

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 131/2021
Data: 23/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
PORTO 360º - O DESAFIO ENTRA EM NOVA FASE	3
PORTO DE SANTOS REGISTRA LUCRO RECORDE NO SEGUNDO TRIMESTRE	5
EMBARCAÇÃO ENTRA EM QUARENTENA NO PORTO DE SANTOS APÓS CONFIRMAR SETE CASOS DA COVID-19	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
PRÊMIO ANTAQ 2021 VAI RECONHECER PORTOS E TERMINAIS POR DESEMPENHO AMBIENTAL	6
PORTAL PORTO GENTE	7
TÚNEL IMERSO DO PORTO DE SANTOS NA TRAVESSIA AO FUTURO	7
SENADO NOTÍCIAS - DF	7
DEBATEDORES DEFENDEM APRIMORAMENTO DO PROJETO DE INCENTIVO À CABOTAGEM.....	7
CAMPOS 24HORAS - RJ	11
INDÚSTRIA CANADENSE VAI PRODUIR AMÔNIA VERDE NO PORTO CENTRAL, PERTO DE SFI.....	11
ISTOÉ - DINHEIRO	13
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PF DEFLAGRAM OPERAÇÃO CONTRA FRAUDE NA EXPORTAÇÃO	13
MESMO COM VETO, FUNDO ELEITORAL RETIRA ATÉ R\$ 3,5 BILHÕES DA SAÚDE EM 2022.....	13
MONEYTIMES	14
GOVERNADORES PROPÕEM ENCONTRO COM BOLSONARO PARA TENTAR DIMINUIR CRISE INSTITUCIONAL	14
COPERSUCAR FAZ EMBARQUE ÚNICO DE 108,9 MIL T DE AÇÚCAR EM SANTOS, RECORDE NO BRASIL	16
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	16
TRIDENT ENERGY PREPARA NOVO FPSO PARA ENCHOVA E PAMPO, EM CAMPOS	16
QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS ENTRAVES DO MERCADO DE QAV?.....	19
JORNAL O GLOBO – RJ	24
GIGANTE CHINESA DE COMÉRCIO ELETRÔNICO, ALIEXPRESS ABRE PLATAFORMA PARA VENDEDORES BRASILEIROS	24
NAVIO EVER GIVEN, QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ, FAZ COM SUCESSO TRAVESSIA A CAMINHO DA ÁSIA	25
GUEDES: NÃO HÁ FUNDAMENTO ECONÔMICO PARA DIZER QUE BRASIL ESTÁ PERDENDO O CONTROLE FISCAL	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	27
GOVERNO REDUZ VOLUME DE ENERGIA PARA INDÚSTRIAS PARTICIPAREM DE PROGRAMA DE ENERGIA VOLUNTÁRIA	28
PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS É UMA ‘AMEAÇA’, DIZ EXECUTIVA DO ALIEXPRESS	29
VALOR ECONÔMICO (SP)	29
COPERSUCAR FAZ EMBARQUE RECORDE DE AÇÚCAR EM UM SÓ NAVIO	29
MINÉRIO DE FERRO TEM QUEDA DE 2,7% NO PORTO DE QINGDAO	30
EXPORTADORES VÃO À JUSTIÇA PARA MANTER BENEFÍCIO FISCAL	30
PETRÓLEO E GÁS VÃO ATRAIR R\$ 50 BILHÕES PARA O RJ EM TRÊS ANOS, PROJETA FIRJAN	32
PANDEMIA CRIA MAIOR CRISE PORTUÁRIA DESDE COMEÇO DO USO DO CONTÊINER	33
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	36
BAIXO VOLUME DE ÁGUA REDUZ MOVIMENTO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ.....	36
PORTAL PORTOS E NAVIOS	36
ARTIGO - ATP - PRATICAGEM: A SOCIEDADE NÃO PODE SE LIMITAR APENAS À SEGURANÇA	36
LUCRO LÍQUIDO DO SEGUNDO TRIMESTRE É O MAIOR DA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS	37
MULTILOG CONQUISTA AUTORIZAÇÃO DE SIMPLIFICAÇÃO DE TRÂNSITO ADUANEIRO PARA NOVAS ROTAS NO SUL DO BRASIL	38
PORTOS DE RIO GRANDE MOVIMENTARAM 26,7 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ JULHO	39
VANZIN EM ARMAZÉM PARA FERTILIZANTES E CARGAS GERAIS NO PORTO DE RIO GRANDE	39
COPERSUCAR REALIZA MAIOR EMBARQUE DE SUA HISTÓRIA	40
NORSUL SE UNE À TARGET PARA AMPLIAR ATUAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS	41
BR DO MAR: OPERADORES PEDEM PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR DOIS ANOS	41
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	42
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	42



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO 360° - O DESAFIO ENTRA EM NOVA FASE

Com a seleção dos participantes, reality show iniciou jornada de dinâmicas e treinamentos com os mentores especialistas

Por: Redação



Conheça os participantes Foto: Arte-Mônica

Sobral Surpresa e muita emoção. Foi assim que os nove participantes do reality Porto 360° - O Desafio, do Grupo Tribuna, receberam a notícia da seleção. Agora, os profissionais já iniciaram uma jornada de dinâmicas e treinamentos com seus mentores, o que representa uma intensa mudança na rotina de cada concorrente, que já vive uma imersão no cais santista.

O primeiro reality show da vida corporativa do Porto de Santos discute as principais dificuldades enfrentadas no cais santista e busca soluções para que essas questões sejam resolvidas. O programa comandado pelo apresentador Maxwell Rodrigues reúne os principais executivos do setor.

Entre eles, estão Ricardo Arten, da Brasil Terminal Portuário (BTP), Fábio Siccherino, da Dubai Ports World (DPW) Santos, e Roberto Teller, da Santos Brasil. Os participantes são mentorados por Marcio Cruz, do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), e Renato dos Santos, da Strong FGV, que darão suporte para que os participantes entreguem a melhor solução exigida pelos executivos. A seleção ficou a cargo da especialista em RH Dione Fagundes.

Para o apresentador Maxwell Rodrigues, o reality entrou em uma etapa importante, já que o projeto começa a tomar rumo para a entrega efetiva do que foi definido pelos executivos. “E, principalmente, a partir de agora demonstra a responsabilidade desses nove participantes com o setor portuário e também com a sociedade, pois eles serão um reflexo de tudo aquilo que as pessoas podem se espelhar para tentar uma oportunidade no Porto de Santos”.

Relação Porto-Cidade

O diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, destacou a importância do projeto Porto 360° - O Desafio para que a população amplie seus conhecimentos sobre o cais santista.

“Certamente, pelo perfil e pela qualificação dessas pessoas, elas serão muito importantes para a contribuição da relação Porto-Cidade, que o Grupo Tribuna busca. A gente entende que faz parte do nosso papel como grupo de comunicação, em função da força e da relevância que temos na região e pela importância dos conteúdos que a gente produz, trabalhar no sentido de aproximar a comunidade do Porto. E o Porto está aberto para isso”, afirmou o executivo.

Segundo Amono, um exemplo é a participação das três instalações portuárias: BTP, DPW Santos e Santos Brasil. “Realmente estamos muito felizes com os resultados até agora. Eles demonstram que o grupo está no caminho certo”



Os participantes já mergulharam na rotina do Porto de Santos Foto: Matheus Tagé/AT

Candidatos vivem experiência única

Formado em Relações Internacionais, Gabriel Oliveira só pensa em aproveitar o bom momento para seu crescimento profissional. “Eu estou vivendo uma experiência única, ao lado de pessoas agregadoras, e dando vazão a um potencial incrível. Conhecer em profundidade o Porto tem sido único e permitido um crescimento que eu só poderia sonhar antes de entrar no reality. Só tenho a agradecer por navegar nesse mar de conhecimento e dar o melhor de mim”.

Lucas Mestre é engenheiro civil e destacou a mudança em sua rotina: “Tenho notado que minha rede social profissional tem se agitado tanto quanto minha rotina no programa. As pessoas estão acompanhando tudo! Muita gente tem me reconhecido na TV e isso gera uma aproximação da Cidade com o Porto, que vejo como essencial para o desenvolvimento de todos”.

Já a administradora de empresas Sabrina Ferrero, se sente uma vitoriosa por participar do programa. “Vejo que o programa tem repercutido bastante na Cidade e que está alcançando uma proporção enorme. Isso já mostra o peso e o renome que tem o Porto. Participar deste projeto está me dando a oportunidade de me desenvolver e conhecer pessoas maravilhosas como os mentores”.

Enquanto isso, a bacharel em Direito Camila Rodrigues mergulhou em um mundo novo. “As dinâmicas me proporcionaram aprimoramento pessoal, principalmente pelos feedbacks construtivos recebidos e a possibilidade de mudanças de atitudes e crenças limitantes. Os workshops me possibilitaram o desenvolvimento em certas habilidades que eu tenho certeza que levarei para a vida”.

Transformação e visibilidade

Para a administradora Cristina Galli, já é grande a transformação. “Acordo ansiosa para fazer a próxima visita aos terminais de contêineres e reunir com o grupo para discutir as questões do projeto. Minha rotina foi transformada pelo programa, no qual estou vivenciando o ambiente portuário, amplo, dinâmico e repleto de oportunidades para o crescimento profissional”.

Apaixonado pelo Porto, o especialista em Comércio Exterior Rodrigo Marconcim trilhou sua carreira por esse caminho. Agora, vibra com a visibilidade e ainda mais conhecimento adquirido com os mentores. “Quando vi o projeto do Porto 360° - O Desafio, tinha certeza que não podia ficar fora dessa! Primeira etapa concluída. Agora é arregaçar as mangas e fazer o que mais amo”.

Já a administradora de empresas Gabriela Quinta espera contribuir para aumentar ainda mais a grandeza do Porto. “Eu espero encontrar desafios que as soluções tragam benefícios para a nossa região”.

O engenheiro civil Fábio Plácido segue na mesma linha. “Quem vive na região e diariamente acompanha os noticiários vê que a gente vive diretamente ou indiretamente do Porto e acompanha os problemas”.

O engenheiro civil Rodolfo Agondi já cumpriu a primeira meta: ser escolhido. “Minha expectativa é de muito trabalho, aplicar todo o meu conhecimento, contribuir com os meus parceiros e escutar bastante os que os mentores têm a dizer”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/08/2021

PORTO DE SANTOS REGISTRA LUCRO RECORDE NO SEGUNDO TRIMESTRE

O resultado cresceu 126,6% em relação ao mesmo período de 2020

Por: Redação



Sede da APS em Santos: administração portuária registrou um lucro líquido de R\$ 98,9 milhões - Foto: Arquivo

A Autoridade Portuária de Santos (APS) registrou um lucro líquido de R\$ 98,9 milhões no segundo trimestre do ano, recorde histórico da empresa para o período. O resultado cresceu 126,6% em relação ao mesmo período de 2020. Segundo a APS, o aumento é resultado da maior receita

registrada pela companhia e da queda de despesas

A receita líquida cresceu 13,3% e atingiu R\$ 295,8 milhões, impulsionada “pela forte movimentação de cargas”, que registrou alta de 5,3%, fechando o trimestre em 41 milhões de toneladas.

Além da continuidade no bom desempenho das exportações, o segundo trimestre foi marcado pela consolidação na recuperação das importações, notadamente dos contêineres (utilizado no transporte das cargas de maior valor agregado). No segundo trimestre, o avanço foi de 19,1% na comparação com igual período do ano passado, atingindo o recorde trimestral de 1,2 milhão TEU (medida padrão de um contêiner de 20 pés).

Ao mesmo tempo, as despesas gerais e administrativas recorrentes registraram queda de 14,8%, desempenho suportado por diversas ações de racionalização de gastos.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), ajustado por eventos extraordinários, registrou incremento de 40,4%, com R\$ 181,6 milhões. A margem Ebitda ajustada foi de 61,4%, avanço de 11,8 pontos percentuais na comparação com o mesmo trimestre de 2020.

“A Companhia está pronta para a desestatização. Ganhamos eficiência e qualidade na prestação de serviços, reduzimos custos, fortalecemos a liquidez, mapeamos e endereçamos todos os passivos”, afirmou o diretor de Administração e Finanças da APS, Marcus Mingoni.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/08/2021

EMBARCAÇÃO ENTRA EM QUARENTENA NO PORTO DE SANTOS APÓS CONFIRMAR SETE CASOS DA COVID-19

De acordo com a Anvisa, ainda não há confirmação de que positivos sejam da variante delta.

Por: ATribuna.com.br



Navio Georgia Harmony, de bandeira do Panamá, entrou em quarentena no último dia 19, dois dias após atracar no cais santista Foto: Reprodução/Marine Traffic

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) confirmou, nesta segunda-feira (23), que uma nova embarcação atracada no Porto de Santos registrou casos confirmados da

covid-19 entre seus tripulantes.

O navio Georgia Harmony, de bandeira do Panamá, entrou em quarentena no último dia 19 de agosto, dois dias após atracar no cais santista.

Ao todo, são sete casos positivos para a doença. A Tribuna.com.br questionou se há alguma confirmação da circulação da variante delta no cargueiro, mas, de acordo com a Anvisa, ainda não há registro da variante a bordo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRÊMIO ANTAQ 2021 VAI RECONHECER PORTOS E TERMINAIS POR DESEMPENHO AMBIENTAL

Instalações portuárias serão escolhidas com base no Índice de Desempenho Ambiental – IDA. A solenidade de premiação ocorrerá em 14 de outubro



Lançado no início de agosto, o Prêmio ANTAQ 2021 selecionará os melhores desempenhos apresentados pelos portos públicos e terminais privados na área ambiental. Na categoria Desempenho Ambiental, uma das quatro desta edição do Prêmio ANTAQ, serão premiadas as Autoridades Portuárias dos Portos Organizados e os Terminais de Uso Privado-TUP avaliados no Índice de Desempenho Ambiental – IDA, em duas modalidades: "Maior Índice de Desempenho Ambiental 2021" e "Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental-IDA".

Na modalidade “Maior Índice de Desempenho Ambiental -IDA, 2021”, serão premiadas as três Autoridades Portuárias responsáveis pelo Portos Organizados e os três terminais de uso privado - TUP que apresentaram os melhores Índices de Desempenho Ambiental em 2020.

Já na de “Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental- IDA”, serão premiadas as três Autoridades Portuárias responsáveis pelos Portos Organizados e os três terminais de uso privado - TUP que registraram as maiores variações positivas do IDA - apurado no primeiro semestre de 2020 em relação ao apurado no primeiro semestre de 2019. A solenidade de premiação ocorrerá em 14 de outubro de 2021.

Outras categorias

Além da categoria Desempenho Ambiental, o Prêmio ANTAQ 2021 contempla ainda as categorias Iniciativas Inovadoras, Artigos Técnico-Científicos e Conformidade Regulatória. Mais informações sobre o Prêmio e a íntegra do regulamento, confira no link abaixo:

www.gov.br/antag/pt-br/noticias/agencia-lanca-premio-antag-2021/REGULAMENTOPrmioANTAQ2021_.pdf/view

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 23/08/2021

PORTAL PORTO GENTE

TÚNEL IMERSO DO PORTO DE SANTOS NA TRAVESSIA AO FUTURO

Editorial Portogente

Por falta de engenharia, a logística do canal do Porto de Santos conflita fluxos urbanos e internacionais.

Mobilizada por uma realidade intolerável, a Baixada que tem na travessia do canal do Porto de Santos uma resistência à mobilidade da região, está unida na conquista do túnel imerso ligando as margens do porto. Fruto do trabalho eloquente da União dos Vereadores da Baixada Santista – Uvebs, desta região conurbada, constituída de 9 municípios, com uma população de mais de 2 milhões de habitantes e de uma densidade universitária invejável.



Animado com a resposta da população, para Roberto Andrade E Silva, o vereador Betinho, presidente Uvebs, “essa ligação transcende os interesses políticos-partidários”. Ela afeta o dia-a-dia das pessoas que se mobilizam diariamente, na ida e vinda para trabalhar e estudar, por meio de deficientes travessias por balsas e lanchas. Um fluxo intenso, conflitante com o dos navios e riscos como o do recente acidente.

No último 20 de junho, domingo sem movimento na travessia, um navio cargueiro colidiu com a estrutura do terminal de balsas na margem de Guarujá. Felizmente sem vítima. Em dia de forte movimento, de autos e pessoas, predominante nessa travessia, o caso seria uma tragédia. Os fluxos intensos e cruzados ocorrem em trecho de aproximação da curva fechada do estreito canal, onde navegam navios, cada vez mais longos. Uma logística deficiente.

Os esforços do vereador Betinho, da deputada federal Rosana Valle e do ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas, para a construção do túnel, constituem uma força unificadora do processo construtivo. Qualquer argumento contrário a esse projeto estará equivocado. Portanto, Portogente coloca à disposição o seu Conselho Editorial, para colaborar no desenvolvimento do projeto financeiro, com a certeza da sua viabilidade.

Está claro que só a incompetência consegue malograr a construção da travessia seca do canal do Porto de Santos. Não é o caso. O debate aberto evitará o sombreamento das soluções essenciais. Está em jogo a sustentabilidade de uma pujante região e o futuro do principal porto do Hemisfério Sul. O Brasil tem pressa.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/08/2021



SENADO NOTÍCIAS - DF

DEBATEDORES DEFENDEM APRIMORAMENTO DO PROJETO DE INCENTIVO À CABOTAGEM

Da Agência Senado | 20/08/2021, 21h55



O projeto de lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) foi debatido de forma remota - Roque de Sá/Agência Senado

Para os participantes de audiência realizada no Senado nesta sexta-feira (20), a navegação de cabotagem é mais do que adequada para um país de extenso litoral como o Brasil, mas o setor precisa contar com regras que de fato garantam a redução de custos, a geração de empregos e a competitividade, mas evitem a perda de soberania, a concentração de mercado ou o

aumento da dependência externa.

Essa avaliação foi feita durante sessão de debate temático sobre o PL 4.199/2020, projeto de lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). De autoria do Executivo, o projeto tramita atualmente na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), sob a relatoria do senador Nelsinho Trad (PSD-MS). Foi ele quem solicitou a realização do debate.

A palavra “equilíbrio” foi usada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, para definir o projeto. Ele acompanhou o debate virtual de Cuiabá, ao lado do senador Wellington Fagundes (PL-MT).

— O que se procurou construir é uma proposta de equilíbrio, que permita o crescimento da cabotagem com maior velocidade, em cima de novas possibilidades de afretamento e consoante com aquilo que vemos em países de referência. É uma abertura equilibrada; estabelece mecanismos de proteção. A política de estrutura de transporte para cabotagem está calcada em alguns pilares, como o aumento da concorrência, a geração de empregos, segurança da navegação e proteção à indústria naval — afirmou Tarcísio.

Na avaliação do ministro da Infraestrutura, o redesenho do setor de cabotagem vai proporcionar o aumento da frota de embarcações, sem prejudicar a eficiência da indústria da construção naval.

— O projeto constitui grande avanço na cabotagem brasileira, em função das conversas que vêm sendo mantidas no mercado com segmentos de usuários e operadores interessados em atuar no setor. A gente verá o aumento das embarcações e a redução dos custos. A gente vai conseguir crescer a taxas mais relevantes do que aquelas que a gente tem hoje. É uma abertura equilibrada, que será extremamente benéfica para o país — disse ele.

Complexidade

Ao abrir a sessão, o senador Nelsinho Trad, relator do projeto, apontou a complexidade do tema e interesse setoriais que se articulam em torno do assunto.

— Queremos, de alguma forma, ajudar a reduzir o Custo Brasil. A nossa economia cresceu de forma modesta nos últimos 40 anos, e aumenta nesse horizonte de tempo a diferença que separa o Brasil dos demais países desenvolvidos. O meio de transporte pode e deve se adaptar à característica de cada local, mas há desafios relacionados à questão do custo do afretamento. Não seria razoável criar uma estrutura que fosse viável somente em alguma parte do ano. O projeto prevê flexibilização de regras relativas a empresas brasileiras de navegação, sem obrigação da propriedade — declarou.

O senador Wellington Fagundes também defendeu a proposta e disse que o desenvolvimento econômico requer investimentos em todos os setores.

— O BR do Mar é uma redescoberta. Vamos fazer com que esse potencial que temos aí sirva também para o desenvolvimento do Brasil. Será uma nova oportunidade. Se a gente não inovar, vamos ficar para trás — alertou.

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Infraestrutura, Diogo Piloni disse que o projeto do Executivo busca abertura, aumento da competição no setor, entrada de novos "players" e mantém dispositivo para formação de frota vinculada com o Brasil, de forma regular e com custo de fretes regulares. Ele destacou ainda que o Brasil utiliza apenas 9% de sua matriz logística, enquanto a China utiliza 31%, o Japão responde por 44% e a União europeia atinge 32%.

— Um país como o nosso, com a costa que tem, não pode se limitar a uma participação tão tímida. Este é o coração da proposta: abrimos novas possibilidades de afretamento de embarcações sem qualquer necessidade de lastro de embarcação própria. Uma outra modalidade está sendo inserida, o afretamento para contratos de longo prazo; temos a possibilidade de afretamento a casco nu — afirmou.

Modal adequado

Coordenador do Departamento Econômico do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Ricardo de Castro declarou que a cabotagem é um programa interessante e bom para o modal logístico e próprio para o Brasil, que conta com uma costa com sete mil e quinhentos mil quilômetros. Em 1995, destacou, a legislação flexibilizou a cabotagem, mas o setor continuou impedido do fretamento de embarcação estrangeira. O representante do Cade, porém, defendeu o aprimoramento do texto do projeto de lei.

— O projeto pode ser melhorado, há restrições a alguns tipos de afretamento, há restrições à exigência mínima de profissionais por nacionalidade, há liberação de cascos novos somente após alguns meses e regras ligadas à transparência dos preços — destacou.

Vice-presidente-executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e representando também a Confederação Nacional do Transporte (CNT), Lilian Schaefer defendeu a melhoria do texto, com a inclusão de mecanismos que permitam às instituições financeiras alongarem os prazos de amortização e carência nos financiamentos contratados com o fundo da marinha mercante.

Lilian também defendeu a manutenção das alíquotas do fundo da marinha mercante nos patamares atualmente praticados, tendo em vista a importância do mecanismo para o desenvolvimento das regiões mais carentes do país. Em relação à navegação interior, ela cobrou a atenção dos parlamentares para o projeto BR dos Rios, em fase de estudos no governo, para que suas premissas possam ser observadas no texto que propõe o BR do Mar.

“Janela de oportunidade”

Representantes do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Eberaldo de Almeida Neto e Pedro Alem Filho apontaram a importância do BR do Mar para o setor do petróleo, que representa 70% das cargas movimentadas na cabotagem no país. O Brasil é hoje o 10º maior produtor mundial de petróleo. Eles afirmaram que o setor contará com cada vez mais players distintos, e que a competitividade estará centrada na logística, favorecendo investimentos em dutos e portos. Em sua avaliação, o Brasil possui uma "janela de oportunidade", tendo em vista, segundo eles, a questão da transição energética e a constatação que o valor do petróleo na economia vai ser diferente do que é hoje.

Presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte (Anut), Luis Henrique Teixeira Baldez avaliou que o projeto melhora o ambiente concorrencial, mas sugeriu mudanças no que diz respeito a embarcações afretadas a tempo, estrutura de custo e transparência, concentradas no artigo 11 do texto.

— Há situação parecida com as ferrovias. 75% da carga é de petróleo e gás; a capacidade que sobra para a carga geral é muito pequena. A infraestrutura tem que vir na frente da demanda. Evidentemente que ninguém vai comprar navio se não tem demanda. O que o projeto trará como benefício ao equacionamento dessa situação de mercado? O setor de petróleo e gás vai crescer. E as outras cargas, vão sumir da cabotagem? — questionou.

Arrecadação do frete

Vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Fábio Vasconcelos destacou que o adicional de frete acabou sendo alterado pelas emendas da Câmara, que alteraram o texto original do projeto, cuja redação não mexia na arrecadação de frete da marinha mercante. Ele ressaltou que esse adicional é arrecadado pela iniciativa privada e não faz parte do Orçamento da União.

— A alteração das alíquotas e o ressarcimento afetará os estados do Norte e do Nordeste, o que poderá provocar o sucateamento da indústria naval de médio porte, pujante no Brasil. Isso não constava no texto original — frisou.

Presidente da Mediterranean Shipping Company (MSC), Elber Justo disse que há uma concentração muito grande de desenvolvimento portuário em poucos portos brasileiros, embora o país tenha uma costa com mais de sete mil quilômetros.

— O aumento da escala dos navios é uma evolução natural aqui no Brasil, e a gente tem que estar pronto para isso. O mercado mundial espera que o Brasil se posicione para atender essa infraestrutura com legislação adequada, e o BR do Mar é uma delas. A gente gostaria de ver o BR do Mar aprovado, o que permitirá a operação de mais empresas na cabotagem, reduzindo custos e favorecendo a competitividade — argumentou.

Concorrência desleal

Diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores e Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano criticou o BR do Mar, mas ponderou que o projeto traz uma série de oportunidades para a cabotagem, entre elas a visibilidade do setor, “que sempre foi aberto, sem restrição a entradas de empresas, mesmo com o capital estrangeiro”.

— Operamos em um ambiente de concorrência, ainda que o mercado seja pequeno. Nós não podemos abrir mão de investimento no país, e esse projeto vai permitir que sejam constituídas empresas brasileiras sem frota e investimento. Isso traz vulnerabilidade para o setor e irregularidade para o usuário, que estará sujeito à volatilidade do preço do mercado internacional. Nós precisamos ter navios fixados aqui no país, adquiridos por empresas brasileiras, que poderão multiplicar sua frota. Nossa frota tem idade média de 12 anos, uma frota jovem, considerada a frota mundial. Se nós permitirmos que possam ser navios afretados a casco nu, ninguém trará navios mais novos; trará navios mais velhos, que sairão do tráfego internacional para o Brasil. Isso tem que ser regulado. Se não, permitiremos uma concorrência desleal. O navio estrangeiro deveria operar aqui na excepcionalidade; é esse o conceito que deveríamos que ter.

Representantes da Logística Brasil, André de Seixas e Abrahão Salomão avaliaram que o BR do Mar é contraditório no que diz respeito à defesa da concorrência, e um exemplo seria o artigo 5º do projeto. Eles afirmaram que o excesso regulatório gera alguma instabilidade e estimula a evasão fiscal. Atualmente, o uso do navio estrangeiro é permitido na ausência do navio nacional. Ao avaliarem que o afretamento por tempo baseado na tonelagem afasta a concorrência, e que o afretamento a casco nu aumenta o custo operacional, eles concluíram que a flexibilidade contida no projeto não é capaz de gerar concorrência, atrativo comercial e operacional, mas de atrair a atuação de aventureiros.

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Paulo Perruci de Aquino destacou que “não há porto sem navio, não há porto sem competitividade”. Ele ressaltou que houve flutuações da cabotagem nos últimos dez anos, mas que o modal vem crescendo de forma contínua, com a entrada de novas embarcações. Perruci defendeu a equiparação da Antaq

com as demais agências reguladoras, bem como o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), para que os investimentos portuários e ferroviários possam ser garantidos e para que não haja questão de reequilíbrios econômicos nos contratos já firmados.

Logística e segurança nacional

Diretor-presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf), Carlos Augusto Müller disse que o usuário está insatisfeito com o custo elevado do frete. Ele defendeu mecanismos que garantam a contratação de mão de obra nacional, e criticou a desnacionalização do setor de petróleo e gás.

— Há falta de competição entre armadores na cabotagem; a armação que atua com contêineres tem conseguido aumento consistente, de 10% ao ano; a armação não é controlada por capital nacional; acabam definindo como esse transporte ocorre. A tripulação a bordo é o último link genuinamente nacional com o Brasil — afirmou.

Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery Machado Filho disse que o transporte de cabotagem vem crescendo nos últimos anos para atender parte da condição logística do país. Ele concordou que o texto pode ser melhorado no Senado, mas destacou que o projeto busca implantar mecanismos para proteger o mercado interno da volatilidade do mercado internacional.

— A cabotagem representa uma grande oportunidade para tornar o Brasil mais eficiente do ponto de vista econômico e ambiental e remover um gargalo na movimentação de mercadorias no país — argumentou.

Vice-almirante e diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil, Alexandre Cursino de Oliveira disse que o BR do Mar aproveita o potencial econômico do mar territorial brasileiro e mantém diretriz voltada à soberania nacional. Ele também destacou a importância dos recursos do Adicional de Frete da Marinha Mercante (Afrem) e afirmou que a segurança energética está envolvida na navegação de cabotagem, no petróleo e seus derivados.

Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)

Fonte: Agência Senado

Data: 23/08/2021



CAMPOS 24HORAS - RJ

INDÚSTRIA CANADENSE VAI PRODUZIR AMÔNIA VERDE NO PORTO CENTRAL, PERTO DE SFI

Empresa vai fornecer energia para o vizinho complexo portuário e ainda poderá produzir produto suficiente para atender à rede elétrica nacional



A canadense AmmPower Corp fechou acordo com o Porto Central, em Presidente Kennedy (ES), a alguns quilômetros da divisa com o Norte Fluminense, em São Francisco de Itabapoana, para instalar uma indústria para a produção de amônia verde, espécie de biocombustível feito a partir do hidrogênio renovável. (leia mais abaixo).

O elemento tem várias vantagens: pode ser usado para abastecer embarcações, em vez do óleo bunker, um derivado de petróleo, e também para a produção de energia elétrica. (leia mais abaixo).

No porto, a fabricante terá a missão de atender às necessidades de energia do complexo portuário e de outras companhias que possam se instalar no local. A multinacional também vai ter uma área para armazenamento e distribuição do combustível, segundo comunicado enviado ao mercado.

A notícia foi divulgada nesta quarta-feira (28) pelos representantes do porto capixaba e da empresa com sede em Vancouver, no Oeste do Canadá. O valor do investimento não foi informado.

O Porto Central, que ainda está em processo de instalação, terá terminais de águas profundas e com foco principalmente nas empresas que atuam na produção de energia, de petróleo e gás e que trabalham como apoio offshore. O empreendimento trará impactos na economia do sul capixaba e do norte fluminense com a geração de milhares de vagas de emprego.

No futuro, com a construção de trecho ferroviário até a cidade, a ideia é que também o condomínio possa abrigar negócios para escoamento de outros produtos, atendendo principalmente o agronegócio.

Com a negociação, a companhia capixaba, por meio do terminal de graneis líquidos conhecido como "Porto Central Energy Terminal", permitirá à AmmPower transportar hidrogênio e amônia verde em toda a região, quando necessário.

O Porto Central também servirá como um hub de energia, e trabalhará com a AmmPower para fornecer energia para a rede nacional, bem como internacionalmente.

O Porto Central está estrategicamente localizado no centro da costa leste brasileira, na Região Sudeste do Brasil, que representa mais de 65% do PIB total do país, próximo aos grandes centros de produção e com um mercado de mais de 100 milhões de consumidores.

AmmPower será capaz de fornecer amônia para uma variedade de usos, incluindo infraestrutura de energia, movimentação de hidrogênio, combustível para a indústria marítima e fertilizantes para as enormes necessidades agrícolas do Brasil.

Atualmente o Brasil importa 90% de seus fertilizantes, e a AmmPower busca ajudar a criar maior autossuficiência no espaço agrícola e na indústria de alimentos.

O CEO canadense Gary Benninger afirma que é um passo incrível para a AmmPower poder trabalhar com o Porto Central para criar um dos principais portos de energia limpa do mundo. “[Teremos] capacidade de ajudar a fornecer energia limpa para a rede elétrica nacional do Brasil e produzir fertilizantes limpos para sua grande população apresenta uma grande oportunidade”.

Segundo o empresário José Salomão Fadlalah, CEO do Porto Central, a “parceria está alinhada com os objetivos do complexo portuário de desenvolver um hub de energia limpo e verde, criando uma infraestrutura de negócios sustentável ajudando a acelerar a transição energética”.

Com informações do Porto Central e do jornal A Gazeta/ES

Fonte: Campos 24Horas

Data: 23/08/2021

ISTOÉ - DINHEIRO

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PF DEFLAGRAM OPERAÇÃO CONTRA FRAUDE NA EXPORTAÇÃO

O Ministério da Agricultura e a Polícia Federal (PF) realizam nesta segunda-feira, 23, a operação conjunta “Fitofake” de busca e apreensão em cinco empresas que falsificaram certificados fitossanitários na exportação de produtos brasileiros, como café, arroz e pimenta. Conforme comunicado do ministério, a fraude foi identificada com a ajuda dos órgãos oficiais dos países importadores, que notaram divergências nos documentos e comunicaram ao Departamento de Sanidade Vegetal e Insumos Agrícolas da Secretaria de Defesa Agropecuária.

O Certificado Fitossanitário é considerado o passaporte vegetal, sendo exigido pelas autoridades fitossanitárias dos países para permitir o ingresso de produtos naquele território.

O chefe da Divisão de Fiscalização e Certificação Fitossanitária do ministério, Eduardo Henrique Magalhães, disse na nota que “os documentos utilizavam informações indevidas, indicando que os produtos haviam sido inspecionados e estavam livres de pragas e doenças. Fraudes em certificados fitossanitários podem colocar em dúvida a credibilidade da certificação brasileira e ter repercussão para todos os exportadores”.

O Ministério da Agricultura explicou que realiza a inspeção na exportação para verificar e atestar que os produtos vegetais cumprem com as exigências dos países importadores.

A única organização do governo reconhecida internacionalmente para atestar informação dessa natureza é o Departamento de Sanidade Vegetal e Insumos Agrícolas, por meio do Certificado Fitossanitário emitido por auditores fiscais federais agropecuários.

“Nestes casos de falsificação do certificado, os produtos não tinham as garantias de que pragas e doenças nocivas ao país de destino não estavam presentes nos grãos de café, arroz e pimenta”, comentou Magalhães.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 23/08/2021

MESMO COM VETO, FUNDO ELEITORAL RETIRA ATÉ R\$ 3,5 BILHÕES DA SAÚDE EM 2022

Apesar do veto do presidente Jair Bolsonaro ao aumento do fundo eleitoral em 2022, as verbas para as campanhas podem retirar até R\$ 3,5 bilhões da saúde em plena pandemia de covid-19 no próximo ano, de acordo com o projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) sancionado pelo chefe do Planalto, publicado nesta segunda-feira, 23, no Diário Oficial da União (DOU). O impacto foi revelado pelo Broadcast Político no dia 12 de agosto.

Independentemente de qual seja o valor, o fundo eleitoral será bancado com recursos da reserva de emendas de bancada em 2022, conforme prevê o texto sancionado. Essas verbas são indicadas pelo conjunto de parlamentares de cada Estado no Orçamento e devem totalizar R\$ 7,06 bilhões no ano que vem, segundo cálculos de técnicos do Congresso. O projeto da LDO enviado pelo Executivo exigia que metade dos recursos fosse aplicada obrigatoriamente em ações e serviços públicos de saúde, como ocorre nas emendas individuais.

O texto aprovado pelos parlamentares e sancionado por Bolsonaro, porém, alterou a expressão “no mínimo” para “no máximo”, acabando com qualquer piso ou garantia de aplicação das emendas de bancada na saúde. Se a versão inicial fosse validada, as bancadas seriam obrigadas a colocar no mínimo R\$ 3,53 bilhões das emendas no setor. Na prática, o piso limitaria o repasse dos recursos públicos para as campanhas eleitorais. O movimento aprovado, no entanto, foi no sentido contrário: ampliar a verba eleitoral e limitar o montante para a saúde.

O Planalto ainda negocia o valor do fundo eleitoral com o Congresso. O montante final só será conhecido na sanção do Orçamento de 2022, cuja discussão deve se arrastar até o fim deste ano. Até lá, o governo promete encaminhar um projeto de lei alterando a regra para o cálculo do financiamento das campanhas. Tanto a regra quanto o valor no Orçamento, no entanto, dependem de aval dos parlamentares e podem ser alterados pelo Congresso. Em caso de veto, a decisão ainda passa por uma nova análise do Legislativo.

Com o fundo eleitoral e a alteração na LDO, o valor das emendas de bancada para a saúde deve cair no próximo ano, já que o montante para 2021 é de R\$ 3 bilhões. Ao vetar o aumento do chamado “fundão” para R\$ 5,7 bilhões, o Executivo admitiu que a ampliação dessa verba acaba retirando recursos de outras áreas. Na mensagem do veto, o Planalto afirmou que a proposta teria impacto negativo sobre a continuidade de investimentos indicados pelas bancadas em anos anteriores e que ainda estão em andamento.

“Da mesma forma, seriam comprometidas as demais despesas custeadas por emendas de bancada, a exemplo daquelas destinadas às subfunções da saúde, que têm recebido, em média, (sic) desses recursos nos últimos quatro anos, e cuja redução se mostra indesejável, em especial, no contexto econômico e social decorrente da pandemia da covid-19”, diz a mensagem do Planalto.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

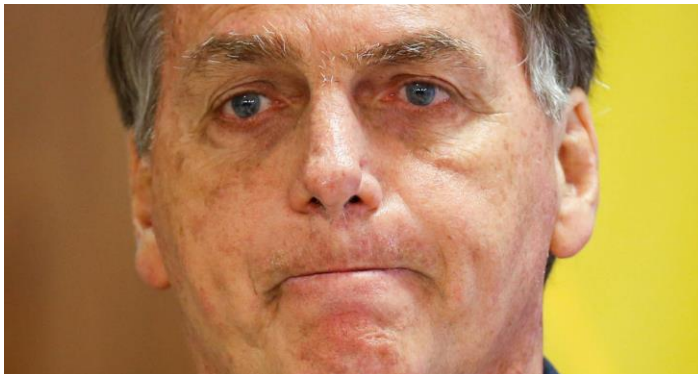
Data: 23/08/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

GOVERNADORES PROPÕEM ENCONTRO COM BOLSONARO PARA TENTAR DIMINUIR CRISE INSTITUCIONAL

Por Reuters



O encontro em Brasília já estava marcado e tinha como pauta temas econômicos, mas passou a incluir a última crise institucional causada pelos ataques mais recentes aos demais Poderes (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

Em reunião na manhã desta segunda-feira, em Brasília, os governadores decidiram pedir um encontro com o presidente Jair Bolsonaro para tentar a

abertura de um diálogo que melhore o ambiente no país, diante do clima de tensão entre o Executivo e Judiciário e as constantes ameaças de ruptura por parte de Bolsonaro.

“A intenção é solicitar uma agenda com o presidente onde o objetivo é demonstrar a importância de o Brasil ter um ambiente de paz, de serenidade, onde possamos garantir uma forma de valorização da democracia, mas principalmente criar um ambiente de confiança que permita atração de investimentos, geração de empregos e renda”, disse Wellington Dias (PT) em entrevista depois da reunião.

O governador do Distrito Federal, Ibaneis Rocha (MDB), que tem um bom relacionamento com Bolsonaro, reafirmou a intenção de que os governadores sejam recebidos.

“Espero que o presidente, pelo nível que o país chegou nesse momento, com essa disputa institucional, receba os governadores. O que procuramos é o bem comum e vamos levar isso ao presidente. Dizer a ele que não tem ninguém contra ou a favor dele, mas queremos um ambiente

de normalidade e discutir os reais interesses do povo”, afirmou o governador, apesar da animosidade declarada de Bolsonaro com alguns, como João Doria (PSDB), de São Paulo.

O encontro em Brasília já estava marcado e tinha como pauta temas econômicos, mas passou a incluir a última crise institucional causada pelos ataques mais recentes aos demais Poderes.

Na semana passada, 13 governadores já haviam divulgado uma carta em defesa do Supremo Tribunal Federal (STF), mas sem citar Bolsonaro.

Na reunião, a tônica foi a necessidade de reagir aos constantes ataques de Bolsonaro a outras instituições, inclusive aos próprios governadores, mas a carta que deverá ser divulgada pelos 27 deve ter um tom mais ameno do que era esperado por alguns, já que governadores mais alinhados com o bolsonarismo não concordaram com uma carta mais crítica.

Ronaldo Caiado (DEM), governador de Goiás, foi um dos que defendeu a reunião com Bolsonaro, apesar do ceticismo de alguns governadores, que não prevêem sucesso em fazer com que o presidente reduza o tom.

“Tem todo meu apoio a insistência ao diálogo para com o presidente para que possamos parar com essas interpretações que só provocam cizânia e desentendimentos”, disse Caiado.

Apesar do ceticismo de alguns com a possibilidade de mudança do comportamento de Bolsonaro, todos concordaram em pedir uma audiência com o presidente, assim como encontros com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), e do STF, Luiz Fux.

A crise entre Executivo e Judiciário piorou ainda mais com o pedido de impeachment do ministro do Supremo Alexandre de Moraes, apresentado por Bolsonaro na última sexta-feira.

7 de Setembro

Alguns governadores mostraram preocupação com as manifestações marcadas para o 7 de Setembro e incentivadas por Bolsonaro, que pretende comparecer a encontros em Brasília e São Paulo.

“Esse tipo de manifestação que está se anunciando para 7 de setembro não se insere nas fronteiras legítimas da democracia. Pessoas armadas? Pessoas armadas na rua não é passeata, é motim. Agiu bem o governador Doria ao enquadrar desde logo porque há sim esse risco. Alguns acham maior, outros menor, mas o risco existe”, disse o governador do Maranhão, Flávio Dino (PSB), citando o fato de Doria ter afastado nesta segunda o chefe do Comando de Policiamento do Interior-7 da Polícia Militar de São Paulo, coronel Aleksander Lacerda.

Em postagens nas suas redes sociais, Lacerda convocava as pessoas para as manifestações de 7 de setembro e distribuía xingamentos ao governador, ministros do STF e presidente do Senado.

“Se já não bastassem as ameaças cada vez mais crescentes à democracia nas últimas semanas, teremos nesse mês de setembro manifestações, não apenas exercendo direito de se manifestar contra ou a favor. Mas manifestações ruidosas, para colocar em risco a democracia”, afirmou o governador de São Paulo.

“Há estímulo pelas redes sociais para que militantes do movimento bolsonarista utilizem armas e saiam às ruas armados. Isso não é defender a democracia. Não é defender o diálogo. Isso é desrespeitar o país. É desrespeitar a vida. Quero enfatizar que nós estamos diante de um momento gravíssimo da vida nacional. Não é o momento de nós silenciarmos”, acrescentou Doria.

Fonte: MoneyTimes
Data: 23/08/2021

COPERSUCAR FAZ EMBARQUE ÚNICO DE 108,9 MIL T DE AÇÚCAR EM SANTOS, RECORDE NO BRASIL

Por Reuters

A Copersucar, maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo, realizou no último sábado um embarque de 108,906 mil toneladas do adoçante partindo do porto de Santos (SP) para a China, recorde em volume do produto a granel via transporte marítimo no Brasil, informou a companhia nesta segunda-feira.

“Esta operação representa um marco importante para o nosso terminal, um embarque de sucesso que comprova a nossa constante melhoria e crescimento, que nos coloca em um novo patamar”, disse no comunicado o gerente executivo de Operações da Copersucar, Rodrigo Lima.

Segundo ele, a partir desta operação, a empresa poderá realizar outras ações do mesmo porte.

Alocado no navio graneleiro Cape Town com bandeira de Hong Kong, o volume embarcado seria suficiente para encher cerca de 2.870 caminhões, ressaltou a empresa em nota.

A embarcação possui comprimento total de 254,96 metros e largura de 43,05 metros.

Também em agosto o terminal fez o segundo maior embarque de sua história, com o navio Baby Hércules, com bandeira do Panamá e destino à China. O volume total chegou a 99,593 mil toneladas.

Localizado na cidade de Santos, o TAC (terminal da companhia) possui capacidade para embarque de 8,5 milhões de toneladas por ano. São três armazéns, totalizando a capacidade de 300 mil toneladas de açúcar.

Além disso, a Copersucar possui outros dois terminais de transbordo no interior de São Paulo, nas cidades de Ribeirão Preto, com capacidade de movimentação de 1 milhão de toneladas por ano, e São José do Rio Preto, com capacidade para 700 mil toneladas, ressaltou a empresa.

Fonte: MoneyTimes

Data: 23/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

TRIDENT ENERGY PREPARA NOVO FPSO PARA ENCHOVA E PAMPO, EM CAMPOS

Por epbr - 23 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A Trident Energy pretende colocar em operação no quarto trimestre de 2023 a nova plataforma que vai operar nos polos Enchova e Pampo, na Bacia de Campos, adquiridos pela empresa no desinvestimento da Petrobras. A unidade, do tipo FPSO, terá capacidade para processar 55 mil barris por dia de petróleo.

— O FPSO pretende melhorar a integridade dos equipamentos da Trident, tanto topside quanto subsea, de modo a aumentar a confiabilidade no processo produtivo.



— Também vai ampliar as operações de produção e escoamento de petróleo, dando mais economicidade às atividades nos campos maduros.

— Será feita a conversão de um navio existente, de casco duplo, já que a empresa entende que não há um FPSO existente no mercado que atenda às características do projeto.

Características da plataforma:

- Capacidade máxima de armazenamento de 345.000 m³ de óleo cru.
- Sistema Turret de ancoragem em ponto único, fornecendo capacidade total de proteção contra intempéries.
- Sistema de offloading em Tandem, incluindo cabo e mangote de exportação para o navio aliviador.
- Sistema de geração de energia para atender todas as necessidades da unidade será baseado em turbinas-geradores a gás e diesel (Dual Fuel).

Está prevista a instalação de 6,5 km de linhas entre o FPSO e a plataforma PCE -1. Serão três linhas flexíveis:

Duas linhas de 10" para escoamento de óleo cru desgaseificado, da PCE-1 para o FPSO.

Uma 1 linha de 4" para escoamento de gás da PCE-1 para o FPSO.

Será mantido o escoamento de gás por meio dos gasodutos para os terminais de Cabiúnas, em Macaé, e Barra do Furado, respectivamente.

A Petrobras fechou a venda dos polos Pampo e Enchova para a Trident Energy em junho de 2019, marcando a estreia da empresa no Brasil. A Trident acordou pagar US\$ 1 bilhão pelos campos.

— A Trident Energy foi constituída em 2016 e tem foco em campos maduros, atuando na América Latina e na África. A empresa possui suporte financeiro do Fundo Warburg Pincus

— Polo Enchova inclui os campos de Marimbá, Enchova, Bonito, Enchova Oeste, Bicudo e Piraúna.

— Polo Pampo inclui os campos de Pampo, Badejo, Linguado e Trilha.

Também na Bacia de Campos, no Polo Pargo, a Perenco prevê iniciar a operação de um FSO em agosto de 2022. A unidade, será ancorada a 2,5 km de distância da plataforma PPG-1A, em profundidade média de 93 m e distante 72 km da costa do município de Campos dos Goytacazes.

— Um oleoduto de 3 km de extensão, também previsto no projeto, vai escoar o óleo da plataforma PPG-1A para o FSO.

— Com o projeto, a produção do Polo Pargo deixará de percorrer mais de 150 km por mar e terra até o Tecab, para ser escoada, armazenada e transferida dentro dos limites do campo de Pargo

Os investimentos fazem parte do acordo com a ANP para extensão até 2040 dos contratos de concessão dos campos de Carapeba, Pargo e Vermelho, todos em águas rasas da Bacia de Campos. O plano prevê investimentos firmes da ordem de US\$ 192 milhões e mais US\$ 170 milhões contingentes, que podem fazer os investimentos totais atingirem US\$ 362 milhões.

Investimentos firmes e contingentes previstos por campo:

- Pargo | R\$ 83,9 milhões – R\$ 23,9 milhões firmes e R\$ 60 milhões contingentes
- Carapeba | R\$ 159,9 milhões – R\$ 87,9 milhões firmes e R\$ 72 milhões contingentes
- Vermelho | R\$ 118,8 milhões – R\$ 80,8 milhões firmes e R\$ 38 milhões contingentes

Litro da gasolina supera os R\$ 7. O preço do litro da gasolina já supera R\$ 7 em quatro estados brasileiros. Os dados são do Sistema de Levantamento de Preços da ANP, que indica preços médios, mínimos e máximos, toda semana.

— Acre, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Tocantins registraram na última semana máximas superando R\$ 7.

— Menor preço médio foi registrado no Amapá, com R\$ 5,143.

— Menor preço foi registrado em São Paulo, com R\$ 4,99. O estado é também o maior consumidor e tem o maior número de postos pesquisados pela ANP, são ao todo 1476.

Na última semana, o presidente Jair Bolsonaro (sem partido) afirmou que a gasolina comum é barata no Brasil. Custa, segundo ele, R\$ 1,95 na refinaria – o que não procede. Bolsonaro voltou a culpar os governadores pela alta dos preços dos combustíveis. Metrôpoles

— Enquanto a população sente os efeitos da deterioração da economia no bolso e reclama da alta dos preços do gás de cozinha, da gasolina, da conta de luz e dos alimentos, o mercado parece estar caindo na real.

— Economistas e investidores reviram suas estimativas para o crescimento da economia brasileira no próximo ano para o mesmo patamar baixo comum nos anos pré-pandemia, abaixo de 2%. Estadão

A maior queda semanal em nove meses. Os preços do petróleo fecharam a sexta (20/8) com a maior perda semanal em mais de nove meses, enquanto investidores venderam contratos futuros antecipadamente diante de perspectivas de fraca demanda mundial por combustíveis, devido ao crescimento de casos de Covid-19.

— O Brent fechou o dia com queda de US\$ 1,27, ou 1,9%, a US\$ 65,18 por barril, mínima desde abril, e o recuo semanal somou 8%. O WTI para setembro caiu US\$ 1,37, ou 2,2%, a US\$ 62,32, totalizando recuo de mais de 9% na semana. Reuters

— Na manhã desta segunda (23/8), porém, os preços registravam forte alta. O Brent subia 2,99%, e o WTI, 2,86%.

QAV. Um mapeamento do governo para avaliar o segmento de combustível de aviação chegou à conclusão que o mercado de QAV tem entraves tanto no refino e na importação como em toda a cadeia de distribuição do setor.

— A leitura é que, mesmo com o regime de liberdade dos preços para o combustível desde 2002, a concentração de mercado nessas etapas tiram a oportunidade de uma queda do preço pela competição.

— O tema deve ser enfrentando em breve no Cade, que formou uma maioria interna pelo arquivamento de uma investigação sobre eventuais práticas concorrenciais.

— Em outra frente, o governo federal prepara uma agenda, por meio das agências reguladoras, para mudar as regras do setor.

Upstream. A edição 2021 do Anuário de Petróleo e Gás da Firjan estima que o estado do Rio de Janeiro vai receber R\$ 50 bilhões em investimentos do setor nos próximos três anos. Recursos vão gerar mais de 60 mil empregos diretos e indiretos. Valor

— As duas principais bacias produtoras de petróleo e gás do país estão no Rio de Janeiro: Campos e Santos.

- Estado responde por 80% da produção nacional de petróleo.
- Bacia de Campos tem hoje 17 operadores diferentes.
- Petrobras continuará sendo player importante.

Tributação. Brasil avalia taxa mínima global acima de 15% sobre as multinacionais e melhora na fatia a ser partilhada entre os países. Faz parte da negociação comandada pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sobre a obrigação de companhias multinacionais pagarem mais imposto.

— A ONG Tax Justice Network calcula que o Brasil perde US\$ 14,6 bilhões por ano (R\$ 79,5 bilhões) com a otimização fiscal de múltis, sendo o terceiro maior perdedor do mundo nesse caso.

— A taxa de imposição efetiva mínima de “pelo menos 15%” afetaria entre 2.350 e 10 mil empresas globalmente, dependendo das barganhas, segundo fontes em Paris. E são excluídas empresas do setor extrativo (petróleo, gás, mineração) e de serviços financeiros. Valor

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/08/2021*

QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS ENTRAVES DO MERCADO DE QAV?

Por Larissa Fafá - 20 de agosto de 2021 - Em Combustíveis, Política energética

BRASÍLIA – Um mapeamento do governo para avaliar o segmento de combustível de aviação chegou a conclusão que o mercado de QAV tem entraves tanto no refino, importação como em toda a cadeia de distribuição do setor.

O tema deve ser enfrentando em breve no Cade, que formou uma maioria interna pelo arquivamento de uma investigação sobre eventuais práticas concorrências.

Em outra frente, o governo federal prepara uma agenda, por meio das agências reguladoras, para mudar as regras do setor.

A leitura é que, mesmo com o regime de liberdade dos preços para o combustível desde 2002, a concentração de mercado nessas etapas tira a oportunidade de uma queda do preço pela competição.

De acordo com dados da ANP de 2020 (antes da pandemia), três distribuidoras têm um total de 99,8% do mercado de QAV brasileiro. São elas a BR Distribuidora (agora Vibra Energia), Raízen e a Air bp, que tem uma joint venture a distribuidora regional Petrobahia.

As concorrentes Gran Petro e Sol Aviation, que entrou mais recentemente no mercado paulista, ocupam o restante.

É um número total que não sofre grande variação desde o início de 2010, quando BR, Shell e Air bp tinham 100% do mercado.

Entre as distribuidoras, há uma avaliação de que o problema não é a concentração de mercado, já que há concorrência, e sim a falta de investimento necessário no setor por novos players, bem como o monopólio da Petrobras na cadeia de refino e importação.

“O mercado de querosene de aviação tem oportunidades reais em andamento quando debatemos a questão do preço do produto”, , como o desinvestimento das refinarias da Petrobras, hoje fornecedora única e com produção insuficiente para atender a demanda nacional e os leilões portuários, que devem atrair mais investimentos no segmento, impulsionando a modernização e aumento de capacidade”, diz a Raízen.

Há uma análise também da possibilidade de que a carga tributária responde por cerca de 25% a 35% do preço do QAV.

É uma característica não apenas do setor de aviação, mas de combustíveis como um todo.

Pool de combustíveis é infraestrutura essencial?

Dos aeroportos brasileiros, dois deles – Galeão e Guarulhos – são abastecidos pela produção de refinarias locais interligadas por dutos dedicados da Transpetro, o que torna qualquer transporte rodoviário ou por cabotagem do produto mais caro em comparação ao modal feito atualmente.

Empresas terceiras, segundo a análise do governo, têm relatado dificuldades de acesso às infraestruturas de armazenamento nos Parques de Abastecimento de Aviação, compostas por redes de hidrantes e dutos de distribuição.

A possibilidade de o abastecimento se dar por Caminhão Tanque Abastecedor (CTA) ou a construção de uma nova infraestrutura de armazenamento foi vista por participantes do setor privado como economicamente não viável.

Há uma divergência, ainda, sobre o que é considerado infraestrutura essencial e como seria feita a remuneração para entrada de novos atores entre as distribuidoras que detêm hoje o mercado e outras interessadas em entrar no segmento.

Quando a Air bp começou a participar do setor brasileiro de combustível de aviação em 2010, a empresa apontou para a ANAC uma desvantagem quanto aos outros competidores por não possuir acesso às infraestruturas necessárias para o abastecimento de aeronaves em igual condição.

A importância no acesso do sistema de hidrantes em aeroportos relevantes seria ainda maior pelo monopólio na cadeia do fornecimento do combustível, o que poderia ser decisivo para a capacidade de suprir as demandas, segundo a empresa.

Disputas judiciais

O caso é mais emblemático em Guarulhos (SP), o principal aeroporto abastecido por dutos no país, com duas disputas judiciais em âmbito federal e estadual, bem como o processo no Cade desde 2014 para avaliação de possíveis práticas anticoncorrenciais e de abuso de posição dominante.

As três distribuidoras compartilham a infraestrutura de armazenagem do aeroporto a partir de um contrato firmado com a concessionária válido até 2032.

Por entender que a concessionária GRU Airport estaria dificultando o acesso de terceiras empresas ao deixar a encargo das distribuidoras a avaliação de novos entrantes, a ANAC determinou no início de 2021 o acesso em até 60 dias de interessados em explorar a distribuição de combustíveis e o compartilhamento da rede de hidrantes.

Estipulou, ainda, multa de R\$ 3,48 milhões pela penalidade em dificultar o acesso de novos interessados. Segundo a diretoria colegiada, a obrigatoriedade do livre acesso consta não apenas na regulação da agência para o setor, mas também na cláusula do contrato de concessão do aeroporto.

A decisão está suspensa desde março pelo TRF da 1ª Região, após questionamento da Raízen.

O desembargador entendeu que não houve análise sobre o nível de excelência da empresa entrante, bem como uma ausência de regulação específica sobre o tema. Em sua decisão, ele

aponta o item na Agenda Regulatória da ANAC como justificativa para interpretar que não há, ainda, regulação que permita a determinação do acesso à infraestrutura.

A Gran Petro, empresa que tenta entrar em Guarulhos desde 2014, argumentou perante a agência que há demandas circulares para impedir sua entrada na infraestrutura de abastecimento aeroportuário e que não teve acesso aos valores de ativos não amortizados para que pudesse ser calculada sua cota de participação.

Por outro lado, as distribuidoras exigem um nível de segurança de operação que a Gran Petro não tem. É o padrão internacional JIG (Joint Inspection Group), desenvolvido para fornecimento de combustível de aviação. De acordo com a própria organização inglesa, cerca de 45% do suprimento de combustível de aviação no mundo é feito por empresas que seguem o padrão JIG.

As empresas do 'pool' de distribuição de Guarulhos também argumentaram perante a ANAC que existe a possibilidade de operar em aeroportos como Guarulhos a partir de CTAs e que a rede de hidrantes e tancagem não é essencial para o desempenho do segmento de distribuição.

Recentemente, a concessionária do aeroporto de Guarulhos autorizou a entrada da Rede Sol, que passará a abastecer parte das aeronaves a partir de caminhões tanques e ocupará uma área distante da que hoje é utilizada pelas distribuidoras.

Petrobras deve manter cerca de 70% do refino de QAV

Outro fator apontado como barreira para diversificação do mercado de combustível de aviação e uma possível redução no preço é a atuação ainda monopolista da Petrobras no segmento de refino e transporte do QAV brasileiro.

Nesse caso, o processo de desinvestimento da Petrobras que começou após a assinatura de Termo de Cessão de Conduta (TCC) com o Cade tem suas limitações no mercado de combustível de aviação.

Isso porque a empresa não irá abrir mão dos ativos que são responsáveis pela maior parte do refino do QAV no Brasil e deve manter aproximadamente um parque responsável por 70% do refino do combustível nos últimos nove anos.

São ativos ligados por dutos com os estados responsáveis por cerca de 60% da demanda brasileiro do combustível.

Há pelo menos nove refinarias da Petrobras produzem QAV, mas 81,3% da produção de 2010 a 2019 foi feita na Refinaria Henrique Lage (Revap), Refinaria Duque de Caxias (Reduc), Refinaria de Paulínia (Replan) e na Refinaria Gabriel Passos (Regap).

Dessas, apenas a Regap, responsável pela produção de 10,4% do mesmo período, será vendida e não se encontra conectada por meio de dutos ao Rio de Janeiro e São Paulo. A refinaria abastece principalmente os aeroportos de Belo Horizonte e Brasília.

As outras cinco refinarias que estão no processo de desinvestimento da Petrobras e que também produzem o combustível de aviação – RLAM, RPCC, Repar, Refap e Reman – representam apenas 18,5% do total produzido nos últimos anos, segundo dados da ANP.

O Cade prorrogou o calendário de venda das unidades, mas determinou que o prazo final para conclusão e efetivação das vendas permaneça o mesmo, fixado em 31 de dezembro de 2021.

A alienação da Regap, ativo com maior potencial para refino de QAV do quadro de desinvestimento da empresa, deve ser concluída até 30 de outubro, segundo o acordo.

Por questões de segurança, a estatal também impõe condições para acesso de novos agentes tanto na refinaria quanto nos dutos de transporte do combustível.

Não é possível fazer o transporte do QAV refinado pela Petrobras por caminhões. Os terminais terrestres e bases primárias de distribuição, localizadas próxima às refinarias, também não permitem o carregamento pelo transporte rodoviário.



Refinaria Gabriel Passos (Regap) — Petrobras tenta concluir venda de metade da capacidade de refino até o fim do ano (Washington Alves/Agência Petrobras)

Acesso compartilhado às bases

A regulação dá liberdade para que companhias operem bases de distribuição de combustíveis nesses casos, seja pelo compartilhamento, cedimento de espaço ou negativa de acesso.

Para conseguir acessar a refinaria, a distribuidora precisa construir uma nova base primária de distribuição, o que, na visão de alguns, não é financeiramente viável.

O investimento é alto e, mesmo assim, a empresa terá de competir com o segmento de transporte feito por dutos da Petrobras, que move um volume maior de combustível em ativos já amortizados.

A empresa argumenta que há minimização de riscos operacionais ao limitar o carregamento das refinarias através do sistema dutoviário. O transporte rodoviário, por sua vez, pode comprometer a qualidade do combustível, segundo a empresa.

>> BR Distribuidora ‘renasce’ de olho na política para vender energias, no plural <<

É tido como uma escolha empresarial.

De acordo com a ANP, não há impedimento técnico, do ponto de vista de qualidade, para justificar a proibição do transporte por caminhões do QAV.

O acesso aos dutos de transporte para os principais aeroportos é muitas vezes impossibilitado por falta de ociosidade declarada pela própria Transpetro.

A regulamentação para os dutos de transporte atualmente prevê que o proprietário tem garantia de preferência, mas sujeita a reavaliações periódicas após dez anos. Agentes do setor privado pedem que, na revisão da regulação sobre o assunto, seja incluído limitação do direito de preferência para abrir espaço a novos players.

Acesso nos portos mira gargalos para importação

A ANP estuda a eventual inclusão de cláusulas de participação nos leilões portuários em determinadas situações para evitar o fechamento do mercado.

Para o secretário de Portos do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, o caminho não é o ideal para garantir competitividade no setor.

“Nossa linha de solução é via choque de oferta. Acreditamos em solução de mercado e temos feito nossa parte. A gente não gosta muito do cenário de cercear o direito de propriedade, é outra linha”, explicou.

Ele ressalta que a pasta tem dado prioridade ao setor de graneis líquidos – especialmente combustíveis -, considerado pelo secretário como um grande cliente do setor portuário, mas admite que o cenário para o QAV é mais desafiador por ter menor escala.

Nos últimos dois anos, o Ministério da Infraestrutura tem apostado em maior número de licitações de portos públicos e autorizações de terminais de uso privado (TUPs) para atrair mais investimentos.

Dos 42 portos arrendados desde 2013 até hoje, mais da metade foi para terminais de graneis líquidos, segundo Piloni.

Outra aposta da pasta é a remodelação de contratos em vencimento – os chamados brownfields – e a partição em maior número de terminais, com limite na licitação para incentivar novos agentes.

“Um exemplo emblemático é o caso de Santos. A operação da Alemoa em que a gente tem ainda uma grande operação da Transpetro, com 450 mil m². A gente vai particionar em dois terminais, estamos em via de publicar o edital. Um operador não poderá ser o vencedor das duas áreas, ao menos que seja o único interessado – o que é um cenário muito improvável”, disse.

Além de Santos e Miramar, onde também foi particionado uma área para entrada de mais um terminal, regras diferenciadas para ampliar o número de players também esteve presente na licitação de quatro terminais de Itaqui, no Maranhão. Nesse caso, houve limitação em 40% da participação do mercado máximo no complexo portuário.

De acordo com o secretário, dos 160 contratos para graneis líquidos atualmente no Brasil, a Petrobras detém 24, entre TUPs e portos públicos. A BR está presente em outras seis áreas através de consórcios com a Raízen e a Ipiranga.

QAV importado é 99% da Petrobras

Apesar do esforço concentrado nos últimos anos do governo para tornar o mercado de graneis líquidos mais competitivos nos portos, a Petrobras ainda é responsável por 99,4% da importação do QAV no Brasil, de acordo com dados da ANP de 2018.

A empresa tem o principal domínio das importações do Porto de Suape, em Pernambuco, que foi o canal de entrada de 79,8% da importação de janeiro a junho de 2019, segundo dados da Comex.

Para o mesmo período, houve queda na importação pelo Porto de Santos e um aumento da participação do Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo, que é interligado ao Aeroporto de Guarulhos.

Outras empresas atuam na operação em Suape com operadores logísticos não verticalizados, ou seja, que não detém atividades de transporte ou distribuição do combustível. É o caso da Decal, Pandenor, Temape e Catallini.

O terminal da Decal permite, inclusive, o escoamento do QAV por carregamento rodoviário, mas ainda não consegue fazer frente à atuação da Petrobras no volume.

O acesso aos terminais aquaviários também são considerados importantes e enfrentam barreiras semelhantes na etapa de refino e transporte.

A Petrobras, como proprietária da infraestrutura estratégica nos elos da cadeia, não leva em consideração a possibilidade de outros agentes responderem por parcela da demanda, segundo o mapeamento.

O livre acesso aos terminais e aos dutos conectados a eles por terceiros, que existe na regulamentação, não são válidos na prática pela falta de ociosidade nas instalações.

O documento do governo que mapeou o setor de combustível de aviação aponta que, nos portos, as principais restrições são de nível estrutural, com restrição de calado para navios de maior porte, tanques de armazenagem e dutos de transporte.

Seriam necessários, portanto, investimentos na infraestrutura para expansão e modernização de instalações dedicadas ao QAV.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 23/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

GIGANTE CHINESA DE COMÉRCIO ELETRÔNICO, ALIEXPRESS ABRE PLATAFORMA PARA VENDEDORES BRASILEIROS

Brasil é o primeiro país das Américas a permitir a inclusão de empresas locais

Por João Sorima Neto



Chinesa AliExpress abriu plataforma para vendedores brasileiros nos próximos meses Foto: Divulgação

SÃO PAULO — Em mais uma investida das plataformas asiáticas de e-commerce no Brasil, o AliExpress, maior shopping virtual do planeta, abriu sua plataforma para que vendedores brasileiros ofereçam seus produtos. Até agora, os produtos comprados no AliExpress vinham da China.

O Brasil é o primeiro país das Américas a permitir o cadastramento de vendedores locais e o sexto do mundo. O movimento da plataforma, que faz parte do grupo Ali Baba, do bilionário chinês Jack Ma, acontece num cenário cada vez mais competitivo, com empresas nacionais e estrangeiras investindo para conquistar o novo consumidor digital brasileiro. Empresas de varejo como a Magazine Luiza, Americanas, Via Varejo já oferecem produtos de parceiros em seus marketplaces.

— Já abrimos a plataforma para vendedores locais na Rússia, Turquia, Espanha, Itália e França. Começamos o cadastramento há três semanas e posso dizer que já temos milhares de vendedores —disse Yaman Alpata, chefe de vendas da AliExpress no Brasil.

Além da concorrência, outro desafio da AliExpress no Brasil será a logística. Empresas locais vêm ampliando sua infraestrutura, com mais Centros de Distribuição, para acelerar o prazo de entregas.

Também estão investindo nas chamadas 'operações de última milha' para que o produto chegue o mais rápido possível na casa do comprador. O AliExpress não tem Centro de Distribuição próprio no país.

— O Centro de Distribuição é o centro das operações de logística. Temos planos para ter o nosso próprio centro. É uma de nossas prioridades —disse Alpata.

No Brasil, o envio de produtos comprados pela Ali Express será coordenado pela Cainiao, empresa de logística do grupo Alibaba, que já possui operação no país. Os vendedores também poderão utilizar suas próprias operações de logística, se preferirem.

Os produtos que vêm da China levam entre 7 e dez dias para serem entregues no país. Por aqui, o prazo de entrega dos produtos nacionais vai depender da logística com os parceiros locais do setor, podendo ser no mesmo dia ou dia seguinte à compra. Para compras acima de R\$ 50 o frete será gratuito. Os vendedores nacionais só poderão vender seus produtos no Brasil.

Podem se cadastrar na plataforma vendedores de todos os portes, desde que tenham CNPJ ou sejam MEI's. Para expor seus produtos no AliExpress é cobrada uma taxa de comissão entre 5% e 8%, dependendo do tipo do produto. A AliExpress vai trabalhar com o AliPay e Pix para os pagamentos. A empresa também tem parceria com a Stone, de adquirência, e o banco BTG.

Segundo Viviane Gomes Almeida, gerente de vendas do AliExpress Brasil, o Brasil é relevante no negócio da empresa, e a decisão de cadastrar vendedores brasileiros já estava mapeada, especialmente com o crescimento do e-commerce no país. O AliExpress está no país desde 2019.

— Vemos muitas oportunidades. O Brasil é como um terreno com grama alta em que é preciso capinar — disse Viviane, lembrando que a venda dos Correios, que é um dos parceiros da empresa, é vista como 'uma ameaça'. Ela afirma que não tem informações se a empresa tem interesse na compra dos Correios.

Mas a dificuldade na logística global, com aumento do frete, falta de navios e aviões para entregas, também é um fator que foi levado em conta pela empresa ao permitir a entrada de vendedores brasileiros.

— A logística transnacional também se tornou um grande desafio. E com isso aumentou a penetração das vendas online, não só no Brasil, mas no mundo. Na América Latina, o comércio eletrônico brasileiro é um dos que mais cresce. Aqui, os desafios são na entrega da chamada 'última milha' com a expansão das vendas — explica Yaman Alpata.

O crescimento das vendas online no Brasil tem atraído outras plataformas de comércio online asiáticas. A Shopee, de Cingapura, já trabalha com vendedores brasileiros, e a Shein, da China, especialista em roupas com descontos atraentes, traz produtos importados da China.

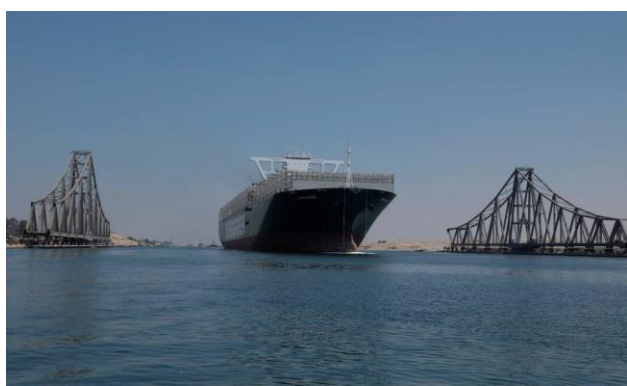
Ambas já desembarcaram no país há pelo menos dois anos e vêm disputando a atenção do consumidor brasileiro.

Segundo o relatório E-commerce no Brasil — elaborado pela agência Conversion —, o comércio eletrônico no Brasil atingiu 1,49 bilhão de acessos em fevereiro passado, um aumento de 21% em relação ao mesmo período em 2020.

O relatório mostra que houve um crescimento de 51,43% em produtos importados, na comparação anual, que pode ser entendido como um reflexo do crescimento das plataformas asiáticas de compra online no país.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 23/08/2021

NAVIO EVER GIVEN, QUE BLOQUEOU CANAL DE SUEZ, FAZ COM SUCESSO TRAVESSIA A CAMINHO DA ÁSIA



Cinco meses depois de causar a interrupção do tráfego comercial global, porta-contêiner teve supervisão no trajeto
AFP

Ever Given, um dos maiores navios porta-contêineres do mundo, é visto depois de navegar pelo Canal de Suez em Ismailia,

Egito no último dia 20 Foto: SUEZ CANAL AUTHORITY / via REUTERS

CAIRO, EGITO - O gigantesco navio porta-contêineres que bloqueou o Canal de Suez em março, se dirige de novo à Ásia, cinco meses depois de causar a interrupção do tráfego nesta rota comercial fundamental entre os continentes europeu e asiático.

Desta vez, o Ever Given conseguiu "atravessar com sucesso" o Canal de Suez, vindo do Reino Unido e com destino à China, informou na sexta-feira o chefe da Autoridade do Canal de Suez, Osama Rabie.

Rabie disse que a passagem do gigantesco cargueiro foi monitorada por veteranos guias especialistas da Autoridade.

O encalhamento do Ever Given, durante uma tempestade de areia no dia 23 de março, provocou grandes engarrafamentos de navios e muitos atrasos nas entregas de petróleo e outros produtos comerciais.

O "Ever Given", um navio de mais de 220.000 toneladas que se dirigia a Rotterdam procedente da Ásia, encalhou e ficou atravessado e bloqueado no trecho sul do Canal de Suez.

A operação para conseguir desencilhar o navio durou seis dias.

Os especialistas citaram os ventos fortes como uma das causas do incidente deste navio de 60 metros de altura e 400 metros de comprimento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/08/2021

GUEDES: NÃO HÁ FUNDAMENTO ECONÔMICO PARA DIZER QUE BRASIL ESTÁ PERDENDO O CONTROLE FISCAL

Ministro da Economia descartou possibilidade de descontrole fiscal, a despeito da piora dos indicadores econômicos

Por Fernanda Trisotto



O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Luiza Moraes / Agência O Globo

BRASÍLIA – O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que a economia brasileira segue forte e que a parte fiscal “continua sob controle”. A despeito da piora dos indicadores, motivada pelo avanço da inflação, pressão por mais gastos públicos e instabilidade no cenário político, Guedes diz que os fatos e fundamentos econômicos apontam que sua equipe está fazendo um trabalho correto.

— Tem se falado sobre déficit e a possibilidade de descontrole fiscal. Hoje, não há o menor fundamento, do ponto de vista estritamente econômico, para dizer que o Brasil está perdendo o controle – declarou durante congresso sobre propriedade intelectual nesta segunda-feira.

O governo vem enfrentando questionamentos do mercado desde que apresentou uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que possibilita parcelar os precatórios (dívidas judiciais de que o governo não pode recorrer).

Essa despesa, obrigatória, era de R\$ 54,7 bilhões e passará para R\$ 90 bilhões em 2022, consumindo boa parte do espaço fiscal do Orçamento que seria usado para a ampliação do programa Bolsa Família. A PEC enfrenta resistências no Congresso e não será avaliada antes do

prazo do governo para enviar o projeto do Orçamento para o próximo ano, que encerra em 31 de agosto.

Guedes disse que traçava esse panorama da economia brasileira para tranquilizar o público interessado na discussão sobre propriedade intelectual, que ele considerou sofisticado. Além de afastar a possibilidade de descontrole fiscal, ele afirmou que a recuperação da economia está se confirmando:

— A economia está em movimento e forte, deve crescer 5,3%. Essa é a média das expectativas, que foram revistas a cada semana, subindo sempre as revisões.

O ministro fez referência ao Boletim Focus, do Banco Central, que reúne as previsões do mercado para a economia. Ao contrário do que Guedes afirmou, as projeções para o Produto Interno Bruto (PIB) voltaram a cair tanto para este quanto para o próximo ano.

Para 2021, o mercado projeta um crescimento de 5,27% do PIB, ante 5,28% do último boletim. Há quatro semanas, essa projeção era de 5,29%. Já para 2022, a expectativa de avanço da economia caiu de 2,04% para 2% em uma semana.

Crise política

Guedes voltou a afirmar que esse quadro é reflexo de um cenário de agudização política e antecipação das eleições. O ministro afirmou que até 40 ou 50 dias atrás as expectativas para crescimento eram melhores.

— Nós estávamos realmente decolando e agora está havendo uma agudização política, espécie de antecipação das eleições. Evidentemente teve um impacto sobre expectativas – afirmou.

Ele disse esperar, com confiança na democracia brasileira e nas instituições, que os excessos cometidos por atores específicos sejam moderados:

— Temos de moderar os excessos para garantir a recuperação econômica brasileira.

Nas últimas semanas a temperatura política subiu, principalmente pelo conflito entre poderes capitaneado pelos ataques do presidente Jair Bolsonaro a ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) e às urnas eletrônicas.

O presidente apresentou, na última sexta-feira, um pedido de impeachment do ministro do STF Alexandre de Moraes. O pedido foi protocolado horas após uma operação da Polícia Federal (PF), solicitada pela Procuradoria-Geral da República (PGR) e autorizada por Moraes, mirar aliados do presidente – o cantor Sérgio Reis e o deputado Otoni de Paula (PSC-RJ).

Moraes também é o relator do inquérito das fake news, que gera mais preocupação no Palácio do Planalto. No início deste mês, o ministro incluiu o presidente como investigado neste inquérito, por causa de ataques aos ministros da Corte e disseminação de notícias falsas sobre as urnas eletrônicas.

Além de Moraes, Bolsonaro já sinalizou que pode representar contra o ministro Luis Roberto Barroso, que também preside o Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/08/2021

GOVERNO REDUZ VOLUME DE ENERGIA PARA INDÚSTRIAS PARTICIPAREM DE PROGRAMA DE ENERGIA VOLUNTÁRIA

Para conseguir maior adesão, o governo acatou pedidos de agentes do setor e reduziu o lote mínimo de economia que as empresas devem oferecer de 30 para 5 MW megawatts médios; em troca da economia, as empresas receberão uma compensação financeira

Por Marlla Sabino e Wilian Miron, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA e SÃO PAULO - O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou nesta segunda-feira, 23, a portaria com as regras para o programa de redução voluntária do consumo de energia elétrica voltado para grandes consumidores, como as indústrias.

Para possibilitar uma maior adesão ao programa, o governo acatou pleitos de agentes do setor e reduziu o lote mínimo de economia que as empresas devem oferecer de 30 MW megawatts médios (MWm) para 5 MWm. As diretrizes foram publicadas em edição extra do Diário Oficial da União e têm vigência até 30 de abril de 2022.



Programa de redução voluntária do consumo de energia elétrica é tentativa do governo de reduzir os riscos de apagões e racionamento. Foto: Ueslei Marcelino/Reuters

O programa é uma tentativa do governo de reduzir os riscos de apagões e até mesmo de racionamento, diante da grave crise hídrica que o País enfrenta - a pior nos últimos 91 anos. Em troca da economia de energia, as empresas receberão uma compensação financeira.

O governo também estuda um plano similar para incentivar a economia de consumidores residenciais. A medida está em estudo pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), mas a intenção é conceder descontos para famílias que conseguirem economizar energia, de forma voluntária.

Segundo a portaria, as empresas deverão informar ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) quanto podem reduzir por períodos de quatro e de sete horas por dia, com vigência de um a seis meses. Diferentemente da versão preliminar divulgada pelo governo, a portaria prevê que o ONS poderá aceitar propostas com limites inferiores a 5 MW em casos excepcionais. As propostas deverão ser analisadas ainda pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), grupo colegiado presidido pelo ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

Pelas regras estabelecidas pelo governo federal, se o custo da economia de energia for menor que do que o Preço de Liquidação das Diferenças (PLD), que hoje está em seu valor máximo, de R\$ 583,88 por megawatt-hora (MWh), a diferença será revertida em benefícios dos consumidores via encargos na conta de luz. Mas, se for maior, os custos serão rateados por todos e cobrados nas contas.

"As diretrizes permitem que o setor industrial participe e dê importante contribuição para a garantia da segurança do fornecimento de energia elétrica, nesse momento em que a escassez hídrica impõe grandes desafios para o atendimento da demanda de energia elétrica no país", afirmou o MME em nota. "O objetivo da proposta é viabilizar, sob a ótica da demanda, alternativa que contribua para o aumento da confiabilidade, segurança e continuidade do atendimento eletroenergético aos consumidores do País, aos menores custos."

Caso a empresa não consiga reduzir o consumo em no mínimo 80% do montante de energia previsto em sua oferta, será considerado como não atendimento à proposta feita e não receberá a compensação financeira. Caso a situação aconteça por sete vezes no mês, consecutivas ou não, as ofertas restantes serão canceladas, mas a empresa poderá apresentar novas ofertas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/08/2021

PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS É UMA 'AMEAÇA', DIZ EXECUTIVA DO ALIEXPRESS

Plataforma chinesa, que está fazendo novos investimentos no País, diz que possibilidade de serviço ir parar nas mãos de um concorrente é 'ponto de atenção'

Por Talita Nascimento, O Estado de S.Paulo

O risco de algum concorrente ficar com os Correios, em um eventual processo de privatização da estatal, não é uma novidade no caminho da atuação das empresas de e-commerce do País, afirmou nesta segunda-feira, 23, a gerente comercial do AliExpress, Viviane Almeida. "É ameaça que temos há muito tempo; é um ponto de atenção", disse. Quanto ao interesse da empresa chinesa no ativo, ela diz "não ter informação".

No entanto, ela garante que o AliExpress se move rapidamente para não ficar dependente apenas desse parceiro logístico. "Na evolução do projeto, em curtíssimo prazo, vamos colocar outros parceiros logísticos", diz. O diretor de "local to local" da companhia, Yaman Alpata, afirma que a empresa investe fortemente para ampliar sua malha logística no País, tendo o plano de abrir um centro de distribuição próprio o mais rápido possível.

Como parceiros financeiros, além da carteira virtual Alipay, também do grupo Alibaba, o AliExpress tem a Stone para processar pagamentos e o BTG para ajudar na validação de novos lojistas virtuais, já que a plataforma exige ao menos que esses vendedores sejam formalizados com CNPJ.

Sobre críticas da concorrência a "plataformas chinesas" pela falta de emissão de notas e produtos falsificados, Alpata afirma que o AliExpress segue as regras dos mercados em que atua e tem medidas para combater a presença de produtos ilegais em seu comércio eletrônico. "Devem ter se referido a outra empresa chinesa. Cada um deve olhar a sua plataforma", disse Alpata.

Projeto está no Congresso

Numa vitória para a agenda de privatizações do governo Bolsonaro e sob críticas da oposição, a Câmara dos Deputados aprovou no início do mês o projeto de lei que abre caminho para a venda dos Correios. Com o aval do Congresso, o governo planeja fazer o leilão da estatal no primeiro semestre de 2022 e se desfazer de 100% da empresa. O texto ainda precisa passar por votação no Senado.

Para justificar a privatização da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT), que tem mais de 90 mil empregados e foi criada em 1969, o governo afirma que há uma incerteza quanto à autossuficiência e capacidade de investimentos futuros da companhia. Na avaliação do Executivo, isso reforça a necessidade da privatização para evitar que os cofres públicos sejam responsáveis por investimentos de R\$ 2 bilhões ao ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/08/2021

Graneleiro Cape Town partiu do porto de Santos no fim de semana com 108,9 mil toneladas de açúcar, maior volume já registrado no país

Por Valor — São Paulo

O graneleiro Cape Town, com bandeira de Hong Kong, partiu no último fim de semana do porto de Santos com 108,9 mil toneladas de açúcar, o maior volume já embarcado em um só navio no país. A Copersucar contratou a embarcação para levar a carga à China.

O navio foi carregado no Terminal Açucareiro da Copersucar (TAC), que tem capacidade para embarque de 8,5 milhões de toneladas por ano.

Também neste mês de agosto, o terminal fez o segundo maior embarque da sua história. O navio Baby Hércules, com bandeira do Panamá e destino à China, partiu com volume total de 99,593 mil toneladas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/08/2021

MINÉRIO DE FERRO TEM QUEDA DE 2,7% NO PORTO DE QINGDAO

Em agosto, a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de quase 25%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— *Foto: Pixabay*

Os preços do minério de ferro iniciaram a semana em queda no mercado à vista, devolvendo parte dos ganhos vistos na sexta-feira e dando sequência à correção vista nas últimas semanas.

Desde a máxima histórica de cerca de US\$ 237 por tonelada vista em maio, a desvalorização supera 42%.

De acordo com a publicação especializada Fastmarkets MB, o minério com teor de 62% de ferro recuou 2,7%, para US\$ 136,71 por tonelada.

Dessa forma, em agosto, a principal matéria-prima do aço acumula desvalorização de 24,7%. No ano, as perdas chegam a 14,8%.

A queda da demanda global, que já começou a se materializar com a redução da produção de aço na China, e o aumento dos custos com carvão siderúrgico pesaram sobre as cotações da commodity.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/08/2021

EXPORTADORES VÃO À JUSTIÇA PARA MANTER BENEFÍCIO FISCAL

Com liminar, uma companhia do setor de energia calcula economizar R\$ 2 milhões em tributos

Por Gilmar dos Santos — De São Paulo



Luiz Renattini: quem descumprir o prazo paga tributos atrasados, juros e multa — Foto: Divulgação

A pandemia da covid-19 tem levado ao Judiciário exportadores que não conseguem embarcar mercadorias, por causa das fronteiras fechadas. Essas empresas buscam liminares para não perder o benefício fiscal do regime chamado “drawback”. Uma das decisões beneficia uma companhia gaúcha do setor de energia, que calcula economizar R\$ 2 milhões em tributos, fora multas e juros.

A estimativa, segundo José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), é que cerca de mil empresas exportadoras de produtos manufaturados podem ter sido impactadas pela pandemia. Correriam o risco de perder o benefício.

O drawback suspende, temporariamente, os tributos federais sobre os insumos usados na produção de mercadorias destinadas exclusivamente à exportação. Porém, se a venda não é realizada no prazo de até dois anos (um ano prorrogável por mais um ano), o exportador é obrigado, pela legislação, a recolher os impostos suspensos, com encargos.

Em 2020, o governo federal alongou os prazos de suspensão de pagamentos de tributos previstos em atos concessórios que estavam por vencer (Lei nº 14.060). Só que neste ano, o projeto de lei que prevê o adiamento ainda está em tramitação no Congresso Nacional (Projeto de Lei nº 1232/2021).

“A Receita Federal já prorrogou o prazo de 2021 para 2022, mas tem que passar pelo Congresso Nacional [o projeto de lei] e, com esse atraso, algumas empresas foram prejudicadas”, diz o presidente da AEB.

Para garantir os privilégios do regime do drawback, a empresa do setor energia entrou com mandado de segurança na Justiça. A 2ª Vara Federal de Canoas (RS) concedeu liminar (processo nº 5009221-39.2021.4.04.7112) para que ela seja considerada adimplente, mesmo após nove dias do prazo para exportar.

“Sem contar as multas e juros, a empresa teria que pagar cerca de R\$ 2 milhões em tributos por perder o benefício do drawback”, afirma o advogado Luiz Henrique Renattini, do escritório Lira Advogados, que representa a empresa.

Renattini explica que haveria ainda a cobrança de multa moratória de 20% e mais 10% de Selic acumulada desde as importações, em 2019. Ou seja, um acréscimo de 30%, o que representaria mais R\$ 600 mil.

Rogério Gaspari Coelho, do escritório Tess Advogados, destaca que a Comissão de Finanças e Tributação da Câmara já deu parecer favorável ao projeto. “A falta de chips no mercado internacional, por exemplo, está interrompendo a produção de diversos produtos, de automóveis a produtos de informática. Nesse cenário, não é a hora de o governo fazer caixa com tributos sobre quem exporta, ainda mais com a alta do dólar e a necessidade urgente de recuperação da economia”, diz.

No caso da empresa gaúcha, o ato concessório tinha validade até 19 de maio, prazo para a exportação de reatores à Bolívia. Renattini diz que, devido ao fechamento das fronteiras, além de atrasos nos pagamentos por parte do comprador, a empresa percebeu que não cumpriria o prazo para a exportação e pediu à Subsecretaria de Operações de Comércio Exterior (Seuxt) uma prorrogação. Mas a solicitação foi indeferida.

“Se a empresa descumprir o regime, além do pagamento do tributo com juros e multas, tem a penalidade de ficar dois anos sem poder usar o regime e isso causaria um impacto muito significativo”, afirma o advogado. “Com a liminar, a empresa não vai ser cobrada do tributo, não vai ser incluída em dívida ativa nem ser bloqueada de novos benefícios”, acrescenta.

Na liminar, o juiz federal substituto Felipe Veit Leal veda “a inscrição do nome da requerente nos cadastros de inadimplentes em decorrência dos tributos suspensos e abrangidos pela presente decisão, ou a negativa de renovação da certidão de regularidade fiscal do impetrante (CND)”.

Para o advogado André Pereira, do escritório Condini e Tescari Advogados, as isenções fiscais devem ser interpretadas em sentido finalístico. “E, aqui, parece que a decisão adotou corretamente tal interpretação ao relevar esse pequeno atraso em razão do fechamento da fronteira”, diz.

Por meio de nota, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) afirma que adotará as medidas judiciais cabíveis para reverter a decisão que “contrariou a legislação aduaneira ao deixar de atribuir interpretação literal aos critérios fixados para gozo do benefício fiscal pretendido”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/08/2021

PETRÓLEO E GÁS VÃO ATRAIR R\$ 50 BILHÕES PARA O RJ EM TRÊS ANOS, PROJETA FIRJAN

Entidade estima ainda que setor vai criar 63 mil empregos no Estado

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



Karine Fragoso, gerente da Firjan: “Multiplicidade de olhares de diferentes empresas traz oportunidades para o Rio” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O Rio de Janeiro deve receber R\$ 50 bilhões em investimentos nos próximos três anos e gerar 63 mil empregos no setor de petróleo e gás, segundo a Federação das Indústrias do Estado (Firjan).

As estimativas se referem às atividades de exploração, produção e abastecimento, com base em dados levantados para a edição de 2021 do anuário da federação.

A expectativa é que, desse modo, o Rio continue a concentrar a atração de investimentos para cadeia de petróleo e gás no país, em um momento em que o Brasil se prepara para entrar na lista dos cinco maiores exportadores do mundo, o que deve ocorrer até o fim da atual década.

As duas maiores bacias do país, Campos e Santos, estão na costa fluminense e têm perspectivas de aumento de investimentos nos próximos anos, com o desenvolvimento das reservas do pré-sal.

A gerente de petróleo, gás e indústria naval da Firjan, Karine Fragoso, destaca que a atração de novos investidores a partir da venda de ativos da Petrobras também começa a gerar efeitos positivos. Hoje, a bacia de Campos tem 17 operadoras, de diferentes portes.

“Cada petroleira forma seu corpo técnico aqui, são contratados advogados, engenheiros, técnicos, economistas. As diferentes empresas trazem também uma maior diversidade de formas de atuação e a adoção de novas tecnologias, como nas atividades em campos maduros. Atraímos pessoas e empresas de origens distintas e essa multiplicidade de olhares também traz oportunidades para o Rio”, diz.

Segundo Karine, as atividades previstas para os próximos anos devem ajudar na retomada da indústria naval fluminense. Ela destaca a experiência dos estaleiros, principalmente, na construção e integração de módulos para plataformas de produção.

Além disso, ela lembra que a Petrobras vai permanecer como um ator relevante no Rio, já que, depois de seu programa de desinvestimentos, a estatal vai concentrar sua atuação em campos no pré-sal e em águas profundas, além de manter suas refinarias no Estado.

Ainda assim, o coordenador de conteúdo estratégico da Firjan, Thiago Valejo, acredita que o número de empresas que atuam no Estado pode subir nos próximos meses. A Agência Nacional do Petróleo realiza ainda neste ano a 17ª rodada de concessões de áreas de exploração e produção e a segunda oferta dos excedentes da cessão onerosa, leilões que terão áreas nas bacias de Campos e Santos.

“A visão do setor está mais otimista em comparação com o início da pandemia. Há os impactos do valor do barril de petróleo e do câmbio mais elevados, o que também favorece um maior volume de arrecadações governamentais, por meio de royalties e participações especiais”, afirma.

Karine ressalta que o Rio precisa aproveitar a alta nas receitas para gerar bases para o desenvolvimento, com a criação, por exemplo, de fundos para as gerações futuras. Para ela, num contexto de transição para uma economia de baixa emissão de carbono, o Rio também deve promover a integração entre diferentes fontes de energia, de modo a atrair investimentos em novas tecnologias, como a geração eólica em alto mar e hidrogênio.

“O Rio tem condições de desenvolver boas respostas para as questões relacionadas à transição energética. O Estado tem uma multiplicidade de fontes, que vão desde o petróleo e gás até a geração das térmicas, pequenas centrais hidrelétricas e a energia nuclear”, diz.

Ela lembra que o Estado também deve aproveitar para atrair novas indústrias, diante da abertura do mercado de gás natural, com o programa Novo Mercado de Gás, do governo federal. O Rio atualizou regulação estadual, em linha com as novas regras federais.

A Firjan destaca que o Rio tem projetos estruturantes que podem atrair novos negócios na área de gás, como o Porto do Açú e o Polo Gaslub, antigo Comperj, que vai ter uma unidade de processamento conectada ao gasoduto Rota 3.

“Não olhamos para o gás apenas como combustível de geração de energia elétrica, mas também para o seu potencial como insumo para a indústria de transformação, como os setores de fertilizantes e petroquímica”, afirma Karine.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/08/2021

PANDEMIA CRIA MAIOR CRISE PORTUÁRIA DESDE COMEÇO DO USO DO CONTÊINER

Atualmente há 353 navios transportadores de contêineres parados fora dos portos pelo mundo, sem espaço para atracar. Volume é mais que o dobro do registrado no início do ano

Por Gill Plimmer e Harry Dempsey, Valor — Financial Times

Os portos sempre precisaram lidar com atrasos provocados por ondas, neblina ou tempestades, mas agora com a pandemia o setor enfrenta a maior desestabilização já vista desde o início do uso dos contêineres há 65 anos.

“A pandemia da covid-19 colocou em evidência que os portos precisam desesperadamente de investimentos”, disse John Manners-Bell, executivo-chefe da firma de consultoria Transport Intelligence. “Todo o sistema de infraestrutura dos portos ficou sobrecarregado nos últimos 12 meses.”

Atualmente há 353 navios transportadores de contêineres parados fora dos portos pelo mundo, sem espaço para atracar, mais que o dobro do que no início do ano, segundo dados em tempo real da firma de logística Kuehne+Nagel.

Em alguns casos, como nos portos de Los Angeles e de Long Beach, nos Estados Unidos, onde atualmente há 22 navios esperando por ancoradouro, pode levar até 12 dias para que as embarcações possam atracar e descarregar os contêineres à espera para seguir seu caminho às fábricas, armazéns, lojas e casas pelo país.

O gargalo vem provocando escassez de estoques e atrasos nas entregas, o que eleva preços e frustra os consumidores nos tempos de pandemia, em que a disparada das compras on-line aumentou a demanda pelas entregas rápidas, até o dia seguinte ao pedido.

Durante a pandemia, as restrições fronteiriças, as exigências de distanciamento social e o fechamento de fábricas sacudiram as cadeias de produção tradicionais, levando as tarifas de frete às alturas nas principais rotas de navegação entre China, EUA e Europa.

Mesmo antes da pandemia, os portos já se viam pressionados a atualizar sua infraestrutura, por meio da automação das operações, da logística de redução nas emissões e da construção de instalações capazes de receber a nova geração de navios, cada vez maiores.

“Não é correto dizer que não havia problemas antes da avalanche de cargas”, disse Soren Toft, executivo-chefe do MSC, segundo maior grupo de transporte marítimo de contêineres do mundo. “Os complexos portuários estavam ficando velhos, havia restrições de capacidade [e] havia restrições para atender o tamanho cada vez maior dos navios.”

Grupos do setor, como o dinamarquês AP Moller-Maersk, maior operador de embarcações e de linhas de transporte de contêineres do mundo, o suíço-italiano MSC, o alemão Hapag-Lloyd e o francês CMA CGM têm encontrado dificuldade para entregar as mercadorias a tempo, uma vez que seus navios têm precisado ficar parados no mar antes de atracar.

Os problemas foram exacerbados pelo uso dos navios novos, que foram assumindo tamanhos gigantescos ao longo das décadas, uma vez que seus donos almejam maiores economias de escala para reduzir o custo do transporte.

Os maiores navios podem transportar até 20 mil contêineres de 20 pés (6,09 metros) por viagem, que se colocados em caminhões cobririam a distância entre Paris e Amsterdã em uma pista de autoestrada. Esses navios, contudo, exigem mudanças na infraestrutura, incluindo cais mais profundos e guindastes maiores.

Novas obras de infraestrutura levam tempo. Mesmo um guindaste pode levar 18 meses entre a encomenda e a instalação, o que torna difícil para os portos responder a mudanças rápidas na demanda.

Turloch Mooney, diretor-associado especializado em comércio e em transporte marítimo na IHS Markit, disse que alguns portos podem ter ficado “abaixo da média” e não conseguiram se adaptar aos novos navios maiores, em particular nos países emergentes, como Bangladesh e Filipinas, onde havia congestionamentos crônicos mesmo antes da pandemia.

A planta dos terminais portuários, por exemplo, pode não ter sido configurada da melhor forma possível para lidar com aumentos repentinos no volume, de acordo com Mooney.

A melhoria da infraestrutura, contudo, é apenas parte da história, acrescentou. A pandemia evidenciou a necessidade de uma maior coordenação, troca de informações e digitalização ao longo da cadeia produtiva, segundo Mooney.

Em alguns casos, a produtividade - ainda que refreada pelo distanciamento social - poderia ser incrementada. Na América do Norte, o tempo médio que os navios com contêineres ficam esperando para ancorar passou de 8 horas, em 2019, para 33 horas em maio deste ano, segundo o relatório Dados de Desempenho dos Portos, da IHS Markit.

Embora as grandes embarcações ajudem os donos a economizar custos, elas também significam que os portos recebem menos pedidos, o que espreme seus retornos.

A pandemia intensificou ainda mais essa pressão, elevando o custo e impactando as margens de lucro, o que obrigou alguns portos a cortar despesas por meio da redução de pessoal e do aumento na automação.

“Os portos deram uma boa olhada em sua base de custos e apertaram os cintos durante a pandemia”, disse Shyamali Rajivan, diretora de infraestrutura e financiamento de projetos na Fitch Ratings. “Mas será interessante ver se isso é sustentável.”

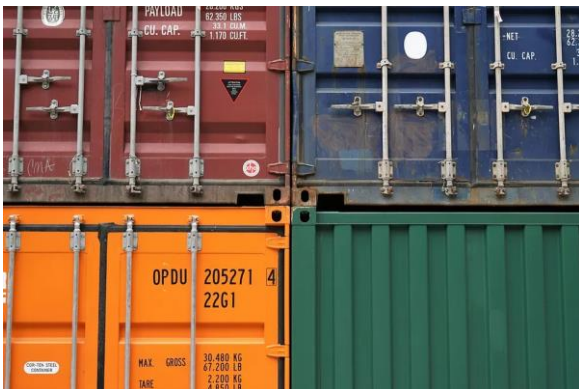
Outros argumentam que é injusto culpar os portos pelos problemas ocorridos durante a crise, que foram exacerbados pelo encalhamento de um dos maiores navios do mundo no Canal de Suez neste ano.

“Cada parte da cadeia de produção está no limite de ruptura neste momento”, disse MannersBell. “Você não pode culpar os agentes de cargas ou as empresas de caminhões ou as linhas mercantes. Mesmo pequenas mudanças na demanda podem ter impacto enorme ao longo da cadeia produtiva.”

Algumas empresas de transporte marítimo de carga decidiram resolver o problema com as próprias mãos e começaram a investir em portos para que suas embarcações ganhem tratamento prioritário.

No exemplo mais recente, a HHLA, uma operadora de terminais portuários em Hamburgo, anunciou estar em negociação com a Cosco Shipping Ports, uma subsidiária de um conglomerado chinês de navegação, para a venda de uma participação minoritária.

Gabrielle Dale, da Macquarie Asset Management, firma que tem investimentos em portos, disse que isso torna os grupos de transporte “parceiros no planejamento e no investimento em infraestrutura de terminais de forma a proporcionar capacidade para a demanda”.



Atualmente há 353 navios transportadores de contêineres parados fora dos portos pelo mundo, sem espaço para atracar. — Foto: Pixabay

No Reino Unido, onde os portos, em sua maioria, pertencem integralmente ao setor privado, os operadores portuários dizem que o governo precisaria auxiliar o setor no cumprimento das ambiciosas metas de neutralidade de carbono. Isso inclui plataformas suspensas de descarregamento, obras de melhorias nas defesas contra enchentes e

estações de abastecimento elétrico nos cais, para que os cruzeiros trazendo milhares de passageiros, possam deixar de usar o diesel.

“Não há razão comercial para os portos realizarem esse investimento e o governo precisará oferecer o financiamento para tornar isso viável”, disse Mark Simmonds, diretor de políticas da Associação dos Portos Britânicos, um grupo que representa o setor.

A maior dúvida, no entanto, talvez seja como os portos se adaptarão a possíveis mudanças na demanda dos consumidores após a pandemia.

“A demanda pelas entregas até o dia seguinte mudou a forma como os transportadores selecionam os portos e isso poderia voltar a mudar, se, depois da pandemia, essa modalidade perder a preferência”, disse Marc Levinson, especialista em transporte marítimo de contêineres.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/08/2021

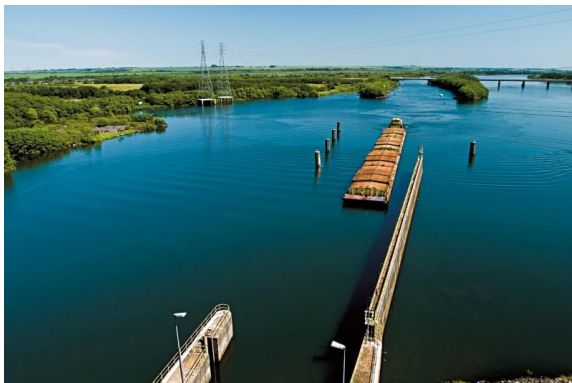


G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

BAIXO VOLUME DE ÁGUA REDUZ MOVIMENTO NA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Porto Intermodal de Pederneiras está com 90% das barcaças paradas e dispensou 80% dos trabalhadores.

Por Globo Rural



Baixo volume de água reduz movimento na Hidrovia Tietê-Paraná

A seca está prejudicando a movimentação de cargas na Hidrovia Tietê-Paraná. Com capacidade limitada, produtores devem recorrer a outros meios para o transporte de grãos. A hidrovia é um dos principais caminhos para escoar a produção agrícola de estados do Centro-Oeste e do Sudeste.

Assista a todos os vídeos do Globo Rural

Por causa do baixo volume de água no rio, 30 embarcações estão ancoradas no Porto Intermodal de Pederneiras desde junho e 90% das barcaças da região estão paradas. Quem se arrisca a passar pelo ponto mais crítico, precisa estar com, no máximo, 30% da carga.

O valor do frete aumentou em 40% porque os produtores precisam pagar a quebra do contrato e encontrar uma nova empresa para enviar os cultivos para Santos.

Do outro lado, as empresas de transporte aquaviário estão demitindo trabalhadores. Segundo a administração geral dos portos, 80% dos funcionários da unidade de Pederneiras foram dispensados.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 23/08/2021



PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - ATP - PRATICAGEM: A SOCIEDADE NÃO PODE SE LIMITAR APENAS À SEGURANÇA

Por Murillo Barbosa e Luciana Guerise ESTUDO E PESQUISA 22 Agosto 2021



O presente artigo tenta abordar de forma breve um resumo do relatório de auditoria elaborado pelo Tribunal de Contas da União que trata dos serviços de praticagem. Deve-se exaltar prioritariamente importância da navegação e a sua segurança, mas também o complexo sistema portuário brasileiro que vêm ano após ano em uma batalha incansável pelo binômio “produtividade versus redução de custos”. A competitividade do comércio exterior frente ao concerto das nações é relevante ao Brasil, um país preferencialmente exportador de commodities que

tem dependência direta nos ativos portuários para que sua mercadoria (previamente negociada em Bolsa) alcance o mercado consumidor com o menor custo logístico possível. Assim, entende-se que o assunto regulação da praticagem em suas duas vertentes, técnica e econômica (mesmo que de forma breve), é imperativo e precisa ser debatido com a sociedade, afinal estamos falando de uma atividade considerada essencial.

A primeira pergunta que se faz é: A praticagem é imprescindível? Não podemos vislumbrar uma sociedade que não disponha de abastecimento de água, saneamento e energia elétrica por exemplo, mas também não esqueçamos da necessidade do comércio exterior brasileiro (90% em transporte marítimo) e suas grandes cadeias que abastecem a indústria química, farmacêutica, alimentícia, têxtil e agropecuária que vão e vem com seus insumos pelos portos. E eles, os práticos, são parte integrante disso. Portanto, sob este viés, atividades essenciais são aquelas cuja disrupção não se cogita para o bom funcionamento da vida coletiva e que a sua ausência pode levar ao colapso e ao rompimento dos contextos sociais. Sim, a praticagem é imprescindível, entretanto os avanços tecnológicos permitirão que as manobras se estabeleçam, a cada dia, com menores riscos!

A Lei 9.537/1997, a LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, estabelece que os práticos assessoram os comandantes de navios, necessidade requerida por força de peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação da embarcação. O serviço de praticagem no Brasil deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas (as ZPs – atualmente 21 no Brasil) e com serviço constituído de práctico, lancha de práctico e atalaia. O atual modelo adotado no país para o serviço de praticagem é o do livre exercício da atividade, obedecida a regulação técnica exercida pela Marinha do Brasil. Segundo o TCU e considerando a regulação técnica existente no Brasil, as características do serviço de praticagem fazem que esse mercado guarde mais semelhanças com mercados em concorrência imperfeita a medida que, a segurança necessária à atividade afasta o mercado de praticagem das características de um mercado considerado eficiente pela teoria econômica.



Luciana Guerise e Murillo Barbosa
Murillo Barbosa – Diretor Presidente da ATP – Associação de Terminais Portuários Privados

Luciana Guerise – Diretora Executiva da ATP e Vice-presidente da Wista Brazil

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique

aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Artigo-PRATICAGEM-17ago2021.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2021

LUCRO LÍQUIDO DO SEGUNDO TRIMESTRE É O MAIOR DA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 22 Agosto 2021



Resultado favorecido pelos ganhos de eficiência atinge o lucro recorde de R\$ 99 milhões

A Santos Port Authority (SPA) encerrou o segundo trimestre com lucro líquido de R\$ 98,9 milhões, recorde trimestral histórico da estatal que administra o Porto de Santos. O lucro mais que dobrou em relação ao mesmo período de 2020 e cresceu 126,6%. O bom resultado foi impulsionado pelo aumento da receita e queda de custos e despesas.

A receita líquida cresceu 13,3% e atingiu R\$ 295,8 milhões, favorecida pela forte movimentação de cargas, que continuou a bater seguidos recordes e registrou crescimento de 5,3%, fechando o trimestre em 41 milhões de toneladas.

Além da continuidade no bom desempenho das exportações, o segundo trimestre foi marcado pela consolidação na recuperação das importações, notadamente dos contêineres, onde são transportadas as cargas de maior valor agregado. No segundo trimestre, o avanço foi de 19,1% na comparação com igual período do ano passado, atingindo o recorde trimestral de 1,2 milhão TEUs.

Ao mesmo tempo, a administração da SPA manteve o foco na contínua geração de ganhos de eficiência. As despesas gerais e administrativas recorrentes registraram queda de 14,8%, desempenho suportado por diversas ações de racionalização de gastos.

O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), ajustado por eventos extraordinários, registrou incremento de 40,4%, alcançando R\$ 181,6 milhões. A margem Ebitda ajustada foi de 61,4%, avanço de 11,8 pontos percentuais na comparação com o mesmo trimestre de 2020.

Os ganhos nos resultados operacionais contribuíram para que a SPA encerrasse o segundo trimestre com uma posição de caixa líquido (caixa e aplicações menos endividamento bruto) superior a R\$ 447 milhões, significativo avanço em relação à posição de caixa líquido de R\$ 29,7 milhões verificada no segundo trimestre de 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2021

MULTILOG CONQUISTA AUTORIZAÇÃO DE SIMPLIFICAÇÃO DE TRÂNSITO ADUANEIRO PARA NOVAS ROTAS NO SUL DO BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Agosto 2021



A medida faz parte da Portaria Coana n.º 5/2021, que dispensa etapas de “Informar Elemento de Segurança” e “Registro de Integridade” para empresas certificadas como Operador Econômico Autorizado (OEA)

A Multilog, que já possuía autorização para utilização da DTA-S dos aeroportos do Estado de São Paulo para suas unidades em Campinas, Barueri, Santos e São Paulo, agora ampliou sua atuação para o Sul. O Centro Logístico e Industrial Aduaneiro - Itajaí, da Multilog, obteve a autorização de Simplificação de

Trânsito Aduaneiro (DTA-S), sob jurisdição do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, Porto de Itapoá, em Itapoá, e o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos. O novo benefício foi concedido por meio de um Ato Declaratório Executivo, publicado no Diário Oficial da União pela Superintendência Regional da 8ª e 9ª Região Fiscal da Subsecretaria-Geral da Receita Federal do Brasil.

A simplificação nas operações de trânsito aduaneiro faz parte de uma série de mudanças que vêm ocorrendo no segmento de comércio exterior, para a desburocratização e a celeridade das transferências de cargas sob controle aduaneiro.

Este procedimento está amparado na legislação pela Instrução Normativa n.º 248/2002 e em normativas regionais. No entanto, em fevereiro deste ano, a Receita Federal do Brasil publicou a Portaria Coana n.º 5/2021, com diretrizes nacionais que otimizam os procedimentos de trânsito aduaneiro e, entre outras disposições, dispensa as empresas certificadas como Operador

Econômico Autorizado (OEA) — como a Multilog —, das etapas de “Informar Elemento de Segurança” e “Registro de Integridade”.

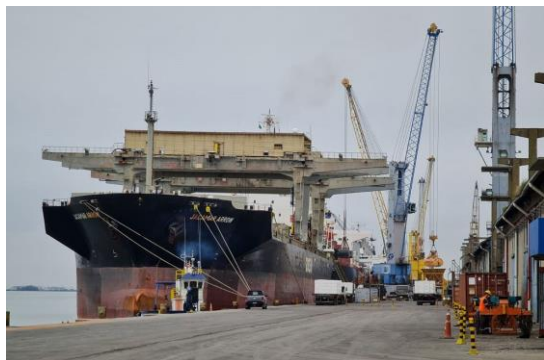
Para usufruir das novas medidas de simplificação, os operadores da cadeia logística internacional precisam aderir ao programa OEA, pois comprova que a empresa segue padrões internacionais de confiabilidade, integridade e segurança nos processos logísticos, e tornar-se um parceiro estratégico da Receita Federal. A Multilog já é certificada como OEA pela Secretaria Especial da Receita Federal em todas as suas unidades do sudeste do Brasil (Barueri, Santos, Campinas e São Paulo), Itajaí, em Santa Catarina, e recentemente também conquistou a licença em São José dos Pinhais, no Paraná.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2021

PORTOS DE RIO GRANDE MOVIMENTARAM 26,7 MILHÕES DE TONELADAS ATÉ JULHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Agosto 2021



Os portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, geridos pela Portos RS, movimentaram 26.735.005 toneladas nos sete primeiros meses do ano, um incremento de 7,18% em relação ao mesmo período do ano passado e de 13,05% em relação aos sete meses de 2019.

O complexo portuário do Superporto do Rio Grande, que envolve o porto público, os cinco terminais arrendados, os dois estaleiros e os quatro terminais de uso privado, foi responsável pela maior parte deste montante: foram 25.285.651 toneladas no período de janeiro a julho, um aumento de 6,01% na comparação com os mesmo intervalo de 2020.

Em julho, o Superporto registrou seu terceiro melhor desempenho, com o total de 4.475.949 toneladas movimentadas. Os destaques ficaram por conta das cargas de madeira, que aumentaram as movimentações em 319,99%, seguido pela ureia (76,62%), farelo de soja (28,48%), trigo (17,24%) e celulose (11,73%).

O Porto de Pelotas registrou um aumento de 100,50% nas movimentações realizadas no mês de julho em relação ao mesmo período do ano passado. As duas principais mercadorias do porto pelotense são toras de madeira e clínquer.

O Porto de Porto Alegre foi o responsável pela movimentação de 449.609 toneladas de fertilizantes, que junto a cevada, trigo, sal e outros atingiram 616.743 toneladas no período de sete meses.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2021

VANZIN EM ARMAZÉM PARA FERTILIZANTES E CARGAS GERAIS NO PORTO DE RIO GRANDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Agosto 2021



A Vanzin Operações Portuárias está ampliando a sua estrutura de armazenagem para operações de graneis sólidos de importação no Porto de Rio Grande (RS). A empresa é a principal operadora no segmento de graneis de exportação e importação no porto público gaúcho.

Recentemente, a empresa adquiriu uma área com armazém de retroárea. A nova estrutura possui pátio para cargas gerais e área para armazenagem de fertilizantes.

No início deste ano, a Vanzin adquiriu um novo guindaste MHC, passando a contar com três MHCs (guindastes de terra) em operação no porto. Juntos, os investimentos somaram mais de R\$ 30 milhões. Com os investimentos, a empresa pretende responder às demandas de seus clientes, oferecendo um terminal moderno e com qualidade diferenciada de operações.

O novo armazém possui capacidade estática de 30 mil toneladas e está instalado em uma área de 45 mil metros quadrados. A estrutura será dedicada ao recebimento de fertilizantes e contará com um pátio com potencial para receber 75 mil toneladas de produtos que não exijam acondicionamento coberto. O objetivo é atender o crescimento de exportações para a Europa e China.

Com operações 24 horas, o armazém será dotado de moderno sistema de automação para pesagem, controle de cargas e prevenção, gerando maior confiabilidade aos clientes. Para operar o novo armazém, a Vanzin deverá abrir 30 novas vagas de emprego.

Localizado a cinco quilômetros do porto, o espaço de armazenagem está instalado no Distrito Industrial de Rio Grande.

No primeiro semestre deste ano, mais de 2,5 milhões de toneladas de fertilizantes foram descarregadas no porto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2021

COPERSUCAR REALIZA MAIOR EMBARQUE DE SUA HISTÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22 Agosto 2021



Navio Cape Town ancorado no Terminal Copersucar para embarque de açúcar

A Copersucar atingiu uma marca inédita ao realizar carregamento recorde em um único navio em seus 23 anos do terminal localizado no Porto de Santos, registrando o maior transporte marítimo do Brasil em açúcar a granel.

Construído em 2020, o navio graneleiro "Cape Town", com bandeira de Hong Kong, partiu de Santos para a China, na última sexta-feira (20), com mais de 108.900 mil toneladas do produto, volume suficiente para encher cerca de 2.870 caminhões.

A embarcação possui comprimento total de 254,96 metros e largura de 43,05 metros. Foram necessários três dias para carregá-lo por completo. O último recorde também aconteceu neste mês de agosto, no qual o navio "Baby Hércules", com bandeira do Panamá e destino à China, embarcou com volume total de 99.593 mil toneladas.

O terminal possui capacidade para embarque de 8,4 milhões de toneladas por ano. Para armazenagem, são três galpões, totalizando 300 mil toneladas de açúcar. Além disso, a Copersucar possui outros dois terminais no interior de São Paulo, nas cidades de Ribeirão Preto, com capacidade de movimentação de um milhão de toneladas por ano, e São José do Rio Preto, com capacidade para 700 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2021

NORSUL SE UNE À TARGET PARA AMPLIAR ATUAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 22 Agosto 2021



A parceria inédita vai alavancar a entrada de novos parceiros de negócios para ambas as empresas

A Norsul dá mais um passo na reestruturação da companhia: a marca acaba de iniciar uma parceria inédita para alavancar a contratação de empresas e autônomos para o transporte rodoviário com a Target, pioneira na oferta integrada de meios de pagamento e soluções financeiras completas para empresas de logística, caminhoneiros e redes de combustíveis.

Enquanto a Norsul ganhará ampliação de mercado, com parceiros do transporte rodoviário, através da expertise e credibilidade da Target, que oferece soluções de pagamentos digitais e serviços de gestão de transporte, a fintech tem expectativa de dobrar sua carteira de clientes Conta Digital com a parceria.

"Queremos dar aos fornecedores acesso a toda a gestão financeira, transmitindo uma relação de confiança da Norsul com eles. Teremos a vantagem da automatização e documentação via base de dados, com o benefício de contar com uma empresa que está totalmente em compliance em seus processos. Além disso, a Target trará ainda mais transparência com a digitalização da plataforma de meios de pagamentos", explica Ricardo Nuno, Gerente Executivo de Desenho de Soluções da Norsul.

A expectativa é um crescimento de 200% na base de fornecedores da Norsul com a parceria. "A Target nos habilita a ter uma rede de parceiros no rodoviário imensa, o que representa mais um passo importante no processo de reestruturação da Norsul para atender aos clientes com soluções de logística inovadoras, unindo terra e mar", destaca Nuno.

Homologada pela ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) para pagamentos de Frete e Vale Pedágio Obrigatório, a Target realiza as operações de acordo com a legislação vigente do setor. Com a associação entre as marcas, todos os fornecedores da Norsul no modal rodoviário serão clientes da fintech para receber o pagamento e terão acesso à mais completa plataforma de serviços financeiros para o setor logístico. Além da Target Conta Digital, os parceiros da Norsul também poderão contar com serviços como: TARGET Frete, antecipação de recebíveis, empréstimo pessoal (para autônomos), investimentos e uma carteira completa de seguros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2021

BR DO MAR: OPERADORES PEDEM PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR DOIS ANOS

Daniilo Oliveira **NAVEGAÇÃO** 22 Agosto 2021

Fenop defende emenda que prevê a volta do benefício, com validade entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023. Na sessão do Senado com entidades setoriais, Logística Brasil sugeriu que, pela relevância do tema para terminais e usuários, regime especial seja discutido por outro instrumento, de forma a não pressionar a aprovação do PL da cabotagem.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) solicitou ao relator do PL da cabotagem, Nelsinho Trad (PSD-MS), e a senadores que aprove a proposta de emenda que prevê a validade do regime especial, entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023. O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, disse que o objetivo da medida é evitar problemas de entendimento fiscal e garantir melhores condições para investimentos na compra de equipamentos portuários. Desde o ano passado, entidades do setor portuário e ferroviário vêm dialogando com governo e



parlamentares a fim de encontrar uma solução para prorrogar o benefício, que perdeu vigência em dezembro de 2020.

Durante sessão no Senado sobre o PL da cabotagem com associações do setor aquaviário, na última sexta-feira (20), Aquino defendeu medidas que permitam investimentos em navios de bandeira brasileira, além de soluções para problemas enfrentados nos portos, como a falta de infraestrutura de abastecimento de navios. Ele mencionou que não há serviço de bunker entre Salvador (BA) e Pará. “O nível de investimento do porto não pode ficar suscetível a variações. Deveria haver alguma regulação para que empresas brasileiras de navegação (EBNs) também mantivessem investimentos no país”, ressaltou.

Na sessão, a Logística Brasil defendeu que algumas discussões, como o Reporto, deveriam ser resolvidas fora do PL da Cabotagem para que o BR do Mar não perca o foco e possa ser debatido com mais profundidade. A associação avalia que é preciso que o projeto tramite no ritmo adequado, evitando que seja feito de forma ‘açodada’, como considera ter sido na Câmara dos Deputados, no final do ano passado.

“Consideramos o Reporto importante, mas achamos um erro sua colocação no BR do Mar. É totalmente descolado da realidade. O Senado deveria ter iniciativa de ajudar os terminais com a questão do Reporto, que está ajudando os usuários. Isso cria pressa de aprovação”, comentou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006