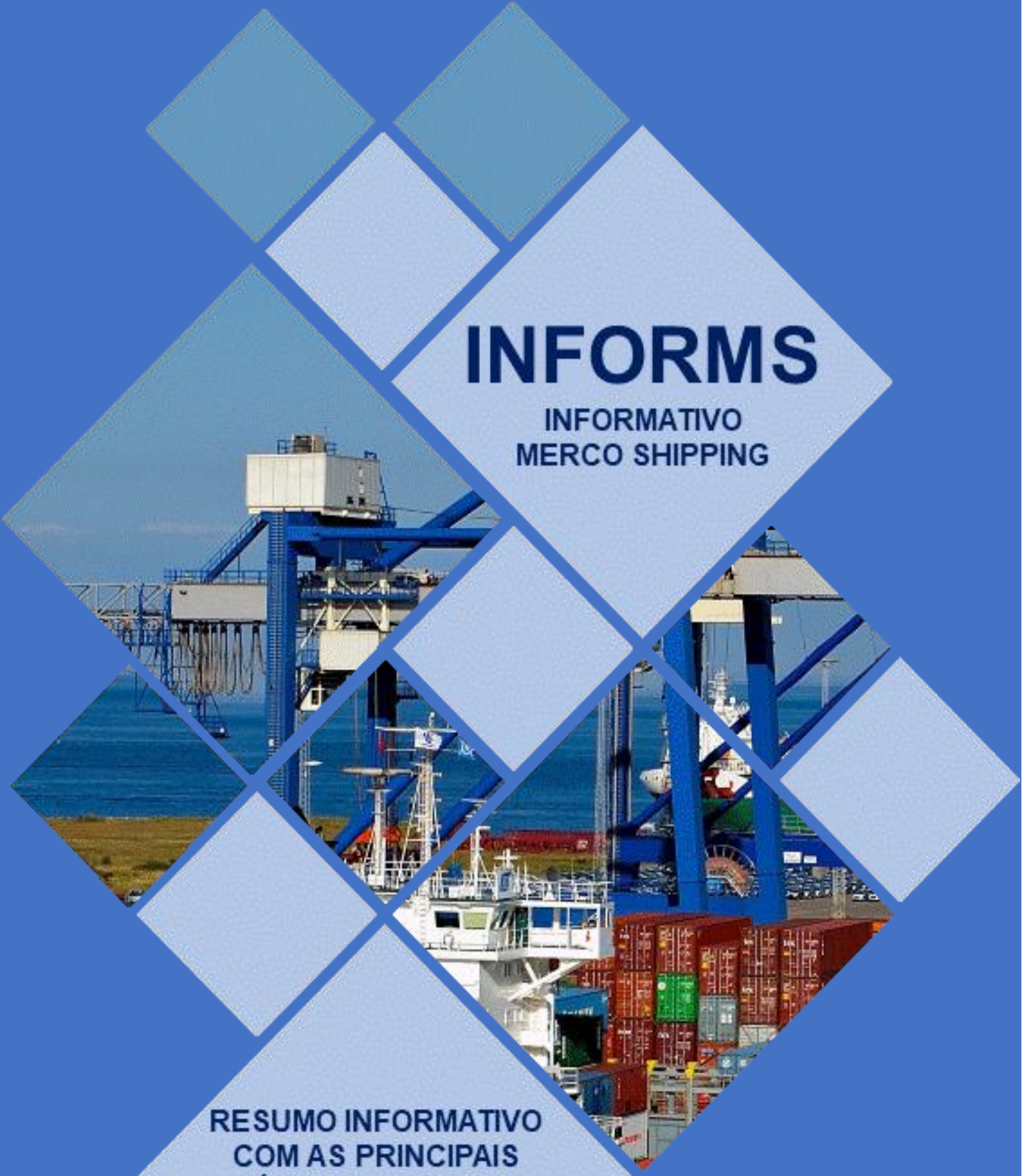
INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING



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

Edição 135/2022
Data: 20/10/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)....4

LIBERAÇÃO DE CARGAS FICA MAIS RÁPIDA NO PORTO DE SANTOS 4
VISITAS TÉCNICAS ABRIRÃO AS PORTAS DO PORTO DE SANTOS A PARTICIPANTES DE CONGRESSO LATINO-AMERICANO 5

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS....6

SETOR PORTUÁRIO REGISTRA 799,7 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2022 6

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF....7

REVITALIZAÇÃO DE 40 QUILÔMETROS DA BR-242/BA VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO NO MATOPIBA.... 7
PROJETOS DE INFRAESTRUTURA IMPULSIONARÃO CRESCIMENTO ECONÔMICO E TURISMO NO RIO DE JANEIRO 8

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF....9

PAULO GUEDES AFIRMA QUE BRASIL INICIA LONGO CICLO DE CRESCIMENTO.... 9

PORTAL PORTO GENTE....10

SOBRECARGA NAS RODOVIAS E FROTA VELHA DESPERDIÇA 30% DE COMBUSTÍVEL 10
FUTURO DO PORTO DE SANTOS ESTÁ MAL TRAÇADO E SEM META ROBUSTA 12

BE NEWS – BRASIL EXPORT....13

EDITORIAL – A HORA DA REFORMA TRIBUTÁRIA 13
NACIONAL - HUB – CURTAS....14
Repercussão 1.... 14
Repercussão 2.... 14
Movimentação 1.... 14
Movimentação 2.... 14
Movimentação 3.... 14
NACIONAL - MINISTRO CRÊ EM APROVAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA AINDA ESTE ANO 14
NACIONAL - PAULO GUEDES: "O PAÍS ESTÁ AGORA NO INÍCIO DE UM LONGO CICLO DE CRESCIMENTO" 16
NACIONAL - DE EVENTO LOCAL A UM MOVIMENTO, BRASIL EXPORT AVANÇA PELO MUNDO 17
NACIONAL - PCS E SUSTENTABILIDADE EM DEBATE NA TERCEIRA EDIÇÃO DO ENAPH 18
NACIONAL - PAÍS APARECE COMO SOLUÇÃO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL, DIZ DIRETOR DA APEX-BRASIL 19
NACIONAL - BALANÇO SOBRE OPORTUNIDADES E DESAFIOS LOGÍSTICOS MARCA PAINÉIS REGIONAIS 20
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022 21
NACIONAL - OPINIÃO – ECONOMIA - AGENDA PARALELA DA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA 21
NACIONAL - OPINIÃO – LOGÍSTICA - NOVOS HORIZONTES NO IBL 23
NACIONAL - OPINIÃO – ECONOMIA - CARTA DO PRESIDENTE DA ABDPM 24
NACIONAL - OPINIÃO – ECONOMIA - SINERGIA LUSO-BRASILEIRA: ONDE O TODO É MAIOR DO QUE A SOMA DAS PARTES! 25
NACIONAL - VITRINE 27

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP....29

RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS IMPULSIONA SETOR DE LOGÍSTICA 29
ADM PREVÊ ELEVAR EM 11% EXPORTAÇÃO DE SOJA BRASILEIRA DA SAFRA 2022/23 30
PORTOS PARANAENSES SÃO DESTAQUE EM FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA 31
PORTO DO ITAQUI GANHA PRÊMIO INTERNACIONAL POR DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA 32
SETOR PORTUÁRIO REGISTRA 799,7 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2022 33

JORNAL O GLOBO – RJ....34

GUEDES DEFENDE DESVINCULAR, DESINDEXAR E DESCARIMBAR DESPESAS DO ORÇAMENTO....34
ARTIGO: CERRADO, A NOVA OPORTUNIDADE PARA O MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO 35

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP....37

3R PETROLEUM CAPTA US$ 500 MILHÕES COM O BTG PARA CONCLUIR COMPRA DA POTIGUAR 37
FATURAMENTO DA MINERAÇÃO NO TERCEIRO TRIMESTRE CAI 30% NA COMPARAÇÃO ANUAL, DIZ IBRAM....38

VALOR ECONÔMICO (SP)....39

DISTRIBUIDORAS DE GÁS PEDEM MENOS BARREIRAS....39
RODOVIAS FEDERAIS PERDEM OBRAS E AGORA DEPENDEM DE 'TAPA BURACOS' 40

PORTAL PORTOS E NAVIOS 42

ALISEO ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R$ 500 MILHÕES NO PORTO DO AÇU 42
HAPAG-LLOYD INICIA INSTALAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE RASTREAMENTO EM SUA FROTA DE CONTÊINERES SECOS 42
ANP CRIA GRUPO DE TRABALHO VOLTADA PARA O PROGRAMA NACIONAL DO HIDROGÊNIO 43
PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES TERÃO MANOBRAS EXPERIMENTAIS PARA NAVIOS DE ATÉ 51 METROS DE BOCA 44
BRASIL PRODUZ CERCA DE 4 MILHÕES DE BOE/D DE PETRÓLEO E GÁS EM SETEMBRO 44
PETRÓLEO RESISTE AO CONTEXTO MACROECONÔMICO GLOBAL, AVALIAM ESPECIALISTAS 45
ALIANÇA OBTÉM AUTORIZAÇÃO ESPECIAL PARA AFRETAMENTO DURANTE ESTIAGEM NA AMAZÔNIA 47
PUBLICADAS REGRAS SOBRE CESSÃO DE ÁREAS PARA GERAÇÃO OFFSHORE 48
CODESA É PROJETO DE LONGO PRAZO APÓS DESESTATIZAÇÃO, DIZ NOVO DIRETOR-PRESIDENTE 50
TECNOLOGIAS INCORPORADAS À GOVERNANÇA MELHORAM PROCESSOS DOS PORTOS, AFIRMAM GESTORES 51

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 53

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 53

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LIBERAÇÃO DE CARGAS FICA MAIS RÁPIDA NO PORTO DE SANTOS

Tendência se confirma um mês após afrouxamento da operação padrão dos auditores fiscais da Receita Federal

Por: ATribuna.com.br

Segundo o diretor-executivo do Sindamar, cargas desembarcadas com a documentação em ordem são liberadas em um dia Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

Até sete dias são necessários para a liberação de cargas de exportação e de 15 dias para o desembaraço de mercadorias importadas. Este é o tempo médio atual do trâmite da Receita Federal no Porto de Santos e é bem diferente do registrado no auge da operação padrão dos auditores fiscais. Na ocasião, eram necessários 30 e 45 dias, respectivamente.

A informação é do presidente do Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco) em Santos, Elias Carneiro Junior. “Nós tínhamos muitas cargas represadas. E como nós resolvemos dar uma diminuída na pressão do movimento, é natural que o que estava ruim em termos de liberação dê uma diminuída na pressão. Entregamos mais rápido hoje do que no auge do movimento. Mas não totalmente o ideal da nossa rotina no trabalho de liberação de carga”.

Carneiro se refere à decisão tomada no mês passado pela categoria. Na ocasião, os auditores entenderam que a operação padrão estava prejudicando muito as operações de comércio exterior e gerando reclamações no setor. Entre os pleitos, estão a realização de concurso público para a Receita Federal, o retorno do orçamento do órgão e previsão de recursos na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2023 para regulamentação da Lei Federal 13.464/17, que prevê o pagamento de uma gratificação de produtividade aos profissionais.

Na semana passada, 86% dos presentes em uma assembleia da categoria votaram pela continuidade da operação padrão. Porém, segundo Carneiro, ela segue 30% mais fraca. Mesmo com o afrouxamento, os usuários do Porto de Santos temem que o movimento se intensifique novamente.

“Na importação, pode haver um caso pontual devido alguma exigência documental, mas a situação melhorou muito. Na parametrização, pouco é direcionado para o canal vermelho. Deve ser devido a trégua anunciada pelo Sindifisco no movimento. Mas, isso não sinaliza que amanhã o movimento venha a recrudescer”, afirmou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

Segundo ele, se as cargas desembarcadas estiverem com a documentação em ordem, é possível obter a liberação em um dia. “Na importação, cerca de 95% das cargas caem no canal verde. O restante, se houver problema na documentação, é direcionado para os canais amarelo e vermelho

e nesses casos a demora pode chegar a 15 ou 20 dias para liberação", destacou o diretor do Sindamar.

Concurso

Foi assinado na última sexta-feira (14) o contrato com a Fundação Getulio Vargas (FGV) para a realização do concurso público da Receita Federal. O documento foi publicado no Diário Oficial da União nesta terça (18).

Agora, o próximo passo é a publicação do edital do concurso, que terá 699 vagas. Ele deve ser publicado até 13 de dezembro, já que há um prazo de seis meses após a portaria que autoriza a abertura do processo, que saiu em 13 de junho. No entanto, a prova deve ser realizada apenas no ano que vem.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/10/2022

VISITAS TÉCNICAS ABRIRÃO AS PORTAS DO PORTO DE SANTOS A PARTICIPANTES DE CONGRESSO LATINO-AMERICANO

Com patrocínio do Grupo Tribuna, 30º Congresso Latino-Americano de Portos ocorrerá de 28 a 30 de novembro
Por: ATribuna.com.br

Evento incluirá conferências com palestrantes internacionais e uma feira comercial Foto: Divulgação/AAPA

Em contagem regressiva, o 30º Congresso Latino-Americano de Portos, que ocorrerá em Santos entre 28 e 30 de novembro, terá um diferencial aos quase 500 participantes já confirmados de 25 países: oito visitas técnicas simultâneas ao complexo portuário santista, o maior da América Latina. Eles ocorrerão no primeiro dia de atividades do evento em solo brasileiro.

Promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA) e com patrocínio do Grupo Tribuna, o congresso abrirá as portas do Porto de Santos com diversas opções de atividades in loco. Entre elas, visita fluvial ao estuário do Porto e idas ao Brasil Terminal Portuário (BTP) para acompanhar a movimentação de carga geral e Terminal Exportador de Santos (TES) para granéis sólidos vegetais.

Além das visitas técnicas, o evento incluirá conferências com palestrantes internacionais e uma feira comercial já com 110 marcas garantidas e empresas que estarão com ofertas de serviços, consultoria, equipamentos, tecnologia e outros produtos voltados ao setor. Estes espaços incluirão quatro pavilhões com representantes portuários de Estados Unidos, Holanda, Brasil e Argentina, além de tech show com simuladores e experiências de realidade virtual.

Outro ponto a ser destacado no congresso, que deve ocupar mais de 4 mil metros quadrados no centro de convenções da Ponta da Praia, serão os business lounges e o networking point, permitindo que as empresas se relacionem com potenciais parceiros comerciais e até mesmo realizem reuniões de negócios.

"Este evento foi projetado para facilitar o encontro dos principais atores do setor marítimo-portuário. Todos os seus espaços, como networking point, tech show e feira de expositores, giram em torno

disso, articulando a conexão dos líderes da indústria na América Latina", ressalta a diretora-geral do AAPA Latino, Zulma Dinelli.

O coordenador para a América Latina da AAPA, Rafael Diaz-Balart, reconheceu o alto nível de interesse demonstrado pelos portos da região em participar do evento. "A organização e o porto anfitrião de Santos tomaram muito cuidado para fazer deste um grande evento, na comemoração do 30º aniversário e com pontos de excelência, como seu programa de conferências, seus novos espaços e a feira de expositores".

Festa do futebol

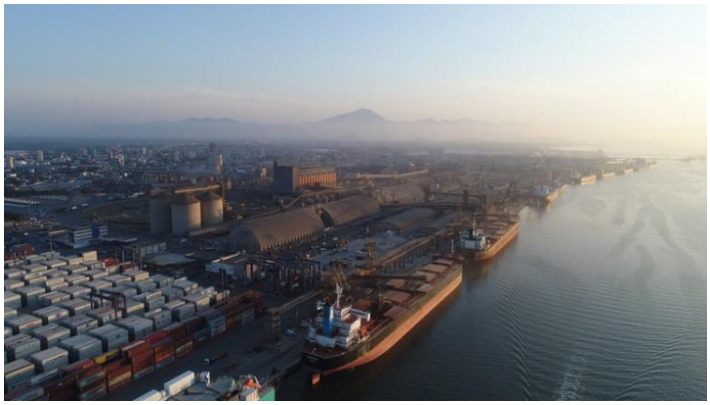
Como será realizado durante a Copa do Mundo do Catar, o 30º Congresso Latino-Americano de Portos contará com uma fan fest que permitirá aos participantes acompanhar, paralelamente ao evento no centro de convenções de Santos, partidas do torneio de futebol mais importante do mundo.

Outras informações sobre o 30º Congresso Latino-Americano de Portos, assim como as diferentes modalidades de participação, estão no site www.aapalatino.com ou podem ser solicitadas pelo e-mail info@aapalatino.com.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/10/2022

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SETOR PORTUÁRIO REGISTRA 799,7 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2022

Navegação interior teve crescimento de 10,6% no saldo acumulado do ano. Movimentação de carga geral aumentou 15,4% no período



Brasília, 19/10/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgou, nesta quarta-feira (19), o balanço atualizado da movimentação dos portos brasileiros. De acordo com o Painel Estatístico da Agência, o setor movimentou 218,2 milhões de toneladas entre os meses de julho e agosto deste ano, com saldo negativo de 0,12%. No acumulado do ano, os portos registraram 799,7 milhões de toneladas movimentadas.

Nos dois primeiros meses deste semestre (julho e agosto), os portos públicos registraram crescimento de 10,3%, com destaque para o Porto de Santarém/PA (+105%), Suape/PE (+25%), Rio de Janeiro/RJ (+24,1%) e Santos/SP (+23,3%). Os terminais privados tiveram queda de 5,1%. Entre os principais terminais estão: Terminal Aquaviário de Madre de Deus/BA (+13,8%), Terminal Aquaviário de São Sebastião/SP (+9,3%), Terminal da Ilha do Guaíba (+8,2%), e o Porto do Açu/RJ (+4,5%).

Em relação ao perfil de cargas, o granel sólido (+4,6%), carga conteinerizada (0,8%) e carga geral (5,7%) tiveram saldo positivo nos meses de julho e agosto. Apenas no granel líquido e gasoso o setor registrou decréscimo no comparativo com o ano anterior, 12,3%.

Mercadorias

Nos meses de julho e agosto, os produtos agrícolas foram responsáveis por movimentar 55,8 milhões de toneladas, sendo 68,4% das cargas voltadas para exportação. O resultado representa um crescimento de 13,9% no comparativo com o mesmo período de 2021. Entre as principais mercadorias estavam: milho (+58,1%), açúcar (+21,6%), e a pasta de celulose (+17,5). A soja e os fertilizantes registraram queda de mais 12%.

No geral, a movimentação de combustíveis (óleos brutos) teve queda de 14,5% no início deste semestre, com 49,9 milhões de toneladas transportadas. O grupo de petróleo e derivados (óleo bruto) movimentou 14% menos do que no mesmo período de 2021, atingindo o total de 31 milhões de toneladas. Já os derivados de petróleo tiveram queda de 5,2%, com movimentação de 13,6 milhões de toneladas. Por outro lado, o etanol combustível registrou crescimento de 23,8%, e os combustíveis, óleos e produtos minerais tiveram alta de 52,7%. O Terminal Aquaviário de São Sebastião foi o destaque entre os portos privados, com variação positiva de 9,3%, e o Porto de Suape, com 43,6% de aumento foi o principal entre os portos públicos.

No transporte de contêineres também houve crescimento de 3,2%, totalizando 2 milhões de TEU no período de julho a agosto (ou 22,6 milhões de toneladas, com crescimento de 0,8%). O aumento foi registrado na navegação de longo curso (1,4%), na cabotagem (0,2%) e na navegação interior (8,2%).

No segmento industrial, o saldo nos meses de julho e agosto também foram positivos, com 5 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 4,9%. O transporte de veículos automotivos cresceu 10,4% e tratores, 23,1%. Os acessórios para automóveis tiveram aumento de 20% no período.

Assessoria de Comunicação Social da ANTAQ
Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 20/10/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

REVITALIZAÇÃO DE 40 QUILÔMETROS DA BR-242/BA VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO NO MATOPIBA

Segmento recebeu serviços de conservação preventiva e reparos localizados. Região é formada por áreas de cerrado nos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia

Localizado entre os municípios de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, o segmento se encontra na fronteira agrícola Matopiba - Foto: Dnit/Divulgação

O Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), concluiu a recuperação de mais 40 quilômetros da BR-242, na Bahia. O trecho fica localizado entre os municípios de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães. A obra integra o contrato de manutenção e conservação da rodovia, que já revitalizou 96 quilômetros do local.

Localizado entre os municípios de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, o segmento se encontra na fronteira agrícola Matopiba, região compreendida pelo bioma cerrado e de grande produção de grãos, e faz conexão entre os estados da Bahia, Mato Grosso, Tocantins e Piauí. O investimento na região possibilita facilidade no escoamento das safras, além de encurtar a distância entre os portos.

As equipes do DNIT trabalharam na conservação preventiva como fresagem, microrrevestimento asfáltico e implantação de sinalização horizontal. Foram feitas também ações como tapa-buracos, reparos localizados com aplicação de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), roçada, limpeza de bueiros e dispositivos de drenagem e recomposição de defensa metálica.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 20/10/2022

PROJETOS DE INFRAESTRUTURA IMPULSIONARÃO CRESCIMENTO ECONÔMICO E TURISMO NO RIO DE JANEIRO

Ministro Marcelo Sampaio e o governador fluminense, Cláudio Castro, reuniram-se nesta quarta-feira (19) para tratar de obras prioritárias em todos os modais de transporte

O papel do setor de infraestrutura de transportes no desenvolvimento da economia do Rio de Janeiro foi debatido nesta quarta-feira (19), durante encontro entre o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro. Reunidos no Palácio Guanabara, sede oficial do governo fluminense, os gestores debateram os projetos prioritários no segmento, como forma de fomentar a geração de emprego e o turismo no estado.

Entre as intervenções mais relevantes em andamento na região estão as obras de modernização do Cais da Gamboa, ponto mais antigo do Porto do Rio de Janeiro, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. Inaugurado em 1910, o trecho é considerado estratégico para a movimentação de cargas e passageiros na região, além de ser um ponto cultural da cidade do Rio de Janeiro. As obras estruturais, no valor de R$ 104 milhões, serão realizadas para permitir o aprofundamento dos berços de atracação e viabilizar a operação com navios de maior porte.

No setor ferroviário, avança o projeto que viabilizará a ferrovia do Porto do Açu, iniciativa que será possível com a renovação da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), operada pela VLI. A medida será fundamental para melhorar a logística e conferir uma nova dinâmica ao setor. “Essas são apenas algumas das nossas prioridades. Quando temos essa sinergia entre os governos federal e estadual conseguimos maximizar os resultados e congregar os interesses públicos e da sociedade”, disse o ministro da Infraestrutura.

Além dos grandes projetos rodoviários concedidos no estado, o MInfra trabalha pela publicação dos editais de licitação do Trevo de Manilha, na Região Metropolitana do Rio, que reduzirá gargalos logísticos nas rodovias, e referente à duplicação e criação de vias marginais na travessia de Campos, no norte do estado.

Vistoria

Na terça-feira, a equipe técnica do MInfra esteve em Angra dos Reis (RJ), na Região dos Lagos, para a solenidade que marca a implantação da Marina São Bento, empreendimento que impulsionará o turismo no local e que deve gerar 6 mil empregos diretos. Antes, a comitiva liderada pelo ministro vistoriou as obras emergenciais que ocorrem na BR-101/RJ.

“De forma geral, a agenda da infraestrutura está alinhada com a geração de emprego. Nosso programa de concessões no RJ, por exemplo, envolveu grandes leilões como a Nova Dutra e a Rio-Valadares, e ainda temos a 8ª rodada de concessões aeroportuárias, com os aeroportos de Santos

Dumont e do Galeão. Nossa expectativa é que sejam gerados mais de 2 milhões de empregos nos próximos anos, trazendo mais oportunidades para os brasileiros", completou Sampaio.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 20/10/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

PAULO GUEDES AFIRMA QUE BRASIL INICIA LONGO CICLO DE CRESCIMENTO

Na palestra de abertura do Fórum realizado hoje em Brasília, ministro destacou potencial alimentar e energético do país

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou, nesta quarta-feira (19/10), que o Brasil inicia um longo ciclo de crescimento, descolado do que se observa na economia mundial. Durante a palestra de abertura do Fórum Brasil Export 2022, em Brasília, ele explicou que o país manterá bom ritmo de desenvolvimento econômico ao longo dos próximos anos, pois já tem R$ 908 bilhões contratados em investimentos privados via processos de concessões e privatizações.

Guedes falou sobre as Reuniões Anuais do Fundo Monetário Internacional (FMI) e dos Conselhos de Governadores do Grupo Banco Mundial, ocorridas na semana passada, em Washington, nos Estados Unidos. Segundo ele, há um reconhecimento do desempenho macroeconômico do Brasil, que está crescendo mais do que as economias avançadas.

O ministro avaliou também a importância das reformas econômicas e falou de sua confiança na recuperação da dinâmica de crescimento interno baseado na transição para uma economia de mercado e de consumo de massa, com redução de impostos e apoio do investimento privado. Ele lembrou que países que seguiram modelos econômicos intervencionistas até tiveram alguns anos de crescimento, mas que se encerrou quando acabou a capacidade de investimentos públicos.

Bancos internacionais

O ministro lembrou que o presidente do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês) é o brasileiro Marcos Troyjo e que a instituição está investindo em infraestrutura sustentável e verde transcontinental, com recursos baratos para longo prazo que podem ser utilizados pelo setor privado para construção de portos, expansão de operações e participação em leilões de privatização.

Para o ministro, o mesmo pode acontecer no Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com a visão de infraestrutura transcontinental e recursos que podem ser utilizados em obras para escoar a produção do Centro Oeste tanto pelo Norte, via ferrovias, quanto pela rodovia Transperuana, que vai até o Oceano Pacífico. O ministro salientou ainda que o processo de acessão à Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) inclui requisitos que preveem melhorias nas áreas de transporte, logística e operação portuária.

Potência mundial

De acordo com Guedes, o Brasil é uma potência alimentar, com agricultura forte e produtiva, e tem papel chave na proteção ambiental do mundo. O ministro também falou sobre o potencial de produção de energia limpa e relatou planos de investimentos de empresas europeias, atraídas pelo menor custo para a produção de energia eólica no Brasil. Assim, o país pode produzir hidrogênio verde mais barato e exportar para a Europa.

Guedes ainda defendeu a extração das reservas do pré-sal e considerou que o petróleo tende a perder sua importância nas próximas décadas e que, por isso, é preciso extrair o óleo existente no território brasileiro rapidamente, para gerar investimentos em infraestrutura, saúde e educação.

Após a palestra, o ministro Paulo Guedes respondeu a perguntas, com a moderação do diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo, e a participação do presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima, do presidente do Grupo Agemar, Manoel Ferreira, e do presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 20/10/2022

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

SOBRECARGA NAS RODOVIAS E FROTA VELHA DESPERDIÇA 30% DE COMBUSTÍVEL

Redação Portogente

País precisa de investimentos nos próximos 15 anos para logística não entrar em colapso; perdas são imensuráveis, diz especialista

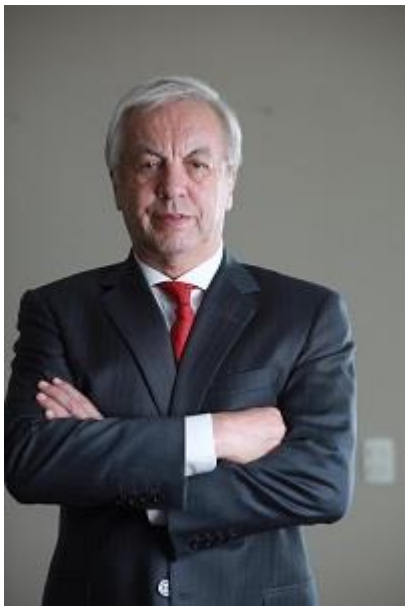
A logística no Brasil precisa de intervenções urgentes nos próximos 15 anos para não entrar em colapso. Mesmo com um território continental, 62% de toda carga é transportada por rodovias brasileiras, o que causa fortes impactos na economia e no meio ambiente. O País desperdiça hoje 30% de combustível com sobrecarga nas rodovias e uma frota velha de caminhões. O custo logístico nacional é de 12,5% do PIB (Produto Interno Bruto), enquanto nos Estados Unidos não chega a 8%.

"Temos uma situação crucial para o setor de logística. As perdas hoje já são imensuráveis em todos os sentidos, para a natureza, para o valor do produto. Se não houver planejamento e investimentos nos próximo 15 anos, o segmento vai enfrentar sérias dificuldades", afirma o especialista em logística e sócio da Pathfind, Antônio Wrobleski. Ele diz que a falta de investimentos em infraestrutura é um dos principais gargalos na logística brasileira e defende a intermodalidade como alternativa para mudar esse cenário.

O especialista lembra que quase nenhum investimento foi feito no setor ferroviário no Brasil, que é praticamente o mesmo de 100 anos atrás. O Brasil tem três vezes o tamanho da Argentina, mas o País vizinho ostenta mais quilômetros de ferrovias. A linhas férreas brasileiras somam cerca de 31 mil quilômetros, enquanto as argentinas têm 34 mil quilômetros. "Veja o absurdo dessa comparação", comenta Wrobleski.

Neste ano, 62% da carga brasileira será transportada por caminhões, 20% por ferrovias, 14% por cabotagem (aquavias), 0,3% por aerovias e 3,6% por outros sistemas. Para ser mais competitivo em logística, segundo o especialista, o ideal seria que, em 15 anos, o País pudesse reduzir a carga rodoviária a 40%, aumentar a ferroviária para 30% e a de cabotagem para 25%. "Isso depende de um plano longo de investimentos, que precisa começar agora", diz.

Frota velha



Wrobleski afirma que o Brasil deixaria de jogar fora "minimamente, numa avaliação bem contida" 30% de combustível se tivesse uma melhor intermodalidade. De acordo com ele, contribui bastante para a piora no segmento de transporte rodoviário que a frota brasileira de caminhões é muito velha, tem em média 20 anos. "Conseguimos baixar essa média no passado, com financiamentos dedicados a caminhões, mas hoje esse número voltou a envelhecer, Já chegou a 12, 13 anos, está em 20 anos. A idade ideal para a frota de caminhões é 8 anos a no máximo 10 anos", alega.

De acordo com o especialista, o investimento em infraestrutura no Brasil deveria girar em torno de 3% a 4% do PIB, mas não ultrapassa 1%. "A China, nos áureos tempos, fazia dois dígitos de investimento em infraestrutura. A falta de investimento em infraestrutura é um fator seríssimo, uma grande barreira a ser superada para que o Brasil possa alcançar a média dos países desenvolvidos no mundo", garante.

Avanço e retrocesso

A logística brasileira precisa acompanhar o desenvolvimento dos setores da economia. O País é líder mundial de produção agropecuária, que registrou crescimento de 400% entre os 1975 e 2020, com aumento de produtividade, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). De acordo com a Embrapa, a produção agrícola brasileira alimenta 10% da população mundial, cerca de 800 milhões de pessoas.

"Ao mesmo tempo em que o Brasil avança no setor agropecuário, consolidando sua liderança, não há contrapartida no setor logístico nem planejamento quanto ao limite do crescimento. Melhorias dos modais, infraestrutura, acesso ao dinheiro e automação são pontos cruciais da logística nos próximos 15 anos. Entra e sai governo e nada muda. Falta planejamento para o Brasil", diz Wrobleski.

O mapa "Logística dos Transportes no Brasil", do IBGE, mostra que o Estado de São Paulo se destaca pela distribuição espacial da logística de transportes no território brasileiro, com predominância do modal de rodovias. É o único Estado com uma infraestrutura de transportes na qual o interior está conectado à capital por uma vasta rede, incluindo rodovias duplicadas, ferrovias e a hidrovia do Tietê. Também estão em São Paulo o maior aeroporto do país, em Guarulhos, e o porto com maior movimentação de carga, em Santos.

Armazéns logísticos e automação

Mas o transporte não é o único ponto que merece atenção no setor logístico. A armazenagem e a automação precisam acompanhar a demanda. O comércio eletrônico cresceu na pandemia em torno de 26% no Brasil, segundo estudos, e continua em alta mesmo após a retomada das compras presenciais. Esse incremento, que ocorreu no mundo todo, exigiu o aperfeiçoamento dos sistemas de armazenagem.

A automação no armazenamento reduz custos gerais do negócio e erros nas entregas de produtos. De acordo com levantamento da empresa DHL, no entanto, apenas 5% dos armazéns são automáticos no Brasil, 80% ainda operam manualmente sem automação de suporte e os outros 15% utilizam transportadores, classificadores e soluções pick and place, entre outros equipamentos não necessariamente automatizados.

A estimativa é de que o mercado global de automação de armazém registre taxa de crescimento anual composto (CAGR) de 12,5% entre 2021-2026. Wrobleski aponta que cada vez mais a automação deverá fazer parte dos armazéns logísticos. "Internet das coisas, machine learning e

inteligência artificial terminam ou começam dentro de armazém. A tendência de armazém logístico automatizado é muito forte para buscar a previsibilidade e a assertividade. A automação é a grande ligação entre o interno e o externo, entre o mercado e aquilo que está saindo do armazém", afirma.

O especialista lembra que o investimento em robotização é grande, o nível de retorno é longo, portanto, quanto mais bem treinadas as pessoas estiverem, mais rápido é o retorno. "Há os sorters, como os sorters falam com o TMS, como o TMS joga para o SAP, como vai para as ruas. Quanto melhor isso for compreendido, melhores os resultados", alega. Segundo ele, com as eleições, é hora de repensar o País. "Hora de menos política e mais economia, ou mais política com foco, direcionamento, pensando num Brasil melhor para as próximas décadas", aponta.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 20/10/2022

FUTURO DO PORTO DE SANTOS ESTÁ MAL TRAÇADO E SEM META ROBUSTA
Editor Portogente

Administrar o espaço portuário é a função principal da autoridade portuária

Como Portogente já demonstrou e o Ministério Público deveria investigar, o contrato da dragagem do Porto de Santos com a Van Oord desrespeita o princípio constitucional da economicidade e desserve o projeto da desestatização da autoridade portuária. Quanto ao futuro da poligonal que delimita a área do porto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) loteia para Terminais de Uso Privado (TUPs). A Santos Port Authority (SPA) loteia a Ferrovia Interna do Porto de Santos– FIPS. Dragagem, poligonal e ferrovia interna são infraestruturas relevantes e que deveriam ser tratadas como partes integrantes do modelo de gestão desestatizada do porto.

Leia também * Como bloco de deputados federais eleitos pode influenciar na desestatização do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115044-como-bloco-de-deputados-federais-eleitos-pode-influenciar-na-desestatizacao-do-porto-de-santos

Bem provável que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, tenha boas razões para as decisões criativas da sua pasta. Entretanto, apequena o contexto do programa de desestatização, que tem como objetivo mudar (e alçar) de patamar a qualidade e a eficiência do principal complexo portuário do hemisfério sul, ao reduzir a sua atratividade de investimentos, com a redução da poligonal. Por isso, conviria que seus discernimentos fossem mais detalhados, justificados e alinhados com o negócio portuário, com metas efetivas.

Leia mais * A caminho do Porto de Santos 2050 mais ágil
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115045-a-caminho-do-porto-de-santos-2050-mais-

Como se apresenta, esse processo de expansão de espaços sem racionalidade logística tem similaridade com o do senado ter criado duas diretorias e assessorias da Antaq, na semana passada. Uma farra. A autorização de TUPs no porto, por esta agência, é um modelo de gestão incompatível com a reforma urgente e que vem sendo festivamente anunciada para o Porto de Santos. Lembrando, que em novembro de 2018, a diretoria do porto saiu algemada pela Polícia Federal.

Confira mais sobre o tema * O ovo da serpente, a Dragabrás e o Porto de Santos

https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113984-o-ovo-da-serpente-a-dragabras-e-o-porto-de-santos

Fazer o que precisa ser feito adequada e republicanamente não significa parar ou levar mais tempo para a reforma necessária do Porto de Santos. No entanto, o exemplo da Portofer, no controle das ferrovias internas do porto, desatrelada da administração portuária, sempre foi problemática. Diferente de quando fazia parte da administração da Companhia Docas de Santos e, agora, deveria fazer parte da nova gestão portuária. A SPA, ao transferir a Fips para a VLI, MRS e Rumo, comete mais um desacerto de gestão.

Leia também * Desestatização do Porto de Santos ameaçada
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113810-desestatizacao-do-porto-de-santos-ameacada

A onze dias para decidir qual será o próximo presidente do Brasil, indubitavelmente, nada mais vai acontecer sem o alinhamento político com o vencedor. Até aqui, houve muitos desacertos por falta de mediação política à altura do desafio de desestatizar o Porto de Santos. O futuro não será menos difícil, mas poderá ter mais racionalidade e, com certeza, haverá participação política mais intensa da região do porto.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 20/10/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A HORA DA REFORMA TRIBUTÁRIA
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O ministro da Economia, Paulo Guedes, espera que o Senado vote propostas de mudança na política tributária do Brasil logo após s eleições. Também afirmou que o País está diante de um “longo ciclo de crescimento”, que pode ser impulsionado caso a reforma tributária seja aprovada. E defendeu que a Nação deve continuar com uma economia de mercado, ao invés de retornar a uma economia intervencionista. Esses foram alguns dos pontos destacados por Guedes na palestra que realizou na manhã de ontem, durante sua participação no Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, em Brasília.

Diante de uma plateia lotada, reunindo lideranças empresariais dos setores portuário, de logística e infraestrutura de transportes, o ministro ainda destacou o potencial brasileiro para atrair investimentos, especialmente com sua oferta de energia sustentável, as dimensões de seu mercado consumidor e sua postura diplomática perante os demais países. “O país está agora no início de um longo ciclo de crescimento, ao contrário do r estante do mundo, que se encontra no fim deste ciclo. Temos agora a condição de ser uma economia de mercado de consumo de massa. Essa transição é que nós temos que fazer", disse.

E é exatamente para garantir essa transição e melhorar as condições de crescimento da economia brasileira que a reforma tributária deve ser tratada como prioridade pelo Executivo e, principalmente, pelo Legislativo. O País e sua sociedade precisam de uma carga tributária menor e mais justa, com uma melhor divisão da receita de impostos e das despesas públicas.

Na retomada dos trabalhos do Legislativo, há dois meses, lideranças da Câmara, do Senado e até o chefe do Executivo, o presidente Jair Bolsonaro, se comprometeram a aprovar essa reforma. Que as promessas sejam cumpridas e, com isso, a economia brasileira possa receber um novo impulso.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

REPERCUSSÃO 1

As declarações do ministro da Economia, Paulo Guedes, na manhã de ontem, durante sua apresentação no primeiro dia do Brasil Export- Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, em Brasília, repercutiu em vários veículos de imprensa, inclusive internacionais. Suas expectavas para a reforma tributária - ele considera que a proposta ainda será apreciada pelo Senado neste ano - e os planos para impulsionar a economia brasileira foram destaque, durante boa parte do dia, em sites de notícias políticas e econômicas de Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, além de norte-americanos e britânicos.

REPERCUSSÃO 2

As análises e as declarações de Guedes nesse primeiro dia do Brasil Export podem ser conferidas em reportagem nesta e na próxima página. Sua apresentação está disponível no canal do YouTube do Brasil Export.

MOVIMENTAÇÃO 1

O setor portuário nacional movimentou 218,2 milhões de toneladas de cargas entre os meses de julho e agosto últimos, segundo o Painel Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os números foram divulgados pelo órgão ontem. Esse total foi 0,12% menor do que o registrado nesse bimestre no ano passado. No acumulado do ano, foram 799,7 milhões de toneladas operadas.

MOVIMENTAÇÃO 2

Os portos públicos registraram um aumento de 10,3% entre julho e agosto. Os destaques foram os complexos de Santarém, no Pará (+105%), Suape, em Pernambuco (+25%), Rio de Janeiro (+24,1%) e Santos, em São Paulo (+23,3%). Já os terminais privados contabilizaram uma queda de 5,1%. Entre as instalações com maior índice de crescimento, estão o Terminal Aquaviário de Madre de Deus, na Bahia (+13,8%), o Terminal Aquaviário de São Sebastião, em São Paulo (+9,3%), o Terminal da Ilha do Guaíba (+8,2%) e o Porto do Açu, no Rio de Janeiro (+4,5%).

MOVIMENTAÇÃO 3

Sobre o perfil das cargas, o granel sólido (+4,6%), a carga conteinerizada (0,8%) e a carga geral (5,7%) tiveram saldo positivo na soma de julho e agosto. Somente os granéis líquido e gasoso apresentaram decréscimo no comparativo com o ano anterior, 12,3%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - MINISTRO CRÊ EM APROVAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA AINDA ESTE ANO

Durante palestra no Brasil Export, Paulo Guedes também falou em vender avos do governo para financiar programas de benefícios, como o Reporto

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Saulo Cruz/Brasil Export

Paulo Guedes também quer acabar com o IPI para incentivar mais investimentos em extração e energia e evitar uma desindustrialização no Brasil

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que a reforma tributária deverá ser aprovada até o fim deste ano. O titular da pasta deu essa declaração durante palestra que proferiu no primeiro dia do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, em Brasília (DF).

Um dos pontos defendidos por Guedes é a tributação sobre lucros e dividendos, que consiste na taxação de uma porcentagem de alíquota paga pelas empresas ao governo federal quando elas distribuem aquilo que ganham entre seus sócios ou investidores ou quando realizam a venda de suas ações para acionistas.

“O mundo inteiro, com exceção de Brasil, Estônia e de um pequeno país que eu não me lembro o nome, estabelece o pagamento de imposto sobre lucros e dividendos. O Brasil resolveu isentar 60 mil CPFs que recebem mais de R$ 300 bilhões por ano de lucros e dividendos. É uma insanidade. Ou seja, essa reforma é incontornável e deve acontecer antes do fim do ano”, disse.

De acordo o ranking da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) do ano passado, os países que mais aplicam esse tipo de tributação são Irlanda (72,12%), Chile (75%), Inglaterra (61,90%), Hungria (60,26 %) e D i n a m a r c a (59,82%).

O titular da pasta de economia afirmou também que, caso o atual governo seja reeleito, acabará com o Imposto sobre Produtos Industrializados. O objetivo é incentivar mais investimentos em extração e energia e evitar uma desindustrialização no Brasil.

"Vamos acabar com o IPI na nossa reforma tributária. Se o Brasil tem recursos, tem minérios, tem tudo, tem que dar um passo. Vem aí outra avalanche, outra onda de investimentos em energia", falou.

Cabotagem
Durante debate com os conselheiros do Brasil Export, Paulo Guedes explicou que o modelo econômico do ministério se baseia na interlocução entre o governo e as entidades privadas. Com isso, foi possível descobrir gargalos em alguns setores. Entre eles a cabotagem. Sobre o modal, o ministro falou que pretende derrubar mais custos.

“Nós temos esse sistema de interlocução com o setor privado para fazer medidas gerais e horizontais, para que todos tenham o melhor ambiente de negócios. Assim descobrimos os gargalos. A nossa perda de competitividade tem vários fatores, entre eles a cabotagem. O acesso à OCDE exige livre competição neste setor. Portanto, vamos derrubar esses custos”, comentou.

Investimentos em infraestrutura
Ainda segundo o ministro da Economia, o governo objetiva vender avos como Vale do Rio Doce, Petrobras e a JBS, que hoje contabilizam R$ 100 bilhões em ações na carteira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A ideia é pagar dívidas públicas, erradicar a pobreza e a criação de fundo de infraestrutura pública.

“Vende R$ 100 bilhões da carteira do BNDES, e tem mais R$ 1 trilhão em avos [imóveis da União, ou terrenos da Marinha], mais R$ 1 trilhão em estatais, e mais R$ 2 trilhões em recebíveis. Vendemos R$ 100 bilhões [do BNDES], e ao invés de isso ir [tudo] para abater dívida, vamos

mandar metade para gerações futuras, com redução de dívida, mas vamos pegar 25% para fundo de erradicação de pobreza e 25% para fundo de infraestrutura pública", falou.

Reporto
Paulo Guedes comentou ainda que o fundo de infraestrutura pública que o governo pretende estabelecer com a venda de avos será usado para poder viabilizar benefícios para os setores de logística e transportes. Em especial sobre o Programa de Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto.

"Quando sentamos e conversamos com o mercado, descobrimos os problemas. Sobre essa questão do Reporto, por exemplo, descobrimos o problema e precisamos produzir uma solução. No caso, o recurso tem que vir de algum lugar. Quando falo de fundo de infraestrutura pública, isso só nos dá a convicção que estamos no caminho certo. O ministério é um local de interlocução, onde se encontra um servidor público temporário. Vamos resolver essa questão do Reporto", explicou.

O Brasil Export é organizado pela Uma Markeng de Eventos, com transmissão simultânea online e gratuita pelo portal BE News (www.portalbenews-.com.br).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - PAULO GUEDES: "O PAÍS ESTÁ AGORA NO INÍCIO DE UM LONGO CICLO DE CRESCIMENTO"

Ministro da Economia se baseia na mudança de um modelo econômico intervencionista para um de economia aberta
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Saulo Cruz/Brasil Ex

Segundo Paulo Guedes, o Brasil pode encerrar o ano crescendo mais que a China e com inflação mais baixa

Principal autoridade presente no primeiro dia do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o país deverá ter um longo ciclo de crescimento.

Segundo o titular da pasta, a certeza de crescimento acontece devido a mudança de modelo econômico brasileiro que deixou de ser "intervencionista" e seguiu para um modelo baseado em uma "economia aberta".

"Quando saímos de uma economia intervencionista e entramos em uma de mercado, as coisas mudam. O país está agora no início de um longo ciclo de crescimento, ao contrário do restante do mundo, que se encontra no fim deste ciclo. Temos agora a condição de ser uma economia de mercado de consumo de massa. Essa transição é que nós temos que fazer", disse.

Guedes explicou ainda que a mudança de modelo econômico criou uma diminuição das determinações do governo sobre a economia, o que pode impulsionar a competição de mercado.

"Vem todo mundo para Brasília pedir favor em uma economia dirigista, e, numa economia de mercado, todos fazem o seu esforço. O governo é indutor de crescimento em uma economia dirigista e o consumo é indutor em uma economia de mercado", falou.

Paulo Guedes comentou ainda que a mudança não é novidade para o mundo. Também que o governo buscará cada vez mais diminuir o intervencionismo estatal e estabelecer o modelo econômico baseado em mercado.

“Economia de mercado não é uma novidade. A novidade é que tem sempre alguém querendo entrar, entre elas a China e a Rússia, que são viúvas do socialismo. Então, precisamos de democracia e mercados em uma inteligência descentralizada. Um distante do outro. Não pode ter poder econômico influenciando a política que devolve com favores. O modelo dirigista corrompeu a democracia brasileira e estagnou a economia. Queremos romper com isso”, explicou.

Em sua palestra, Paulo Guedes também afirmou que este ano o Brasil vai crescer possivelmente mais que a China e com inflação mais baixa. “Se crescermos nos próximos dois meses, passamos a China”, comentou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - DE EVENTO LOCAL A UM MOVIMENTO, BRASIL EXPORT AVANÇA PELO MUNDO

Em cerimônia de abertura, CEO do Brasil Export faz um balanço dos 20 anos do principal fórum do setor no país
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A cerimônia de abertura do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária foi marcada pelo levantamento dos 20 anos do evento, o principal do setor no país. E as suas expansões não param de acontecer.

“Começamos com um evento local em 2003 e nos tornamos um movimento nacional. Agora, trilhando os passos para ser um movimento multicontinental, na medida em que nos preparamos para ir a Montevidéu (Uruguai) com o Mercosul Export. E prestes a voltar a Portugal e Espanha. Nossos afazeres cotidianos não nos impedem de participar desse trabalho de construção diária por um coletivo chamado Brasil Export”, disse.

Julião também anunciou que o fórum contará agora com conselhos seccionais. Também foram anunciados os primeiros diretores dos conselhos estaduais: Roberto Oliva (presidente do Conselho de Administração da Intermarítima Portos e Logística SA), na Bahia; Guilherme Penin (vice-presidente da Rumo Logística), em São Paulo; Roberta Carvalhal (diretora Jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons), no Rio de Janeiro; Ricardo Falcão (presidente da Praticagem do Brasil), no Amapá; Alfonso Gonzalez (presidente da Transpes), em Minas Gerais; Gilmara Timóteo (presidente do Porto de Cabedelo) na Paraíba; e Marcello di Gregório (diretor da Super Terminais), no Amazonas.

BE News e Direito Marítimo O BE News também foi saudado por Fabricio Julião. Além de cumprimentar os profissionais distribuídos em São Paulo e em Brasília, o CEO do Brasil Export anunciou a inauguração de novas instalações do jornal em Santos (SP). Julião também falou sobre a parceria entre o Brasil Export e a recém-criada Academia Brasileira de Direito Marítimo e Portuário.

A cerimônia de abertura contou com a presença do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; da diretora da Antaq Flávia Takafashi; do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Rafael Vitale; do ministro Corregedor Geral da Justiça do Trabalho, Guilherme Augusto Caputo Bastos; secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia; do secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann; do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Sampaio Campos; do senador e presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), Wellington Fagundes (PL/MT); do deputado federal Lucas Gonzalez (NOVO/MG); do embaixador do Uruguai

no Brasil, Guillermo Valles; do presidente do Conselho Deliberavo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva; do prefeito de Santos, Rogério Santos, do presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, e do presidente da Federação Nacional de Operadores Portuários (Fenop).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - PCS E SUSTENTABILIDADE EM DEBATE NA TERCEIRA EDIÇÃO DO ENAPH

Encontro Nacional de Autoridades de Autoridades Portuárias foi aberto ontem, dentro do Brasil Export
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br / VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O diretor de Gestão e Modernização Portuária do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Otto Burlier, afirmou que o plano de governança do Port Community System (PCS) feito para os portos de Santos (SP) e Itajaí (SC) podem ser replicados em outros complexos do país.

Ele disse isso durante o painel "Tecnologias incorporadas à governança das Autoridades Portuárias" do III Encontro Nacional de Autoridades de Autoridades Portuárias (Enaph), ontem, em Brasília. O evento foi realizado dentro do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e promovido pela Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

O PCS é uma plataforma que tem como objetivo integrar todos os entes da cadeia logística portuária. A ideia é agilizar os processos de informação tornando as operações mais eficientes e aumentando a competitividade dos portos.

Segundo o diretor, entidades públicas e privadas podem se basear nos planos de negócios de Santos e Itajaí para elaborar seus próprios PCS.

Apresentado por Burlier, o painel teve moderação de Angelino Caputo, presidente do Conselho do Brasil Tech Export e diretor-executivo da Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados).

Os debatedores foram Gilmara Timóteo, presidente do Porto de Cabedelo (PB) e vice-presidente da Abeph; Jean Paulo Castro e Silva, diretor de Negócios e Sustentabilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro; Marcus Mingoni, diretor de Administração e Finanças da Santos Port Authority; e Mayhara Chaves, diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará e presidente da Abeph.

Sustentabilidade
As iniciavas sustentáveis, com foco na redução de impactos ambientais, dos portos do Itaqui (MA), Suape (PE), Paranaguá (PR) e Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), foram apresentadas durante o painel "Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos".

Participaram o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago; o diretor-presidente da Codeba, Almirante Carlos Autran; o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Porto de Suape, Carlos Cavalcanti; e o diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Ribeiro Santana.

A apresentação do painel ficou a cargo do presidente do Conselho ESG do Brasil Export e diretor geral e de Operações da Voz dos Oceanos, João Amaral.

Abertura
A cerimônia de abertura do Enaph abriu as atividades do Brasil Export. O evento contou com a presença de Mayara Chaves, do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, do presidente do Conselho

Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - PAÍS APARECE COMO SOLUÇÃO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL, DIZ DIRETOR DA APEX-BRASIL

Segundo Lucas Fiuza, exportação do trigo tropical brasileiro deverá ser impulsionada com a guerra da Ucrânia
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br / VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O diretor de Negócios da ApexBrasil, Lucas Fiuza, afirmou que a situação geopolítica internacional impulsionará o crescimento brasileiro no comércio internacional. Essa declaração foi dada durante o painel "A atuação da Apex-Brasil nas exportações, atração de investimentos e posicionamento do Brasil no mercado internacional", no primeiro dia do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, em Brasília (DF).

De acordo com Fiuza, a situação geopolítica mundial acelerou o processo de reconhecimento do Brasil como solução e como mercado que precisa ser abraçado pela comunidade internacional.

Ele citou o exemplo da guerra entre Ucrânia e Rússia em relação à produção de trigo. “Automaticamente a Embrapa apresenta a solução do trigo tropicalizado, dando a perspectiva de que o Brasil, daqui a cinco anos, será um grande exportador de trigo. O mundo está de olho nisso. É um gap de mais um mercado aberto e o Brasil está entrando com tudo”, comentou.

O painel contou com a participação dos conselheiros anfitriões do Brasil Export: Roberta Carvalhal, diretora Jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons; Claudio Loureiro, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave); e Cesar Meireles, conselheiro Nacional do Brasil Export.

Investimentos no Brasil
Se o Brasil se tornasse membro da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e destravasse sua participação no acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia (UE), poderia atrair ainda mais os olhares de investidores estrangeiros, ampliando as relações de negócios internacionais.

É o que expôs José Antônio Aróstegui, conselheiro comercial da Embaixada da Espanha, ao ser questionado sobre como o mercado de fora enxerga o potencial de investimentos no Brasil. Ele disse isso no painel “Península Ibérica e seu papel estratégico na logística europeia e a relação como Brasil”.

Aróstegui fez ainda uma breve apresentação sobre as competências do Instituto Espanhol de Comércio Exterior (ICEX), detalhando a parceria comercial de décadas entre Brasil e Espanha. “Somos o segundo maior investidor do Brasil”, mostrou em dados, reafirmando que a aprovação da reforma tributária nacional é outro fator essencial para ampliar as relações exteriores.

Participaram ainda Jorge Lima, Presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, e Marcelo Sobreira, conselheiro do Portugal Export.

O Brasil Export é organizado pela Una Markeng de Eventos, com transmissão simultânea online e gratuita p e l o p o r t a l B E N e w s (www.portalbenews.com.br).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - BALANÇO SOBRE OPORTUNIDADES E DESAFIOS LOGÍSTICOS MARCA PAINÉIS REGIONAIS

Nova fase da Codesa, deficit hidroviário no Arco Amazônico, Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos e terceira Rodovia dos Imigrantes (SP) foram alguns dos assuntos

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Saulo Cruz/Brasil Export

A Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos foi um dos assuntos discutidos no Painel Sul do Brasil Export

Rodovia dos Imigrantes 3, no Sudeste, déficit hidroviário no Arco Amazônico, Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos, no Sul, e a nova Codesa privatizada foram alguns dos temas debatidos nos painéis regionais realizados na tarde de ontem, no primeiro dia do fórum Brasil Export, em Brasília (DF).

O último encontro do ano do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística de Infraestrutura Portuária é uma realização da Una Markeng de Eventos e acontece nos dias 19 e 20. O evento é transmitido online pelo portal BE News.

O presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, abriu os trabalhos da tarde fazendo um balanço dos temas discutidos nos fóruns regionais.

No Painel Sudeste, sobre a primeira desestatização portuária do Brasil, o novo diretor presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Ilson Hulle, destacou: “O volume de interessados no Porto de Vitória, nos últimos 30 dias, é surpreendente. A gente imagina, projetando para frente, eventuais negócios que vão acontecer”.

Participaram da discussão, o presidente do Conselho do Sudeste Export e sócio da Sammarco Advogados, Marcelo Sammarco, e o diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo, que fez a moderação de todos os painéis do dia.

Já no Painel Sul, sobre a Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos, o embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, ressaltou que ela é um símbolo. “Uruguai e Brasil estão revalorizando a importância econômica, ambiental e social para a competitividade do setor das hidrovias”, salientou. Participaram também o presidente do Conselho do Sul Export e da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, e o superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários, da Infra S.A., Fernando dos Santos.

No Painel Santos “A urgência de uma nova ligação rodoviária na região Sudeste”, o diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias, Rui Klein, falou sobre o projeto da Imigrantes 3, conectando São Paulo à Baixada Santista. O debate contou ainda com o presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas.

Encerrando os regionais do dia, no Painel Norte, que tratou da “transformação de vias navegáveis em hidrovias”, o presidente do Conselho do Norte Export e da Fenop, Sérgio Aquino, enfatizou: “O Brasil não tem um programa, um plano e uma estrutura de sistema hidroviário adequado”. Ele pontuou ainda que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deveria assumir a autoridade unificada sobre as hidrovias. O diretor-geral da agência, Eduardo Nery, participou do debate.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2022

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

20 Outubro | Quinta-feira | Royal Tulip Alvorada, Brasília/DF
Início da transmissão online gratuita
09h00 Palestra especial
10h00 Painel Centro-Oeste: Corredores logísticos multimodais
10h25 Painel Nordeste: Acessos ferroviários aos portos: uma demanda crescente
11h00 Palestra: Adolfo Sachsida, Ministro de Minas e Energia "O futuro do setor de energia e de recursos minerais no Brasil"
12h00 Painel: Ações voltadas para sustentabilidade e mudança da matriz energética no setor de infraestrutura
13h00 Almoço
14h30 Palestra: "Liberdade econômica e livre iniciava"
15h30 Palestra: "Participação brasileira no comércio internacional"
16h00 Coffee break
16h30 Palestra especial
17h30 Painel: Os desafios da infraestrutura para os próximos anos
> Programa de novas concessões
> Mudanças em marcos regulatórios
> A importância da intermodalidade

Palestrante: Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura
18h30 – Solenidade de Encerramento e Leitura da Carta do Brasil Export Leitura pelo Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos +
18h45 – Solenidade de Premiação: Rodovias + Brasil e Ferrovias + Brasil, parceria com a SNTT (Secretaria Nacional de Transportes Terrestres)
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - OPINIÃO – ECONOMIA - AGENDA PARALELA DA DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA

FREDERICO BUSSINGER
consultor, engenheiro e economista

opiniao@portalbenews.com.br

Formalmente, a atual agenda portuária segue o roteiro privatizante: de início, renovações antecipadas de arrendamentos (com contratos firmados em meados dos anos 90) e o "boom" de autorizações para terminais de uso privado (TUPs). Adiante, leilões de novos arrendamentos ("brownfield" e "greenfield"). Este ano, focam se nas desestatizações/privatizações de administrações portuárias. O úlmo balanço divulgado pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) reporta, como "entregas", entre 2019-2022: i) assinatura de 36 contratos de arrendamento

(renovados ou leiloados); ii) autorização de 99 TUPs; e iii) desestatização da Codesa. Ainda seguem previstos, até o final de 2022, novos leilões para 16 arrendamentos e 4 concessões.

Tal qual a Lua, porém, essa agenda portuária tem outra face. Não exatamente escura (como usualmente se imagina sobre a Lua). Mas, ao menos a olho nu, não visível para a maioria. Por exemplo, há um processo/fenômeno que não é privativo, nem dos portos, nem do País. Tampouco objetivo explícito da agenda governamental: a verticalização. Só que veio à tona quando da modelagem para um arrendamento (o STS-10, em Santos), explicitando os interesses envolvidos, e respectivos argumentos em defesa, quando da sua audiência pública e debate no Tribunal de Contas da União (TCU).

O processo/fenômeno, em si, vem sendo objeto de estudos e ações de agências multilaterais, governos nacionais e autoridades regulatórias, sempre na busca de se conciliar liberdade de atuação dos agentes econômicos com proteção de mercados, usuários, clientes e consumidores. Atenção ainda maior quando a verticalização está associada à concentração horizontal!

Enfim, o tema entrou na agenda portuária brasileira pela porta lateral, mas certamente veio para ficar. E deverá dar muito pano pra manga!

Por outro lado, a desestatização portuária, em princípio, é disciplina do curso de governança, certo? O curioso é que 70%, 80%, ou mais do que se ouve e/ou se discute sobre ela tem foco na perspectiva de investimentos, algo da disciplina de planejamento. É o caso da travessia seca Santos-Guarujá no caso da desestatização da Santos Port Authority (SPA): a governança do Porto Organizado passou, em decorrência, ao segundo plano. E praticamente não é analisada/discutida.

Mas há outros temas na face oculta da Lua ... da desestatização portuária. Dois mais relevantes: o primeiro é a centralização do processo decisório. E isso não vem de agora. Como dizia Golbery, tem sido processo “lento, seguro e gradual”, sempre subjacente àquilo priorizado pelas narravas oficiais. Por exemplo: “resolver o imbróglio carga própria X de terceiros” foi o que se propunha com o Decreto nº 6.620/08 (imbróglio que ele não resolveu!), enquanto o objetivo da MP-595/12 (embrião da Lei nº 12.815/13) era embasar ambicioso “Programa de Investimentos em Logística - Portos” (cujos resultados, modestos, ficaram bem aquém do previsto/prometido). Lembra-se?

Ambos embutiam, porém, uma governança estrategicamente centralizadora. Quem, por exemplo, hoje aprova o Plano Mestre e o Plano de Desenvolvimento e Zonamento (PDZ) de cada porto? Quem qualifica projetos para desestatização? Aprova estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (Evteas)? Elabora editais, celebra contratos (outorgas) e decide prorrogações (incluindo as antecipadas)? Aprova transferência de controle acionário? Revisa e reajusta tarifas? Fiscaliza as administrações portuárias? Aplica penalidades por infrações? Em síntese, os portos não estão sob uma “autoridade portuária nacional”?

E mais: consumado esse arranjo, agora com as desestatizações das administrações portuárias, antevêem-se possíveis dificuldades adicionais. Tanto para eventual implementação de modelo “Land Lord”, amplamente majoritário mundo afora (descentralizado, autônomo e público), como para iniciavas de revisão da Lei nº 12.815/13, cujo contencioso só vem aumentando. Por quê? Porque tal arranjo passaria a estar cristalizado também em contratos, agregando novos riscos de judicializações.

E o mais intrigante: contrariando a justificativa de “atração de investimentos” e o aceno de “objetivo não-arrecadatório”, ao se analisar a documentação da SPA enviada ao TCU, constata-se que: i) o “investidor” precisaria aportar relativamente recursos muito pequenos (e, bem assim, no momento inicial): são as receitas próprias e convencionais do Porto que bancarão a maior parte dos investimentos; e ii) a União acabaria sendo a primeira beneficiária: ela receberia no curtíssimo prazo, como acionista (quase único) e/ou como poder concedente, algo da ordem de R$ 4 bilhões!

A título de comparação, esse é o investimento previsto para o túnel e o dobro do especificado para o Porto ... ao longo dos 35/40 anos! Se os recursos são gerados pela operação do Porto de Santos, por que não serem totalmente reinvestidos nele próprio? Ou na infraestrutura conexa? A governança do complexo portuário e uma série de lacunas e conflitos das iniciavas/ações pontuais da desestatização, em si, constituir-se-iam uma agenda específica. Ou seja, há outras faces, outras dimensões da desestatização portuária que, possivelmente, ocuparão a agenda dos próximos anos. Ou décadas.

TAL QUAL A LUA, PORÉM, ESSA AGENDA PORTUÁRIA TEM OUTRA FACE. NÃO EXATAMENTE ESCURA (COMO USUALMENTE SE IMAGINA SOBRE A LUA). MAS, AO MENOS A OLHO NU, NÃO VISÍVEL PARA A MAIORIA.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - OPINIÃO – LOGÍSTICA - NOVOS HORIZONTES NO IBL

ROBERTO OLIVA
presidente do conselho de Administração da Intermarítima Portos e Logística S.A.,
do conselho de Administração da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP)
e do conselho gestor do Instituto Brasil Logística
opiniao@portalbenews.com.br

O IBL, Instituto Brasil Logística, sofreu uma revisão, uma verdadeira reeleitura de toda sua estrutura expressa no seu estatuto, para obtermos melhor governança e também melhorar os aspectos atinentes à compliance.

Somos importantes atores técnicos e operacionais para a imensa área da logística no Brasil. Para se ter uma ideia do quanto é estratégico, basta dizer que o IBL atua como braço operacional da Frenlogi, a poderosa Frente Parlamentar de Logística, que reúne mais de 200 parlamentares conectados e, mais que isso, comprometidos com a nossa logística brasileira, seja na área portuária, seja na aeroportuária, nas rodovias, nas ferrovias, em todas, enfim, áreas da infraestrutura que movimentam este país.

É a Frenlogi que reverbera no Congresso Nacional todos os problemas, anseios e reivindicações, produzindo medidas provisórias e projetos de lei, e que também, com toda a legitimidade por expressar os sentimentos do setor, faz a interlocução com o Executivo. Portanto, é imenso e notável seu amplo espectro de atuação.

Agora com o recente processo eleitoral, a Frenlogi terá nova composição, mas sua essência persistirá e será revitalizada. Seu atual presidente, nosso querido senador Welington Fagundes, foi reeleito graças a seu profundo compromisso com o agro, a infra e a logística nacionais.

Dentro do IBL, de notável domínio do conhecimento, também nos revitalizamos. Contratamos uma consultoria especializada que fez amplo trabalho, ouvindo todos os stakeholders, sejam os membros da Frenlogi, o corpo técnico e diretivo, bem como seu conselho de associados. Essa releitura resultou em um novo organograma para a diretoria executiva, uma definição clara da governança, preservando o decisivo papel da assembleia dos mantenedores, do seu conselho, que é o órgão principal de atuação.

Essa revisão e atualização da estrutura do instituto resultaram em melhor definição para o papel da diretoria executiva. Hoje, implantada a nova filosofia de trabalho e governança, a missão é angariarmos mais sócios, atrair mais mantenedores, mais associações que representem todo o universo da infraestrutura e da logística nacionais, um trabalho que começará a ser feito a partir de novembro.

O objetivo é ampliarmos a capilaridade, trazer outros modais para o instituto e dar justamente essa necessária capilaridade, para o IBL poder ecoar junto à Frenlogi as necessidades, as pendências, as propostas deste rico setor, numa autêntica interlocução de todos os segmentos tão importantes para o Brasil.

Portanto, vejo para o IBL bons ventos à frente a partir deste momento.

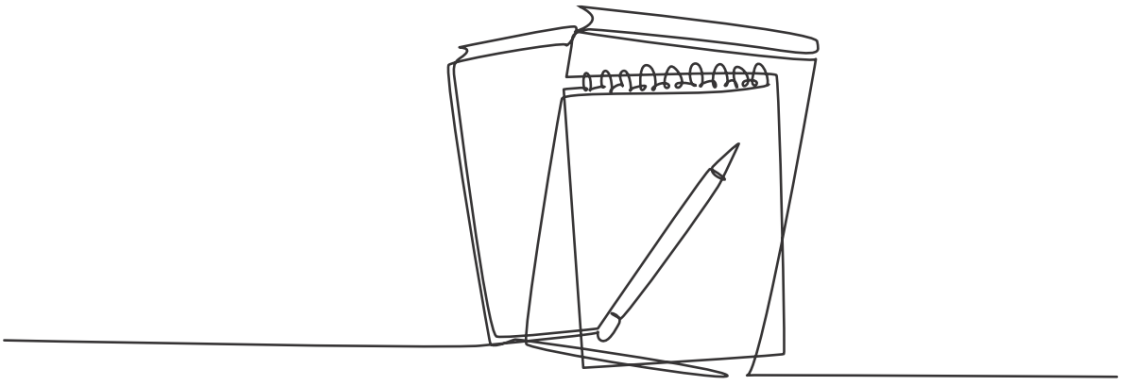
SOMOS IMPORTANTES ATORES TÉCNICOS E OPERACIONAIS PARA A IMENSA ÁREA DA LOGÍSTICA NO BRASIL. PARA SE TER UMA IDEIA DO QUANTO É ESTRATÉGICO, BASTA DIZER QUE O IBL ATUA COMO BRAÇO OPERACIONAL DA FRENLOGI, A PODEROSA FRENTE PARLAMENTAR DE LOGÍSTICA, QUE REÚNE MAIS DE 200 PARLAMENTARES CONECTADOS E, MAIS QUE ISSO, COMPROMETIDOS COM A NOSSA LOGÍSTICA BRASILEIRA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - OPINIÃO – ECONOMIA - CARTA DO PRESIDENTE DA ABDPM

GUILHERME AUGUSTO CAPUTO BASTOS
ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e presidente da Associação Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM)

opiniao@portalbenews.com.br



Com imensa satisfação, anuncio que, no dia 07/10/2022, foi criada a Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo, fruto do Grupo de Estudos de Direito Portuário formado em 2019.

O escopo da Academia é intensificar e estimular a produção literária e doutrinária sobre as matérias portuárias e marítimas, e contribuir com a modernização e adequação da legislação brasileira sobre as questões afetas ao sistema portuário e marítimo como um todo.

Atenta à relevância do setor portuário e marítimo para a economia do País, bem como à substancial contribuição deste segmento para a geração de empregos, tornou-se imprescindível a disseminação do conhecimento do Direito Marítimo e Portuário, com profunda participação de todos

os setores envolvidos, dentre estes o Poder Judiciário, o Ministério Público do Trabalho, agências regulatórias e outros entes do poder público e a advocacia.

A nova diretoria eleita para o biênio 2022/2024, cuja Presidência será por mim exercida, contará com a Vice Presidência Executiva do desembargador Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira e a Vice-Presidência do dr. Marcelo Kanitz.

A ABDPM também promoverá palestras, encontros, seminários e congressos com a finalidade de aproximar todos os players do setor portuário e marítimo, sempre com o intuito de aprimorar o diálogo e intensificar a interlocução entre seus acadêmicos e o meio marítimo-portuário.

Sinergia, proatividade, diálogo e inovação serão os dogmas que nortearão a Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo.

ABDPM – Mais que um norte acadêmico, um agente transformador. Saudações.

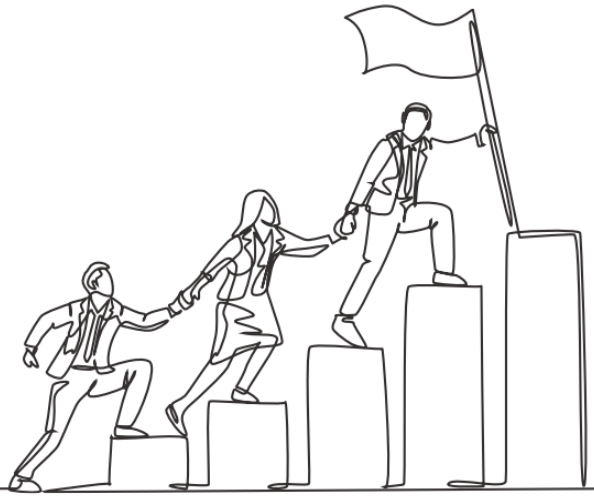
O ESCOPO DA ACADEMIA É INTENSIFICAR E ESTIMULAR A PRODUÇÃO LITERÁRIA E DOUTRINÁRIA SOBRE AS MATÉRIAS PORTUÁRIAS E MARÍTIMAS, E CONTRIBUIR COM A MODERNIZAÇÃO E ADEQUAÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA SOBRE AS QUESTÕES AFETAS AO SISTEMA PORTUÁRIO E MARÍTIMO COMO UM TODO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - OPINIÃO – ECONOMIA - SINERGIA LUSO-BRASILEIRA: ONDE O TODO É MAIOR DO QUE A SOMA DAS PARTES!

MARCELO DE SOUZA SOBREIRA
conselheiro, consultor e professor
em Mercados Financeiro e de Capitais

opiniao@portalbenews.com.br



Há cerca de 2.500 anos, Aristóteles, um dos maiores filósofos gregos de todos os tempos, disse: “O todo é maior que a soma das suas partes”.

O artigo pretende abordar o conceito e a importância da sinergia luso-brasileira na troca de informações e conhecimentos, na geração de negócios a partir da agenda ESG e de tecnologia, e principalmente, no potencial de oportunidades a serem exploradas entre Brasil e Portugal.

A origem da palavra sinergia deriva do grego (Synergia) e significa cooperação. Trata-se de uma ação conjunta ou esforço coletivo e solidário que busca um melhor resultado do que aqueles obtidos individualmente. Alguns sinônimos de sinergia podem ser: coesão, união, entendimento, colaboração ou associação.

A sinergia é também um conceito muito importante no contexto empresarial, porque dentro de uma empresa, associação de classe ou fórum de discussão, é importante haver sinergia entre diferentes departamentos ou associados, para que a ação conjunta resulte no sucesso da empresa ou do ecossistema do fórum de discussão.

O fórum Brasil Export é um exemplo de colaboração e entendimento do debate de ideias para o desenvolvimento da agenda de transportes, logística e infraestrutura portuária do Brasil. Já a sinergia luso-brasileira pode ser vista na agenda transversal do fórum Portugal Export, um dos eventos do ecossistema Brasil Export, com as verticais ESG e Brasil Tech Export, que também fazem parte desse projeto.

Na minha opinião, um dos exemplos a ser destacado foi a palestra do professor Álvaro Sardinha, de Portugal, que abordou as oportunidades da Economia Azul. Outra palestra que cobriu a agenda desses dois países irmãos foi aquela proferida pelo professor Thiago Guilherme Péra, que tratou dos desafios da infraestrutura logística para o agronegócio brasileiro e os fluxos marítimos Brasil e Portugal. As apresentações fizeram parte da programação do Portugal Export.

A economia do mar é um tópico importante para a agenda de negócios da nação lusitana, amplamente debatido nas universidades e fóruns internacionais do país. A palestra proferida pelo CEO David Schurmann da Voz dos Oceanos, na live do Portugal Export que abordou a “Agenda ESG nas operações portuárias e logística do Brasil e Portugal”, foi outro exemplo de agregação de valor entre os países.

Em junho de 2022, o fórum Think Tank Brasil Export 2022 contou com diversos painéis, dentre eles, um com a participação de executivos do Porto de Lisboa e do Porto de Aveiro. Naquela oportunidade, o fórum Brasil Export destacou ainda a liderança feminina no setor portuário e lançou o hub para integrar players de logística e infraestrutura.

No próximo mês, a startup brasileira Hexagon Pro, liderada pelo sr. Luiz Simões – membro do conselho Tech do Brasil Export – irá expor seu trabalho no Web Summit 2022 Lisboa, uma das maiores conferências de inovação, tecnologia e empreendedorismo do mercado. Outro exemplo de troca de conhecimentos e cooperação entre empresários luso brasileiros materializando mais uma vez o conceito de sinergia ou “soma das partes”.

O termo “soma das partes” (sum of the parts ou SOTP) também é utilizado para avaliação (valuaon) de empresas, em geral, holdings ou conglomerados. O valuation pelo método de SOTP consiste em avaliar quanto cada uma das divisões de um negócio vale para, a partir daí, se chegar ao valor total da firma. Trata-se da melhor forma para avaliar empresas familiares portuguesas ou brasileiras que atuam em diversos segmentos dentro do próprio negócio.

Finalmente, cabe ressaltar que o potencial de cooperação e trocas comerciais entre Brasil e Portugal é gigante, seja através da criação de novas linhas de navegação para transportes de contêineres, das estratégias de digitalização do complexo portuário ou por meio da transição energética visando o aumento da economia verde. Acredito que estamos num ótimo momento para aplicar o conceito de sinergia ou “soma das partes” criado há tantos anos e utilizada de diferentes formas.

O FÓRUM BRASIL EXPORT É UM EXEMPLO DE COLABORAÇÃO E ENTENDIMENTO DO DEBATE DE IDEIAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA AGENDA DE TRANSPORTES, LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA DO BRASIL. JÁ A SINERGIA LUSO-BRASILEIRA PODE SER VISTA NA AGENDA TRANSVERSAL DO FÓRUM PORTUGAL EXPORT, UM DOS EVENTOS DO ECOSSISTEMA BRASIL EXPORT, COM AS VERTICAIS ESG E BRASIL TECH EXPORT, QUE TAMBÉM FAZEM PARTE DESSE PROJETO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

NACIONAL - VITRINE

VITRINE

CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

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

VITRINE ESPECIAL DEDICADA AO FÓRUM BRASIL EXPORT 2022, CONCORRIDO EVENTO REALIZADO EM BRASÍLIA, QUE TEVE INÍCIO ONTEM E PROSSEGUE COM PROGRAMAÇÃO INTENSA HOJE, REUNINDO PROFISSIONAIS E AUTORIDADES DO SETOR PORTUÁRIO, LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA. PALESTRAS,DEBATES E HOMENAGENS MARCARAM A EXCELENTE PROGRAMAÇÃO DO PRIMEIRO DIA

Divulgação

A diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, a gerente de Comunicação e Relações Institucionais na Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Milena de Castro, e a presidente do Conselho Feminino Do Brasil Export, da Companhia Docas do Ceará e da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Mayhara Chaves

Divulgação

O diretor da T-Grão Cargo, Elias Francisco da Silva Junior, o sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H e presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Jorge Lima, e o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira

Divulgação

A diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, e o diretor-geral Eduardo Nery recebem homenagem pelos 20 anos da entidade, das mãos do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião

Divulgação

Os advogados Pedro Neiva, Jennifer Pires e Juliana Senna homenageados pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, pelos 90 anos do escritório Kincaid I Mendes Vianna Advogados

Divulgação

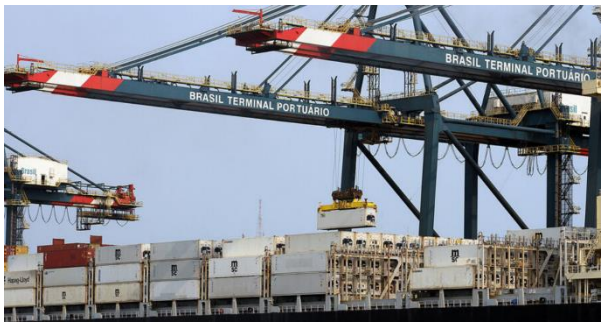
O sócio na Galloti Advogados Associados, Fabio Silveira, recebendo do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, uma homenagem pelos 25 anos do escritório de advocacia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE SANTOS IMPULSIONA SETOR DE LOGÍSTICA

Informações: Diário do Litoral (20 de outubro de 2022)



O crescimento verificado apenas em agosto deste ano foi de 14,6 milhões de toneladas / Nair Bueno/ Diário do Litoral

Caminhões, contêineres, embarcações e navios. O movimento no Porto de Santos bateu recorde até agosto de 2022 por conta do agronegócio. É o que apontam os últimos dados da Santos Port Authority (SPA). O desempenho de contêineres e de cargas impulsionou os números globais do porto registrando um novo recorde: 110,1 milhões de toneladas em cargas. O crescimento verificado apenas em agosto deste ano foi de 14,6 milhões de toneladas, alta de 21,4% sobre agosto de 2021, resultando no melhor desempenho para o mês. A comparação anual mostra alta de 9%.

Só no mês de agosto, os embarques totalizaram 10,6 milhões de toneladas, crescimento de 31% ante 2021. As descargas chegaram a 4 milhões de toneladas, 1,6% a mais do que o apurado em igual mês o ano passado. Os embarques totais em 2022 até agosto somaram 80,3 milhões de toneladas, alta de 11,1% em relação ao mesmo período de 2021. Já as descargas atingiram 29,8 milhões de toneladas, crescimento de 3,6%.

CONTÊINERES

Já a movimentação de contêineres em agosto atingiu 456,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e superou em 12% o resultado do mesmo mês do ano passado. No acumulado do ano, o índice registrou 3,3 milhões de TEU, 2,9% acima dos oito primeiros meses de 2021 e a melhor marca para o período.

AGRONEGÓCIO

Os destaques entre as cargas do agronegócio, no mês de agosto, foram: soja em grão, com 782,7 mil toneladas (+328,75%); milho, com 2,3 milhões de toneladas (+25,2%); açúcar, com 2,5 milhões de toneladas (+24,1%); farelo a granel, com 831,2 mil toneladas (+63,5%); e celulose, com 810,3 mil toneladas (+68,7%).

No acumulado do ano destacaram-se os embarques de celulose, com um expressivo movimento de 5,4 milhões de toneladas, aumento de 61,2%; de milho, com 6,4 milhões de toneladas (+78,0%); soja em grão, com 23,8 milhões de toneladas (+9,9%); farelo de soja a granel, com 6,2 milhões de toneladas (+32,0%); e carnes, com 1,5 milhão de toneladas (+31,8%). Entre as descargas sobressaiu-se o fertilizante, com 5,5 milhões de toneladas (+13,1%).

AGOSTO

Mercado aquecido. É assim que Lúcio Lage Rodrigues, diretor comercial da Process Log & Comex, define este recorde no setor de agropecuária. Em termos de exportação, o empresário do ramo do Comércio Exterior explica que a produção de muitas das commodities como milho, farelo, soja e carne vêm crescendo e isso aquece o mercado de logística: “Para transportar a produção agrícola e pecuária para o Porto, aumenta-se a demanda de transporte rodoviário e, assim, mais maquinários e caminhões são acionados para realizarem esse serviço, o que afeta a cadeia como um todo. A parte de exportação, em grande medida não é feita por contêiner, mas sim por navios

específicos que armazenam geralmente as cargas em seus porões". Sendo toda a cadeia de logística afetada positivamente, aumenta a demanda de trabalho para levar tudo aos terminais.

Quando o assunto é importação, ele explica que as transações também estão a todo vapor: "O Brasil teve vários estímulos na economia, como pacotes de auxílio do Governo. Com isso, as pessoas têm mais dinheiro para irem às compras, reforçando a necessidade de se importar da China e outros lugares do mundo para atender essa demanda. Tal cenário foi ainda mais favorecido com medidas do governo de redução dos impostos de importação para vários produtos, o que fez com que as mercadorias importadas chegassem mais baratos no Brasil".

Com o aumento das importações, que em por sua vez são feitas muitas vezes por contêineres, a movimentação de cargas chegando do exterior aquece ainda mais a cadeia. "Uma vez que a carga importada é liberada no terminal portuário, ela precisa chegar ao destino final, numa fábrica, no centro de distribuição ou numa empresa específica. Como o Brasil depende muito do transporte rodoviário, vários caminhões são acionados para fazer esses trajetos.".
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/10/2022

ADM PREVÊ ELEVAR EM 11% EXPORTAÇÃO DE SOJA BRASILEIRA DA SAFRA 2022/23

Informações: Forbes (20 de outubro de 2022)

A trading e processadora de produtos agrícolas ADM projeta aumentar em 11% suas exportações de soja do Brasil da safra 2022/23, em meio a expectativas de que o país poderá voltar a ter uma produção recorde na temporada que está sendo plantada, disse um executivo da companhia com sede nos Estados Unidos hoje (19).

A produção brasileira de soja está oficialmente estimada em recorde de 152,4 milhões de toneladas na safra 2022/23, um aumento de 21% ante o ciclo passado atingido por uma seca. Esse maior volume deve ser refletido nas exportações do país, maior produtor e exportador global da oleaginosa.

"Estamos projetando um aumento em torno de 11% nas exportações", disse o diretor de Originação da ADM para América do Sul, Luciano Souza, em nota antecipada à Reuters.

A ADM não informou dados comparativos ou volumes absolutos de embarques.

A Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) projeta exportações do país em 95,87 milhões de toneladas, alta de 22,5% ante o ciclo passado.

A empresa, uma das líderes globais e no Brasil em nutrição, originação e processamento de grãos, disse estar otimista especialmente com o cenário da atual safra de soja no Estado de Mato Grosso, maior produtor brasileiro.

A companhia estima que haverá um aumento de produção de 6% comparado com a safra passada, para 42,1 milhões de toneladas.

"Um dos destaques é o município de Rondonópolis, um dos maiores produtores e exportadores do Estado, e onde a ADM possui a maior planta de esmagamento de soja do Brasil, com produção de farelo, óleo de soja e biodiesel", ressaltou a companhia.

O Estado também teve aumento de 25% na produção da última "safrinha" de milho, disse a empresa.

De acordo com a ADM, a atual produção de milho do país é suficiente para atender o mercado doméstico e o mercado internacional.

"Os números são muitos bons. Vale destacar que esse excedente tem viabilizado a expansão da produção de etanol de milho no país, um negócio que registra aumento ano a ano, além de proporcionar ao consumidor um produto de alto valor ambiental", disse a ADM.

Segundo o executivo, a média de consumo interno de milho, nos últimos cinco anos, tem sido próximo de 70 milhões de toneladas por ano. Já a produção tem sido, na média, maior que 100 milhões de toneladas entre a safra de verão e safrinha de inverno.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/10/2022

PORTOS PARANAENSES SÃO DESTAQUE EM FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA
Informações: SINDOP (20 de outubro de 2022)

A empresa pública apresentou os avanços do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, os planos de implantação de uma usina biodigestora de recursos orgânicos e os programas ambientais que colocam o Porto de Paranaguá como referência mundial em sustentabilidade. O evento segue até quinta-feira (20).

"O Paraná tem investido em modelos inéditos para diminuir os impactos negativos da atividade portuária no ecossistema e nas comunidades em que estamos inseridos. Nossos projetos partem do princípio de que o porto deve ser a mola propulsora do desenvolvimento da região, melhorando a vida dos moradores e criando um ciclo de desenvolvimento que seja, efetivamente, sustentável", afirmou o diretor de Meio Ambiente da autoridade portuária paranaense, João Paulo Ribeiro Santana.

O painel "Ações de sustentabilidade e tecnologias verdes adotadas pelos portos públicos" contou ainda com a participação do presidente Porto de Suape (PE), Carlos Cavalcantti; do presidente do Porto de Itaqui (MA), Ted Lago; e do presidente da Codeba – Companhia das Docas do Estado da Bahia, Carlos Autran. Na pauta, a preservação da fauna e flora locais, mudanças da matriz energética e incentivo à sustentabilidade como pilar para aumentar eficiência das operações portuárias.

RECONHECIMENTO – "Os portos têm um papel fundamental em um movimento coletivo de transformação. Essa mudança de comportamento, com ações concretas que já estão acontecendo, mostra que as autoridades portuárias já perceberam isso e o Paraná tem liderado esse momento", destacou João Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export e diretor-geral do projeto Voz dos Oceanos.

Em novembro, o Paraná participa pela terceira vez da Conferência do Clima, organizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), no Egito. Os portos do Estado são os únicos do mundo convidados a palestrar no evento, assim como em Madri (COP-25) e Glasgow (COP-26).

INOVAÇÃO – No fórum nacional, o Paraná foi lembrado, ainda, como exemplo em inovação e tecnologia. Destaque para o termo de cooperação técnica firmado pelos portos do Estado com a Fundación ValenciaPort, da Espanha, para a implementação de novos sistemas de gerenciamento de operações portuárias e integração de toda cadeia logística.

Os avanços na construção do PCS (Port Community System) foram citados no painel "Tecnologias incorporadas à governança das autoridades portuárias: modernização da gestão dos portos públicos por meio da tecnologia".

DISCUSSÕES – O Fórum Brasil Export é um espaço permanente, multisetorial, voltado ao diálogo entre os diferentes agentes envolvidos com as operações portuárias e de logística, dentro e fora do Brasil.

As etapas regionais ocorreram ao longo do ano, com ênfase em questões pertinentes ao segmento: realização de missões internacionais, a criação de conselhos voltados para maior inclusão das mulheres no setor e para destacar ações relevantes relacionadas à tecnologia, ao meio ambiente, ao social e à governança (ESG).
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/10/2022

PORTO DO ITAQUI GANHA PRÊMIO INTERNACIONAL POR DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Informações: Agência Porto (20 de outubro de 2022)

O Porto do Itaqui venceu o Prêmio de Excelência da Indústria Portuária 2022 na categoria Desenvolvimento de Infraestrutura Portuária, concedido pela Organização dos Estados Americanos (OEA) e Delegação Latino-Americana da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA). O porto público do Maranhão foi reconhecido “por expandir sua infraestrutura física portuária com impactos econômicos positivos (locais) concretos e mensuráveis”.

Esta é a segunda edição do Prêmio, que neste ano avaliou 24 autoridades portuárias públicas e privadas da América do Norte, América Latina e Caribe. De acordo com a comissão organizadora, “foram premiadas instituições que demonstraram grande compromisso com a excelência em suas operações, melhorando as condições econômicas de suas comunidades e economias e promovendo alianças estratégicas com os principais interessados em seus países”.

“Ficamos honrados e orgulhosos pelo reconhecimento internacional ao nosso Porto do Itaqui, que tem crescido nos últimos anos, graças a investimentos públicos e privados em infraestrutura e tecnologia. Saímos de 18 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2014 e chegamos a 31 milhões de toneladas em 2021”, afirmou o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago. “Para dar continuidade a esse crescimento, as obras de infraestrutura garantem melhorias às nossas operações, mais segurança na ampliação da capacidade de movimentação de carga e mais desenvolvimento para a região”, completou.

O porto público do Maranhão vive um momento de plena expansão de infraestrutura, tecnologia e logística, voltado para atender à crescente demanda do mercado e fortalecer as diversas cadeias produtivas movimentadas.

Investimentos
Entre janeiro de 2019 até o momento, os investimentos em infraestrutura no Porto do Itaqui somam R$ 2,7 bilhões, entre recursos públicos e privados.

Neste ano foi iniciado um conjunto de obras que somam mais de R$ 500 milhões em investimento da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária. A iniciativa integra o plano estratégico da empresa, com o objetivo de elevar a capacidade de movimentação de cargas do porto acima dos 40 milhões de toneladas/ano até 2025.

São obras de dragagem de aprofundamento, construção de um novo berço (98), requalificação de prédios de apoio operacional e portarias, infraestrutura viária e esgotamento sanitário da poligonal do porto, além do alargamento das rampas dos terminais de ferryboat da Ponta da Espera e do Cujupe.

A partir de um novo patamar, representado pelo volume de 31 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2021, o Porto do Itaqui consolida o Maranhão como um grande hub logístico para o Centro-Norte do país, atraindo negócios que desenvolvem o estado e toda a área de influência, gerando emprego e renda por meio da atividade portuária.

A cerimônia de premiação será realizada em 30 de novembro, durante o 30º Congresso Latino-Americano de Portos, em Santos (SP).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/10/2022

SETOR PORTUÁRIO REGISTRA 799,7 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM 2022

Informações: Agência Porto (20 de outubro de 2022)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgou, nesta terça-feira (18), o balanço atualizado da movimentação dos portos brasileiros. De acordo com o Painel Estatístico da Agência, o setor movimentou 218,2 milhões de toneladas entre os meses de julho e agosto deste ano, com saldo negativo de 0,12%. No acumulado do ano, os portos registraram 799,7 milhões de toneladas movimentadas.

Nos dois primeiros meses deste semestre (julho e agosto), os portos públicos registraram crescimento de 10,3%, com destaque para o Porto de Santarém/PA (+105%), Suape/PE (+25%), Rio de Janeiro/RJ (+24,1%) e Santos/SP (+23,3%). Os terminais privados tiveram queda de 5,1%. Entre os principais terminais estão: Terminal Aquaviário de Madre de Deus/BA (+13,8%), Terminal Aquaviário de São Sebastião/SP (+9,3%), Terminal da Ilha do Guaíba (+8,2%), e o Porto do Açu/RJ (+4,5%).

Em relação ao perfil de cargas, o granel sólido (+4,6%), carga conteinerizada (0,8%) e carga geral (5,7%) tiveram saldo positivo nos meses de julho e agosto. Apenas no granel líquido e gasoso o setor registrou decréscimo no comparativo com o ano anterior, 12,3%.

Mercadorias

Nos meses de julho e agosto, os produtos agrícolas foram responsáveis por movimentar 55,8 milhões de toneladas, sendo 79% 68,4% das cargas voltadas para exportação. O resultado representa um crescimento de 13,9% no comparativo com o mesmo período de 2021. Entre as principais mercadorias estavam: milho (+58,1%), açúcar (+21,6%), e a pasta de celulose (+17,5). A soja e os fertilizantes registraram queda de mais 12%.

No geral, a movimentação de combustíveis (óleos brutos) teve queda de 14,5% no início deste semestre, com 49,9 milhões de toneladas transportadas. O grupo de petróleo e derivados (óleo bruto) movimentou 14% menos do que no mesmo período de 2021, atingindo o total de 31 milhões de toneladas. Já os derivados de petróleo tiveram queda de 5,2%, com movimentação de 13,6 milhões de toneladas. Por outro lado, o etanol combustível registrou crescimento de 23,8%, e os combustíveis, óleos e produtos minerais tiveram alta de 52,7%. O Terminal Aquaviário de São Sebastião foi o destaque entre os portos privados, com variação positiva de 9,3%, e o Porto de Suape, com 43,6% de aumento foi o principal entre os portos públicos.

Na movimentação de contêineres também houve crescimento de 3,2%, totalizando 2 milhões de TEU no período de julho a agosto (ou 22,6 milhões de toneladas, com crescimento de 0,8%). O aumento foi registrado na navegação de longo curso (1,4%), na cabotagem (0,2%) e na navegação interior (8,2%).

No segmento industrial, o saldo nos meses de julho e agosto também foram positivos, com 5 milhões de toneladas movimentadas e crescimento de 4,9%. O transporte de veículos automotivos cresceu 10,4% e tratores, 23,1%. Os acessórios para automóveis tiveram aumento de 20% no período.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/10/2022

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

GUEDES DEFENDE DESVINCULAR, DESINDEXAR E DESCARIMBAR DESPESAS DO ORÇAMENTO

Ministro critica repercussão do bloqueio de R$ 2,6 bilhões e volta a sugerir mudança no teto de gastos

Por Carolina Nalin Fernanda Trisotto — Rio e Brasília

Paulo Guedes, ministro da Economia Agência Enquadrar/Infoglobo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu, nesta quinta-feira, a proposta que chamou de "Plano 3D", que seria desvincular, desindexar e descarimbar as despesas do Orçamento. Segundo ele, mais de 90% das despesas são carimbadas, ou seja, não há forma de manejar e redirecionar os recursos.

Guedes também criticou a repercussão do bloqueio do Orçamento, em que três ministérios (Desenvolvimento Regional, Saúde e Cidadania) concentraram 88,5% do contingenciamento de R$ 2,6 bilhões anunciado pelo governo no fim de setembro.

— Todo mundo fazia críticas ao orçamento secreto. Agora fizemos um bloqueio temporário justamente dessas despesas. Aí, quando você corta, dizem: "Estão cortando o orçamento secreto". Estamos examinando exatamente para não atingir o Farmácia Popular e programas dos ministérios, aí reclamam que estão cortando — criticou o ministro, em coletiva na sede da Confederação Nacional de Comércio (CNC), no Rio, após reunião com o presidente da entidade e empresários.

Conforme noticiou O GLOBO, o Ministério da Economia demorou 18 dias para detalhar o bloqueio orçamentário. E os dados, revelados primeiro pelo site de notícias g1, só foram obtidos por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI), rompendo uma tradição de transparência da pasta comandada por Guedes.

— Esse tópico de desindexar e desvincular é um tópico que foi analisado quando chegamos ao governo, em 2019. Estamos estudando toda a arquitetura fiscal. (…) O espírito do teto (de gastos, que limita o aumento das despesas da União) está sendo preservado, mas ele foi mal construído no caso de comandos institucionais consistentes _ comentou o ministro.

Guedes lembrou que foram realizados gastos fora do teto para enfrentamento à pandemia, e admitiu que mudanças no arcabouço fiscal poderiam ser apresentadas após o segundo turno em caso de reeleição do presidente Jair Bolsonaro.

— O arcabouço fiscal incorporaria ao protocolo fiscal brasileiro as medidas que nós fizemos e que foram mal interpretadas porque não foram percebidas corretamente. Vamos supor que eu venda uma empresa estatal e queira transferir esses recursos para os mais pobres. Ou seja, eu estou reduzindo o estado e não aumentando o gasto. Mas hoje eu não consigo fazer isso, porque senão eu furo o teto. Então, o teto está mal construído, é burro — disse ele.

Guedes disse ainda que o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), “percebeu” a importância da discussão sobre desvinculação e desindexação, mas que essa é uma longa discussão política.

Segundo o ministro, a desindexação poderia ser uma “salvação” e que já há uma proposta de emenda à Constiuição (PEC) em estudo sobre o tema:

_ Precisamos colocar mais inteligência e mais política nos orçamentos em vez de simplesmente seguir uma regra de vinculação e indexação que pode ser inadequada _ afirmou o ministro, completando: _ A desindexação pode ser a salvação, por isso estamos botando numa PEC de teto esses consertos. Ou seja, se tiver uma guerra, você aperta o botão e abre o teto. Você não está inchando o governo. Essa é a PEC do marco fiscal mais amplo. Essa PEC está em estudos e vai ser politicamente analisada. O presidente Arthur Lira acha isso correto.

O orçamento federal é bastante engessado. Cerca de 93% das despesas são “carimbadas” – ou seja, já tem definição de uso e não podem ser remanejadas – e só os 7% restantes são para gastos livres e investimentos, as chamadas despesas discricionárias. As emendas de relator, que têm o código RP9, não têm execução obrigatória e estão nessa categoria, disputando recursos com as demais ações do governo.

Como a fatia do orçamento destinada para as emendas de relator cresceu – somam R$ 16,5 bilhões neste ano –, esses recursos acabam compondo o orçamento dos ministérios.

Na prática, é como se o recurso do RP9 invadisse o espaço de despesa discricionária das pastas. Nesse caso, o governo abre mão do 'direito' de indicação do gasto público para o parlamentar. O espaço para gasto livre é o mesmo, mas a emenda parlamentar, embora não seja de execução obrigatória, acaba tendo um efeito de “impositividade política”.

Se o pagamento dessas emendas disputa espaço com os demais gastos do governo, pode ocorrer de indicações dos parlamentares consumirem verbas de programas públicos mais importantes. E em relação a essas indicações, há pouca transparência.

— Temos um mecanismo institucionalizado, que é o orçamento secreto, que tem esse nome não à toa. Não existe uma justiça distributiva na hora de pensar esses recursos, muito menos priorização por caráter de urgência. É importante que o governo, na hora de executar as programações orçamentárias, explicite como e onde estão sendo feitos os cortes. Se não faz, isso é péssimo, não só do ponto de vista da transparência — diz Juliana Damasceno, analista da Tendências Consultoria.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/10/2022

ARTIGO: CERRADO, A NOVA OPORTUNIDADE PARA O MERCADO VOLUNTÁRIO DE CARBONO

Bioma teve alta de 20% no desmatamento em 2021. Para reverter o cenário, é preciso melhorar o aproveitamento de áreas já ocupadas e buscar alternativas para conservação

Por David Canassa, Hannah Gabriela Simmons, João Daniel Carvalho e Yuri Rugai Marinho — São Paulo

O Brasil é um país e múltiplas vocações, com uma biodiversidade tão expressiva quanto o tamanho de seu território. É uma potência do agronegócio, com capacidade comprovada de aliar produção de commodities agrícolas a processos verdadeiramente sustentáveis. Contudo, hoje, o destino do nosso segundo maior bioma, o Cerrado, segue com diversas incertezas.

O Cerrado é considerado a savana mais biodiversa do mundo, com tesouros a serem descobertos em sua vegetação nativa. É, também, o bioma brasileiro com maior número de hectares de lavoura

no Brasil (1). Segundo o “Relatório Anual de Desmatamento”, elaborado pela iniciativa MapBiomas, houve alta de 20% no desmatamento do Cerrado em 2021, com 500,5 mil hectares desmatados (2).

Área de cerrado no Parque Estadual do Juquery, no estado de São Paulo Edilson Dantas

Para reverter esse cenário é preciso melhorar o aproveitamento das áreas já ocupadas e buscar alternativas econômicas para manutenção das áreas conservadas. Diante das mudanças climáticas, que já castigam safras ora por secas, ora por chuvas fora de época, faz todo sentido para o produtor diversificar sua renda por meio da proteção de florestas e vegetação nativa.

Origem de bacias hidrográficas
No estado do Maranhão, por exemplo, há 1,5 milhão de hectares de excedente florestal, com enorme potencial gerador de créditos.

No bioma está a origem de nove das doze bacias hidrográficas do território brasileiro. Os créditos de carbono no Cerrado se tornam uma alternativa ao desmatamento para avanço da fronteira agrícola, com potencial para canalizar recursos da iniciativa privada na proteção de ecossistemas que efetivamente contribuem para a segurança hídrica do país.

O Cerrado é indiscutivelmente a nova fronteira dos pagamentos por serviços ambientais (PSA), sendo os créditos de carbono a primeira e mais premente oportunidade. Com a validação da metodologia por redução de emissões por desmatamento e degradação (“REDD”) para o Cerrado, certificado internacionalmente pelo reputado standard VCS da Verra, o bioma passou a constar no tabuleiro da descarbonização.

Primeiro imóvel certificado
O primeiro imóvel rural certificado tem o tamanho da cidade de Belo Horizonte, garantindo que a área permaneça conservada pelo período mínimo de 30 anos, atraindo compradores de créditos comprometidos com o bioma, como já acontece na Amazônia.

O tamanho da oportunidade traz desafios da mesma magnitude. O principal diz respeito aos estoques de carbono do Cerrado, que são consideravelmente menores que os da Amazônia, por haver menos biomassa nos seus ecossistemas heterogêneos que se alternam entre florestas, savanas e gramíneas. Além disso, um projeto de carbono no Cerrado compete com o custo de oportunidade da soja, milho e outros cultivares, além da pecuária.

Acima de US$ 30 a tonelada de carbono
A exemplo dos projetos de reflorestamento, que hoje só são viáveis com valores dos créditos mais altos - precificação diferenciada que o mercado já compreende e absorve – o Cerrado deve alcançar preços acima dos US$ 30 por tonelada, para minimamente se tornar competitivo com os cultivos locais e como forma de precificar a relevância do ecossistema preservado.

No campo normativo, nos últimos dois anos, o Brasil editou a Lei Federal no 14.119/2021, que instituiu a Política Nacional de PSA, o Decreto Federal n° 10.828/2021, que tratou da Cédula de Produto Rural (CPR Verde), e o Decreto Federal n° 11.075/2022, que tratou dos Planos Setoriais de Mitigação de Mudanças Climáticas e buscou incentivar o protótipo de um mercado regulado.

Do lado da demanda, compradores de créditos de carbono estão cada vez mais exigentes, por vezes com departamentos dedicados à análise da estratégia de descarbonização, buscando se associar a projetos de soluções baseadas na natureza que estejam alinhados aos propósitos ESG da empresa.

O movimento é um evidente ganho mútuo, canalizando recursos privados para os ecossistemas brasileiros e fazendo do Cerrado um novo farol para a agenda de PSA e oportunidade para o agronegócio ocupar a posição de aliado da conservação ecológica.

(1) Área Plantada Com Soja no Brasil é Maior que a Itália. Link: https://mapbiomas.org/area-plantada-com-soja-no-brasil-e-maior-que-a-italia

(2) Relatório Anual de Desmatamento 2021 - São Paulo, Brasil MapBiomas, 2022. Link: mapbiomas-alerta-site

- David Canassa – diretor executivo da Reservas Votorantim;
- Hannah Gabriela Simmons – CEO da ERA Ecosystem Regeneration Associates;
- João Daniel Carvalho – diretor de estratégia da ERA Ecosystem Regeneration Associates e;
- Yuri Rugai Marinho – CEO da ECCON Soluções Ambientais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/10/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

3R PETROLEUM CAPTA US$ 500 MILHÕES COM O BTG PARA CONCLUIR COMPRA DA POTIGUAR

Empresa fez emissão de debêntures para incorporar polo da Petrobras, que poderá dobrar sua capacidade de produção
Por Cynthia Decloedt

A 3R Petroleum fechou uma captação de US$ 500 milhões em debêntures no BTG Pactual para concluir a aquisição do Polo Potiguar da Petrobras, por US$ 1 bilhão. Outros US$ 500 milhões foram obtidos junto a um pool de bancos em agosto, em operação liderada pelo Morgan Stanley. O dinheiro será liberado no fechamento da operação. A Potiguar é o principal ativo adquirido pela 3R e vai dobrar a produção atual da companhia.

Polo Macau, da 3R Petroleum Foto: Divulgação

Com as debêntures, a 3R encerra o ciclo de captação de recursos no mercado e parte para absorção dos nove ativos adquiridos nos últimos três anos, seis deles com transações já totalmente concluídas. Em novembro de 2020, a 3R estreou na bolsa com uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) que movimentou R$ 690 milhões. Outras duas ofertas subsequentes foram realizadas nos anos seguintes, somando R$ 2,8 bilhões.

A perspectiva é de que, nos próximos três anos, nenhuma nova operação de grande porte aconteça. As debêntures (títulos da dívida) do BTG vencem em cinco anos, podem ser pré-pagas em 24 meses e são

remuneradas por uma taxa de 7,5% somado à taxa de referência SOFR (que irá substituir a Libor). O juro é pago somente no vencimento.

A taxa supera a tomada no empréstimo junto aos bancos, onde a remuneração foi de 6,25% somado ao SOFR. Participaram desse crédito, além de Morgan Stanley, Banco do Brasil, Citibank, Deutsche Bank, HSBC México, Itaú BBA e Santander.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/10/2022

FATURAMENTO DA MINERAÇÃO NO TERCEIRO TRIMESTRE CAI 30% NA COMPARAÇÃO ANUAL, DIZ IBRAM

Produção mineral brasileira cresceu 3% em volume em relação ao mesmo trimestre do ano passado
Por Denise Luna

RIO - A produção mineral brasileira cresceu 3% em volume no terceiro trimestre do ano em relação ao mesmo período do ano passado, atingindo no total 365 milhões de toneladas, ou 10 milhões de toneladas a mais do que há um ano, informou nesta quinta-feira, 20, o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

Setor de mineração produziu 10 milhões de toneladas a mais do que há um ano Foto: Mercedes-Benz/Divulgação

O faturamento do setor teve uma queda de 30% na mesma comparação, para R$ 75 bilhões, mas ficou acima do faturamento do trimestre anterior, quando foi registrado faturamento de R$ 57 bilhões, uma alta de 33%.

As receitas com exportações minerais caíram 36,8% no terceiro trimestre deste ano em relação a igual período de 2021, mas subiram 0,4% contra o trimestre anterior, para US$ 11,62 bilhões. Já a receita das importações tivera alta de 86,7% na comparação anual e queda de 23,1% contra o trimestre anterior, para US$ 4,7 bilhões.

O saldo da balança mineral ficou positivo em US$ 6,85 bilhões, correspondente a 51% do saldo da balança comercial do Brasil no período, informou o Ibram. Em relação a igual trimestre do ano anterior houve avanço de 27,5%, mas queda de 56,7% frente ao segundo trimestre deste ao.

A importação de potássio, insumo largamente utilizado na agroindústria, deu um salto de 132,9%, para US$ 2,9 bilhões, contra US$ 1,2 bilhão há um ano. Em relação ao segundo trimestre, a queda foi de 13,6%, segundo a entidade.

O Ibram informou que os impostos e encargos do setor renderam ao governo R$ 26,1 bilhões no terceiro trimestre deste ano, queda de 30,1% ante o mesmo período do ano passado e alta de 33% contra o segundo trimestre. Somente a Cfem, o royaltie da mineração, recolheu R$ 2 bilhões aos cofres públicos, alta de 8,8% contra o segundo trimestre e queda de 40,5% em relação há um ano.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/10/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

DISTRIBUIDORAS DE GÁS PEDEM MENOS BARREIRAS

Empresas do setor querem reduzir entraves ao avanço da infraestrutura
Por Fábio Couto — Do Rio

A expansão da infraestrutura de transporte e distribuição de gás natural e a redução da reinjeção do insumo nos poços para aumento da produção de petróleo são dois dos principais desafios para a garantia de uma oferta sustentável no país para atendimento à demanda, num cenário de transição energética e custos elevados. A avaliação é da Associação Brasileira das Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), que apresentou aos candidatos Luiz Inácio Lula da Silva e Jair Bolsonaro um conjunto de 11 sugestões para a formação de uma agenda energética sustentável e para a remoção de barreiras regulatórias, tributárias e financeiras, entre outras.

Com potencial de investimentos de US$ 49,5 bilhões, o setor de gás natural aguarda a realização de novos projetos, desde a entrada em vigor do chamado Novo Mercado de Gás, marco regulatório que permite a liberalização do segmento, com incentivos à concorrência. No entanto, segundo o presidente da Abegás, Augusto Salomon, a dinâmica esperada com as novas regras ainda não se concretizou. Pelo contrário, salientou, o que se viu nos últimos meses de 2021 e ao longo de 2022 foram discussões sobre contratos de gás natural com a Petrobras, aumento na reinjeção e dificuldades para a formação de mercados competitivos.

Além disso, diante de uma situação conjuntural, a guerra na Ucrânia, o país viu os preços do gás natural liquefeito (GNL) dispararem, elevando custos internos. Salomon destacou que 47% da demanda nacional é atendida pela importação de gás da Bolívia mais GNL, ao mesmo tempo que o país reinjeta quase 70 milhões de metros cúbicos por dia (m3 /dia) do insumo para a produção de petróleo. Para o executivo, a alta taxa de reinjeção, que tem se situado próxima de 50% da produção nacional, se dá por falta de infraestrutura para escoar o gás do pré-sal.

O executivo estima que, do total reinjetado, se existisse capacidade de escoamento de pelo menos 40 milhões de m3 /dia, “isso ajudaria a reduzir a dependência do combustível importado”.

Para ele, a reinjeção não se justifica, até por ser antieconômica. O preço do milhão de BTU, unidade de medida do gás, de US$ 60 equivale a cotação entre US$ 250 e US$ 300 pelo barril de petróleo.

“Acho que com a mudança de cenário, as empresas vão ver que não é vantajoso reinjetar.” Para isso, ele espera que projetos que escoem o gás do pré-sal para a costa brasileira, como o Rota 3, hoje sob atraso, e a construção de unidades de processamento de gás natural (UPGNs) saiam do papel, viabilizando a transição energética.

Parte da demanda adicional de gás natural será construída com a instalação de 8 gigawatts (GW) de térmicas previstas na Lei da Eletrobras (e que ficaram conhecidas como térmicas “jabutis”, por não terem relação com o tema), com geração de energia de 70% do tempo, em média (a chamada inflexibilidade). A demanda termelétrica funcionaria como âncora para novos consumos, como ligações em residências e atendimento a indústrias e transportes, setores que hoje utilizam combustíveis mais poluidores e emissores de gases de efeito estufa, como o óleo diesel.

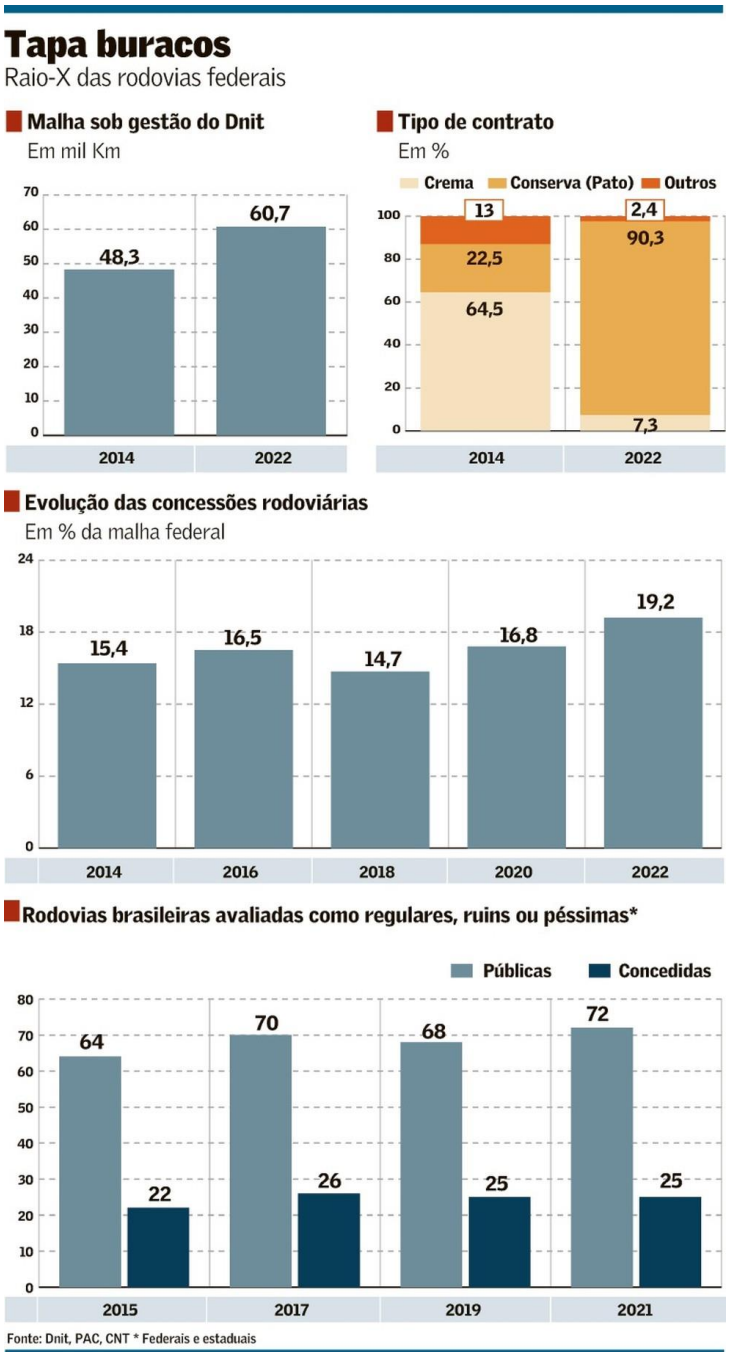
As distribuidoras vêm expandindo as respectivas malhas de dutos a uma taxa da ordem de 7% ao ano, somando cerca de 40 mil quilômetros. Para essa malha aumentar, uma das necessidades é a realização de novos investimentos em infraestrutura de transporte, com novos dutos de alta

capacidade. Hoje, a extensão total de gasodutos de transporte é de 9,5 mil quilômetros, a mesma há dez anos.

Salomon afirmou que vem conversando com parlamentares e governadores eleitos sobre a necessidade de se retirar as barreiras regulatórias e tributárias para que os investimentos sejam realizados.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/10/2022

RODOVIAS FEDERAIS PERDEM OBRAS E AGORA DEPENDEM DE 'TAPA BURACOS'

Apenas 7% das estradas sob responsabilidade direta do Dnit estão cobertas pelos contratos mais amplos de conservação, ante 65% em 2014
Por Daniel Rittner — De Brasília



Com o menor orçamento das últimas duas décadas para a área de transportes, o governo reduziu a abrangência do programa de manutenção das rodovias federais. Dados oficiais obtidos pelo Valor indicam que apenas 4.463 quilômetros da malha - ou 7% das estradas sob responsabilidade direta do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) - estão cobertos atualmente pelos contratos mais amplos de conservação.

Em 2014, durante o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), as intervenções do tipo Crema cobriam 65% de todas as rodovias administradas pela autarquia e chegavam a 48.303 quilômetros. Essa modalidade contratual costuma incluir a retirada do asfalto e a restauração de suas camadas inferiores, seguindo-se um projeto mais robusto de manutenção, entre três e cinco anos.

Já os contratos mais simples de conservação passaram de 22% para 91%, entre 2014 e hoje, da malha rodoviária total sob gestão do Dnit. São geralmente contratos conhecidos pela sigla Pato (Programa Anual de Trabalho e Orçamento), que preveem cuidados básicos e superficiais, essencialmente tentando conservar a estrada sem buracos aparentes.

De acordo com técnicos do setor, um contrato do tipo Crema pode custar de duas a cinco vezes mais por quilômetro de estrada, mas é capaz de deixar pistas em boas condições por até sete anos. Na modalidade Pato, com serviços bem mais simples, a conservação costuma durar só um ano e tem característica de "tapa buracos".

Para a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor), essa mudança de perfil é explicada pelas restrições no Orçamento da União e tem como consequência a piora na qualidade das vias. “Não existe nenhum ato administrativo extinguindo o Crema, mas ele não tem mais sido utilizado”, afirma o presidente da entidade, Danniel Zveiter.

A proposta orçamentária enviada pelo governo Jair Bolsonaro ao Congresso Nacional prevê R$ 2,8 bilhões para a manutenção das rodovias federais. Esse valor ainda pode ser alterado ao longo das discussões entre governo e parlamentares. Em 2014, o gasto havia sido de R$ 7,1 bilhões (atualizados pela inflação).

Nesse período, avançou o processo de concessão de rodovias federais, mas a iniciativa privada ainda administra uma parte relativamente pequena da malha total - essencialmente os corredores viários onde há maior viabilidade econômica. “Não discordamos, de forma alguma, do programa de concessões, mas o setor privado ainda não é capaz de assumir o investimento em toda a malha nacional”, acrescenta Zveiter.

O governo Bolsonaro prepara a quinta rodada de concessões de rodovias, que começaram nos anos 1990, e estima que cerca de 25% de toda a rede de estradas federais terá sido leiloada ao fim do processo. No entanto, 75% das rodovias ainda continuarão sob responsabilidade direta do Dnit.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) realiza anualmente um levantamento sobre a qualidade das rodovias brasileiras - federais e estaduais. Os trechos administrados pelo poder público e classificados como péssimas, ruins ou regulares eram 67,5% em 2019. Subiram para 71,8% do total em 2021. Condições do pavimento, sinalização e geometria da via são avaliadas.

Em documento entregue aos presidenciáveis, a CNT recomendou a “exclusão do limite do teto de gastos para os investimentos públicos com elevado retorno social comprovado tecnicamente, destacadamente os de transportes”. O documento cita a necessidade de recuperação do pavimento em importantes eixos: rodovias que cortam o país de norte a sul (BR-101, BR-116, BR-153), no Pará (BR-222, BR-230) e Minas Gerais.

Em outro estudo, recém-concluído, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) sugere a adoção de “concessões light” - com menos volume de obras como duplicações, viadutos, retornos e vias marginais - como forma de desafogar o orçamento público.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura alegou incompatibilidade de agenda e não conseguiu designar porta-voz para entrevista, mas enviou nota à reportagem em que ressalta ter executado mais de 99% do orçamento disponível para a pasta nos últimos três anos. Entre 2019 e 2021, conforme a nota, foram R$ 26,1 bilhões.

“Com esses valores, foi possível renovar cerca de 5 mil quilômetros de rodovias federais em todo país. Houve também significativo avanço na cobertura contratual dos serviços de manutenção rodoviária, chegando a mais de 96% da malha sob supervisão estatal, superando o que historicamente era observado”, disse o ministério.

“Com gestão técnica e priorização, o MInfra, em parceria com o Dnit, tem atuado para garantir a trafegabilidade das rodovias, conclusão de obras paralisadas em governos anteriores e mais de 310 entregas nos últimos anos em todos os modais de transporte, que foram essenciais para melhorar a vida de todos os brasileiros.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/10/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ALISEO ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R$ 500 MILHÕES NO PORTO DO AÇU

Da Redação OFFSHORE 20/10/2022 - 20:39

Empresa vai instalar base logística para apoiar operações submarinas da Petrobras no pré-sal

Empresa brasileira de soluções logísticas, serviços de energia e infraestrutura, a Aliseo vai investir R$ 500 milhões na instalação de uma base de carregamento de flexíveis no Porto do Açu, Norte Fluminense. Quando entrar em operação, em maio de 2023, irá gerar cerca de 500 empregos na região de São João da Barra, onde o Porto do Açu está localizado. O anúncio foi feito esta semana durante reunião na Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais.

A Base de Carregamento de Flexíveis do Açu (Baçu) será instalada, inicialmente, em uma área de 160 mil metros quadrados no Porto do Açu. A unidade apoiará as operações de carregamento, descarregamento, manuseio, controle, transporte e armazenamento de bobinas, tramos e acessórios de flexíveis submarinos utilizados pela Petrobras nos campos do pré-sal.

A Aliseo é oriunda do Consórcio 3T Flexíveis, formado em 2021 pela Transdata, empresa especializada em engenharia e movimentação de cargas, e pela Splenda Offshore, empresa especializada em logística titular da concessão do Terminal Portuário de Angra dos Reis (TPAR).

"O atual cenário econômico e institucional do estado torna nosso compromisso com o Rio de Janeiro de longo prazo. Temos um contrato de cinco anos com a Petrobras, mas o contrato de arrendamento do terreno é de 30 anos, podendo ser renovados por mais 40 anos", disse Leandro Cariello, diretor da Aliseo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

HAPAG-LLOYD INICIA INSTALAÇÃO DE DISPOSITIVOS DE RASTREAMENTO EM SUA FROTA DE CONTÊINERES SECOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 20/10/2022 - 20:36

Processo de instalação de rastreadores em tempo real lançado na base em Hamburgo, na Alemanha. Até 200 depósitos em todo o mundo equiparão 1,6 milhão de contêineres secos

A Hapag-Lloyd deu o primeiro passo em seu grande projeto para equipar toda a sua frota de contêineres secos com dispositivos de rastreamento em tempo real. O primeiro desses dispositivos IoT agora está sendo instalado em contêineres secos no depósito da CMR em Wilhelmsburg, um distrito da cidade natal da empresa de navegação, Hamburgo, na

Alemanha. Nas próximas semanas e meses, as instalações começarão em outros depósitos de contêineres selecionados no norte e sul da Europa, Ásia e Oriente Médio.

No próximo ano, até 200 depósitos em todo o mundo participarão da instalação de 1,6 milhão desses dispositivos em contêineres padrão. Os planos exigem que a grande maioria dos contêineres secos da Hapag-Lloyd seja equipada com esses dispositivos até o final de 2023.

“Estamos muito animados para começar agora. Somos a primeira transportadora do setor a dar um passo tão abrangente para a digitalização do transporte de contêineres. Os contêineres que saem de nossos depósitos com um dispositivo de rastreamento agora estarão totalmente visíveis para nós e, em uma próxima etapa, também para nossos clientes — estejam eles em um armazém ou em movimento em um caminhão, trem ou barcaça. Acreditamos que o aumento da transparência tem o potencial de melhorar o gerenciamento de cadeias de suprimentos sobrecarregadas para o benefício de nossos clientes”, disse Maximilian Rothkopf, COO da Hapag-Lloyd.

Os dispositivos de rastreamento poderão transmitir dados em tempo real de cada contêiner e, assim, tornar as cadeias de suprimentos mais transparentes e eficientes. Por exemplo, eles podem fornecer dados de localização com base em GPS, medir a temperatura ambiente e monitorar quaisquer choques repentinos. Os dispositivos integram a mais recente tecnologia de coleta de energia e técnicas de baixo consumo de energia para garantir que tenham uma vida útil ultra longa com transmissão de dados de alta frequência.

A frota de contêineres está atualmente sendo equipada com dispositivos do parceiro TradeTech Nexxiot, e dispositivos da ORBCOMM, líder global em soluções de IoT, também serão instalados a partir do final deste ano.

“Digitalizar toda a nossa frota de contêineres será uma tarefa desafiadora. Estamos agora dando os primeiros passos de um projeto de grande escala. Nesta primeira fase de implantação, será importante agilizar todos os processos em conjunto com nossos parceiros de IoT para alcançar todo o potencial da tecnologia. Ao mesmo tempo, pretendemos disponibilizar este produto rapidamente para nossos clientes, pois eles exigem e esperam cada vez mais esses tipos de soluções digitalizadas”, diz Andrea Schöning, diretora sênior de Container Steering.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

ANP CRIA GRUPO DE TRABALHO VOLTADA PARA O PROGRAMA NACIONAL DO HIDROGÊNIO

Da Redação OFFSHORE 20/10/2022 - 20:33

A ANP criou um grupo de trabalho para debater e definir a estratégia da Agência no Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2). O grupo vai captar com a diretoria da ANP o direcionamento da estratégia a ser seguida no âmbito do PNH2. Apresentará propostas e produtos e subsidiar a representação da ANP no comitê gestor do Programa Nacional do Hidrogênio - Coges-PNH2.

O grupo atuará também em todos os demais comitês, comissões ou grupos de trabalho institucionais de caráter decisório que venham a ser constituídos e dos quais a ANP venha a fazer parte, relacionados ao uso do hidrogênio como vetor energético. Cabe também ao Grupo de Trabalho identificar as atribuições da ANP, na estratégia de desenvolvimento de um novo mercado de Hidrogênio no Brasil no âmbito do PNH2.

O prazo para conclusão dos trabalhos do Grupo é de 180 dias, podendo ser prorrogado por igual período, mediante solicitação do coordenador do grupo técnico à diretoria colegiada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES TERÃO MANOBRAS EXPERIMENTAIS PARA NAVIOS DE ATÉ 51 METROS DE BOCA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/10/2022 - 20:29

Teste na bacia de evolução deve ocorrer ainda neste mês com embarcação de até 335 metros de comprimento e capacidade para transportar mais de 13 mil TEUs

O Porto de Itajaí recebeu autorização da Marinha para realizar 50 manobras experimentais com navioa de até 51 metros de boca, 335 metros de comprimento e 11,2 metros de calado.

As 50 manobras serão realizadas na área da nova bacia de evolução (Baía Afonso Wippel). As manobras acontecerão em período diurno, respeitando a menor profundidade observada no complexo portuário, em 13,6 metros, com as devidas condições náuticas e climáticas favoráveis para navegação no canal de acesso ao complexo portuário.

Em fevereiro de 2021, representantes do armador CMA CGM estiveram reunidos com membros da diretoria da Superintendência do Porto de Itajaí, Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí e Praticagem, quando apresentaram um projeto de construção de uma nova linha de navios com medidas entre 335 e 337 metros de comprimento por 51 metros de largura.

A primeira manobra experimental deste porte está programada para ocorrer em 28 de outubro, desde que as condições ambientais estejam propícias.

“Devemos receber o navio porta-contêineres “Rio de Janeiro Express” do armador Hapag-Lloyd. Foi recém construído e a sua capacidade nominal é de 13.200 TEUs. Em capacidade, é o maior navio de contêiner a operar na costa leste da América do Sul. Outros navios desse mesmo porte virão em seguida. Embarcações maiores e com mais capacidade são tendências do mercado, pois geram muita economia de escala. Esse tipo de navio é excelente para o mercado brasileiro, já que é equipado com mais de duas mil tomadas para contêineres refrigerados”, destaca Renê Duarte, diretor superintendente da Portonave.

O complexo portuário de Itajaí e Navegantes já opera regularmente com navios de 350 metros de comprimento por 48,50 metros de largura. Com a vinda de embarcações deste porte (335x51), o próximo passo será a busca por condições para manobrar navios com 366 metros de comprimento por 51 metros de largura.

“Este é mais um momento da classe portuária local a ser comemorado. Nosso complexo portuário de Itajaí e Navegantes é o segundo maior em movimentação de cargas do país e já tivemos a imensa satisfação de recebermos em junho de 2020 o maior navio porta-contêiner a navegar na costa brasileira, o "APL Paris". Operações deste porte tendem a crescer, e isso nos anima, pois no futuro, teremos concluída a segunda etapa das obras da bacia de Evolução, e então estaremos aptos a receber navios de até 400 metros de comprimento. Agora, com a vinda de navios deste porte, creio no sucesso destas manobras experimentais, e, após realizadas e analisadas, inicia-se o processo de homologação por parte da Marinha, assim nos credenciando para mais uma etapa de novas conquistas”, avalia Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

BRASIL PRODUZ CERCA DE 4 MILHÕES DE BOE/D DE PETRÓLEO E GÁS EM SETEMBRO

Da Redação OFFSHORE 20/10/2022 - 20:17

A produção total de petróleo e gás no mês de setembro totalizou 4,048 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia), sendo 3,148 MMbbl/d (milhões de barris diários) de petróleo e 143,07 MMm3/d (milhões de metros cúbicos por dia) de gás natural. Essa foi a segunda vez que a produção total ultrapassou a barreira dos 4 MMboe/d, a primeira havia sido em janeiro de 2020.

A produção no pré-sal alcançou 3 MMboe/d e representou 74,11% do total nacional. O campo de Tupi produziu 887,71 Mbbl/d e foi o que apresentou maior produção. A instalação de maior produção foi o FPSO Carioca com 196,74 mil boe/d com apenas 4 poços produtores. O poço 7-ATP-6-RJS foi o maior produtor com 65 mil boe/d.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

PETRÓLEO RESISTE AO CONTEXTO MACROECONÔMICO GLOBAL, AVALIAM ESPECIALISTAS

Por Marjorie Avelar OFFSHORE 20/10/2022 - 19:57

Arquivo/Divulgação

Commodity tende a ser valorizada no quatro trimestre, conforme análise da hEDGEpoint Global Markets

O petróleo vem resistindo aos fatores negativos do contexto macroeconômico global, considerando que seus preços caíram menos que os valores pagos por outras commodities. A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) decidiu cortar a oferta para jogar luz em torno da falta de investimentos upstream e isso pode levar a maiores gastos com os aportes (Capex) e, potencialmente, trazer suprimentos adicionais em longo prazo. A tendência é de valorização no quarto trimestre, conforme análise da hEDGEpoint Global Markets.

“Por investimentos em Capex nos referimos, principalmente, às empresas privadas que atuam nos Estados Unidos, mais especificamente na Bacia Permiana. Muitos daqueles produtores não estão aumentando os investimentos para expandir suas capacidades de produção, pois acreditam que os preços do petróleo podem retrair, rapidamente, a níveis nos quais a operação não seria tão lucrativa”, explicou Heitor Paiva, analista de Energia e Macroeconomia da hEDGEpoint Global Markets, à Portos e Navios.

Em sua visão, se a Opep tira oferta do mercado, em curto e médio prazo, a perspectiva é a de que preços futuros se mantenham elevados: “E isso levar o setor a acreditar que ele pode adicionar capacidade, de forma a lucrar com essa escassez”, acrescentou. De acordo com a análise, os estoques de petróleo estão baixos antes do inverno e as perdas de oferta da SPR (Reserva Estratégica de Petróleo, em português) dos EUA e da Rússia podem exacerbar essa escassez em um momento em que a demanda aumenta, sazonalmente, devido ao inverno. “Os especuladores podem voltar ao mercado, pois o posicionamento parece muito pessimista, o que pode exacerbar uma ação de alta de preços”, apontou o relatório.

Ainda informou que os estoques de petróleo estão em um momento de preparo para o inverno e que as perdas de oferta tendem a ser maiores no quarto trimestre, com possível perda de oferta dos estoques estatais norte-americanos em novembro que, juntamente ao embargo da União Europeia (UE) em relação ao óleo russo – por conta da guerra com a Ucrânia – e aos cortes da Opep, deverão sustentar os preços.

“O principal efeito se dá por meio do mercado de combustíveis refinados, principalmente de diesel e da gasolina. Já é sabido que os preços praticados pela Petrobras estão em defasagem com aqueles observados no mercado internacional. Isso cria a necessidade de repasse, mas não se sabe quando será feito. Já existem notícias dizendo que a Petrobras deverá segurar o ajuste para depois do 2º turno das eleições. Lembrando que a refinaria baiana de Mataripe, hoje privatizada, já ajustou o preço do diesel e da gasolina”, observou Paiva, acrescentando que os especuladores devem voltar ao mercado, à medida em que o pessimismo pareça ser exagerado, quando comparado aos riscos de oferta do 4º trimestre.

O pesquisador da FGV Energia da Fundação Getúlio Vargas e mestre em Ciência Política com ênfase na cooperação em bioenergia com petroestados, João Victor Marques Cardoso, destacou que o petróleo participa um terço da oferta total de energia no planeta. “Dada a relevância desse recurso energético, sua relação de oferta e demanda, bem como o efeito sobre os preços, se diferencia das demais commodities”, salientou Cardoso à Portos e Navios.

Ele traçou uma breve trajetória de preços do petróleo, que passou pelas seguintes situações de mercado, nos últimos anos: “Após o impacto regressivo da pandemia sobre a demanda por combustíveis fósseis e, consequentemente, os cortes na produção de petróleo em 2020, a recuperação econômica ao longo de 2021 acirrou o desequilíbrio entre os fundamentos de oferta e demanda de petróleo no mercado internacional". Cardoso disse que isso deve ao retorno às atividades econômicas e à mobilidade, que aceleraram o crescimento da demanda relativamente à oferta, sustentando o forte crescimento dos preços. “De cerca de US$ 40 em meados de 2020, a cotação do Brent atingiu, em média, US$ 83 em outubro de 2021”, citou.

Dessa forma, continuou o especialista, o início de 2022 – com o advento do conflito na Ucrânia [em 24 fevereiro] – catalisou o cenário preexistente, no qual a oferta global de petróleo não consegue acompanhar o ritmo acelerado da demanda. “Ainda adicionamos a variável geopolítica de sanção à produção da Rússia, o segundo maior produtor de petróleo até então”.

O pesquisador também elencou que, após o pico de quase US$ 123 registrados na cotação média de junho, o declínio do Brent nos três meses seguintes foi influenciado pela alta da inflação, pelas revisões negativas sobre o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) global e os aumentos da taxa de juros pelo FED (o Banco Central dos Estados Unidos) e outros bancos centrais. “Por causa dessa contínua redução dos preços, a resposta da Opep foi anunciar, neste mês, o maior corte na produção de petróleo desde 2020, o que tem forte influência no mercado, porque somente os 13 países-membros da Opep detêm 29% de market share”, disse Cardoso.

Em sua opinião, essa medida do organismo internacional, associada à resiliência da demanda e à incerteza sobre a continuidade da liberação dos estoques estratégicos dos EUA, são os drivers da recuperação de preços no quarto trimestre de 2022. “A demanda tem apresentado relativa resiliência, em torno de 99,5 milhões de barris por dia (MMbbl/d), segundo a Agência Internacional de Energia (IEA), embora essa projeção seja por volta de 1 MMbbl/d menor do que as estimativas anteriores ao início do conflito na Ucrânia”.

Para 2023, Cardoso aposta na permanência da tendência de preços elevados, considerando que as projeções sobre a demanda superam os 101 MMbbl/d, além da tendência da OPEP em resistir aos aumentos de produção e da entrada em vigor das sanções da UE contra, pelo menos, 90% de sua importação do petróleo russo.

Impactos para o Brasil

Segundo o pesquisador da FGV Energia, a decisão da Opep em reduzir dois MMbbl/d na produção, a partir de novembro, e a possibilidade de cortes voluntários adicionais por parte da Arábia Saudita, estimulam a alta dos preços e atraem os investidores que, no mercado financeiro, buscavam por rendimentos após o aumento dos juros nos EUA, em detrimento de mercados futuros do petróleo. “Essa influência sobre a formação de preços reforça o papel da Opep como ‘price-maker’ e, consequentemente, a posição do Brasil como ‘price-taker’, mesmo que o nosso país esteja entre os dez maiores produtores do mundo e, até 2030, venha a ser o quinto maior”, mencionou o cientista político.

Para ele, de um lado, os preços elevados estimulam os investimentos em exploração e produção de recursos petrolíferos, pois são ampliadas as margens na produção do pré-sal e na recuperação de bacias maduras no pós-sal e onshore, o que beneficia desde a Petrobras e as companhias internacionais até as independentes. “Nas projeções de expansão da oferta não-Opep, até 2023, o Brasil lidera após os EUA, em virtude dos novos FPSOs que serão agregados aos campos de Sépia, Mero e Búzios, principalmente”, informou.

“Por outro lado, os preços elevados no mercado internacional pressionam os preços dos combustíveis ao consumidor final, sobretudo do óleo diesel, cuja dependência brasileira do importado das refinarias da costa do golfo dos EUA varia entre 20% e 30% das vendas internas. Além disso, a redução da capacidade de refino em território norte-americano, desde 2020, e o crescimento desse setor concentrado na Ásia, também têm pressionado os preços naquele país, o que impacta ainda mais os preços do diesel importado no Brasil”, avaliou Cardoso.

Conforme apontou o relatório analítico da hEDGEpoint Global Markets sobre o mercado internacional de petróleo, há uma forte disputa pela narrativa predominante no mercado mundial de petróleo. “Alguns pensam que uma provável recessão, em 2023, tenha o potencial de destruir a demanda e deixar os saldos superabastecidos. Enquanto outros entendem que, embora essas preocupações sejam legítimas, elas mascaram um sério problema de subinvestimento a montante”, destacou o documento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

ALIANÇA OBTÉM AUTORIZAÇÃO ESPECIAL PARA AFRETAMENTO DURANTE ESTIAGEM NA AMAZÔNIA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 20/10/2022 - 15:28

Arquivo/Divulgação

Antaq autorizou empresa de navegação a afretar por tempo, mediante circularização prévia e por período limitado a 90 dias. Agência levou em conta pontos críticos para segurança da navegação evidenciados em trechos navegáveis do Rio Amazonas relacionados ao transporte com origem ou destino em Manaus (AM)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a Aliança Navegação e Logística a afretar por tempo na navegação de cabotagem para o transporte de contêineres durante o período de estiagem dos rios da Região Amazônica. A deliberação, publicada nesta quinta-feira (20) no Diário Oficial da União, limita essa possibilidade de afretamento a 90 dias, mediante prévia circularização no Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio (Sama) da Antaq.

A decisão da agência reguladora levou em conta os pontos críticos para a segurança da navegação evidenciados em trechos navegáveis do Rio Amazonas relacionados ao transporte com origem ou destino em Manaus (AM), atravessando a foz do Rio Madeira. O diretor-geral da Antaq, Eduardo

Nery, determinou à Superintendência de Outorgas (SOG) que acompanhe os desdobramentos da autorização especial concedida e comunique a Aliança sobre o atendimento do pleito.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

PUBLICADAS REGRAS SOBRE CESSÃO DE ÁREAS PARA GERAÇÃO OFFSHORE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 20/10/2022 - 14:56

Arquivo/Divulgação

Portarias do MME tratam de procedimentos complementares sobre cessão de uso onerosa, declarações de interferência prévia (DIPs), além da criação de um portal único de gestão do uso desses territórios para produção de energia elétrica

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou, nesta quinta-feira (20), duas portarias, atreladas ao decreto 10.946/2022, para geração de energia elétrica offshore no Brasil. A portaria 52/GM/MME define normas e procedimentos complementares sobre a cessão de uso onerosa para exploração de energia offshore, além de tratar da delegação à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) das competências para firmar os contratos de cessão de uso. Além de estabelecer orientações sobre prazos e demais condições para emissão das Declarações de Interferência Prévias (DIPs), a portaria 52 define o maior retorno econômico pela cessão do prisma como critério de julgamento das licitações.

Já a portaria interministerial MME/MMA 03/2022 traz as diretrizes para criação de um portal único de gestão do uso das áreas offshore. O portal, criado pela portaria assinada em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente (MMA), permitirá a adoção de um balcão único para acompanhamento do uso do bem público e da evolução dos projetos, investidores e interessados em desenvolver empreendimentos eólicos offshore no Brasil.

O MME poderá dar continuidade às atividades de publicação de normas complementares ao decreto 10.946/2022, atendendo ao prazo de 30 de julho de 2023 previsto na portaria 52, com orientações e definições específicas quanto à metodologia para cálculo do valor devido à União pelo uso do bem público e do limite máximo de área a ser cedida em um mesmo contrato. A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) poderá apresentar as instruções dos estudos de potencial energético e a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) poderá atuar na estruturação da operacionalização tanto das atividades delegadas quanto das atividades já desempenhadas. As demais instituições envolvidas nas análises das DIPs e o Ibama poderão adequar procedimentos e normativos às diretrizes determinadas no decreto 10.946/2022.

Para o MME, as portarias contribuem para o estabelecimento de um marco legal seguro e adequado para geração de energia offshore no Brasil. De acordo com a pasta, os normativos atendem ao decreto 10.946/2022 e são resultado de um processo de discussão com a sociedade por meio de duas consultas públicas realizadas este ano e que colheram 378 contribuições oriundas de 37 diferentes órgãos governamentais, instituições, associações, universidades, empresas e agentes do setor elétrico.

A Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica) avalia que a indústria vem sendo construída com bases concretas. A presidente da associação, Elbia Gannoum, acredita que a regulamentação do decreto traz mais flexibilidade e que haverá oportunidade para o amadurecimento do projeto de lei 576/2021, que ela entende que deverá ter um tempo maior de tramitação no Congresso. “Da forma que caminha a regulamentação do decreto do MME, talvez exista um aspecto positivo em que poderemos testar a regulamentação e teremos mais argumentos para fazer ajustes no PL que

estejam mais adequados ao decreto", analisou Elbia, nesta quinta-feira (20), durante painel da Brazil Wind Power.

No debate, o gerente da Corio Generation no Brasil, Ricardo de Luca, considera importante uma visibilidade maior de como será a cessão de área independente e que o PL saia do Congresso alinhado com o decreto. O grupo, focado no desenvolvimento de eólicas offshore, tem mais de 20 GW em pipeline em 11 países e há dois anos estuda áreas no Brasil, com cinco projetos de parques eólicos fixos protocolados no Ibama, que estão distribuídos nos estados do Rio Grande do Sul, Espírito Santo e Ceará.

De Luca disse que as expectativas são boas e que entender a regulação é um passo importante para os investidores poderem operar e tomar os riscos do negócio. "Precisamos ter clareza de qual será a demanda de energia e os targets que o governo colocará para dar o pontapé nessa indústria", afirmou. Ele defendeu que os projetos saiam do papel o quanto antes, o que passa por delimitar bem as áreas, sobretudo na questão das sobreposições dos futuros parques geradores.

A gerente sênior de desenvolvimento de negócios de eólicas offshore da TotalEnergies no Brasil, Fernanda Scoponi, destacou que a empresa tem três projetos no país e vem fazendo estudos de viabilidade regulatória. Ela considera importante que a regulamentação seja bem fundamentada, mas chamou a atenção para a janela de oportunidades que também está acontecendo em outros lugares do mundo, como Austrália e Uruguai.

"O timing pode influenciar o desenvolvimento do projeto. Há expectativa positiva para ter cessão do uso de áreas em 2023, para sabermos como conduzir projetos no cenário de supply chain internacional. O decreto traz segurança jurídica. Se o PL se consolidar em lei, tem que ter alinhamento para não haver conflito", analisou Fernanda.

O especialista líder em energias renováveis na International Finance Corporation (IFC), Sean Whittaker, destacou que o investidor precisa de segurança jurídica e que os bancos concedem financiamentos de, pelo menos, 20 anos. Ele observa que cada mercado emergente tem formas diferentes de desenvolver as eólicas offshore e que as lições aprendidas em outros mercados poderão ser aplicadas no Brasil.

Para Whittaker, os passos dados nas portarias são promissores e a próxima etapa será entrar nos detalhes e criar condições para viabilizar os empreendimentos em águas brasileiras. "Estamos interessados em financiar os primeiros gigawatts (GW) desse mercado, precisamos nos focar em soluções bancárias: estratégias, políticas, mercado e entrega", projetou.

O presidente da EPE, Thiago Barral, considera como próximo passo a implementação e governança de tudo que foi construído nos últimos anos, identificando projetos com menor interferência e as possibilidades de compartilhamento de infraestruturas de transmissão. "A eólica offshore amplia a fronteira de desenvolvimento de energias renováveis no Brasil e traz oportunidades de termos um mercado mais sólido", afirmou.

O diretor de eólicas offshore Brasil e América Latina da Equinor, André Leite, lembrou que, dos US$ 23 bilhões previstos para investimentos em renováveis e soluções de baixo carbono nos próximos cinco anos, a maior parte será destinada a eólicas offshore, distribuídas em quatro ou cinco clusters mundiais. "Quero ver se trabalhamos para trazer parte desses US$ 23 bilhões para o Brasil. Não tenho dúvida de que existe o lugar da eólica offshore", afirmou.

O presidente da EPE, Thiago Barral, considera como próximo passo a implementação e governança de tudo que foi construído nos últimos anos, identificando projetos com menor interferência e as possibilidades de compartilhamento de infraestruturas de transmissão. "A eólica offshore amplia a fronteira de desenvolvimento de energias renováveis no Brasil e traz oportunidades de termos um mercado mais sólido", afirmou.

A diretora executiva de renováveis do grupo Neoenergia, Laura Porto, vê a eólica offshore no Brasil com oportunidades bastante interessantes, tanto no Sudeste quanto no Sul, com o Nordeste continuando a ter um potencial relevante na geração de energia a partir dos ventos. Um dos desafios, segundo Laura, está na expansão da malha de transmissão de energia. Ela também apontou dificuldades para apresentar cronogramas antecipados, já que existem processos complexos de licenciamento e de estudos geofísicos para implantação dos parques geradores.

Nota da Redação: Matéria atualizada para acréscimo de informações.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

CODESA É PROJETO DE LONGO PRAZO APÓS DESESTATIZAÇÃO, DIZ NOVO DIRETOR-PRESIDENTE

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 20/10/2022 - 00:55

Porto de Vitória

Leiloada em março deste ano, a Companhia Docas do Espírito Santo – responsável pela administração dos complexos portuários de Vitória e Barra do Riacho – foi arrematada pelo fundo de investimentos FIP Shelf 119 Multiestratégia

Primeira autoridade portuária desestatizada no Brasil, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) passa por um momento de transição, após ser arrematada em leilão pelo fundo de investimentos FIP Shelf 119 Multiestratégia, em março deste ano, e formalizada no dia 5 de setembro. As mudanças envolvem processos administrativos, trabalhistas e operacionais, entre outros, conforme destacou Ilson Hulle, novo diretor-presidente da empresa, durante a última edição do Brasil Export de 2022, realizado nesta quarta-feira (19), em Brasília (DF).

De acordo com o executivo, que participou pela primeira vez de um encontro em âmbito nacional, após a desestatização da companhia, todo o projeto será longo considerando o contrato de concessão de 35 anos. “Ao fazer a gestão do ativo, são nítidas e notórias as oportunidades que encontramos e o tamanho do negócio que pode vir com uma gestão privada, uma gestão técnica e um plano de longo prazo. Inclusive, essa era uma das minhas críticas, pelo fato de que tínhamos uma gestão de governo”, disse Hulle.

Afirmando que não está olhando o porto para os próximos dois ou três anos e que a nova administração vem trabalhando com alguns pilares, ele citou o primeiro deles: a continuidade das operações portuárias. “Nós assumimos uma empresa com todas as amarras públicas, uma empresa centenária e ela não vira [privada] do dia para a noite. Então, cito alguns exemplos como o processo de compras, que antes era no âmbito público e todo feito por meio de licitação, por leilão. Do dia 21 para 22 [de setembro], passamos a comprar do setor privado. Então, eu tive de instituir rapidamente uma área de suprimentos e um processo de compras, diante da figura do negociador de contratos, do comprador. Isso não existia lá dentro, porque tínhamos um processo técnico de sistemas. Então, a continuidade da operação é uma preocupação inicial”, reforçou o diretor-presidente da Codesa.

Hulle também contou que ele e sua equipe estão avaliando revogações de políticas e práticas anteriores, revogando resoluções e comissões que atuavam pela via pública. “Nosso segundo pilar envolve compromissos de curto prazo, que nós assumimos. Então, é claro que quero ver o porto em longo prazo, mas assumi, quando eu assinei a concessão, obras que tenho de entregar em 24 meses”, informou.

Nesse cenário, ele elencou obras de restabelecimento das dragagens de manutenção; revisão das estruturas dos armazéns antigos, que estavam completamente depreciados; reconstrução dos ramais ferroviários, que estavam deteriorados e com capacidade de movimentação quase zero;

reforço do aparamento do cais, que estava com suas defensas comprometidas; além dos galpões de distribuição de Vitória que, pelo contrato de concessão, também devem passar por reformas.

O executivo ainda relatou sobre a implementação do Programa de Demissão Voluntária (PDV) – um processo novo dentro do ambiente da Codesa. “Queremos dar uma condição para os atuais empregados concursados de aderirem a esse incentivo, para migrar suas carreiras ou para uma aposentadoria, ou seja, para outro ciclo de vida. Para tanto, temos um grupo trabalhando especificamente nisso, em curto prazo”, relatou.

Ele destacou que o edital de concessão da companhia prevê um ano de estabilidade para os atuais concursados: “Ao longo desse processo, será necessário realizar o PDV para que, mais à frente, a concessionária esteja livre para tomar suas decisões”.

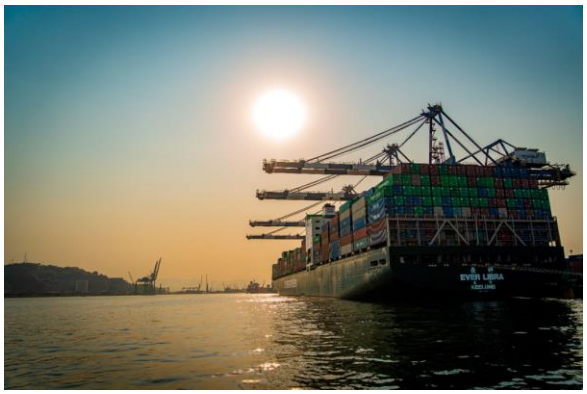
Novo ambiente de negócios
Visando ao longo prazo, Hulle adiantou que estão sendo feitas adaptações dos contratos dos atuais arrendatários, considerando o curto prazo que a nova administradora da Codesa tem para isso: “Nós temos seis meses para adaptarmos um contrato, que já estava estabelecido com o Ministério da Infraestrutura, trazendo-o para o âmbito privado. Mas estou me surpreendendo, pois eu não sinto que isso vá ser algo super polêmico”.

Para o executivo, esse processo deve abrir novas oportunidades para os atuais arrendatários, que queiram apresentar novos projetos de exploração da nova área no porto ou de extensão de prazos, por exemplo: “Essa interlocução com os arrendatários já começou, considerando que ainda não podemos estabelecer contratos de exploração, até termos nosso código de conduta comercial aprovado. E essa é uma discussão que estamos tendo com a Secretaria dos Portos, no Ministério da Infraestrutura”.

Hulle aproveitou o espaço para comunicar que, em pouco mais de um mês, já apareceram novos interessados em investir no porto, o que não vinha ocorrendo antes, talvez por não ser um negócio tão competitivo antes da desestatização, devido à demanda represada. “A partir do momento que o interessado poderá contar com um negócio de prazo longo com o porto, em uma mesa de negociação, nós vamos estabelecer outro ambiente de negócio. E isso está me parecendo ser algo crucial nesse processo de desestatização das autoridades portuárias”, avaliou o diretor-presidente da Codesa.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

TECNOLOGIAS INCORPORADAS À GOVERNANÇA MELHORAM PROCESSOS DOS PORTOS, AFIRMAM GESTORES

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 20/10/2022 - 00:52



Autoridades portuárias destacaram, durante a última edição do Brasil Export de 2022, as inovações tecnológicas implementadas nos últimos anos, visando oferecer mais agilidade aos processos administrativos e operacionais, como a digitalização de documentos que, antes, só estavam disponíveis em papel

De um porto superendividado, “quebrado” do ponto de vista das dívidas acumuladas acima de R$ 1 bilhão, e um prejuízo de quase R$ 470 milhões somente em 2018, para um complexo portuário que vem passando por mudanças intensas, a partir de uma agenda de transformação digital que visa à eficiência tecnológica. Foi assim que Marcus Mingoni, diretor de administração e finanças da Santos Port Authority (SPA), descreveu o atual momento do Porto de Santos (SP).

O maior porto da América Latina foi um dos destaques do painel “Tecnologias incorporadas à governança das autoridades portuárias”, realizado nesta quarta-feira (19) em Brasília (DF), no primeiro dia da última edição do Brasil Export de 2022.

“Nossos números mostram isso, a partir de pilares estratégicos baseados na transformação digital e na inovação. Dentro do planejamento de estratégias que implementamos em Santos, nós conseguimos fazer essa transformação. E atualmente, temos uma companhia saudável, pronta para a desestatização e para gerar ainda mais valor para a cadeia logística nacional. E a questão da modernização tecnológica foi crucial nesse processo”, reforçou Mingoni.

Na área de meio ambiente, o diretor da SPA elencou a adoção de um novo programa de monitoramento do ar, com estações de monitoramento do vento, de dispersão de articulados e de gases em tempo real. “Hoje, nossa sala de controle permite uma fiscalização muito mais assertiva – real time –, que atua de forma muito eficaz, atuando com outras autoridades [do porto]. Se tiver algum evento, nós conseguimos entender para onde está indo a dispersão daquele material, daquele gás. Essa parte ambiental é uma revolução muito importante, a partir da tecnologia e da fiscalização”, informou.

Mingoni também destacou as atividades da central de supervisão de controle por câmaras de vídeo, cujo sistema é muito mais inteligente, além dos próximos passos, que incluem a implementação de softwares de inteligência artificial, aplicativos para os fiscais, tecnologias que vão identificar a evolução da prancha operacional e o “dashboard” da movimentação no porto, entre outras soluções digitais.

“Tudo isso será feito a partir de uma central muito mais inteligente e unificada de monitoramento. Ainda temos nosso sistema de acesso logístico – batizado de See Log –, que será constituído a partir de sete portais, sendo que um deles já foi implantado. Quando passa um caminhão por esse portal, já temos uma identificação, um cruzamento com o sistema de agendamento desse caminhão”, entre outras situações mencionadas pelo diretor, que ainda ressaltou a digitalização do portal de clientes fornecedores e da parte financeira do Porto de Santos.

Saindo do papel

Diretor de negócios e sustentabilidade da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Jean Paulo Castro e Silva lembrou que, até pouco tempo, a maioria dos procedimentos do complexo portuário era muito focada em papéis. “A empresa ainda funcionava muito pelo meio físico e a pandemia acabou sendo um catalizador da digitalização dos nossos processos”, disse ele comentando que, quando os colaboradores foram “forçados” a trabalhar remotamente, o processo de transformação digital na empresa teve de ser acelerado.

Conforme Silva, a interação com os usuários e clientes melhorou muito, depois que a CDRJ implantou processos de digitalização, a exemplo do acesso terrestre de caminhões que, anteriormente, tinha um prazo de agendamento que durava mais ou menos uma semana, mas agora, ele é feito em poucas horas. Ainda ressaltou que a companhia já contava com um moderno centro de controle de operações e, atualmente, está buscando implementar soluções de inteligência judicial para o monitoramento de suas atividades portuárias.

Presidente do Porto de Cabedelo, localizado em João Pessoa (PB) e vice-presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), Gilmara Temóteo sugeriu uma discussão mais ampla, visando à integração e à rastreabilidade de cargas em todos os portos do Brasil, indo além das respectivas realidades regionais. “Nós temos um novo sistema, que faz nosso controle de documentos de digitalização, e acabamos de implantar e modernizar nosso sistema de controle de cargas, mas tratam-s de soluções individuais”, ressaltou.

Na visão dela, a evolução histórica da governança portuária deve passar por novos processos tecnológicos. “Esses sistemas vão realmente trazer economia, segurança jurídica e agilidade”,

afirmou Gilmara, ressaltando que ainda há limitações para muitos documentos, que ainda precisam ser físicos (em papel), devido à legislação brasileira.

Diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mayhara Chaves lembrou a inexistência de sistemas de tramitação de processos, quando assumiu o cargo. “Os primeiros processos que eu peguei, em 2019, ainda tramitavam no papel. Com o advento da pandemia, eu falei: tem uma luz aí, no fim do túnel”, relatou a executiva, contando que o complexo portuário cearense foi o primeiro do país a implantar o Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

Conforme descreve o governo federal, o SEI é uma “plataforma de gestão de processos e documentos eletrônicos, tendo como principais características a libertação do paradigma do papel, como suporte físico para documentos institucionais e a comunicação de novos eventos em tempo real”. Esse sistema foi escolhido como a solução de processo eletrônico no âmbito do projeto Processo Eletrônico Nacional (PEN), uma iniciativa conjunta de órgãos e instituições de diversas esferas da administração pública, visando aos ganhos em agilidade, produtividade, transparência, satisfação do público usuário e redução de custos.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/10/2022

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 20/10/2022