

INFORMS

INFORMATIVO
MERCADO SHIPPING

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

Edição 088/2022
Data: 19/07/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DIESEL SEGUE NAS ALTURAS E SUFOCA CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS: "SEM LUZ NO FIM DO TÚNEL"	4
BE NEWS – BRASIL EXPORT	5
EDITORIAL – ITAQUI E A NOVA ROTA DA SEDA.....	5
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR	5
NACIONAL - HUB – CURTAS	6
Rumo 1	6
Rumo 2	6
Rumo 3	6
Contratações.....	6
NACIONAL - CNI AFIRMA QUE MINFRA JÁ EMPENHOU MAIS DE 80% DO SEU ORÇAMENTO	6
REGIÃO NORDESTE - CHINA MIRA O PORTO DE ITAQUI (MA) PARA EXPANSÃO DA NOVA ROTA DA SEDA	8
REGIÃO NORDESTE - COM NOVO CALADO, PORTO DO RECIFE REGISTRA CRESCIMENTO DE 90% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	10
REGIÃO SUDESTE - CORTE NO ICMS IMPULSIONA COMPETITIVIDADE DO ETANOL, DIZ SIAMIG	11
REGIÃO SUDESTE - CLI ADQUIRE CONTROLE DE TERMINAIS DE GRÃOS E AÇÚCAR DA RUMO NO PORTO DE SANTOS	12
REGIÃO SUDESTE - AUMENTO DE CAPITAL EM MAIS DE R\$ 500 MILHÕES PARA INVESR NOS TERMINAIS	14
REGIÃO SUL - PORTO DE ITAJAÍ (SC) MOVIMENTA 8,3 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE	15
PORTUGAL - CONSÓRCIO EUROPEU QUER PRODUZIR E EXPORTAR HIDROGÊNIO VERDE DE SINES	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	16
PRATICAGEM: PLANEJAMENTO PORTUÁRIO GANHA LIVRO COM RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS	16
SPA PUBLICA ANUÁRIO COM DADOS ATUALIZADO SOBRE O PORTO DE SANTOS	18
MARINHA LANÇA CONCURSO DE NÍVEL TÉCNICO PARA TRABALHAR COM SUBMARINOS E INSTALAÇÕES NUCLEARES	18
FIESP: IMPACTOS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS SERÃO DESAFIO PARA PRÓXIMO GOVERNO BRASILEIRO	19
SHELL ASSINA ACORDO PARA TESTAR CADEIA DE FORNECIMENTO DE HIDROGÊNIO LÍQUIDO RENOVÁVEL.....	21
JORNAL O GLOBO – RJ.....	22
PREÇO DA GASOLINA FICA ALINHADO COM O CENÁRIO EXTERNO APÓS REDUÇÃO DA PETROBRAS	22
BNDES PODE COMPRAR ATÉ R\$ 100 MILHÕES EM CRÉDITOS DE CARBONO AINDA ESTE ANO	23
BRASIL TEM MELHOR AMBIENTE PARA PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS DA AMÉRICA LATINA E CARIBE, DIZ BID	24
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	26
EMBRAER RECEBE ENCOMENDAS DE 28 JATOS DE COMPANHIAS DOS EUA QUE SOMAM R\$ 2,7 BILHÕES.....	26
CAIXA FAZ TROCAS EM CARGOS DE VICE-PRESIDÊNCIA E NA ESTRUTURA DE GOVERNANÇA	27
INFLAÇÃO NA ZONA DO EURO ATINGE RECORDE DE 8,6% EM JUNHO.....	27
ANTT REAJUSTA PISO DO FRETE RODOVIÁRIO EM ATÉ 1,96%.....	28
ENERGIA SOLAR SE TORNA A TERCEIRA FONTE DE ENERGIA EM POTÊNCIA DO BRASIL	29
‘NÃO FAZ SENTIDO EXISTIR ESTATAL DE CAPITAL ABERTO’, AFIRMA CONSELHEIRO DA PETROBRAS	29
VALOR ECONÔMICO (SP).....	31
CRISE NOS OCEANOS EXIGE CONHECIMENTO MULTISSETORIAL.....	31
CHINA PRECISARÁ DE ESFORÇOS “MINUCIOSOS” PARA ESTABILIZAR A ECONOMIA, DIZ PRIMEIRO-MINISTRO.....	33
USINAS ACELERAM FIXAÇÃO DE PREÇOS DE AÇÚCAR PARA 2023/24.....	33
ANEC REDUZ ESTIMATIVAS PARA EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO EM JULHO.....	34
EXPORTAÇÕES DE MILHO POR PARANAGUÁ CRESCERAM 221% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	34
ANALISTAS VEEM BALANÇOS AINDA RESISTENTES NO SEGUNDO TRIMESTRE.....	35
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	37
BRASIL DEFENDE QUE MITIGAÇÃO DE GEE INCENTIVE TECNOLOGIAS E ADEQUAÇÕES EM TERRA	37
MILHO PUXA EXPORTAÇÕES DE GRÃOS COM EFEITO ATÍPICO NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	38
CONSELHO DO FMM PRIORIZA R\$ 890 MILHÕES PARA NOVOS PROJETOS	40
‘TAKE OR PAY’: ARMAZÉNS DO PORTO DE SANTOS PODEM REQUERER RESTITUIÇÃO DE ISS.....	41
PRODUÇÃO NO CAMPO DE PEREGRINO FOI RETOMADA.....	42
K-LINE E NEXUS REALIZAM MAIOR OPERAÇÃO DE TRANSBORDO DE VEÍCULOS DA HISTÓRIA DO PORTO DE SUAPE.....	43
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 19,3% NO 1º SEMESTRE	44
CAPACITAÇÃO PORTUÁRIA REDUZ ACIDENTES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS.....	44
ORIENTAÇÕES AO ANEXO VI DA MARPOL AVANÇAM EM ‘RITMO ACELERADO’, INFORMA DPC	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 088/2022
Página 3 de 47
Data: 19/07/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA47

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM47



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DIESEL SEGUE NAS ALTURAS E SUFOCA CAMINHONEIROS NO PORTO DE SANTOS: "SEM LUZ NO FIM DO TÚNEL"

Semanas após o corte do ICMS sobre os combustíveis, não há redução significativa no preço do diesel

Por: Ágata Luz



Sebastião, que atua como caminhoneiro há 50 anos, diz que categoria vive pior cenário das últimas décadas - Foto: Matheus Tagé/AT

Três semanas após o anúncio do corte do ICMS sobre os combustíveis, adotado pelos estados brasileiros para diminuir o preço nas bombas, não há redução significativa no preço do diesel e o custo do abastecimento segue sufocando o bolso dos caminhoneiros que trabalham no Porto de Santos.

Um levantamento nacional da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) mostra que o preço médio do diesel caiu 1,18% nas últimas quatro semanas, depois de uma elevação de 49% entre dezembro de 2021 e junho deste ano.

Atualmente, os caminhoneiros desembolsam, em média, R\$ 7,48 por litro no País. Um valor que prejudica o trabalho de profissionais do volante como Sebastião Moreira da Silva, de 68 anos e que atua como autônomo no Porto de Santos. "Não fez diferença nenhuma (redução do ICMS). Se continuar desse jeito, a gente vai pagar para trabalhar".

Há 50 anos na profissão, ele diz que a categoria vive o pior momento. "Está piorando mês a mês e a gente não vê luz no fim do túnel. Estou quase no fim da carreira. Se não fosse por isso, eu abandonava", desabafa o caminhoneiro, que reclama dos últimos reajustes no diesel e da elevação dos custos de manutenção. "Eu colocava R\$ 1,9 mil para encher o tanque, agora são R\$ 2,4 mil. Já um pneu que hoje custa R\$ 3 mil, antes era R\$ 1,8 mil. Tudo aumentou".

Os problemas também são sentidos pelo caminhoneiro autônomo Adelson Silva, de 43 anos, morador de Guarujá. "O diesel continua no mesmo preço e a gente não vê um cenário de melhora, é daí para pior. Além disso, se estoura o pneu ou dá qualquer outro problema na manutenção do caminhão, pagamos para trabalhar. A gente fica à mercê do governo".



O caminhoneiro autônomo Adelson Silva diz que categoria chega a pagar para trabalhar Foto: Matheus Tagé/AT

Por outro lado, o preço da gasolina teve queda de 17,86% nas últimas quatro semanas, despencando de R\$ 7,39 para R\$ 6,07 o litro. O diretor do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), José Carlos Ornellas Priante, explica que isso ocorre devido à alíquota do ICMS aplicada.

"O ICMS na gasolina e outros derivados do petróleo era alto, por isso houve redução forte no preço. Em compensação, São Paulo já cobrava o mínimo



no diesel, que é 13%. Então, não mudou nenhum centavo. Esse corte foi para os estados que estavam abusando em cima do ICMS do diesel”.

Como saída diante do alto preço do combustível, o representante do Sindisan diz que as empresas repassam os valores aos clientes. “Infelizmente, temos que repassar. Caso contrário, o custo fica maior do que se recebe e a conta não fecha. O sindicato não instrui o repasse de um valor mínimo, mas no último reajuste que teve, em junho, o impacto no valor do frete foi de 3%”.

O presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Santos, diz que o corte do ICMS “não teve impacto nenhum”, mas o sindicato é a favor de medidas que reduzam impostos em geral. “Qualquer redução de impostos que possa amenizar os impactos dos constantes aumentos dos combustíveis é um alento”.

Apesar de intitular o preço do combustível como “um grande vilão para o custo operacional”, o presidente do Sindicam afirma que são necessárias mudanças estruturais no setor, como incentivos fiscais para renovação de frota, pontos de parada para descanso, fim da política de Paridade de Preço Internacional (PPI) e fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) “para certificar que o piso mínimo de frete, pagamento do vale-pedágio e estadias estão sendo pagos conforme as leis vigentes”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ITAQUI E A NOVA ROTA DA SEDA

DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR

A política de expansão comercial da China tem crescido nos últimos anos e atingido diferentes países, principalmente africanos e sul-americanos. Denominada Belt and Road Initiative (BRI ou, em tradução livre do inglês, Iniciava Cinturão e Estrada), também conhecida como Nova Rota da Seda, a estratégia visa identificar parceiros estratégicos ao redor do globo, estabelecer rotas até suas zonas de produção e, se necessário, garantir os investimentos necessários para que seus produtos tenham condições de ser escoados. Para isso, não descarta a realização de investimentos na infraestrutura de transportes desses locais, como em ferrovias e portos.

O objetivo é relativamente simples. O projeto aponta os produtos necessários para a sociedade chinesa, de alimentos a insumos para seu desenvolvimento industrial e tecnológico. E busca garantir as condições para que esses artigos sejam escoados até o país.

Nesse cenário, o Porto de Itaqui, no Maranhão, foi considerado como um ponto estratégico para a expansão da Nova Rota da Seda. Seu potencial foi destacado pelo professor Paul Lee, da Universidade de Zhejiang, durante simpósio em São Luís (MA) na semana passada, como mostra reportagem publicada nesta edição do Jornal BE News. Entre as características do complexo marítimo citadas, estão a profundidade de seu acesso aquaviário, 22,3 metros, e suas conexões rodoviárias e ferroviárias.

A integração da infraestrutura e da logística de comércio exterior brasileira com a política comercial chinesa é interessante para ambas as nações. A China é parceiro estratégico e mantém bom relacionamento com o Brasil. Mas deve ser acompanhada com atenção pelas autoridades. A princípio, o interesse de Pequim de garantir o escoamento de commodities pode levar ao financiamento de obras necessárias para o desenvolvimento do corredor comercial de Itaqui, garantindo, por exemplo, o barateamento de seus custos, o que é positivo para os dois parceiros.



Mas é importante monitorar os termos dessas parcerias, de modo a garantir que os compromissos assumidos estejam dentro do escopo dos planos de crescimento brasileiros.

Em qualquer país, o setor de infraestrutura é área estratégica e assim deve ser tratado, tendo a supervisão das autoridades pertinentes. Ao mesmo tempo, parcerias internacionais são usuais e sempre bem-vindas, especialmente na atual fase de desenvolvimento do Brasil, em que a oferta de recursos pode alavancar empreendimentos essenciais. Ambos os interesses podem coexistir e serem atendidos. Para isso, basta atenção e clareza nos verdadeiros objetivos a serem alcançados, que, no caso do lado brasileiro, é o crescimento de sua economia e a proteção de seus interesses a longo prazo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

Rumo 1

O anúncio da Rumo (Grupo Cosan) de que venderá 80% de seu controle acionário em seus terminais de graneis agrícolas no Porto de Santos - o T16 e o T19 - para a operadora Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), foi bem recebido pelo mercado financeiro. Em relatório divulgado no último domingo para seus clientes, a o escritório de investimentos XP considerou a negociação como “positiva”, destacando que “o movimento está em linha com a estratégia da empresa (e do grupo Cosan) de preservar o caixa e focar nas operações essenciais em meio ao atual ambiente de inflação alta e juros elevados”.

Rumo 2

O relatório da XP também aponta que a Rumo continuará participando da governança das instalações, pois permanecerá com 20% do controle acionário.

Rumo 3

Os terminais T16 e T19, localizados na região de Outeirinhos, na Margem Direita do Porto de Santos, têm capacidade para movimentar 15 milhões de toneladas de graneis (açúcar e grãos) por ano. E o atual contrato de concessão ainda prevê um compromisso de investimento de R\$ 600 milhões para ampliar essa capacidade em 20% (para 18 milhões de toneladas por ano) até 2035. Segundo analistas da XP, as duas unidades têm um potencial de receita de R\$ 450 milhões, com um potencial de Ebitda de R\$ 150 milhões (30%). Para este ano, é prevista uma operação de 12,5 milhões de toneladas, o que deve gerar uma receita líquida de cerca de R\$ 360 milhões e um Ebitda de R\$ 125 milhões (34,72%).

Contratações

A Amazon contratou 6 mil funcionários no Brasil, de modo temporário, para trabalhar na logística do Prime Day, seu evento de descontos realizado na terça e na quarta-feira da semana passada. As admissões terão a duração de um mês. Eles vão atuar nos 12 centros de distribuição e nas cinco estações de entrega da companhia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

NACIONAL - CNI AFIRMA QUE MINFRA JÁ EMPENHOU MAIS DE 80% DO SEU ORÇAMENTO

Segundo estudo realizado pela entidade, dos R\$ 6,8 bilhões autorizados para investimentos, R\$ 5,5 bilhões já foram utilizados

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



Mais de 85% dos recursos autorizados para investimentos do Ministério da Infraestrutura foram destinados ao setor rodoviário

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) já empenhou 82% do seu orçamento. Os dados, que mostram os gastos da pasta de janeiro a maio deste ano, foram publicados pelo Relatório Infraestrutura de junho da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

O documento se baseou em dados do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo

Federal (Siafi), principal instrumento utilizado para registro, acompanhamento e controle da execução orçamentária, financeira e patrimonial da União.

O levantamento mostra que do montante de R\$ 6,8 bilhões autorizados para os investimentos do Minfra em 2022, foram empenhados, até maio, cerca de R\$ 5,5 bilhões (82% da dotação autorizada) e liquidados R\$ 785 milhões.

Até maio deste ano, foram pagos do orçamento cerca de R\$ 771 milhões. Já o pagamento total, incluindo os restos a pagar no período, somaram R\$ 2,5 bilhões. Cerca de 86,7% (R\$ 5,9 bilhões) dos recursos autorizados para investimentos foram destinados ao setor rodoviário. O restante foi dividido entre os setores ferroviário (R\$ 425 milhões), aeroportuário (R\$ 151 milhões), hidroviário (R\$ 118 milhões) e outros (R\$ 205 milhões).

Portos Selecionados e TUPs

O relatório traz ainda a movimentação total de cargas em março de Portos Selecionados e Terminais de Uso Privativo (TUPs). O total de cargas movimentadas foi de 96 milhões de toneladas, volume 10% inferior ao do mesmo mês de 2021.

Os TUPs representaram 62% da movimentação total de cargas nos portos e terminais em março. A movimentação total nos TUPs foi de 59 milhões de toneladas, volume 11% inferior ao observado no mesmo mês de 2021.

Os portos públicos movimentaram 37 milhões de toneladas, volume 8% inferior ao registrado no mesmo mês do ano anterior. A quantidade de contêineres movimentados em todos os portos organizados e terminais privados do País, em março de 2022, foi de 994 mil TEU (sigla de Twenty foot Equivalent Unit, unidade de medida que equivale a um contêiner de 20 pés), volume 9% inferior ao mesmo mês do ano anterior.

Cabotagem e longo curso

A navegação de longo curso representou 68% da movimentação total de cargas em março deste ano, seguida pela navegação de cabotagem (24%), de interior (7%) e de apoio marítimo e portuário (menos de 1%).

Na navegação de cabotagem, foram movimentadas 23 milhões de toneladas, valor 6% inferior ao observado em março de 2021. Os portos privados corresponderam por 76% das cargas movimentadas, totalizando 18 milhões de toneladas em março.

Os portos públicos movimentaram 6 milhões de toneladas, 24% da movimentação total. As principais cargas movimentadas, em toneladas, foram os grãos líquidos e gasosos (15,4 milhões), seguidos pelos grãos sólidos (3,8 milhões), pelas cargas containerizadas (3,3 milhões) e pela carga geral (0,9 milhão).

Ferrovias e rodovias

A movimentação de mercadorias nas ferrovias em março deste ano foi de 38 milhões de toneladas úteis, valor 3% inferior ao observado no mesmo mês de 2021. A movimentação de farelo de soja foi a que apresentou maior crescimento (45%). O minério de ferro correspondeu a 69% do total movimentado em março.

Já a movimentação em rodovias federais e estaduais pedagiadas foi de 137 milhões de veículos, valor 17% superior ao verificado no mesmo mês do ano anterior. Os veículos leves representaram 69% da movimentação total, seguido pelos veículos pesados (27%) e motos (2%). O tráfego isento em rodovias pedagiadas somou 4 milhões de veículos, o que representa 3% do total.

Queda nos investimentos

Outro estudo publicado pela CNI aponta que os investimentos do Brasil em infraestrutura têm registrado queda nos últimos anos. O País investiu 1,57% do PIB em infraestrutura em 2021, o menor percentual dos 11 anos da série histórica.

Para elevar a qualidade da infraestrutura brasileira, são necessários investimentos anuais na ordem de R\$ 344 bilhões, mas hoje o Brasil investe apenas R\$ 135 bilhões. Segundo a CNI, esses valores representam 4% do PIB e seria crucial para eliminar gargalos na prestação dos serviços até 2046.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

REGIÃO NORDESTE - CHINA MIRA O PORTO DE ITAQUI (MA) PARA EXPANSÃO DA NOVA ROTA DA SEDA

Complexo portuário é visto como um ponto estratégico para o projeto do governo chinês

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O Porto de Itaqui, no Maranhão, já é um dos principais exportadores de grãos e minérios de ferro para a China

O Porto de Itaqui (MA) foi apontado como um dos pontos estratégicos para a expansão da Nova Rota da Seda da China. O projeto, também conhecido como Belt and Road Initiative (BRI), é um plano de desenvolvimento adotado pelo governo chinês que visa reviver antigas rotas de comércio por meio de investimentos na infraestrutura de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos de países parceiros.

O complexo portuário foi citado pelo professor Paul Lee, da Universidade de Zhejiang, durante a sua apresentação no simpósio “As Potencialidades do Maranhão na Nova Rota da Seda da China: oportunidades de negócio e de desenvolvimento para o Brasil”, realizado entre os dias 11 e 13 de julho, em São Luís (MA).

Paul Lee é um dos idealizadores de um estudo que lista os pontos estratégicos para a expansão da nova rota, entre eles a capital maranhense, devido a conexões rodoviárias, ferroviárias e condições portuárias que permitem receber navios de maiores calados.

A ligação feita pela Ferrovia Norte-Sul, eixo principal do transporte de cargas do Brasil, interligando malhas ferroviárias das cinco regiões do País, é um exemplo.



Ao lado do secretário de Desenvolvimento Econômico do Maranhão, José Reinaldo Tavares, Lee explicou que como um grande parceiro comercial do Brasil, a China busca incrementar ainda mais a exportação de diversas commodities e que um dos diferenciais e potencialidades do Estado está justamente em sua posição logística estratégica e também nas particularidades do Porto de Itaqui.

“Por conta da profundidade (22,3m), o Porto de Itaqui permite acomodar grandes navios e embarcações, como os que transportam minério de ferro e grãos. Além disso, o projeto poderá tornar os custos de transportes entre os dois países ainda mais competitivos”, avalia Lee. Ele apresentou estudos de caso e deu um panorama geral sobre o funcionamento do financiamento e dos negócios da China relacionados ao projeto BRI, além de ressaltar a importância da segurança alimentar, energética e ambiental.

“POR CONTA DA PROFUNDIDADE (22,3M), O PORTO DE ITAQUI PERMITE ACOMODAR GRANDES NAVIOS E EMBARCAÇÕES, COMO OS QUE TRANSPORTAM MINÉRIO DE FERRO E GRÃOS. ALÉM DISSO, O PROJETO PODERÁ TORNAR OS CUSTOS DE TRANSPORTES ENTRE OS DOIS PAÍSES AINDA MAIS COMPETITIVOS”

PAUL LEE

professor da Universidade de Zhejiang

O estudioso também falou sobre como é possível fazer um modelo de precificação integrada entre os setores de portos e ferrovias para tornar a exportação brasileira mais competitiva.

“A rota da seda é composta basicamente por dois componentes: a linha terrestre e as linhas marítimas. No meu estudo propus uma nova rota da seda marítima entre Austrália, Nova Zelândia, África do Sul e América do Sul”, explica.

Segundo Lee, a BRI também tem foco no desenvolvimento das questões terrestres. “O Brasil, por exemplo, possui portos secos, por conta do tamanho do País. Os portos secos, conectados por ferrovias, estão em inúmeros exemplos no projeto BRI”, citou.

O Porto de Itaqui já é um dos principais exportadores de grãos e minérios de ferro para a China e o objetivo, de acordo com Ted Lago, presidente do Porto de Itaqui, é dar um segundo passo, ao inserir a América do Sul no conceito da Rota da Seda, uma rota milenar e recentemente reativada pela China na geopolítica internacional.

“Nosso propósito é planejar a inserção do Porto de Itaqui na cadeia produtiva chinesa, não só na exportação das commodities, mas também no processo produtivo. Queremos atrair indústrias para cá e buscar mais investimentos em infraestrutura para diminuir os custos em logística”, observa Lago.

O presidente do complexo esclarece, ainda, que o Porto de Itaqui já está inserido na cadeia logística da China, por movimentar cargas de sete estados da região Centro-Oeste.

“Esse é um mercado de mais de 50 milhões de pessoas. Estamos oferecendo nossa infraestrutura para que as indústrias chinesas também possam ser implantadas no Maranhão, agregar valor, gerar empregos, e também no sendo contrário, de que a matéria-prima nacional possa ser exportada para a China”, complementa.

Lee destacou a importância de temas como coordenação, inovação e economia verde para o projeto BRI. “Na China, todas as empresas participantes e as universidades precisam mostrar para o governo central projetos relacionados ao BRI e à economia verde”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

REGIÃO NORDESTE - COM NOVO CALADO, PORTO DO RECIFE REGISTRA CRESCIMENTO DE 90% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Dragagem possibilitou o recebimento de navios mais carregados e, conseqüentemente, a ampliação da movimentação de cargas

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A OBRA DE DRAGAGEM DO PORTO DO RECIFE FOI CONCLUÍDA EM MARÇO DESTE ANO, APÓS QUASE 20 ANOS DA ÚLTIMA VEZ QUE O SERVIÇO FOI REALIZADO

No mês passado, 31 navios passaram pelo Porto do Recife e movimentaram mais de 109 mil toneladas de produtos

O Porto do Recife (PE) registrou crescimento de 90,24% na movimentação de cargas do mês passado, o melhor junho dos últimos três anos, graças ao novo calado, segundo a Autoridade Portuária.

A aprovação da batimetria final da obra de dragagem pelo Centro Hidrográfico da Marinha (CHM), veio na última quinta-feira (14). O relatório final apontou que os berços 00 e 01 chegaram à profundidade de 10 metros; o trecho entre os berços 02 e 06, atingiram 11 metros; e a profundidade entre os berços 07 e 09 alcançou oito metros.

Na maré alta, os trechos mencionados poderão chegar às profundidades máximas de 12,60 m, 13,60 m e 10,6 m respectivamente. Com isso, o ancoradouro passa a receber navios mais carregados e amplia a sua movimentação de cargas.

No mês passado, 31 navios passaram pela capital pernambucana e movimentaram mais de 109 mil toneladas de produtos. No mesmo período do ano passado, o ancoradouro havia movimentado pouco mais de 57 mil toneladas.

O trigo foi uma das cargas que obtiveram aumento após a oferta de um calado melhor.

"Esse crescimento do grão em 50,8% no mês de junho foi um reflexo do uso das nossas novas profundidades. Os importadores do grão têm trazido navios cada vez mais cheios, aumentando a movimentação por navio e impulsionando o fluxo de cargas no terminal recifense", explicou José Divard de Oliveira, diretor Comercial e de Operações do complexo.

Entre os outros produtos que puxaram o crescimento de junho estão os fertilizantes, a barrilha e o malte de cevada. Os adubos apresentaram o maior crescimento, com 630,4%, e movimentaram 29.285 toneladas.

"Esse crescimento dos fertilizantes fora de época está associado ao cenário mundial, à guerra e à dificuldade de fornecimento do produto. Como o importador não pode deixar de atender seus clientes, eles têm movimentado uma maior quantidade de fertilizantes para garantir estoque", afirma José Lindoso, presidente do Porto do Recife.

O malte de cevada e a barrilha tiveram um incremento principalmente pelo aumento da demanda dos produtos. A Ambev, indústria cervejeira, tem investido no ancoradouro recifense como principal centro de distribuição da cevada para o Nordeste e, por isso, a carga fechou junho com um crescimento de 80,9%, movimentando 19.904 toneladas.

Já a barrilha atende a demanda das indústrias saponáceas e vidreiras do Estado, que incrementaram a demanda no mês de junho, importando 24.797 toneladas pela capital pernambucana, impulsionando em 59,9% a movimentação do produto no ancoradouro.

DRAGAGEM

A obra de dragagem do Porto do Recife foi concluída em março deste ano, após quase 20 anos da última vez que o serviço foi realizado.

Ela começou no fim de janeiro, quando o navio Lelystad, da empresa holandesa Van Oord, chegou ao porto e foi realizada em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o Governo de Pernambuco, com investimento de R\$27,9 milhões.

No total, foi dragado um volume de aproximadamente 1 milhão de metros cúbicos. Novo presidente Nesta quarta-feira (20), o Porto do Recife terá um novo presidente.

Na ocasião, o atual gestor José Lindoso passará o cargo para o advogado e mestre em Ciências Jurídicas e Sociais, Tito Lívio Morais, de 33 anos.

Dentro do serviço público, Tito já atuou na assessoria da Presidência e na Superintendência Parlamentar, ambos da Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe), é controlador interno concursado do município de Macaparana (PE) e foi também secretário interino em algumas pastas do município de Timbaúba (PE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

REGIÃO SUDESTE - CORTE NO ICMS IMPULSIONA COMPETITIVIDADE DO ETANOL, DIZ SIAMIG

A alíquota do imposto sobre o combustível é reduzida de 16% para 9,29% em Minas Gerais

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



A PRODUÇÃO DE CANA-DE-AÇÚCAR EM MINAS GERAIS, NA SAFRA 2022/23, SERÁ DE APROXIMADAMENTE 68 MILHÕES DE TONELADAS. PARA O AÇÚCAR, ESPERA-SE UMA PRODUÇÃO DE 4,35 MILHÕES DE TONELADAS, O QUE REPRESENTA 5% DE CRESCIMENTO. JÁ PARA O ETANOL, NO MESMO PERÍODO, A PRODUÇÃO TOTAL SERÁ DE 2,95 BILHÕES DE LITROS, UM AUMENTO DE 5%

Entre os biocombustíveis, a maior produção será de etanol hidratado, 1,7 bilhão de litros, o que representa uma alta de 10% sobre a safra passada, de acordo com a Siamig

O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), anunciou na segunda-feira (18) a redução da alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) de 16% para 9,29% sobre o etanol hidratado. A medida, segundo a Associação das Indústrias Sucroenergéticas de Minas Gerais (Siamig), levará à redução de preços do combustível nas bombas e no aumento da competitividade em relação à gasolina no estado.

“A redução da alíquota de 16% para 9,29% representa a volta da competitividade do etanol hidratado frente à gasolina”, afirmou o presidente da Siamig, Mário Campos.

Campos estima que a redução na carga tributária, de imediato, “seja da ordem de R\$0,33 por litro, e com a atualização do preço de pauta (PMPF), essa redução possa ser ainda maior”.

O presidente da Siamig explicou qual será o efeito imediato do corte no tributo. “Em função de todas as mudanças tributárias que nós vemos nos últimos 20 dias, não só em Minas Gerais, mas em todo o Brasil, a gasolina tinha ganhado uma competitividade sobre o etanol hidratado muito forte. Antes das mudanças, estávamos com a relação de preços etanol/gasolina, aqui no Estado, em torno de 65%, com forte crescimento nas vendas de etanol hidratado. Depois das mudanças, o consumidor

migrou para gasolina e, dessa forma, parou ou reduziu o consumo de etanol. Agora, com essa redução da alíquota, a carga tributária do ICMS no etanol vai ficar menor e a gente terá preços menores do produto nas bombas. Teremos gasolina e etanol mais baratos e, com isso, ganha o consumidor e o setor de transportes”, ressaltou.

O setor sucroenergético em MG

A produção de cana-de-açúcar em Minas Gerais, na safra 2022/23, será de aproximadamente 68 milhões de toneladas. Para o açúcar, espera-se uma produção de 4,35 milhões de toneladas, o que representa 5% de crescimento. Já para o etanol, no mesmo período, a produção total será de 2,95 bilhões de litros, um aumento de 5%. Entre os biocombustíveis, a maior produção será do etanol hidratado, 1,7 bilhão de litros, o que representa uma alta de 10% sobre a safra passada, de acordo com a SIAMIG.

“Esse crescimento é resultado de vultosos e constantes investimentos nos processos produtivos que impulsionam a economia regional e geram empregos no interior do Estado. O setor emprega mais de 169 mil pessoas, entre empregos diretos e indiretos, em Minas Gerais”, informou a associação.

PEC 15/2022

Com a redução da alíquota de ICMS de 16% para 9,29%, Minas Gerais será um dos primeiros estados a modificar sua legislação tributária de acordo com as disposições da Emenda Constitucional nº 123, referente à Proposta de Emenda à Constituição (PEC 15/2022), promulgada na última quinta-feira (14), no Congresso Nacional.

Com origem no Senado e aprovada por unanimidade, a PEC seguiu para a Câmara dos Deputados, que aprovou no segundo turno, com 469 votos favoráveis, na noite de quarta-feira (13).

Segundo a Siamig, Minas Gerais é hoje o segundo mercado consumidor de etanol hidratado do Brasil, fato que se consolidou pela manutenção da maior diferença tributária nacional entre as alíquotas de ICMS de etanol e gasolina. Mas após a publicação da Lei Complementar nº 194, de 23 de junho deste ano, com a consequente redução de 31% para 18% do ICMS da gasolina, praticamente havia inviabilizado o consumo de etanol hidratado no Estado, muito sensível à relação de preços entre os dois combustíveis. O mercado de etanol ficou, desde então, paralisado.



“TEREMOS GASOLINA E ETANOL MAIS BARATOS E, COM ISSO, GANHA O CONSUMIDOR E O SETOR DE TRANSPORTES”

MÁRIO CAMPOS
presidente da Siamig

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/07/2022

REGIÃO SUDESTE - CLI ADQUIRE CONTROLE DE TERMINAIS DE GRÃOS E AÇÚCAR DA RUMO NO PORTO DE SANTOS

Em acordo de R\$ 1,4 bilhão, a empresa pretende ampliar a capacidade de movimentação no T16 e no T19, ambos na margem direita

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



O T16 e T19 movimentam açúcar e grãos como soja, farelo de soja e milho. Capacidade é de 16 milhões de toneladas

COMO PARTE DO CONTRATO, A CLI VAI INVESTIR R\$ 600 MILHÕES EM INFRAESTRUTURA NOS PRÓXIMOS ANOS, COM O OBJETIVO DE AMPLIAR A MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS NOS TERMINAIS EM MAIS DE 20%

A Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) adquiriu 80% do controle acionário de dois terminais da Rumo Logística — empresa do grupo Cosan — situados no Porto de Santos (SP). O contrato, no valor de R\$1,4 bilhão, foi assinado na última sexta-feira (15).

ACLI, braço da companhia de investimentos IG4 Capital, passará a operar, em parceria com a Rumo, a Elevações Portuárias SA (EPSA), responsável pelos terminais 16 e 19, na margem direita do complexo santista.

O T16 e T19 movimentam açúcar e grãos como soja, farelo de soja e milho. Como parte do contrato, a CLI vai investir R\$ 600 milhões nos próximos anos, com o objetivo de ampliar a movimentação de produtos nos terminais em mais de 20%.

Atualmente, segundo o CEO da CLI, Hécio Tokeshi, os terminais têm capacidade de 16 milhões de toneladas de grãos, embora tenham registrado queda no volume de carga operada em 2021 devido à quebra de safra. “No ano passado, com a quebra de safra, esses terminais movimentaram apenas 12 milhões de toneladas”, comentou.

A aquisição do T16 e do T19 permitirá à CLI expandir a sua capacidade de movimentação de grãos como soja, farelo de soja e milho, adicionando, agora, o açúcar. Hoje, a companhia é uma das quatro operadoras do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), no Porto de Itaqui, com capacidade de movimentação de 4 milhões de toneladas de produtos agrícolas. Com a expansão dos negócios para o Porto de Santos, a empresa ampliará a sua capacidade de armazenagem e operação de carga “para mais de 20 milhões de toneladas de grãos”.

O acordo envolve apenas o T16 e o T19 e, portanto, não inclui os demais terminais em que a Rumo permanece como sócia no Porto de Santos: TXXXIX, Termag e TGG. O contrato de arrendamento das duas áreas tem vigência até 2035, não renovável.

Tokeshi salientou que as aquisições de Santos ampliam a oferta de escoamento de grãos do Centro-Oeste e dos produtores de São Paulo, no caso do açúcar.

“O importante é que a gente, agora, pode servir os clientes no corredor que atende o Itaqui, o Mapito (região que compreende os estados do Maranhão, Piauí e Tocantins), o Nordeste e o Mato Grosso. E, estando em Santos, conseguimos atender outros clientes por um outro canal de saída de grãos, abrangendo Mato Grosso do Sul, Goiás e São Paulo, no caso do açúcar”, disse Tokeshi.

O CEO da CLI explicou que o acordo permitirá à Rumo concentrar os seus investimentos em infraestrutura de ferrovias. Falando nisso, o vice-presidente Comercial da Rumo, Pedro Palma, comentou sobre os investimentos realizados na chamada Malha Central, com o objetivo de expandir os corredores ferroviários.

“As obras de conclusão da Ferrovia Norte-Sul, que batizamos de Malha Central, e a construção da primeira ferrovia estadual de Mato Grosso — cuja licença de instalação (LI) dos primeiros quilômetros foi recentemente emitida —, bem como os investimentos em melhorias que a gente vem realizando em Santos, fazem parte da nossa estratégia de expansão de uma logística



ferroviária competitiva para o agronegócio. Já temos quatro terminais em operação na Malha Central, sendo três em Goiás e um em Minas Gerais, e três destes pertencem a empresas parceiras. É esse formato bem-sucedido que estamos replicando, agora em Santos, com a CLI", explicou Palma.

Antaq e Cade

Após o contrato assinado, a documentação está sendo encaminhada para análise e aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Somente após a manifestação desses órgãos é que a CLI poderá dar início às operações nos terminais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

REGIÃO SUDESTE - AUMENTO DE CAPITAL EM MAIS DE R\$ 500 MILHÕES PARA INVESR NOS TERMINAIS

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

A SOCIEDADE COM O MACQUARIE E A PARCERIA COM A RUMO VEM FORTALECER A CLI QUE, COM ESSA AQUISIÇÃO, PASSA A SER O MAIOR OPERADOR INDEPENDENTE DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA PORTUÁRIA PARA O AGRONEGÓCIO NO BRASIL"

PAULO MATTOS

co-fundador e CEO da Ig4 Capital

A Corredor Logística e Infraestrutura (CLI), cujas ações pertencem à IG4 Capital (IG4), firmou parceria com a Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V), um fundo voltado a avos de infraestrutura nas Américas, em busca de capital para fechar negócio com a Rumo Logística. O aumento de capital é de mais de R\$ 500 milhões.

O MIP V é gerido pela Macquarie Asset Management, divisão de gestão de fundos de investimento do banco australiano Macquarie, e maior investidor institucional em infraestrutura do mundo, incluindo investimentos nos setores de logística portuária e agricultura.

Após o investimento, IG4 e MIP V compartilharão o controle da CLI, com 50% cada das ações ordinárias com direito a voto, que, por sua vez, controlará a EPSA com 80% das ações, permanecendo a Rumo com 20% das ações.

"Para além de nossa atuação no setor de infraestrutura global, inclusive em vários avos portuários, temos longa exposição ao agronegócio brasileiro. A parceria com a IG4 e a Rumo, por meio do investimento na CLI, é um passo natural para fortalecer essa conexão entre infraestrutura e agricultura", afirmou o diretor-executivo do Macquarie e responsável por investimentos em infraestrutura no Brasil, Fernando Lohmann. "Temos forte convicção no potencial de crescimento do setor, e de que investimentos como esse ajudam o Brasil a fortalecer seu papel de liderança na exportação de produtos agrícolas", acrescentou.

"A sociedade com o Macquarie e a parceria com a Rumo vem fortalecer a CLI que, com essa aquisição, passa a ser o maior operador independente de infraestrutura e logística portuária para o agronegócio no Brasil. Estamos muito confiantes em poder ampliar a atuação da CLI como uma plataforma de infraestrutura no setor e participar de uma gestão tão robusta e estratégica em parceria com a Rumo, no maior complexo portuário do país", disse o co-fundador e CEO da IG4 Capital, Paulo Mattos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

REGIÃO SUL - PORTO DE ITAJAÍ (SC) MOVIMENTA 8,3 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE

Volume engloba as operações no cais público e nos terminais privados do complexo catarinense
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Somente na margem direita do Porto de Itajaí, 2,06 milhões de toneladas de mercadorias foram operadas no período

A MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES TOTALIZOU 175.427 TEU, COM 2.064.950 TONELADAS NO PERÍODO DE JANEIRO A JUNHO DESTA ANO

O complexo portuário de Itajaí (SC) movimentou 8,3 milhões de toneladas de cargas nos primeiros seis meses do ano. Somente na margem direita, 2,06 milhões de toneladas de mercadorias foram operadas no período.

Em números absolutos, a movimentação atingiu 2.064.950 nos berços públicos e na APM Terminals, segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária.

Já em relação aos contêineres, no mês de junho, passaram pelo terminal APM Terminals e pelo cais público, 28.228 TEU (sigla de Twenty foot Equivalent Unit, unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), com 321.867 toneladas. Desses, 21.543 TEU corresponderam a contêineres cheios e 6.685 TEU, vazios, ambos de importação e exportação na APM Terminals e no cais público. No semestre, a movimentação de contêineres somou 175.427 TEU, com 2.064.950 toneladas.

“Neste primeiro semestre, o Porto de Itajaí apresentou números expressivos em suas movimentações. Para os próximos meses, provavelmente alcançaremos números ainda mais favoráveis e significativos. O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes apresenta um histórico operacional exuberante. Isso revela que todos os investimentos aplicados ao longo dos anos foram necessários e bastante eficazes para o seu crescimento e aprimoramento”, afirmou o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Ao todo, o complexo portuário movimentou, no mês passado, 1.307.391 toneladas em 73 escalas, totalizando a movimentação do semestre para 478 escalas com 8.335.984 toneladas.

Com base no segmento de contêineres, foram movimentados 113.285 TEU, sendo 86.871 cheios.

Segundo Veiga, o volume de contêineres movimentado entre janeiro e junho também é “expressivo” em comparação aos primeiros seis meses de 2021, registrando 729.399 TEU.

O prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni (MDB), ressaltou a relevância das atividades portuárias para a economia do município. “Houve contínuo crescimento operacional ao longo deste semestre”, declarou.

Portonave

O Terminal Portuário de Navegantes (Portonave) movimentou 553.274 TEU e 6.072.486 toneladas, no primeiro semestre, representando um crescimento de 1% em relação ao mesmo período do ano anterior (2021), que somou em sua totalidade 547.926 TEU e 6.083.947 em toneladas.

As movimentações no terminal da Braskarne no mesmo período apontaram quatro escalas, com 6.944 em tonelagem. O Teporti registrou 20 escalas, com 77.889 toneladas. Na Poly Terminais, a

movimentação semestral somou quatro escalas, com 20.965 toneladas. O terminal Barra do Rio evidenciou cinco escalas, com 30.076 toneladas durante o primeiro semestre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022

PORTUGAL - CONSÓRCIO EUROPEU QUER PRODUZIR E EXPORTAR HIDROGÊNIO VERDE DE SINES

Shell, Engie, Vopak e Anthony Veder assinaram memorando de entendimento com o porto para estudar viabilidade do projeto

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A ideia é produzir o hidrogênio verde na zona industrial de Sines e exportá-lo por navio, a partir do próprio complexo, até Roterdã

O CONSÓRCIO ASSINOU UM MEMORANDO DE ENTENDIMENTO QUE VISA ESTUDAR A VIABILIDADE DO PROJETO QUE PREVÊ UMA CADEIA DE ABASTECIMENTO ENTRE O COMPLEXO PORTUÁRIO PORTUGUÊS E A HOLANDA

As empresas Shell, Engie, Vopak e Anthony Veder querem produzir hidrogênio verde no Porto de Sines, em Portugal, e exportá-lo para a Holanda a partir de

2027.

Para isso, o consórcio assinou um memorando de entendimento que visa estudar a viabilidade do projeto, que prevê uma cadeia de abastecimento entre o complexo portuário e o país europeu.

A ideia é produzir o hidrogênio verde na zona industrial de Sines e exportá-lo por navio, a partir do próprio complexo, até Roterdã, onde será armazenado para venda e posterior distribuição.

O cronograma aponta o início das exportações em 2027, com uma produção diária de cerca de 100 toneladas do combustível e capacidade de crescimento à medida da demanda do mercado.

Não por acaso, o consórcio reúne duas companhias especialistas em energia — a holandesa Shell e a francesa Engie —; outra em armazenamento em tanques, a Vopak; e uma empresa com experiência em transporte marítimo de gás, a Anthony Veder.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PRATICAGEM: PLANEJAMENTO PORTUÁRIO GANHA LIVRO COM RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS

Informações: Praticagem do Brasil (19 de julho de 2022)

O Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro, foi palco, na segunda-feira (11/7), do lançamento do livro Planejamento Portuário — Recomendações para Acessos Náuticos, uma contribuição de 25 autores com recomendações para projetos portuários ou para alterações em instalações existentes. A coordenação é dos professores Edson Mesquita dos Santos, Sergio H. Sphaier, do consultor naval Mario Calixto e do prático Marcelo Cajaty. A edição coube à Praticagem do Brasil.



Foto: Praticagem do Brasil

A publicação é fruto do árduo trabalho da comissão que elaborou a segunda edição da norma da ABNT sobre planejamento portuário (ABNT NBR 13246:2017), cancelada meses depois sem explicação. Entre os autores, estão projetistas, pesquisadores, engenheiros, aquaviários, armadores, portuários, práticos e representantes de terminais. Eles se basearam em documentos da Associação Náutica Internacional (Pianc), no manual do Corpo de Engenheiros do Exército Americano e em

recomendações de obras marítimas da Espanha.

– Diante da falta de uma diretriz nacional sobre o assunto, este livro representa uma enorme contribuição para a competitividade do país. Isso porque serve de norte para os que vão formular os projetos básicos de engenharia. E são justamente as premissas nessa fase que determinam a segurança e eficiência de um empreendimento. Mas não se trata apenas de termos um guia para os novos projetos, mas também para revisar parâmetros operacionais de segurança e modernizar instalações existentes. A pressão mundial pela entrada de navios mais modernos e cada vez maiores é crescente e não podemos deixar nossa economia para trás – disse o presidente da Praticagem do Brasil, práctico Ricardo Falcão.

Um dos autores do livro, o vice-presidente da Federação Nacional dos Práticos, práctico Marcelo Cajaty, lembrou do longo histórico do projeto:

– Em 2003, um documento escrito pela praticagem à Diretoria de Portos e Costas da Marinha já demonstrava a preocupação com recomendações técnicas para dimensionamento de canais de acesso. Foi uma semente plantada há quase 20 anos, em que a praticagem buscava uma orientação a seguir. E coincidiu com o fim dessa história, que é a edição desse livro.

Cajaty convidou para discursar outro autor da obra, o diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, que foi quem teve a iniciativa de sugerir a revisão da norma da ABNT que deu origem ao livro. O comandante Resano destacou a importância do planejamento nos projetos.

– Precisamos de portos no padrão e não fazer uma simulação depois para saber se dá para entrar com um navio maior. Um porto começa pelo tipo de navio que vai entrar e não o contrário. Precisamos amadurecer – afirmou o diretor, que rendeu homenagem ao professor Edson Mesquista, ex-secretário da comissão revisora da norma da ABNT e sempre muito criterioso com a parte técnica da obra.

Autor do prefácio do livro, o presidente do Tribunal Marítimo, vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, ressaltou que o material também é de suma importância para guiar alterações nas instalações portuárias existentes:

– Como disse o comandante Resano, o ideal é que se saiba primeiro o navio que vai atracar naquele porto para depois projetá-lo e construí-lo o porto. Mas muitas vezes isso não é possível. Assim, para planejar novas instalações portuárias e seus acessos ou com o objetivo de avaliar os riscos para que um navio de dimensões maiores que as previstas adentre um porto já existente, é muito bem-vindo um compêndio acadêmico que aborde com clareza as referências internacionais vigentes sobre o planejamento portuário, especialmente as publicações da Pianc.

A cerimônia de lançamento foi prestigiada pela comunidade marítima. O diretor da Procuradoria Especial da Marinha, vice-almirante Barros Coutinho, foi um dos presentes, assim como o chefe do Estado-Maior do Comando do 1º Distrito Naval, contra-almirante Pedro Augusto Bittencourt Heine Filho, que representou o vice-almirante Eduardo Machado Vazquez. O diretor de Portos e Costas, vicealmirante Sergio Renato Berna Salgueirinho, enviou como representante o superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário, contra-almirante José Luiz Ribeiro Filho. Já o chefe do Ensino Profissional Marítimo, capitão de corveta Jerry Kenned Sabino, representou o diretor-geral de Navegação, almirante de esquadra Wladmilson Borges de Aguiar.

Planejamento Portuário — Recomendações para Acessos Náuticos está disponível gratuitamente para download.

<https://www.praticagemdobrasil.org.br/wp-content/uploads/2022/07/livro-planejamento-portuario.pdf>

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

Data: 19/07/2022

SPA PUBLICA ANUÁRIO COM DADOS ATUALIZADO SOBRE O PORTO DE SANTOS

Informações: Santos Port Authority (19 de julho de 2022)



Imagem: SPA

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra as infraestruturas públicas do Porto de Santos, publicou o Fatos & Dados 2022, uma edição atualizada do anuário do Porto de Santos.

É um resumo dos principais aspectos do complexo portuário, com estatísticas do ano-base 2021. Além de números sobre movimentação de cargas, a publicação traz mapas com os terminais existentes e áreas disponíveis no Porto Organizado, um breve relato histórico, condições geográficas, principais cargas,

linhas de navegação, ligações logísticas terrestres, dentre outras características.

O anuário Fatos & Dados 2022 pode ser acessado em <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Facts-Figures-2022.pdf>.

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

Data: 19/07/2022

MARINHA LANÇA CONCURSO DE NÍVEL TÉCNICO PARA TRABALHAR COM SUBMARINOS E INSTALAÇÕES NUCLEARES

Informações: Agência Marinha de Notícias (19 de julho de 2022)



Edital prevê um total de 10 vagas para as áreas de Eletroeletrônica e Mecânica

A Marinha do Brasil lançou edital de concurso público para admissão ao Quadro Técnico de Praças da Armada, que terá entre suas possibilidades o trabalho com submarinos e instalações nucleares. As inscrições começam no dia 25 de julho e poderão ser feitas no site até o dia 21 de agosto.

São 10 vagas para aqueles que têm formação técnica nas áreas de Eletroeletrônica e Mecânica. Os aprovados ingressarão na graduação de Terceiro-Sargento, podendo chegar até a de Suboficial, e receberão capacitação para trabalhar nas áreas de Comunicações Interiores, Eletricidade, Máquinas e Motores.

Na primeira etapa do concurso, serão aplicadas uma prova objetiva com 50 questões e uma redação. Aqueles que forem aprovados para as fases complementares passarão por etapas como Teste de Aptidão Física, Inspeção de Saúde e Avaliação Psicológica. Todos os critérios e índices dessas avaliações estão descritos no edital.

Carreira de submarinista

Neste domingo (17), é comemorado o Dia do Submarinista e o Aniversário da Força de Submarinos. A data remete à criação da Flotilha de Submersíveis, há 108 atrás, quando faltava apenas uma semana para a eclosão da Primeira Guerra Mundial.

“Ser submarinista é uma carreira que requer muito esforço pessoal. O militar é posto a prova nos difíceis cursos de formação do submarinista, precisa se acostumar ao ambiente confinado, ao risco inerente e possuir muito equilíbrio emocional”, relata o Comandante da Força de Submarinos, Contra-Almirante André Martins De Carvalho.

Concurso Público para Ingresso no Quadro Técnico de Praças da Armada (QTPA) – 2022

- 10 vagas
- Período de inscrições: 25/07/22 a 21/08/22
- Taxa: R\$ 75,00
- Data da Prova: 23/10/22

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/07/2022

FIESP: IMPACTOS NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS SERÃO DESAFIO PARA PRÓXIMO GOVERNO BRASILEIRO

Informações: FIESP (19 de julho de 2022)



Em reunião do Cosenp, Conselho Superior presidido por Michel Temer, impacto das relações internacionais no cenário brasileiro foi tema central. Fotos: Ayrton Vignola/Fiesp

Os constantes desafios que se interiorizam no âmbito da ordem internacional vêm modulando a forma como governos, empresas e sociedade civil estão se relacionando. A transformação das cadeias econômicas, a crescente complexidade das rivalidades geopolíticas e as constantes mudanças tecnológicas também estão moldando os debates das relações internacionais, que hoje é tema imprescindível para traçar as estratégias comerciais de um país.

O Conselho Superior de Estudos Nacionais e Política (Cosenp) da Fiesp convidou o presidente do Instituto de Relações Internacionais & Comércio Exterior (Irice), Rubens Barbosa, que também foi embaixador do Brasil em Londres (1994-1999) e em Washington (1999-2004), para discutir com o presidente do Consep, Michel Temer, e conselheiros, sua visão sobre o tema no cenário atual. O encontro híbrido ocorreu nesta segunda-feira (18/7).

Barbosa iniciou sua fala com um alerta. De acordo com o especialista, as relações internacionais são tratadas de maneira secundária no Brasil, considerando a sua importância para um país. “Por uma série de fatores, as relações internacionais interferem em todos os países. Por conta da globalização e dos princípios geopolíticos, há uma interdependência entre os países, ou seja, o que acontece lá fora tem impacto no Brasil, principalmente por ser um país ainda muito dependente”, apontou Rubens.

Para o ex-embaixador, hoje, a importância das relações internacionais para todos os países decorre de uma interdependência gerada nos últimos 20, 30 anos, pela globalização, que começou na área financeira e depois se estendeu para outras áreas, e que hoje coloca os acontecimentos, em qualquer setor, imediatamente em contato com a realidade de cada um dos países. “Ultimamente, as questões geopolíticas afloraram. E agora, com a guerra da Ucrânia, ficou ainda mais importante”, ressaltou.

Impactos nas Relações Internacionais

Os fatores externos têm um impacto sobre todos os países e em todos os aspectos: na formulação da política econômica e financeira, no comércio exterior e na política externa. Rubens explica que o mundo mudou desde a pandemia da Covid-19 e a guerra entre Ucrânia e Rússia. Por isso, não se pode mais analisar o Brasil dentro de um contexto pré-2020. “As condições externas se alteraram completamente. Tiveram grandes transformações tecnológicas, a Inteligência Artificial e o 5G. Essa tecnologia vai transformar a indústria, e vem de fora. Quem não for atrás dessa do 5G, vai ficar pra trás”, disse. Ainda segundo o especialista, na questão geopolítica, o ataque da Rússia à Ucrânia é o fato mais relevante desde a queda do muro de Berlim, em 1989, pois se cria uma divisão entre os países. Além disso, a globalização sofre ajustes com movimentos importantes a partir da pandemia e da guerra na Europa. O primeiro é uma volta ao protecionismo; o segundo, o unilateralismo, em que os países, por uma questão de sobrevivência e com o intuito de resguardar o interesse da população, deixaram de lado a teoria liberal.

“O que vemos na Europa e nos Estados Unidos, por exemplo, é um movimento para evitar a dependência externa da produção de produtos em áreas consideradas estratégicas. Ou seja, os países estão querendo se proteger, por meio de tarifas, medidas de restrição ou medidas com proibição de exportação de produtos agrícolas como a soja, o milho e o trigo, para evitar a falta de produtos essenciais da alimentação”, observou Rubens.

Outro fator que deve ser afetado com as atuais mudanças no mundo é o sistema monetário internacional. De acordo com o ex-embaixador, os Estados Unidos congelaram as reservas russas em dólar, e isso nunca foi feito nessa escala, e essa é uma medida unilateral, o que gera uma incerteza no sistema monetário internacional. Mais um impacto, que já é sentido, se deu nos organismos internacionais, como a organização Mundial do Comércio (OMC), o Grupo dos 20 (G20), o Grupo dos Sete (G7) e a Organização das Nações Unidas (ONU), nos quais a situação ficou sensível devido à participação da Rússia como membro do Conselho de Segurança. “Nenhuma resolução é aprovada na ONU.

As organizações multilaterais perderam a força que tinham desde a sua constituição”, observou Barbosa.

A América do Sul e o Brasil

Segundo o ex-embaixador, a América do Sul foi muito afetada pela crise sanitária mundial e pelas consequências da atual guerra e, no Brasil, o próximo governo deverá lidar com estes problemas. “Quanto mais durar essa guerra, pior vão ser as consequências das sanções. Além disso, todo esse cenário atual tem um impacto sobre a economia. O próximo governo do Brasil vai assumir o país com uma economia impactada pelo cenário global, de recessão e inflação maior, além de uma vulnerabilidade e dependência do país com as importações de produtos essenciais como os fertilizantes e o trigo, por exemplo. Essa é uma questão muito séria e que hoje está passando à margem” alertou.

Michel Temer reforçou a importância das relações multilaterais na América do Sul, hoje marginalizada no cenário global. De acordo com o presidente do Cosenp, a Constituição brasileira diz que toda política pública deve levar em conta uma aliança latinoamericana de nações. “Na América Latina, há uma ideia de divergência ideológica afastadora dos países, quando, na verdade, essa divergência não tem que ser levada em conta, ela pode ser objeto de críticas. As relações internacionais são pautadas não somente por uma força institucional, mas também por uma força comercial. São interesses que guiam as relações entre os países. Então, você pode ter discordância

ideológica com vários países, mas não pode ter dissidência de natureza comercial, porque isso diminui o nosso país. Quem for eleito, tem que levar em conta ensinamentos dessa natureza”, avaliou Temer.

Além dos desafios que virão, Barbosa destacou as oportunidades para o Brasil a partir do período pós-pandemia e pós-guerra na Ucrânia. Para o ex-embaixador, no comércio exterior há uma concentração de mercados e produtos de exportação, e há oportunidade de diversificar esse mercado, além das fontes supridoras do Brasil, ou seja, desenvolver essas fontes internamente.

Outros exemplos são as terras raras – o Brasil é o segundo maior produtor do mundo -, além dos minerais. “Temos que escolher alguns setores estratégicos e fortalecer a indústria para produzir esses produtos que são essenciais para o Brasil. Temos que nos atentar a essas oportunidades que levam à reindustrialização”, finalizou o ex-embaixador Rubens Barbosa.

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

Data: 19/07/2022

SHELL ASSINA ACORDO PARA TESTAR CADEIA DE FORNECIMENTO DE HIDROGÊNIO LÍQUIDO RENOVÁVEL

Informações: Port Technology (19 de julho de 2022)



Shell New Energies NL BV, ENGIE, Vopak e Anthony Vederhave assinaram um acordo para estudar a viabilidade de produzir, liquefazer e transportar hidrogênio verde de Portugal para a Holanda – Foto: Port Technology

O estudo irá supervisionar a produção de hidrogênio a partir de energia renovável na zona industrial do porto de Sines , após o envio do hidrogênio liquefeito através de um transportador de hidrogênio líquido para o Porto de Roterdão para distribuição e venda.

O projeto visa entregar um primeiro carregamento de hidrogênio líquido de Sines para Roterdão até 2027.

“Consideramos o hidrogênio líquido como uma solução chave para importar energia renovável para mercados como Holanda ou Alemanha”, disse o Dr. Andreas Gorbach, Chefe de Tecnologia de Caminhões e Membro do Conselho de Administração da Daimler Truck AG.

“Estamos desenvolvendo a próxima geração de caminhões que podem usar hidrogênio líquido diretamente.”

O consórcio visa reduzir o custo da produção de hidrogênio líquido e impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura ao longo de toda a cadeia de suprimentos.

Sob a parceria, a Shell disse que, juntamente com a ENGIE, colaborarão em toda a cadeia de valor, enquanto o envolvimento de Anthony Veder e Vopak se concentrará no transporte, armazenamento e distribuição.

A avaliação inicial testará o potencial de produção, transporte e armazenamento de cerca de 100 toneladas por dia, com potencial para aumentar isso ao longo do tempo, disseram as partes.

Os governos de Portugal e da Holanda assinaram anteriormente um Memorando de Entendimento em 2020 reforçando seu compromisso com a produção e transporte de hidrogênio.

No início deste mês, a **Shell tomou a decisão final de investimento para construir a maior usina de hidrogênio verde da Europa em Maasvlakte 2 no Porto de Roterdã .**

A planta será denominada Holland Hydrogen I e deverá entrar em operação em 2025.

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

Data: 19/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PREÇO DA GASOLINA FICA ALINHADO COM O CENÁRIO EXTERNO APÓS REDUÇÃO DA PETROBRAS

Já o diesel está sendo vendido 3% mais caro no Brasil em relação ao mercado internacional

Por Bruno Rosa



Preço da gasolina fica alinhado com o cenário externo após redução da Petrobras Frentista abastece carro em posto de gasolina, em frente a tabela com preços dos combustíveis Guito Moreto / Agência O Globo

A queda de 4,9% no preço da gasolina pela Petrobras zerou a diferença de preços em relação ao mercado internacional. De acordo com dados da Abicom, que reúne os importadores de combustíveis, antes da redução, a gasolina era vendida no Brasil 8% mais cara (ou R\$ 0,30 por litro). Agora, está em linha com o cenário externo.

Desde o último dia 12, a Petrobras vendia a gasolina mais cara no Brasil. Já o diesel está sendo vendido 3% mais caro no Brasil em relação ao mercado internacional (R\$ 0,14 por litro). É o segundo dia seguido que o diesel está com preços superiores ao exterior.

Nesta terça, o petróleo terminou o dia em alta. O contrato para setembro do petróleo tipo Brent subiu 1%, cotado a US\$ 107,35, o barril. Já o contrato para agosto do tipo WTI avançou 1,55%, cotado a US\$ 104,13, o barril. Após ensaiar uma queda abaixo dos US\$ 100, a commodity têm se mostrado volátil nos últimos dias no mercado internacional.

A redução anunciada hoje é a primeira medida de Caio Paes da Andrade, que assumiu a presidência da empresa por indicação de Bolsonaro no mês passado. Ele é o quarto executivo à frente da Petrobras no atual governo. Neste ano, a gasolina teve três altas nas refinarias, nos dias 12 de janeiro, 11 de março e 18 de junho. Assim, mesmo com a redução anunciada hoje, a gasolina acumula um aumento de 24,9% em 2022.

Apesar de Bolsonaro associar a redução do preço da gasolina à troca de comando na Petrobras, em nota, a estatal atribuiu a decisão à estabilização da cotação internacional do petróleo, que chegou a registrar queda nos últimos dias.

Horas antes de a Petrobras anunciar a queda no preço, Bolsonaro afirmara que a estatal ia "achar seu rumo" e que ia "começar a dar boa notícia".

— Os caminhoneiros sofreram com aumento no combustível, foi no mundo todo. Acho que a Petrobras vai achar seu rumo agora, (com um) novo presidente. Vai começar a dar boa notícia para a gente - disse Bolsonaro a apoiadores, no Palácio da Alvorada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/07/2022

BNDES PODE COMPRAR ATÉ R\$ 100 MILHÕES EM CRÉDITOS DE CARBONO AINDA ESTE ANO

Segundo diretor financeiro do banco, objetivo é ajudar o desenvolvimento de projetos que não apenas combatam o desmatamento, mas também mobilidade urbana e gestão de resíduos sólidos
Por Naiara Bertão — São Paulo



Lourenço Tigre, diretor financeiro do BNDDES: banco de fomento gostou da experiência de compra de créditos de carbono no primeiro semestre, um piloto de R\$ 10 milhões
Divulgação/BNDDES

O diretor financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDDES), Lourenço Tigre, explicou que a entidade gostou da experiência de compra de créditos de carbono no primeiro semestre, um piloto de R\$ 10 milhões, e agora já estrutura mais uma leva de aquisição, no valor de R\$ 50 milhões a R\$ 100 milhões. O montante será alocado em projetos que visam, prioritariamente, evitar o desmatamento no Brasil, mas também investiu em ofertas de mobilidade urbana e gestão de resíduos sólidos, entre outros, acrescentou o executivo em evento do banco suíço UBS realizado na manhã desta terça-feira.

-No espírito de criar um mercado de carbono voluntário em escala no Brasil, nós nos comprometemos a alocar dinheiro diretamente em projetos. Apesar da quantia baixa – R\$ 10 milhões – ela nos deu uma exposição a diferentes fontes de crédito de carbono e permitiu que entendêssemos melhor o mercado - explicou Tigre.

- Agora, estamos no processo de preparação de uma estrutura para uma segunda transação; conversamos com diversos stakeholders para melhorar, a partir das lições aprendidas na primeira transação- completou, ao responder perguntas de Frederic de Mariz, líder de ESG no banco na América Latina.

Tigre citou ainda o anúncio feito na conferência do clima em Glasgow, no fim do ano passado, sobre um investimento de R\$ 700 milhões que o banco de desenvolvimento e parceiros, entre empresas brasileiras e multinacionais, além de governos estaduais, prometeram para reflorestar áreas degradadas em sete biomas no país.

-No fim do dia, é um início de iniciativa que nos permite ter uma melhor compreensão deste mercado para depois ampliar a escala de projetos - disse.

Tigre falou ainda que o BNDDES estuda a criação de um instrumento de emissão de “corporate bond” (título de dívida de empresa) que vai permitir aos investidores brasileiros e internacionais ter acesso ao mercado de carbono, mas não entrou em detalhes. A única informação extra é que deve ser lançado entre o fim de 2022 e início de 2023.

As iniciativas, disse o executivo, fazem parte de uma estratégia do banco de desenvolvimento de deixar de ser um banco que capitaliza empresas públicas, listadas em bolsa de valores, e prioriza o financiamento de projetos de impacto. Citou que isso passa pela venda de ações da Petrobras, Eletrobras e JBS, que são ainda os maiores investimentos da carteira, e a entrada em novas áreas, como a do mercado de carbono e incentivos a descarbonização de setores.

A intenção do banco é dar o exemplo, mostrar acertos e erros, e ajudar na construção de um framework (uma série de parâmetros e metodologias) que possam dar segurança às empresas e investidores e transparência sobre os preços mais adequados para cada projeto.

- Quando eu penso em remoção de carbono no Brasil, imediatamente vem à cabeça o combate ao desmatamento. O Brasil tem um amplo potencial para ser provedor de créditos de carbono com base na natureza (florestas, por exemplo); estamos focando os esforços nessas iniciativas. Quando olhamos o Brasil e sua ampla cobertura vegetal, entendemos o desafio que isso representa, e para um banco de desenvolvimento, é importante emitir os sinais certos para o mercado -completou.

Tigre lembrou que o banco vai pedir a todos os seus clientes que quiserem financiamento a contabilização de suas emissões de gases de efeito estufa (GEE):

- Estamos nos estágios finais de preparação de estrutura para, até janeiro 2023, todo real que colocamos em projetos, o empréstimo terá que fazer o cálculo de carbono de emissões para receber o financiamento. A meta é aumentar o entendimento do impacto ambiental de cada projeto que o BNDES financia.

As compensações de emissões via compra de crédito de carbono, disse Tigre, são o primeiro passo para empresas fazerem sua transição, mas é preciso, na sua opinião, se atentar para a qualidade dos projetos.

Em suas conversas com participantes da indústria, o diretor executivo conta que identificou que empresas e organizações que querem, voluntariamente, comprar créditos no mercado para compensar emissões, podem estar considerando risco reputacional em sua conta.

A suposição vem do fato de que, apesar de muito se falar que há pouca oferta para muita demanda no mercado de carbono no Brasil, os projetos chamados de “vintage” (antigos), que geram créditos de carbono, mas não são certificados ainda, acabam sendo preteridos. Ele contou que, das 15 ofertas que receberam para selecionarem cinco, percebeu que metade das que não compraram são de projetos ‘vintage’, não certificados, e que precisam ser certificados em até cinco anos.

-Tem muito potencial de demanda, mas não transações de fato. Isso pode ter a ver com um tópico que estamos tentando ajudar, que é o risco reputacional associado a alguns desses projetos. Por isso queremos criar framework que o investidor possa ter certeza de que ele é de boa qualidade, do jeito que as grandes corporações esperam - explicou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/07/2022

BRASIL TEM MELHOR AMBIENTE PARA PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS DA AMÉRICA LATINA E CARIBE, DIZ BID

Chile e Uruguai também são destaques; relatório aponta que mercado brasileiro é um dos mais ativos da região

Por Gabriel Shinohara — Brasília



Relatório também aponta que um dos desafios é garantir o compartilhamento de risco apropriadamente

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em conjunto com a Economist Impact, realizou um estudo em toda a América Latina e Caribe que apontou o Brasil como melhor país da região para parcerias público-privadas (PPPs), modelo muito usado em projetos de infraestrutura.

Também se destacou no documento o Chile, seguido pelo Uruguai. Colômbia e Peru completam os cinco mais bem avaliados no estudo, chamado de Infrascópio. As PPPs estão entre os principais instrumentos

do governo para estimular investimentos em infraestrutura, que o Brasil precisa dobrar, segundo estudo da CNI.

A pesquisa é realizada a cada dois anos e, nesta edição, incluiu 26 países. São considerados indicadores que medem a qualidade da regulação e das instituições do país, condições de financiamento, sustentabilidade, gerenciamento de risco e medição de performance.

Infrascópio 2021/22							
Países	Notas	Países	Notas	Países	Notas	Países	Notas
Brasil	76,3	Chile	75,3	Uruguai	66,8	Colômbia	66,4
Peru	63,4	Panamá	61,1	Costa Rica	60,7	El Salvador	58,1
Guatemala	57,2	República Dominicana	57,1	México	56,9	Jamaica	54,8
Honduras	54,6	Paraguai	53,4	Equador	48,7		
Argentina	48	Nicarágua	44,2	Guiana	42,1	Bahamas	37
Haiti	27,5	Trinidad & Tobago	25,3	Bolívia	23,8	Belize	21,8
Barbados	18	Venezuela	17,4	Suriname	13,9	Cuba*	*sem classificação
Fonte: Infrascopes - BID/Economist Impact							

A partir das notas para esses quesitos, os ambientes de negócios dos países são classificados entre "maduros", "desenvolvidos", "emergentes" e "nascentes". Na região, o estudo não considerou nenhum dos mercados como "maduros", mas sete países conquistaram a categoria de mercado "desenvolvido".

Brasil e Chile são considerados "desenvolvidos" líderes, com as maiores pontuações. Já Uruguai, Colômbia, Peru, Panamá e Costa Rica são "desenvolvidos" com alta performance, um pouco abaixo dos dois primeiros.

Entram na categoria "emergente" de mercados para PPPs países como México, El Salvador, Jamaica e Paraguai. Os "emergentes" médios são Argentina, Equador e Bahamas, e os "nascentes", Haiti, Bolívia, Belize e Suriname.

Histórico do Brasil é destacado

No caso do Brasil, o relatório apontou que o país tem um dos mercados para parcerias público-privadas mais ativos da região e uma das histórias mais antigas de participação privada no setor de infraestrutura.

“O ambiente brasileiro para PPPs tem quatro principais destaques: uma agência bem equipada e financiada, um processo de seleção e preparação de projetos eficiente, a atenção para sustentabilidade social e ambiental durante a fase de preparação e as frequentes avaliações de performance e impacto”, aponta o documento.

O relatório ainda destaca que o Programa de Parceria de Investimentos (PPI), sob responsabilidade atualmente do Ministério da Economia, gerencia os projetos em várias fases e que a estrutura legal inclui preocupação com medidas de sustentabilidade, além de um monitoramento da qualidade dos serviços prestados.

Pontos fracos

Entre os desafios principais do Brasil nessa área, o relatório também aponta quatro principais fatores.

O primeiro é garantir a alocação apropriada dos riscos do projeto entre as esferas pública e privada. O segundo é melhorar a ordenação entre as diferentes agências governamentais nos processos de desenvolvimento, implementação e supervisão dos projetos.

O documento recomenda ainda reforçar a certeza legal nos contratos e melhorar a avaliação dos impactos ambientais e sociais após a finalização dos projetos.

“Em adição, o progresso dos fatores mencionados relacionados ao enquadramento legal e coordenação institucional trariam mais consistência na performance brasileira no quesito de regulamentação e instituições”, ressalta o projeto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMBRAER RECEBE ENCOMENDAS DE 28 JATOS DE COMPANHIAS DOS EUA QUE SOMAM R\$ 2,7 BILHÕES

Pedidos vêm de companhias que atuam na aviação regional: a Porter Airlines e a Alaska Air Group – ambas as empresas já são clientes da fabricante brasileira

Por Luisa Laval

A Embraer anunciou nesta terça-feira, 19, duas novas encomendas de jatos: uma de 20 jatos comerciais Embraer E195-E2, feita pela Porter Airlines, e outra de oito jatos E175 e opções para a compra de mais 13 pelo Alaska Air Group, que faz parte do grupo aéreo Horizon. Ao todo, considerados os preços de tabela, os pedidos somam quase R\$ 2,7 bilhões.

Em relação ao primeiro contrato, o pedido se soma a 30 pedidos firmes existentes. A Porter usará o E195-E2 para estender seu premiado serviço para destinos em toda a América do Norte. O novo acordo, com valor de US\$ 1,56 bilhão, eleva os pedidos da Porter à Embraer para um total de até 100 aeronaves E195-E2, sendo 50 pedidos firmes e 50 direitos de compra.

Em 2021, a Porter encomendou 30 jatos Embraer E195-E2, com direito de compra de mais 50 aeronaves, no valor de US\$ 5,82 bilhões, se todas as opções forem exercidas.



Produção do jato E195-E2 da Embraer Foto: NELSON ALMEIDA / AFP

A Porter Airlines será o cliente de lançamento norte-americano da mais nova família de jatos da Embraer, o E2. O E195-E2 acomoda entre 120 e 146 passageiros. A primeira entrega para a Porter e a entrada em serviço estão programadas para o segundo semestre de 2022.

Já sobre o segundo contrato, a aeronave E175 voará exclusivamente para a Alaska Airlines sob um Contrato de Compra de Capacidade (CPA)

com a Horizon Air. O valor do contrato, incluindo opções, é de US\$ 1,12 bilhão com base no preço de tabela.



As novas aeronaves da Horizon terão 76 assentos, e serão entregues com a identidade visual da Alaska e configuração de cabine dividida em três classes ao longo dos próximos quatro anos, a partir do segundo trimestre de 2023.

Embraer como fornecedora exclusiva

No início deste ano, a Horizon Air anunciou que passaria a ter o E175 como frota única de jatos. Atualmente, a companhia aérea voa com um mix de 31 aeronaves turboélice Q400 e 30 aeronaves E175s. Serão entregues nove E175s no próximo ano como parte de um pedido anterior, que também inclui mais três entregas em 2025.

Com este pedido, a Horizon terá uma frota de 50 E175s. Com bases em Washington, Oregon, Idaho e Alasca, a Horizon atende mais de 45 cidades em todo o noroeste do Pacífico, Califórnia, Centro-Oeste, Colúmbia Britânica e Alberta no Canadá.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2022

CAIXA FAZ TROCAS EM CARGOS DE VICE-PRESIDÊNCIA E NA ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

Mudanças partiram da atual presidente, Daniella Marques, que assumiu o posto após saída de Pedro Guimarães

A Caixa Econômica Federal está fazendo uma série de mudanças em sua estrutura corporativa após a troca na presidência, no final de junho. As principais mudanças são a migração da corregedoria do banco para o guarda-chuva do conselho de administração. Antes, a área era submetida à presidência da Caixa.

No mês passado, o então presidente, Pedro Guimarães, deixou o banco após ser alvo de denúncias de assédio sexual por funcionárias da instituição, negadas por ele. À época, relatos davam conta de que investigações internas a partir de denúncias anteriores não haviam prosseguido, e que parte delas havia chegado ao conhecimento da presidência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2022

INFLAÇÃO NA ZONA DO EURO ATINGE RECORDE DE 8,6% EM JUNHO

Taxa anual de inflação segue influenciada pelos efeitos da guerra na Ucrânia; alta recorde pressiona Banco Central Europeu a seguir adiante com planos de elevar juros

Por Sergio Caldas

A taxa anual de inflação ao consumidor (CPI, pela sigla em inglês) da zona do euro atingiu nova máxima histórica de 8,6% em junho, ao acelerar de 8,1% em maio, segundo dados finais divulgados nesta terça-feira, 19, pela agência de estatísticas da União Europeia, a Eurostat. O resultado de junho confirmou a leitura preliminar e veio em linha com a expectativa de analistas consultados pelo The Wall Street Journal.

Alta dos preços ao consumidor pressiona o Banco Central Europeu a elevar os juros

A inflação recorde, que segue influenciada pelos efeitos da guerra na Ucrânia, pressiona o Banco Central Europeu (BCE) a seguir adiante com planos de elevar juros pela primeira vez em 11 anos. O BCE, cuja meta de inflação é de 2%, fará anúncio de política monetária na quinta-feira, 21.



Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/07/2022

Em relação a maio, o CPI da zona do euro avançou 0,8% em junho, em linha com o consenso do mercado.

Sede do Banco Central Europeu, na Alemanha; meta de inflação é de 2%. Foto: Wolfgang Rattay/Reuters

Apenas o núcleo do CPI do bloco, que desconsidera os preços de energia e de alimentos, teve ganho anual de 3,7% em junho, confirmando a estimativa prévia. Já no confronto com maio, o núcleo do índice avançou 0,2% no último mês.

ANTT REAJUSTA PISO DO FRETE RODOVIÁRIO EM ATÉ 1,96%

Última atualização ocorreu há menos de um mês, quando o órgão publicou reajustes médios que chegavam até 8,99%

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou nesta terça-feira, 19, nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário, com reajuste médio que vai de 0,87% a 1,96%. A atualização se dá pela regra legal de que a agência reguladora deve reajustar a tabela até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano.

O último reajuste ocorreu há menos de um mês, quando o órgão publicou reajustes médios de 7,06% a 8,99%. Naquela ocasião, no entanto, a alteração foi feita após ser constatado variação superior a 5% no preço do óleo diesel praticado na bomba dos postos de varejo no mercado nacional em relação aos valores de referência utilizados na tabela do frete anterior.

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída em 2018 pelo governo de Michel Temer, após greve nacional dos caminhoneiros que paralisou o abastecimento do País. Os novos valores foram aprovados em reunião da diretoria da ANTT.



Nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário, aprovada pela ANTT, prevê reajuste médio entre 0,87% a 1,96% Foto:

De acordo com o relatório chancelado nesta terça, o reajuste médio para transporte rodoviário de carga/lotação foi de 1,96%. Para contratação apenas de veículo automotor de cargas, 1,51%.

Já no transporte rodoviário de carga/lotação de alto desempenho, o reajuste médio foi registrado em 1,3%, e de 0,87% para contratação apenas do veículo automotor de

carga de alto desempenho.

As atualizações levam em conta, entre outros fatores, a aplicação do valor do diesel S10 de 7,583 reais por litro, referente aos valores divulgados pela Agência Nacional do Petróleo e Biocombustíveis (ANP) para o período de 10/07/2022 a 16/07/2022.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/07/2022

ENERGIA SOLAR SE TORNA A TERCEIRA FONTE DE ENERGIA EM POTÊNCIA DO BRASIL

Segundo a Absolar, a fonte de energia solar já gerou mais de R\$ 86,2 bilhões em novos investimentos ao país

Por Denise Luna

RIO - A energia solar ultrapassou em potência a geração das termelétricas a gás natural e biomassa e se tornou a terceira fonte de energia do Brasil, disse a Associação Brasileira de Energia Solar (Absolar). Agora, a geração pelo sol só fica atrás da potência das hidrelétricas e da fonte eólica, informou a entidade.

Segundo mapeamento inédito feito pela Absolar, ao todo são 16,4 gigawatts (GW) de energia solar em grandes usinas e em pequenos projetos de geração própria, ante os 16,3 GW do gás natural e os 16,3 GW da biomassa.

Segundo a associação, desde 2012, a fonte solar já trouxe ao Brasil mais de R\$ 86,2 bilhões em novos investimentos, R\$ 22,8 bilhões em arrecadação aos cofres públicos e gerou mais de 479,8 mil empregos acumulados desde 2012.

“Com isso, também evitou a emissão de 23,6 milhões de toneladas de CO2 na geração de eletricidade”, informou a Absolar.



Torres de linha de transmissão; energia solar só fica atrás da potência das hidrelétricas e da fonte eólica. Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Segundo o diretor da Absolar, Carlos Dornellas, as usinas solares de grande porte geram eletricidade a preços até dez vezes menores do que as termelétricas fósseis emergenciais ou a energia elétrica importada de países vizinhos, duas das principais responsáveis pelo aumento tarifário sobre os consumidores.

“A fonte ajuda a diversificar o suprimento de energia elétrica do País, reduzindo a pressão sobre os recursos hídricos e o risco de ainda mais aumentos na conta de luz da população”, afirmou Dornellas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2022

‘NÃO FAZ SENTIDO EXISTIR ESTATAL DE CAPITAL ABERTO’, AFIRMA CONSELHEIRO DA PETROBRAS

Nome conhecido em conselhos de administração, o advogado Marcelo Gasparino representa os minoritários na estatal de petróleo e, após a privatização, pode entrar no colegiado da Eletrobras

Por Fernanda Guimarães



Advogado Marcelo Gasparino

Conselheiro profissional há cerca de uma década, o advogado Marcelo Gasparino tem chacoalhado os conselhos de administração de gigantes do País, como Vale e Petrobras. Sempre representando acionistas minoritários, Gasparino tem recebido voto de confiança dos ainda raros investidores individuais na Bolsa brasileira, caso dos bilionários Lírío Parisotto e Juca Abdalla.



Prestes a ser eleito conselheiro na recém-privatizada Eletrobras, Gasparino diz que “não faz sentido existir estatal de capital aberto”.

Gasparino comentou as três trocas de presidência da Petrobras durante o governo Jair Bolsonaro. “As tentativas de ingerência do governo federal, pela troca da presidência, não têm surtido efeito na governança da companhia até agora, mas sem dúvida as repetidas mudanças na principal posição da liderança são uma mensagem muito ruim para o mercado, pois mais recentemente são justificadas pelo fato ‘da Companhia estar dando lucro excessivo’”, diz.

O advogado, que chegou a ser o presidente do colegiado da Usiminas na época de uma maiores brigas societárias da história do País, ganhou mais notoriedade no ano passado, quando renunciou, logo após ser eleito, ao conselho da Petrobras, apontando erro na contagem dos votos, obrigando a realização de um novo pleito interno.

Leia, abaixo, os principais trechos da entrevista.

A Petrobras passará por sua terceira assembleia apenas neste ano para votar no conselho da companhia. Como você analisa essa situação?

Historicamente, o CEO da Petrobras é trocado em menos de dois anos, o que sinaliza que seu acionista controlador de plantão, o governo, enfrenta desafios na administração de uma sociedade de economia mista. O General Silva e Luna, que teve a competência de dar sequência na gestão profissional, acabou sendo demitido por praticar um aumento inevitável. Particularmente, penso que o problema foi a forma como o aumento foi dado e comunicado, durante a guerra entre Rússia e Ucrânia. A partir dali, a deterioração do ambiente social, econômico e político, somada aos reflexos da guerra nos preços dos combustíveis, gás natural e fertilizantes, à mudança no Ministério de Minas e Energia e às pressões sofridas pelo governo em ano eleitoral, acabaram resultando em nova mudança no comando da estatal.

Tem havido ingerência do atual governo na companhia?

A União é acionista controladora da Petrobras. Portanto, é natural que a companhia seja influenciada por quem detém a maioria das ações com direito a voto. Tenho sido eleito desde 2019 por acionistas minoritários, inicialmente para o Conselho Fiscal, exatamente para atuar contra a anunciada interferência que a gestão sofreria com a chegada de um militar supostamente alinhado com objetivos intervencionistas. Mas não foi isso o que aconteceu. O maior mérito do General Silva e Luna (que substituiu Roberto Castello Branco) foi o reconhecimento de que sucedeu uma gestão já exitosa no enfrentamento da pandemia da covid-19 e que a melhor forma de contribuir para a sociedade era continuar investindo na exploração e produção de petróleo e perseguindo a venda de ativos não estratégicos. As tentativas de ingerência do governo federal, pela troca da presidência, não têm surtido efeito na governança da companhia até agora, mas sem dúvida as repetidas mudanças na principal posição da liderança são uma mensagem muito ruim para o mercado, pois mais recentemente são justificadas pelo fato “da Companhia estar dando lucro excessivo”.

O governo acaba de privatizar a Eletrobras. O sr. enxerga o mesmo caminho para Petrobras?

Não faz sentido existir estatal de capital aberto, que capta poupança pública para realizar investimentos prometendo melhor retorno que a renda fixa, apesar de vincular esse retorno ao longo prazo. Pelo bem do nosso País, a regulação deve ser aprimorada e a desestatização deve ser estimulada, idealmente com mais tributação sobre o resultado e menos sobre a produção. Seja pelo modelo de capitalização utilizado pela Eletrobras, pelo qual ainda seria mantido um monopólio nos principais mercados que a Petrobras atua, seja por outras modelagens que podem ser propostas pelo BNDES, a sociedade será a grande beneficiária com o vertiginoso incremento de investimentos na indústria de óleo e gás, refino e distribuição de combustíveis, assim como da indústria petroquímica e a possibilidade aumento da concorrência, que sempre força a redução dos preços.

Como isso poderia ser feito?

Poderia ser estudada a divisão em cinco ou seis empresas com ativos sinérgicos de upstream (atividades de exploração e produção de óleo e gás) e downstream (atividades de refino, por exemplo), o que já é uma tendência em países desenvolvidos, com refinarias integradas com petroquímicas. O Brasil produz vários tipos de óleo que são utilizados para industrialização de matérias primas diferentes. É importante que nenhuma empresa decorrente dessa reorganização societária detenha mais de 20% do mercado nacional e o maior desafio será na região Sudeste, onde os ativos localizados nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro são completamente integrados e muito grandes.

As altas dos combustíveis vêm pressionando os últimos presidentes da Petrobras. Há algo que a empresa pode fazer para conter os preços?

O preço do combustível é sensível em qualquer país. Praticar preços tomando por base a paridade internacional é a única forma da indústria se manter competitiva em nível global e de não ser sucateada. Somente a efetiva quebra do monopólio geraria concorrência, reduziria custos e, em cenários de exceção como a Guerra Rússia e Ucrânia, o mercado não dependeria apenas do subsídio governamental para enfrentamento da crise. Pela responsabilidade do cargo, o Presidente da Petrobras acaba se tornando o foco de insatisfações, como se ele fosse o único responsável pelo aumento dos preços. A solução conjuntural depende do governo federal, através de subsídios direcionados para quem transporta as riquezas do Brasil e para o transporte público. A solução estrutural passaria pela aceleração da exploração das reservas do pré-sal, que dependem de uma clara diretriz do Ministério de Minas e Energia e de providências que são da competência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

Como o senhor analisa hoje a estrutura de governança da Petrobras?

Inabalável. Uma estatal do porte da Petrobras exige o mais rígido sistema de compliance do mercado, dada sua complexidade operacional, dezenas de relacionamentos comerciais, institucionais e outros. Temos quatro pilares: governança corporativa, conformidade, independência e compliance. Renovo meu entendimento no sentido de que, pela definição da Lei 13.303/16, as Estatais e Sociedades de Economia Mista existem para atender a políticas de Estado e não a políticas de governo, e essa foi uma evolução que a sociedade brasileira conquistou. É muito importante que nossos representantes nos poderes Legislativo e Executivo tenham consciência das mudanças, as quais, posso testemunhar, ocorreram nas estatais Celesc, Cemig e Petrobras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CRISE NOS OCEANOS EXIGE CONHECIMENTO MULTISSETORIAL

Aquecimento global afeta a capacidade oceânica de sequestro de carbono

Aquecimento global, descarte de lixo e falta de conhecimento estão entre os principais desafios para a sobrevivência oceânica e para seu papel como grande sumidouro de emissões globais de carbono. O tema, debatido na Conferência dos Oceanos promovida pela Organização das Nações Unidas em Lisboa, em junho, exige articulação entre setores público e privado e ganha relevância, segundo participantes do Glocal Experience.



Bióloga Janaina Bumbeer: falta de informação sobre oceanos é um desafio — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

A presença de 40 chefes de Estado em Portugal e investimentos filantrópicos de pesos-pesados é um dos reflexos dessa preocupação, aponta Flávio Andrade, da OceanPact. Também promissora foi a visão de convergência observada ao longo do evento e o consenso em torno da ciência como solução para o problema. Segundo Andrade, o aquecimento global afeta a capacidade oceânica de sequestro de carbono, mas as soluções para o problema são intrincadas e exigem conhecimento multissetorial.

A questão é que hoje o ser humano conhece mais a respeito do lado escuro da lua do que o fundo do mar, já que mais de 90% das águas abaixo de 500 metros de profundidade sequer foram mapeadas. A empresa é especialista em plataformas de dados para operações oceânicas, como plataformas de

exploração de petróleo, e é uma das que já começa a interagir com países como a Índia para trocar aprendizados sobre projetos como o Blue Keepers, voltado ao combate do lixo plástico no mar e patrocinado pela empresa. Também criou um programa de inovação aberta em parceria com a Universidade Estadual do Rio de Janeiro para acelerar startups com foco em oceanos ou economia azul.

A OceanPact abriu capital no ano passado e convidou a filha de Ricardo Gomes, fundador do Instituto Mar Urbano, para tocar o sino de abertura na bolsa. A pequena Nina ganhou o mundo aos 5 anos de idade em imagem coletando lixo no fundo do mar. Gomes produziu documentários e livros sobre a vida marinha ativa em locais como a Baía de Guanabara e tem apoio da OceanPact no projeto de replantio de 30 mil árvores em 12,5 hectares de mangue na região, em parceria com a ONG Guardiões do Mar. O próximo passo eleva a conta para 1 milhão de árvores. “O manguezal é o berçário do mar”, diz Gomes.

Não é o único, claro. “O oceano começa na pia da casa”, resume Andrade. Cerca de 80% da poluição marinha tem origem em terra firme, mas falta consciência a respeito do assunto, segundo pesquisa realizada em parceria com Unifesp e Unesco pela Fundação Grupo Boticário para desvendar a relação do brasileiro com o mar. Embora quase 80% da população do país resida a até 100 km do mar, cerca de 40% dos entrevistados consideram que suas atitudes não impactam os oceanos, enquanto 30% acreditam que o que ocorre lá não impacta suas vidas.

A maioria, 86%, nunca ouviu falar em economia azul e os que conheciam a respeito não conseguiam apontar qualquer atividade econômica marinha, nem mesmo a pesca, embora 19% do PIB brasileiro e mais de metade do oxigênio mundial sejam gerados no mar, diz Janaina Bumbeer, bióloga marinha da fundação. “O principal desafio para os oceanos é a falta de informação. Cabe a nós levarmos o conhecimento adiante”, constata.

Ana Asti, diretora da Secretaria Estadual do Ambiente e Sustentabilidade (SEAS) do Rio de Janeiro, destaca a relação entre oceanos e o equilíbrio do planeta - o fundo do mar concentra 50 vezes mais carbono do que as florestas, compara, mas em 2050 a perspectiva é ter no oceano mesma quantidade de peixes e plástico. Com o agravante da presença de microplásticos até mesmo em fitoplanctons, microorganismos que alimentam a fauna marinha. “Além do aumento da temperatura, a presença do plástico é um dos principais fatores que reduzem a capacidade de absorção de carbono pelo oceano”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/07/2022

CHINA PRECISARÁ DE ESFORÇOS “MINUCIOSOS” PARA ESTABILIZAR A ECONOMIA, DIZ PRIMEIRO-MINISTRO

Lockdowns para conter a covid-19 e crise imobiliária estão atrapalhando o país a atingir sua meta de crescimento econômico de 5,5% em 2022

Por Valor — São Paulo



Em maio, o Conselho de Estado, comandado por Li Keqiang, foi alvo de crítica de um grupo ligado ao presidente — Foto: Bloomberg

O primeiro-ministro da China, Li Keqiang, disse nesta terça-feira que o processo de estabilização da economia do país exigirá "esforços minuciosos". A declaração foi feita durante o Diálogo Virtual Especial com Líderes Empresariais Globais, organizado pelo Fórum Econômico Mundial.

O governo chinês estabeleceu uma meta de crescimento econômico para 2022 de 5,5%, porém no primeiro semestre do ano o produto interno bruto cresceu apenas 2,5% em relação ao ano anterior. O crescimento desacelerou especialmente no segundo trimestre, quando o aumento foi de 0,4% em relação ao ano anterior, devido ao impacto dos lockdowns provocados por novas ondas de covid-19.

Segundo Li, a China manterá políticas macroeconômicas consistentes e direcionadas, além de buscar resultados positivos para a economia. Um dos principais problemas nos últimos meses vem sendo o desemprego entre os jovens, que subiu para 19,3% no mês passado, maior patamar da história do país.

"Enquanto o emprego for relativamente suficiente, a renda familiar crescer e os preços estiverem estáveis, taxas de crescimento mais altas ou mais baixas são aceitáveis", disse Li, sem dizer se estava se referindo ao crescimento econômico trimestral ou anual.

A economia da China vem sofrendo com a política de "covid zero" neste ano, que prevê o fechamento de cidades inteiras em casos de detecção de transmissão comunitária da doença. O centro financeiro do país, Xangai, ficou mais de dois meses fechado, impedindo a produção plena de suas fábricas e o funcionamento total do porto da região, um dos mais movimentados do mundo.

Apesar dos impactos econômicos, a China está inflexível em manter sua política de "covid zero" em meio a novos surtos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2022

USINAS ACELERAM FIXAÇÃO DE PREÇOS DE AÇÚCAR PARA 2023/24

Com avanço em junho, empresas já acertaram o valor de 24% das exportações previstas para a próxima temporada

Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo

Em junho, as usinas voltaram a acelerar a fixação de preços do açúcar a ser exportado na safra 2023/24, que começará em abril do ano que vem. Ao todo, as operações de hedge somaram 1,128 milhão de toneladas da commodity no mês passado, o que elevou para 5,76 milhões de toneladas o volume de exportações com preços já acertados, segundo levantamento da Archer Consulting.

Considerada a estimativa de que as usinas exportarão 24 milhões de toneladas de açúcar na próxima temporada, o setor já acertou os preços de 24% do volume a ser embarcado.



Forte avanço na fixação de preços do açúcar para 2022/23 — Foto: Luis Ushirobira/Valor

Nas negociações fechadas no mês passado, o preço médio foi de R\$ 2.296 a tonelada do açúcar bruto posto no porto de Santos. Já a média para todo o açúcar com preços já definidos para o próximo ciclo é de R\$ 2.221 por tonelada posto no porto de Santos (com prêmio de polarização). Em valores internacionais, o preço médio está em 17,51 centavos de dólar por libra-peso (sem

prêmio de polarização).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2022

ANEC REDUZ ESTIMATIVAS PARA EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO EM JULHO

No caso da oleaginosa, serão 7,8 milhões de toneladas, 2,2% menos que há um ano, segundo a Anec

Por José Florentino, Valor — São Paulo

As exportações brasileiras de soja deverão alcançar 7,795 milhões de toneladas neste mês,



projetou nesta terça-feira a Associação Brasileira dos Exportadores de Cereais (Anec), que atualiza semanalmente suas previsões, calculadas com base na programação dos portos. O volume é 2% inferior à projeção da semana passada e 2,2% menor do que o total embarcado em julho de 2021.

Exportação de soja pelo porto de Paranaguá, no Paraná — Foto: Divulgação

Para o farelo de soja, a Anec passou a prever embarques de 2,206 milhões de toneladas neste mês. O volume é 1,5% superior à projeção do relatório da semana passada e representa um aumento de 26% em comparação com o volume do sétimo mês do ano anterior.

Milho e trigo

A estimativa da entidade para os embarques de milho, por sua vez, caiu 5% em relação à divulgada na última semana, para 5,945 milhões de toneladas. Em julho do ano passado, foram 3,041 milhões de toneladas.

Para o trigo, finalmente, a Anec manteve em 109 mil toneladas sua previsão para as exportações neste mês. Em julho de 2021, não houve embarques.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2022

EXPORTAÇÕES DE MILHO POR PARANAGUÁ CRESCERAM 221% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Volume somou 1,9 milhão de toneladas, segundo a administradora do porto

Por Paulo Santos, Valor — São Paulo

Os embarques de milho pelo porto de Paranaguá somaram 1,9 milhão de toneladas no primeiro semestre, 221% mais que no mesmo período de 2021 (591,538 mil), informou ontem a Portos do Paraná, empresa que administra o terminal.

Os embarques de milho nos primeiros seis meses do ano foram similares aos de 2019, quando as exportações do produto foram recorde nos portos brasileiros. No ano passado, as vendas foram prejudicadas por uma quebra de safra.



Trator carrega milho no terminal de cargas do porto de Paranaguá — Foto: Marlene Bergamo/Folhapress

Após ficar sem registro de exportações em junho nos últimos dois anos, o volume escoado por Paranaguá chegou a 354,4 mil toneladas no mês passado, ante 504,3 mil em maio.

De acordo com operadores do milho no Porto de Paranaguá, a guerra da Ucrânia ajudou a impulsionar os embarques. “O Brasil entrou nesse ‘share’ porque ainda tinha estoques, com boas margens de preço. Ou seja, teve demanda e oferta, que o porto vem aproveitando desde março”, diz comunicado da Portos do Paraná.

Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, são as principais origens do milho embarcado pelos Portos do Paraná. Egito, Irã, Espanha, Coreia do Sul e Portugal são os principais países de destino do produto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2022

ANALISTAS VEEM BALANÇOS AINDA RESISTENTES NO SEGUNDO TRIMESTRE

Receitas devem vir estáveis, com desempenho positivo da alta renda

Por Ana Luíza de Carvalho e Cristiana Euclides — De São Paulo

Bruno Lima, analista sênior do BTG: “Empresas mais ligadas à alta renda devem continuar com desempenho melhor no segundo trimestre, assim como no primeiro” — Foto: Divulgação

s companhias brasileiras de capital aberto devem apresentar balanços sem muitas surpresas no segundo trimestre, com receitas estáveis, apesar da continuada pressão dos custos em alguns setores. Acima da média estarão as empresas ligadas à alta renda, segundo analistas consultados pelo Valor.

Indústrias Romi abre a temporada, hoje, com a divulgação de seus dados depois do pregão.

Para compensar o cenário macroeconômico de juros elevados, inflação acelerada e custos pressionados, os analistas argumentam que as empresas têm olhado para dentro das operações e linhas de processos para reduzir despesas e aperfeiçoar logística e distribuição. As prévias operacionais de shoppings e construtoras que saíram não decepcionaram, segundo eles.

“Não deve ser um trimestre de grandes surpresas. Há a retomada de algumas atividades, mas ainda há muita incerteza, e o preço de commodities está arrefecendo”, diz a analista-chefe do Inter Research, Gabriela Joubert. O repasse dos custos elevados compensará parcialmente a redução de volumes vendidos em vários setores, o que ajuda a manter as receitas estáveis, embora a pressão inflacionária ainda cause recuo de margem de lucro.

Emissões recordes de dívida sugerem que as companhias podem estar se preparando para um ambiente pior

“Empresas mais ligadas à alta renda devem continuar com desempenho melhor neste segundo trimestre, assim como no primeiro”, diz o analista sênior de renda variável do BTG Pactual, Bruno Lima, que espera balanços saudáveis, a despeito do ambiente macroeconômico.



Uma amostra veio das prévias operacionais das empresas do setor de shoppings voltados à média e alta renda. “As prévias têm mostrado velocidade de vendas saudáveis, com as empresas gerando algum caixa ou consumindo pouco, e pouco endividadas, com baixa alavancagem”, diz.

No setor de construção, a tendência é diferente. Os lançamentos imobiliários estão em patamares estáveis, refletindo a dinâmica natural do mercado após dois anos de lançamentos fortes, com as empresas focadas na venda de estoque, diz Lima.

Os segmentos de média e alta renda indicam uma desaceleração à medida que os juros dos financiamentos acompanham a escalada da taxa Selic. Por isso, André Mazini, analista do Citi, ressalta perspectivas animadoras para o segmento de baixa renda.

O banco diz que as construtoras com maior participação em programas habitacionais vêm apresentando bons números em suas prévias, tendência que deve se manter nos próximos meses.

O analista destaca as recentes mudanças no programa habitacional Casa Verde Amarela, como a ampliação do teto de renda do programa, que favorecem a demanda por habitação popular.

Embora a taxa básica de juros venha sendo reajustada desde 2021, a população de renda mais baixa conta com taxas subsidiadas pelo governo e pela Caixa, o que proporciona maior resiliência às construtoras voltadas a esse público.

“O Brasil começou a subir os juros muito antes da maioria dos outros bancos centrais, começamos a lidar com problema de inflação antes”, diz, acrescentando, entretanto, que o câmbio também preocupa e torna o cenário mais complicado.

O efeito cambial é mais óbvio para companhias que têm a importação como componente relevante de custos, mas no geral as empresas devem conseguir entregar margens operacionais também boas, dizem.

Já para as produtoras e exportadoras de commodities, é mais fácil visualizar como deve ser a temporada, uma vez que os preços dos produtos já estão dados. Minério de ferro, aço e alumínio estão sob forte pressão, o que indica redução nos lucros no segundo trimestre. Os preços do petróleo também desaceleraram, mas continuam em patamares elevados, o que é prenúncio de bons resultados.

O Bank of America (BofA) prevê que os preços de minério de ferro mais baixos devem prejudicar os resultados, juntamente com taxas de frete mais altas. Segundo o banco, os custos devem aumentar para Vale e CSN Mineração, com maiores gastos com combustível e despesas portuárias.

Quanto às siderúrgicas, Gerdau e Usiminas vêm com crescimento de lucros por causa dos reajustes no trimestre e a CSN vai ter o impacto da piora dos preços na divisão de minério de ferro.

Petróleo e gás continuam com resultados positivos no segundo trimestre, segundo o sócio fundador da Nord Research, Bruce Barbosa, ainda que não tão fortes quanto no primeiro devido à desaceleração nos preços. As margens do setor devem vir estáveis.

João Daronco, analista da Suno Research, destaca a maior eficiência e diz que não ficaria surpreso com aumento de margem. “Houve ganhos fortes, em especial ante o ano passado.”

Outro setor industrial de peso, papel e celulose, deve se beneficiar do aumento dos preços no trimestre, o que compensa as pressões de custo persistentes e um real médio mais valorizado, diz o BofA.

No varejo, em especial voltado à baixa renda, os resultados devem vir fracos, em meio ao cenário de juros altos e período inflacionário, segundo Barbosa, da Nord. “O custo está mais alto e as

empresas não conseguem repassar porque o consumidor está sem crédito, com a renda pressionada”, diz.

Neste cenário, é natural esperar queda nas margens para manter as vendas, de acordo com Daronco, da Suno. Os resultados do varejo também devem ser afetados pelo fenômeno de aumento de competição, diz.

Além disso, na pandemia o canal on-line cresceu bastante, e com menores impactos da crise sanitária as compras nesta modalidade ficam menos fortes. “As empresas na bolsa que tem canais online tendem a sofrer mais”, segundo Barbosa.

Ele ressalta que as varejistas brasileiras não devem enfrentar um problema que está impactando as americanas, como Walmart e Target, no segundo trimestre: o aumento dos estoques. Barbosa diz que o cenário no Brasil é diferente.

“A reversão econômica nos Estados Unidos acabou de começar, aqui não, já tem um tempo que os juros estão subindo”, afirma. As perspectivas eram de piora econômica neste ano no Brasil, e a situação vem melhorando, enquanto nos Estados Unidos as empresas aumentam estoques apostando numa retomada que não aconteceu.

Para os supermercados, a Ativa Investimentos diz continuar enxergando para o segundo trimestre um cenário de redução do ticket-médio e “trade-down” de marcas e categorias em função da pressão da inflação de alimentos no bolso dos consumidores.

“À medida que as companhias tentam manter seus volumes de vendas aquecidos, vemos uma maior pressão nas margens brutas em base anual, além de um maior aumento dos juros e de despesas operacionais prejudicando as margens Ebitda e o lucro”, diz a corretora.

As eleições presidenciais de outubro certamente estão no radar das empresas, embora não se espere muitos comentários por parte dos executivos nos relatórios que acompanham as demonstrações financeiras. Os analistas vão procurar comentários sobre as incertezas geradas, num momento que emissões recorde de dívida sugerem que elas se preparam para um ambiente pior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BRASIL DEFENDE QUE MITIGAÇÃO DE GEE INCENTIVE TECNOLOGIAS E ADEQUAÇÕES EM TERRA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Para representação brasileira junto à IMO, recursos arrecadados para redução de emissões no setor marítimo são importantes para trazer melhorias em infraestrutura terrestre para evitar problemas logísticos no fornecimento dos novos combustíveis de baixo e de zero carbono.

A autoridade marítima brasileira espera que a Organização Marítima Internacional (IMO) empregue de forma criteriosa os recursos que vierem a ser arrecadados pelas medidas de mitigação do setor de navegação,



focando não apenas em tecnologias menos emissoras, mas também na necessidade de adequação da infraestrutura em terra, evitando problemas de logística no fornecimento dos novos combustíveis de baixo e zero carbono. Para a representação brasileira junto à IMO, a exigência da regra 14 do anexo VI da Marpol, conhecida como IMO 2020, foi exitosa porque houve uma adaptação mundial da infraestrutura ao fornecimento de combustíveis de teor de enxofre igual ou menor que 0,5%, sem aumento expressivo dos preços desses combustíveis, que era uma das preocupações do setor na transição das especificações.

O CMG Fernando Alberto Gomes da Costa, coordenador do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Diretoria de Portos e Costas (DPC), disse que, a partir da IMO 2020, não foram constatados problemas de estabilidade nos novos combustíveis e/ou de incompatibilidade entre os processos de refino e misturas (blending) adotados em suas produções. Ele acrescentou que a maior parte dos relatos de indisponibilidade de óleo combustível marítimo à IMO, por parte das empresas de navegação, foi decorrente da falta de conhecimento da existência da relação dos portos fornecedores do combustível de baixo teor de enxofre no site da organização.

Costa explicou que a contabilização das emissões que ocorrerem em terra na fase upstream (exploração e produção) é da responsabilidade dos países onde se encontram a infraestrutura de produção e logística dos combustíveis, porém a avaliação de eficiência energética dos navios que os consome, provavelmente, será impactada — positiva ou negativamente — em função de processos produtivos dos combustíveis mais ou menos emissores, ao serem comparados a um padrão a ser estabelecido.

O coordenador disse que as autoridades brasileiras, bem como o setor marítimo, se preocupam com a possibilidade de adoção de aumento de exigências para os níveis de ambição, hoje fixados em redução da intensidade de carbono em 40% em 2030 e 70% em 2050, ano em que também deverá haver uma redução em 50% nas emissões totais — tendo 2008 como referência, por ocasião da revisão da estratégia inicial, prevista para ser realizada em 2023.

“Acompanhamos com apreensão a precificação do consumo de combustíveis e/ou das emissões de GHG, sem os devidos critérios que atendam as especificidades do setor, o que pode implicar em maior encarecimento do preço dos fretes sem conseguir o embarque de tecnologia de menor emissão ou a otimização do emprego operacional das embarcações”, disse Costa à Portos e Navios.

Outra preocupação, segundo Costa, é a aprovação de medidas de mitigação submetidas na fase 1 do plano de trabalho sem a realização de uma avaliação de impactos ampla e detalhada sobre os Estados-membros, cujo propósito é o de conseguir a maior abrangência das medidas associada ao menor impacto sobre as populações dos países, adotando um cuidado especial em relação aos pequenos estados insulares em desenvolvimento (Small Island Developing States — SIDS) e países menos desenvolvidos (Least Developed Countries — LDCs).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2022

MILHO PUXA EXPORTAÇÕES DE GRÃOS COM EFEITO ATÍPICO NO PORTO DE PARANAGUÁ

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 19 Julho 2022

Assim como setor agropecuário como um todo, cereal protagonizou pauta das vendas externas das commodities agrícolas, nos primeiros 11 dias de julho, conforme dados da balança comercial divulgados pela Secex

A super safra brasileira de milho, em 2022, tem levado o cereal a protagonizar o aumento – em volume – das exportações de grãos do país, diante de um cenário atípico de guerra no leste europeu e de terminais portuários que não costumavam escoar cargas tão expressivas dessa commodity

agrícola, a exemplo do Porto de Paranaguá (PR). O volume de milho embarcado no primeiro semestre – via Paraná – cresceu 221% sobre igual período do ano passado: foram mais de 1,9 milhão de toneladas de janeiro a junho, contra 591.538 toneladas em 2021. No mesmo comparativo, os embarques voltaram a se igualar aos de três anos atrás, quando as vendas externas desse produto foram recordes nos portos de todo o Brasil, incluindo o de Paranaguá.



Cláudio Neves/Divulgação Portos do Paraná

O que vem chamando a atenção é que, após dois anos sem exportar milho no mês de junho, tanto em 2020 como em 2021, o volume carregado do grão superou as 354 mil toneladas, no mês passado – um desempenho considerado significativo, mesmo ficando atrás de maio (504,3 mil toneladas) e abril (527,8 mil/ton).

O cenário das exportações do grão – via Porto de Paranaguá – em outros meses de anos anteriores também não foi positivo. Isso porque seus embarques zeraram entre fevereiro e junho de 2020 e de março a junho do ano passado. No entanto, a mesma situação não vem se repetindo neste ano.

O diretor-presidente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, Luiz Fernando Garcia destacou que o Brasil – um dos maiores produtores de milho do mundo – se dedica, nesse período, às exportações da segunda safra, a chamada 'safrinha'. “Geralmente, a primeira safra é mais voltada para o mercado interno. Por isso, geralmente no primeiro semestre do ano, as exportações costumam ser menores”, disse Garcia à Portos e Navios.

Segundo Garcia, o que se observou nos últimos meses foi uma nova demanda em uma “janela”, que acabou surgindo como efeito da guerra entre Rússia e Ucrânia. Ou seja, o Brasil entrou nesse “share”, porque manteve estoques de milho para negociar, posteriormente, com melhores margens de preços, aproveitando a demanda e a oferta do produto.

“A Ucrânia costuma atender à demanda pelo cereal no primeiro semestre do ano, pelo Mar Negro, principalmente para África e Europa. No entanto, com os portos ucranianos fechados, abriu-se uma oportunidade para o Brasil que ainda tinha, em estoque, parte do milho da primeira safra, além de preço e demanda de mercado. E parte dessa exportação tem saído daqui, do Porto de Paranaguá”, ressaltou Garcia.

Conforme a autoridade portuária, o milho exportado via Paranaguá tem origem, principalmente, nos estados do Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, sendo Egito, Irã, Espanha, Portugal e Coreia do Sul os principais países de destino.

Balança comercial

Na última segunda-feira (18), a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia divulgou os dados dos negócios do Brasil com o mercado internacional, referentes aos 11 primeiros dias de julho. A balança comercial registrou um superávit de quase US\$ 1,4 bilhão e corrente de comércio de aproximadamente US\$ 13,2 bilhões.

O saldo positivo foi decorrente das exportações, que chegaram ao valor aproximado de US\$ 7,3 bilhões, sobre as importações que alcançaram algo em torno de US\$ 5,9 bilhões. As exportações totalizaram quase US\$ 17 bilhões e as importações US\$ 13,2 bilhões, com desempenho em alta por volta de US\$ 3,8 bilhões e corrente de comércio de US\$ 30,2 bilhões, aproximadamente.

No acumulado de janeiro até quase metade de julho, as vendas externas somaram em torno de US\$ 181,1 bilhões e as importações por volta de US\$ 143 bilhões, resultando novamente em um superávit de quase US\$ 38,1 bilhões e corrente de comércio de US\$ 324,1 bilhões.

Agro volta a ser destaque

Dentre os setores que compõem a balança comercial do Brasil – agropecuária, indústria extrativa e indústria da transformação –, as commodities do agronegócio foram, mais uma vez, os carros-chefes das exportações, no período considerado em julho pela Secex. O agro registrou um crescimento de 66%, somando US\$ 4,17 bilhões; a indústria de transformação teve alta de 38,4% (US\$ 8,96 bilhões); e a indústria extrativa, um incremento de 2,6% (US\$ 3,81 bilhões).

No agro, os destaques de julho foram as vendas externas de milho não moído, exceto milho doce (+183,3%), café não torrado (+89,9%) e soja (+57,8%). Na indústria da transformação, lideraram os grupos de gorduras e óleos vegetais, “soft”, bruto, refinado ou fracionado com expansão de 188,6%; e de óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) com acréscimo de 103,8%.

Outros minerais em bruto (+111,3%), óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (98%), minérios de cobre e seus concentrados (+66,1%) e açúcares e melaços (+65,3%) foram os destaques da indústria extrativa. Para ter acesso à balança comercial completa, **clique aqui**. https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal/bc/principais_resultados.html

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2022

CONSELHO DO FMM PRIORIZA R\$ 890 MILHÕES PARA NOVOS PROJETOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Um dos destaques foi a prioridade de R\$ 240 milhões pleiteada pelo Vard Promar (foto) para construção de um novo dique flutuante no estaleiro em Pernambuco

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou R\$ 892,4 milhões em prioridades de financiamento para novos projetos do setor naval, com prazo de 450 dias. A maior parte desse montante corresponde a pedidos de recursos para conversão, modernização e reparo de embarcações de apoio. Os valores foram aprovados na 50ª reunião ordinária do CDFMM, realizada no último dia 7 de julho e detalhadas em resolução nesta terça-feira (19). O maior valor priorizado, de R\$ 240,5 milhões, é pleiteado pelo Vard Promar (foto) para a construção de um novo dique flutuante (Promar 2) em seu estaleiro, localizado em Pernambuco.

A Wilson Sons Ultratug obteve prioridade de R\$ 142,1 milhões para reparo com docagem de 20 PSVs no estaleiro do grupo, localizado no Guarujá (SP). A empresa também obteve outros R\$ 14,8 milhões em prioridades para modernização dos PSVs Saveiros Fragata, Prion, Sterna, Zarapito, além da conversão do PSV Saveiros Gaiivota para embarcação do tipo Lightering Support Vessel (LSV), no Wilson, Sons Estaleiros.

Outra empresa do grupo, a Wilson Sons Rebocadores, obteve prioridade de R\$ 207,2 milhões para reparo com docagem de 28 rebocadores, também no estaleiro do grupo. Uma outra obra prevista para a Wilson Sons Estaleiros é para a empresa Magallanes Navegação, que obteve nessa reunião prioridade de R\$ 1,9 milhão para modernização do PSV Torda.

A Bram Offshore obteve prioridade de R\$ 22,6 milhões para reparo com docagem dos AHTS (manuseio de âncoras) Bram Force e Bram Power e dos PSVs (transporte de suprimentos) Bram

Brasília e Campos Commander, em seu estaleiro (Navship), em Itajaí (SC). A empresa também conseguiu R\$ 4 milhões em outra prioridade voltada para a modernização dos PSVs Bram Bahia e Bram Brasil, também prevista para o Navship.

A Camorim conseguiu prioridade para a conversão dos rebocadores convencionais Sagamorim II e C Vendaval em rebocadores azimutais de 70 toneladas de tração estática (bollard pull), no estaleiro Camorim Serviços Marítimos (RJ), no valor total de R\$ 61,4 milhões. Já a Starnav conquistou junto ao FMM prioridade para a modernização dos PSVs Starnav Taurus, Starnav Andromeda, Starnav Draco e Starnav Phoenix, em seu estaleiro (Detroit Brasil), em Santa Catarina, com valor total de R\$ 197,9 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/07/2022

‘TAKE OR PAY’: ARMAZÉNS DO PORTO DE SANTOS PODEM REQUERER RESTITUIÇÃO DE ISS

Por Marjorie Ávelar PORTOS E LOGÍSTICA 19 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Embora decisão do STJ seja de 2009, terminais de grãos continuam pagando pelo imposto, sem terem ciência disso e, muito menos, que podem pedir dinheiro de volta, alertou advogado especialista nas áreas marítima, portuária e aduaneira

Uma decisão judicial de 13 anos atrás, válida para a cidade de Santos (SP) e relacionada à cláusula 'take or pay', pode causar impactos financeiros para os terminais que operam, atualmente, em armazéns de grãos no Porto de Santos. Isso porque o governo municipal não poderia mais incidir o Imposto sobre Serviços (ISS) sobre as receitas decorrentes desse termo contratual, conforme avalizado pelo Supremo Tribunal de Justiça (STJ).

Especialista nas áreas marítima, portuária e aduaneira, o advogado Fernando Moromizato Junior afirmou que essas empresas devem – ou pelo menos deveriam – ter seus direitos respeitados. “A decisão é de 2009, mas o fato novo é que esses terminais não têm a ciência de que podem estar pagando por esse imposto até hoje e, muito menos, que podem restituir o tributo dos últimos cinco anos”, alertou Moromizato Junior, que é sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM).

Por conceito geral, a “take or pay” (pegue ou pague, em tradução livre) envolve acordos por escrito entre um comprador e um vendedor, que obrigam o primeiro a pagar, independentemente se houver ou não a entrega do bem ou serviço por parte do segundo. Essa obrigação de pagar não inclui o pagamento do valor total devido para o produto, garantindo proteção ao vendedor, caso o comprador se recuse a aceitar o bem ou o serviço, na hora da entrega.

O advogado explicou que a relação comercial entre essas empresas do Porto de Santos ocorre da seguinte forma: uma exportadora de grãos contrata um terminal portuário (armazém) para a recepção e embarque de suas cargas nos navios. A exportadora, por sua vez, se compromete a encaminhar os grãos em volumes pré-definidos para que o navio seja carregado.

“Uma vez não atingidos os volumes contratados, incide a multa pela não performance. O terminal emite uma nota fiscal correspondente a essa multa e a exportadora, ao pagar, retém 3% de ISS sobre a multa, a pretexto da exigência da municipalidade de Santos”, detalhou.

Moromizato ressaltou que, para assegurar espaço em armazéns – quer seja ele portuário ou de transbordo, as tradings firmam contratos anuais com base nos volumes que elas esperam movimentar, via contratos que contam com a cláusula “take or pay”.

“Significa que, mesmo que a trading não movimentar o volume todo contratado, ela paga pelo que deixou de movimentar (a não performance). As receitas decorrentes desse termo contratual – ao contrário das receitas pelos serviços de armazenagem efetivamente prestados, que estão sujeitas ao ISS – não estão sujeitas à mesma incidência”, reforçou o advogado.

Garantias

Segundo Moromizato, em Santos, sob o pretexto de que a multa prevista na cláusula “take or pay” integra o preço do serviço, também é exigida a retenção do ISS. “No entanto, essa interpretação não prevalece, visto que a multa possui natureza indenizatória, e não uma efetiva prestação de serviço, segundo consta no artigo 54 do Código Tributário Municipal (CTM) – Lei 3750/71 –, que não faz sua menção na base de cálculo desse imposto, sendo vedada sua ampliação extensiva”, analisou.

O especialista afirmou que, até o presente momento, essa devolução valeria somente para a cidade de Santos, no entanto, ela pode ter o mesmo efeito para o restante do Brasil, dependendo da legislação específica, ou seja, do CTM de cada município.

“Acredito que o impacto positivo para as empresas seria a não disponibilização de dinheiro aos cofres públicos, que têm recebido valores de ISS de forma indevida. Para os armazéns de grãos do Porto de Santos, o benefício é que, diante de uma decisão judicial transitada em julgado, o município deve se eximir da aplicação do ISS sobre a multa, evitando a judicialização de um tema que, mesmo pacificado, pode perdurar por 20 anos para obter tal restituição”, avaliou o advogado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2022

PRODUÇÃO NO CAMPO DE PEREGRINO FOI RETOMADA

Da Redação OFFSHORE 19 Julho 2022



Campo de Peregrino - foto Einar Aslaksen / Equinor ASA - Divulgação

O campo de Peregrino voltou a produzir, após suspensão em abril de 2020 para manutenção e reparos na embarcação Floating Production Storage and Offloading (FPSO). A operação foi retomada pela Equinor, operadora, com a nova plataforma, a "Peregrino C".

Segundo a empresa, os investimentos permitiram reiniciar a produção com segurança, aumentar a capacidade geral do campo e melhorar a intensidade das emissões de carbono. “Nossa principal prioridade é a segurança de nosso pessoal e nossas operações. Os investimentos em tecnologia, novos equipamentos e manutenção nos permitiram retomar com segurança a produção em Peregrino e nos preparar para o início do novo projeto Peregrino Fase 2”, diz Veronica Coelho, country manager da Equinor no Brasil.

Peregrino é o maior campo operado pela Equinor fora da Noruega e o primeiro de uma série de grandes desenvolvimentos de campo no Brasil. As reservas restantes do Peregrino Fase I são estimadas em 180 milhões de barris.

Paralelamente às manutenções e atualizações do FPSO, foi instalada uma terceira plataforma de cabeça de poço, "Peregrino C", que avança para o início da produção, com o primeiro óleo previsto para o terceiro trimestre de 2022.

A nova plataforma faz parte do projeto Peregrino Fase II, que estenderá a vida útil e o valor do campo e adicionará 250-300 milhões de barris.

“Estou orgulhoso do quanto nossas equipes trabalharam, durante a pandemia de Covid, para colocar o campo de Peregrino de volta em operação e atualizar as instalações. Mais de 1.200 pessoas trabalharam juntas offshore nos últimos meses”, acrescenta Verônica Coelho. .

Em linha com a estratégia de baixo carbono da Equinor, grandes investimentos foram feitos para reduzir as emissões de CO2 do campo de Peregrino. Quando estiver em operação, a Fase II reduzirá as emissões absolutas no campo de Peregrino em 100 mil toneladas de CO2 por ano.

Isso será alcançado com a implantação de soluções digitais para otimizar o consumo de energia, além de turbinas a gás para reduzir e substituir drasticamente o consumo de diesel.

Localizado na bacia de Campos, o campo de Peregrino iniciou a produção em 2011. A Equinor é a operadora (60%), com a Sinochem (40%) como parceira no campo. Peregrino Fase I consiste em uma unidade FPSO, suportada por duas plataformas de cabeça de poço — "Peregrino A" e "Peregrino B". A Peregrino II consiste em uma plataforma de cabeça de poço, a "Peregrino C".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/07/2022

K-LINE E NEXUS REALIZAM MAIOR OPERAÇÃO DE TRANSBORDO DE VEÍCULOS DA HISTÓRIA DO PORTO DE SUAPE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Julho 2022



Navio California Highway desembarcou 1.538 veículos em Pernambuco, que foram enviados, posteriormente, para o Porto de Veracruz, no México, e para o atracadouro de Cartagena, na Colômbia

As empresas K-Line e Nexus, que desde novembro do ano passado implantaram um novo hub de veículos no Porto de Suape, em Ipojuca, na Região Metropolitana do Recife, realizaram a maior operação de transbordo de automóveis já realizada na história do atracadouro pernambucano. Do total de 2.080 veículos

movimentados na operação do navio "California Highway", de bandeira panamenha, 1.538 passaram por transbordo.

Nessa operação específica, os veículos oriundos da Argentina aguardaram embarque no Pátio Público de Veículos (PPV) antes de seguir, em outro navio, para os portos de Vera Cruz (México) e Cartagena (Colômbia), na América do Norte e do Sul, respectivamente.

Desde a implantação do novo hub, em novembro de 2021, centenas de automóveis de passeio e utilitários vêm desembarcando no Porto de Suape, para depois seguir para outros destinos internacionais. As unidades, fabricadas no Uruguai e na Argentina por ora estão sendo transportadas para países como Colômbia, República Dominicana, Costa Rica, México e Estados Unidos. O recorde anterior era de 690 veículos nesse tipo de operação.

Além dos 1.538 veículos que passaram por transbordo, a operação do "California Highway" incluiu a exportação de 131 automóveis e a importação de outros 411, totalizando 2.080 unidades movimentadas.

Para o gerente-geral da K-Line no Brasil, Rafael Cristelo, a operação solidifica a intenção das empresas de utilizar o Porto de Suape como centro distribuidor para outros países. “Suape dispõe de toda a infraestrutura necessária para que possamos realizar as operações com a maior qualidade e tranquilidade possíveis. Essa parceria já vem dando frutos com a implantação do novo hub e acreditamos que novas possibilidades de negócios irão surgir muito em breve decorrentes do

sucesso dessa operação”, avalia. De origem japonesa, a K-Line celebrou 100 anos em 2019 e é uma das maiores empresas de navegação do mundo, operando mais de 500 navios de diversos tipos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/07/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 19,3% NO 1º SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Julho 2022



O Porto de Imbituba fechou o primeiro semestre com 3,5 milhões de toneladas movimentadas, o que representa alta de 19,3% na operação de cargas em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a junho, o porto atendeu 139 navios, um crescimento de 8,6% no número de embarcações atracadas, se comparado a 2021.

Os graneis sólidos lideram as operações, com 78,3% do volume movimentado no período, seguido de contêineres (12,2%), carga geral (9,1%) e granel líquido (0,4%). Os principais produtos transportados

foram o coque de petróleo, contêineres, fertilizantes, sal e minério de ferro.

A maior parte das operações são de importação (46,6%), um aumento 6,9% no montante desembarcado em relação ao primeiro semestre de 2021. Já a exportação representou a fatia de 41,4% da movimentação do porto, com incremento de 43,8%. A cabotagem obteve 6,1% no volume em toneladas transportadas no período, representando 12,4% da movimentação total.

Para o ano, a previsão é de que mais de sete milhões de toneladas sejam movimentadas no Porto de Imbituba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/07/2022

CAPACITAÇÃO PORTUÁRIA REDUZ ACIDENTES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 19 Julho 2022



Especialista avalia a tragédia ocasionada pela queda seguida de explosão de contêiner com carga perigosa no pátio do Porto de Aqaba, na Jordânia

O acidente registrou a morte de 13 profissionais e 251 feridos. O navio estava esperando para carregar quase 20 contêineres de gás liquefeito contendo uma porcentagem muito alta de cloro, completando que o produto era pesado e de difícil transporte.

Apesar da causa do acidente ter ocorrido pelo rompimento dos cabos de aço do guindaste que realizava a operação de içamento e carregamento de contêiner Isotânque, com supostamente 25 toneladas de gás cloro, o operador do equipamento poderia ter previsto ou mitigado o acidente.

Na avaliação do diretor executivo do Instituto de Capacitação e Treinamentos Técnico Portuária (Incatep), João Gilberto Campos, o treinamento e a capacitação dos operadores e responsáveis

pelos materiais de estivagem, na movimentação de carga e descarga, inclusive de cargas perigosas, é vital para mitigar acidentes como este ocorrido no porto na Jordânia.

A indústria portuária necessita estar preparada para receber novos tipos de carga, principalmente as cargas perigosas. Para isto, o INCATEP desenvolveu uma plataforma AVA (Ambiente Virtual de Aprendizagem), específica para a atividade portuária, aonde a exposição ao perigo está presente no dia a dia. A plataforma apresenta ferramentas SÍNCRONAS, que necessitam de conexão em tempo real, e ASSÍNCRONAS, cujo conteúdo é disponibilizado dentro da plataforma, todas com atividades práticas presenciais, exigidas pelas normas regulamentadoras e trilhas formativas.

Segundo Campos — especialista em segurança no trabalho em terminais portuário e mestrando em engenharia mecânica —, apesar do acidente no Porto de Aqaba, na Jordânia ter sido uma falha mecânica (rompimento dos cabos), o trabalhador responsável pelo serviço poderia ter evitado o acidente ao executar os procedimentos de inspeção do material de estivagem, descritos nos conteúdos programáticos do PREPOM, normas ABNT e na Nr.29, antes de conectar os cabos, através de uma inspeção visual, nos cabos da lingada, do contêiner.

Além de ser certificado pela ISO 9001:2015, o INCATEP é credenciado pela Autoridade Marítima do Brasil. A Organização Marítima Internacional (IMO) desenvolveu um código para uniformizar o transporte de cargas perigosas, internacionalmente, o IMDG CODE, cuja alterações, através da resolução MSC.262(84), exigem capacitações e treinamentos, para diversos níveis de trabalhadores portuários, em terra e a bordo.

No Brasil, existem normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e principalmente a NR 29, que descreve com detalhes os riscos das operações com cargas perigosas no trabalho portuário, que se fazem presente nas bibliografias do PREPOM – Programa de Ensino profissional Marítimo e nas trilhas formativas do INCATEP.

Com grande expertise em simulação de riscos operacionais em portos, o especialista vê que o grande segredo na capacitação e treinamento da mão de obra portuária está no desenvolvimento da capacidade do trabalhador para identificação de potenciais riscos e ameaças operacionais. Além de treiná-lo a tomar a decisão correta para que, em caso de acidente, os impactos sejam mínimos.

Automação será crucial para portos se manterem competitivos



Os portos brasileiros investem mais em automação, porém o setor ainda não tem mão de obra qualificada. Para atender à crescente demanda de mercado, o Instituto de Capacitação e Treinamento Portuário - INCATEP desenvolveu simulador de controle remoto projetado para ajudar o setor portuário a treinar seus operadores. Muitos equipamentos já podem ser operados em modo remoto e esses simuladores, por sua vez, vão preparar essa mão de obra.

Através de etapas de capacitação e treinamento teóricos e práticos, batizadas como trilhas formativas, a empresa criou o sistema com sofisticado design de interface para atender o mercado portuário. São 28 simuladores para atender o treinamento dos trabalhadores portuários em equipamentos, do porto, como: empilhadeiras de pequeno porte, reach stacker, RTG, STS e MHC. guindaste de bordo, carregadores de navios, dentre outros.

Os sistemas de controle remoto podem ser personalizados para corresponder ao sistema de gerenciamento de guindaste específico. A mesa pode ser configurada com até seis monitores para imitar a configuração de uma mesa de operador de controle remoto. O sistema autônomo se integra

facilmente com o software de simulação e à estação do instrutor, permitindo que o instrutor e administradores configurem cenários específicos, gerando estatísticas e relatórios.

Os cuidados para mitigar os riscos na movimentação de contêineres são um dos pilares para um transporte seguro e promovem diversos benefícios ao porto, ao trabalhador e aos clientes do terminal portuário.

João Gilberto Campos Diretor Presidente do Incatep, João Gilberto Campos é mestrando em Engenharia Mecânica, Especialista em Terminais Portuários, Técnico de Segurança no Trabalho, Instrutor credenciado pela OIT/PDP com experiência de mais de 30 anos no mercado portuário nacional e internacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/07/2022



ORIENTAÇÕES AO ANEXO VI DA MARPOL AVANÇAM EM 'RITMO ACELERADO', INFORMA DPC

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 18 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Representação da autoridade marítima brasileira junto à IMO enviou contribuições sobre adoção de indicadores técnicos, como índices de eficiência energética de embarcações novas e existentes

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) informou que estão sendo redigidas, em 'ritmo acelerado', orientações, diretrizes e alterações relacionadas ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição (Marpol). Os textos

estão associados à implementação das medidas de mitigação e de todas as ações decorrentes delas. Entre os itens estão a revisão e adoção dos indicadores técnicos de eficiência energética — de novos navios (EEDI) e de embarcações existentes (EEXI), além do indicador operacional Carbon Intensity Indicator (CII) ainda este ano, associados aos correspondentes registros no Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), que também foi modificado.

A autoridade marítima brasileira considera que a agenda dos normativos das convenções internacionais que abordam temas sobre descarbonização do setor de navegação são um aspecto importante, na medida em que dizem respeito ao dia-a-dia das embarcações e das companhias responsáveis por suas operações. De acordo com a DPC, também se encontram em fase de elaboração outros textos normativos que precisam ser acompanhados com atenção pelo setor comercial marítimo para que não haja problemas com os prazos de seus cumprimentos.

“A redação de todos esses instrumentos no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO) vem recebendo contribuições da autoridade marítima brasileira, que os internalizará assim que forem aprovados”, explicou à Portos e Navios o CMG Fernando Alberto Gomes da Costa, coordenador do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da DPC.

Para o segundo semestre de 2022, existe previsão de retorno às reuniões presenciais, o que deverá normalizar o ritmo de adoção das providências da IMO relativas aos assuntos em debate no Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC). “A autoridade marítima brasileira integra e coordena as ações dentro da estrutura do Brasil para tratar dos assuntos da IMO e convida toda a



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 088/2022
Página 47 de 47
Data: 19/07/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

comunidade marítima a fazer parte deste processo para que a proteção ao meio ambiente marinho ocorra de forma eficiente e eficaz”, ressaltou Costa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 19/06/2022