INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 101/2022
Data: 15/08/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
LEILÃO DO RODOANEL NORTE DE SP FICA PARA JANEIRO DE 2023; OBRA BENEFICIA SANTOS 4
SUMMIT, EVENTO DO GRUPO TRIBUNA, DEBATE PERSPECTIVAS PARA O SETOR DE CRUZEIROS 5
APÓS CICLONE EXTRATROPICAL E PARALISAÇÃO DE 24H, NAVEGAÇÃO NO PORTO DE SANTOS É RETOMADA 6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ***6***
MUDANÇA DE HORÁRIO DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS DE DIRETORIA 6
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 581 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022 6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF ***8***
SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL CHEGA A US$ 41, 856 BILHÕES NO ANO, ATÉ A SEGUNDA SEMANA DE AGOSTO 8
SERVIÇOS OFERECIDOS PELO CARF CONTRIBUEM PARA A SEGURANÇA JURÍDICA NA ÁREA TRIBUTÁRIA 9
PORTARIA ATUALIZA REGRAS PARA TRANSAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS NO ÂMBITO DA RECEITA FEDERAL 10
PORTAL PORTO GENTE ***11***
DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE SANTOS COMO OBRA DE ARTE 11
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***12***
EDITORIAL – DESENVOLVIMENTO COLEVO 12
NACIONAL - HUB – RODOANEL SP 13
Rodoanel SP 1 ..... *13*
Rodoanel SP 2 ..... *13*
Rodoanel SP 3 ..... *13*
Rodoanel SP 4 ..... *13*
NACIONAL - ESG É O CAMINHO DE INOVAÇÃO NOS PORTOS, DIZ FLAVIA NICO 13
NACIONAL - ESMAVA DE EXPORTAÇÃO DE SOJA EM GRÃO EM 2022 É DE 76,8 MILHÕES DE TONELADAS 15
REGIÃO CENTRO-OESTE – MATO GROSSO ATINGE 2º MAIOR VOLUME EXPORTADO DE CARNE PARA ESTE ANO EM JULHO 16
REGIÃO NORTE - POLO DE FERTILIZANTES DO TERMINAL DE PALMEIRANTE INICIARÁ TESTES NESTE MÊS 17
REGIÃO SUDESTE - TEV RECEBE LOTE RECORDE DE CARROS ELÉTRICOS NO PORTO DE SANTOS 18
INTERNACIONAL - EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS SOBEM NA CHINA EM JULHO 18
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***19***
PORTO DE SANTOS CONQUISTA NOVOS GANHOS NOS INDICADORES FINANCEIROS DE PRODUTIVIDADE NO 2T22 19
CONTRATO COM MAERSK SERÁ PRIMEIRO DO CICLO DE NEGOCIAÇÕES DA SANTOS BRASIL EM 2023 20
ALEMANHA PRIORIZARÁ TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE ITENS ESSENCIAIS DE ENERGIA SE NÍVEL DO RIO RENO PIORAR 21
HÁ NOVIDADE NO COMÉRCIO BRASILEIRO COM A CHINA 21
OMÃ MODERNIZA PORTO DE DUQM 22
PORTO DE HOUSTON REGISTRA AUMENTO DE 24% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DURANTE O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022 23
AUTORIDADE MARÍTIMA E PORTUÁRIA DE CINGAPURA E PORTO DE ROTERDÃ ESTABELECERÃO O CORREDOR VERDE E DIGITAL MAIS LONGO DO MUNDO PARA TRANSPORTE EFICIENTE E SUSTENTÁVEL 24
JORNAL O GLOBO – RJ ***26***
GRUPO CCR FICA FORA DA DISPUTA PELO AEROPORTO DE CONGONHAS 26
PRESIDENTE DO BC DIZ QUE ‘EXISTE UMA PREOCUPAÇÃO’ COM O CENÁRIO FISCAL DE 2023 E QUE DEBATE SERÁ 'CRUCIAL' 26
CRISE DOS COMBUSTÍVEIS: ANP APERTA MONITORAMENTO DA IMPORTAÇÃO DE DIESEL 27
PETROBRAS BAIXA PREÇO DA GASOLINA PELA 3ª VEZ EM MENOS DE UM MÊS 29
‘SOMOS A 2ª MAIOR REFINARIA DO PAÍS E PAGAMOS MAIS CARO PELO PETRÓLEO DO RIO QUE UMA EUROPEIA’, DIZ PRESIDENTE DA ACELEN, LIGADA À MUBADALA CAPITAL 30
DESPENCOU O NÚMERO DE FURTOS DE COMBUSTÍVEIS EM DUTOS OPERADOS PELA TRANSPETRO 33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***33***
ELDORADO REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE R$ 703 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE 33
EIKE BATISTA FAZ LEILÃO BILIONÁRIO QUE PODE ENCERRAR SUAS DÍVIDAS; VEJA O QUE SERÁ VENDIDO 34
PETROBRAS REDUZ GASOLINA EM R$ 0,18 A PARTIR DESTA TERÇA-FEIRA, TERCEIRA QUEDA EM MENOS DE 30 DIAS 36
GOVERNO RECEBE PROPOSTA PARA CONGONHAS E OUTROS AEROPORTOS NOS LEILÕES DE QUINTA 36
HIDROGÊNIO É ALTERNATIVA PARA DESCARBONIZAR CADEIAS INDUSTRIAIS, DIZ CNI 37

VALOR ECONÔMICO (SP) 38
PAÍSES VIZINHOS VIRAM 'VÁLVULA DE ESCAPE' PARA EXPORTAÇÕES 38
ENAUTA TRABALHA PARA DIVERSIFICAR PORTFÓLIO COM FUSÕES E AQUISIÇÕES 41
PETROBRAS ASSINA CONTRATO PARA CONSTRUÇÃO DE PLATAFORMA P-80 NO CAMPO DE BÚZIOS 42
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US$ 793 MILHÕES NA 2ª SEMANA DE AGOSTO 42
MESMO COM GUERRA, IMPORTAÇÕES DE ADUBOS CRESCERAM 15% ATÉ JULHO 43
MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PORTOS BRASILEIROS CAI 3,3% NO 1º SEMESTRE, INFORMA ANTAQ 44
PORTAL PORTOS E NAVIOS 45
ARTIGO - "O QUE IMPORTA É EXPORTAR" 45
INSTALAÇÕES PRIVADAS E FROTA MERCANTE ACOMPANHARAM MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA, AVALIA ANTAQ 46
A TECHBAUM ESTARÁ NA NAVALSHORE 2022 47
TCP BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO TERMINAL 47
SIMTECH É DESTAQUE NA NAVALSHORE 2022 49
PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 706 MIL TONELADAS MENSAIS EM JULHO 49
ARCO NORTE DESPONTA COM MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR HIDROVIAS 50
'MUNDO MÓVEL MAIS ACESSÍVEL' É O FOCO DA KHV INDUSTRIES NA NAVALSHORE 51
RAYTHEON ANSCHÜTZ DO BRASIL MOSTRA INOVAÇÕES PARA NAVEGAÇÃO DURANTE A NAVALSHORE 52
FABRICANTE CHINESA DE MAQUINARIA, UMS VAI EXPOR SUAS TECNOLOGIAS DURANTE A NAVALSHORE 54
USINANDO ANUNCIA DUAS NOVAS FÁBRICAS DURANTE A NAVALSHORE 55
WORKSHIP ANUNCIA PARCERIA COM EMPRESA DE BIOTECNOLOGIA NA NAVALSHORE 55
DAMEN SHIPYARDS LEVARÁ SOLUÇÕES MARÍTIMAS DE ÚLTIMA GERAÇÃO À NAVALSHORE 56
CONTRATO COM MAERSK SERÁ PRIMEIRO DO CICLO DE NEGOCIAÇÕES DA SANTOS BRASIL EM 2023 58
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 58
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 58

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DO RODOANEL NORTE DE SP FICA PARA JANEIRO DE 2023; OBRA BENEFICIA SANTOS

Certame estava previsto ocorrer em abril deste ano
Por: Redação

O governo de São Paulo publicou um novo edital de concessão do trecho norte do Rodoanel Mário Covas Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

O governo de São Paulo publicou um novo edital de concessão do trecho norte do Rodoanel Mário Covas, após adiamento do leilão em abril deste ano devido à "crise econômica". O certame está marcado para 12 de janeiro de 2023, na sede da B3.

A previsão do Estado era de que o leilão fosse realizado ainda no segundo semestre deste ano, conforme o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto explicou à A Tribuna em abril, dias após o primeiro adiamento.

A obra busca redefinir a plataforma logística de transportes, beneficiando o escoamento de produtos rumo ao Porto de Santos.

O investimento previsto é de R$ 3,4 bilhões, sendo R$ 2 bilhões para execução das obras remanescentes. A concessão possibilitará a retomada das obras do trecho do anel viário, que estão paradas desde 2018. Cerca de R$ 1,8 bilhão será destinado à operação e manutenção do trecho durante todo o período do contrato, de 31 anos.

O leilão previsto para abril foi suspenso pelo governo devido às incertezas geradas pelo cenário macroeconômico e pela alta de preços dos insumos. "Nos últimos meses, equipes técnicas trabalharam no aperfeiçoamento da modelagem do edital para tornar a concessão mais atrativa e dar mais garantias e segurança aos investidores, sem o acréscimo de despesas desnecessárias, favorecendo o interesse público do projeto", afirma em nota a Artesp, agência reguladora do Estado.

Com a suspensão do leilão, os parâmetros para a concessão foram atualizados. A data-base do estudo de viabilidade foi revisada de setembro de 2021 para março de 2022. Conforme comunicado, houve ajustes de alguns pontos do edital com o objetivo de ampliar a sua competitividade e a atratividade, além de mitigação dos riscos. Nesse processo, os técnicos tiveram a assessoria do International Finance Corporation (IFC), braço do Banco Mundial.

No novo edital, houve ampliação dos prazos para elaboração da proposta (que passou de 90 para 150 dias) e de pré-construção (que passou de seis meses para 12 meses). Segundo a Artesp, também foram alterados mecanismos referentes a vícios ocultos nas obras e à metodologia de avaliação da situação atual do trecho.

"Realizamos uma revisão profunda no edital para poder aperfeiçoar o modelo diante do cenário econômico atual e, com isso, concluir o processo de licitação para a retomada das obras", afirma o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

O trecho norte do Rodoanel terá 44 quilômetros de extensão no eixo principal, 3 ou 4 faixas por sentido e sete túneis duplos. Com a conclusão das obras, o Rodoanel terá 177 quilômetros. A expectativa do governo de São Paulo é que a conclusão do trecho traga a redução de circulação de 18 mil caminhões por dia na capital, com mais rapidez para cruzar a região metropolitana no acesso a Santos, além da geração de mais de 15 mil empregos.

"A nossa expectativa é atrair investidores nacionais e internacionais e, para isso, trabalhamos em uma modelagem com mecanismos contratuais inovadores para garantir segurança jurídica aos investidores", afirma o secretário de Projetos e Ações Estratégicas do governo, Rodrigo Maia.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/08/2022

SUMMIT, EVENTO DO GRUPO TRIBUNA, DEBATE PERSPECTIVAS PARA O SETOR DE CRUZEIROS

Evento com autoridades e empresários ocorrerá próxima quinta-feira (18), em Santos
Por: Anderson Firmino

Santos é referência para o setor de cruzeiros marítimos e expectativa pela próxima temporada é grande Foto: Matheus Tagé/AT

O setor de cruzeiros, um dos mais afetados por conta da pandemia de covid-19, conta os dias para o início da temporada 2022/2023. Esse novo momento será debatido no Summit Cruzeiros, evento que acontecerá na próxima quinta-feira (18), a partir das 14 horas, no auditório do Grupo Tribuna.

A programação, que terá diversos painéis sobre o tema, será aberta pelo consultor Ivam Jardim, que abordará o tema O projeto do novo terminal do Valongo. Na sequência, complementando a discussão, haverá o painel Valongo – Viabilidade, Possibilidade, Impactos e Benefícios, com as presenças de Rogério Santos (PSDB, prefeito de Santos), Bruno Stupello (Santos Port Authority), Marcos Ferraz (Clia Brasil), Thiago Miller (advogado), Renildo Barros (superintendente de outorgas da Antaq) e Eduardo Silveira (Associação de Profissionais do Turismo).

Após um coffee break, o evento será retomado, às 16 horas, com o painel Outeirinhos 2038 – Porque, Como e a sua Modernização, com as presenças de Leandro Chiaro (diretor de engenharia Grupo ABA), Sueli Martinez (diretora operacional do Concais), Mario Povia (secretario nacional de Portos) e Robledo de Lemos Costa e Sá (capitão dos Portos).

Para profissionais do setor, é a oportunidade de debater as perspectivas em torno da nova temporada de cruzeiros. “O debate é especialmente oportuno. Será possível discutir a melhor estratégia para que se tenha eficiência, segurança e conforto na operação envolvendo esses passageiros. Além disso, é uma oportunidade de pensar sinergicamente e conciliar os interesses dos principais atores e interessados, dando transparência ao assunto”, frisa Renildo Barros, da Antaq.

Já para Ruy Ribeiro, diretor comercial da Costa Cruzeiros, a temporada será a oportunidade de ratificar uma expectativa grande. “Estamos muito animados com esta próxima temporada. O nosso nível de vendas reflete o entusiasmo dos hóspedes, estamos com índices superiores a 2019, reforçando a confiança no mercado brasileiro”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/08/2022

APÓS CICLONE EXTRATROPICAL E PARALISAÇÃO DE 24H, NAVEGAÇÃO NO PORTO DE SANTOS É RETOMADA

Capitania dos Portos liberou o tráfego de navios às 12h
Por: ATribuna.com.br

Paralisação no de canal de navegação durou 24h devido ao ciclone extratropical Foto: Alexsander Ferraz/AT

A Capitania dos Portos do Estado de São Paulo (CPSP) informou no início da tarde desta quinta-feira (11) que o canal de navegação do Porto de Santos voltou a ser liberado para o tráfego de navios.

Devido ao mau tempo provocado por um ciclone extratropical que passou pela Baixada Santista, o maior complexo portuário do Brasil passou 24 horas com os serviços no mar suspensos. Neste período, os serviços em terra prosseguiram no Porto.

De acordo com a CPSP, órgão da Marinha do Brasil, a navegação estava suspensa desde às 11h50 de quarta-feira (10). Além do mau tempo, fortes ventos foram registrados no Litoral Paulista. De acordo com a Prefeitura de Santos, as rajadas chegaram a 103 km/h, às 18h de quarta, segundo medição realizada na sede da Praticagem, na Ponta da Praia.

Ainda segundo a Capitania, a saída de navios foi liberada a partir das 12h desta quinta, com restrição de calado a 11,5 metros e 12,5 metros (com a altura de maré maior ou igual a 1 metro) na condição de praticagem indireta.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 12/08/2022

15 anos ANTAQ
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MUDANÇA DE HORÁRIO DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS DE DIRETORIA

RODs, que acontecerão em 1º de setembro e 10 de novembro, serão às 9h

As reuniões ordinárias da Diretoria Colegiada, nºs 528 e 532, que acontecerão em 1º de setembro e 10 de novembro, respectivamente, serão realizadas às 9h.
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: 15/08/2022

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 581 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

Produtos agrícolas registram alta de 2,1%. Minerais, combustíveis e contêineres tiveram queda. Previsão mostra crescimento de 2,9% para o próximo semestre

No primeiro semestre de 2022, o setor portuário brasileiro, formado pelos portos públicos e terminais privados, movimentou 581,3 milhões de toneladas. O número é 3,3% menor do que o registrado no

primeiro semestre de 2021, de acordo com o levantamento feito pela ANTAQ e divulgado nesta segunda-feira (15).

Acesse o Painel Estatístico Aquaviário
http://ea.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantaq%20-%20anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true

Veja aqui a apresentação completa
https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2022/setor-portuario-movimenta-581-milhoes-de-toneladas-no-primeiro-semestre/estatistico-aquaviario-1os22-15082022.pdf

Confira a íntegra da coletiva no YouTube
https://www.youtube.com/watch?v=s6xcktpEW1k

Em relação aos perfis de carga, o destaque foi para carga geral, que teve crescimento na movimentação de 18,6%, influenciado principalmente pelo aumento da demanda da celulose (27%) e Ferro/Aço (+4%). Granel sólido e granel líquido registraram variação negativa devido a menor demanda internacional de minério de ferro, soja e petróleo. Já a queda nos contêineres de Longo Curso (5%, em TEU) se deve pelo cenário internacional de retração do comércio, refletindo-se no Brasil em queda na exportação e importação de mercadorias em portos, em volumes movimentados.

A menor demanda por parte da China, explicada pelo fechamento dos portos devido à pandemia de Covid-19, e outros fatores afetaram as exportações de algumas commodities brasileiras. Por outro lado, a 2ª safra do milho projeta uma produção recorde da commodity e deve puxar alta de granel agrícola a ser movimentado em portos no próximo seis meses do ano.

De acordo com previsão da ANTAQ, existe uma tendência de crescimento na movimentação portuária no segundo semestre de 2022, sendo estimado um volume de 631 milhões de toneladas – alta de 2,9% em relação ao segundo semestre do último ano. Contudo, os números projetados para o fim do ano mostram estabilidade da movimentação anual em comparação com 2021, totalizando o ano com 1.212 milhões de toneladas movimentadas, quase igualando com o último ano – 1.214 milhões (recorde nacional do setor).

Balança comercial
Tanto as exportações quanto importações vêm crescendo, em valor monetário, no primeiro semestre dos últimos anos e, com isso, o Brasil mantém o saldo positivo na balança comercial desde 2016. Em 2022, as exportações registram US$ 164,3 bilhões e as importações US$ 129,8 bilhões. No caso das exportações, o resultado está relacionado ao aumento dos preços da soja e do petróleo, mesmo ambos terem apresentado queda na movimentação. Já nas importações, os fertilizantes apresentaram alta, afetada pela maior movimentação, mas principalmente pelo preço.

Navegações
Desde 2015, a Navegação Interior vem apresentando elevações bem acima das outras navegações e, na comparação com 2010, já teve crescimento de 156%. Entre janeiro e junho, a movimentação foi de 40,8 milhões de toneladas, que resultado em alta de 6,8%.

A navegação de longo curso movimentou 398,3 milhões de toneladas no período. O número representou queda de 4,8% em relação a 2021. Os dados da ANTAQ mostram a China (47%) e os Estados Unidos (5%) são os principais parceiros comerciais do Brasil nas exportações. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (8%) e Argentina (6%).

Já a navegação de cabotagem movimentou 140,6 milhões de toneladas nos seis primeiros meses deste ano. O transporte de contêineres por cabotagem registrou alta de 2,9% (1,8 milhões de TEU).

As principais mercadorias movimentadas foram: plásticos (+6,9%), arroz (+9,2%) e máquinas e materiais elétricos (+23,7%).

Instalações portuárias
Em relação aos portos públicos, Santos (SP) e Itaqui (MA) foram os únicos a registarem variação positiva no período. O porto paulista movimentou 62,6 milhões de toneladas, um acréscimo de 5,6% em comparação ao mesmo período de 2021. Itaqui (MA) registrou 15,7 milhões de toneladas, um incremento de 1,6%. Os portos de Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ) movimentaram 25,8 e 22,9 milhões de toneladas, respectivamente.

Em relação aos terminais de uso privado (TUPs), o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou em 2022, com 74,1 milhões de toneladas (- 10,8%). O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 31,5 milhões de toneladas (+11,3%). Em terceiro, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ). A instalação carioca movimentou 30,1 milhões de toneladas (-14,4%).
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: 15/08/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL CHEGA A US$ 41, 856 BILHÕES NO ANO, ATÉ A SEGUNDA SEMANA DE AGOSTO

Corrente de comércio em 2022 já atingiu US$ 374, 284 bilhões em 2022; em agosto, saldo positivo é de US$ 1,966 bilhão, com US$ 13,819 bilhões em exportações e US$ 11,852 bilhões em importações

Abalança comercial brasileira acumula superávit de US$ 41,856 bilhões este ano, até a segunda semana de agosto. É um recuo de 13,3% em relação ao período de janeiro a agosto de 2021, pela média diária. A corrente de comércio subiu 23,8%, atingindo US$ 374, 284 bilhões, refletindo a soma das exportações, que cresceram 18,7% e chegaram US$ 208, 070 bilhões, e das importações, que aumentaram 30,8% e totalizaram US$ 166,214 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (15/8) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No mês, até a segunda semana, o superávit foi de US$ 1,966 bilhão, queda de 43,5% na média diária, em comparação com agosto do ano passado. Já a corrente de comércio aumentou 20,8%, alcançando US$ 25,672 bilhões. As exportações, em alta de 11,7%, chegaram a US$ 13,819 bilhões, enquanto as importações cresceram 33,3% e totalizaram US$ 11,852 bilhões.

Apenas na segunda semana do mês, a balança comercial registrou superávit de US$ 793 milhões e a corrente de comércio foi de US$ 12,484 bilhões, refletindo exportações no valor de US$ 6,638 bilhões e importações de US$ 5,845 bilhões.

Veja os principais resultados da balança comercial
https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações mensais
Por setores, as vendas da Agropecuária aumentaram 47,9% no acumulado do mês (em relação a igual período de 2021), somando US$ 3,166 bilhões. O desempenho foi impulsionado pelo crescimento dos embarques de milho não moído, exceto milho doce (131,7%), café não torrado

(18,3%) e soja (34,0%). Houve diminuição nas vendas de produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (-29,5%), frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (-19,5%) e algodão em bruto (-11,7%).

Na Indústria Extrativa, os principais aumentos foram registrados nas vendas de outros minerais em bruto (64,4%), minérios de cobre e seus concentrados (72,0%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (5,1%). Mesmo assim, o segmento registrou retração de 30% na comparação com igual período do ano passado, atingindo remessas de US$ 2,955 bilhões no período. Foram apuradas quedas em minério de ferro e seus concentrados (-57,8%), minérios de níquel e seus concentrados (-100,0%) e minérios de alumínio e seus concentrados (-48,0%).

Já as saídas de produtos da Indústria de Transformação aumentaram 27,7% no mês, até a segunda semana, alcançando US$ 7,583 bilhões. As principais altas registradas no período envolveram carnes de aves e suas miudezas comestíveis, frescas, refrigeradas ou congeladas (45,6%), açúcares e melaços (53,6%) e farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais (47,0%). Por outro lado, houve retrações em polímeros de etileno, em formas primárias (-48,8%), produtos semi-acabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (-38,4%) e recipientes de metal para armazenamento ou transporte (-80,9%).

Importações mensais
Do lado das importações, a Secex registrou aumento de 31,5% nas compras da Agropecuária até a segunda semana de agosto (em comparação a igual período de 2021), que chegaram US$ 251,77 milhões. Cresceram principalmente as entradas trigo e centeio, não moídos (44,0%), milho não moído, exceto milho doce (82,0%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (50,5%).

Para a Indústria Extrativa, os desembarques aumentaram 2,1% em agosto, alcançando US$ 518,60 milhões até a segunda semana do mês. Os maiores aumentos foram nas compras de fertilizantes brutos (exceto adubos) (94,2%); carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (90,9%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (91,5%).

Na Indústria de Transformação, as importações mensais tiveram alta de 36,3%, atingindo US$ 11,029 bilhões até a segunda semana de agosto. Os maiores aumentos foram das entradas de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (97,9%); adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos) (58,2%) e inseticidas, rodenticidas, fungicidas, herbicidas, reguladores de crescimento para plantas, desinfetantes e semelhantes (94,9%).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/08/2022

SERVIÇOS OFERECIDOS PELO CARF CONTRIBUEM PARA A SEGURANÇA JURÍDICA NA ÁREA TRIBUTÁRIA

Órgão colegiado julga discordâncias de contribuintes sobre tributos e decisões estão disponíveis a qualquer pessoa

O Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), órgão colegiado que integra a estrutura do Ministério da Economia, é responsável por julgar, em segunda instância, as discordâncias dos contribuintes em relação à aplicação da legislação referente a tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal. Sua missão é garantir à sociedade imparcialidade e agilidade no julgamento dos processos administrativos e assim contribuir para a segurança jurídica na área tributária.

Para isso, o Carf oferece serviços importantes à sociedade, como o Sistema PUSH(https://carf.fazenda.gov.br/push/public/pages/autenticarUsuario/login.jsf), que permite acompanhar o andamento de processos por e-mail. Outra opção é acessar as informações por meio do aplicativo e-Processo, disponível nas lojas da Apple Store e Google Play. A consulta pode ser feita por CPF ou CNPJ ou pelo número do documento.

Qualquer pessoa pode acessar a íntegra das decisões proferidas nas sessões de julgamento do órgão. A consulta pode ser feita pelo menu “Jurisprudência - Nova pesquisa de acórdãos – VER” (http://carf.economia.gov.br/home), na página inicial do Carf, utilizando número do processo, acórdão ou resolução, ou qualquer termo contido na decisão disponível 24 horas após a expedição do processo, que ocorre depois da formalização da decisão. Também é possível ter acesso completo às pautas e atas publicadas, bastando ter em mãos o número do processo, nome do sujeito passivo ou CPF ou CNPJ e fazer a pesquisa de acordo com o Calendário(https://carf.economia.gov.br/consultas/atas-pautas-e-calendario). .

Compete ainda ao Conselho, por meio da Câmara Superior de Recursos Fiscais, a uniformização da jurisprudência do órgão mediante o julgamento de recurso especial, quando ocorrer divergência de entendimento sobre uma mesma legislação entre os colegiados. A consulta à jurisprudência do Carf está disponível no menu Jurisprudência(https://carf.economia.gov.br/) na página inicial do Carf na internet.

O órgão conta ainda com outros serviços disponíveis para públicos específicos, detalhados em sua Carta de Serviço (https://carf.economia.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/carta-de-servicos-carf/).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/08/2022

PORTARIA ATUALIZA REGRAS PARA TRANSAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS NO ÂMBITO DA RECEITA FEDERAL

Normativo tornou-se necessário em razão das alterações introduzidas pela Lei nº 14.375, de 21 de junho de 2022

Foi publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (12/8) a Portaria RFB nº 208, de 11 de agosto de 2022, que regulamenta a transação de créditos tributários no âmbito da Receita Federal. A norma tornou-se necessária em razão das alterações introduzidas pela Lei nº 14.375, de 21 de junho de 2022, que ampliaram o alcance da Lei de Transação (Lei nº 13.988/2020) em relação aos créditos administrados pela instituição.

A nova legislação estabelece modalidades de transação de débitos em contencioso administrativo por adesão, realizada mediante edital previamente publicado ou por propostas individuais pelo devedor ou pela Receita Federal.

As modalidades por adesão anteriormente previstas relacionadas à transação de débitos em contencioso de pequeno valor ou em contencioso de relevante e disseminada controvérsia jurídica continuam vigentes. Com as novas modalidades de transação será possível celebrar acordos para débitos em contencioso administrativo fiscal.

Em regra, estas transações poderão ser realizadas para quitação em até 120 meses. Já para as pessoas físicas, microempreendedores individuais, microempresas, empresas de pequeno porte, Santas Casas de Misericórdia, sociedades cooperativas e demais organizações da sociedade civil (de que trata a Lei nº 13.019/2014), bem como para as instituições de ensino, o prazo poderá ser de até 145 meses. Para os débitos das contribuições sociais, o prazo fica limitado a 60 meses, conforme disposição constitucional.

Outra novidade trazida pela Portaria é a possibilidade de concessão de descontos nos juros e multas para créditos classificados como irrecuperáveis ou de difícil recuperação. A norma apresenta ainda a opção de utilização de créditos de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) na apuração do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e da CSLL – até o limite de 70% do saldo remanescente após a incidência dos descontos.

Também está prevista a possibilidade de usar precatórios ou direito creditório com sentença de valor transitada em julgado para amortização de dívida tributária principal, multa e juros.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 12/08/2022

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE SANTOS COMO OBRA DE ARTE

Editor Portogente

Sistemas logísticos eficientes formam bases para o comércio e a manutenção de um alto padrão de vida... (Ronaldo H. Ballou).

Parece que a reforma do Porto de Santos está corrigindo o rumo em direção a um futuro de inovação, com produtividade e investimentos robustos. Ou seja, o melhor modo de manter a posição de principal porto do Hemisfério Sul. Se de fato for possível a participação de consórcio de empresas instaladas, no leilão da desestatização, a comunidade do porto será fortalecida e irá promover maior alinhamento das decisões com o negócio portuário. Principalmente, aprimorar, de forma objetiva, o papel de Autoridade Portuária (AP).

Porto Santos NOV2020 2

Leia mais * Diálogo sincero entre atores do Porto de Santos e região
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114955-dialogo-sincero-entre-atores-do-porto-de-santos-e-regiao

É fato consumado que a tomada de decisão na AP deve ter, por princípio, muito conhecimento das condições locais e promover a conciliação de múltiplos interesses em torno de um objetivo comum. Caso contrário, sua eficiência será inútil para atrair cargas mais nobres e impactar a sua zona de influência. Tampouco a nova modelagem de administração do Porto de Santos pode ser barreira às novas formas de participação da iniciativa privada, cujos investimentos são necessários para otimizar o desempenho das operações portuárias e ampliar a capacidade de armazenagem; parâmetros essenciais para a atividade portuária gerar riqueza e trabalho.

Leia ainda * Portos do Brasil nas campanhas Lula e Bolsonaro
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114942-debatendo-os-portos-do-brasil-das-campanhas-bolsonaro-e-lula

Ao se estruturar uma administração portuária empreendedora, o ganho do investidor deve estar vinculado ao crescimento do negócio e ocorre, também, das suas ações serem negociadas em bolsa de valores. Dessa forma, haverá a minoração de barreiras a novos entrantes e estímulo à expansão do porto, como na necessária construção da estrutura offshore para operar navios de última geração. E vencer tantos outros desafios, como realizar a transição para o porto verde, com energia renovável.

Leia também * Construir o Porto de Praia Grande para o futuro do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114924-construir-o-porto-de-praia-grande-para-o-futuro-do-porto-de-santos

Esse processo de inovação deve assegurar a construção do túnel submerso, ligando Santos à Guarujá, como fator de excelência ao tráfego de navios no canal do porto. Portanto, é imperativo priorizar esse projeto, que sempre foi compromisso destacado desta reforma, como estratégia para competitividade portuária e uma nova visão da relação do porto e as cidades por ele impactadas. Visto que na atual situação, com o aumento do fluxo dessa travessia, também cresce o risco de acidentes.

Leia mais * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos

A possibilidade de fazer o principal porto do Brasil dar um salto olímpico para o futuro está assegurada, por um debate local da maior qualidade mundial. O que se assistiu de emperramento, até o momento, foi por escassez de mediação à altura da missão em direção ao melhor. Jamais faltou contribuições valiosas, para inovar e avançar. Parece que agora a sensatez foi incluída nas tratativas para o desenvolvimento do Porto de Santos, como deve ser tratada uma obra de arte.

Leia mais * ESG na construção da rede hidroviária do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114863-esg-na-construcao-da-rede-hidroviaria-do-porto-de-santos
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 15/08/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESENVOLVIMENTO COLEVO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Nas últimas décadas, a sociedade tem cobrado dos setores econômicos uma postura diferenciada, mais preocupada com seus impactos ambientais e de maior responsabilidade diante da sociedade, tanto em relação a sua governança, como pela sua participação no desenvolvimento da comunidade. E cada vez mais os empreendimentos devem ser desenvolvidos de forma sustentável. Vários exemplos mostram que essa nova forma de atuar não representa a geração de novos custos. Até há gastos que não eram realizados antes, mas a médio prazo, esse comportamento resulta em ótimos resultados para os negócios.

Essa visão foi destacada pela coordenadora de Delegações da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Flavia Nico Vasconcelos, em live realizada pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) na última semana e que é destaque em reportagem publicada nesta edição do BE News. Como destaca Flávia, “o caminho da sustentabilidade é um caminho de oportunidades”, para a comunidade próxima e, com isso, para o próprio empreendimento.

De acordo com a coordenadora, “fazer sustentabilidade portuária é focar no social” e, para isso, deve–se reconhecer os riscos referentes aos projetos desenvolvidos, a identificação dos impactos negativos e positivos e a gestão de ações de engajamento e de comunicação com os diferentes stakeholders. Isso acaba atraindo oportunidades para a região e, assim, colaborar com o desenvolvimento socioeconômico local. Com isso, “aquela comunidade que atrapalhava passa a ser parceira de um porto com propósito, que se importa com aquele lugar onde está e com aquela comunidade”, afirmou.

É cada vez mais evidente que o desenvolvimento não ocorre de forma individual. E no setor portuário não é diferente. O crescimento de um complexo portuário passa, essencialmente, pelo crescimento de sua comunidade. A estratégia envolve enfrentar os problemas juntos, melhorar juntos e, assim, usufruir dos resultados coletivamente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

NACIONAL - HUB – RODOANEL SP

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

RODOANEL SP 1

O Governo de São Paulo marcou um novo leilão para a conclusão e a consequente concessão do trecho norte do Rodoanel Mário Covas. Ele irá ocorrer em 12 de janeiro do próximo ano, na sede da B3, na capital paulista. O anúncio consta de um novo edital para a exploração do trecho, publicado pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) no último sábado. De acordo com o texto, o futuro concessionário deverá investir R$ 3,4 bilhões no anel rodoviário ao longo dos 31 anos de exploração a que terá direito. Desse total, R$ 2 bilhões são para as obras necessárias à conclusão do empreendimento.

RODOANEL SP 2

Originalmente, o leilão seria realizado em abril deste ano, mas foi suspenso devido às incertezas do cenário econômico e à alta dos preços dos insumos, reflexos da pandemia de covid-19, informou à época o Governo do Estado.

RODOANEL SP 3

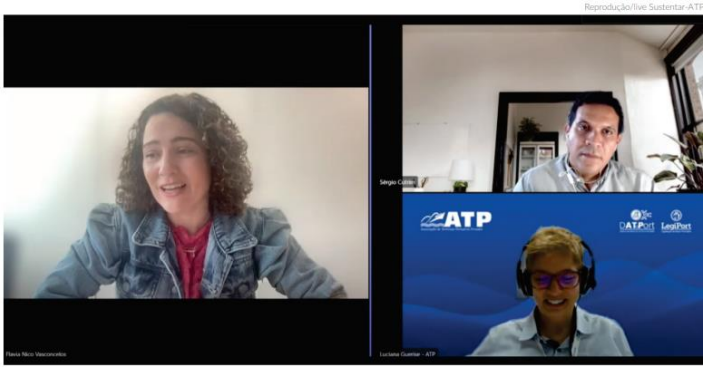
Em nota, a Artesp informou que, “nos últimos meses, equipes técnicas trabalharam no aperfeiçoamento da modelagem do edital para tornar a concessão mais atrativa e dar mais garantias e segurança aos investidores, sem o acréscimo de despesas desnecessárias, favorecendo o interesse público do projeto". Entre as alterações, está uma nova data-base (era setembro de 2021 e, agora, ficou março de 2022) e a ampliação dos prazos para elaboração da proposta (passou de 90 para 150 dias) e de pré-construção (de seis para 12 meses).

RODOANEL SP 4

Com obras paradas desde 2018, o Norte é o último trecho a ser construído do Rodoanel. Ele terá 44 quilômetros de extensão no eixo principal, três ou quatro faixas por sendo e sete túneis duplos. Com sua entrega, o Rodoanel chegará a ter 177 quilômetros e facilitará ainda mais o acesso de veículos entre o Interior de São Paulo e o Porto de Santos. Segundo estudo do Estado, com a conclusão do trecho, haverá a redução de circulação de 18 mil caminhões por dia na capital.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

NACIONAL - ESG É O CAMINHO DE INOVAÇÃO NOS PORTOS, DIZ FLAVIA NICO

Coordenadora de Delegações da Secretaria Nacional de Portos destaca durante live a importância de fortalecimento da relação entre porto e cidade
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



A coordenadora de Delegações da SNPTA, Flavia Nico, e o professor da UFMA, Sérgio Cutrim, participaram de live mediada pela diretora executiva da ATP, Luciana Guerise

“O caminho da sustentabilidade é um caminho de oportunidades”, afirmou a coordenadora de Delegações da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Flavia Nico Vasconcelos, durante live realizada pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que debateu sobre inovação, sustentabilidade e negócios na relação porto-cidade.

"O PORTO PRECISA ENCONTRAR NOVAS FORMAS DE COMUNICAÇÃO COM A COMUNIDADE. QUANDO FALO DE INOVAÇÃO, AQUELA COMUNIDADE QUE ATRAPALHAVA PASSA A SER PARCEIRA DE UM PORTO COM PROPÓSITO, QUE SE IMPORTA COM AQUELE LUGAR ONDE ESTÁ E COM AQUELA COMUNIDADE"

FLAVIA NICO VASCONCELOS
coordenadora de Delegações da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA)

Promovido pelo Sustentar, comitê de sustentabilidade da ATP, na última quinta-feira, o encontro virtual teve mediação da diretora executiva da ATP, Luciana Guerise, e, também, contou com a participação do professor e pesquisador na Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e doutor em Engenharia Naval e Oceânica pela Universidade de São Paulo (USP), Sérgio Cutrim.

Segundo Flávia Nico, apesar de gestores portuários normalmente pensarem em novas oportunidades a partir de inovação tecnológica, existem outros caminhos possíveis para a sustentabilidade do setor. "Podemos trabalhar com inovação tecnológica, mas também com inovação social", afirmou Flavia.

Entre os caminhos possíveis, Flavia apontou o ESG (sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança corporativa) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), estabelecidos a partir da urgência gerada pelo impacto das mudanças climáticas.

Além disso, acrescentou a coordenadora, é imprescindível "repensar a relação cidade e porto" e "compreender que essa relação está no mais profundo ponto central para agir de forma sustentável". "Entender que o relatório de sustentabilidade é consequência de mudança de comportamento que faz com que a gente perceba o porto de forma diferente e que essa relação cidade e porto é essencial para o negócio portuário", comentou.

Foco no social
Flavia destacou que "fazer sustentabilidade portuária é focar no social", o que, segundo ela, "envolve o reconhecimento de riscos, a identificação dos impactos negativos e positivos e pressupõe ações de engajamento e de comunicação com os diferentes stakeholders. O território vira uma oportunidade para o negócio portuário".

Com essas estratégias, segundo a coordenadora, é possível diminuir problemas históricos do setor. Flavia observou que, no caso de porto dentro da cidade, há conflitos geralmente antigos em relação ao uso de espaços. "Porto espremido pela cidade, cidade espremida pelo porto", apontou. O porto fora da cidade, por sua vez, tem que lidar com a questão de bairros marginalizados que se levantaram pela falta de planejamento dele no território.

É exatamente por isso que, de acordo com Flavia, reposicionar o porto no território significa gerar valor compartilhado. "Competividade com progresso social", destacou. Assim, ele passará a atrair oportunidades para a região onde está instalado e colaborar para o desenvolvimento socioeconômico.

Porto e comunidade
"O porto precisa encontrar novas formas de comunicação com a comunidade. Quando falo de inovação, aquela comunidade que atrapalhava passa a ser parceira de um porto com propósito, que se importa com aquele lugar onde está e com aquela comunidade", afirmou a especialista.

O professor e pesquisador, Sérgio Cutrim, por sua vez, observou que debater o assunto é analisar um retrato da sociedade brasileira. "Temos diferentes realidades da sociedade brasileira e contextos de evolução e indicadores sociais e econômicos. O mesmo ocorre na relação porto e cidade. Tem portos com dificuldade para conseguir agendar visita técnica e tem portos e terminais privados que considero que estão no estado da arte, envolvidos em projeto de inovação aberta, fazendo parceria para efetiva participação da sociedade civil", disse Cutrim.

A íntegra da live está disponível no canal da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) no Youtube.

Os dois pesquisadores também aprofundam suas análises no livro Manifesto ESG Portuário. A obra foi publicada recentemente pela Editora da Universidade Federal do Maranhão e concebida pelo Grupo de Pesquisa LabPortos. Para baixar basta acessar hps://rebrand.ly/manifestoesgportuario.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

NACIONAL - ESMAVA DE EXPORTAÇÃO DE SOJA EM GRÃO EM 2022 É DE 76,8 MILHÕES DE TONELADAS

Segundo a Abiove, expectava de importação manteve-se em 350 mil toneladas este ano
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

A estimava da produção da soja em grão também foi aumentada de 125,8 milhões para 126,6 milhões de toneladas

O FARELO DE SOJA, COM O AUMENTO DA ESTIMATIVA DE ESMAGAMENTO DE SOJA EM GRÃO, TEVE SUA PROJEÇÃO ELEVADA DE 37,0 MILHÕES DE TONELADAS PARA 37,2 MILHÕES DE TONELADAS

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) esma que a exportação de soja em grão em 2022 será de76,8 milhões de toneladas. A informação foi divulgada em relatório na última terça-feira. Já a projeção para o processamento interno de soja neste ano foi elevada de 48,3 milhões de toneladas no mês passado para atuais 48,6milhões.

A produção da soja em grão também foi aumentada de 125,8 milhões de toneladas para 126,6 milhões de toneladas. A área plantada deve aumentar de 40,5 milhões de hectares para 41 milhões de hectares.

A expectava de importação manteve-se em 350 mil toneladas este ano. O estoque final foi previsto pela Abiove em 3,645 milhões de toneladas ante 3,167 milhões de toneladas projetadas no mês passado.

Já o farelo de soja, com o aumento da estimativa de esmagamento de soja em grão, teve sua projeção elevada pela Abiove, de 37,0milhões de toneladas para 37,2 milhões de toneladas. Quanto ao óleo de soja, a Abiove agora espera produção de 9,85 milhões de toneladas, ante 9,80 milhões de toneladas projetadas há um mês.

Quanto às exportações, a associação aumentou sua expectava de vendas externas de farelo de soja neste ano de 18,5 milhões de toneladas para 18,6 milhões; e de 2,15 milhões de toneladas de óleo de soja para 2,18 milhões. O estoque final de farelo de soja foi elevado de 2,251 milhões de toneladas para 2,351 milhões. Já o estoque de óleo foi aumentado de 272 mil toneladas para322mil.

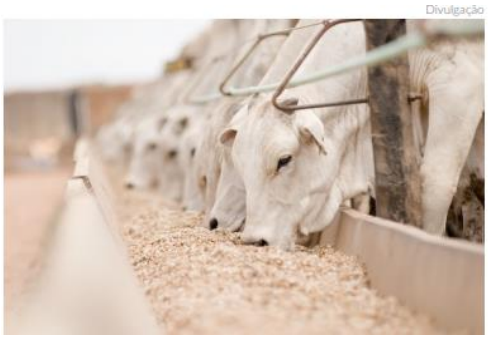
CAFÉ
Os técnicos da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) começaram nesta semana e prosseguem até o próximo dia 20 com a coleta de campo de informações sobre a safra de café em todas as regiões produtoras do País. A ação faz parte do 3º Levantamento da Safra de Café 2022, que será divulgado no dia 20 de setembro. As saídas a campo serão realizadas na Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais e São Paulo.

A companhia também colhe dados remotos por meio de contatos com escritórios de assistência técnica, propriedades rurais e outras entidades envolvidas na cadeia de cultivo do café, com levantamento de informações sobre produção, área e produtividade da cultura, assim como pacotes tecnológicos, qualidade fitossanitária das lavouras, além dos impactos do clima na produção.

A Conab acompanha o desenvolvimento do café e atualiza os números da safra a cada quatro meses, totalizando quatro publicações por ano. Os boletins trazem dados tanto do tipo arábica quanto do conilon.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE – MATO GROSSO ATINGE 2º MAIOR VOLUME EXPORTADO DE CARNE PARA ESTE ANO EM JULHO

Segundo relatório publicado pelo Imea, as compras feitas pela China puxaram os números para cima
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br


Divulgação

O documento oficial do governo de Mato Grosso diz que a oferta de machos registrou incremento de 10,64% em julho; já a oferta de fêmeas recuou 4,98%

HOUVE UMA ALTA DE 3,74% NO NÚMERO DE ABATES, COM 479,46 MIL CABEÇAS EM JULHO DESTE ANO ANTE 462,17 MIL NO MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR

O Mato Grosso, estado com maior rebanho bovino do Brasil, anunciou que, em julho, embarcou 46,51 toneladas, obtendo o segundo melhor resultado mensal com exportações da proteína, de acordo com o Instituto Mato-Grossense de Economia Agropecuária (Imea).

O relatório da entidade, publicado na última segunda-feira, informou que “esse ritmo continua sendo pautado pelas elevadas compras chinesas, que seguiram acima do patamar de 30 mil TEC (Toneladas em Equivalente de Carcaça) no respectivo mês”. O Imea também tem grande expectava com as exportações para o Reino Unido, um mercado que se ampliou após a saída do bloco da União Europeia.

Outro dado indicativo do bom momento para as exportações é o crescente número de abates. Em julho houve uma alta de 3,74%. No mesmo mês, em 2021, foram 462,7 mil cabeças, comparado às 479,46 mil cabeças em julho deste ano.

O documento oficial do governo do estado de Mato Grosso diz que “esse cenário foi influenciado pela maior oferta de machos, que registrou incremento de 10,64% no mesmo comparativo, resultando em 275,02 mil cabeças”.

Por outro lado, a oferta de fêmeas recuou 4,98%. Quem impulsionou a oferta de animais terminados foram os pecuaristas do gado criado a pasto aliado à demanda externa aquecida em julho.

NACIONAL
A alta nas exportações de carne tem sido registrada desde junho em nível nacional. A receita para o sexto mês do ano contabilizada com o embarque da proteína brasileira foi a melhor da série histórica desde 1997, comUS$1,14bilhão.

Na comparação com junho de 2021, o aumento foi de 36,8% (US$ 835 milhões). Em relação ao volume nacional, o crescimento foi de 6,6%, passando de 164 mil toneladas para 175 mil toneladas

entre os dois períodos. Já na comparação com maio de 2022, houve aumento de 5,4% na receita, que foi de US$ 1,08 bilhão no mês anterior.

Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e foram divulgados pela Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

REGIÃO NORTE - POLO DE FERTILIZANTES DO TERMINAL DE PALMEIRANTE INICIARÁ TESTES NESTE MÊS

Segundo a VLI, o projeto no Tocantins está com aproximadamente 70% das obras concluídas
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O transporte de fertilizantes do Porto de São Luís a Palmeirante abastecerá o Tocantins, a região nordeste do Mato Grosso, Pará e Piauí

A VLI, companhia de soluções logísticas que integra ferrovias, portos e terminais, fará neste mês os primeiros testes operacionais do polo de fertilizantes no Terminal Integrador de Palmeirante (Tipa), no Tocantins.

A estrutura, que já se encontra em estágio avançado com cerca de 70% das obras concluídas, conta com uma pera ferroviária, vias férreas, moega de descarga e armazenagem com capacidade para 60 mil toneladas.

A implantação da estrutura começou no segundo semestre de 2021 e tem como parceira a Companhia Operadora Portuária de Itaqui (Copi), que é responsável pela construção e operações no terminal.

O polo de fertilizantes é de relevância estratégica na movimentação de cargas no chamado Arco Norte do País, considerado a nova fronteira agrícola nacional.

O transporte de fertilizantes do Porto de São Luís (MA) a Palmeirante abastecerá o Tocantins, a região nordeste do Mato Grosso, Pará e Piauí.

Segundo o gerente-geral comercial de Agroindústria e Líquidos da VLI, Gabriel Fonseca, o projeto traz diversos benefícios ao Estado.

“O novo corredor de fertilizantes possui a capacidade de abastecer uma região altamente produtiva, além de ser uma semente para o desenvolvimento de um polo industrial”, destaca.

TERMINAL
O Tipa é responsável por viabilizar o escoamento da produção de soja e milho da nova fronteira agrícola e das principais áreas de produção agrícola do País pelo Porto de Itaqui (MA), utilizando a Ferrovia Norte-Sul.

AVLI engloba as ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica, além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

REGIÃO SUDESTE - TEV RECEBE LOTE RECORDE DE CARROS ELÉTRICOS NO PORTO DE SANTOS

Ao todo, 324 unidades foram desembarcadas no Terminal de Veículos da Santos Brasil neste mês
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Santos Brasil esma que 1.250 veículos passem pelo Terminal de Veículos até o final deste ano

SEGUNDO RELATÓRIO DA AGÊNCIA INTERNACIONAL DE ENERGIA, 2 MILHÕES DE CARROS ELÉTRICOS FORAM VENDIDOS EM TODO O MUNDO NO PRIMEIRO TRIMESTRE DESTE ANO

O Terminal de Veículos (TEV) da Santos Brasil recebeu 324 veículos elétricos, o maior lote de sua história, no Porto de Santos (SP). A carga chegou no navio Grande Sapphire e foi desembarcada no último dia 2. A companhia esma que 1.250 unidades passem pelo terminal até o final deste ano.

Para o início de setembro está previsto um novo lote com 430 veículos, trazido pelo navio Taipan, e até o final do ano, mais 500 unidades.

De acordo com o diretor Comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, Danilo Ramos, a movimentação reforça o crescimento da demanda por este tipo de veículo, que é menos poluente e tem um consumo de energia mais eficiente. "Até agora, a chegada de carros elétricos se dava de modo mais esporádico, nunca em grandes lotes, mas acreditamos que esta seja a tendência daqui para frente", afirmou.

Segundo relatório da Agência Internacional de Energia (AIE), em 2021 foram vendidos 6,6 milhões de carros elétricos em todo o mundo, o dobro do ano anterior, e agora representam 10% das transações de carros novos. No primeiro trimestre de 2022, foram vendidas2milhõesdeunidades.

Diante desse cenário, a Santos Brasil decidiu investir nesse mercado. Em 2020, equipou o TEV com dois carregadores para carros elétricos. O terminal tem atualmente um carregador fixo instalado em um totem e outro móvel, para ser acoplado a um veículo para carregar automóveis que percam carga no momento do desembarque dos navios, evitando a necessidade de reboque.

“A empresa está pronta para aumentar o número de equipamentos caso a demanda das montadoras cresça”, informou Danilo Ramos.

Localizado no porto de Santos, o TEV é o maior terminal de veículos do Brasil, com capacidade operacional para 300 mil automóveis por ano. Responde por 90% da movimentação de veículos no porto santista e por 60% de todo o Brasil.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

INTERNACIONAL - EXPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS SOBEM NA CHINA EM JULHO

Cerca de 290 mil automóveis foram embarcados, 67% a mais em relação a julho de 2021
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Nos primeiros sete meses do ano, a montadora chinesa Chery vendeu 606,7 mil veículos, sendo 198,8 mil para exportação, um aumento anual de 19,3%

A ASSOCIAÇÃO DOS FABRICANTES DE AUTOMÓVEIS DA CHINA ESTIMA QUE AS EXPORTAÇÕES DO PAÍS DEVEM SUPERAR 2,4 MILHÕES DE UNIDADES EM 2022

As exportações de veículos estão aquecidas na China. Cerca de 290 mil automóveis foram embarcados no mês de julho, o que representa um aumento de 67% em relação às vendas externas registradas no mesmo mês do ano anterior.

Segundo a Associação dos Fabricantes de Automóveis da China, o recorde nos embarques de automóveis no mês passado também indica um aumento de 16,5% na comparação com o volume exportado em junho.

Já as exportações de veículos de nova energia totalizaram 54 mil unidades em julho, um aumento de quase 90% em relação a junho, apontou a associação.

Nos primeiros sete meses do ano, as exportações de automóveis atingiram cerca de 1,51 milhão de unidades, sendo a maior parte de veículos de passageiros.

A associação esma que as exportações de automóveis devem superar 2,4 milhões de unidades neste ano.

Chery
A montadora chinesa Chery vendeu 606.783 veículos no período de janeiro a julho deste ano, o que representa um aumento anual de 19,3%. Desse montante, 198.859 unidades foram exportadas.

De acordo com o relatório da empresa, somente em julho, a montadora vendeu 131.533 automóveis, um crescimento anual de 57,7%. Do total, 50.614 foram vendidos no exterior, uma alta de 90,1% na comparação anual, estabelecendo o recorde mensal da empresa.

As vendas de veículos de nova energia da Chery no mês passado apresentaram um crescimento de 253% em termos anuais, atingindo 25.617 unidades, também o recorde mensal da companhia.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/08/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE SANTOS CONQUISTA NOVOS GANHOS NOS INDICADORES FINANCEIROS DE PRODUTIVIDADE NO 2T22

Informações: Santos Port Authority (15 de agosto de 2022)

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, avançou novamente em todos os indicadores financeiros de produtividade no segundo trimestre na comparação com o mesmo período do ano passado.

Os custos operacionais recorrentes representaram 24,2% da receita líquida no período, ganho de 3,3 pontos percentuais (p.p.) em relação ao registrado na mesma base de 2021. As despesas gerais

e administrativas – excluindo eventos não recorrentes – equivaleram a 8,6% das receitas no segundo trimestre, melhora de 0,6 p.p. sobre abril-junho de 2021.

Esses avanços permitiram à SPA alcançar novos ganhos de produtividade nos indicadores de desempenho financeiro, fruto da revisão e modernização dos processos e da cultura de eficiência e austeridade implantada na Companhia, ao mesmo tempo em que implementa ações para o contínuo aperfeiçoamento e melhoria na prestação dos serviços.

A alta da receita líquida refletiu o bom desempenho da movimentação de cargas, que cresceu 2,3% em relação ao segundo trimestre de 2021, chegando a 42 milhões de toneladas, além dos reajustes contratuais nos contratos de arrendamento e da busca constante por eficiência na alocação otimizada das áreas portuárias para contratos de transição e novos arrendamentos.

Em contêineres, onde são transportadas as cargas de maior valor agregado, o aumento de movimentação foi de 3,3%, para 1,2 milhão de TEU (unidade padrão de um contêiner de 20 pés).

Os esforços da SPA em ampliar a receita e racionalizar gastos resultaram em um lucro líquido trimestral recorde de R$ 144,8 milhões, alta de 46,4% na comparação com o segundo trimestre de 2021.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), ajustado por eventos extraordinários, avançou 10,6% e alcançou R$ 201,7 milhões, com margem de 59,4%.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

CONTRATO COM MAERSK SERÁ PRIMEIRO DO CICLO DE NEGOCIAÇÕES DA SANTOS BRASIL EM 2023

Informações: SINDOP (15 de agosto de 2022)

A Santos Brasil terá um ciclo de negociações contratuais com 13 armadores a serem realizadas ao longo de 2023, conforme a aproximação do término da vigência dos termos. O primeiro deles será com a Maersk, cujo contrato vence em março do próximo ano. O diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Buteri, afirmou a investidores, na última quinta-feira (11), que a empresa está confiante com esse processo e que esse será o ponto inicial de um longo ciclo de negociações entre o terminal e os transportadores marítimos.

“A partir da conclusão da negociação com a Maersk, que terá que ser realizada até março de 2023, todos os demais [contratos com os] 12 armadores que temos como clientes serão renegociados pelo tempo de contrato combinado com a Santos Brasil”, explicou Buteri, em teleconferência com analistas sobre os resultados da companhia no segundo trimestre.

Ele acrescentou que a empresa vem buscando equalizar os preços praticados em seus terminais de contêineres a patamares de mercado em portos com qualidades equivalentes. Buteri disse que, em 2021, foram firmados contratos de curto prazo, com cerca de dois anos, para serem renegociados a partir de 2023. O BTG Pactual estima um gap de 40% de precificação do Tecon Santos em relação a outros terminais de benchmarking.

O diretor comercial destacou que o impacto da Covid-19 nos volumes de carga, em junho, foi significativamente menor do que as expectativas. O Tecon Santos projeta uma melhora nas importações na rota da Ásia, associada à expectativa de crescimento das exportações até o final do ano, alavancada pelas demandas de proteína animal frigorificada e pelo algodão.

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, acredita que 2022 representará o começo de um ciclo para o grupo, que investiu em tecnologia da informação (TI) no Tecon Santos, a fim de ter mais visibilidade do mercado de armazenagem alfandegada. “Para os próximos anos,

enxergarmos nossa posição de Santos, sempre na direção de aumentar market share e melhorar qualidade de receita", projetou Sepúlveda durante a teleconferência.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

ALEMANHA PRIORIZARÁ TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE ITENS ESSENCIAIS DE ENERGIA SE NÍVEL DO RIO RENO PIORAR

Informações: Money Times (15 de agosto de 2022)

O gabinete do governo da Alemanha precisa aprovar a legislação provisória, que seria limitada a seis meses, segundo o esboço (Imagem: Pixabay)

A Alemanha planeja dar prioridade ao transporte de materiais e equipamentos essenciais para a produção de energia pelas redes ferroviárias do país caso os níveis de água do rio Reno caiam ainda mais e prejudiquem o transporte fluvial, mostrou um esboço de decreto.

A DB Netz, o braço de rede ferroviária da operadora ferroviária Deutsche Bahn, já reformulou as condições de uso para dar preferência a trens que transportam produtos de petróleo mineral e carvão para geradores, conforme a Alemanha enfrenta uma crise de energia.

"O objetivo é garantir o funcionamento contínuo de usinas, refinarias, redes elétricas e outras infraestruturas relevantes para o sistema", disse o esboço, elaborado pelos ministérios dos Transportes e da Economia, visto pela Reuters.

O texto também fez referência aos equipamentos de gás e transformadores para produção e transmissão de energia, que seriam priorizados em relação aos serviços de passageiros e outros requisitos industriais.

O gabinete do governo da Alemanha precisa aprovar a legislação provisória, que seria limitada a seis meses, segundo o esboço.

Os níveis de água no Reno estão baixos devido ao clima excepcionalmente quente e seco, impossibilitando que muitos navios naveguem nessa rota de transporte crítica com carga total.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

HÁ NOVIDADE NO COMÉRCIO BRASILEIRO COM A CHINA

Informações: Forbes (15 de agosto de 2022)

A parceria comercial entre Brasil e China têm auxiliado o Brasil a obter resultados positivos na balança comercial, o gigante asiático se tornou o destino de mais de 30% das exportações brasileiras. Os resultados da balança comercial brasileira em 2021 mostram superávit de US$ 61 bilhões, com um crescimento de 34% nas exportações em comparação com 2020, com destaque para o incremento nas exportações de 22,2% em agropecuária, que somou US$ 55,19 bilhões. A China demonstra um apetite voraz por alimentos, visando garantir a segurança alimentar da sua população, encontrando no Brasil um parceiro comercial sólido.

No braço de ferro do comércio internacional, o Brasil obteve uma importante vitória nesta semana, foi firmado o maior processo de abertura a produtos brasileiros para a China nos últimos 10 anos. Uma excelente notícia, que consolida nossa posição como um confiável produtor mundial de alimentos. A China abre mercado para importantes produtos como farelo de soja (uma demanda

antiga do setor), proteína concentrada de soja, milho, amendoim, e polpa cítrica. Segundo Ricardo Arioli, engenheiro agrônomo, presidente da Comissão Nacional de Cereais, Fibras e Oleaginosas da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil) foi uma negociação conjunta de produtos que tem bastante interesse para o Brasil, de acordo com a nossa capacidade de produção e exportação, priorizando produtos de segunda safra, como milho, sorgo e gergelim.

Nosso país tem se posicionado como uma opção estratégica no comércio mundial, aproveitando o momento onde a China demonstra necessidade de diversificar seus fornecedores, nos tornando uma opção a Argentina, que está segurando suas vendas, a Ucrânia que infelizmente está ausente devido a invasão pela Rússia e mesmo aos Estados Unidos, que se envolveram em uma crise diplomática, agravada após a visita da presidente da Câmara dos EUA, Nancy Pelosi a Taiwan.

Em reunião entre representantes do ministério da agricultura da China com ministério da agricultura do Brasil foram apresentados protocolos acordados, visando a desburocratização nos procedimentos de vistoria das indústrias e embarques dos produtos brasileiros.

A previsão era de que os embarques para a China seriam liberados somente em 2023, a boa notícia é que houve um acordo em relação ao protocolo sanitário, ao invés de mandar equipes para verificação das unidades de produção, os chineses autorizaram técnicos do Mapa (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) a fazerem estas vistorias, facilitando muito o processo para ambos os lados.

O gigante asiático é uma grande potência agrícola que busca a segurança alimentar e a autossuficiência, mas por outro lado, é também o maior importador e consumidor mundial de alimentos. Segundo Larissa Wachholz, sócia da Vallya Agro e uma das maiores especialistas nas relações entre o Brasil e a China, em entrevista ao Insper: a China é o maior cliente internacional do agronegócio brasileiro. Em 2021, exportamos ao país asiático US$ 41 bilhões, ou 34% em nossas vendas externas no agro. O Brasil é o maior fornecedor de produtos do agronegócio para a China, responsável por aproximadamente 20% de tudo o que o país asiático importa". Diante deste cenário, fica claro o imenso mercado asiático que apesar da elevada produção, continua importando para garantir a segurança alimentar – nosso país tem capacidade de produzir e ser o parceiro confiável para suprir as necessidades de diversificação de produtos, conjuntura ideal para uma relação ganha-ganha.

Visando proteger nosso país das intempéries do comércio internacional, precisamos firmar novos acordos comerciais para adicionar valor às exportações. Acordos comerciais abrem nosso país para oportunidades, auxiliando na consolidação de caminhos, garantindo estabilidade e confiança para o produtor rural, evitando desta maneira, situações como fechamento de mercados, de plantas e outros tipos de atritos.

De acordo com Lígia Dutra, diretora de Relações Internacionais da CNA, para o agro brasileiro ser mais competitivo no mercado internacional, o país precisa buscar novos acordos comerciais e diversificar a pauta exportadora, Segundo Dutra, o Brasil é um grande exportador de produtos do agro, mas tem pouco acesso aos mercados. "Sem acordos comerciais, acabamos concentrando nossa pauta exportadora em commodities, deixando de aproveitar outras oportunidades no mercado internacional que poderiam beneficiar produtos de maior valor agregado".

Com os olhos no futuro e capacidade de planejamento, podemos aproveitar o momento e estruturar novas formas que garantam estabilidade e confiança para nossos produtores rurais.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

OMÃ MODERNIZA PORTO DE DUQM
Informações: Anba (15 de agosto de 2022)

Empreendimento recebeu guindastes inteligentes para transferir contêineres dos navios ao cais. Trata-se da segunda fase de obra de modernização, que foi 86% concluída. – Imagem: ANBA

São Paulo – O Porto de Duqm, em Omã, teve fase de obra de modernização 86% concluída, segundo anúncio feito pela Autoridade Pública das Zonas Especiais e Zonas Francas do país (Opaz) e divulgado na agência de notícias oficial local, a Oman News Agency (ONA).

O projeto englobou fornecimento e instalação de guindastes e pórticos, como parte da segunda parte da implementação de operação comercial no porto, que fica no município de Duqm.

Em agosto do ano passado, a Opaz concedeu à empresa alemã Liebherr o projeto de fabricação, fornecimento, instalação, testes e operação de guindastes e guindastes de pórticos, esses últimos construídos sobre pórticos.

O projeto inclui a instalação de quatro modernos guindastes automatizados para transferir contêineres de navios para o cais do porto, com capacidade de 65 toneladas, além de 12 pórticos de pneus de borracha com capacidade de 41 toneladas.

Os guindastes usam tecnologia 5G e sistemas de fibra ótica para transmissão de dados e controle remoto. Elas têm alto desempenho, com rapidez na movimentação dos contêineres, segundo a ONA. Também há direção inteligente, levantamento e pouso de carga automáticos.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

PORTO DE HOUSTON REGISTRA AUMENTO DE 24% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DURANTE O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2022

Informações: Mundo Marítimo (15 de agosto de 2022)

Imagem: Mundo Marítimo

O Porto de Houston aumentou o movimento de carga em 24% durante o primeiro semestre de 2022. O Diretor Executivo do Porto de Houston, Roger Guenther, observou que a tonelagem de carga geral até junho foi o dobro do volume do ano passado. “As importações de aço estão em níveis que não vimos em quase uma década”, disse ele, já que as instalações públicas de carga geral registraram 2,7 milhões de toneladas até junho. Os terminais de contêineres públicos do Porto de Houston também movimentaram 1,9 milhão de TEUs até junho, um aumento de 18%.

Por outro lado, a Comissão Portuária da Autoridade Portuária de Houston, durante sua reunião mensal regular em 2 de agosto, autorizou mais de US$ 150 milhões em concessões para melhorar a infraestrutura e operação do Houston Ship Channel e do Porto de Houston.

A comissão aprovou um contrato de US$ 40 milhões para a aquisição de três guindastes elétricos STS para o terminal de Bayport. A equipe executiva observou que esse investimento permitiria ao Terminal Bayport movimentar navios de 15.000 TEU, consistente com o investimento do Porto de

Houston no Programa de Expansão do Canal de Navios de Houston – Projeto 11, destinado a acomodar os maiores navios que fazem escala na região.

A Comissão Portuária também aprovou a compra, no valor de US$ 65 milhões, de 26 novos guindastes RTG. Esses novos guindastes, que se somam à frota de 116 RTGs nos dois terminais, visam reduzir as emissões em 70%. Os investimentos do Porto de Houston em equipamentos elétricos e híbridos para os terminais também estão alinhados com sua meta de alcançar a neutralidade líquida de carbono até 2050.

Outro destaque da agenda foi o investimento de mais de US$ 31 milhões no terminal Barbours Cut para a reconstrução dos 4 pátios de contêineres Norte e 5 Norte, que somam um total de 35,2 hectares.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

AUTORIDADE MARÍTIMA E PORTUÁRIA DE CINGAPURA E PORTO DE ROTERDÃ ESTABELECERÃO O CORREDOR VERDE E DIGITAL MAIS LONGO DO MUNDO PARA TRANSPORTE EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

Informações: Port of Rotterdam (15 de agosto de 2022)

Allard Castelein (CEO Autoridade Portuária de Roterdã), Ahmed Aboutaleb (Prefeito de Roterdã), S. Iswaran (Ministro de Transportes e Relações Comerciais de Cingapura) e Quah Ley Hoon (CEO Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura).

Assinado pela Sra. Quah Ley Hoon, Diretora Executiva da MPA, e pelo Sr. Allard Castelein, CEO da Autoridade do Porto de Roterdã no Centro de Convenções Marina Bay Sands à margem da Cúpula Mundial das Cidades, o MoU reunirá as partes interessadas em todo o cadeia de suprimentos para realizar os primeiros navios sustentáveis navegando na rota até 2027. A assinatura foi testemunhada pelo Sr. S Iswaran, Ministro dos Transportes e Ministro Encarregado das Relações Comerciais de Cingapura, e pelo Sr. Ahmed Aboutaleb, Prefeito de Roterdã.

Cingapura e Roterdã estão entre os maiores portos de abastecimento de combustível do mundo, tornando-os ligações vitais nas rotas marítimas asiático-europeias. Embora o transporte marítimo internacional atualmente use principalmente gasóleo marítimo (MGO) e óleo combustível com baixo teor de enxofre, alternativas sustentáveis, como biocombustíveis, incluindo biogás, estão cada vez mais disponíveis. Outras alternativas, como metano sintético, hidrogênio e combustíveis à base de hidrogênio, incluindo amônia e metanol, estão em vários estágios de P&D para futuros testes e implantação.

Cada combustível alternativo tem seus próprios desafios relacionados a custos, disponibilidade, segurança e restrições de alcance devido à menor densidade de energia em comparação com os combustíveis fósseis. Para enfrentar esses desafios, as duas autoridades portuárias concordaram em reunir uma ampla coalizão de carregadores, fornecedores de combustível e outras empresas para trabalhar coletivamente em possíveis soluções.

Além dos combustíveis alternativos, o MoU também visa otimizar a eficiência marítima, a segurança e o fluxo transparente de mercadorias, criando uma via comercial digital onde dados relevantes, documentação eletrônica e padrões são compartilhados. Isso facilitará o movimento contínuo de navios e cargas e otimizará a chegada just-in-time de navios de porto a porto.

As autoridades portuárias trabalharão com o Global Center for Maritime Decarbonisation e o Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero-Carbon Shipping como parceiros de ação, bem como outros

parceiros da indústria em toda a cadeia de suprimentos, incluindo bp, CMA CGM, Digital Container Shipping Association , Maersk, MSC, Ocean Network Express, PSA International e Shell para começar. Isso permitirá que o projeto Corredor Verde e Digital aumente a confiança do investimento, atraia financiamento verde e dê início a pilotos conjuntos de abastecimento e testes para digitalização e uso de combustíveis de baixo e zero carbono ao longo da rota.

S Iswaran, Ministro dos Transportes e Ministro Encarregado das Relações Comerciais de Cingapura, disse: “A descarbonização do transporte marítimo é uma prioridade urgente da ação climática, que requer esforços coletivos de todo o setor marítimo. Como um centro marítimo global confiável, Cingapura contribui ativamente para os esforços da IMO para tornar o transporte internacional mais sustentável e as cadeias de suprimentos globais mais resilientes. Este Memorando de Entendimento com o Porto de Roterdã demonstra como parceiros com ideias semelhantes podem trabalhar juntos para complementar os esforços da IMO. Servirá como uma plataforma valiosa para ideias-piloto que podem ser ampliadas para um transporte internacional mais sustentável”.

Allard Castelein, CEO da Autoridade do Porto de Rotterdam, disse: “O transporte marítimo está entre as indústrias mais importantes para descarbonizar, devido ao seu grande alcance e volume internacional, que continua a crescer. Ao reunir as partes em toda a cadeia de suprimentos ao longo de uma das maiores rotas comerciais do mundo, podemos permitir que as transportadoras mudem para combustíveis com zero carbono e acelerem a transição para um transporte mais sustentável”.

A Sra. Quah Ley Hoon, Diretora Executiva da MPA, disse: “Este MoU fortalece ainda mais a forte parceria entre Cingapura e Roterdã. Reafirma o compromisso de Cingapura em facilitar uma transição de abastecimento de vários combustíveis como parte do Plano de Descarbonização Marítima de Cingapura 2050 e acelera nossos esforços de digitalização para otimizar a eficiência marítima e melhorar a resiliência da cadeia de suprimentos. O piloto complementará os esforços realizados pelo setor de transporte marítimo, incluindo parceiros como o Google Cloud e a IMO para apoiar a descarbonização e a transição da digitalização para o transporte internacional, enquanto trabalhamos para desenvolver e ampliar soluções verdes e digitais para uma adoção mais ampla.”

Bo Cerup-Simonsen, CEO do Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero-Carbon Shipping, disse: “O Corredor Verde Cingapura-Roterdã está totalmente alinhado com nossa estratégia de acelerar a descarbonização da indústria marítima, apoiando os pioneiros. Precisamos de projetos ousados como este para alavancar os aprendizados e desenvolver ainda mais parcerias verdes em toda a cadeia de valor. Conectar parceiros líderes globais em uma das principais rotas comerciais nos permitirá demonstrar soluções de descarbonização concretas e escaláveis que podem informar e inspirar a indústria, bem como os formuladores de políticas em todo o mundo”.

O professor Lynn Loo, CEO do Centro Global para Descarbonização Marítima (GCMD), disse: “O transporte marítimo internacional terá que implantar pelo menos 5% de combustíveis com emissão zero em seu mix de combustíveis até 2030 para que o setor atenda a uma rede alinhada a Paris. - zero alvo. Para esse fim, os corredores verdes fornecem uma estrutura para harmonizar padrões e regulamentos, aumentar a disponibilidade de combustíveis verdes e fortalecer suas cadeias de suprimentos e atrair financiamento verde para a construção de infraestrutura de abastecimento nos portos envolvidos. A GCMD está entusiasmada por ser uma parceira de ação no desenvolvimento do primeiro corredor verde e digital do mundo. Operaremos pilotos significativos de base de rota e porto a porto ao longo deste corredor verde para ajudar o transporte marítimo internacional a navegar e acelerar sua transição para um futuro de zero carbono”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/08/2022

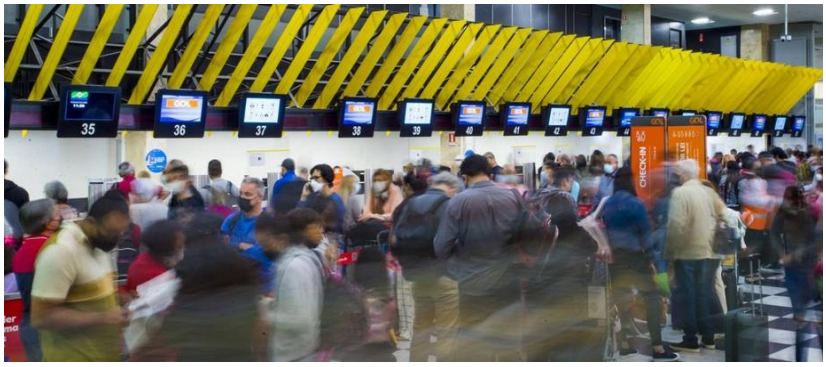
O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

GRUPO CCR FICA FORA DA DISPUTA PELO AEROPORTO DE CONGONHAS

Prazo para apresentação de propostas acabou nesta segunda, e leilão está marcado para o dia 18 na B3

Por Mariana Barbosa



Guiches de check-in no Aeroporto de Congonhas, em SP Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

Terminou nesta segunda-feira o prazo para a entrega dos envelopes para o leilão de Congonhas e demais aeroportos da 7a rodada de concessão. O Grupo CCR, que era tido como um dos favoritos na disputa pelo aeroporto paulista, optou por não participar, segundo fontes ouvidas pela coluna.

A modelagem da concessão de Congonhas tem sido criticada por potenciais investidores e operadores. O aeroporto, que é o mais rentável do país, está sendo leiloado junto com outros 10 aeroportos deficitários. Dentre os 10 aeroportos estão os aeroportos mineiros que no plano original do governo seriam leiloados junto com o Santos Dumont. Após forte oposição do governo estadual e da prefeitura do Rio, o Santos Dumont ficou de fora e os aeroportos foram incorporados ao bloco de Congonhas.

O grupo CCR, que detém concessões em outros setores de infraestrutura como o de rodovias, é hoje um dos principais operadores de aeroportos do país, com atuação também na América Latina. O grupo detém a concessão do aeroporto de Confins, na grande Belo Horizonte, e arrematou seis aeroportos da região central do país no ano passado.

Na sexta-feira, a Abag (Associação Brasileira da Aviação Geral) entrou com pedido de liminar para tentar impedir a realização do leilão da 7a rodada, mas o pedido foi negado. A associação entrou com agravo no fim de semana pedindo a reconsideração da decisão, mas ainda não houve decisão. A Anac e AGU já se manifestaram nos autos.

O argumento da Abag, que teme que a aviação executiva seja expulsa do aeroporto, é de que a modelagem reduz a rentabilidade, o que acaba impactando os usuários do aeroporto, entre eles a aviação executiva. O entendimento é de que, com pressão de custos, o concessionário poderá deixar de fora os aviões de pequeno porte.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/08/2022

PRESIDENTE DO BC DIZ QUE ‘EXISTE UMA PREOCUPAÇÃO’ COM O CENÁRIO FISCAL DE 2023 E QUE DEBATE SERÁ 'CRUCIAL'

Campos Neto disse que será necessário olhar para a sustentabilidade da dívida e para o social

Por Gabriel Shinohara — Brasília

Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto. Agência Brasil

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou nesta segunda-feira que existe uma preocupação com o cenário fiscal de 2023 a partir das incertezas sobre a continuidade de programas estabelecidos este ano, como o pagamento mensal de R$ 600 no Auxílio Brasil.

— Existe uma preocupação com fiscal do ano que vem pela continuidade das medidas recentes e como isso vai se encaixar — disse.

Na ata da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) divulgado na última semana, o Banco Central já havia alertado para uma pressão na inflação por conta de “políticas temporárias de apoio à renda".

O presidente do BC ressaltou que o debate fiscal vai ser crucial em 2023 independente do “prognóstico em relação à política".

— O debate fiscal vai ter que estar presente em 2023 de qualquer forma, independente de qualquer tipo de prognóstico em relação à política porque vai ser uma questão crucial. A gente vai caminhar em um caminho onde qualquer tipo de política vai ter que olhar para o lado da sustentabilidade da dívida e do social ao mesmo tempo e equacionar — explicou.

Nesta segunda, Campos Neto afirmou que parte da incerteza é entender como os programas serão financiados no ano que vem se forem continuados.

— Vocês conhecem uma frase famosa que não existe nada mais permanente do que um programa temporário do governo. Essa é sempre uma coisa que nos aflige. Acho que o que hoje o mercado tem uma ansiedade é entender como é que vai ser o fiscal do ano que vem, como os programas que foram implementados, se forem continuados, como serão financiados — afirmou o presidente do BC.

Tanto a campanha de Lula e quanto o presidente Jair Bolsonaro, os dois candidatos que lideram as pesquisas para presidente, já sinalizaram que o valor deve continuar no próximo ano.

Na avaliação de Campos Neto, apesar da incerteza para o próximo ano, os recentes números fiscais foram uma “surpresa positiva”. A dívida pública vem em trajetória de queda e chegou a 78,3% do PIB em maio.

— A gente entende que teve uma surpresa positiva, tem uma trajetória de subida no curto prazo, independente do que foi feito, mas a gente entende que o número corrente é um número bom — disse.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/08/2022

CRISE DOS COMBUSTÍVEIS: ANP APERTA MONITORAMENTO DA IMPORTAÇÃO DE DIESEL

Para acompanhar estoques, agência determina que produtores e distribuidores que compram no exterior terão de fornecer informações mais detalhadas sobre pedidos

Por Glauce Cavalcanti — Rio

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) apertou o monitoramento do mercado de diesel no país, exigindo informações ainda mais detalhada para acompanhar com lupa a importação por produtores e distribuidores no país.

É mais um passo em medidas adotadas desde março para mitigar riscos de desabastecimento neste segundo semestre diante da restrição na oferta mundial causado pela Guerra na Ucrânia e do aumento na demanda pelo escoamento da safra agrícola no Brasil.

A partir desta segunda-feira, produtores de derivados de petróleo e gás natural e os distribuidores de combustíveis ao importarem óleo diesel A S-10 terão de informar a agência sobre cargas ainda não nacionalizadas, datas em que partiram do porto de origem no exterior, documento de embarque, volume e data em que a chegada ao porto no Brasil é estimada.

Também passam a ser exigidas informações sobre restrições na contratação de cargas ou percepção de risco na importação de diesel, incluindo problemas que poderiam atrasar o transporte. Em paralelo, toda mudança nas previsões de produção de diesel desse tipo neste semestre no país, incluindo casos de paradas de refinarias não programadas, também tem de ser reportada à ANP.

A determinação consta do terceiro comunicado de Sobreaviso no Abastecimento de Combustíveis emitido pelo regulador do mercado de óleo e gás e derivados no país desde março. Naquele mês, a agência frisou que faz o monitoramento do mercado de combustíveis de forma permanente, mas tinha por objetivo intensificar o acompanhamento de estoques e das importações de produtores e distribuidores em meio aos efeitos da Guerra na Ucrânia.

Sérgio Araújo, presidente executivo da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), avalia que o governo avança rumo a um “controle mais fino” da importação e dos estoques de diesel no país.

— Há riscos pelo cenário mundial, então governo e todos os agentes do setor têm de ficar atentos. Uma eventual restrição de oferta neste segundo semestre, quando temos o escoamento da safra no Brasil e inverno no Hemisfério Norte aumentando a demanda, pode elevar a dificuldade para importar diesel. Não dá para cochilar — alerta ele. — Mas acho muito pouco provável haver desabastecimento no país.

Pela alta dependência da importação de diesel, porém, reconhece ele, poderia haver alguma dificuldade pontual. No todo, diz Araújo, o governo vem atuando para mitigar esses riscos.

A ANP levou a consulta pública uma proposta de ampliar os estoques mínimos do diesel A S-10 no país de três ou cinco dias — dependendo da região — para nove no período do início de setembro até o fim de novembro. A iniciativa encontrou resistência das distribuidoras e não foi aprovada pela diretoria da agência em reunião no último dia 5, quando ficou decidido o novo comunicado de Sobreaviso.

— Ao que parece, o risco (de problemas de abastecimento de diesel) subiu e se aperta o monitoramento — diz Magda Chambriard, ex-diretora geral da ANP, considerando o derrubada do projeto de aumento de estoques.

Décio Oddone, outro ex-diretor geral da agência, avalia que o impacto da medida que entra em vigor nesta segunda é baixo, dando continuidade ao que vinha sendo feito.

— É uma preocupação legítima diante do mercado global estressado com a crise russa, ainda que tenha havido uma aliviada no preço do petróleo e das margens de refino. É que o consumidor não compra petróleo, ele compra derivados refinados e isso tem um custo. Essa margem de refino chegou a bater em US$ 60 quando o barril do petróleo estava a US$ 120. Na semana passada, recuou a US$ 45 — destaca ele.

No último dia 11, a Petrobras reduziu o preço do litro do diesel em 4%, a R$ 5,19. Foi o segundo corte em uma mesma semana. No primeiro, o preço do litro do diesel recuou de R$ 5,61 para R$ 5,41.

“Considerando a mistura obrigatória de 90% de diesel A e 10% de biodiesel para a composição do diesel comercializado nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor passará de R$ 4,87, em média, para R$ 4,67 a cada litro vendido na bomba”, informou a estatal na ocasião.

Procurada, a ANP não retornou até a publicação desta matéria.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/08/2022

PETROBRAS BAIXA PREÇO DA GASOLINA PELA 3ª VEZ EM MENOS DE UM MÊS

Redução, que vale a partir de amanhã, é de 4,85% e deve ampliar a deflação de agosto. Barril do petróleo cai com força hoje, com dados fracos da economia chinesa
Por O Globo

A Petrobras voltou a reduzir o preço da gasolina para as distribuidoras. É o terceiro corte em menos de um mês. Desta vez, a redução - que vale a partir desta terça-feira - será de R$ 0,18 por litro ou 4,85%. Hoje, o preço do petróleo cai com força após divulgação de dados fracos da economia chinesa.

O preço da gasolina vai cair de R$ 3,71 para R$ 3,53 por litro na refinarias. Para o consumidor, a queda não será na mesma magnitude, pois o preço final na bomba é composto de outros fatores, como impostos e lucro das distribuidoras.

A queda reforça o resultado negativo que analistas preveem para o IPCA - que mede a inflação oficial do país - de agosto. No mês passado, a gasolina foi um dos principais fatores que puxaram o índice para baixo.

De acordo com a Petrobras, "essa redução (da gasolina) acompanha a evolução dos preços de referência e é coerente com a prática de preços da Petrobras, que busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado global, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações internacionais e da taxa de câmbio".

O barril do petróleo tipo Brent, referência no mercado internacional, era cotado a US$ 93, 98 por volta de 12h40, queda de 4,25%, considerando a entrega para outubro. A cotação recua após os dados sobre a economia da China virem abaixo do esperado, o que levou o país a cortar sua taxa de juros, para estimular a atividade econômica.

Veja as últimas variações no preço
Preço nas refinarias na data em que passaram a vigorar os reajustes desde o início do ano

- 12/01/2022: R$ 3,25
- 11/03/2022: R$ 3,86
- 18/06/2022: R$ 4,06
- 20/07/2022: R$ 3,86
- 29/07/2022: R$ 3,71

A gasolina começou o ano subindo de preço, acompanhando a escala do barril do petróleo. Mais recentemente, a commodity caiu ao patamar anterior ao da guerra na Ucrânia, levando a Petrobras a reduzir o valor do combustível em 19 de julho. Foi a primeira queda desde dezembro de 2021.

Preço do diesel é mantido

A ele, seguiram-se maios dois cortes, incluindo o anunciado hoje. Na bomba, o combustível vinha caindo antes mesmo dos cortes, já que o governo federal conseguiu aprovar um teto do ICMS sobre a gasolina, uma medida eleitoreira do presidente Jair Bolsonaro.

Na quinta-feira passada, a Petrobras reduziu também o preço do diesel nas refinarias, pela segunda vez em menos de uma semana. O valor médio de venda do combustível caiu 4%, de R$ 5,41 para R$ 5,19. Na semana anterior, o preço já havia sido cortado em 3,56%. Hoje, não foi anunciada qualquer mudança no preço do diesel.

Bolsonaro chegou a trocar o comando da Petrobras três vezes, para pressionar a empresa a reduzir os preços. Mas isso só foi possível de fato quando o mercado internacional de petróleo deu trégua.

Em uma rede social, Bolsonaro comemorou a queda do preço da gasolina: "É a terceira redução anunciada nas últimas semanas. Brevemente teremos uma das "gasolinas" mais baratas do mundo", escreveu.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/08/2022

'SOMOS A 2ª MAIOR REFINARIA DO PAÍS E PAGAMOS MAIS CARO PELO PETRÓLEO DO RIO QUE UMA EUROPEIA', DIZ PRESIDENTE DA ACELEN, LIGADA À MUBADALA CAPITAL

Luiz de Mendonça diz que preço é definido com um olho no mercado e outro na Petrobras. Ele está à frente da empresa que administra Mataripe, a 1ª unidade de refino vendida pela estatal
Por Bruno Rosa e Janaina Lage

CEO da Acelen, Luiz de Mendonça Divulgação

A Acelen, holding de energia da Mubadala Capital, o braço de private equity do fundo soberano dos Emirados Árabes Unidos, administra a primeira refinaria privatizada do país, Mataripe, na Bahia. É a segunda maior do Brasil e a primeira do Nordeste. Mas o pioneirismo tem prós e contras. Segundo Luiz de Mendonça, presidente da empresa, o arcabouço regulatório foi pensado para uma estatal que atuava do poço à bomba de combustível.

Comprar petróleo no Brasil para a empresa é mais caro que para uma concorrente europeia. Para definir preço, não basta olhar flutuações do barril, mas conferir o valor cobrado pela Petrobras.

Na sexta-feira, a Acelen anunciou queda de 4% da gasolina e 4,3% do diesel, com valor abaixo do da estatal. Em outros momentos, porém, teve preços maiores que os da Petrobras. Sob gestão privada, a refinaria recebe R$ 1,1 bilhão em investimentos este ano, equivalente a 2,5 vezes o patamar anual das últimas décadas.

Qual é o ônus e o bônus de operar a primeira refinaria privatizada da Petrobras?
Vejo muito mais oportunidade. A dificuldade é que ninguém nunca fez isso antes, uma refinaria desse tamanho privatizada. A estrutura brasileira regulatória, fiscal, tudo que envolve isso, foi construída ao longo dos anos na indústria de óleo e gás para uma Petrobras, que é uma empresa integrada do óleo ao derivado.

As próprias agências reguladoras se acostumaram a pensar na Petrobras, que faz tudo, do poço até a bomba. E a gente chega em uma refinaria que é a segunda do país e a principal do Nordeste.

Temos que desbravar a trilha e falar: 'olha, isso aqui funcionava como Petrobras, mas não para a empresa privada'. Não vou falar que é ônus, mas tem a dificuldade de abrir uma trilha. E tem o bônus de ser o pioneiro. Quando outros estiverem no mesmo momento, já vamos ter um conhecimento adquirido.

Os atuais funcionários da Petrobras têm interesse em migrar para a Acelen?
A Acelen é uma startup que nasceu grande porque é algo que não existia. Assumimos a refinaria em dezembro. A transição com a Petrobras é de 15 meses. Os empregados da Petrobras são contratados como prestador de serviço. E vamos atrair um contingente importante. Até o fim do ano mudam de crachá. Fizemos oferta a todos os empregados da Petrobras.

Já temos assinados mais de 330 pré-contratos. São pessoas que têm interesse em continuar. Trouxemos muita gente de indústrias similares, como Braskem, Dow, Basf, Votorantim. E algumas pessoas aposentadas da Petrobras. O pessoal se aposenta jovem e cheio de gás.

Estamos montando um centro de formação de refino privado, o primeiro do país, com 200 pessoas de origem técnica que são recrutadas. É um convênio com o Senai Cimatec.

Serão quantos funcionários na empresa?
Em São Paulo, tem cerca de cem pessoas. A refinaria terá em torno de 850. Isso representa ampliação do efetivo. Estamos criando oportunidades.

Como é concorrer com a Petrobras, que levou até 50 dias para subir preço no primeiro semestre e reduziu duas vezes o diesel em uma semana agora? Dá para acompanhar?
A gente se movimenta com rapidez muito maior, acompanha o mercado. Óleo, gasolina e diesel, isso é o maior mercado conectado do mundo. O conflito da Ucrânia tem impacto no mundo todo. Não dá para ter o Brasil desconectado. Toda semana a gente olha como o mercado se movimentou, como está a concorrência. E não só a Petrobras, mas a concorrência do importado. E a gente não perde venda. A gente precifica de acordo com o mercado. Não me preocupo só com a Petrobras. Obviamente não tenho as amarras políticas que ela tem.

Caça à gasolina barata: Consulte aqui o preço nos postos da sua cidade mais perto de você
Mas, quando ela demora a reajustar, o seu produto não fica menos competitivo?
Reajusto preços olhando o que o mercado mundial está fazendo e o que a Petrobras está fazendo. Se ela demora muito, vou estar mais caro do que ela num dado momento. Mas nos mercados que a gente se encontra, não vou perder . Vou manter o preço competitivo.

Se a Petrobras for meu maior competidor, vou ter um preço que seja competitivo com ela. Se a Petrobras demora muito a subir o preço, não é a mim que ela está prejudicando, é ao país. O país hoje importa diesel e gasolina, e o Brasil deixa de ser atrativo como mercado. E aí você corre risco de desabastecimento, porque o preço ficou muito defasado em relação ao mercado internacional.

E como essa regulação que não foi pensada para o refino privado afeta o dia a dia?
Estou sendo prejudicado na compra de petróleo. Tenho dificuldade por causa da estrutura fiscal, de como ela é construída e dos benefícios para exportar petróleo. Sou a segunda maior refinaria do Brasil e não consigo comprar petróleo no preço que é exportado a partir do Rio ou da Bacia de Campos. A rigor, pago mais caro na origem do que uma refinaria europeia ou asiática, que está recebendo petróleo.

É o imposto que faz a diferença?
É imposto e otimização fiscal. Temos trabalhado com vários agentes do governo e mostrado essa incoerência, pois às vezes é mais interessante importar petróleo do que comprar no Rio, onde estou a três dias de viagem. Muita gente do governo não percebia essa incoerência: uma refinaria privatizada brasileira tem mais dificuldade de comprar petróleo brasileiro do que uma europeia. Fizemos uma consulta ao Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica).

Há sobrepreço da Petrobras?
Tem carga tributária, vantagem para exportar e, às vezes, você exporta por uma trading e apura menos imposto. A Petrobras consegue driblar isso fazendo preço de transferência entre as refinarias. Eu não.

Qual é o papel da Petrobras, já que ela tem acordo com o Cade para reduzir sua posição dominante no setor?
Primeiro, a Petrobras tem de ter um cuidado, pois sou concorrente e cliente. E me tratar de maneira a ter certeza de que é uma forma isonômica e que uma refinaria dela não consiga comprar em condições mais vantajosas. Ela poderia ser mais proativa, para acelerar a exploração e a produção do petróleo brasileiro. Temos investido duas vezes e meia o dinheiro que era investido nos últimos 34 anos na refinaria.

Por que não há mais investidores privados olhando o setor de refino no país?
Talvez, desde que a gente fechou (a compra) tenha tido muito ruído no país e no mundo da energia. Talvez a percepção de que o Brasil esteja um pouco mais incerto e com um pouco mais de risco tenha prejudicado as negociações.

Qual é o investimento em Mataripe este ano?
Mataripe fazia parte de um network (sistema) da Petrobras de mais de dez refinarias. Estava rodando bem abaixo da capacidade. Algumas unidades tinham até sido paradas. Ela tem 300 mil barris de capacidade e é nesse máximo que a gente quer chegar. Estamos investindo R$ 1,1 bilhão. É um orçamento bastante robusto.

Os planos de investimento vão além da refinaria?
O Brasil tem um tremendo potencial em energias limpas e renováveis, como eólica, solar, combustíveis renováveis e biorrefinarias. Esse é o playground que a gente quer brincar. Temos uma equipe olhando novos projetos, assim como sei que o acionista está olhando outras oportunidades.

O ano teve mais oscilação do que o habitual no mercado de petróleo. Como acompanham?
É 24 horas por dia, fechando o mercado europeu e já abrindo o asiático. Falei com a equipe que a gente está vivendo neste ano tudo que pensou que ia viver nos três a quatro primeiros anos: assumir a refinaria, crise energética, movimentação política, oportunidades, recordes de preços em alguns produtos.

Há risco de faltar diesel?
Está curto, pois você está usando mais derivados de petróleo na produção de energia, como na Europa. E, com as mudanças do embargo da Rússia, toda a cadeia mundial de petróleo ficou desbalanceada. O diesel vai continuar curto por um bom período. Basta acontecer alguma coisa, como um furacão mais forte ali no Golfo do México. Há muito menos estoque. As margens de segurança estão menores.

E o preço neste quadro?
Sempre influencia. Quando o preço fica elevado, retrai um pouco. Esse ano, o consumo de gasolina e diesel no Brasil cresceu mesmo com preço alto. Se a economia encaixar de vez, aí pode ter que importar mais.

O senhor teme mudança em relação ao refino privado no próximo governo?
A gente acredita no nosso projeto. Estamos trazendo investimento que há muito tempo não acontecia no parque de refino nacional. Oxalá tenham outros para fazer o mesmo. É um país aberto, que respeita contrato e tem ambiente jurídico e de negócios favorável. Para quem quer que esteja lá em janeiro, a gente tem confiança de que vai mostrar isso.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/08/2022

DESPENCOU O NÚMERO DE FURTOS DE COMBUSTÍVEIS EM DUTOS OPERADOS PELA TRANSPETRO

Atualmente o furto de combustíveis em dutos é comparado a um furto comum

Por Nelson Lima Neto

Dutos da Transpetro em São Sebastião Edilson Dantas / Agência O Globo

Caiu quase pela metade no semestre que passou o número de furtos de combustíveis em dutos operados pela Transpetro em relação ao mesmo período do ano passado. Apesar da queda, a empresa mantém o alerta para os riscos de acidentes com grandes proporções, consequências do crime pode causar.

Atualmente o furto de combustíveis em dutos é comparado a um furto comum e por isso a companhia busca o apoio de autoridades de segurança pública e dos Poderes Judiciário e Legislativo para mudar a tipificação do crime com aplicação de penas mais rígidas

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ELDORADO REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE R$ 703 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE

A receita líquida somou R$ 1,834 bilhão, uma alta de 16,8% em relação ao segundo trimestre de 2021

Por WESLEY SOUSA - wesley.sousa.wbajornalismo@estadao.com

A Eldorado Brasil fechou o segundo trimestre de 2022 com lucro líquido de R$ 703 milhões, queda de 39,4% em relação ao mesmo período do ano passado. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado ficou em R$ 1,075 bilhão, o que representou um aumento de 6,5% na mesma base de comparação, enquanto a margem Ebitda passou de 64,3% para 58,7% entre os trimestres. A receita líquida somou R$ 1,834 bilhão, uma alta de 16,8% em relação ao segundo trimestre de 2021.

Segundo a companhia, o desempenho da empresa no período foi favorecido pela valorização da celulose no mercado internacional. O preço médio da tonelada chegou a US$ 777, marca 15% superior à obtida no primeiro trimestre de 2022. A valorização da mercadoria decorre de entraves logísticos, que têm dificultado a circulação de produtos entre os continentes, e de restrições à oferta global.

Entre abril e junho, a Eldorado teve um fluxo de caixa livre de R$ 413 milhões e a dívida líquida ao final do trimestre era de R$ 4,403 bilhões, 25% menor em comparação ao mesmo período do ano passado. A alavancagem financeira, medida pela relação dívida líquida/Ebitda ajustado, atingiu o menor nível histórico, de 1,19 vez, contra 2,02 vezes no mesmo período do ano anterior.

No segundo trimestre de 2022, a companhia produziu 466 mil toneladas de celulose, 9% a mais do que no primeiro trimestre de 2021 e 1% superior ao mesmo período do ano passado. Já as vendas de celulose no último trimestre chegaram a 457 mil toneladas, 7,3% a mais do que no trimestre anterior e 4,6% superior ao mesmo período do ano passado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/08/2022

EIKE BATISTA FAZ LEILÃO BILIONÁRIO QUE PODE ENCERRAR SUAS DÍVIDAS; VEJA O QUE SERÁ VENDIDO

Papéis que serão leiloados estavam 'escondidos' em emaranhado de empresas criado pelo ex-homem mais rico do Brasil
Por Vinicius Neder

RIO - A saga judicial-financeira do ex-bilionário Eike Batista pode estar mais perto de um fim. Nesta terça-feira, 16, devem ser conhecidas as propostas por um lote de debêntures da Anglo American, grupo britânico que comprou o projeto de mineração Minas-Rio, da mineradora MMX, de Eike, em 2008. Esses títulos foram 'descobertos' dentro do emaranhado de companhias criadas pelo empresário antes de sua derrocada. O lance mínimo é de R$ 1,25 bilhão, dinheiro que seria suficiente para quitar boa parte dos débitos remanescentes - o empresário informou este ano ter recebido oferta de quase R$ 2 bilhões pelos papéis. Dois fundos internacionais, o Oaktree e o Vox Royalty, e o BTG Pactual estão na disputa, segundo revelou a Coluna do Broadcast no último dia 9.

As maiores dívidas conhecidas de Eike somam algo perto de R$ 2 bilhões - sendo R$ 1,2 bilhão da falência da MMX e cerca de R$ 800 milhões do acordo de delação fechado no Supremo Tribunal Federal no âmbito da Operação Lava Jato. Há ainda uma certa incerteza em relação ao passivo tributário. A União cobra R$ 3,5 bilhões da MMX, mas esse débito é passível de recurso e não tem prazo para ser pago.

Vender as debêntures para quitar as dívidas, porém, não está sendo fácil. Um processo de venda, de dezembro do ano passado, foi suspenso. Este ano, novos leilões judiciais foram convocados. Os títulos estavam no patrimônio da NB4, elo da "cadeia" de firmas usada por Eike para gerir seus bens. Foram localizados pela Associação Brasileira de Investidores (Abradin), cuja origem remonta às primeiras mobilizações de acionistas minoritários lesados pela derrocada do Grupo X e que foi aceita como parte interessada no processo que buscou o patrimônio pessoal de Eike na falência da MMX, segundo Aurélio Valporto, presidente da entidade.

"Começamos a baixar tudo quanto é documento que tinha na Junta Comercial (do Rio)", diz Valporto, lembrando do trabalho de busca por ativos em empresas ligadas a Eike, no início de 2021. "Não conseguíamos achar nada. Até que deu um estalo e falamos: poxa, vamos procurar no emissor. Aí, conseguimos achar a escritura da debênture. Quando fizemos o primeiro 'valuation' (avaliação do valor de determinado ativo) da debênture, falei: isso aqui vale centenas de milhões e o cara estava escondendo!"

Como o ativo é valioso, a descoberta causou uma reviravolta na novela. Na disputa de interesses conflitantes, o empresário falido sempre tende a preferir que nada do patrimônio pessoal entre no processo. Uma vez que algo entra, é de seu interesse que seja vendido por preço elevado o suficiente não só para pagar as dívidas, mas, quem sabe?, para sobrar algo para si. Aos credores, interessa recuperar as perdas. Portanto, basta que o ativo seja vendido pelo equivalente às dívidas - eles nada ganham com valores além. Assessores financeiros, administradores judiciais e demais intermediários ganham um porcentual das operações de venda - para eles, quanto maiores os valores, maiores os honorários, que podem chegar a milhões, no caso da MMX.

Com o aval da juíza Cláudia Helena Batista, da 1ª Vara Empresarial de Belo Horizonte, o administrador judicial Bernardo Bicalho vem tocando a venda das debêntures desde o ano passado. Em dezembro, organizou um "processo competitivo" para encontrar um comprador. A proposta vencedora, de R$ 612 milhões, foi da Argenta Securities, offshore sediada nas Ilhas Virgens Britânicas. O valor é inferior ao total das dívidas, mas, em processos do tipo, é normal os credores aceitarem menos, desde que vejam logo a cor do dinheiro.

As maiores dívidas conhecidas de Eike Batista somam algo perto de R$ 2 bilhões Foto: Fábio Motta/Estadão

Rei das quentinhas

Só que a proposta da Argenta não foi concretizada. A offshore se apresenta como empresa de investimentos. Segundo uma fonte ouvida sob condição do anonimato e documentos, a Argenta pertence à família de Jair Coelho, empresário falecido em 2001 - que ficou conhecido no Rio, no fim dos anos 1990, como o "Rei das Quentinhas", por dominar o fornecimento de refeições para órgãos públicos, com destaque para os presídios fluminenses, e enfrentou acusações de superfaturamento e sonegação fiscal. Jorge Antônio da Cunha Lima Coelho, filho de Jair, assina em nome da Argenta. Um processo de 2021 que corre no TJ-RJ, e tem o espólio do empresário como parte, cita a Argenta como "empresa de propriedade" de Jair Coelho.

Em mais uma reviravolta, neste ano, uma manifestação de Eike e de novos assessores financeiros do empresário pediu que uma nova operação de venda fosse realizada. O motivo: o empresário havia recebido uma proposta para vender as debêntures por US$ 350 milhões, entre R$ 1,8 bilhão e R$ 1,9 bilhão, dependendo da taxa de câmbio, acima, portanto, da proposta da Argenta. A juíza acatou o pedido e, no fim de maio, determinou a realização de um leilão judicial. A proposta de US$ 350 milhões entrou como lance mínimo, segundo o edital do leilão.

A Argenta acionou a 1ª Vara Empresarial de Belo Horizonte para impedir a convocação do certame. Para reforçar que o pagamento dos R$ 612 milhões estaria seguindo os procedimentos conformes, os advogados da empresa anexaram uma carta-compromisso de investidores americanos, que teriam patrimônio sob gestão de cerca de US$ 60 bilhões e estariam dispostos a investir nos papéis. Na carta, o Grupo DiFalco - sediado em Miami, se define como "firma de investimentos" que opera com "private equity" nos Estados Unidos, no Brasil e na Argentina - se apresenta como coinvestidor; os fundos CarVal Investors e Arena Investors, como financiadores.

Não deu certo. A 1ª Vara Empresarial de Belo Horizonte manteve o leilão. Um recurso aos desembargadores do TJ-MG não foi aceito. Mesmo assim, na interpretação da Argenta, caso não haja lances firmes no segundo leilão convocado em julho, o processo de venda de dezembro pode ser retomado, o que garantiria à offshore o direito de levar as debêntures por R$ 612 milhões.

Ofertas nebulosas

Para deixar tudo mais nebuloso, conforme documentos do processo, a oferta de US$ 350 milhões, que suscitou a convocação do primeiro leilão, foi feita por uma empresa chamada RC Group. A colunista Malu Gaspar, do jornal "O Globo", revelou que a firma pertence a Renato Costa, empresário brasileiro radicado nos Estados Unidos e que responderia a pelo menos 18 processos no Brasil, inclusive por passar "cheques sem fundos" e sumir com um carro alugado.

Ao término do primeiro leilão, no início de julho, a RC Group não deu as garantias de que faria o pagamento. Para alguns, lembrou o acordo, anunciado em março de 2021, da MMX com a China Development Integration Limited (CDIL). O investidor chinês estaria disposto a aportar US$ 50 milhões na empresa, mas nunca deu garantias de que faria o investimento de fato - mesmo assim, a apresentação da proposta atrasou o processo de falência. Segundo uma fonte que pediu anonimato, assim como no caso da CDIL, a proposta do RC Group não era "firme".

Para essa pessoa, apenas diante da conclusão definitiva dos leilões judiciais será possível enxergar melhor se a saga de Eike poderá mesmo se aproximar do fim. As debêntures da Anglo são um "ativo muito bom", disse a fonte, mas os valores são elevados - no Brasil, só "cinco fundos" teriam recursos suficientes para fazer esse tipo de operação.

Antes do fracasso do primeiro leilão, o presidente do banco de investimentos BR Partners, Ricardo Lacerda, nomeado assessor financeiro para a operação, disse ao Estadão que havia apresentado os títulos a 43 investidores em potencial até meados de junho. No início de junho, o executivo avaliou que seria possível vender os títulos por cerca de US$ 500 milhões, R$ 2,7 bilhões pelo câmbio médio de julho.

As regras do edital do segundo leilão são mais rígidas, incluindo uma lista de critérios para que os proponentes comprovem sua capacidade financeira. Antes de entregar as propostas, em envelopes lacrados, tinham que ser habilitados. A audiência de terça-feira, 16, para abrir os envelopes, será virtual, por meio da plataforma on-line do TJ-MG, segundo uma fonte. No caso de empate de valores, poderá haver pregão com disputa em viva voz, lance a lance, segundo o edital.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/08/2022

PETROBRAS REDUZ GASOLINA EM R$ 0,18 A PARTIR DESTA TERÇA-FEIRA, TERCEIRA QUEDA EM MENOS DE 30 DIAS

Novo preço nas refinarias será de R$ 3,53 por litro, 4,8% menor que os R$ 3,71 em vigor desde a última redução
Por Gabriel Vasconcelos

RIO - A Petrobras reduziu, pela terceira vez em menos de 30 dias, o preço da gasolina nas refinarias. Desta vez, a queda no preço da gasolina A foi de 4,8% ou R$ 0,18 por litro, que passa de R$ 3,71 para R$ 3,53.

O novo preço passa a valer a partir desta terça, 16. Considerando a mistura obrigatória de 73% de gasolina A e 27% de etanol anidro para a composição da gasolina comercializada nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor passará de R$ 2,70, em média, para R$ 2,57 a cada litro vendido na bomba, informou a companhia.

Posto de combustível em São Paulo

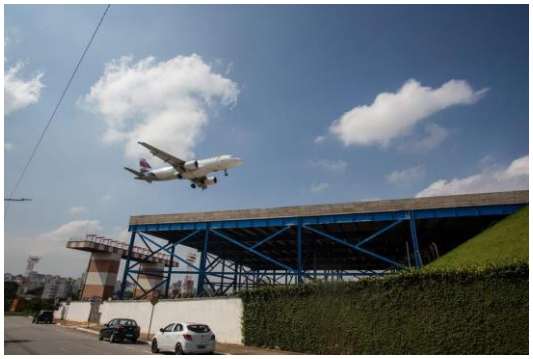
A Petrobras diz que a redução acompanha a evolução dos preços de referência e é coerente com a prática de preços da companhia, que “busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado global, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações internacionais e da taxa de câmbio”.

Desde a primeira queda, em 19 de julho, o preço do litro da gasolina em refinarias da Petrobras já teve queda acumulada de 13%.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/08/2022

GOVERNO RECEBE PROPOSTA PARA CONGONHAS E OUTROS AEROPORTOS NOS LEILÕES DE QUINTA

Certame tem previsão de atrair R$ 7,2 bilhões em investimentos; ministro da Infraestrutura espera leiloar os 15 aeroportos
Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - O governo federal recebeu proposta para todos os três blocos de aeroportos que serão leiloados nesta quinta-feira, 18, na sétima rodada de Concessões aeroportuárias. Um dos terminais que vão a licitação é o terminal de Congonhas (SP), localizado no centro de São Paulo.



Aeroporto de Congonhas lidera o bloco SP/MS/PA/MG dos leilões promovidos pelo governo Foto: Taba Benedicto/Estadão - 29/3/2022

O interesse nos três blocos foi confirmado pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. “Seguimos trabalhando sem otimismo ou pessimismo, mas fazendo acontecer e garantindo o avanço da infraestrutura do país. Dia 18 de agosto, bateremos o martelo na B3, leiloando 15 aeroportos, dos 3 blocos da 7a rodada.”, disse Sampaio nas redes sociais. Os interessados no leilão precisavam entregar suas propostas nesta segunda-feira, 15.

O certame tem previsão de atrair R$ 7,2 bilhões em investimentos. O aeroporto de Congonhas lidera o Bloco SP/MS/PA/MG, formado também por outros dez terminais: Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Carajás (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG).

Os outros blocos da rodada prevista para esta quinta são compostos pelos aeroportos de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), de aviação geral, e pelos terminais de Belém (PA) e Macapá (AP).
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/08/2022

HIDROGÊNIO É ALTERNATIVA PARA DESCARBONIZAR CADEIAS INDUSTRIAIS, DIZ CNI

De 990 projetos de hidrogênio sustentável mapeados no mundo desde o ano 2000, apenas quatro estão no Brasil
Por Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - Dos 990 projetos de hidrogênio sustentável mapeados no mundo desde o ano 2000, apenas quatro estão no Brasil, de acordo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI), que lançará nesta semana o estudo “Hidrogênio Sustentável: Perspectivas e Potencial para a Indústria Brasileira”.

A entidade destaca as oportunidades para consolidar duas tecnologias de produção de hidrogênio no setor industrial. De um lado, o “hidrogênio verde”, a partir de fontes de energia renováveis sem emissão de gases, como a geração eólica e solar. De outro, “hidrogênio azul”, a partir da exploração do gás natural com captura e armazenamento de carbono.

O documento, de 142 páginas, aponta que os setores industriais de refino e fertilizantes têm potencial de uso imediato do hidrogênio sustentável como estratégia de descarbonização. Além disso, os segmentos de siderurgia, metalurgia, cerâmica, vidro e cimento têm grande potencial para adoção do hidrogênio sustentável no curto e médio prazo - entre três e cinco anos.

“Temos todas as condições para ser protagonista no processo de descarbonização da economia no mundo através de tecnologias limpas como o hidrogênio verde”, avalia o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade. “A consolidação do Brasil como produtor de hidrogênio tem o potencial de gerar empregos, atrair novas tecnologias e investimentos e desenvolver modelos de negócios, bem como inserir o país numa posição relevante na cadeia global de valor, o que pode alterar positivamente a balança comercial do País”, acrescenta.

Para isso, a CNI cobra medidas estruturantes voltadas para o desenvolvimento do hidrogênio sustentável, como o fomento à produção de equipamentos para essa finalidade, incentivo ao financiamento para descarbonizar setores competitivos, a criação de uma infraestrutura de

transporte e armazenamento do hidrogênio e a capacitação de pessoas para trabalhar nessa cadeia. A criação de um mercado de créditos de carbono seria um dos principais pilares dessa agenda.

“O foco é a construção de marcos regulatórios que tragam segurança aos investimentos, incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento de tecnologias, adoção das melhores práticas internacionais e promoção de estudos que dimensionem adequadamente o potencial do segmento”, completa Andrade.

De 990 projetos de hidrogênio sustentável mapeados no mundo desde o ano 2000, apenas quatro estão no Brasil Foto: Felipe Rau/Estadão

O estudo da CNI será lançado no evento “Estratégias da Indústria para uma Economia de Baixo Carbono”, nos dias 16 e 17 de agosto, no Palácio Tangará, em São Paulo (SP). A entidade também propõe a criação do Observatório da Indústria para o Hidrogênio Sustentável, que seria uma plataforma para divulgação de informações e análises sobre tecnologias, projetos e políticas públicas voltadas à indústria nacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/08/2022

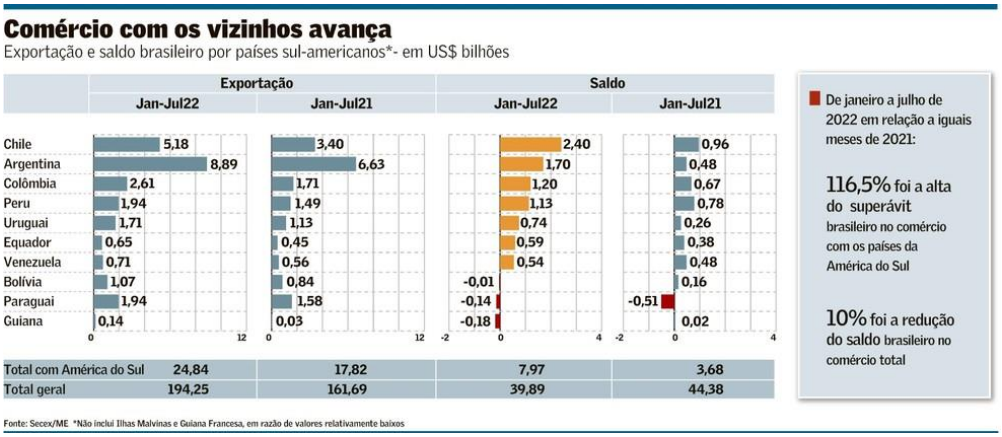
Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PAÍSES VIZINHOS VIRAM ‘VÁLVULA DE ESCAPE’ PARA EXPORTAÇÕES

Em queda no restante do mundo, saldo comercial do país cresce nas trocas com a América do Sul

Por Marta Watanabe — De São Paulo



Depois de recuperarem em 2021 o nível pré-pandemia, as exportações brasileiras para os países da América do Sul avançam neste ano em ritmo mais acelerado que a média total e também em

relação às importações, em contraste com que acontece na balança total do país. Com isso, o superávit comercial nas trocas com os países vizinhos alcançou US$ 7,97 bilhões de janeiro a julho deste ano, mais que o dobro dos US$ 3,68 bilhões em igual período de 2021. O saldo da balança total do país caiu 10% no mesmo período.

Como resultado, a fatia do superávit com os países sul-americanos equivale de janeiro a julho deste ano a 20% do total, em avanço na comparação com os 8,3% de iguais meses do ano passado, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex/ME). As vendas de produtos brasileiros à região somaram US$ 24,85 bilhões este ano e avançaram 39,4%. Os embarques totais do país cresceram 20,1%. A diferença também se deu no ritmo de aumento da importação, com alta de 19,4% no comércio com os vizinhos e de 31,6% quando se olha o total das compras externas do país, sempre de janeiro a julho.

A exportação brasileira aos sul-americanos caiu em 2020 com a eclosão da pandemia de covid-19. Naquele ano, de janeiro a julho, o país exportou aos países vizinhos US$ 12,02 bilhões, valor 27,2% abaixo dos US$ 16,5 bilhões de 2019. Em 2021, com a recuperação econômica na região, a exportação somou US$ 17,82 bilhões, sempre no acumulado até julho. O desempenho dos embarques este ano contribuiu para um superávit levemente acima dos US$ 7,92 bilhões de iguais meses de 2018, antes pico da série desde 1997, considerando o período dos sete primeiros meses do ano.

Para José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), a recuperação das vendas externas ao mercado sul-americano é importante porque a região é tradicionalmente consumidora de produtos manufaturados brasileiros, embora a exportação de petróleo para países como o Chile tenha ajudado também a engordar os embarques e o superávit comercial no comércio regional. Um terço dos US$ 5,18 bilhões que os chilenos absorveram de janeiro a julho em produtos brasileiros foi petróleo, seguido de automóveis, que ficaram com fatia de 7%. Já na importação brasileira de produtos sul-americanos, diz Castro, predominam commodities ou produtos com pequeno beneficiamento.

Dados da Secex mostram que, dos cinco principais itens embarcados aos vizinhos de janeiro a julho, quatro foram manufaturados, todos ligados a automotivo ou transportes. O petróleo liderou a lista, com fatia de 9,4%, praticamente empatado com os 9,03% em carros. Os dois itens foram seguidos por partes e acessórios de automóveis, veículos para transporte de mercadorias e tratores. Os cinco produtos foram responsáveis por 28% da pauta de exportação do Brasil rumo aos sul-americanos.

Lia Valls, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV Ibre), diz que o aumento do valor das exportações brasileiras tem sido acompanhado por elevação das quantidades embarcadas. Segundo dados levantados no âmbito do Indicador de Comércio Exterior (Icomex), a quantidade exportada para a Argentina subiu 14% de janeiro a julho deste ano contra igual período do ano passado. Nas importações houve queda de quantum de 0,7%. Nas exportações para os demais países da América do Sul, diz Lia, o aumento de volume foi de 14,3% enquanto a quantidade importada caiu 7,5%.

A principal explicação para o aumento das exportações, diz Castro, da AEB, é que a maior parte dos países dessa região é exportadora de commodities, itens que tiveram forte elevação de preços, gerando divisas adicionais. Isso, diz, proporcionou a esses países novas oportunidades de importação de manufaturados brasileiros.

Num momento de gargalos logísticos no comércio global, aponta, a proximidade geográfica do Brasil, o custo logístico adaptado à região, a disponibilidade de contêineres e a viabilidade de transporte terrestre incluem-se entre as principais razões de o comércio na região ter sido favorecido.

Castro pondera que não se trata de algo homogêneo. Segundo dados da Secex, considerando o comércio com todos os 11 demais países da região, o Brasil teve déficit com três países de janeiro a julho. O saldo negativo é explicado principalmente pelo fornecimento de produtos ligados a energia. Houve déficit com a Bolívia, do qual o Brasil importa gás, com o Paraguai, que fornece energia elétrica, e com a Guiana, por causa do petróleo. Os guianenses praticamente apareceram neste ano no mapa brasileiro de importações. O Brasil importou deles US$ 313 milhões de janeiro a julho, quase tudo em petróleo.

A Argentina também tem uma situação diferente e específica, aponta Welber Barral, sócio da BMJ Consultoria. A exportação de US$ 8,89 bilhões de janeiro a julho deste ano aos argentinos representa recuperação, com alta de 34% contra igual período do ano passado. Com situação externa ainda difícil, porém, diz Barral, o país não tem divisas disponíveis para permitir uma balança comercial muito desfavorável, o que pode voltar a impactar o Brasil. Recentemente, o banco central argentino baixou novas medidas que já vêm sendo sentidas por alguns setores em que os exportadores são menores e mais pulverizados, relata Barral.

A Abicalçados, que reúne fabricantes do setor calçadista, já se manifesta sobre dificuldades enfrentadas pelas empresas nos embarques à Argentina, mas o efeito disso ainda não apareceu claramente nos números do comércio bilateral, informa.

As restrições impostas pelo sócio do Mercosul para as exportações brasileiras não são algo novo no comércio bilateral, lembra Barral. Elas ganharam corpo com as licenças de importação durante a gestão de Cristina Kirchner, que esteve à frente do governo argentino de 2007 a 2015. E mesmo antes da pandemia, diz, os embarques brasileiros aos argentinos também caíram em razão da crise econômica no país vizinho, que ainda enfrenta inflação alta neste ano.

Para Castro, o cenário mais positivo do comércio com os vizinhos deve propiciar uma exportação brasileira aos sul-americanos de US$ 41 bilhões em 2022. No ano passado essa receita foi de US$ 34,1 bilhões. O superávit com esse grupo de países deve aumentar neste ano, diz, o que contrasta com o que a AEB projeta para o saldo total brasileiro. Após o superávit recorde de US$ 61,22 bilhões na balança total de 2021, Castro estima saldo positivo de US$ 54,13 bilhões ao fim deste ano.

Há incerteza, porém, sobre a sustentabilidade do desempenho do comércio com a vizinhança em prazo mais longo, aponta. Os dados e cenários mostram que o Brasil pode ocupar mais espaços nos mercados de diferentes países da América do Sul. “Depende mais de o Brasil querer aumentar suas exportações e menos de as empresas destes países desejarem ampliar suas importações.” Apesar dos bons resultados alcançados, não se pode considerar esse mercado vizinho como cativo, lembra, pois, a China, principalmente, está ocupando espaços e desalojando o Brasil como principal fornecedor em alguns países.

Lia destaca que, em 2022, o desempenho mais positivo das exportações brasileiras aos vizinhos sul-americanos deve-se à recuperação econômica na maioria dos países. O comércio futuro depende disso e de outros fatores, como o papel dos acordos comerciais com parte dos parceiros e do alinhamento político. O resultado das eleições no Brasil, avalia, também pode influenciar na política externa regional. Em prazo mais curto, diz Lia, a preocupação é com possível desaceleração econômica à frente.

Segundo as projeções de consenso do relatório de agosto da consultoria FocusEconomics, a estimativa é que o PIB da Colômbia cresça 5,8% em 2022 após expansão de 10,6% no ano passado. Para 2023, a estimativa é de alta de 2,6%. No Chile, o crescimento projetado é de expansão de 2% neste ano, após alta de 11,7% em 2021. Para o ano que vem, a estimativa é de crescimento de 0,2%.

Barral lembra que o desarranjo do comércio internacional, sob impacto da pandemia e depois pela guerra entre Rússia e Ucrânia, trouxe desafios comuns a todos os países latino-americanos, como a pressão de preços. No médio prazo, porém, o contexto internacional pode favorecer o comércio

com a Argentina e os demais países sul-americanos. A região, aponta, é uma das poucas do mundo onde não há uma corrida armamentista, o que a torna um fornecedor considerado confiável do ponto de vista político. O movimento de realocação de recursos produtivos nas maiores economias, trata-se, diz Barral, de uma oportunidade para a região na atração de indústrias.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/08/2022

ENAUTA TRABALHA PARA DIVERSIFICAR PORTFÓLIO COM FUSÕES E AQUISIÇÕES

Presidente da Enauta, Décio Oddone, sinaliza que a companhia está estudando possíveis fusões ou aquisições
Por Gabriela Ruddy — Do Rio

A Enauta está trabalhando para diversificar o portfólio de ativos por meio de fusões ou aquisições. A sinalização foi feita pelo presidente da empresa, Décio Oddone, em teleconferência com analistas na sexta-feira. “Reconheço que falta diversificar o portfólio e otimizar a estrutura de capital”, disse o executivo.

Oddone indicou que espera trazer notícias sobre o assunto nos próximos meses. “Não gosto de falar de projetos específicos, tivemos alguns projetos que não deram certo no passado, mas estamos trabalhando”, frisou.

Segundo ele, a companhia segue em busca de novos ativos, mas está atenta ao aumento dos preços do petróleo no mercado internacional este ano. “Vejo algumas companhias falando sobre negociações, nós preferimos ser discretos. Os preços do petróleo subiram muito, temos sido cautelosos quanto a isso”, disse.

Questionado sobre uma potencial aquisição no exterior, o executivo disse que a Enauta não descarta essa possibilidade, mas que avalia projetos preferencialmente no Brasil, pois é onde a companhia tem experiência. “Não temos preconceito, nosso objetivo é geração de valor, pode ser em terra ou mar", disse.

Além disso, Oddone ressaltou que a Enauta não tem projeto para vender uma fatia de participação do campo de Atlanta, na Bacia de Santos, principal ativo da companhia. “Não há nenhum projeto em andamento para desinvestimento em Atlanta. Acreditamos que o potencial desse campo para gerar valor para nossos acionistas é muito grande e é difícil achar ativos que gerem tanto valor”, disse.

O campo, inclusive, deve ter o retorno total da produção em setembro, depois de uma parada programada. Durante a interrupção da produção, Atlanta recebeu investimentos para estender a vida da unidade de produção da área, ampliar a capacidade de tratamento de água, além da realização de inspeções regulares.

De acordo com o diretor de produção da Enauta, Carlos Mastrangelo, Atlanta já passa por um retorno gradual da produção neste mês de agosto. “Tudo ocorrendo bem, teremos os três poços produzindo ao fim de setembro, devendo atingir uma produção em torno de 15,5 mil barris por dia”, disse.

O campo atualmente produz por meio de um sistema antecipado de produção e a plataforma definitiva tem previsão de entrar em operação em 2024. De acordo com Mastrangelo, o projeto definitivo está seguindo o prazo e o orçamento previstos inicialmente.

A diretora financeira da Enauta, Paula Costa, lembrou que a companhia também deve ter maior capacidade de produção e geração de caixa a partir de 2024, com a entrada em operação do

sistema definitivo de Atlanta. “Vemos espaço para melhorar a estrutura de capital e isso ser mais uma oportunidade de criação de valor para os nossos acionistas”, afirmou.

Em relação aos caminhos para a distribuição de dividendos da Enauta, Costa, disse que a prioridade no momento é investir nas atividades da empresa. “Agora a prioridade do caixa é ser investido na atividade, no campo de Atlanta, combinado com a possibilidade de melhoria na estrutura de capital”, afirmou.

Em paralelo, a Enauta está negociando um novo contrato para a venda do petróleo produzido no campo de Atlanta. O presidente da companhia explicou que o contrato atual vai somente até o início do próximo ano, quando estava previsto inicialmente o fim do sistema de produção antecipado da área.

Com a opção da Enauta por estender esse sistema até a entrada da plataforma definitiva, a companhia está negociando o contrato para a venda da produção nos meses até o início do novo sistema de produção.

“Estamos na conclusão das negociações do novo contrato, que vai cobrir o restante da vida útil do sistema. Assim que houver uma decisão, vamos comunicar”, afirmou Oddone.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/08/2022

PETROBRAS ASSINA CONTRATO PARA CONSTRUÇÃO DE PLATAFORMA P-80 NO CAMPO DE BÚZIOS

A nova plataforma será uma das maiores a operar no Brasil, com capacidade de produção de 225 mil barris de petróleo por dia
Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira que assinou um contrato com a Keppel Shipyard, de Cingapura, para a construção da plataforma P-80, a nona unidade que será instalada no Campo de Búzios, localizado no pré-sal da Bacia de Santos.

De acordo com a empresa, a plataforma será própria, do tipo FPSO, unidade flutuante que produz, armazena e transfere petróleo, e com índice de conteúdo local mínimo de 25%. O início da produção está previsto para 2026.

A nova plataforma será uma das maiores a operar no Brasil, com capacidade de produção de 225 mil barris de petróleo por dia, processar até 12 milhões de metros cúbicos por dia e estocar mais de 1,6 milhão de barris.

A companhia diz que o Campo de Búzios deve chegar ao final da décadas com produção diária em torno de dois milhões de barris de óleo equivalente por dia, se tornando o ativo da Petrobras com maior produção.

A Petrobras já opera quatro plataformas no local (P-74, P-75, P-76 e P-77) e outras quatro unidades estão em processo de construção (FPSO Almirante Barroso; FPSO Almirante Tamandaré; P-78 e P-79).
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/08/2022

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US$ 793 MILHÕES NA 2ª SEMANA DE AGOSTO

Valor é resultado de exportações de US$ 6,638 bilhões e importações de US$ 5,845 bilhões no período

Por Valor — São Paulo

Porto de Santos — Foto: Divulgação

A balança comercial brasileira registrou superávit de US$ 793 milhões na segunda semana de agosto, informou nesta segunda-feira (15) a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia. O valor é resultado de exportações de US$ 6,638 bilhões e importações de US$ 5,845 bilhões no período. Em agosto, o superávit acumulado é de US$ 1,966 bilhão e, no ano, o saldo está positivo em US$ 41,856 bilhões.

As exportações avançaram 11,7% pela média diária na primeira quinzena do mês, quando comparadas com agosto do ano passado. O crescimento foi puxado pelos embarques da agropecuária (+47,9%) e da indústria de transformação (+27,7%). Em contrapartida, as vendas ao exterior da indústria extrativa caíram 30% na mesma base de comparação.

Também pelo critério de média diária, as importações cresceram 33,3% até a segunda semana de agosto, quando comparadas ao mesmo mês de 2021. Os desembarques foram puxados pela indústria de transformação (+36,3%), seguidos da agropecuária (+31,5%). Já a compra pela indústria extrativa subiu 2,1% no período.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/08/2022

MESMO COM GUERRA, IMPORTAÇÕES DE ADUBOS CRESCERAM 15% ATÉ JULHO

Volume chegou a 21,8 milhões de toneladas, destacou a Consultoria Agro do Itaú BBA
Por Érica Polo, Valor — São Paulo

As importações brasileiras de fertilizantes cresceram 14,7% nos primeiros sete meses do ano e alcançaram 21,8 milhões de toneladas, destacou nesta segunda-feira um relatório da Consultoria Agro do Itaú BBA. Apesar da guerra no Leste Europeu, a Rússia foi a principal origem das compras, com participação de 24% no volume total.

Desembarque de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: . Divulgação.

O produto proveniente da Rússia continua chegando ao país dentro “da normalidade”, e apenas em julho o país enviou 828 mil de toneladas ao Brasil, 10% mais que no mesmo mês de 2021. Já as compras originadas em Belarus, importante exportador global de potássio, somaram 26 mil toneladas no mês passado, 90% menos do que um ano antes (306 mil toneladas).

“Com as indústrias adiantando o volume de importações de fertilizantes desde o início do conflito entre Rússia e Ucrânia, os adubos têm chegando no Brasil em volume até acima de 2021, o que arrefece as preocupações em relação à disponibilidade de produto”, dizem os analistas do banco.

Com a recente queda de preços dos fertilizantes, observam, as compras do insumo pelos produtores rurais brasileiros podem ter sido postergadas, contribuindo para o aumento do volume armazenado nos portos. O relatório informa que há relatos de estoques elevados, o que pode concentrar o período de entrega e reduzir o volume de importação mensal até o fim do ano.

No início deste mês, a Anda, entidade que reúne as indústrias do segmento, informou que as entregas de adubos entre janeiro e maio aumentaram apenas 1,7% ante os primeiros cinco meses de 2021, para 14,6 milhões de toneladas. Em maio, foram entregues 3,2 milhões de toneladas, um recuo de quase 5% em relação ao mesmo mês do ano passado.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/08/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PORTOS BRASILEIROS CAI 3,3% NO 1º SEMESTRE, INFORMA ANTAQ

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

Os portos brasileiros tiveram queda de 3,3% na movimentação de cargas no primeiro semestre de 2022, em relação ao mesmo período do ano passado, informou nesta segunda-feira (15) a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O setor, formado pelos portos públicos e terminais privados, movimentou 581,3 milhões de toneladas nos primeiros seis meses deste ano.

A menor demanda por parte da China -- influenciada pelo fechamento dos portos em cumprimento a protocolos sanitários relacionados à pandemia da covid-19 --, a estiagem que atingiu a produção de soja e outros fatores, como o desaquecimento da economia global, afetaram as exportações de commodities brasileiras.

De acordo com a Antaq, a navegação de longo curso, atrelada às trocas comerciais com outros países, movimentou 398,3 milhões de toneladas nos primeiros seis meses. Houve retração de 4,8% em relação a 2021.

Setor formado pelos portos públicos e terminais privados movimentou 581,3 milhões de toneladas nos primeiros seis meses do ano — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Os dados da Antaq indicam que os principais parceiros comerciais do Brasil nas exportações são a China (47%) e os Estados Unidos (5%). Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (8%) e Argentina (6%).

De acordo com a Antaq, o setor registrou no primeiro semestre de 2022 a movimentação de 335,9 milhões de toneladas de granel sólido (variação de -4,4%), 148,1 milhões de toneladas de granel líquido (-4,5%), 62,7 milhões de toneladas de contêineres (-4,4%) e 34,7 milhões de toneladas em carga geral (+18,6%).

Entre as principais mercadorias, houve queda na movimentação de minério de ferro (-6,4%), petróleo (-5,6%) e soja (-11,2%). A desaceleração da economia global tem impactado o setor de logística, conforme informou o Valor na última semana.

Apesar da queda no transporte de cargas no primeiro semestre, a Antaq prevê uma recuperação da movimentação na segunda metade do ano, quando é observado historicamente um aumento. A agência estima que o país alcançará a movimentação de 631 milhões de toneladas no segundo semestre, o que representaria o crescimento de 2,9% em relação ao mesmo período de 2021.

Se confirmada essa previsão para o segundo semestre, o setor portuário brasileiro registrará a movimentação de 1,212 bilhão de toneladas no ano de 2022. Este volume representaria uma ligeira queda (-0,29%) em relação ao registado em 2021.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - "O QUE IMPORTA É EXPORTAR"

Por Robert Grantham OPINIÃO 15 Agosto 2022

Quem, como o autor, encontrava-se envolvido com shipping já nos anos 70/80 do século passado haverá de se lembrar do slogan que dá título a esse artigo, que foi lançado no governo do general Figueiredo, sintetizando o direcionamento estratégico das autoridades brasileiras daquele período, tanto no que se referia ao comércio exterior quanto à própria política industrial do país.

Estabelecendo como prioridade a inserção do Brasil no comércio mundial via exportações de bens e serviços brasileiros, essa campanha baseava-se numa ideia ainda mais antiga: "exportar é a solução", de 1964, e que tinha como pano de fundo os crônicos problemas da balança de pagamentos brasileira em virtude da falta de moeda forte suficiente para pagar pelas importações.

Diante disso, os portos brasileiros (predominantemente públicos à época) foram construindo suas estruturas tarifárias de maneira a incentivar as exportações e "penalizar" as importações. Naquele tempo as tarifas ofereciam generosos períodos isentos de armazenagem para a exportação ao passo que as poucas importações eram tarifadas logo a partir da descarga, com custos de armazenagem "ad valorem" crescentes por períodos.

Em 1990, já no governo do presidente Fernando Collor, o país partiu para um processo de abertura comercial como parte do plano de controle da "inflação galopante" e modernização do parque industrial brasileiro, reduzindo gradualmente as alíquotas de importação e derrubando barreiras não-tarifárias.

Com isso o volume de importações começou a aumentar e, consequentemente, as administrações portuárias foram se tornando cada dia mais dependentes das tarifas de armazenagem pagas pelas cargas de importação.

Com o advento da lei 8.630/93 as operações portuárias passaram para a iniciativa privada, e, em 1995, surgiu o primeiro terminal de contêineres concedido à iniciativa privada: Libra Santos. Em pouco tempo as concessões se espalharam por toda a costa brasileira e esses terminais adotaram em boa medida o modelo tarifário dos portos públicos, tendo em vista que o chamado free-time (tempo livre de cobrança de armazenagem) era historicamente menor que o dwell time (tempo de desembaraço da carga), sobretudo na importação. Dessa forma, os terminais continuaram aplicando a tarifa "ad valorem" para as cargas de importação enquanto as cargas de exportação costumavam embarcar antes do vencimento do free time.

Com o tempo, o aumento da corrente de comercio exterior brasileiro, somado à morosidade do processo de liberação de cargas evidenciou em muitos terminais as dificuldades com áreas de armazenagem, propiciando o surgimento dos terminais retroportuários alfandegados, que basicamente possibilitavam aos importadores retirar seus contêineres do terminal molhado, transferindo-os para um "porto seco", onde ocorria o desembaraço aduaneiro, a armazenagem e a liberação da carga.

Evidentemente que a proliferação dos terminais retroportuários foi gerando perdas de receita com armazenagem dos “terminais molhados”, que em muitos casos haviam modelado suas propostas para as concessões contando com as receitas de armazenagem de importação e, portanto, passaram a buscar uma compensação para remunerar a movimentação das cargas que eram retiradas para os portos secos logo após o desembarque (antes do vencimento do free time), quando então surgiu o THC2 – como era chamado o hoje conhecido SSE (Serviço de Segregação e Entrega) – que de fato implica uma movimentação adicional após a descarga, e que outrora estava “embutido” nas tarifas de armazenagem.

Praticamente desde sua implementação há cerca de 20 anos essa cobrança tem provocado um enorme contencioso entre os terminais molhados e os portos secos, com decisões contra e a favor de vários entes governamentais como ANTAQ, CADE e TCU, além de inúmeras decisões não menos contraditórias proferidas pelas diferentes instâncias do judiciário.

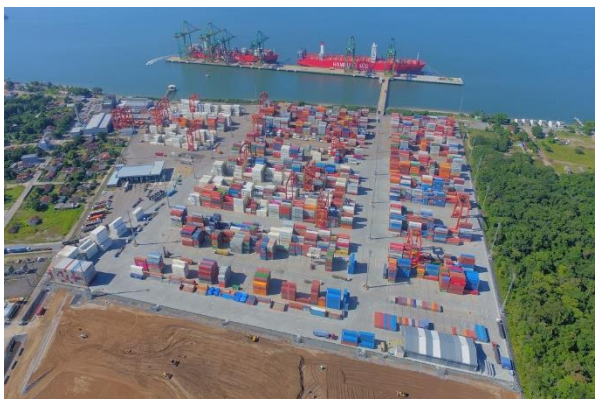
Quando, após um recente entendimento entre ANTAQ e CADE acerca da cobrança, imaginou-se que o assunto estaria pacificado, eis que na sessão realizada no último dia 22 de junho o plenário do TCU concedeu prazo de 30 dias para que a agência reguladora suspenda cautelarmente todos os dispositivos da resolução normativa 72/2022 que permitia a cobrança do SSE pelos terminais de contêineres do país.

Ainda que sem discutir o mérito dessa cobrança, há que se resgatar a origem e os desdobramentos dessa “epopeia” que muitos entendem ser mais uma “jaboticaba brasileira” uma vez que não há registros dessa prática nos principais portos do mundo, onde as cargas são rapidamente liberadas e retiradas do porto para seu destino final, sendo o terminal tão somente um ponto de passagem e onde o modelo de negócio dos terminais tem suas receitas quase exclusivamente baseadas na operação portuária (box rate).

Fato é que, num futuro não muito distante, a evolução da digitalização, o avanço do OEA e do desembaraço “sobre águas” (que agilizam o processo de desembaraço e liberação dos contêineres após a descarga), as receitas com armazenagem deverão se reduzir paulatinamente, levando a uma revisão dos modelos de negócios tanto dos terminais portuários quanto dos retroportuários (que devem cada vez mais se consolidar como operadores logísticos terceirizados).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

INSTALAÇÕES PRIVADAS E FROTA MERCANTE ACOMPANHARAM MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA, AVALIA ANTAQ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Entre 2010 e 2021, agência contabilizou outorgas de 256 instalações privadas, com destaque para TUPs. Número de EBNs no período chegou a 1.181 no primeiro semestre de 2022

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) avalia que as instalações privadas acompanharam o crescimento da movimentação portuária nos últimos 12 anos. A agência reguladora também considera que o número de empresas brasileiras de navegação (EBNs) e o tamanho da frota mercante nacional apresentaram comportamento similar ao crescimento do setor no período.

De acordo com a Antaq, existem atualmente 170 terminais de uso privado (TUPs) no território nacional. Em 2022, foram assinadas cinco novas autorizações dessa modalidade de terminal, que ainda não estão em operação. A legislação do setor estabelece que o TUP tem prazo de cinco anos para se tornar operacional.

Além dos TUPs, o grupo de instalações portuárias compreende estações de transbordo de carga (ETCs), instalações portuárias de turismo (IPTur), IP4 (instalações portuárias públicas de pequeno porte) e registros. Entre 2010 e 2021, a Antaq contabilizou outorgas de 256 instalações privadas, exceto registros, subindo para 261 instalações em 2022.

O superintendente de outorgas da Antaq, Renildo Silva, destacou que existe uma inter-relação das outorgas de EBNs, arrendamentos e instalações portuárias com os volumes movimentados nos portos e terminais portuários. “As instalações privadas acompanharam o crescimento da movimentação portuária. O comportamento das EBNs foi similar”, analisou Silva, nesta segunda-feira (15), durante coletiva de imprensa sobre os dados semestrais da Antaq.

Na ocasião, Silva ressaltou que a quantidade de EBNs acompanhou a expansão da logística portuária nacional. De 2010 a 2021, foram contabilizadas 1.163 EBNs, número que subiu para 1.181 EBNs, em 2022. Considerando embarcações de bandeira nacional e estrangeira, inclusive afretadas a casco nu, a frota passou de 5.474, até 2021, para 5.647 unidades, em 2022.

O superintendente acrescentou que, após 2018 e com os reflexos das mudanças geradas pela Lei 12.815/2013, foram assinados 37 contratos de arrendamento. Nesse período, foram realizadas 42 licitações de áreas portuárias. A área de outorgas da Antaq destacou que, de 2010 até o primeiro semestre de 2022, foram firmados 149 contratos de arrendamento.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

A TECHBAUM ESTARÁ NA NAVALSHORE 2022.

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 15 Agosto 2022

A Techbaum é uma empresa brasileira especializada em tecnologia e conectividade via satélite, nas bandas C, Ka e Ku, internet, voz e dados, para empresas que precisam de soluções para áreas remotas. A empresa trabalha em parceria com a Ruralweb e a Mareste, atendendo o mercado de Oil & Gas, Navegação e Telecom, oferecendo soluções customizadas que inclui a instalação dos equipamentos em modelo comodato.

Na Navalshore, a Techbaum vai anunciar sua nova parceria: será representante da ZPE Systems no Brasil e vai usar um espaço no estande da Mareste para demonstrar as soluções desse novo parceiro.

No Brasil, com escritório em Blumenau (SC), a ZPE Systems fornece soluções de gerenciamento e monitoramento à distância de infraestrutura remota de TI via Out Of Band (OOB). Seis dos 10 gigantes globais de tecnologia utilizam as soluções da ZPE Systems.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

TCP BATE RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO TERMINAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Agosto 2022

111. 862 TEUs foram movimentados em julho; aumento na importação de defensivos agrícolas foi destaque na empresa

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, bateu um novo recorde de movimentação. Em julho, foram registrados 111.862 TEUs no terminal, ou seja, 3227 a mais do que em maio, data do último recorde.

De acordo com a gerente de armadores, Carolina Brown, o recorde célere em menos de dois meses é resultado dos "esforços conjuntos entre o terminal e demais elos da cadeia, com ampliação do nosso quadro de funcionários e otimizações operacionais. Estas ações combinadas possibilitam a movimentação de um volume maior de cargas com eficiência, garantindo um serviço de excelência aos nossos clientes".

Carnes congeladas permanecem como a principal carga movimentada, sendo 50,2% das exportações e 29,3% do total. Apenas no mês de julho, a TCP movimentou 10.303 contêineres refrigerados.

O terminal é considerado o principal corredor de exportações de frango congelado no mundo (em 2021 foram 1.957.000 toneladas). Este ano já houve um aumento de 9,5% nos 7 primeiros meses do ano, comparado a 2021, com 1.167.000 toneladas.

O investimento pesado na área refrigerada, que será ampliada em 43% até 2023, mostra que os números só tendem a crescer. O terminal irá superar o próprio recorde sul-americano de tomadas: de 3.624 chegará a 5.178 tomadas para energização e armazenamento de contêineres.

O transporte ferroviário ocupa grande parte destes números de movimentação. No momento, a TCP movimenta 22% de todos os contêineres de exportação pela ferrovia. No mês de julho, foram 17.138 TEUs no total.

Defensivos agrícolas
O setor químico também apresentou aumento. De janeiro a julho de 2021, os dez maiores clientes de defensivos agrícolas movimentaram 4.790 TEUs, com média mensal de 684 TEUs. Já no mesmo período de 2022, a movimentação quase dobrou: foram 9.153 TEUs, chegando a média mensal de 1.308 TEUs. Isto representa um aumento de 91% na importação de defensivos agrícolas no terminal.

Segundo Giovanni Guidolim, gerente comercial e de atendimento ao cliente, antes da pandemia de COVID-19 o setor agrícola estava crescendo. No entanto, em 2021, faltou matéria-prima do mercado chinês e indiano, o que reduziu a importação. "Em 2022, prevendo a possibilidade de falta de produtos no mercado novamente, os importadores intensificaram as importações de defensivos para antecipar as próximas safras", explica.

Setor Automotivo
Outra área destaque no terminal foi o do setor automotivo com aumento de 18,5% de exportação no período entre janeiro e julho de 2022, em comparação ao de 2021. Com o fim da pandemia de COVID-19, aliado aos altos investimentos das montadoras no setor, foram cruciais para a elevação das movimentações no terminal.

Segundo Giovanni Guidolim, "o crescimento no mercado latino-americano -- como Peru, Chile e Colômbia -- foram cruciais para o aumento nos números. Além disso, houve uma grande compra de componentes produzidos no Brasil para abastecimento nas linhas de montagem na América do

Norte -- como nos Estados Unidos e México. O mesmo acontece na Europa, Suécia, França, Romênia e Bélgica".
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

SIMTECH É DESTAQUE NA NAVALSHORE 2022

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 15 Agosto 2022

Entre 16 e 18 de agosto, a Simtech, empresa especializada na prestação de serviços de representação comercial, marketing e consultoria a companhias nacionais e estrangeiras interessadas em desenvolver oportunidades de negócios no mercado brasileiro, marcará presença na Navalshore, evento líder no segmento de construção naval da América Latina, que acontece no Rio de Janeiro.

Durante o encontro, a Simtech terá um time de colaboradores para apresentar produtos de seu portfólio, apresentar suas credenciais e discutir oportunidades no segmento. "Trata-se de uma grande oportunidade de conhecer e trocar experiências com profissionais altamente qualificados, bem como de estreitar relacionamento com clientes do setor naval", diz Cesar Lynch, presidente da empresa, ao destacar que o setor no Brasil receberá investimentos na ordem de R$ 1 bilhão para construir, reparar, converter ou modernizar embarcações, segundo informações do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM).

Na Navalshore, a Simtech compartilhará o estande com a sua parceira na área de construção naval, a Damen Shipyards, grupo internacional de construção naval e que possui reconhecida capacidade técnica e de inovação, ocupando um papel de destaque internacional no setor.

A Navalshore é o ponto de encontro da indústria naval que reúne armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores nacionais e internacionais. A edição 2022 do evento será realizada na Expo Mag, localizado na avenida Paulo Frontin, 1, Cidade Nova, Rio de Janeiro (RJ).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTA 706 MIL TONELADAS MENSAIS EM JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15 Agosto 2022

Em julho, o Porto de Imbituba movimentou 706,7 mil toneladas, segundo melhor resultado mensal do complexo portuário, ficando atrás de julho de 2021, quando registrou volume que se mantém como o recorde histórico do porto, com 717,8 mil toneladas.

O resultado do último mês representa recuo de 1,5% na quantidade de cargas operadas em relação ao mesmo período do ano passado. Ao todo, o Porto de Imbituba atendeu 25 navios em julho, principalmente com cargas de importação. Fertilizantes, coque, farelo de soja, contêineres e hulha betuminosa foram os principais produtos movimentados.

O Porto de Imbituba movimentou 4,2 milhões de toneladas de janeiro a julho. Segundo as projeções da Autoridade Portuária, a perspectiva é encerrar 2022 com mais de 7 milhões de toneladas operadas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

ARCO NORTE DESPONTA COM MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS POR HIDROVIAS

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 15 Agosto 2022

Arquivo/Divulgação

Relatório da Antaq destaca que, no 1º semestre, terminais do chamado Arco Amazônico responderam por 91% da movimentação entre instalações portuárias realizada pelos rios do país, enquanto movimentação do setor portuário somou 581 milhões de toneladas, queda de 3,3%

O desempenho dos portos e terminais portuários do Arco Norte – denominado Arco Amazônico pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), por estar localizado na Amazônia Legal, incluindo os estados do Norte do Brasil, além do Maranhão – foi o mais significativo da navegação interior. No primeiro semestre de 2022, o Arco Amazônico respondeu, sozinho, por 91% na movimentação entre instalações portuárias de todo o Brasil realizada pelos rios, chegando a 40,8 milhões de toneladas.

O resultado correspondeu a um aumento de 6,8%, na comparação com igual período do ano passado. A região Amazônica transportou 55% do total de cargas pelas hidrovias, com destaque para o Terminal Vila do Conde (PA), que teve alta de 25,4%.

Conforme a agência, desde 2015 a navegação fluvial vem registrando avanços percentuais, em todo o país, acima de outros modais aquaviários. Na comparação com 2010, por exemplo, o crescimento foi de 156%. É o que indicou o resultado do Estatístico Aquaviário, divulgado nesta segunda-feira (15) pela Antaq.

O transporte de cabotagem movimentou 140,6 milhões de toneladas, de janeiro a junho de 2022, com destaque para o transporte de contêineres, que obteve incremento de 2,9% (1,8 milhão de TEUs). As principais mercadorias transportadas foram máquinas e materiais elétricos (+23,7%), arroz (+9,2%) e plásticos (+6,9%).

Segundo o relatório da Antaq, o aumento do preço do frete marítimo para o transporte em contêineres pressionou o mercado a buscar por soluções alternativas como, por exemplo, realizar as operações de exportação do café com a utilização de navios 'break bulk'. De acordo com a autarquia, em 2021 não houve nenhuma movimentação por meio dessa atividade, mas neste ano chegaram a 25.871 toneladas.

A agência ainda destacou a freada no transporte em contêineres de longo curso (5%, em TEU), tendo sido decorrente do cenário internacional de retração nesse tipo de comércio, o que trouxe reflexos por aqui sobre os volumes movimentados, tanto para a queda nas exportações como das importações de mercadorias em portos.

A navegação de longo curso – que é realizada entre portos brasileiros e estrangeiros ou entre eles, utilizando a via marítima ou via marítima e vias navegáveis interiores – movimentou 398,3 milhões de toneladas no mesmo período, queda de 4,8% sobre 2021. Os principais parceiros das exportações brasileiras foram a China (47%) e os Estados Unidos (5%); e das importações foram EUA (24%), China (11%), Rússia (8%) e Argentina (6%).

Dados gerais

O setor portuário brasileiro, em geral, movimentou 581 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2022 (redução de 3,3%), com destaque para as commodities agrícolas que tiveram um aumento de 2,1%. Minerais, combustíveis e contêineres tiveram quedas respectivas de 6,4%, 6,6% e 4,4%.

Produtos como minério de ferro, soja e petróleo puxaram para baixo a movimentação de granéis; já a celulose foi responsável pelo acréscimo nas cargas totais.

Os sucessivos lockdowns da China, por causa da crise sanitária global de Covid-19, afetaram as exportações de algumas commodities brasileiras, como foi o caso da soja, que caiu 7,2% no primeiro semestre deste ano e tende a não ser recuperar nos próximos meses. Em contrapartida, o milho segunda safra (conhecido como safrinha, que teve um aumento de 121%) deve continuar impulsionando a movimentação de granéis nos portos, entre os meses de julho e dezembro de 2022.

Atividades portuárias
No primeiro semestre deste ano, na comparação com igual período de 2021, dentre os complexos portuários públicos os destaques positivos foram o Porto de Santos (SP), que movimentou 62,6 milhões de toneladas (alta de 5,6%) e o Porto do Itaqui (MA), com 15,7 milhões de toneladas (+1,6%). Já os portos de Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ) movimentaram 25,8 milhões e 22,9 milhões de toneladas, respectivamente, resultando em queda de 2% e 11,7%, na mesma ordem.

Dados da Antaq sobre os terminais de uso privado (TUPs) indicaram variações positivas para o Porto de Tubarão (ES), que teve um incremento de 31,5 milhões de toneladas (+11,3%); Tebar/São Sebastião (SP), que movimentou 29,1 milhões (+9,4%); e Ilha Guaíba/TIF (RJ), 12,5 milhões (+2,3%). As quedas nos TUPs foram registradas nos portos de Ponta da Madeira (MA) com 74,1 milhões (-10,8%); Tebig em Angra dos Reis (RJ), com 30,1 milhões (-14,4%); e Tpet/Toil – Porto Açu com 13 milhões (-7%).

* Com informações da Antaq
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

‘MUNDO MÓVEL MAIS ACESSÍVEL’ É O FOCO DA KHV INDUSTRIES NA NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 14 Agosto 2022

Pela primeira vez, a empresa vai expor suas soluções de conectividade móvel e sistemas de navegação inercial, durante a maior feira da indústria naval e offshore da América Latina

Líder global em conectividade móvel e sistemas de navegação inercial, a KVH Industries Inc. – que, por aqui, é representada pela KVH Industries Brasil Comunicação por Satélite – vem inovando para possibilitar um “mundo móvel mais acessível”. É com esse foco que a empresa vai participar dos três dias da Navalshore 2022.

“Globalmente, a KVH projeta, fabrica e fornece serviços de conectividade e conteúdo por meio de soluções de conectividade marítima, em âmbito comercial, para frotas em todo o mundo, além de comunicações marítimas, cobertura global premium, conectividade IoT (Internet das Coisas) e conteúdo para a tripulação”, detalhou o gerente regional de vendas da KVH Industries na América do Sul, Mauricio Rubinsztajn.

De acordo com ele, durante a feira vão ser apresentados os premiados sistemas TracPhone® VSAT da KVH, que oferecem a construção robusta necessária para embarcações marítimas comerciais. “Esses designs de última geração fornecem conexões rápidas, equipamentos totalmente integrados, suporte para aplicativos IoT e gerenciamento de dados e rede integrados e seguros”, informou.

“Nossas robustas antenas de TV via satélite TracVision® oferecem recepção e acesso superiores a canais digitais de TV HD, filmes e música. A tripulação comercial pode desfrutar de um assento na primeira fila, da melhor TV por satélite disponível em serviços de todo o mundo, contribuindo para o bem-estar dessas equipes”, destacou Rubinsztajn.

Segundo o gerente, as tripulações de todo o mundo também estão se beneficiando do KVH Link, um serviço digital de notícias e entretenimento para o bem-estar da tripulação e os principais dados de operações para otimização da embarcação. “A tripulação desfruta de atualizações diárias de notícias, filmes favoritos, TV, música e esportes de todo o mundo. O conteúdo é entregue à embarcação, sem diminuir a velocidade da internet a bordo, podendo ser visualizado em telefones celulares, laptops e TVs.”

Lançamento da empresa
Na Navalshore, a KVH vai anunciar seu mais recente lançamento de produto, em 2022: a rede híbrida KVH ONE™ e os inovadores terminais TracNet™ para conectividade rápida e confiável no mar e nos portos ou cais em geral.

“Os terminais TracNet H30, H60 e H90 apresentam tecnologia por satélite, celular e Wi-Fi sob um mesmo radome (cúpula), com comutação automática e inteligente, com base na disponibilidade, custo e qualidade da conexão de dados para oferecer, continuamente, o melhor desempenho. A KVH vai continuar com seu legado de revolucionar o mercado marítimo, a partir de inovações para velejadores de lazer e embarcações comerciais”, adiantou Rubinsztajn.

Na visão dele, o momento é ideal para conversar sobre o atual cenário da indústria naval tanto aqui quanto no restante do mundo: “No Brasil, a KVH vê a indústria naval começando a se recuperar de um longo período de ajuste, devido à pandemia. Os impactos econômicos afetaram, diretamente, a produção para fornecedores e o investimento em novos hardwares e serviços para embarcações comerciais. Essa era uma situação comum em muitas regiões do mundo, mas as embarcações e frotas comerciais não podiam parar de operar, apesar desses impactos, pois eram responsáveis por atividades vitais, como entrega de petróleo e gás, transporte de bens essenciais e operações marítimas necessárias”.

Na opinião dele, os membros da tripulação eram, frequentemente, obrigados a permanecer a bordo por longos períodos, sem permissão para desembarcar. “Serviços como o nosso KVH Link, que entregam conteúdo de notícias e entretenimento para o bem-estar da tripulação, se tornaram vitais como consequência desse cenário. E a demanda por tais serviços disparou tanto no Brasil como em outros países.”

Presença na feira
A equipe da KVH vai estar presente no estande G32, junto com os parceiros GlobalSat e Intelsat. “Esse é o primeiro ano que a KVH expõe na Navalshore e nossa expectativa é muito positiva. Nossa equipe espera se conectar com os clientes atuais e apresentar novos contatos. A KVH Industries está crescendo no Brasil e estamos ansiosos para gerar mais reconhecimento de nossa marca na indústria naval”, disse Rubinsztajn.

Conforme o gerente de vendas, a empresa possui vários clientes tanto do lado comercial quanto do lazer: “Mas pretendemos oferecer nossos produtos e serviços para um grande número de novos clientes, durante a feira. Essa é uma ótima oportunidade para fazer novos contatos e já agendamos várias reuniões em nosso estande”.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/08/2022

RAYTHEON ANSCHÜTZ DO BRASIL MOSTRA INOVAÇÕES PARA NAVEGAÇÃO DURANTE A NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 14 Agosto 2022

Bússolas giroscópicas, radares, pilotos automáticos, entre outras tecnologias da alemã Raytheon Anschütz GmbH, vão ser expostas na maior feira da indústria naval e offshore da América Latina, no Rio

Sucursal da Raytheon Anschütz GmbH, empresa alemã centenária que atua no setor de navegação, provendo equipamentos de alta qualidade – como bússolas giroscópicas, radares, pilotos automáticos, entre outras tecnologias –, a Raytheon Anschütz do Brasil pretende desenvolver negócios aqui e em toda a América Latina, dando suporte às atividades da empresa, tanto no fornecimento de materiais ao consumidor final, como no atendimento de serviços de forma direta ou por meio de seus agentes de serviços oficiais.

A Navalshore 2022 promete ser uma vitrine para que a companhia apresente suas mais recentes soluções, considerando a presença de armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores nacionais e internacionais, em um mesmo lugar.

“Recentemente, a empresa completou dez anos de atividades no Brasil, sempre crescendo e aumentando nossa presença no mercado nacional. Com a pandemia de Covid-19 e os recentes conflitos na Europa, nós passamos a enfrentar novos desafios, sobretudo, na logística internacional. Esse efeito tem atingido, severamente, os fornecedores de matéria-prima e o gargalo logístico tem se apresentado como fator importante e persistente. Ainda assim, temos conseguido atender às demandas dos nossos clientes, sem grandes impactos financeiros, e oferecido nosso suporte, ininterruptamente”, assegurou Matheus Mendes, responsável pelo setor de operações da Raytheon Anschütz do Brasil.

À Portos e Navios, ele destacou que a empresa vem garantindo sua presença no mercado, como fornecedora das Fragatas Tamandaré, e reforçando seu compromisso com a qualidade e o atendimento ao consumidor final. “Com esse contrato, temos assegurado não apenas o fornecimento dos equipamentos de qualidade Anschütz, como também a mão de obra local, para a manutenção regular necessária e disponível durante todo o ciclo de vida das embarcações. Também esperamos a participação em projetos estratégicos na região, estabelecendo nossa empresa como referência em soluções para a navegação para a América Latina”, comentou Mendes.

Em âmbito local, ele ressaltou que a atual conjuntura da indústria naval tem sido desafiadora: “A história da indústria naval no Brasil é feita de altos e baixos, no entanto, é importante frisar que nosso país tem uma vocação marítima natural, mas conta com um parque industrial naval pouco aproveitado. Porém, acreditamos que essa é uma situação passageira e que o Brasil vai voltar à construção de novas embarcações de grande deslocamento”.

Sobre o restante do mundo, Mendes acredita que a indústria naval também deva voltar a crescer: “Os efeitos da Covid-19 e os recentes desdobramentos na Ucrânia reforçam esse período de baixos níveis de investimentos. Mas acreditamos que isso não deve prosseguir por muito tempo e logo vamos voltar a ter novas construções navais. Também estamos de olho nas evoluções tecnológicas e na inovação e, por isso, seguimos nos preparando para um mundo mais competitivo na área tecnológica, com novos produtos pensados para o meio digital”.

Em relação à presença nos três dias da Navalshore, Mendes prevê que vai ser uma excelente oportunidade para reencontrar parceiros e desenvolver novas parcerias de mercado. “Temos diversas soluções para apoiar os negócios offshore desde as pequenas até as grandes embarcações. Queremos também ouvir as demandas do mercado, até mesmo para melhorarmos nossos produtos e nosso atendimento.”

Soluções na feira
Quem estiver na feira, vai poder ver de perto as soluções da Raytheon Anschütz do Brasil para a navegação, especialmente a nova linha NX. “Vamos levar nossa nova bússola giroscópica Standard 22 NX, que é uma evolução da Standard 22, mas com um visual digital mais moderno. Também vamos apresentar a Standard 30 MF, nossa bússola giroscópica que não exige manutenção”, citou Mendes.

Ele ainda destacou o ECDIS NX, um novo equipamento de cartas náuticas, além do piloto automático PilotStar NX. “Vamos mostrar ainda, virtualmente, nossa Ponte Integrada Synapsis NX e nosso novo eLog, um novo produto que serve para auxiliar a navegação e integrar as informações em uma única plataforma. Além disso, vamos contar com uma equipe altamente motivada, atendendo em nosso estande e apresentando nossas soluções em navegação.”
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2022

FABRICANTE CHINESA DE MAQUINARIA, UMS VAI EXPOR SUAS TECNOLOGIAS DURANTE A NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 14 Agosto 2022

Durante a maior feira da indústria naval e offshore, a empresa vai apresentar soluções complexas em equipamentos de ancoragem, incluindo correntes, âncoras, postes de amarração e outros produtos

Fabricante chinesa de maquinaria de convés, molinetes, guinchos e cabrestantes, a UMS vai apresentar suas tecnologias voltadas para estaleiros, armadores, portos e terminais portuários, durante a Navalshore 2022, que vai ser realizada entre os dias 16 e 18 de agosto, no espaço Expo Mag, Rio de Janeiro.

No encontro, a empresa asiática vai expor soluções complexas em equipamentos de ancoragem, incluindo correntes, âncoras, postes de amarração e outros produtos.

“Estamos em crescimento e iniciamos o desenvolvimento das nossas atividades internacionais. Hoje, já possuímos representantes na Espanha, Grécia, África, Oeste da Ásia e agora estamos focando na América Latina”, contou o CEO da UMS, Kostya Xie, à Portos e Navios.

Segundo o executivo, a indústria naval vem enfrentando desafios decorrentes da pandemia e a China ainda é influenciada por esse cenário, em especial porque as viagens internacionais ainda estão bem limitadas. “Agora, estamos presenciando o momento de retomada e observando as rotas logísticas voltarem à estabilidade e estamos muito felizes em participar de um evento como esse”, analisou Xie.

Em sua opinião, é chegada a hora de procurar novos clientes e novos fornecedores, considerando que o mercado global mudou muito, nos últimos anos: “Temos boas perspectivas para nossos negócios no Brasil, por ser um país em rápido desenvolvimento, com uma indústria naval bastante dinâmica. Nós estamos bastante confiantes no crescimento da indústria naval brasileira, especialmente na navegação fluvial e na cadeia de suprimentos de óleo e gás”.

Para Xie, tanto o governo como as empresas brasileiras estão trabalhando para melhorar a logística e a armazenagem, com o intuito de fluir melhor a produção do agronegócio. E a navegação fluvial será muito estratégica para isso: “Também estamos vendo o crescimento da operação de óleo e gás, que deve trazer mais plataformas e embarcações de apoio para a cadeia, além do aumento de terminais logísticos e portos”.

“Estamos felizes por participar da Navalshore e termos a chance de apresentar nossa companhia e nossos produtos ao mercado brasileiro. Hoje, já temos alguns negócios no Brasil, mas temos

certeza de que esse evento vai nos trazer um número interessante de novos contatos e um profundo conhecimento do mercado", disse o CEO da UMS, informando que a fabricante chinesa vai ocupar o estande F-49 da Navalshore.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2022

USINANDO ANUNCIA DUAS NOVAS FÁBRICAS DURANTE A NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 14 Agosto 2022

Empresa tem expertise em construção de equipamentos – como caldeira, usinagem, jateamento e pintura –, além de outras ferramentas que visam ao atendimento do mercado naval e offshore

Empresa de tecnologias industriais customizadas, com experiência em construção de diversos equipamentos – como caldeira, usinagem, jateamento e pintura –, além de outras ferramentas que atendam ao mercado naval e offshore, a Usinando Soluções Industriais vai aproveitar sua participação na Navalshore 2022 para anunciar o aumento da sua capacidade construtiva, com duas fabricas disponíveis em Itaboraí e Rio das Ostras, no Estado do Rio de Janeiro.

Segundo o CEO da Usinando, Fernando Vieira, durante os três dias da feira, a empresa espera fechar grandes negócios, tendo em vista seu escopo de fornecimento (construção de equipamentos, offshore, embarcações, usinagem, caldeiraria, pintura e prestação de serviço de mão de obra), além de ter uma relação direta com as necessidades do setor, destacando sua filial em Rio das Ostras, na Zona Especial de Negócios (ZEN).

"Essa expectativa também se dá pelo grande resultado que obtivemos na participação da primeira Navalshore, que mudou a trajetória da nossa empresa e atendeu fortemente à indústria naval de Niterói (RJ) e Pernambuco", disse Vieira.

Antes da realização da feira, ele contou outras novidades da empresa: "Em 2021, nós traçamos nosso planejamento estratégico para curto, médio e longo prazo, seguindo um cronograma. Demos um salto de crescimento e obtivemos o certificado de qualidade ISO 9001/2015. A abertura da filial em Rio das Ostras expandiu nossa capacidade fabril no segmento offshore. Adquirimos novas máquinas e equipamentos, realizamos treinamentos e capacitação de pessoal para fornecimento de mão de obra onshore e offshore e ainda ampliamos o atendimento aos nossos clientes".

De modo mais amplo, em relação à atual conjuntura da indústria naval no Brasil e no mundo, o CEO da Usinando acredita que a indústria naval do país ainda depende, principalmente, das condições políticas. "Na indústria offshore, podemos constatar esse cenário pelo valor do barril do petróleo, que é o termômetro do setor. Um segundo tema importante para abordar são as mudanças climáticas que o planeta vem sofrendo, pois envolve um dos maiores investimentos mundiais em energia de recursos renováveis. E eu acredito que os estaleiros possam atender às demandas do setor eólico e solares", analisou Vieira.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2022

WORKSHIP ANUNCIA PARCERIA COM EMPRESA DE BIOTECNOLOGIA NA NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 14 Agosto 2022

Empresa também vai apresentar o Ecofast, o maior absorvedor de petróleo e seus derivados do mundo, com reconhecimento do Instituto Cedre, na França

Distribuidora no Brasil da Cathelco – maior fabricante de sistemas de proteção catódica do mundo e da Autronica e mais reconhecido fabricante de sistemas de detecção de incêndio mundial –, a Workship anuncia que se tornou a mais nova distribuidora da Biosolvit, empresa de biotecnologia brasileira que detém, pelo Instituto Cedre na França, o reconhecimento do Ecofast como o maior absorvedor de petróleo e seus derivados do mundo.

A Workship vai comemorar a boa fase entre parceiros armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores nacionais e internacionais, durante a Navalshore.

CEO da Workship, Alisson França adiantou que seu planejamento de negócios está alinhado ao viés de crescimento do mercado nacional e ainda previu um aumento de participação da companhia nos setores naval e offshore. “Com a alta da demanda pós-pandemia, a indústria se mostra aquecida em curto prazo, o que traz resultados imediatos, e deve permanecer assim nos próximos anos”, disse o executivo.

Para ele, além da oportunidade única de rever clientes, parceiros e amigos, após mais de dois anos sem feiras presenciais, a Navalshore é o lugar ideal para fazer negócios. “Será a primeira feira, no Rio de Janeiro, onde estaremos apresentando o Ecofast e demonstrando seu poder natural de absorção do petróleo e seus derivados”, reforçou.

França revelou que, durante a Navalshore, a Workship vai apresentar o Bioblue – um pequeno aquário para a demonstração da absorção do petróleo, em comparação a outros absorvedores do mercado, feito em polipropileno, poliuretano e sintéticos.

“Também vamos mostrar o AutroGuard, um novo e revolucionário AutroGuard Protetor Multicritério, que possui uma nova geração de tecnologia e simplifica a instalação e o comissionamento, aumentando a segurança na detecção de incêndio, de uma maneira geral. Extremamente dinâmico, ele fornece uma detecção confiável e reduz, bastante, o tempo de resposta ao início do incêndio e alarmes incômodos (falsos)”, informou o CEO da Workship.

Ele ainda acrescentou que o mesmo protetor é configurável por meio de software para fumaça, temperatura ou multisensor, cobrindo várias aplicações. “As tecnologias DYFI 3D e Self Verify com algoritmos têm funções que eliminam os falsos alarmes, trazendo um autoteste diário e garantindo o conhecimento do correto nível de sensibilidade do protetor, no decorrer de toda sua vida útil.”
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2022

DAMEN SHIPYARDS LEVARÁ SOLUÇÕES MARÍTIMAS DE ÚLTIMA GERAÇÃO À NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 14 Agosto 2022

Empresa tradicionalmente familiar estará presente na maior feira da indústria naval e offshore da América Latina, ao lado das parceiras Simtech Representações e Endratech Engenharia e Equipamentos

Ancorada em um extenso portfólio de produtos e serviços para os mercados de dragagem, defesa, segurança, transporte fluvial e soluções de reboque, a Damen Shipyards, que participará da Navalshore 2022, também disponibiliza um amplo escopo de componentes para a indústria marítima.

“O fator de união desse portfólio é a ampla visão da empresa que, por sua posição de liderança em padronização e construção em uma série de embarcações, fornece soluções marítimas de última geração, a clientes de todo o mundo, para serem utilizadas com responsabilidade e eficiência, aproveitando o potencial crescimento dessa indústria”, ressaltou Robin Segaar, gerente de vendas da Damen no Brasil.

Ele vê como ótima oportunidade estar presente na edição de 2022 ao lado de suas parceiras Simtech Representações e Endratech Engenharia e Equipamentos. “Após o período de pandemia, com as possibilidades reduzidas de interação pessoal, é emocionante receber pessoalmente e compartilharmos nossa visão sobre os desdobramentos do mercado com parceiros, clientes e amigos que compõem esse setor”, reforçou Segaar.

Portfólio da empresa

No mercado brasileiro desde o início da década de 1990, a Damen Shipyards atua e fornece, predominantemente, soluções seguindo o conceito da “Cooperação Técnica Damen” (DTC). “Nossa abordagem proporciona um atendimento personalizado às necessidades do cliente brasileiro, seja um estaleiro ou uma empresa operadora. Com base na solução comprovada da Damen, um pacote de materiais e serviços que permite a construção de um estaleiro no Brasil, adotando as mais recentes tecnologias”, destacou o gerente de vendas.

Segundo ele, como a Damen Shipyards existe há muito tempo para apoiar o mercado marítimo, a companhia segue empenhada em seu ritmo de crescimento: “Nos últimos anos, temos investido em nossas parcerias dentro do país, com resultados positivos, mesmo durante os recentes períodos difíceis do mercado brasileiro. Estamos confiantes em trazer soluções sustentáveis e digitais, como ponto focal para os próximos anos”.

Segaar ainda analisou a situação macroeconômica do mundo, considerando a demanda por soluções de transportes confiáveis, que têm sido bastante impulsionadas: “Mais especificamente durante a pandemia, tornou-se evidente o quão dependentes nossas sociedades são da logística marítima e o impacto potencial dela em nossas vidas, quando há uma interrupção em algum lugar e ao longo da linha. No mercado brasileiro, isso foi ampliado com a aprovação do BR do Mar, que deve permitir maior desenvolvimento e otimização das soluções de navegação interior e de cabotagem, essenciais para o crescimento das capacidades logísticas dos países”.

De acordo com o gerente de vendas, a Damen Shipyards acredita que oceanos, mares, lagos e rios oferecem, à humanidade, uma gama crescente de possibilidades nas áreas de comércio, alimentação, energia e recreação. “Oferecemos soluções marítimas sem precedentes para isso, por meio de design, construção naval, reparo naval e serviços correlacionados, além de plataformas versáteis que conectam o mundo.”

Tecnologia comprovada

Conforme Segaar, os navios da Damen combinam tecnologia comprovada com inovação, inspirando e elevando o padrão em termos de segurança, confiabilidade, eficiência, facilidade de uso e, crucialmente, com sustentabilidade. “A situação energética desenvolvida na Europa e o efeito nos preços globais da energia permitem investimentos em novas soluções energéticas, mais sustentáveis e em escala mais ampla”, ressaltou.

Ele acredita que essa mudança na matriz energética global deva trazer boas oportunidades para o setor de construção naval brasileira e mundial: “A chave para o sucesso, nesse sentido, é fazer parcerias com fornecedores confiáveis de tecnologias e integrá-los aos projetos de embarcações. Esse papel de integração envolve o fornecimento de uma solução confiável para o mercado e é isso que a Damen Shipyards vem desempenhando, há muitos anos”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2022

CONTRATO COM MAERSK SERÁ PRIMEIRO DO CICLO DE NEGOCIAÇÕES DA SANTOS BRASIL EM 2023

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12 Agosto 2022

Divulgação

A partir de março do próximo ano, operadora do Tecon Santos vai rever termos com outros 12 armadores. Santos Brasil projeta melhora nas importações na rota da Ásia, associada à expectativa de crescimento das exportações até final do ano

A Santos Brasil terá um ciclo de negociações contratuais com 13 armadores a serem realizadas ao longo de 2023, conforme a aproximação do término da vigência dos termos. O primeiro deles será com a Maersk, cujo contrato vence em março do próximo ano. O diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Buteri, afirmou a investidores, na última quinta-feira (11), que a empresa está confiante com esse processo e que esse será o ponto inicial de um longo ciclo de negociações entre o terminal e os transportadores marítimos.

"A partir da conclusão da negociação com a Maersk, que terá que ser realizada até março de 2023, todos os demais [contratos com os] 12 armadores que temos como clientes serão renegociados pelo tempo de contrato combinado com a Santos Brasil", explicou Buteri, em teleconferência com analistas sobre os resultados da companhia no segundo trimestre.

Ele acrescentou que a empresa vem buscando equalizar os preços praticados em seus terminais de contêineres a patamares de mercado em portos com qualidades equivalentes. Buteri disse que, em 2021, foram firmados contratos de curto prazo, com cerca de dois anos, para serem renegociados a partir de 2023. O BTG Pactual estima um gap de 40% de precificação do Tecon Santos em relação a outros terminais de benchmarking.

O diretor comercial destacou que o impacto da Covid-19 nos volumes de carga, em junho, foi significativamente menor do que as expectativas. O Tecon Santos projeta uma melhora nas importações na rota da Ásia, associada à expectativa de crescimento das exportações até o final do ano, alavancada pelas demandas de proteína animal frigorificada e pelo algodão.

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, acredita que 2022 representará o começo de um ciclo para o grupo, que investiu em tecnologia da informação (TI) no Tecon Santos, a fim de ter mais visibilidade do mercado de armazenagem alfandegada. “Para os próximos anos, enxergarmos nossa posição de Santos, sempre na direção de aumentar market share e melhorar qualidade de receita”, projetou Sepúlveda durante a teleconferência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2022