Entendem que a BR do Mar ainda engatinha e que no futuro os ganhos serão muito maiores. “Temos uma caminhada e isso vai demandar amadurecimento”, resume Rodrigues. Além de que, investindo

na cabotagem, essas empresas levam junto outros fornecedores na mesma onda de um mundo menos poluído.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/10/2022

PETROBRAS COLOCA À VENDA OPERAÇÕES NA ARGENTINA

Estatual quer se desfazer de sua subsidiária no país vizinho, que tem participação em campo de gás e petróleo

Por Bruno Rosa — Rio

Após se desfazer de suas operações de distribuição na Argentina, a Petrobras informou que iniciou o processo de venda de 100% de sua participação acionária na Petrobras Operaciones (Posa), subsidiária integral da Petrobras na Argentina e detentora de participação de 33,6% no Campo de Rio Neuquén.

A estatal contratou o UBS para a venda. Os interessados devem se manifestar até o dia 4 de novembro. A bacia na Argentina é considerada por especialistas uma das áreas com a maior reserva de gás não convencional de toda a América Latina.

O Campo de Rio Neuquén é conhecido por ser um grande reservatório de gás e petróleo não convencionais, cuja produção ocorre através de técnicas como o fraturamento (chamado de tight gas). Em 2022, a produção foi de 1,52 milhão de m³/d de gás natural e 0,7 mil barris de petróleo por dia de óleo.

A Petrobras ainda tem participação acionária de 34% na empresa de gás natural Mega, mas esse ativo também se encontra na carteira de desinvestimentos da companhia.

A Petrobras tem como sócios a YPF, operadora do campo, com 33,3% de participação, e a Pampa Energia, com 33,1%. Segundo uma fonte, as duas empresas têm direito de preferência.

A Posa é uma empresa constituída na Argentina, onde detêm 33,6% de participação no Campo de Rio Neuquén, localizado nas províncias de Rio Neuquén e Rio Negro, sendo este seu único ativo. A Petrobras possui participação na Posa por meio de suas subsidiárias Petrobras International Braspetro, com 95%, Petrobras Valores Internacionais de España, com 5%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/10/2022

'O BRASIL PODE SER PARTE DA SOLUÇÃO DA CRISE ENERGÉTICA', DIZ EMBAIXADORA DA SUÉCIA

Karin Wallensteen afirma que o governo de seu país confia no sistema eleitoral brasileiro e defende um diálogo maior com o Brasil e outras nações neutras na guerra na Ucrânia

Por Eliane Oliveira — Brasília



Karin Wallensteen, embaixadora da Suécia no Brasil Reprodução

Há dois meses em Brasília, a embaixadora da Suécia, Karin Wallensteen, afirma que o Brasil poderá ajudar seu país e a Europa na crise energética e a acabar com a dependência de combustíveis fósseis a partir de 2045. Ela reconhece que, na agenda multilateral, a posição de neutralidade do governo brasileiro em relação à

guerra entre Rússia e Ucrânia é diferente das autoridades suecas, mas defende mais diálogo para que fique claro que os russos estão errados.

Como têm feito outros países europeus e os Estados Unidos, a diplomata enfatizou a confiança de Estocolmo no sistema eleitoral brasileiro e disse que a palavra dos observadores internacionais sobre as eleições será fundamental para o reconhecimento do novo governo. Seja quem vencer o pleito no dia 30, as relações entre Brasília e Estocolmo permanecerão com o espírito de parceria e cooperação.

A senhora chegou ao Brasil em um momento complicado, com um país polarizado, que escolherá seu presidente no fim deste mês. Como vê esse cenário?

É a democracia em ação e isso é excelente. É um momento bastante decisivo, obviamente, e não apenas para o Brasil, mas também, em termos geopolíticos, a tudo o que está acontecendo no mundo. Seria fácil dizer que estamos muito longe da América Latina. Mas hoje o mundo é tão pequeno, estamos tão intimamente integrados! É um tempo interessante para o Brasil e para o mundo, e às vezes assustador também, porque nós realmente não sabemos para onde as coisas estão indo no cenário global.

O resultado da eleição em primeiro turno não foi contestado pelo presidente Jair Bolsonaro que, no entanto, voltou suas críticas aos institutos de pesquisa. O segundo turno pode ser mais tranquilo?

Fica evidente que, em muitas eleições, e não apenas na eleição brasileira, as pesquisas de opinião estão cada vez mais com um viés de que há uma desvantagem para a direita no espectro político. Já vimos isso em outros países, como no Brexit (referendo que decidiu pela saída do Reino Unido da União Europeia) há alguns anos e na Europa. As pesquisas de opinião têm seu papel legítimo em uma sociedade democrática e fazem parte da liberdade de imprensa. Mas acho que as próprias instituições precisam de uma discussão sobre sua metodologia porque, aparentemente, as pesquisas de opinião não conseguiram definir as coisas corretamente.

No dia 30 de outubro haverá o segundo turno da eleição para presidente. Quando sair o resultado, o governo sueco pretende reconhecer o vencedor imediatamente?

É muito cedo para dizer. Vimos as eleições no domingo, dia 2, e ouvimos dos observadores que tudo ocorreu de forma muito profissional. Este é um país de 220 milhões de pessoas e os resultados saíram em cerca de quatro ou cinco horas. Meu país tem 10 milhões de pessoas e os resultados saíram em quatro a cinco dias. O sistema eleitoral brasileiro está funcionando muito bem e é muito eficiente. Vamos querer ouvir a opinião dos observadores eleitorais, mas temos toda a confiança e não acreditamos que precisamos nos preocupar.

Havia uma ideia, que surgiu nas embaixadas, para que todos os países reconhecessem imediatamente o resultado da eleição. A senhora tem conhecimento disso?

Sim, estou bem ciente dessa discussão. É algo que, internacionalmente, a sociedade civil pediu. Mas acho que é ainda muito cedo para falar sobre isso.

Como ficarão as relações entre Brasil e Suécia se Lula vencer? E se Bolsonaro vencer?

O Brasil está em período eleitoral e nós, na Suécia, tivemos eleições há cerca de quatro semanas. E, independentemente do resultado, o governo sueco vai querer cooperar com a administração federal em Brasília. Os laços entre Suécia e Brasil são tão fortes, que vão além de qualquer outra coisa. O Brasil é um país enorme e tem um papel muito importante no cenário internacional. Temos muitas áreas de cooperação. Uma delas é o projeto Gripen (fabricante sueco que venceu uma disputa com franceses e americanos e fornecerá ao governo brasileiro, até 2026, 36 caças). Acreditamos que foi uma boa escolha para a Suécia e estamos felizes. Haverá muita transferência de tecnologia e conhecimento para o Brasil, a ponto de as aeronaves serem parcialmente construídos e montados aqui. Outro pilar de nossa parceria estratégica é a cooperação em inovação. Teremos uma semana sobre inovação Brasil-Suécia em novembro.

No âmbito multilateral, Brasil e Suécia não têm assumido as mesmas posições sobre a guerra da Ucrânia. Qual a sua opinião?

Historicamente, temos uma visão muito parecida com o Brasil quando se trata da agenda internacional. No entanto, vimos na Ucrânia que a posição brasileira difere da União Europeia e de alguns outros países ocidentais. Falando pela Suécia, condenamos totalmente a agressão russa na Ucrânia. Não há nada que justifique isso. É daqueles conflitos que são preto ou branco, um ou zero, ou seja, ou é certo, ou é errado. E é errado. Portanto, temos uma posição muito forte, pois a Rússia está claramente infringindo o direito internacional. Ao mesmo tempo, a Rússia está na nossa vizinhança, partilhamos as mesmas águas e poderíamos ser os melhores vizinhos. Condenamos com as palavras mais fortes a agressão russa contra a Ucrânia, enquanto o Brasil optou por uma posição mais neutra.

O presidente Jair Bolsonaro está usando a aproximação dele com a Rússia como um ponto positivo na campanha, pois ele argumenta que conseguiu trazer fertilizantes e diesel russos para o Brasil. Isso não gera um constrangimento?

A posição sueca é que, quando vemos as coisas de forma diferente, seja com o Brasil ou qualquer outro país, vemos isso como uma oportunidade de diálogo. Aparentemente, precisamos explicar melhor nossa posição, para que seja vista de forma diferente a agressão russa.

A guerra mostra a grande dependência de energia da Rússia, que ficou bem mais cara. O Brasil poderia ajudar de alguma forma?

Definitivamente, o Brasil pode ser parte da solução. Precisamos ter uma energia mais sustentável e isso vale para todos os países do mundo. Suécia e Brasil são bem parecidos. Temos uma oferta de energia que é muito diversificada. Temos muita energia hidrelétrica e estamos usando cada vez mais energia eólica e solar. Portanto, provavelmente poderíamos aprender uns com os outros a esse respeito.

Mas como o Brasil poderia ser parte da solução?

Produzindo mais energia e focando na inovação. Há muitas empresas suecas no Brasil, que realmente pretendem estar na vanguarda da transição verde para melhorar a tecnologia e, assim, nos tornarmos menos dependentes de combustíveis fósseis. Vejo que há um papel importante para empresas brasileiras de pesquisa e desenvolvimento. O Brasil também pode ser muito ativo nisso e essa é uma das áreas em que podemos aprender uns com os outros. Entre as prioridades que temos na cooperação Suécia e Brasil, a bioeconomia, com as cidades inteligentes, é uma delas. Como organizarmos nossas cidades de forma que o transporte, a coleta de lixo e a gestão de resíduos sejam feitos de forma mais sustentável? O uso de biocombustíveis poderia ser mais frequente em transportes, como ocorre em São Paulo. Se tivermos soluções mais sustentáveis, seremos menos dependentes de combustíveis fósseis.

O Brasil pode ajudar a Suécia a acabar com a dependência de combustíveis fósseis?

Brasil e Suécia têm 200 anos de relacionamento e isso inclui negócios e comércio. Acabei de passar três dias em São Paulo e me encontrei com cerca de 20 empresas suecas. A primeira coisa sobre a qual conversamos foi sustentabilidade, porque é muito importante e não é apenas porque é uma palavra bonita. As empresas veem isso honestamente, se quiserem ter lucro não nos próximos três ou seis meses, mas em dez anos. A Suécia quer ficar livre de combustíveis fósseis até 2045. A transição verde está ocorrendo na Suécia agora, a mineração está se tornando sustentável e queremos cooperar com o Brasil.

Existe um debate muito grande nos Estados Unidos e na Europa sobre mudar as cadeias globais de produção para depender menos da China. O Brasil poderia ser um fornecedor fiel de bens e insumos industriais para a Suécia?

Sim, absolutamente. Se você olhar para as duas maiores empresas suecas orientadas para o consumidor, elas não estão no Brasil, como a Ikea, que fornece móveis para casa, e a H&M, onde compro todas as minhas roupas. Então, é claro que eles estarão procurando novos mercados para

produzir. E todos nós negociamos muito com a China, mas está se tornando cada vez mais difícil. O acordo Mercosul e União Europeia ajudaria também e o Brasil poderia tirar proveito disso.

Essas empresas poderiam vir para o Brasil?

É uma pergunta que deveria ser feita às empresas mas, como embaixadora da Suécia, eu gostaria de vê-las aqui, e não apenas porque eu gosto dos produtos delas. Mas existem obstáculos que o acordo Mercosul – União Europeia superaria. Muitas empresas têm a ganhar com isso. A história do meu país mostra que não seríamos esse país rico e próspero se não fosse o livre comércio. Não teríamos nossa economia, se não pudéssemos negociar no mercado aberto, porque a Suécia é muito pequena.

Alguns países europeus colocam restrições a esse acordo. Qual a posição da Suécia?

Somos muito a favor do acordo. É bom para as duas regiões, e, mais do que isso, é bom para os consumidores, que estarão recebendo mercadorias a um preço melhor. Há uma preocupação com a indústria, mas só é possível prosperar e se desenvolver através da competição. Mas há, também, uma preocupação muito grande em muitos países europeus, inclusive no meu, com o desmatamento e a questão das florestas no Brasil deve ser abordada.

O governo brasileiro tem cortado projetos militares. Existe preocupação de que haja cortes na compra dos caças, por exemplo?

Não. A parceria é muito forte e os termos desse acordo são muito firmes. É compreensível que, especialmente com essa situação geopolítica, cada país olhe sua defesa para ver o que é mais importante. Na Suécia, estamos aumentando nossos gastos com a defesa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/10/2022

INFLAÇÃO NA CHINA ATINGE O NÍVEL MAIS ALTO DOS ÚLTIMOS DOIS ANOS

Forte calor e a falta de chuvas encareceram os preços da carne suína e de hortaliças

Por AFP — Pequim

A inflação de preços ao consumidor na China atingiu seu nível mais alto em dois anos, em setembro, com 2,8%, em relação ao mesmo período do ano anterior, de acordo com dados oficiais divulgados nesta sexta-feira.

Esse é o valor mais alto desde abril de 2020, quando o país começou a se recuperar de sua primeira onda de Covid-19. Em agosto, o índice foi de 2,7%.

A inflação foi impulsionada novamente pelos preços da carne suína e de hortaliças, impactados por um período de altas temperaturas e baixa pluviosidade.

As autoridades chinesas até usaram seus estoques congelados de carne suína, a mais popular do país, para tentar conter o aumento dos preços.

Por outro lado, os consumidores na China foram amplamente poupados dos aumentos globais de alimentos e energia, desencadeados pela invasão russa da Ucrânia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/10/2022

GUEDES DEFENDE 'ALTERNÂNCIA DE PODER' NO BID

Ministro, que está em Washington para participar das reuniões anuais do FMI e do Banco Mundial, propôs mandato de cinco anos sem reeleição para a instituição de desenvolvimento

Por Fabíola Góis, Especial Para O GLOBO e Valor — Washington



O ministro da Economia, Paulo Guedes: ele participa da reunião do FMI e do Banco Mundial, em Washington Cristiano Mariz / Agência O Globo

Em meio à sucessão para a presidência do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu a "alternância de poder" na instituição. O cargo está vago desde setembro passado, após o americano Mauricio J. Claver-Carone - indicado de Donald Trump - ter sido afastado por envolvimento com uma funcionária do banco e ter aumentado o salário dela.

- Queremos alternância de poder no BID. Quem já foi não deve ser de novo. Alguns países ficaram três mandatos, outros com 20 anos no cargo. Então, defendemos o princípio democrático e mandato de cinco anos sem reeleição - disse Guedes.

O ministro está nos Estados Unidos, onde participa das Reuniões Anuais do Fundo Monetário Internacional (FMI) e dos Conselhos de Governadores do Grupo Banco Mundial (GBM).

Guedes tem evitado citar o nome do indicado do Brasil para a presidência do BID. Ele tem conversado sobre a sucessão na instituição em reuniões bilaterais com ministros de Finanças participantes do evento, como México, Argentina, Colômbia e Chile.



Mauricio Claver-Carone foi demitido do BID — Foto: Divulgação/BID

Claver-Carone foi afastado por unanimidade, após uma investigação apontar que ele havia violado o código de ética da instituição. Conduzida pelo escritório de advocacia Davis Polk & Landwell, a investigação mostrou que Claver-Carone não apenas teve um relacionamento romântico com uma funcionária sênior, mas também assinou aumentos salariais para ela, totalizando mais de 45% do salário-base em menos de um ano.

Ele foi uma escolha controversa desde o início, pois até então o BID só havia tido presidentes latino-americanos, mesmo sendo os Estados Unidos o maior acionista do banco. Isso foi quebrado quando Donald Trump assumiu a presidência dos EUA. Ele conseguiu pressionar a instituição pela nomeação de Claver-Carone.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/10/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

VOLATILIDADE DO PREÇO DO PETRÓLEO DEVE SE MANTER E DEMANDA FRACA FREIA FORTES ALTAS

Opep+ anunciou na semana passada corte da produção da commodity em 2 milhões de barris por dia, o maior desde abril de 2020

Por Denise Luna e Gabriel Vasconcelos

RIO - O sobe e desce do preço do petróleo no mercado internacional deve continuar a trazer instabilidade ao mercado de derivados no Brasil, avaliam especialistas. Eles veem muita volatilidade no setor nos próximos meses por conta de variáveis que podem causar impactos no mercado. Após o anúncio, na semana passada, do corte de produção pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) não surtir o efeito esperado, há quem fale em nova redução para tentar turbinar o preço, uma vez que a projeção da demanda tem indicado risco de recessão em vários países, inclusive os maiores impulsionadores da economia, como China e Estados Unidos, e também na Europa.

O petróleo perdeu o patamar dos US\$ 90 por barril (US\$/b) em meados de setembro com o temor de recessão global. Temendo a perda de valor, a Opep+ anunciou corte da produção da commodity em 2 milhões de barris por dia, o maior desde abril de 2020, início da pandemia do covid-19. Com isso, a cotação voltou ao patamar anterior e chegou a atingir mais de US\$ 97/b no início de outubro, caindo esta semana para abaixo dos US\$ 95/b.



Opep+ fará reunião sobre produção de petróleo; este será o primeiro encontro desde que a Rússia invadiu a Ucrânia

“O medo de recessão está maior do que o corte de produção da Opep. Mesmo com o corte, a perspectiva de recessão da China e da Europa também é vista como bem profunda. A falta de demanda vai impedir que esse preço se mantenha mais alto”, avaliou Matheus Peçanha, economista do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), que prevê a possibilidade de novo corte pela Opep+.

Mesmo com a alta do petróleo, os derivados no Brasil - segmento ainda dominado pela Petrobras -, são negociados nas refinarias a preços inferiores aos do mercado internacional. Nesta sexta-feira, 14, o diesel registrava defasagem de 16% e a gasolina de 11%, segundo dados da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom). Ou seja, para se equiparar ao mercado internacional, seriam necessários aumentos de R\$ 0,97 por litro para o diesel e de R\$ 0,43 por litro para a gasolina.

Sem reajuste no Brasil até o segundo turno

“No Brasil, tem a questão eleitoral. Porque mesmo com o petróleo subindo no longo prazo, nem eu nem ninguém acredita que a Petrobras vá subir o preço, pelo menos esse mês até o dia 30”, disse o economista.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a Petrobras está sendo pressionada a manter os preços até pelo menos o fim do segundo turno das eleições presidenciais, marcada para o próximo 30 de outubro. Os últimos reajustes da Petrobras, para baixo, ocorreram nos dias 2 (gasolina) e 20 (diesel) de setembro.

Falta isonomia

De acordo com a Ativa Investimentos, quando o preço do petróleo caiu em setembro, a Petrobras rapidamente tomou a decisão de reduzir a gasolina e o diesel nas refinarias em vários momentos - quatro vezes no caso da gasolina e três vezes no caso do diesel. No entanto, agora, quando a cotação da commodity subiu no mercado internacional, não houve o mesmo movimento.

“Destacamos que tanto a Abicom como o Cbie (Centro Brasileiro de Infraestrutura) apontam no momento a existência de uma defasagem perante o preço da gasolina transacionada no País diante dos preços do Golfo (do México)”, avaliou a Ativa em um relatório, criticando a falta de isonomia nos reajustes.

O Cbie estima defasagem de 6,72% para a gasolina e de 12,40% para o diesel no mercado interno na comparação com o mercado internacional, um pouco abaixo da Abicom, enquanto o diretor de Exploração e Produção da Petrobras, Fernando Borges, afirma que os preços da companhia estão próximos do valor médio do mercado.

“Se olhar a sociedade brasileira, a gente (Petrobras) passar mais amiúde a redução e demorar um pouco mais para passar a subida, com isso estamos beneficiando a sociedade brasileira”, justificou em evento online.

O presidente do Instituto Brasileiro do Petróleo e Gás Natural (IBP), Roberto Ardhenghy, vê muitas variáveis afetando o mercado do petróleo, que está em plena acomodação após as mudanças trazidas pela invasão da Ucrânia pela Rússia e pela expectativa de queda de demanda em grandes economias mundiais.

Ao mesmo tempo, Ardhenghy percebe sinais contraditórios pois alguns países aumentaram a oferta. Os Estados Unidos aumentou a de petróleo bruto. Nos derivados, houve a entrada em operação de refinarias da Nigéria e o aumento de processamento no México e nos Emirados Árabes, com algumas refinarias subindo em até 50% o processamento. O número de sondas no xisto norte-americano subiu de 30 para 81 sondas.

“Tem muitas variáveis na mesa, o cenário está muito incerto ainda”, disse. Ele acrescentou que tudo pode mudar se a China anunciar medidas de aquecimento econômico no Congresso do Partido Comunista que está sendo realizado. “Existe um cenário de relativa escassez que os analistas reconhecem. Se isso vai se refletir nos preços, vai depender desses movimentos”, concluiu.



Plataformas de exploração de petróleo situadas na Baía de Guanabara, vistas da Ponte Rio-Niterói, região metropolitana do Rio Foto: FABIO MOTTA/ESTADÃO

Diesel em alta

Para Felipe Perez, estrategista de downstream da consultoria S&P Global, os preços da gasolina devem se manter estáveis no curto e no médios prazos porque espera-se ainda alguma queda seguida de estabilidade no crack spread (diferença de preço entre o

petróleo bruto e o derivado). No diesel, a situação é diferente. A expectativa é de alta nos preços e com a manutenção em patamar alto por um bom tempo devido aos altos preços do gás natural, que tem implicações direta e indireta sobre o diesel.

“Primeiro, o preço do gás interfere no custo de processamento do diesel. Para se fazer diesel de baixo enxofre é preciso hidrogênio, que vem desse gás natural. Se o gás está caro, a produção do diesel encarece e isso é repassado ao preço final. Depois, com a aproximação do inverno no hemisfério norte, o diesel passa a ser usado diretamente em sistemas de calefação como substituto do gás”, disse.

Perez prevê que as sanções impostas à Rússia após a guerra na Ucrânia vão gerar impactos sobre os preços, mas não imediatamente. Para os derivados, as sanções entram em vigor em 5 de fevereiro. “Ainda falta um tempo, mas ninguém quer ser o último da fila. As empresas, compradores e vendedores, já estão se posicionando. Essa previsão já afeta contratos futuros para daqui a três

ou seis meses, mas é um fato que, quando chegar a hora, a coisa vai ficar mais complicada”, avaliou.

Eberaldo de Almeida, consultor e ex-presidente do IBP, estima que os preços do diesel ficarão pressionados nos próximos meses, com cotações estáveis em patamares altos ou em trajetória de alta. No caso do diesel, a demanda não deve ceder em função do inverno, que vai exigir mais diesel para aquecimento. Já a oferta deve seguir restrita em razão das sanções a serem implementadas e de ameaças de atos de guerra, como a explosão do gasoduto Nord Stream I, que levava 155 milhões de metros cúbicos de gás russo por dia à Europa, sobretudo para a Alemanha.

“Esse gás que vai deixar de chegar ou tem fluxo interrompido é substituído por diesel tanto na indústria quanto na casa das pessoas. A conjuntura pressiona duplamente os preços”, diz. Com a elevação das cotações e a disputa por cargas no mundo, os preços do diesel no Brasil também tendem a permanecer em alta, afirmou Almeida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/10/2022

PETRÓLEO FECHA EM QUEDA DE MAIS DE 3%, INFLUENCIADO POR DÓLAR FORTE E DEMANDA

Queda forte na semana deve ser colocada em perspectiva, já que na semana anterior a commodity havia registrado mais de 15% de alta

Por Gabriel Bueno da Costa

O petróleo fechou em queda de mais de 3% nesta sexta-feira, 14, influenciado pelo dólar forte, com investidores também atentos a riscos para a demanda da commodity. Perto das 16h30, o dólar à vista subia 1,14%, aos R\$ 5,3332.

O contrato do WTI para novembro fechou em baixa de 3,93% (US\$ 3,50), em US\$ 85,61 o barril, na Nymex, e o Brent para dezembro recuou 3,11% (US\$ 2,94), a US\$ 91,63 o barril, na ICE. Na comparação semanal, o WTI caiu 7,59% e o Brent recuou 6,42%.

A queda forte na semana deve ser colocada em perspectiva, já que na semana anterior os contratos haviam registrado altas de 16,64% e 15,01%, respectivamente, apoiados pelo corte na produção anunciado pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+). Nesta sexta, o quadro foi piorando ao longo da sessão, conforme o dólar se fortalecia. Esse movimento no câmbio torna o petróleo mais caro para os detentores de outras divisas, o que contém o apetite dos investidores.

Além disso, dirigentes do Federal Reserve (Fed, o banco central americano) reforçaram expectativa de aperto monetário, diante da inflação, o que tende a ser negativo para a atividade.

Na comparação semanal, o preço do barril WTI caiu 7,59% e o Brent recuou 6,42%



Na comparação semanal, o preço do barril WTI caiu 7,59% e o Brent recuou 6,42% Foto: Sérgio Castro/Estadão

A Capital Economics vê o mercado de trabalho entre duas forças conflitantes. De um lado, a oferta está “apertada”, mas de outro a demanda “se deteriora”. De qualquer modo consultoria acredita que o déficit no mercado de petróleo no quarto trimestre deste ano tende a levar os preços um pouco para cima. A Oxford Economics, em linha similar, acredita que os



preços do petróleo “devem seguir elevados”, apoiados pelo recente corte na produção da Opep+.

Também no noticiário, a secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, disse que ainda não há uma decisão sobre o nível de preço para o teto que Washington e aliados desejam impor para o petróleo da Rússia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/10/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

EXPORTAÇÕES DO AGRO CRESCERAM 38% EM SETEMBRO, PARA US\$ 14 BI

Segundo o Ministério da Agricultura, foi um novo recorde para o mês

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

As exportações do agronegócio brasileiro alcançaram US\$ 13,97 bilhões em setembro, 38,4% mais que um ano antes e valor recorde para o mês, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura.

O resultado se deve a aumentos tanto nos preços dos produtos exportados (17,2%, em média) quanto no volume de embarques (18,1%). O incremento do volume foi influenciado, principalmente, pelas vendas de milho, que chegaram a 6,8 milhões de toneladas, quase 4 milhões a mais que no mesmo mês de 2021.

Soja

Já a receita das exportações voltou a ser puxada pelo desempenho do complexo soja (grão, farelo e óleo), com US\$ 3,95 bilhões, aumento de 24,2% em relação a setembro do ano passado. Segundo o Ministério da Agricultura, os preços elevados dos produtos do segmento foram o principal fator responsável pelo incremento.

Carnes

As vendas externas de carnes atingiram o recorde de US\$ 2,43 bilhões, 9,8% acima de setembro de 2021, com elevação de % nos preços médios de exportação e queda de 1,3% na quantidade exportada.

A carne bovina foi a única do grupo que apresentou aumento do volume embarcado — de 212 mil para 229 mil toneladas —, e ainda contou com uma alta de 2,6% no preço médio de venda. Com isso, as exportações chegaram a US\$ 1,32 bilhão, elevação de 11,1%. Os embarques para a China aumentaram em US\$ 182 milhões e somaram quase US\$ 868 milhões, cerca de 65,8% do valor total exportado do produto. Nenhum outro país ultrapassou a barreira de US\$ 100 milhões em importações de carne bovina brasileira em setembro de 2022.

Produtos florestais e complexo sucroalcooleiro

As vendas externas de produtos florestais foram de US\$ 1,5 bilhão, com recorde do valor de exportação de celulose — US\$ 861,52 milhões, quase 70% a mais que em setembro do ano passado. E o complexo sucroalcooleiro embarcou US\$ 1,48 bilhão, aumento de 52,4%. O açúcar dominou os embarques, com US\$ 1,24 bilhão do valor exportado.

Principais destinos

A Ásia é o principal destino dos produtos do agronegócio brasileiro. Os países do continente asiático compraram US\$ 6,39 bilhões em setembro de 2022 do Brasil. A China, maior parceiro econômico do país, ampliou em 13,1% as importações, para US\$ 3,69 bilhões.

Importação e superávit

O Ministério da Agricultura relatou que também houve incremento de 28% nas importações setoriais entre setembro de 2021 e o mês passado, para US\$ 1,6 bilhão. Com isso, o superávit do agro cresceu 4%, para US\$ 12,37 bilhões. Excluídas dessa conta, as importações de insumos agropecuários voltou a aumentar. O Brasil adquiriu, por exemplo US\$ 2,05 bilhões em fertilizantes em setembro. O valor foi 14,1% maior que o de setembro de 2021. O volume, todavia, teve uma redução de 22,6%.

Janeiro a setembro

De janeiro a setembro, as exportações do agro do país somaram US\$ 122,07 bilhões, alta de 30,5% na comparação com igual intervalo de 2021. As importações aumentaram 14,6%, para US\$ 12,89 bilhões, e o superávit foi 40% maior (US\$ 109,18 bilhões).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/10/2022

CONTINUIDADE DA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS UCRANIANOS PELO MAR NEGRO SEGUE AMEAÇADA

ONU tenta estender o acordo, importante no combate à inflação global dos alimentos

Por Valor, Valor — São Paulo

Tanto Ucrânia quanto Rússia querem promover mudanças para renovar o acordo que permitiu a retomada das exportações ucranianas de grãos pelo Mar Negro, informou a agência Bloomberg. Intermediado pela ONU e pela Turquia, o pacto firmado vale até o fim deste mês.



O cargueiro Razoni, o primeiro a partir com grãos ucranianos pelo Mar Negro após o acordo firmado com a Rússia — Foto: Michael Shtekel/AP

Em entrevista nesta sexta-feira em Istambul, Amir Abdulla, coordenador da ONU para a Iniciativa de Grãos do Mar Negro, confirmou que a Ucrânia está tentando estender o acordo por mais de um ano e incluir Mykolayiv como um quarto porto de exportação. A Rússia tem ameaçado não renová-lo, sob o argumento de que as exportações estão beneficiando

países europeus ricos, e não nações mais pobres.

Inflação global

A ampliação do acordo é considerada vital para moderar a inflação global dos alimentos, já que a Ucrânia é um importante país exportador de grãos como milho e trigo. “Acho que o acordo vai ser prorrogado, mas não há garantias”, disse Abdulla.

Mais de 7 milhões de toneladas de grãos partiram de três portos do Mar Negro da Ucrânia desde que o acordo foi assinado, no fim de julho, com cargas em direção à Europa, à África e à Ásia. Mas problemas logísticos têm prejudicado o fluxo.

Os navios que saem da Ucrânia devem ser inspecionados em um centro com equipe conjunta em Istambul, e o número de graneleiros aumentou para 156 nesta sexta-feira, o que tem dificultado os trabalhos. Segundo a Bloomberg, o número de equipes de inspeção aumentou de três para cinco e parte do processo foi simplificada para agilizar as liberações, mas é preciso mais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/10/2022

BALANÇA COMERCIAL DA ZONA DO EURO TEM DÉFICIT DE 50,9 BILHÕES DE EUROS EM AGOSTO

Exportações totais fecharam em 231,1 bilhões de euros, crescimento de 24% na comparação com o mesmo mês do ano passado, e as importações subiram para 282,1 bilhões, alta de 53,6%

Por Daniel Gateno, Valor — São Paulo



Porto de Barcelona, Espanha — Foto: Márcia Almeida/Valor

A balança comercial da zona do euro registrou um déficit de 50,9 bilhões de euros em agosto. As informações foram divulgadas pelo escritório de estatística Eurostat na manhã desta sexta-feira (14). Em julho, a zona do euro havia registrado um déficit de 33,9 bilhões de euros, de acordo com o número revisado.

Segundo os dados, as exportações totais fecharam em 231,1 bilhões de euros em agosto, crescimento de 24% na comparação com o mesmo mês do ano passado. Já as importações subiram para 282,1 bilhões, um aumento de 53,6% na comparação com agosto de 2021.

De acordo com o documento, os maiores aumentos no período de janeiro a agosto no comércio exterior vieram das importações e, com menor valor, das exportações. Veja aqui o documento da íntegra do Eurostat.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/10/2022

CABOTAGEM AJUDA PAUTA DE DESCARBONIZAÇÃO DE EMPRESAS

Opção de transporte por mar e rio permite reduzir o uso de caminhões na distribuição de produtos

Por Adrian Alexandri — Para o Prática ESG, de São Paulo



Bragança, da Vibra, reduz custo no transporte de biodiesel entre Sul e Nordeste — Foto: Alexandre Brum/Enquadrar/Divulgação

Em tempos em que a sustentabilidade (econômica e ambiental) entra cada vez mais fundo na pauta corporativa, os veleiros estão de volta ao transporte de cargas. O que para muitos parece um retrocesso, para outros é a forma de garantir um futuro em uma economia mais limpa. Na América do Norte e Europa, alguns torrefadores de café, empresas de azeite e vinícolas voltam às práticas de transporte com barcos a vela.

É o caso, por exemplo, do Café William que está se valendo de um navio de madeira de 1909 para transportar as cargas de cafés especiais da Colômbia para Nova Jersey (EUA). Segundo reportagem da revista "Insider", depois de uma reforma, o navio voltou a fazer entregas e faz parte da estratégia da empresa de ser a primeira torrefadora a vender café "carbono neutro".

O movimento ganhou força com a elevação do preço do petróleo por conta da invasão da Ucrânia pela Rússia e também pelo impacto, pela pandemia, na cadeia de suprimentos. Isso permitiu que



os veleiros evitassem atrasos em portos, oferecendo um transporte mais barato e eficiente. Por outro lado, os clientes cada vez mais pedem produtos mais sustentáveis, mesmo que isso custe mais.

Estima-se que o transporte marítimo represente entre 2% e 3% das emissões globais de CO₂ - número próximo às emissões de gases de efeito estufa do setor de aviação.

Por não usarem combustíveis fósseis, os veleiros são certamente uma alternativa, ainda que não apareçam como uma opção comercialmente viável e de escala, ainda. Mesmo assim, dentro da pauta de descarbonização do transporte, empresas já consideram o transporte pelo mar e rios como alternativa ao modal rodoviário, um dos mais poluentes.

Redução do custo de transporte, menos emissão de carbono, mais segurança, novo corredor logístico. Esses são alguns dos benefícios que o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar, em vigor desde o início do ano, trouxe para algumas empresas que sempre tiveram o transporte terrestre (majoritariamente o rodoviário) como principal meio de distribuição.

Na prática, o programa, que consta na Lei 14.301, promulgada em março de 2022, contribui para a sustentabilidade e o avanço da agenda ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança corporativa) à medida que encoraja a modalidade de transporte e movimentação de cargas entre portos de um mesmo país por rios e mares ao invés do modal rodoviário.

“Com a cabotagem chegamos a um mercado onde não atuávamos”, comemora Alberto Rodrigues, diretor de logística da Yara, empresa norueguesa líder mundial em nutrição de plantas, que tem no Brasil cinco unidades de produção de fertilizantes. Em agosto, a Yara realizou o primeiro envio de fertilizantes a granel via cabotagem, saindo do porto de Rio Grande (RS) para atracar no porto de Itaqui (MA) onze dias depois, atendendo a agricultores do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). “Criamos um novo corredor logístico”, diz o executivo, que destaca os desafios da operação para levar 15 mil toneladas do produto, o que não era possível por outro modal. “Foi necessário um planejamento entre todas as áreas, desde uma equipe comercial para garantir que havia essa demanda até o dimensionamento de custos”. As plantas, nos dois terminais, tiveram que ser readequadas para o volume transportado.

Dessa forma, a empresa realizou um transporte mais rápido e sustentável. Calcula-se que, se viável pelo meio terrestre, seriam necessários 405 caminhões para levar o que um único navio carregou. Não é possível, segundo o executivo, fazer um cálculo exato de ganho em descarbonização, já que a operação é inédita. “Mas é mais sustentável, com certeza”. Está prevista uma nova operação em 2023.

O gargalo destravado com a Br do Mar permite que empresas possam agora contratar navios, nacionais ou estrangeiros, em uma relação mais flexível entre o armador e o embarcador. A medida também possibilitou a redução da taxa AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante) cobrada sobre o valor do frete, passando de 25% para 8%.

“Isso vai garantir a expansão da cabotagem e uma diminuição do custo logístico”, explica Marcelo Fernandes Bragança, vice-presidente de Operações, Logística e Sourcing da Vibra Energia. Ele prevê redução de até R\$ 10/m³ no valor das cabotagens e de até R\$ 35/m³ no valor das importações (valores aproximados), considerando valores atuais de frete e uso de navios tipo MR (Medium Range), próprios para o transporte desse tipo de material.

Em 2019, a Vibra Energia começou a testar a cabotagem de biodiesel entre o Rio Grande do Sul e Pernambuco. Os resultados foram promissores e, no ano passado, sete navios transportaram 45 mil m³. “Tivemos uma economia de R\$ 17 milhões, o que significa R\$ 0,36 por litro de biodiesel”, calcula Bragança. Para este ano estima-se um aumento em 20% no volume transportado pelo modal.



A cabotagem, nesse caso, faz todo o sentido porque a distribuição de usinas de biodiesel pelo país é desproporcional ao consumo de cada região do Brasil. As regiões Sul e Centro-Oeste abrigam a maioria das usinas, enquanto no Nordeste as poucas usinas não são suficientes para atender o mercado local.

Essa saída pelo mar só tem ganhos. Evitam-se, por terra, caminhões rodando em estradas com infraestrutura precária, falta de segurança e poluição. No marítimo, o volume transportado tem outra dimensão, a segurança é maior e a descarbonização se revela.

Aos números: a Vibra eliminou 900 viagens rodoviárias de longa distância entre o Centro-Oeste e o Nordeste, substituídas por viagens curtas no Sul e Nordeste para levar e buscar o combustível nos portos. Elas acarretavam consumo total de 1.165 metros cúbicos de diesel, ocasionando em 2.716 toneladas de CO₂ (tCO₂), com intensidade de 31,17 gramas de CO₂ por TKU (tonelada por quilômetro útil).

Na cabotagem, embora a distância seja maior, o consumo médio do combustível caiu para 287 m³, com a emissão de 897 tCO₂ e intensidade de 6,64 gCO₂ /TKU. Verificou-se, portanto, uma redução de 1.818 tCO₂.

O desafio da Vibra, de acordo com o executivo, “foi assegurar a integridade do produto em todo esse processo, pois o biodiesel é higroscópico (absorve água)”. Para isso, foi preciso encontrar fornecedores para este tipo de transporte e readequar espaços e processos para a estocagem.

Tanto para a Yara quanto para a Vibra, a cabotagem vem ao encontro das práticas menos poluentes, condizente com as metas de empresas e governos para diminuir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e, assim, desacelerar o aquecimento global. Em paralelo, ajuda empresas a ganhar produtividade e diminuir custos logísticos.

Entendem que a BR do Mar ainda engatinha e que no futuro os ganhos serão muito maiores. “Temos uma caminhada e isso vai demandar amadurecimento”, resume Rodrigues.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/10/2022

SETOR NAVAL ESPERA PELA TERCEIRA ‘ONDA’

Eventual retomada poderia levar à terceira “onda” na indústria da construção naval e offshore no país

Por Fábio Couto — Do Rio

Um possível fortalecimento da política de conteúdo local na indústria de petróleo e gás natural, a partir de eventual vitória de Luiz Inácio Lula da Silva nas eleições presidenciais, abre espaço para a reflexão sobre se, depois dos fracassos nas políticas de estímulo ao setor, uma nova retomada seria sustentável. Há certo consenso que a ênfase no conteúdo local não poderia ser igual à do passado. Se o presidente Jair Bolsonaro ganhar, é possível que os estaleiros tenham que seguir focados em reparos e na atuação logística uma vez que, no atual governo, a Petrobras não estimulou a construção de plataformas nos estaleiros nacionais.

A última onda de construção, impulsionada com a descoberta do pré-sal, ressuscitou o setor naval e offshore, demandando a construção e a modernização de grandes estaleiros e descentralizando a indústria, situada no Rio. Foram criadas novas unidades na Bahia, Pernambuco, Espírito Santo e Rio Grande do Sul. Os dois principais eixos de sustentação foram o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), que entregou só parte do que prometia, e a Sete Brasil, que também fez “fração” do que se previu em termos de sondas de perfuração. Promef e Sete Brasil, ambos ligados à Petrobras, foram alvo de investigações da Lava Jato por corrupção.

Antes desse esforço mal-sucedido outro grande investimento no setor havia ocorrido, nos anos 1950, no governo “JK”. Agora, se voltasse a se dar prioridade ao setor, o Brasil poderia passar por uma terceira ‘onda’ na construção naval. O Fundo de Marinha Mercante (FMM), principal fonte de financiamento para a indústria, é formado com parte dos recursos do frete das embarcações. O caixa do FMM elevou-se na mesma proporção em que as encomendas foram reduzidas. Em 2021, o saldo líquido era de R\$ 8,7 bilhões, contra R\$ 1,9 bilhão em 2011. Este ano, até o fim de julho, o saldo líquido era de R\$ 3,6 bilhões.

Em 2017, o governo de Michel Temer reduziu os percentuais de equipamentos e serviços exigidos em licitações de campos de petróleo e gás, que ficaram entre 18% e 50%, dependendo dos blocos a serem licitados em leilões. Antes, o índice era de até 75%. A atual política colocaria o Brasil em desvantagem perante países que adotam medidas que protegem as indústrias navais, caso da China e dos Estados Unidos, diz o presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), Carlos Augusto Müller. “O minério exportado para a China só chega em navios chineses e operados por chineses”, diz Müller. Foi estratégia da Vale, no passado, vender a frota própria e fazer contratos de afretamento de longo prazo.

Estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) reforça a falta de prioridade para o conteúdo local: a participação de navios brasileiros no transporte de granéis líquidos e gasosos por cabotagem (entre portos brasileiros) caiu de 17,5% em 2014 para 4,1% em 2021, ao passo que o volume transportado entre 2010 e 2020 cresceu 40%. Nos granéis líquidos e gasosos, petróleo e gás natural respondem por 96,6% do total.

Fonte do mercado entende que reforçar a política de conteúdo local, tendo a Petrobras como comprador, é relevante em termos comerciais. O tema é polêmico e, mesmo dentro da Petrobras, historicamente, houve divergências sobre construir no Brasil ou no exterior. Fontes de outra petroleira endossaram a crítica: “Se nem a Petrobras tem feito encomendas no país, por que nós iríamos fazer?”

O tema da exigência de conteúdo local mínimo voltou aos holofotes porque o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem sido enfático na defesa em público da retomada da indústria naval, enquanto Bolsonaro não adotou medida no atual mandato em favor de mais conteúdo local.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/10/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTARIA REDEFINE POLIGONAIS DO PORTO DE SANTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/10/2022 - 18:45



Arquivo/Divulgação

Santos Port Authority deverá disponibilizar ao público, em seu site, a planta dos polígonos, identificando com precisão os limites das áreas do porto e de suas vizinhanças

O Ministério da Infraestrutura redefiniu a área do porto organizado de Santos (SP). A portaria 1.366/2022, publicada esta semana, traz mais de 90 anexos com as poligonais e coordenadas georreferenciadas da área do porto, que compreende os municípios paulistas de Santos, Guarujá, Bertioga, Cubatão e Biritiba Mirim. As

novas delimitações já estão vigentes desde a data de publicação, através da qual o ministério revogou a portaria 66, de janeiro de 2022, que havia definido os limites anteriores do porto organizado de Santos. O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, determinou que a autoridade portuária do santista (Santos Port Authority) deverá disponibilizar ao público, em seu site, a planta dos polígonos, identificando com precisão os limites das áreas do porto e de suas vizinhanças.

A área do porto organizado santista compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, conforme as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária. A nova portaria também determinou que os imóveis sob a gestão da autoridade portuária contidos na área do porto organizado são inalienáveis e não se sujeitam a usucapião, conforme estabelecido na legislação vigente.

Em agosto, o Minfra abriu prazo para envio de contribuições sobre os limites da área do Porto de Santos. As manifestações sobre a proposta puderam ser feitas até 1º de setembro. Em nota, o ministério destacou que a consulta ficou aberta por 10 dias, garantindo transparência e permitindo aos interessados trazer suas contribuições. "A consulta pública ocorre para permitir a participação efetiva da sociedade e da comunidade portuária na delimitação dessa área e eventuais ajustes, antes da desestatização do Porto de Santos", informou a pasta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2022

BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE ATÉ R\$ 83 MILHÕES PARA BRAM OFFSHORE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 14/10/2022 - 17:00



Arquivo/Divulgação

Financiamento, com recursos do FMM, será destinado a reparos e conversões de embarcações da frota da empresa de apoio marítimo no Navship (SC), estaleiro de seu grupo controlador

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de até R\$ 83 milhões para a Bram Offshore, do grupo norte-americano Edison Chouest. O montante, com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), é voltado para realização de reparo e manutenção de sete embarcações de apoio marítimo, além de conversão de outras cinco unidades. De acordo com o BNDES, o investimento nessas embarcações visa a ampliação de serviços prestados pela empresa de apoio marítimo, a fim de atender às demandas de seus clientes. As atividades serão executadas no estaleiro do grupo — Navship, em Santa Catarina.

O banco de fomento destacou, em nota, que o segmento de embarcações de apoio marítimo se encontra em retomada da curva de crescimento, com novas contratações pelas petroleiras e aumento da frota em operação no país. Entre setembro de 2021 e maio de 2022 foram incorporadas 20 novas embarcações à frota em operação no Brasil, alcançando o total de 410 embarcações, entre nacionais e estrangeiras.

A Bram Offshore/Alfanave permanece como a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 60 unidades (apenas uma de bandeira estrangeira), segundo o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). A publicação, com dados de agosto, levantou que a frota da Bram/Alfanave conta com 42 PSVs (transporte de suprimentos)/OSRVs, nove AHTS (manuseio de âncoras), dois PLSVs

(lançamento de linhas), dois RSVs (embarcações equipadas com robôs), dois MPSVs (multipropósito), entre outras embarcações.

Na 50ª reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada em julho, a Bram Offshore obteve prioridade de R\$ 22,6 milhões para reparo com docagem dos AHTS Bram Force e Bram Power e dos PSVs Bram Brasília e Campos Commander, em seu estaleiro (Navship). A empresa também conseguiu R\$ 4 milhões em outra prioridade voltada para as modernizações dos PSVs Bram Bahia e Bram Brasil, também previstas para o Navship.

A 51ª reunião ordinária do CDFMM, terceira e última deste ano, está prevista para o próximo dia 24 de novembro. O prazo limite de recebimento de novos projetos para essa reunião se encerrou no último dia 26 de setembro. O FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados. O percentual de financiamento dependerá do conteúdo nacional e do tipo de embarcação. As empresas com prioridade de crédito se habilitam para contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, BB, CEF, BNB e Basa).

O Ministério da Infraestrutura informou que, entre janeiro e setembro deste ano, 36 empreendimentos foram concluídos no país com o suporte do FMM que totalizam R\$ 561,3 milhões em investimentos. Segundo a pasta, estaleiros construtores estimam entregar mais 59 obras via FMM até o fim do ano, incluindo reparos, conversões e modernizações de embarcações. Desse total, quatro são construções: duas em Itajaí (SC), uma no Guarujá (SP) e uma em Fortaleza (CE).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2022

COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO POR TRANSPORTE MARÍTIMO PASSA DE US\$ 400 BILHÕES

*Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 14/10/2022 - 17:05*



Arquivo/Divulgação

Relatório da OCDE destacou que, somente em 2021, exportações e importações somaram mais de 851 bilhões de quilogramas líquidos, resultando em alta de 169%, em relação aos últimos 20 anos

O setor de transporte aquaviário brasileiro – seja ele marítimo ou fluvial –, embora represente apenas 0,16% do Produto Interno Bruto (PIB) do país, tem um papel crucial tanto no comércio exterior como no desenvolvimento da economia nacional,

considerando que é responsável pelo fluxo de mais de 98% das exportações e mais de 92% das importações em termos de volume.

Somente em 2021, as exportações e importações por transporte marítimo somaram mais de 851 bilhões de quilogramas líquidos e US\$ 409 bilhões “freight on board” (FOB), o que resultou em um aumento de 169% e 438%, respectivamente, em relação aos dados de 2000. Os números fazem parte do mais recente documento da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – “Relatórios de Avaliação Concorrencial da OCDE: Brasil” –, realizado em parceria com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

O relatório – que teve a colaboração da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Ministério da Infraestrutura (Minfra) – também traz uma série de leis e regulações que alteram o funcionamento competitivo e eficiente dos mercados nos setores de aviação civil e portos do Brasil.



“Em comparação com outras regiões e países, o Brasil desempenha um papel importante no comércio mundial. Em 2020, ele foi responsável por 776 milhões de toneladas ou 7,3% do volume global de mercadorias carregadas no comércio marítimo. Esse volume teve um crescimento de 6,36% entre 2014 e 2020, acima da média dos países em desenvolvimento nas Américas e na África, mas abaixo da Ásia”, indicou a OCDE.

Conforme o documento, antes da pandemia da Covid-19 iniciada em 2020, os embarques de contêineres nos portos marítimos tiveram um crescimento contínuo em todo o mundo, entre 2001 e 2020 (exceto em 2009, após a crise do ano anterior), tanto em termos de arqueação bruta como em número de unidades equivalentes a vinte pés (TEUs).

Também informou que, dois anos atrás, aproximadamente 750 milhões de TEUs foram carregados e descarregados em países para os quais existiam dados disponíveis, sendo que os portos brasileiros responderam por algo em torno de 1,3% do total de TEUs movimentadas ao redor do planeta, em 2020. “O comércio containerizado está positivamente relacionado ao crescimento do PIB. O número de TEUs transportadas tem um efeito positivo no fluxo de comércio entre os países que, por sua vez, tem um impacto positivo no crescimento real do PIB”, destacou a OCDE.

Baixos indicadores

Ao analisar o ambiente regulatório do país, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico observou que o setor de serviços de transporte marítimo no Brasil “parece ser menos aberto ao comércio e ao investimento do que a média da OCDE ou outras economias comparáveis, como Chile, Colômbia e Costa Rica”. “Isso é demonstrado pelo Índice de Restrição ao Comércio de Serviços da OCDE (STRI), que fornece informações sobre as regulamentações que afetam o comércio de serviços em diferentes setores”.

Para o organismo internacional, os indicadores de desempenho do Brasil para o transporte marítimo ainda são baixos, levando em conta que o Índice de Competitividade Global (GCI) do Fórum Econômico Mundial classificou a eficiência dos serviços portuários brasileiros em 104 dentre os 138 países analisados, com pontuação de 3,2 em uma escala de 1 (pior) a 7 (melhor). “Isso está abaixo da média de todas as outras regiões do mundo e abaixo da média mundial de 4,0. Essa ineficiência também pode ser vista no ranking de países do GCI por nível de renda. O Brasil pontua abaixo da média de outros países em seu grupo de renda (renda média-alta), que era de 4 em 2019”.

Na visão da OCDE, uma medida alternativa de eficiência é o tempo gasto nos portos, considerando que tempos mais curtos sinalizam possível maior eficiência portuária e competitividade comercial. “Os navios passaram, em média, 1,76 dia nos portos brasileiros em 2021; isso comparado com uma média global de 1,05 dia; 0,74 dia no Canadá; 1,15 na China; e 1,16 nos portos do Reino Unido. Entre os principais países de referência, apenas a África do Sul (1,94 dia) e a Argentina (2,5 dias) tiveram pior desempenho”.

Estrutura do mercado

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico também avaliou o marco regulatório promulgado na década de 1990, que resultou no aumento do número de autorizações para construção de terminais de uso privado. Em 2021, o Brasil tinha 170 TUPs em operação no modelo totalmente privatizado e 125 terminais em portos públicos no modelo “landlord”. Destaque para os portos privados, que responderam por 66% das cargas movimentadas nos portos do país no ano passado, contra 34% dos portos públicos.

Conforme o relatório, entre os dez principais complexos portuários nacionais (mensurados em arqueação bruta movimentada), cinco são portos públicos e cinco são terminais privados. A OCDE indicou, como principal unidade privada, o Terminal Marítimo Ponta da Madeira, que é especializado na movimentação de minério, sendo ele pertencente à Companhia Vale do Rio Doce e localizado perto de São Luís (MA), adjacente ao Porto de Itaqui. Em relação aos públicos, o destaque foi para o Porto de Santos, que fica no Sudoeste do Estado de São Paulo, por ter registrado a maior

movimentação de contêineres – cerca de 30% de todos os contêineres movimentados no Brasil, em 2021.

Trabalhadores portuários

No mesmo relatório, a OCDE sugeriu, entre outras propostas, o fim do monopólio do Órgão de Gestão de Mão de Obra (Ogmo) sobre o registro e fornecimento dos trabalhadores portuários, além de abolir a escala de rodízio única de pilotagem dos portos, levando em conta as possibilidades oferecidas na legislação. “A iniciativa foi pensada para dar aos práticos uma opção para a prestação de seus próprios serviços”.

Na visão do organismo internacional, o monopólio do Ogmo em torno do registro e do fornecimento de mão de obra constitui uma limitação ao comércio, imposta aos operadores portuários em portos públicos. “Ele também exclui do mercado outras empresas com atividades corporativas diferentes, como agências de trabalho temporário. O estabelecimento de direitos exclusivos restringe o nível de concorrência no mercado de trabalho portuário, aumentando os custos de mão de obra para os operadores portuários e possivelmente levando a menos oportunidades de emprego para trabalhadores avulsos”.

A OCDE acrescentou que, de fato, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) já havia relatado que a obrigatoriedade da contratação, por meio do Ogmo, vem causando impedimento ao pleno acesso dos operadores portuários ao mercado de trabalho, restringindo a oferta de mão de obra e elevando os custos que afetam o preço final ao usuário. “Operadores portuários entrevistados pela OCDE expressaram preocupações semelhantes”, apontou a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico.

* Com informações da OCDE

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2022

BRASIL CAI EM RANKING MUNDIAL DAS EXPORTAÇÕES DE BENS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 14/10/2022 - 17:02



Arquivo/Divulgação

Relatório da CNI indica que participação brasileira nesse setor teve incremento de 0,77% para 0,81%, entre 2020 e 2021, mas não foi o suficiente para país se manter em 30º lugar, tendo sido ultrapassado pela Indonésia

Responsável por transformar matérias-primas em produtos finais ou em itens intermediários, que podem ser alterados em outra etapa da produção, a indústria da transformação do Brasil perdeu

competitividade no cenário global nos últimos anos, tanto na produção como nas exportações, embora as vendas externas tenham registrado um aumento de centésimos no período avaliado.

De acordo com o relatório “Desempenho da Indústria no Mundo”, divulgado nesta sexta-feira (14) pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), em relação às exportações mundiais de bens desse setor, a participação brasileira teve um pequeno incremento – de 0,77% para 0,81% entre 2020 e 2021 –, conforme estimativa da instituição. Mesmo assim, o resultado não foi o suficiente para



manter a posição do país no ranking mundial: o Brasil caiu de 30º para 31º lugar, sendo ultrapassado pela Indonésia.

Ao contrário da exportação que alcançou leve alta, a produção nacional registrou um recuo na participação global de 1,31% em 2020, para 1,28% em 2021, segundo a Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (Unido, na sigla em inglês).

As exportações mundiais caíram 5,3% em 2020, até por conta dos efeitos da maior crise sanitária vivenciada por todo o planeta, mas recuperaram fôlego no passado, período em que teve alta de 20,4%. “No caso do Brasil, a queda nas exportações em 2020 foi mais que o dobro da média mundial (12,6%). Para 2021, nossa estimativa é de crescimento de 26,3%, acima da média mundial”, prevê a CNI.

“Para reverter essa trajetória de perda de participação nas exportações de bens industriais, precisamos de uma estratégia nacional de comércio exterior, que enderece os velhos desafios de competitividade como a burocracia e os resíduos tributários nas exportações e, ao mesmo tempo, amplie e aprimore nossas redes de acordos comerciais para evitar dupla tributação com parceiros estratégicos”, disse Constanza Negri, gerente de Comércio e Integração Internacional da CNI, em nota à imprensa.

Sobre a participação nas exportações mundiais da indústria de transformação, o aumento estimado pela instituição não deve ser suficiente para manter ou posicionar melhor o Brasil no ranking mundial. “Apesar do aumento, o percentual está abaixo do registrado antes da pandemia de Covid-19 e não nos permite afirmar que o país conseguirá reverter a tendência de queda iniciada em 2012”, analisou Constanza.

Queda na produção

No mesmo período analisado, a participação brasileira na produção mundial da indústria de transformação caiu de 1,31% para 1,28%. “Esse percentual é o menor da série histórica, que se inicia no ano de 1990, e coloca o Brasil na 15ª colocação no ranking mundial”, destacou a CNI.

Essa tendência de queda produtiva é observada desde 1996, no entanto, o Brasil vinha conseguindo se manter entre os dez maiores produtores industriais do mundo, até 2014. “Com a recessão de 2014-2016 e a desvalorização do real, o país perdeu posições para o México e a Indonésia. Em 2018, foi ultrapassado por Taiwan e Rússia e, em 2021, pela Turquia”, indicou o relatório.

Desempenho de parceiros

A CNI também destacou o desempenho de parceiros comerciais do Brasil, como a China, que liderou o ranking mundial, ao registrar o maior aumento na participação nas exportações globais de bens da indústria de transformação: de 17,1% em 2020, para 18,43% em 2021. Coreia do Sul, Alemanha e Japão devem obter as maiores perdas de participação, no mesmo período analisado, considerando os 11 principais parceiros comerciais brasileiros.

“Apesar das perdas de participação, os dois últimos países devem se manter na segunda e na quarta posição no ranking dos maiores exportadores mundiais, respectivamente, diferentemente da Coreia do Sul, que deve perder duas posições, indo para oitavo lugar”, apontou a CNI.

* Com informações da CNI

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2022

DETROIT OBSERVA DEMANDAS REPRIMIDAS E INCREMENTO EM FROTAS DE APOIO

Por Marjorie Avelar INDÚSTRIA NAVAL 13/10/2022 - 19:41



Rebocador Starnav Pollux (Divulgação Detroit)

Após lançamento de seu 94º rebocador no mês passado, carteira tem mais seis embarcações em andamento: quatro novos rebocadores e dois wellboats. Estaleiro vem incrementando seus planos para ampliar atuação internacional

O estaleiro Detroit (SC), após lançar o 94º rebocador da história da empresa no início de setembro, agora está envolvido em novos projetos: seis embarcações em andamento, quatro

rebocadores e dois wellboats. E a tendência é de crescimento, levando em conta o atual cenário do mercado que, segundo o diretor comercial da companhia, Marcelo Rampelotti, passa por um momento de demanda reprimida no setor de embarcações por parte de petroleiras estrangeiras, além de um leve incremento das frotas portuárias e de apoio offshore.

À Portos e Navios, ele informou que, após a entrega das embarcações especializadas para o mercado de salmão no Chile, o estaleiro vem incrementando seus planos para ampliar sua atuação internacional. “Já entregamos duas embarcações ao mercado de salmão e mais dois estão em construção neste momento. Também temos intensificado a participação em eventos internacionais: mais recentemente estivemos na Aquasur (evento do mercado salmão) no Chile e na ITS (encontro do mercado de rebocadores) que, este ano, ocorreu na Turquia. Em ambos apresentamos nosso estaleiro e as embarcações para o mercado internacional”, contou o diretor comercial.

Conforme Rampelotti, o estaleiro Detroit apresenta soluções competitivas para os mais variados mercados: “Estamos capacitados para oferecer as principais tecnologias e atender aos mais novos requisitos internacionais. Recentemente, nós demos ser uma opção para o mercado de wellboats, pois, historicamente falando, temos ótima participação no apoio portuário e offshore”.

No último ano, a empresa – que funciona na cidade de Itajaí, em Santa Catarina – avançou em seus processos de construção e em certificações. “A melhoria contínua é uma filosofia já incorporada à cultura da nossa empresa. Nosso programa de certificação está em andamento e nossos processos são constantemente revistos e melhorados”, garantiu o diretor comercial da companhia.

Em relação ao crescimento por serviços de docagem, após o pico da pandemia de Covid-19, ele ressaltou a prevalência de uma demanda reprimida: “O que se percebe neste momento, especialmente no mercado de apoio offshore, é uma grande demanda por conversões que, somada às demandas por docagens de classe e emergenciais, acaba resultando em uma grande utilização dos estaleiros, que prestam esse tipo de serviço originado, principalmente, pelo término de contratos dessas embarcações junto à Petrobras”, informou,

Rampelotti também destacou a crescente demanda de embarcações por parte de petroleiras estrangeiras, e um leve crescimento – hoje, também percebido por ele – tanto da frota de apoio offshore quanto portuária. “Acreditamos que essa condição deva permanecer em médio prazo”, resumiu.

Embora tenha observado melhorias no mercado, ele ainda vê como preocupantes as dificuldades para aquisição de insumos: “Os efeitos da pandemia ainda são consideráveis em toda a cadeia, além do fato de que muitas regiões ainda estejam sofrendo com os desdobramentos da guerra na Ucrânia. Estamos observando, de forma atenta, o desenrolar dessas questões e, por essa razão, ainda não conseguimos estimar por quanto tempo mais essa situação permanecerá”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2022

ASSOCIAÇÕES APOIAM ANTAQ COM 5 DIRETORES E ESPERAM INDICAÇÕES TÉCNICAS

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 13/10/2022 - 19:25*

Entidades do setor portuário e aquaviário avaliam que ampliação do colegiado pode fortalecer regulação, desde que sem ingerências políticas na direção

Entidades setoriais apoiam a ampliação, de três para cinco, do número de diretores na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A proposta, que já era defendida por algumas associações, passou pelo Senado, na última terça-feira (11), e seguiu para sanção presidencial. O texto do projeto de lei de conversão (PLV) 26/2022 prevê um diretor-geral, quatro diretores e seis assessores. A expectativa é que as duas futuras vagas criadas e a vaga atualmente aberta sejam preenchidas por nomes técnicos. Atualmente, a autarquia conta com uma cadeira de diretor-geral, ocupada por Eduardo Nery, uma ocupada pela diretora Flávia Takafashi e outra que ficou vaga em setembro.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) acredita que a mudança é benéfica e iguala a Antaq às demais agências reguladoras que já possuem cinco diretores. "Tendo cinco [diretores], é mais difícil ficar em uma situação que possa prejudicar decisões mais complexas", disse o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva. A ABTP defende que o aumento de vagas dê mais representatividade às discussões, com uma composição mais heterogênea, com presença de pessoas oriundas do setor privado, servidores e perfis do setor de operação portuária e de navegação.

"Com cinco diretores, se tem mais condição de representar todo setor portuário e aquaviário lá dentro. Não entendemos que vá burocratizar", acrescentou Silva. Para ele, não havia justificativa para a Antaq ser diferente de outras agências reguladoras, uma vez que a autarquia atua em um setor crítico à soberania nacional e que representa mais de 90% do comércio exterior brasileiro.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) também acredita que a ampliação de vagas na diretoria da agência reguladora seja benéfica ao setor. "A ATP sempre foi favorável a essa medida. O aumento do número de diretores na Antaq amplia a discussão, proporcionando decisões mais igualitárias no segmento", comentou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, que já foi diretor da agência (2006-2010).

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) também afirma sempre ter apoiado o pleito de mais cadeiras no colegiado da Antaq por entender que cinco diretores tornam as decisões mais unânimes, uma vez que, com apenas três diretores, há casos em que dois tendem para um lado e já formam maioria sobre determinado tema.

"Estranhamos quando o Executivo apresentou o PL 4.199/2020, que previa aumento para 4 diretores e depois foi vetado quando sancionada a Lei 14.301/2022. Agora apresenta essa MP 1.120/2022, que deve ser sancionada, aumentando para cinco diretores. É um pleito nosso antigo que vem a se consolidar. Entendemos que será positivo", analisou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano. Ele acrescentou que, com a sanção, a agência ficará com três cargos vagos e um processo longo no Congresso para a escolha dos diretores. "Esperamos que dê mais solidez à agência e que as tomadas de decisões sejam as mais impessoais possíveis", concluiu.

Para a Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil), a Antaq tem um número considerável de competências e regula mercados 'concentrados' e 'oligopolizados', o que requer, cada vez mais, uma regulação 'refinada'. "Achamos positivo o aumento do número de diretores da Antaq, mas entendemos que isso apenas não resolve. A agência precisa de mais investimentos (recursos) do governo e abertura de mais concursos públicos para aumentar o quadro de servidores", afirmou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas. A associação também espera que os novos diretores sejam técnicos e tragam experiências ao nosso setor.



A Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) considera haver um ganho com o aumento de diretores, mas defende que a Antaq tenha uma cadeira mais voltada para a expansão da navegação, em especial no segmento hidroviário. A avaliação é que, ainda que a diretoria colegiada coloque em discussão assuntos de interesse da navegação interior, as pautas envolvendo portos e a navegação marítima, historicamente, dominam a agenda. "Pedimos que o próprio Senado possa entender isso na escolha ou na indicação de alguém que tenha compromisso com a navegação interior", disse o presidente da Abani, Dodó Carvalho.

A Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) destacou que o aumento, de três para cinco diretores, promete beneficiar os setores regulados, considerando que as decisões tomadas nesse colegiado com maior número de participantes tenderão a ser mais democráticas. "Apostamos que a medida será sancionada prontamente, pois ela ganha ainda mais relevância em meio aos projetos de desestatização dos portos e de arrendamento e autorização de novos terminais, tendo em vista o papel fiscalizador da Antaq no cumprimento das normas reguladoras e na coibição de eventuais práticas anticoncorrenciais", avaliou o presidente da Abtra, Bayard Umbuzeiro Filho.

Umbuzeiro Filho também disse que a ampliação do corpo diretivo da Antaq é uma reivindicação antiga, considerando que as atribuições da agência reguladora visam a equilibrar os diversos interesses entre os muitos agentes públicos e privados envolvidos nas atividades portuárias e no transporte aquaviário de cargas e passageiros, que são essenciais ao comércio exterior e à economia do país. "Também destacamos que, a exemplo dos últimos anos, as indicações dos novos diretores devem prezar pela qualificação técnica, evitando-se ingerências políticas na direção da agência", completou.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino, disse que a entidade sempre apoiou a Antaq com mais diretores por defender a autarquia com o mesmo nível de tratamento e de estrutura das demais agências. "Não é questão apenas de quantitativo de diretores, mas de segurança e de coerência nas decisões da agência", ressaltou. Aquino lembrou que, com três diretores, muitas vezes houve deliberações da agência baseadas em apenas dois votos. O ideal, segundo ele, é ter cinco diretores e, pelo menos, três deliberando nas votações. "Esta equiparação do nível de respeitabilidade da agência é um ganho para o setor, para a segurança jurídica e ganho de agilidade de processos. Nunca defendemos um reforço de burocracia, queremos uma otimização", salientou.

Procurada pela Portos e Navios, a Antaq não comentou a aprovação da proposta no Senado até o fechamento desta reportagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/10/2022



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: 14/10/2022