

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 107/2022  
Data: 25/08/2022

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
PORTO - O DESAFIO DEIXA IMPRESSÕES POSITIVAS A VENCEDORES E EMPRESAS DA BAIXADA SANTISTA .....	4
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>5</b>
AMAZONAS E PARÁ ADEREM AO PLANO NACIONAL PARA REDUZIR MORTES NO TRÂNSITO .....	5
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....</b>	<b>5</b>
SECEX PUBLICA PORTARIA PARA SIMPLIFICAR REGRAS DOS REGIMES DE DRAWBACK .....	5
DECRETO VISA PRESERVAR COMPETITIVIDADE DE PRODUTOS DA ZONA FRANCA DE MANAUS .....	6
PERGUNTAS E RESPOSTAS – REDUÇÃO DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (IPI).....	7
TCU APROVA CONCESSÃO DO METRÔ DE BELO HORIZONTE .....	8
MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL EM VITÓRIA .....	8
<b>PORTAL PORTO GENTE.....</b>	<b>9</b>
EXPORTAÇÃO DE BARCOS FABRICADOS NO BRASIL CRESCE 107% .....	9
SETOR DE LOGÍSTICA PREVÊ CRIAÇÃO DE CERCA DE 170 MIL VAGAS .....	10
AUTORIDADE PORTUÁRIA, PORTO DE SANTOS, ESG: FUTURO PROMISSOR .....	11
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>13</b>
EDITORIAL – SUAPE E O EXEMPLO A SER SEGUIDO.....	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Exoneração.....</i>	<i>13</i>
<i>Portos e ferrovias .....</i>	<i>14</i>
<i>Terminais de contêineres.....</i>	<i>14</i>
<i>Greve britânica.....</i>	<i>14</i>
REGIÃO NORTE - TCU LIBERA PRIVATIZAÇÃO DA CBTU MINAS .....	14
REGIÃO NORTE - LANÇAMENTO DE APLICATIVO .....	15
REGIÃO SUDESTE - SANTOS TEM CENÁRIO ATRAENTE PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA, DIZ BIRAL.....	16
REGIÃO SUL - CTIL VENCE ETAPA PARA ARRENDAMENTO PROVISÓRIO NO PORTO DE ITAJAÍ.....	17
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO.....	18
REGIÃO NORDESTE - MAIOR PRODUTORA MUNDIAL DE MELÃO VAI EXPORTAR VIA PORTO DE FORTALEZA .....	19
REGIÃO NORDESTE - PROJETO BENEFICIA FAMÍLIAS QUE MORAM NO ENTORNO DE SUAPE .....	20
PORTUGAL - NOVO GASODUTO PORTUGUÊS PARA A EUROPA FICARIA PRONTO EM 30 MESES.....	21
INTERNACIONAL - TROCAS COMERCIAIS ENTRE XANGAI E UE MOVIMENTAM US\$ 65,8 BI .....	22
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>23</b>
PORTO ISLÂMICO DE JEDDAH DOBRA VOLUMES COM NOVOS SERVIÇOS NO MARROCOS .....	23
PEDÁGIOS PAULISTAS PODERÃO TER REAJUSTE AINDA NESTE ANO, DIZ SITE; ARTESP NEGA .....	23
SPA REALIZA PESQUISA DE OPINIÃO PARA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE .....	24
DP WORLD AUMENTA RECEITA EM 60% NO PRIMEIRO SEMESTRE GRAÇAS ÀS ÚLTIMAS AQUISIÇÕES.....	24
PORTO DE SUAPE EFETIVA TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM AUTORIDADE MARÍTIMA DO PANAMÁ .....	25
ANTT RECEBE INTEGRANTES DO SETOR DE FERROVIAS PARA ENCONTRO SETORIAL .....	26
GREVE NO MAIOR PORTO DA INGLATERRA IRÁ CUSTAR US\$ 800 MILHÕES AO COMÉRCIO GLOBAL .....	27
<b>DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE.....</b>	<b>28</b>
A HISTÓRIA E O DESENVOLVIMENTO DO PORTO DO RECIFE REUNIDOS NO MAIS NOVO MUSEU DO ESTADO.....	28
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>29</b>
'PARA O MERCADO, A PARTE FISCAL DOS PROGRAMAS DOS CANDIDATOS É A QUE MAIS FAZ PREÇO', DIZ EXECUTIVO DO CREDIT SUISSE .....	29
AS PRÓXIMAS BOAS NOTÍCIAS PARA BOLSONARO NA ECONOMIA .....	32
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>33</b>
CONFIANÇA DO CONSUMIDOR SOBE 4,1 PONTOS EM AGOSTO ANTE JULHO, DIZ FGV .....	33
BRASIL SE MOSTRA COMO UMA ALTERNATIVA À TURBULÊNCIA GLOBAL DE CADEIAS PRODUTIVAS; LEIA ARTIGO .....	34
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>35</b>
EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DOS EUA DISPARA COM A GUERRA .....	35
CBO OLHA PARA IPO E COMPRA DE CONCORRENTES.....	36
VIRADA NOS MERCADOS DE PETRÓLEO PODE TER VIDA CURTA .....	37



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 107/2022  
Página 3 de 45  
Data: 25/08/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

GOVERNO FACILITA PRODUÇÃO DE EMBARCAÇÕES PARA EXPORTAÇÃO .....	39
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>40</b>
SETOR MARÍTIMO CARECE DE MÃO DE OBRA DE PROFISSIONAIS GRADUADOS .....	40
CIÊNCIA QUE VEM DO MAR: ALGAS MARINHAS VIRAM BIOFERTILIZANTES .....	43
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>45</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM .....	45



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### PORTO - O DESAFIO DEIXA IMPRESSÕES POSITIVAS A VENCEDORES E EMPRESAS DA BAIXADA SANTISTA

Primeiro reality show a abordar o universo portuário foi veiculado na TV Tribuna e concluído no último dia 13

Por: Anderson Firmino



**Programa teve grupo Leme como vencedor; quatro participantes foram contratados Foto: Matheus Tagé/AT**

Criatividade, iniciativa, entrosamento. Estes são alguns dos elementos que contribuíram para o êxito dos vencedores do reality show Porto - O Desafio, primeiro reality show a abordar o universo portuário, veiculado na TV Tribuna e concluído no dia 13.

A jornada, que teve sua segunda edição, deixou as melhores impressões em quem viveu a

experiência de imersão e em quem fala do Porto há décadas, como o Grupo Tribuna.

O programa, apresentado por Maxwell Rodrigues, teve o grupo Leme como grande vencedor, com Carolina Guidoni, Marco Aurélio Vieira e Rafaela dos Santos. Destaque individual, Carolina ganhou um curso MBA na Strong Business School – FGV – Santos, enquanto os outros receberam um curso de graduação tecnológica de dois anos na mesma instituição.

Na dinâmica do emprego, quatro participantes foram contratados. Rafaela dos Santos e Mariana Militão entram na Brasil Terminal Portuário (BTP). Jonathan Miranda e Thalles Holanda, na Eldorado Brasil Celulose.

Para o CEO da BTP, Ricardo Arten, os três projetos apresentados merecem elogios. “Estão muito aderentes com a realidade do porto, da Cidade, com o legado que a operação portuária pode deixar para a Cidade e as próximas gerações. Iniciativas de revitalização, mobilidade urbana e mudança na matriz energética, de forma sustentável. E todos têm relação com o que a BTP pensa.”

Estreante no programa, o gerente-geral de logística da Eldorado, Flávio da Rocha Costa, enalteceu a qualidade nas apresentações, diante do tempo enxuto.

“Temos que apostar mais, investir para atrair jovens talentos para o Porto de Santos. Quanto aos empregos, tivemos apoio dos mentores para sabermos o perfil de cada e trazê-los para uma vaga adequada.”

### Êxito

Com a experiência de uma empresa que fala de assuntos portuários há décadas, os diretores do Grupo Tribuna salientaram a importância do reality.

“São dois eventos dentro de um. Primeiro, dá oportunidade para essas pessoas se qualificarem e ganhar um emprego. O segundo é a contribuição para a Cidade”, afirma o diretor-presidente de A Tribuna, Marcos Clemente Santini.



O diretor Comercial, Demetrio Amono, destaca o protagonismo oferecido a quem traz boas soluções para uma área tão importante como o Porto.

“Um dos nossos papéis como grupo de comunicação é trabalhar a diversidade, inclusão social. O projeto permite dar oportunidade a pessoas que são capazes”, complementa.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 25/08/2022*



Ministério da Infraestrutura

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

#### AMAZONAS E PARÁ ADEREM AO PLANO NACIONAL PARA REDUZIR MORTES NO TRÂNSITO

Agora são 23 unidades da Federação que já firmaram compromisso em implantar ações para diminuir o número de vítimas em acidentes

Chega a 23 o número de unidades da Federação que firmaram compromisso com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Nesta semana, Amazonas e Pará aderiram à iniciativa federal, cujo objetivo é atingir a meta da Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir o número de óbitos e lesões decorrentes de acidentes de trânsito em 50% até 2030.

Os termos de compromissos foram assinados nas capitais Manaus e Belém, nestas terça (23) e quarta-feira (24), pelo secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, e por representantes dos governos locais e de órgãos que compõem o sistema de trânsito.

Além dessas, outras 21 unidades da Federação já aderiram ao plano. São elas: Distrito Federal, Paraná, Goiás, Rio de Janeiro, São Paulo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Minas Gerais, Roraima, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Acre, Paraíba, Rondônia, Piauí, Aracaju e Maceió.

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

*Data: 25/08/2022*



Ministério da Economia

### GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

#### SECEX PUBLICA PORTARIA PARA SIMPLIFICAR REGRAS DOS REGIMES DE DRAWBACK

Regimes concedem desoneração tributária ao adquirir insumos para produtos que serão exportados

A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia publicou, nesta quinta-feira (25/8), no Diário Oficial da União, a Portaria nº 208/2022, para simplificar regras de utilização dos regimes de drawback suspensão e isenção. Nesses regimes, as empresas brasileiras têm desoneração tributária para adquirir insumos importados ou nacionais destinados à fabricação de bens que serão exportados – ou com equiparação legal à exportação. No ano passado, os regimes de drawback possibilitaram a exportação de mais de US\$ 61 bilhões.

Com a nova norma, não será mais necessário apresentar cópia de contratos da industrialização de embarcações para obter o regime de drawback estabelecido pela Lei nº 8.402/1992. A medida permitirá aos estaleiros brasileiros iniciar a construção de embarcações – tanto para o segmento naval quanto para o náutico – mesmo sem um comprador definido.



Os produtos poderão ser oferecidos no mercado praticamente à pronta entrega, o que tende a contribuir para o dinamismo da indústria local e dos serviços vinculados ao turismo em território nacional. A iniciativa não prejudicará os controles exercidos pela Secex, pois a empresa beneficiária do regime deverá realizar a venda da embarcação dentro de prazo previamente estabelecido e comprovar a operação perante o órgão responsável.

A portaria também reduz as exigências relacionadas à comprovação das exportações indiretas realizadas por empresas comerciais exportadoras, constituídas de acordo com o Código Civil, do mecanismo de drawback suspensão. Para encerrar o regime, nesses casos, será necessário apenas vincular ao ato concessório de drawback o documento fiscal enviado pela indústria para a empresa comercial exportadora, referente à remessa da mercadoria – assim como já ocorre nas operações com participação de trading companies registradas na forma do Decreto-Lei nº 1.248/1972. Dessa maneira, aplica-se o critério isonômico aos operadores de comércio exterior.

Outra alteração se refere à adequação do regramento a um dispositivo da Lei do Ambiente de Negócios (Lei nº 14.195/2021), que revogou a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira para o aproveitamento de benefícios referentes a tributos cobrados na importação. Portanto, a previsão de dispensa desse requisito para as compras externas amparadas pelos regimes de drawback suspensão e isenção não é mais necessária e foi eliminada com a portaria.

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

*Data: 25/08/2022*

## DECRETO VISA PRESERVAR COMPETITIVIDADE DE PRODUTOS DA ZONA FRANCA DE MANAUS

Autoridades do Ministério da Economia concederam entrevista coletiva para detalhar medida

Autoridades do Ministério da Economia concederam entrevista coletiva, nesta quarta-feira (24/8), para detalhar o **Decreto nº 11.182/2022** (<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-11.182-de-24-deagosto-de-2022-424474177>). Publicado em edição extra do Diário Oficial da União, o novo decreto consolidou a redução de 35% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) da maioria dos itens fabricados no Brasil e visou preservar, simultaneamente, a competitividade dos produtos da Zona Franca de Manaus (ZFM). O secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, explicou que a medida cumpre decisão judicial e procura eliminar a insegurança jurídica do setor produtivo nacional.

O novo decreto mantém as alíquotas do IPI para 109 produtos fabricados na ZFM, que se somam aos 61 produtos listados no **Decreto nº 11.158** ([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/decreto/d11158.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/d11158.htm)), de 29 de julho de 2022. Dessa forma, alcança-se um total de 170 produtos da ZFM com alíquotas restabelecidas, para fins de cumprimento das decisões judiciais proferidas nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) nos 7.153, 7.155 e 7.159. Os principais produtos fabricados na ZFM de acordo com os chamados Processos Produtivos Básicos (PPB), portanto, não terão redução de IPI. Por outro lado, mais de 4 mil produtos estão contemplados com a redução desse imposto.

Também participam da coletiva o subsecretário de Tributação e Contencioso da Receita Federal, Fernando Mombelli, a secretária de Desenvolvimento da Indústria, Comércio e Serviços da Sepec, Glenda Lustosa, e a assessora especial Anne Marciquevik.

**Confira a íntegra da entrevista coletiva em →** <https://youtu.be/JG8nLz-bs5g>

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

*Data: 25/08/2022*



## PERGUNTAS E RESPOSTAS – REDUÇÃO DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (IPI)

Entenda como foi alterada a alíquota do IPI da maioria dos produtos fabricados no Brasil, preservando, ao mesmo tempo, a competitividade dos produtos da Zona Franca de Manaus

### **1) O que determina o Decreto nº 11.182, publicado em 24 de agosto de 2022?**

O normativo garante a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em até 35% para a maioria dos produtos fabricados no país. Aliado ao **Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022** ([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2022/decreto/d11158.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2022/decreto/d11158.htm)), ficam ressalvados da redução do IPI um total de 170 produtos, preservando toda a indústria relevante da Zona Franca de Manaus (ZFM), conforme determinação do Supremo Tribunal Federal (STF).

### **2) Por que o IPI pode ser alterado por decreto presidencial, sem necessidade de aval do Congresso?**

Porque se trata de um tributo regulatório, nos termos do Art. 153, IV, da Constituição Federal.

### **3) Qual o objetivo da medida?**

Garantir a redução de 35% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) da maioria dos produtos fabricados no Brasil e, ao mesmo tempo, preservar a competitividade daqueles produzidos na Zona Franca de Manaus (ZFM), em cumprimento às decisões judiciais proferidas nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADI) nos 7.153, 7.155 e 7.159. Além disso, a medida visa oferecer segurança jurídica ao setor produtivo nacional.

### **4) Quais produtos não tiveram redução das alíquotas de IPI?**

Está ressalvada uma lista de 170 produtos da ZFM que tiveram as alíquotas de IPI mantidas. São 109 itens estabelecidos pelo novo decreto (Decreto nº 11.182/2022) e outros 61, listados em decreto anterior (Decreto nº 11.158 - [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2019-2022/2022/decreto/d11158.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2022/decreto/d11158.htm)). Em diversos códigos foram criados destaques tarifários (Ex) para apontar exatamente os produtos cujas alíquotas não sofreram reduções (enquanto o restante dos produtos classificados naquele determinado código teve suas alíquotas reduzidas normalmente).

### **5) A partir de quando as novas alíquotas entrarão em vigor?**

As novas alíquotas entram em vigor na data publicação do decreto, em caráter imediato e permanente. Não foi necessário aguardar 90 dias para aplicação das novas alíquotas, já que elas atendem às decisões judiciais proferidas nas ADIs nºs 7153, 7155 e 7159.

### **6) Como foi elaborada a lista de produtos da ZFM que tiveram as alíquotas reestabelecidas com o novo decreto?**

Houve a identificação de toda a indústria relevante da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Como era preciso identificar quais produtos eram produzidos em Manaus e estavam no âmbito de Processo Produtivo Básico (PPB), houve uma consulta à Suframa, que dialogou com os atores locais para identificar quais produtos eram produzidos e estavam em PPBs.

Confira no Diário Oficial da União **a lista dos itens que tiveram alterada a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)**.

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-11.182-de-24-deagosto-de-2022-424474177>

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

Data: 24/08/2022

### TCU APROVA CONCESSÃO DO METRÔ DE BELO HORIZONTE

Publicação do edital deve ocorrer em setembro e o leilão em novembro

A concessão do metrô da região metropolitana de Belo Horizonte/MG está cada vez mais próxima de ser concluída. O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, por unanimidade, e seguindo a opinião favorável da área técnica, nesta quarta-feira (24), a privatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU-MG) e a concessão das linhas 1 e 2 do metrô. Essa era a etapa que faltava para a publicação do edital, que deve acontecer ainda em setembro, e para a realização do leilão, previsto para novembro.

O TCU, com seus apontamentos, incrementa a governança e aprimora o projeto. Na prática, as considerações feitas pela corte de contas serão endereçadas mantendo o cronograma previsto. Uma vez assinado o contrato de concessão, o licitante vencedor, que passará a ser o novo acionista controlador, será o responsável pelos investimentos e pela operação do metrô. Entre as obrigações esperadas está a modernização completa da Linha 1 (28,1 km de extensão e 19 estações para passageiros), hoje em operação, e sua expansão até a futura estação Nova Eldorado (1 km de expansão e 1 nova estação).

Os investimentos obrigatórios incluem, ainda, a construção da Linha 2, que ligará os bairros Calafate e Barreiro (10,5 km de vias e 7 novas estações). Essa linha tem previsão de entrar em operação no sexto ano de concessão. Há previsão de investimentos de cerca de R\$3,8 bilhões, sendo R\$2,8 bilhões de recursos da União, R\$430 milhões do estado de Minas Gerais, e o restante será aportado pelo acionista privado.

Essa será a terceira privatização do governo, que também desestatizou a Eletrobras e a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Na esteira de vendas para este ano ainda estão as carteiras da Empresa Gestora de Ativos (Emgea) e a Central de Abastecimento de Minas Gerais S.A (CeasaMinas).

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

**Data: 24/08/2022**

### MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL EM VITÓRIA

Décima segunda CAPE em funcionamento no país vai atender aproximadamente 2.400 pessoas



A Central de Atendimento de Pessoal do Ministério da Economia (CAPE) em Vitória (ES) foi inaugurada nesta terça-feira (23/8). A CAPE fica no edifício-sede do Ministério da Economia no Espírito Santo (Rua Pietrângelo de Biase, 56). Inaugurado em 1952, é um edifício histórico localizado no centro da capital capixaba.

**Assista, logo abaixo, a curto vídeo que apresenta a CAPE em Vitória.**

[https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/agosto/arquivo/cape\\_vitoriaes.mp4](https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/agosto/arquivo/cape_vitoriaes.mp4)

Recentemente, foram completados três anos de funcionamento da primeira CAPE (a casa do servidor), inaugurada em Brasília em agosto de 2019. Agora, já são 12 CAPEs em funcionamento regular (AL, AP, BA, DF, ES, MA, MS, MG, PA, PB, RJ e SP) em dias úteis das 8h às 17h.

A CAPE do Espírito Santo será responsável pelo atendimento de aproximadamente 2.400 pessoas, entre servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas e outros beneficiários.

Compartilham o edifício-sede do Ministério da Economia na capital capixaba e dividem as despesas de manutenção do espaço físico a Gerência Regional de Administração da Secretaria de Gestão Corporativa (GRA-ES/SGC), as representações estaduais da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN), da Receita Federal do Brasil (RFB), da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), da Fundacentro, da Controladoria Geral da União (CGU) e da Agência Brasileira de Inteligência (Abin), além da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego (MTP), órgãos da Advocacia-Geral União (AGU) e o escritório local do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro).

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

Data: 25/08/2022



## PORTAL PORTO GENTE

### EXPORTAÇÃO DE BARCOS FABRICADOS NO BRASIL CRESCE 107%

Redação Portogente

*Santa Catarina é responsável por mais de 95% das exportações no período de janeiro a junho.*

Os olhos dos investidores internacionais têm crescido para o mercado náutico brasileiro. Reflexo é o crescimento superior a 107% no número de exportações de barcos fabricados no Brasil no primeiro semestre de 2022. De janeiro a junho deste ano, o valor gerado ultrapassou os 11,9 milhões de dólares, ante os 5,7 milhões registrados no mesmo período de 2021. Os dados são do Ministério da Economia.



#### Armatti 420

O CEO do estaleiro Armatti Yachts, Fernando Assinato, constata a procura por embarcações da marca, principalmente por compradores dos Estados Unidos, Austrália, Turquia, Paraguai e Portugal e outros países onde a marca tem vendas. Este ano, a projeção de crescimento em

exportação em relação ao ano anterior deve chegar a 30%, especialmente aos países como Austrália e Estados Unidos.

A embarcação Armatti 420 Sport, nas versões Coupé e Flybridge, fabricada na matriz brasileira, região da Grande Florianópolis, é exemplo de lancha premium que tem conquistado clientes de alto poder aquisitivo. O modelo de 42 pés, avaliado em torno 2,7 milhões de reais, já é grande sucesso nacional e, em pouco tempo após o seu lançamento, diversas unidades já foram direcionadas para clientes internacionais.

“A busca por embarcações brasileiras se intensificou nos últimos meses e estamos com grande demanda em exportações. Teremos modelos este ano, de 42 a 52 pés que já tem a sua exportação confirmada”, afirma Fernando Assinato.

#### Armatti

Com cockpit fechado com porta de vidro, que garante mais um ambiente interno com climatização e alto conforto, a Armatti 420 Sport Coupé possui grande suíte principal na meia-nau com cama central e janelas panorâmicas. De acordo com Assinato, trata-se do único modelo de 42 pés com “Hard Top” no mercado brasileiro com esse diferencial.

A embarcação também tem a cozinha posicionada próxima à praça de popa. Isso significa que, no cockpit, a área gourmet interna se conecta perfeitamente à área externa. Essa arquitetura gera um excelente ambiente de convívio para lazer e refeições, podendo receber até 16 pessoas durante o dia e 6 para pernoite. Além de privilegiar a parte externa com amplas áreas de convivência na proa, na popa e, inclusive, com opção de plataforma submergível, a Armatti 420 proporciona conforto interno por meio de materiais de alto padrão.

### ARMATTI 420 SPORT FLY

A Armatti 420 Sport Fly tem dimensões generosas e linhas superesportivas que surpreendem. A embarcação traz como diferencial ambientes externos que privilegiam o contato com a natureza como um generoso flybridge totalmente remodelado, que ganhou encostos de bancos mais altos que trazem maior conforto a bordo. O terceiro pavimento pode ser considerado um terraço sobre as águas com amplo sofá, espreguiçadeiras, geleira e segundo posto de comando.

A praça de popa é integrada ao espaço gourmet com pia e churrasqueira, além de grande sofá em “L” com mesa para refeições compondo uma charmosa varanda coberta com vista para o mar. Oferece ainda uma plataforma de popa que pode ser submersa para banhos de mar. Mais espaços para descanso e banhos de sol estão localizados na área frontal da embarcação (proa) com confortáveis espreguiçadeiras para banhos de sol. Quanto à área interna, o convés inferior é formado por dois camarotes, sendo que a suíte principal é na meia-nau com cama central e janelas panorâmicas. A embarcação recebe até 16 pessoas durante o dia e 6 para pernoite.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 25/08/2022*

## SETOR DE LOGÍSTICA PREVÊ CRIAÇÃO DE CERCA DE 170 MIL VAGAS

*Redação Portogente*

*Da ficção à realidade: Como a comida chega ao nosso prato?! A importância do profissional de Logística para a rotina do indivíduo*

O Brasil, com uma área equivalente à de um continente, com mais de 8 milhões km<sup>2</sup> de extensão, considerado o 5º maior país do mundo, é reconhecido pela sua rica natureza que encanta e oferece recursos a todos. De acordo com a Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária), o país é o maior produtor de soja do mundo, maior produtor mundial de açúcar, café, e o maior exportador de milho, responsável por 50% do mercado mundial do grão. Além disso, está entre os maiores produtores e exportadores de alimentos. E tudo isso chega à mesa de milhares de famílias através do profissional de Logística.



### Vagas Pg

Segundo o estudo do Observatório Nacional da Indústria, a projeção para os próximos três anos é que sejam criadas cerca de 170 mil novas vagas no setor de logística. Uma área que apresenta expansão por causa do aumento das compras feitas pela Internet.

O profissional dessa área é responsável por controlar o estoque e o armazenamento de produtos, realizar as compras de itens necessários, planejar toda a movimentação dos produtos, entre fábrica, centro de distribuição e entrega final, e acompanhar o período de chegada e saída dos transportes. Apesar dos impactos da pandemia, o transporte segue em recuperação nos últimos dois anos, e foi um dos destaques no desempenho do PIB (Produto Interno Bruto) de 2021. Considerando o resultado anual, o setor cresceu 11,4% em 2021, contra 4,6% do PIB geral, em relação a 2020.

As tendências para 2022 prometem trazer muitas inovações para o mercado de Logística. Evidência disso é o aumento de 37% em vagas abertas para profissionais da área de transporte, registrado em 2021, segundo o BNE (Banco Nacional de Empregos). "A fim de alcançar uma vaga, o profissional precisa se especializar e se aperfeiçoar na área. Aqui, oferecemos o curso de Logística Completa, onde o aluno aprende sobre toda a cadeia logística e tem formação adicional na área de PCP (Planejamento e Controle da Produção), e absorverá, através das aulas, o histórico e tendências da carreira de Logística", explica Thiago Busignani, Gerente Administrativo do Cebrac.

O papel desse profissional é tão importante, pois é a partir dele que a comida chega até as casas das pessoas. Ele é responsável pelo gerenciamento de produção cujo objetivo é prever, controlar e otimizar o uso dos recursos, bem como melhorar os resultados da produção de uma empresa, como por exemplo, no segmento alimentício. "O curso de Logística mudou a minha visão totalmente sobre a área. Eu conhecia pouco e não sabia a complexidade e a necessidade da área, achava muito difícil. Mas tudo ficou muito mais claro com o curso do Cebrac e quando visitei a empresa Comercial Maia Ltda. Estudar sobre isso foi a melhor decisão de conhecimento para a minha vida", relata o aluno de Logística do Cebrac de Maracanaú, Gerardo Bruno Holanda Alves.

O especialista em Logística pode ganhar um salário de até R\$ 6.070. Torne-se um profissional qualificado na área e se destaque em grandes empresas.

Em especial ao mês do estudante, o aluno que se inscrever para a prova online, do dia 26 de agosto, pode concorrer a uma bolsa 100% no curso escolhido (exceto inglês). Inscreva-se, aqui!

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 25/08/2022**

## AUTORIDADE PORTUÁRIA, PORTO DE SANTOS, ESG: FUTURO PROMISSOR

**Editor Portogente**

*Não existe mais uma diferença entre nossas estratégias de negócio e nossas estratégias de sustentabilidade (Alan Jope, CEO da Unilever)*



**Dad 25AGO2022**

Uma discussão que persiste no Brasil é o nível de estatização das empresas de serviços públicos. Vale o refrão: nem mais, nem menos Estado; na medida da necessidade. O Porto de Santos teve uma época áurea por 90 anos, desde o navio à vela; até hoje, não foi superado por algum porto brasileiro. A empresa de capital aberto, Companhia Docas de Santos, controlada pela família Guinle, construiu um porto com uma concepção e engenharia – projetos a bico de pena e tinta nanquim, sobre papel canson – de referência mundial. O projeto do impactante terminal de contêineres da Libra, de passado recente, da década de 80, terminou em tribunais por incompetência empresarial, que se balizou pela má política e pecou na gestão.

**Leia mais \* Desenvolvimento do Porto de Santos como obra de arte**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114962-o-desenvolvimento-do-porto-de-santos-tratado-como-uma-obra-de-arte>

**Pergunta: No passado, as empresas portuárias administradas pelo Governo Federal tinham seus dirigentes indicados por cotas partidárias, independentemente de o indicado ter ou não conhecimento nas respectivas áreas. Em seu mandato, como se dará a indicação nas Companhias Docas de gestão federal?**

Resposta: A indicação das empresas portuárias administradas pelo Governo Federal seguirá critérios técnicos. Vamos trabalhar na perspectiva de colocar as pessoas adequadas em posições

estratégicas, nas quais elas possam colaborar com o desenvolvimento do projeto escolhido pelo povo brasileiro nas urnas.



***O PT encaminhou resposta à 4ª pergunta, que restou do questionário pelo Portogente.***

***Leia mais \* Os portos e as logísticas na visão do PT.***

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114977-os-portos-e-as-logisticas-na-visao-do-pt>

Supostamente, o projeto escolhido pelo eleitor deve resultar valores para o progresso e justiça social. Portanto, esta condição será possível se o porto, em particular o Porto de Santos, tiver uma gestão competente para administrar riscos. Hoje essa escolha, que os Guinle fizeram com singularidade, traduz-se por senso de uma comunidade com interesses distintos, em grande parte.

***Leia mais \* Proposta do PT precisa explicar a sua implantação***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114976-proposta-do-pt-precisa-explicar-a-sua-implantacao>

No horizonte contemporâneo dos negócios, o capital continua internacionalizado e com uma pauta mais intensa de compromissos, que refletem na competitividade empresarial. É o caso da ESG, sigla em inglês para (Ambiente, Social e Governança). Uma Nova Ordem, digamos assim, de entendimento ainda raso, porém, definitiva. No contexto da relação do porto com a cidade, por suas externalidades, podem até mesmo ir além da poligonal do porto. Todavia, são esforços que devem ser motivados também para manter o vínculo Porto&Cidade, como uma vantagem para a cidade.

***Leia mais \* ESG está acontecendo nos portos brasileiros***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114892-esg-esta-acontecendo-nos-portos-brasileiros>

Ao se destacar mundialmente a relação Porto&Cidade, como é explícito em iniciativas como a europeia Port et Ville, estamos falando de providências urgentes, no caso do Porto de Santos, por exemplo, no Distrito industrial e Portuário da Alamoia e, também, sobre o navio depósito de gás, do grupo Cosan, próximo à cidade e que tem um poder de explosão maior do que a bomba de Hiroshima. Por óbvio, uma situação dessa, hoje, não tolera mais uma diretoria com propósitos políticos, sem responsabilidade com os resultados.

***Leia também \* Navio-bomba: potencial equivalente a 55 bombas de Hiroshima no Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114017-navio-bomba-potencial-equivalente-a-55-bombas-de-hiroshima-no-porto-de-santos>

Qual é o Porto de Santos que a sua comunidade quer do próximo governo Bolsonaro ou Lula? Até agora, ainda há muitas incertezas no projeto de desestatização, do ministério da Infraestrutura – Minfra. Restam pouco mais de dois meses para o prazo deste ano. Nesse tempo, é possível traçar perspectivas para um projeto transformador, como foi o dos Guinle, para os próximos 50 anos. Há competência para mediar um diálogo, com visão de uma Autoridade Portuária planejadora e padrões globais.

***Leia mais \* Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/08/2022



## BE NEWS

### BE NEWS – BRASIL EXPORT

#### EDITORIAL – SUAPE E O EXEMPLO A SER SEGUIDO

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O Porto de Suape (PE), em parceria com a Cáritas Brasileira Regional Nordeste 2, entregou 100 quintais ecoprodutivos a famílias residentes nas proximidades do complexo marítimo, nas cidades de Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e Sirinhaém. A ação integra um projeto lançado em outubro de 2021 e que prevê melhorar a realidade de 300 famílias moradoras de comunidades carentes no entorno do porto, com a instalação de hortas suspensas, galinheiros móveis, fornos ecológicos e cisternas, entre outras ecotecnologias que geram alimentos para consumo próprio, podendo o excedente ser comercializado.

A iniciativa portuária ainda envolveu a realização de oficinas de capacitação técnica com essas famílias, para que elas aprendessem a desenvolver a atividade sustentável e a administrar o negócio. E mais 200 entregas de quintais ecoprodutivos estão programadas para os próximos dois meses - setembro e outubro - a fim de atender famílias residentes em Escada, Moreno, Ribeirão e Rio Formoso.

Sobre esse projeto socioambiental, o diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, destacou que a ação está “melhorando a vida de muitos moradores da região. Um dos nossos compromissos é promover o desenvolvimento econômico em equilíbrio com a sustentabilidade do território estratégico de Suape e o Projeto Quintais Ecoprodutivos é um exemplo bem sucedido para o desenvolvimento da agricultura familiar e a geração de renda com a implantação de pequenos negócios”.

Trata-se de uma iniciativa importante e que mostra como um complexo portuário pode impactar positivamente uma região. Um porto é, principalmente, um elemento de fomento para a economia de uma cidade, uma região, um estado ou, dependendo de sua área de influência, o próprio País. Dessa forma, leva desenvolvimento para esses espaços. Mas seu impacto social não precisa se limitar a isso. Enquanto empresa, ele pode e deve apoiar e impulsionar projetos que, diretamente, auxiliem a própria comunidade onde está implantado. É, na prática, o que o Porto de Suape está fazendo.

Que este exemplo continue e seja ampliado. E que inspire outros complexos portuários brasileiros a ajudar suas comunidades, principalmente com ações que garantam sua sobrevivência e ainda auxiliem na geração de renda. O impacto social de um porto pode e deve ir muito além de suas atividades econômicas. Suape está demonstrando isso e indicando um caminho a ser trilhado por seus pares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2022

#### NACIONAL - HUB – CURTAS

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### EXONERAÇÃO

O economista Roberto Fendt Júnior foi exonerado do cargo de secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia. A medida consta de decreto do Ministério da Economia com data da última terça-feira e publicado na edição de ontem do Diário Oficial da União. De acordo com o texto, a exoneração entrou em vigor no último dia 19. Há a expectativa de que o atual secretário de Comércio Exterior da pasta, o engenheiro Lucas Ferraz, assumirá o posto.

### **PORTOS E FERROVIAS**

As oportunidades nos setores portuário e ferroviário do Brasil é o tema do seminário que será realizado nesta manhã, em São Paulo (SP), pelo escritório Kincaid Mendes Vianna Advogados. O evento, que tem o apoio do Governo do Reino Unido, reunirá o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, executivos do Ministério da Infraestrutura, da Valec e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o cônsul-geral do Consulado Britânico em São Paulo, Jonathan Knott.

### **TERMINAIS DE CONTÊINERES**

A Antaq realizará uma audiência pública sobre a padronização da estrutura de serviços prestados por terminais de contêiner. Ela ocorrerá amanhã, com início às 15 horas. Os interessados em participar devem se inscrever pelo aplicativo Whatsapp, mandando a mensagem para o número (61) 2029-6940, entre as 9 e as 14 horas dessa sexta-feira. A sessão será transmitida pelo canal da Antaq no Youtube.

### **GREVE BRITÂNICA**

O Porto de Felixstowe, o maior da Inglaterra, está parado desde domingo, devido à greve de seus mais de 1900 trabalhadores. Eles prometem manter a paralisação por oito dias. O protesto terá um impacto de mais de US\$ 800 milhões na cadeia de suprimentos atendida pelo complexo marítimo, projeta a empresa de gerenciamento de risco Russell Group. Essa quantia é referente aos gastos com o desvio das operações de carga para portos secundários do país e para outras nações. Também estão previstos atrasos na entrega de produtos, o que pode levar ao desabastecimento de algumas regiões inglesas. Felixstowe recebe cerca de 2 mil navios de cargas e movimenta 4 milhões de contêineres por ano.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 25/08/2022**

### **REGIÃO NORTE - TCU LIBERA PRIVATIZAÇÃO DA CBTU MINAS**

Tendência é que o edital seja publicado em setembro; leilão deve acontecer entre novembro e dezembro

Por **TALES SILVEIRA** [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**A desestatização da CBTU Minas foi incluída no PND em 2019; a ideia do governo é leiloar o avo até o fim do ano**

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou ontem o processo de concessão do metrô de Belo Horizonte (MG). O julgamento é etapa fundamental para viabilizar o leilão de privatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que vem sendo tocado pelo Ministério da Economia.

Com a aprovação, o cronograma de desestatização do governo avança e a tendência é que o edital seja publicado em setembro. Já o leilão deve acontecer entre a segunda quinzena de novembro e o início de dezembro.

A privatização prevê investimentos de R\$ 3,8 bilhões. O andamento do projeto está atrelado à cisão da CBTU Minas da CBTU Brasil, estatal que administra praças de trens de passageiros também em outros estados. Desse total, R\$ 2,8 bilhões partirão da União e R\$ 400 milhões serão provenientes do estado de Minas. O restante será desembolsado pelo parceiro privado. Contudo, esses valores podem ser alterados dependendo das mudanças propostas pelo TCU.

Assim que o certame for realizado, quem arrematar o avo passará a ser o novo acionista controlador do negócio em Belo Horizonte, responsável por operar as linhas 1 e 2 do metrô da cidade.

A previsão é de que haja uma modernização completa da Linha 1 — 28,1 quilômetros de extensão e 19 estações para passageiros —, hoje operante, e sua expansão até a futura estação Nova Eldorado. A construção da Linha 2, que ligará os bairros Calafate e Barreiro — 10,5 km de expansão e 7 novas estações — também ficará a cargo do vencedor do leilão.

Em seu voto, o relator do processo, ministro Vital do Rêgo, determinou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) faça alguns ajustes no projeto. Entre eles, a conclusão da revisão dos documentos jurídicos da desestatização, de forma a incluir as informações referentes à solução da pendência na liberação do pátio ferroviário de cargas operado pela concessionária MRS Logística S.A. (MRS), além de escritórios administrativos, no âmbito da malha sudeste oriunda da privatização da extinta RFFSA, desde 1997.

Para o ministro-relator, também é preciso que haja um ajuste na precificação dos investimentos a serem feitos pela futura concessionária. Ele suspeita de que o valor previsto no edital esteja subestimado.

O relator também recomendou que o BNDES reveja a composição de 100% de recursos próprios no WACC (Weighted Average Capital Cost), que é o custo médio ponderado de capital de uma empresa. Ele pode ser resumido como a taxa mínima de retorno de um projeto de concessão.

Segundo Vital do Rêgo, desde 2021, quando o projeto foi desenhado, houve escalada das taxas primárias de juros, com destaque para a taxa Selic que alcançou 13%, impactando toda a renda fixa. Esse aumento de juros impacta diretamente o Valor Presente Líquido (VPL) da concessão, exigindo maior aporte inicial de recursos da futura concessionária.

### Petrobras

Outro processo que estava na pauta do TCU trata de representação por supostas irregularidades ocorridas na nomeação de Caio Mario Pires de Andrade para o cargo de Presidente da Petrobras. O acórdão estava na pauta da sessão até a tarde de terça-feira. Contudo, poucas horas antes da sessão, o relator, ministro Augusto Nardes, retirou o processo de pauta.

A representação parte de um pedido feito pelo Ministério Público Junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU) e é assinada pelo subprocurador-geral Lucas Rocha Furtado. O objetivo do TCU é analisar se existem indícios de descumprimento de requisitos necessários para que ele assumisse o cargo, como a falta de experiência na área de atuação da estatal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2022

### REGIÃO NORTE - LANÇAMENTO DE APLICATIVO



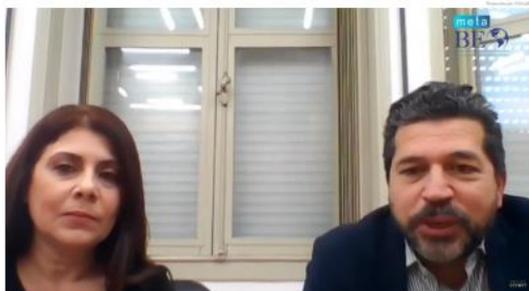
A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) lançou o aplicativo Navegue Seguro ontem, em evento no Armazém XV do Porto de Manaus (AM). O sistema, que é gratuito e está em atividade desde maio deste ano, busca deixar as viagens por navios ainda mais seguras. Pelo aplicativo, é possível consultar se a embarcação ou a empresa que a explora estão autorizadas a realizar transporte fluvial, além dos dias e dos horários em que o serviço é oferecido. O app também permite fazer denúncias, reclamações e elogios às atividades de transporte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2022

## REGIÃO SUDESTE - SANTOS TEM CENÁRIO ATRAENTE PARA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA, DIZ BIRAL

Presidente da SPA foi um dos convidados do programa Meta BE e fez um balanço do Inova Portos  
Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**Fernando Biral ao lado da repórter do BE News Bárbara Farias durante sua participação no Meta BE: para ele, Santos tem vocação para abrigar um hub de inovação**

Ao abrigar o maior Porto da América Latina, registrar operações logísticas 24 horas por dia e, com elas, questões que precisam ser resolvidas com rapidez e precisão, a cidade de Santos (SP) tem um cenário atraente para a instalação de empresas e startups que trabalham com tecnologia e podem oferecer soluções e melhorias efetivas para o complexo portuário. É o que defende o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, ao fazer um balanço dos dois dias do evento Inova Portos durante sua participação no programa Meta BE, transmitido ao vivo ontem à tarde pelo portal BE News e no canal do Brasil Export, no Youtube.

O evento citado por Biral reuniu nesta semana, em Santos, gestores de empresas, universidades e autoridades do segmento para debater a cultura da inovação no setor portuário.

Na visão do presidente da SPA, a cidade tem vocação para abrigar um hub de inovação, onde empresas que trabalham com tecnologia se instalariam e, junto aos terminais portuários, conversariam para entender as principais demandas e as possíveis soluções para elas. A proximidade das startups com o porto também facilitaria a etapa dos testes, primordial para a conclusão e efetiva operação de novos sistemas dentro do complexo portuário.

Dadas as devidas proporções, Fernando citou o Vale do Silício, na Califórnia, onde empresas globais do segmento estão instaladas, e como Santos poderia ter a sua “Caiçara Valley”.

“Nossa intenção é que as empresas que pensam sobre inovação se instalem em Santos, é trazer as startups que hoje estão no Cubo Itaú para cá. De 10 empresas que estão lá, três já possuem parceria com o Porto de Santos. Há um potencial enorme na cidade para este tipo de atividade”, explica Biral.

Ele destacou também o “Manifesto da Inovação”, criado durante o Inova Portos, que tem o objetivo de empreender ações para trazer essas empresas a Santos, além de unir o poder público, a iniciativa privada e as universidades na intenção de criarem um mecanismo de coordenação e captação de recursos que permita que o projeto se torne realidade.

### Porto de Suape

Roberto Salomão, diretor do Complexo de Suape (PE), também participou do programa Meta BE e falou sobre a revisão do plano diretor do porto. Segundo o executivo, o momento atual é oportuno para replanejar o espaço físico do porto, num horizonte que abrange até o ano de 2035.

Salomão explicou sobre as peculiaridades do Porto de Suape, que possui em seu território um distrito industrial e é cercado por áreas de preservação ambiental.

“A revisão desse plano trará possibilidades de criarmos novas dimensões territoriais para o complexo, no sentido de uso e ocupação do solo. Dentro dessa revisão serão identificadas novas áreas para ampliação do porto”, explicou.

A intenção com o plano final é deixar o porto preparado para atender às novas demandas de mercado dos próximos anos e às perspectivas de crescimento esmaadas para o complexo.

### Santos Brasil e ESG

O programa reuniu ainda Beatrice de Toledo, gerente de sustentabilidade da Santos Brasil, que falou sobre as últimas ações tomadas pela companhia em relação a pauta ESG. Uma delas foi a instalação de um biodigestor no Tecon Santos, que trata e reduz a quantidade de resíduos orgânicos gerada pelas refeições realizadas no refeitório da empresa. Segundo Beatrice, a meta da Santos Brasil é reduzir em 50% a geração de resíduos até 2024.

“A instalação do equipamento foi em setembro do ano passado e, desde então, 46 toneladas de resíduos deixaram de ser enviadas para o aterro”, explicou.

### Equipamentos em Pecém

Rebeca Oliveira, diretora executiva de Relações Institucionais do Complexo do Pecém (CE), também foi uma das convidadas da edição de ontem e destacou a aquisição de quatro novos equipamentos operacionais, realizada pela APM Terminal s, num investimento de R\$ 150 milhões. Em pauta também esvetiram as ambiciosas projeções que indicam que o Porto de Pecém será o primeiro hub de hidrogênio verde do país. O complexo já conta com 19 memorandos de entendimento assinados com empresas interessadas em atuar no segmento e em solo cearense.

### Transpes, 56 anos

Já Tarsia Gonzalez, conselheira do Grupo Transpes, empresa de transporte e logística, concedeu uma entrevista especial onde contou um pouco da história de 56 anos de sucesso da companhia familiar.

Tarsia destacou a política de sustentabilidade adotada, entre elas a reciclagem de pneus e as inovações que precisaram ser feitas para adaptar os serviços da empresa às demandas atuais.

Questionada sobre os principais desafios, a executiva respondeu que mão de obra qualificada ainda é um problema enfrentado pelo segmento.

“No passado tínhamos um perfil de motorista grato pela oportunidade da carreira ofertada pelo setor de transportes. Hoje, com a amplitude de oportunidades profissionais, ser motorista já não é mais visto como vantajoso pelos mais novos, então é preciso fazer um trabalho com os jovens para mostrar que existe uma carreira dentro dessa profissão”, disse Tarsia.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 25/08/2022*

## REGIÃO SUL - CTIL VENCE ETAPA PARA ARRENDAMENTO PROVISÓRIO NO PORTO DE ITAJAÍ

Empresa apresentou proposta de R\$ 4 milhões a Área A, que compreende os berços 1 e 2 do complexo catarinense



Divulgação Secom/PMI

O certame que teve a CTIL como vencedora foi realizado após a atual arrendatária, APM Terminals, manifestar que não tem interesse em manter as operações

**O CONTRATO PROVISÓRIO DA ÁREA OPERACIONAL A TERÁ VALIDADE DE SEIS MESES, PRORROGÁVEL POR ATÉ DOIS ANOS, A PARTIR DE JANEIRO DE 2023**

A empresa CTIL Logística é a vencedora da etapa de propostas do processo seletivo simplificado para celebração de contrato de arrendamento transitório da

Área Operacional A, que compreende os berços 1 e 2, do Porto de Itajaí (SC). A definição ocorreu após a Power Log, segunda colocada do certame, manifestar oficialmente, na última terça-feira, não ter interesse em cobrir a proposta da primeira colocada.

Segundo a Superintendência do Porto de Itajaí, a CTIL Logística foi declarada vencedora da etapa com proposta de R\$ 48,60 o metro quadrado, totalizando R\$4.006.896,01 pelo arrendamento da Área Operacional A. A Power Log ofertou R\$46,50 o metro quadrado, total de R\$ 3.833.758,53, seguida pela Container's Service, com R\$ 26,00 o metro quadrado, totalizando R\$2.147.606,92.

A primeira colocada terá agora cinco dias úteis para apresentar a documentação exigida no edital para a sua qualificação à Autoridade Portuária.

Após análise, a Superintendência do Porto de Itajaí encaminhará o material para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O órgão federal terá até 30 dias para avaliar o processo de celebração do contrato de cessão temporária com o possível novo operador dos berços 1 e 2.

Arrendamento transitório O processo de arrendamento transitório é uma obrigação legal da Prefeitura de Itajaí depois de a APM Terminals, atual arrendatária, informar oficialmente não ter interesse em manter as operações nas mesmas condições do atual contrato, inclusive econômicas e financeiras, durante essa fase transitória.

O contrato provisório da Área Operacional A terá validade de seis meses, prorrogável por até dois anos, a partir de janeiro de 2023, estipulado na prorrogação da Autoridade Portuária à Prefeitura de Itajaí, ou até que se encerre o processo licitatório de desestatização pelo governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2022

## NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**NORTE EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

**NORTE EXPORT 2022**  
12 e 13 de setembro  
Porto Velho - RO

Em destaque:  
**Navegação pelo Rio Madeira**

**Visitas ao porto organizado e a terminais privados**

**Participação de autoridades, lideranças empresariais e formadores de opinião da região Norte e de todo o Brasil**

Acompanhe a transmissão online no BE News

BE NEWS

TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2022

### REGIÃO NORDESTE - MAIOR PRODUTORA MUNDIAL DE MELÃO VAI EXPORTAR VIA PORTO DE FORTALEZA

Essa operação já era realizada no Ceará, mas pelo Porto de Pecém  
Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**O embarque de frutas no Porto de Fortaleza será semanal e deve ocorrer até o fim da safra, esmado para fevereiro de 2023**

**A PRODUTORATERÁ NAVIOS EXCLUSIVOS PARA O TRANSPORTE DE SUAS FRUTAS. RECENTEMENTE, A AGRÍCOLA FAMOSA FECHOU UM CONTRATO COM A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO GREENSEA, QUE ENVIARÁ EMBARCAÇÕES DO TIPO REEFER**

A Agrícola Famosa, maior produtora e exportadora mundial de melão, vai começar, no próximo dia 30, a embarcar para a Europa a safra 2022/2023 da fruta via Porto de Fortaleza (CE), também conhecido como Porto do Mucuripe. Antes, essa operação era realizada pelo Porto de Pecém, no mesmo estado.

Segundo a empresa, a troca aconteceu porque a Companhia Docas do Ceará, que administra o complexo portuário, deu “tratamento e atenção especiais” à companhia, situada na divisa do estado com o Rio Grande do Norte.

A operação será semanal e deve ocorrer até o fim da safra, esmado para fevereiro de 2023. A viagem inaugural será realizada pelo navio Honduras, que deve sair carregado com 200 contêineres de 20 pés cheios de melão.

Inclusive, a produtora terá navios exclusivos para o transporte de suas frutas. Recentemente, a Agrícola Famosa fechou um contrato com a companhia de navegação GreenSea. As embarcações da empresa são do tipo Reefer (navios refrigerados), que dispensam o uso de contêineres.

Isso permite que a carga seja embarcada nos mesmos pallets transportados por caminhões desde a fazenda de Icapuí (CE), até o porto, reduzindo o tempo da operação. O acordo prevê o embarque de três 3 mil pallets por semana.

A GreenSea é uma joint venture formada pela Seatrade e a Green Reefers, e opera navios frigoríficos que fazem o transporte de cargas entre Fortaleza e Europa.

Outra parte da produção de frutas, entre melões e melancias, connuará sendo exportada via acordo com a CMA/CGM, empresa francesa de navegação que presta serviço à agrícola há 25 anos. A expectativa é embarcar 250 contêineres por semana com a CMA/CGM.

#### Localização privilegiada

A Agrícola Famosa está localizada na região semiárida do nordeste brasileiro. A fazenda sede está situada 70% no município de Icapuí, estado do Ceará, e 30% em Mossoró, no Rio Grande do Norte.

Sua localização privilegiada coloca a empresa diante de três importantes corredores de escoamento da produção: a apenas 300 km do Porto de Natal, no Rio Grande do Norte; 220 km do Porto do Mucuripe, em Fortaleza; e a 250 km do Porto de Pecém, a mais moderna estrutura industrial portuária do Nordeste e o complexo brasileiro mais próximo do continente europeu.

A fazenda sede ocupa uma área de 7 mil hectares, dos quais 3 mil são destinados exclusivamente ao cultivo de diferentes variedades de melões e melancias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2022

## REGIÃO NORDESTE - PROJETO BENEFICIA FAMÍLIAS QUE MORAM NO ENTORNO DE SUAPE

Complexo entregou 100 quintais ecoprodutivos com hortas, galinheiros, fornos e cisternas

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**Os 100 quintais ecoprodutivos foram entregues a moradores das cidades de Cabo e Santo Agostinho, Ipojuca e Sirinhaém**

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), em parceria com a Cáritas Brasileira Regional NE 2, entregou na terça-feira 100 quintais ecoprodutivos a moradores de Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e Sirinhaém. O projeto, lançado em outubro de 2021, pretende mudar a realidade de 300 famílias residentes em comunidades carentes no entorno do porto,

através da implantação de hortas suspensas, galinheiros móveis, fornos ecológicos, cisternas, entre outras ecotecnologias geradoras de alimentos para consumo próprio e comercialização do excedente.

A cerimônia foi no auditório do centro administrativo do atracadouro pernambucano e contou com a presença dos beneficiários do programa, representantes de Suape, da Cáritas e das prefeituras envolvidas.

Para implantar os quintais ecoprodutivos foram realizadas oficinas de capacitação técnica para que os beneficiados aprendessem a desenvolver a atividade sustentável e a administrar o negócio.

“A ideia é fazer com que as famílias aprendam os conceitos de sustentabilidade e apliquem no dia a dia. Estamos orgulhosos de ter beneficiado tantas famílias em situação de vulnerabilidade social. É um alento saber que agora terão segurança alimentar”, ressaltou o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Suape, Carlos André Cavalcanti.

As próximas 200 entregas estão previstas para acontecer em setembro e outubro deste ano, atendendo famílias residentes em Escada, Moreno, Ribeirão e Rio Formoso.

“Estamos muito felizes com os resultados dos projetos socioambientais implementados no complexo, pois estão melhorando a vida de muitos moradores da região. Um dos nossos compromissos é promover o desenvolvimento econômico em equilíbrio com a sustentabilidade do território estratégico de Suape e o Projeto Quintais Ecoprodutivos é um exemplo bem-sucedido para o desenvolvimento da agricultura familiar e a geração de renda com a implantação de pequenos negócios”, afirmou o diretor-presidente da estatal, Roberto Gusmão.

“Esse projeto ficará marcado em nossas vidas. Estamos vivendo uma crise na agricultura familiar e não está fácil sobreviver. Esse programa chegou em boa hora. É uma bênção”, disse o agricultor Sandro José da Silva, residente em Ipojuca e um dos 100 primeiros beneficiados com o novo quintal.

Para Edna Maria da Silva, moradora de Sirinhaém, o forno ecológico implantado em sua residência chegou em boa hora. “Uma salvação para esses dias difíceis. Eu cozinhava no chão. Sou muito agradecida à empresa Suape e ao pessoal da Cáritas. Agora poderei cozinhar, vender meus quitutes e garantir renda sem precisar gastar para comprar gás de cozinha, que está caríssimo. Com certeza, a vida da minha família vai melhorar muito”.

A coordenadora do Quintais Ecoprodutivos, Rafaella Viana, ressaltou o compromisso de Suape com as famílias residentes no território do complexo. “Essa é mais uma capacitação que a empresa vem promovendo para fortalecer a inclusão socioprodutiva, gerando, cada vez mais, oportunidades para fomentar as microeconomias da região”, conclui.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2022

## PORTUGAL - NOVO GASODUTO PORTUGUÊS PARA A EUROPA FICARIA PRONTO EM 30 MESES

Projeto mostra possibilidade de transportar gás e também hidrogênio verde

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**O equipamento impactaria também o Porto de Sines, ao permitir que o complexo passe a receber o gás via gasoduto e não mais por navios**

**O PRINCIPAL OBJETIVO DO GASODUTO É DIMINUIR A DEPENDÊNCIA DO GÁS NATURAL ENVIADO PELA RÚSSIA, MAS HÁ TAMBÉM INTERESSE EM AUMENTAR A EXPORTAÇÃO DO COMBUSTÍVEL E ATÉ DE HIDROGÊNIO VERDE, NO FUTURO**

Portugal e Espanha já se posicionaram a favor do projeto proposto pela Alemanha, que visa construir um gasoduto interligando os países. O principal objetivo é diminuir a dependência do gás natural enviado pela Rússia, mas há também interesse em aumentar a exportação do combustível e até de hidrogênio verde no futuro.

O desenho do novo gasoduto está pronto e indica que ele ficaria pronto em 30 meses, com a possibilidade de dois valores de investimento. O primeiro, de 150 milhões de euros (cerca de R\$ 769 milhões), atenderia somente à demanda do gás. O segundo, mais complexo, permite também o transporte de hidrogênio verde, e custaria 244 milhões de euros (R\$ 1,25 bilhão). Quem deve pagar é a União Europeia.

O equipamento sairia de Portugal, passaria pela Espanha, França, até chegar ao centro da Europa, conectando se às redes já existentes. A nova ligação teria 162 quilômetros, entre Celorico da Beira e Vilar de Frades, no país lusitano, e mais 86 quilômetros do lado espanhol, em Zamora. Porém, o traçado é somente um indicativo porque ainda faltam os estudos que medem o impacto ambiental de uma obra desta magnitude.

O novo equipamento impactaria também o Porto de Sines, em Portugal, ao permitir que o complexo passe a receber o gás via gasoduto e não mais por navios.

Mesmo mais caro, o governo português já manifestou interesse em instalar um equipamento que possa operar também o hidrogênio verde, não só para ampliar as exportações portuguesas, mas também para aumentar a rentabilidade dos projetos de hidrogênio esmados para Sines.

O primeiro-ministro de Portugal, António Costa, faz uma grande aposta nacional em relação ao hidrogênio verde. Duarte Cordeiro, ministro do Ambiente e da Ação Climática, também defende o “combustível do futuro” e, de acordo com ele, já existem mais de 70 projetos de hidrogênio verde para Portugal, que somam um investimento de 10 bilhões de euros (R\$51,2 bilhões). “Temos a profunda convicção de que, durante este mandato, seremos capazes de começar a exportar hidrogênio verde”, afirmou Duarte Cordeiro.

## FRANÇA

Ao contrário da Espanha e de Portugal, a França disse que não tem intenção de construir um gasoduto através dos Pirineus (cordilheira).

Em nota, o Ministério da Transição Energética da França disse que o projeto levaria anos para se tornar operacional e não atenderia à crise atual.

Em vez disso, a construção de terminais de GNL (Gás Natural Liquefeito) em zonas offshore, em países como a Alemanha, é vista como "uma solução mais rápida".

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2022

## INTERNACIONAL - TROCAS COMERCIAIS ENTRE XANGAI E UE MOVIMENTAM US\$ 65,8 BI

Na moeda local, são 450,81 bilhões de yuans, que representam 19,7% do total atingido entre janeiro e julho

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



**As exportações de Xangai para a UE atingiram 162,19 bilhões de yuans (US\$ 23,6 bilhões); as importações, 288,62 bilhões de yuans (US\$ 42 bilhões)**

**AS TROCAS COMERCIAIS COM A ALEMANHA, O SEGUNDO MAIOR PARCEIRO COMERCIAL DA CHINA, ALCANÇARAM 140,01 BILHÕES DE YUANS (US\$ 20,3 BILHÕES)**

As trocas comerciais de Xangai (China) com a União Europeia (UE), o seu maior parceiro, movimentaram 450,81 bilhões de yuans (US\$ 65,8 bilhões) entre janeiro e

julho, o que representa uma ligeira queda de 0,2% quando comparado ao mesmo período do ano passado.

Segundo a Alfândega de Xangai, o valor alcançado com a União Europeia representa 19,7% do total atingido, de 2,28 trilhões de yuans (US\$332 bilhões). Os valores totais das exportações e importações do maior porto do mundo em transporte de cargas, no período de janeiro a julho, indicam um aumento anual de 3,03%.

Ainda de acordo com informações da autoridade aduaneira, as exportações da metrópole para a UE atingiram 162,19 bilhões de yuans (US\$23,6 bilhões), um aumento anual de 22,5%, enquanto suas importações da UE registraram 288,62 bilhões de yuans (US\$42 bilhões), uma queda de 9,6% em termos anuais.

Já as trocas comerciais com a Alemanha, o segundo maior parceiro da China, alcançaram 140,01 bilhões de yuans (US\$20,3 bilhões), uma queda anual de 4,1%. As exportações e importações com a França totalizaram 53,81 bilhões de yuans (US\$ 7,84 bilhões) — queda anual de 12,1%.

No entanto, as comercializações com a Itália alcançaram 60,82 bilhões de yuans, um aumento anual de 1,4%. Houve aumento de valores, também, nas trocas comerciais com a Holanda, que totalizaram 46,04 bilhões de yuans — alta anual de 13,4%, enquanto com a Bélgica, o valor atingido foi de 28,08 bilhões de yuans, um aumento anual de 39,2%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2022



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

### PORTO ISLÂMICO DE JEDDAH DOBRA VOLUMES COM NOVOS SERVIÇOS NO MARROCOS

Informações: *Port Technology* (25 de agosto de 2022 )



*O Porto Islâmico de Jeddah impulsionou o comércio com Marrocos através da implantação de seis novas linhas de navegação e serviços. Imagem: Port Technology*

A Autoridade Portuária Saudita (MAWANI) escreveu que as rotas resultaram em um crescimento de 117% nos volumes comerciais.

O Porto Islâmico de Jeddah, movimentando quase 5 milhões de TEU em 2021, é um importante nó de transporte para os portos

marroquinos.

O porto abriga quatro terminais e 62 berços multiuso com profundidades que variam de 7,5 metros a 18 metros, e uma capacidade anual de movimentação de 130 milhões de toneladas.

Hoje cedo, a P&O Maritime Logistics anunciou que lançará uma nova rota de contêineres usando Multi-Carrying Vessels (MCVs) em todo o Mar Vermelho. Em parceria com a Unifeeder, a P&O Maritime Logistics (ambas empresas de propriedade da DP World) aumentará a conectividade no Mar Vermelho entre o Porto de Jeddah e o Porto Sudão.

De acordo com a segunda edição do Global Container Port Performance Index (CPPI), desenvolvido pelo Banco Mundial e S&P Global Market Intelligence, os portos do Oriente Médio foram apontados como alguns dos portos mais eficientes do mundo.

O Porto Rei Abdullah da Arábia Saudita liderou o ranking em 2021, com Porto Salalah em Omã, Porto Hamad no Catar e Porto Khalifa em Abu Dhabi seguindo de perto.

Fonte: *O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
Data: 25/08/2022

### PEDÁGIOS PAULISTAS PODERÃO TER REAJUSTE AINDA NESTE ANO, DIZ SITE; ARTESP NEGA

Informações: *Diário do Litoral* (25 de agosto de 2022 )



**Segundo a Artesp, não há informação sobre reajustes para 2022 / TIAGO NEME/GSP**

Uma nota publicada edição do Diário Oficial do Estado de São Paulo do dia 15 deste mês gerou dúvidas a respeito do cumprimento da promessa do governo sobre o congelamento de tarifas de pedágio. Segundo o site InfoMoney, a publicação permite entender que, até o final de 2022, haverá reajustes nas tarifas das praças de pedágios paulistas.

Conforme noticiado pela Gazeta, para evitar o reajuste aos motoristas, o governo estadual deverá compensar as concessionárias pela perda de receita e, para isso, utilizará recursos na ordem de R\$ 400 milhões do orçamento. Segundo a nota do Diário Oficial, para manter as tarifas congeladas, um primeiro pagamento deve ocorrer até o dia 31 deste mês.

Conforme noticiado pela Gazeta, para evitar o reajuste aos motoristas, o governo estadual deverá compensar as concessionárias pela perda de receita e, para isso, utilizará recursos na ordem de R\$ 400 milhões do orçamento. Segundo a nota do Diário Oficial, para manter as tarifas congeladas, um primeiro pagamento deve ocorrer até o dia 31 deste mês.



### O que diz a Artesp

A Reportagem solicitou um posicionamento da Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) sobre a publicação do InfoMoney, que respondeu:

“Está mantida a garantia do Governo do Estado de São Paulo de que não haverá reajuste tarifário dos pedágios em 2022.

O reajuste de 18 das 20 concessionárias que integram o Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo foi suspenso no dia 1º de julho em comum acordo

entre as concessionárias e o governo estadual, que criou uma câmara temática para discutir as formas de compensação. A decisão foi tomada para que não houvesse quebra de contrato.

As concessionárias terão as receitas relativas ao reajuste tarifário ressarcidas pelo Governo do Estado até a definição da data de um eventual aumento.”

Com relação ao uso da verba estadual para compensar as concessionárias, o secretário de Projetos e Ações Estratégicas do Estado, Rodrigo Maia, afirmou no início do mês que “Todo o desequilíbrio desse período vai ser compensado até o fim do ano”.

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

**Data: 25/08/2022**

## SPA REALIZA PESQUISA DE OPINIÃO PARA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE

**Informações: Santos Port Authority (25 de agosto de 2022 )**

A Santos Port Authority (SPA), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, está realizando uma pesquisa de opinião, online, para conhecer os temas que são mais relevantes para a comunidade portuária. A pesquisa é aberta à participação de todos os interessados nas atividades do Porto e servirá de base para o Relatório de Sustentabilidade da Companhia referente ao ano de 2022.

A pesquisa será feita até o dia 31 de agosto. É um formulário breve (cerca de dois minutos para preenchimento). A realização deste levantamento tem por objetivo reafirmar o compromisso da SPA com a transparência e relacionamento com a comunidade, além de estimular boas práticas dos aspectos ESG (Ambientais, Sociais e de Governança).

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

**Data: 25/08/2022**

## DP WORLD AUMENTA RECEITA EM 60% NO PRIMEIRO SEMESTRE GRAÇAS ÀS ÚLTIMAS AQUISIÇÕES

**Informações: Mundo Marítimo (25 de agosto de 2022 )**

**Foto: Mundo Marítimo**

A operadora portuária DP World, com sede em Dubai, registrou um crescimento de receita de 60% no primeiro semestre de 2022, em grande parte graças aos serviços auxiliares de contêiner e seus negócios de alimentação e logística, informa a Alphaliner.

Apesar de um aumento modesto de 2,3% na movimentação de contêineres no período, a receita do grupo atingiu US\$ 7,9 bilhões em janeiro-junho, acima dos US\$ 4,9 bilhões em 2021, enquanto o lucro líquido foi de US\$ 884 milhões contra US\$ 585 milhões.

A DP World atribuiu o aumento a aquisições, fortes operações de feeder e aumento de carga de alta margem.

As três principais regiões do grupo registraram crescimento de receita, mas o maior foi Ásia-Pacífico e Índia, com alta de 66,8%, onde a receita de serviços auxiliares de contêiner aumentou 24% e as recém-adquiridas Feedertech e Unico fizeram fortes contribuições com seus negócios de alimentação e logística.

No Oriente Médio, Europa e África, a receita aumentou 64,5% em receita, a receita de serviços auxiliares de contêiner também aumentou mais de 20%, enquanto as aquisições da Imperial Logistics e da Syncreon aumentaram os lucros. A região da Austrália e das Américas teve um aumento menor de 42,5%.

No geral, a receita por TEU aumentou 9,2%, impulsionada por maiores ganhos de armazenamento.

A empresa reportou anteriormente um desempenho de 39,5 milhões de TEUs no primeiro semestre de 2022, acima dos 38,6 milhões de TEUs do ano anterior, e projeta um crescimento moderado no segundo semestre do ano.

Além disso, espera aumentar sua capacidade consolidada (onde tem participação de controle) em 1 milhão de TEUs durante 2022 e capacidade bruta (incluindo investimentos de capital) em 2,8 milhões de TEUs.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 25/08/2022*

## PORTO DE SUAPE EFETIVA TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM AUTORIDADE MARÍTIMA DO PANAMÁ

*Informações: Guia Marítimo (25 de agosto de 2022 )*



**Imagem: Guia Marítimo**

O Complexo Industrial Portuário de Suape e a Autoridade Marítima do Panamá (AMP) assinaram termo de cooperação técnica, nesta semana, com o propósito de compartilhar experiências inovadoras e exitosas nas operações portuárias e no desenvolvimento de ações socioambientais que promovam o crescimento econômico com sustentabilidade. No encontro, estiveram presentes o diretor de Planejamento e Gestão do atracadouro pernambucano, Francisco Martins; a diretora de Portos, Flor Pitty; e o coordenador de Projetos Estratégicos, Tomás Douglas, ambos da Autoridade Marítima.

Cumprindo agenda na capital panamenha, Francisco Martins, revela que foram definidas, na reunião, as premissas do Memorando de Entendimento com a instituição, autoridade portuária única de 25 portos localizados fora da Zona do Canal do Panamá, também reguladora de cinco terminais privados da megaestrutura com eclusas que faz a ligação dos Oceanos Atlântico e Pacífico, numa extensão de 82 quilômetros.

“Suape hoje é referência em áreas importantes, transcendendo as fronteiras do Brasil num ambiente absolutamente globalizado como a logística do transporte marítimo. Temos buscado, também, aprender muito com parceiros de excelência como a AMP, que tem a responsabilidade sobre terminais em uma estrutura essencial para a logística global de transporte como o Canal do Panamá. Brevemente, teremos formalizada essa cooperação com a assinatura de um Memorando de Entendimento”, afirma Francisco Martins.

O diretor da estatal pernambucana se reuniu, ainda, com representantes do Departamento de Inteligência de Mercado do Canal do Panamá, para atualizar o acordo de cooperação técnica celebrado em 2019. “O setor marítimo de cargas muda a todo tempo. É importante adequar as estratégias às novas necessidades, às novas perspectivas e escutar quais são as expectativas de mercado que estão sendo demandadas pelo canal”, explica o gestor.

O acordo de cooperação técnica entre o Porto de Suape e o Canal do Panamá tem por objetivo criar conexões com parceiros internacionais, assim como a viabilização de novas rotas marítimas. “Isso reflete diretamente no aumento da movimentação de cargas e no incremento nos negócios para o porto”, ressalta o Francisco Martins.

O novo terminal de contêineres que será instalado no Porto de Suape pela APM Terminals, do grupo Maersk, nos próximos meses, foi um dos assuntos abordados pelos representantes do canal, durante o encontro. “Esse empreendimento pode trazer novas oportunidades de negócio e a criação de novas rotas”, finaliza o diretor. Ao final do encontro, os representantes do Canal do Panamá se dispuseram a retribuir a visita do gestor de Suape, anunciando possível viagem ao Brasil para conhecer o Complexo Industrial Portuário de Suape.

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

*Data: 25/08/2022*

## ANTT RECEBE INTEGRANTES DO SETOR DE FERROVIAS PARA ENCONTRO SETORIAL

*Informações: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (25 de agosto de 2022)*



**Imagem: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) recebeu, nesta quarta-feira (24/8), representantes do setor ferroviário para mais um encontro de articulação setorial. Na ocasião, debateram-se três temas: o acompanhamento dos investimentos obrigatórios; a inspeção acreditada em ferrovias; e um estudo acerca do aumento do preço do óleo diesel e o equilíbrio econômico-financeiro dos

contratos de concessão.

O primeiro tópico do encontro tratou do acompanhamento dos investimentos obrigatórios previstos nos contratos da Rumo Malha Paulista SA – RMP, da Rumo Malha Central SA – NMC, da Estrada de Ferro Carajás – EFC (Vale SA), da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM (Vale AS) e da MRS Logística. Foram apresentadas características sobre os planos de investimento tais quais: a existência de prazos determinados para execução dos investimentos; a alocação de riscos como elevação de custo de materiais e insumos, erros, entre outras responsabilidades das concessionárias; e ainda que os modelos de contrato tenham fortes incentivos ao cumprimento dos planos por meio de acréscimos às outorgas e penalidades previstas, por exemplo.

Acerca do modelo de acompanhamento, também foi explicado que esse inclui: o acompanhamento gerencial (status de execução das obras); inspeções amostrais de acompanhamento; atestamento

de conclusão de obras informadas pelas concessionárias; procedimento de averiguações preliminares; e edição de portaria por parte da Superintendência de Transporte Ferroviário da Agência (SUFER /ANTT) definindo procedimentos.

No segundo tópico do encontro, Inspeções Acreditadas em Ferrovias, foram abordados aspectos legais, regulatórios e ainda a experiência da ANTT em visita à Itália, país referência no modelo de inspeções acreditadas em infraestrutura. Foram explicados os conceitos de “avaliação da conformidade”: demonstração de que os requisitos especificados são atendidos; de “requisitos especificados”: elementos que devem ser verificados e podem estar expressos em regulamentos, normas ou especificações técnicas; de “organismo de avaliação de conformidade”: responsável pelos serviços de avaliação da conformidade; e de “organismo de acreditação”: organismo autorizado que realiza a acreditação. Foram abordados desafios da ANTT para a plena internalização de práticas de Inspeção Acreditada, formalizando o acordo de cooperação técnica entre ANTT e Inmetro, categorizando Organismos de Inspeção Acreditada e aprimorando normativos durante o período facultativo de certificação.

Em um terceiro momento, os participantes debateram acerca de pesquisa apresentada pela Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF) que trata do aumento do diesel e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões de ferrovias. As entidades presentes, representantes de usuários, da Agência reguladora e de entes regulados apresentaram suas percepções acerca da situação. Como encaminhamento, foi solicitado que a pesquisa fosse enviada à SUFER, que ficou responsável por analisar as questões apresentadas com o objetivo de propor as soluções mais adequadas, sempre visando ao equilíbrio na relação entre os envolvidos nas atividades e o bem-estar dos usuários.

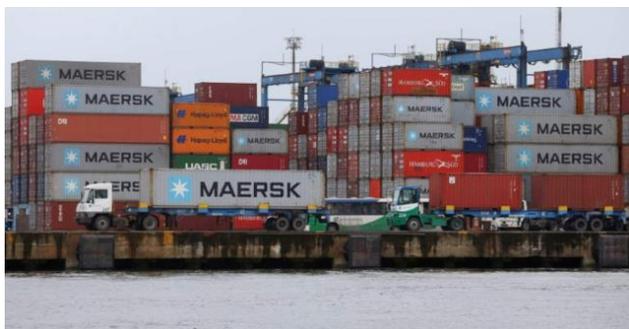
Os encontros de articulação setorial realizados pela ANTT se tornaram importantes instrumentos no processo de aprimoramento regulatório. O diálogo entre representantes dos setores que são objeto de trabalho da Agência permite que sua atividade esteja em compasso com as necessidades de desenvolvimento da infraestrutura, da prestação de serviços, da atratividade econômica da carteira de projetos federais e também da manutenção dos direitos do cidadão que se utiliza dos serviços regulados.

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

*Data: 25/08/2022*

## GREVE NO MAIOR PORTO DA INGLATERRA IRÁ CUSTAR US\$ 800 MILHÕES AO COMÉRCIO GLOBAL

*Informações: Money Times (25 de agosto de 2022 )*



**Mais de 1.900 trabalhadores planejam manter a greve por oito dias. (Imagem: REUTERS/Amanda Perobelli)**

O porto de Felixstowe – o maior da Inglaterra – está parado desde domingo (21) por causa de uma greve geral que vai desde motoristas de guindastes até estivadores. Mais de 1.900 trabalhadores planejam manter a paralisação por oito dias e isso deve gerar prejuízos para o

comércio global.

A empresa de gerenciamento de risco Russell Group estima que a greve causará um impacto de mais de US\$ 800 milhões na cadeia de suprimentos, fazendo com que o comércio seja desviado para portos menores do Reino Unido e também para outros países.

Além disso, as empresas de carga que operam na região já se preparam para atrasos nas entregas, o que pode gerar desabastecimento na Inglaterra. O grupo de transporte Maersk, por exemplo,

alertou que os navios que chegam do Oriente com roupas e componentes eletrônicos devem atrasar o desembarque.

Felixstowe é um dos maiores portos de carga da Europa, movimento cerca de 2 mil cargueiros e 4 milhões de contêineres por ano.

### Greves por todo o Reino Unido

Esta é a primeira greve portuária do país em 30 anos – a Unite, que representa principalmente trabalhadores portuários, pede um reajuste salarial de 7% – e eles não são os únicos.

Na verdade, diversos setores da economia britânica estão parando para exigir salários mais altos.

Em julho, a inflação anual britânica chegou a 10,1% e pode ultrapassar os 13% até outubro, puxada pela alta nos preços de energia, em especial do gás após o início da guerra na Ucrânia. O problema é que os salários não subiram.

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

*Data: 25/08/2022*

## DIÁRIO de PERNAMBUCO

### DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE

### A HISTÓRIA E O DESENVOLVIMENTO DO PORTO DO RECIFE REUNIDOS NO MAIS NOVO MUSEU DO ESTADO

*Por: Diário de Pernambuco*



**Foto: Divulgação.**

Nesta quarta-feira (24) foi assinada, no Palácio do Campo das Princesas, a Ordem de Serviço que autoriza a construção do “Museu do Porto do Recife”, espaço que contará sobre a importância do ancoradouro recifense para o desenvolvimento da cidade do Recife e do Estado, como também reunirá um acervo de peças históricas do trabalho portuário.

Serão cerca de 100 peças dispostas em um imóvel de 100 metros quadrados adjacente à Administração do Porto, no Bairro do Recife. O espaço foi escolhido em virtude da mobilidade e acesso independente, facilitando a visita no futuro. A previsão é que em novembro o equipamento já esteja aberto ao público e agregando ao turismo do Estado.

No total, com a requalificação do espaço e agenciamento do entorno, será feito um investimento de R\$ 171.086,16 (cento e setenta e um mil e oitenta e seis reais e dezesseis centavos).

O presidente do Porto do Recife, Tito Moraes, reforçou a importância de investir em um museu voltado para a história portuária. “Esse é um momento marcante pois sabemos a importância dos museus para as instituições e o Porto do Recife tem muita história. O ancoradouro carrega a representatividade da capital pernambucana e nada mais justo que tenhamos um espaço qualificado como museu para preservar toda essa história”, afirmou Tito Moraes.

Já o Governador Paulo Câmara celebrou a construção de mais um espaço que valoriza a história do povo pernambucano. “O Porto do Recife faz mais uma ação importante para o Estado, de resgate a memória da comunidade portuária recifense e de Pernambuco. Ficamos felizes em saber que o ancoradouro está cumprindo sua missão de receber bem quem chega ao nosso Estado, de movimentar a economia, como também de contar a história da nossa cidade e do nosso povo”, reforçou Câmara.

De porto organizado são 104 anos de história, mas o ancoradouro do Recife estava aqui antes mesmo da vila de pescadores virar a metrópole que conhecemos hoje. E é essa memória que o “Museu do Porto do Recife” irá resgatar através de exposição de ferramentas náuticas de época, instrumentos de trabalho, registros fotográficos e outras peças que fazem parte da comunidade portuária.

Fonte: *Diário de Pernambuco - PE*  
Data: 25/08/2022



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### 'PARA O MERCADO, A PARTE FISCAL DOS PROGRAMAS DOS CANDIDATOS É A QUE MAIS FAZ PREÇO', DIZ EXECUTIVO DO CREDIT SUISSE

Luciano Paiva, diretor de Investimentos do banco, diz que o investidor estrangeiro "está de olho na eleição brasileira" e que o pleito deve funcionar como um “gatilho para os preços dos ativos”

Por *Vitor da Costa — Rio*



***'Para o mercado, a parte fiscal dos programas dos candidatos é a que mais faz preço', diz executivo do Credit Suisse Luciano Paiva, CIO do Credit Suisse. Divulgação***

As eleições devem exercer maior influência sobre os preços dos ativos brasileiros até o fim do ano, à medida que o mercado for colhendo sinais mais fortes sobre qual será a proposta de gestão das contas públicas dos dois principais candidatos à Presidência. Essa é a avaliação do diretor de Investimentos (CIO) do Credit Suisse Brasil, Luciano

Paiva.

Passado o pleito, o executivo prevê uma espécie de gatilho para papéis brasileiros, já que o diferencial de juros altos ajuda a dar atratividade ao mercado local.

Responsável pela parte de alocação das carteiras dos clientes o banco, Paiva acredita que o Federal Reserve (Fed), o banco central americano, deve promover um aumento mais gradativo dos juros daqui para frente, o que favorece economias emergentes como o Brasil.

Em entrevista ao GLOBO, ele prevê para o cenário macroeconômico do Brasil em 2023 uma tendência de crescimento menor, com inflação mais comportada, porém, ainda acima do teto da meta do Banco Central.

#### **Após os recentes dados de inflação e ata da última reunião, podemos esperar um Fed menos agressivo em relação ao aumento das taxas de juros?**

Desde a reunião, mudamos um pouco a cabeça. Vínhamos com a impressão de que o Fed estava muito preocupado com a inflação e relativamente menos preocupado com a atividade econômica.

No dia da reunião, aquela comunicação do Jerome Powell (presidente do Fed) já mudou um pouco essa percepção. O Fed parece que está virando um pouco a chave. Não quer dizer que ele não esteja preocupado com a inflação, mas o nível de preocupação com a atividade econômica começa a ficar mais relevante.



Para nós, ele desacelera o ritmo de alta de juros. O próximo movimento está com muita cara de ser 0,50 ponto percentual e, eventualmente, o que ele pode vir a fazer é dar uma prolongada no ciclo de aperto monetário.

No final das contas, talvez, ele chegue a uma taxa de juros mais alta que o mercado estava precificando, mas em um ritmo que faça menos choque no mercado financeiro.

### ***Vimos uma melhora recente do nosso mercado, tanto no Ibovespa como nos juros futuros. Isso se deve a que fatores?***

Tenho olhado para três grandes fatores para entender o apetite ao risco aqui no Brasil. O primeiro deles é o externo. Essa histórica do banco central americano dando a sinalização de que talvez o aperto monetário seja mais gradativo, com o mercado digerindo isso com mais tranquilidade.

O segundo elemento é o Banco Central brasileiro. Temos um BC que está dando todos os sinais de que o ciclo de aperto de juros está terminando. Eventualmente, tem mais 0,25 ponto percentual em Selic em setembro, mas acho que se o BC puder, ele nem dá.

Aqui no Brasil, a próxima discussão é quando o juro cai. Eventualmente, no segundo semestre de 2023, temos reduções de Selic e o mercado sempre tenta precificar isso. Isso ajuda a melhorar o apetite por risco na Bolsa.

Coluna Capital: Lucro das empresas brasileiras na Bolsa afunda 44% — mas bancos saem ilesos. O terceiro elemento que talvez seja o mais difícil para a gente fazer uma análise quantitativa são as eleições e a questão fiscal, que está muito ligada às eleições. Enquanto a eleição está na mesa de discussão, você tem um elemento de incerteza maior.

Independentemente de quem venha ganhar a eleição, essa preocupação com o que acontece no lado fiscal e no orçamento público é algo que fica mais à flor da pele no momento eleitoral.

As sinalizações mais recentes são de que tanto Bolsonaro quanto Lula, que hoje são os candidatos com maior probabilidade de vencer as eleições segundo as pesquisas, têm algum tipo de reconhecimento de que você precisa ter uma âncora fiscal.

A gente sabe que nenhum dos dois morre de amores pela âncora que vinha sendo utilizada até agora. Tem iniciativas diferentes de ambos os lados, mas o simples fato de ambos terem sinalizado nas últimas semanas que algum tipo de preocupação fiscal vai fazer parte do governo, ainda que falte muito aqui em termos de entender qual é essa âncora nova que pode surgir, ajuda um pouco no humor do mercado.

### ***As recentes medidas de corte de tributos por parte do governo federal dificultam a atuação do Banco Central no controle da inflação?***

É um dos fatores que preocupa. Você teve redução de alguns tributos e aquela revisão da questão de energia elétrica. Não são coisas que a princípio a gente olhe para frente e constante como sustentáveis. Tudo vai depender um pouco do projeto de governo, mas precisamos entender qual é a necessidade de arrecadação em 2023 e 2024 para entender se esse tipo de redução de tributo vai poder ser estendida ou não.

Se pegarmos os componentes de inflação, há outros mais voláteis e talvez, agora, a gente tenha um ambiente mais favorável, com a diminuição dos preços de commodities, notadamente, o petróleo.

O grande risco que me incomoda é a inflação de serviços. Se a gente pegar preços de serviços antes da pandemia, eles rondavam no patamar de 8% a 9% ao ano. Durante a pandemia, isso caiu muito, e agora ele está voltando perto desse patamar de 8% e 9% ao ano.



### ***Como você avalia a posição relativa do Brasil na comparação com outros emergentes?***

Quando a gente pensa em valuation (avaliação de ativos), o Brasil parece estar relativamente barato. Olhando para frente, minha animação com preços de commodities não é tão grande. Nesse sentido, esse grande captador de dinheiro no Brasil no primeiro quadrimestre deste ano não deve ser tão grande nos próximos meses.

De outro lado, estamos com essas taxas de juros que são ímpares. Se você olhar para outros países que tenham a organização do mercado financeiro minimamente comparável com o Brasil, ninguém paga taxas de juros nem reais nem nominais tão altas.

O que podemos ter daqui para frente é uma captação muito por conta do valuation do mercado de renda fixa.

O risco aqui é o ciclo do Fed se estender mais do que estou imaginando. Estou supondo que a taxa nominal nos EUA vai ser um pouquinho maior do que o mercado está trabalhando hoje, que é na faixa de 3,5% e 3,75%. Se os juros subirem mais do que isso dificulta para Brasil e para os demais emergentes.

O gatilho para o diferencial voltar a fazer diferença é a eleição. A gente sabe que o estrangeiro está de olho na eleição brasileira.

No primeiro semestre, tivemos um mercado olhando muito mais para o que ocorria no exterior do que internamente. As eleições devem exercer maior influência com o início da campanha?

Duas coisas que fazem sentido a gente pensar é que praticamente um ano atrás, no 7 de setembro, tivemos aqueles atos contra o STF que, de alguma forma, podem ter antecipado o fervor político.

Parte da discussão foi antecipada lá para o 7 de setembro do ano passado. Daqui até a eleição acontecer, tem o risco de vermos alguns balanços. Muito provavelmente passada a eleição, ou quando ficar mais claro o vencedor, talvez você te esse gatilho para os preços dos ativos se direcionarem para o lado que for.

### ***Vocês têm recebido maiores questionamentos sobre a eleição, se comparado com ciclos anteriores?***

Diria que está na média. A discussão hoje é mais apaixonada, mas na prática quando você vê onde o investidor está colocando o dinheiro não é tão diferente de ciclos eleitorais anteriores.

Ouçoo muita gente perguntando se deveria ter mais exposição lá fora, ou comprar dólar, derivativo de dólar, ou mandar dinheiro para fora. Essa conversa é mais delicada, porque, em média, o investidor brasileiro tem uma exposição internacional menor na comparação com outros emergentes.

Estruturalmente, a gente acha que o nosso investidor pudesse diversificar um pouco as geografias. O mais simples é ficar no CDI e, na hora que o cenário estiver um pouco mais claro, você vai para ativos de risco.

Tem toda a agenda de costumes e política social que é discutida no âmbito político, mas, para o mercado financeiro, essa parte fiscal é a que mais faz preço.

O teto de gastos é uma regra que está lá, mas foi muito flexibilizada. O que aprendemos nos últimos trimestres é que uma PEC não é tão difícil de ser aprovada.

Esperamos alguma âncora nova. O Paulo Guedes (ministro da Economia) tem discutido com algumas pessoas uma meta de endividamento. É uma âncora factível. Se ela tiver sido bem desenhada, com todos os elementos transparentes, o mercado, talvez, aceite.

Do lado da proposta do PT, eu não vi nada muito concreto ainda, mas vejo o PT colocando essa discussão de alguma forma. O candidato Lula esteve reunido com empresários recentemente e destacou que sabe a importância de se ter alguma âncora fiscal.

Isso que, na margem, traz algum alento para o mercado. O grande desconforto é entender qual vai ser âncora e se de fato ela será respeitada, porque, de fato, o teto de gastos passou a não ser respeitado.

### **Quais são as perspectivas para 2023?**

Olhando do ponto de vista internacional, a atividade global mais fraca atrapalha. Por outro lado, tem um cenário de mais clareza sobre os passos do Fed. O resumo para 2023 é crescimento menor, com inflação mais comportada, mas ainda em cima da meta, e a discussão de quando o BC pode começar ou não a cortar juros a partir de algum momento na virada do primeiro para o segundo semestre.

### **O rumo das commodities, pensando também em China, será um fator preponderante para a nossa economia?**

O BC tem uma confiança um pouco maior do que nós que a queda dos preços de commodities ajudam a reduzir a inflação. Temos um pouco mais de receio que o câmbio jogue na direção contrária.

No fim das contas, para a economia brasileira, a gente sabe que o preço de commodities foi muito benéfico entre 2003 e 2008. Mas naquele período, tínhamos superávits primários.

Na combinação de fatores, o lado fiscal ajudava muito. A dúvida agora é o quanto o fiscal vai ajudar ou não. Acho que a inflação desacelera, mas ainda não chegamos no centro da meta. Fica para 2024 ter uma inflação de volta para perto da meta.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 25/08/2022*

## **AS PRÓXIMAS BOAS NOTÍCIAS PARA BOLSONARO NA ECONOMIA**

Na semana que vem, IBGE deve divulgar número forte do PIB no segundo trimestre e nova queda do desemprego

*Por Alvaro Gribel*



*Bolsonaro e Paulo Guedes Pablo Jacob/Agência O Globo*

A economia deve dar duas boas notícias para Bolsonaro na próxima semana. Na quinta-feira, o IBGE vai divulgar o PIB do segundo trimestre, com expectativa de alta em torno de 1%, segundo projeções do mercado financeiro. Já a taxa de desemprego de julho deve mostrar nova queda, na quarta-feira, o que pode levar o indicador para 8,7%, segundo a LCA Consultoria.

O economista Sérgio Vale, da MB Associados, espera que o PIB cresça 1% sobre o primeiro trimestre. Já Luis Otávio Leal, do banco Alfa, estima 0,9% de crescimento. Ambos os números são fortes, levando-se em consideração a alta de 1% já registrada no primeiro trimestre.

Os dois economistas têm explicações parecidas para explicar o PIB. As exportações que subiram 5% no primeiro trimestre devem continuar fortes no segundo. O Brasil está sendo beneficiado pela alta dos preços das commodities, que disparou após o início da guerra entre Rússia e Ucrânia. Isso ajuda empresas como a Vale, a Petrobras e todo o agronegócio.



Além disso, dizem, há a retomada do setor de serviços, que ainda se recupera dos piores momentos da pandemia, e o consumo das famílias, beneficiado pela melhora no mercado de trabalho e pelas medidas de estímulos do governo.

- Pela lógica do consumo, há os estímulos, mas a melhora do mercado de trabalho foi surpreendente – explicou Leal.

Essa melhora deve continuar em julho, com a nova queda da taxa de desemprego, segundo a LCA. O país tem gerado postos de trabalho com salários mais baixos, mas o aumento da população ocupada tem garantido o crescimento da massa do rendimento real, o que ajuda o consumo.

Para explicar a mudança nas projeções do mercado este ano, que chegaram a 0,2%, pelo Boletim Focus e agora estão em 2%, Leal pontua que os estímulos foram muito fortes, além do efeito imprevisível nas exportações, causado pela guerra. Somente no primeiro semestre, as medidas do governo chegaram a R\$ 168,5 bilhões

- O que mudou foi que as medidas tomadas pelo governo desde a virada do ano, como o aumento do Auxílio Brasil, de R\$ 220 para R\$ 400, a elevação do salário-mínimo em 10%, a antecipação do 13º dos aposentados e pensionistas do INSS e a liberação de até R\$ 1.000 das contas do FGTS injetaram R\$ 168,5 bilhões na economia e tiveram um impacto maior do que o previsto sobre a atividade – disse.

Sérgio Vale alerta que, apesar dos bons números, o cenário para frente continua sendo de desaceleração para o Brasil. Por isso, o mercado espera alta de apenas 0,5% no PIB do ano que vem. Os novos estímulos do governo com a PEC eleitoral e os cortes de impostos empurrarão o impacto na atividade para depois das eleições.

- As commodities estão desacelerando, os serviços estão chegando no teto, pós-recuperação, e os juros já estão fazendo efeito na inadimplência. É mais crescimento este ano e menos no ano que vem, agravado ainda pelos desmandos fiscais que vão trazer riscos adicionais para a economia em termos de juros e câmbio – explicou Vale.

Como mostrei na coluna “Herança Maldida”, as projeções são de piora para vários indicadores do país em 2023, como PIB, dívida do governo e inflação. Para o governo e a campanha de Bolsonaro, no entanto, o que importa são as boas notícias até outubro. Resta saber se isso será suficiente para reverter o quadro das eleições.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 25/08/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### CONFIANÇA DO CONSUMIDOR SOBE 4,1 PONTOS EM AGOSTO ANTE JULHO, DIZ FGV

Resultado positivo tem influência da melhora no mercado de trabalho e da desaceleração da inflação

*Por Daniela Amorim*

RIO - A confiança do consumidor subiu 4,1 pontos em agosto ante julho, na série com ajuste sazonal, informou nesta quinta-feira, 25, a Fundação Getúlio Vargas (FGV). O Índice de Confiança do Consumidor (ICC) ficou em 83,6 pontos. Em médias móveis trimestrais, o índice avançou 2,7 pontos.

“A confiança dos consumidores em agosto volta a apresentar resultados positivos motivados pela melhora das expectativas em relação aos próximos meses”, avaliou Viviane Seda Bittencourt, coordenadora das Sondagens do Instituto Brasileiro de Economia da FGV (Ibre/FGV), em nota oficial.

“Existe uma visão mais favorável sobre o ambiente econômico no curto prazo, que pode estar sendo influenciado pela melhora do mercado de trabalho e desaceleração da inflação. Isso contribui para o aumento do ímpeto de compras, que ocorre de forma mais intensa para as classes de renda mais altas. Embora o cenário político ainda possa gerar turbulências nesse cenário nos próximos meses”, completou.

Em agosto, o Índice de Situação Atual (ISA) cresceu 1,4 ponto, para 71,7 pontos. O Índice de Expectativas (IE) subiu 6 pontos, para 92,6 pontos.

A satisfação dos consumidores sobre a situação econômica no momento atual avançou 1,9 ponto, para 79,8 pontos. A percepção sobre a situação financeira familiar variou 0,8 ponto, para 64,1 pontos, nível ainda baixo em termos históricos.

O ímpeto para compra de bens duráveis cresceu 11,3 pontos, para 79,0 pontos, maior nível desde dezembro de 2019, quando estava em 81,7 pontos. O quesito que mede a situação econômica nos próximos seis meses avançou 4,6 pontos, para 109,3 pontos, terceira alta consecutiva. Já o componente que mede as perspectivas sobre a situação financeira nos próximos meses teve uma elevação de 1,1 ponto, para 90,4 pontos.

A análise por faixa de renda mostrou melhora da confiança em todos os grupos de renda familiar. A alta foi mais branda entre as famílias mais pobres: 2,2 pontos em agosto ante julho, para 75,0 pontos. Entre os mais ricos, o aumento foi de 4,0 pontos, para 90,0 pontos.

A Sondagem do Consumidor coletou entrevistas entre os dias 1 e 22 de agosto.

**Fonte:** O Estado de São Paulo - SP

**Data:** 25/08/2022

## BRASIL SE MOSTRA COMO UMA ALTERNATIVA À TURBULÊNCIA GLOBAL DE CADEIAS PRODUTIVAS; LEIA ARTIGO

Temos mão de obra barata, alinhamento institucional com o Ocidente e importante mercado consumidor

*Por Anderson Trautman Cardoso*



A pandemia abriu uma oportunidade singular para o Brasil. Seus impactos fizeram o mundo perceber que não se pode transferir toda a base produtiva para a Ásia. Se por um lado essa transferência colabora com a redução de custos, por outro deixa cadeias produtivas suscetíveis a crises.

**Temos mão de obra barata, alinhamento institucional com o Ocidente e importante mercado consumidor**  
**Foto:** Jason Reed/Reuters

Agora, quando se discute a redistribuição das cadeias de suprimento, o Brasil surge como um player importante. Temos mão de obra disponível e barata, maior alinhamento institucional com o Ocidente e um importante mercado consumidor.

Crises como a dos semicondutores, geradas por turbulências internacionais, como a guerra da Ucrânia, colocam em xeque a interdependência da produção. Dependem demais de outros países



Já faz vozes mais radicais defenderem a repatriação de todos os elos das cadeias produtivas. A redução da dependência, no entanto, passa mais pela diversificação da produção para vários países, mantendo a globalização.

É justamente aí que entra o Brasil. É hora de liderarmos um pacto pela inovação. A área de saúde, por exemplo, representa 9% do nosso Produto Interno Bruto (PIB) e gera mais de 20 milhões de empregos, mas ainda dependemos de outros países para ter insumos.

O setor de óleo e gás vive situação semelhante. O petróleo está em nossa costa, mas as plataformas que o extraem são produzidas fora daqui, mesmo tendo à disposição modernos e eficientes estaleiros, como os de Rio Grande e São José do Norte, no sul gaúcho.

Há, ainda, a cadeia de fertilizantes, afetada pelo conflito na Ucrânia. Hoje, 85% do produto usado em nossas lavouras é importado e pago em dólar. O que poucos lembram é que, quando eclodiu a crise na Petrobras, a companhia era a maior produtora de fertilizantes nitrogenados do País.

Durante seu plano de recuperação, a estatal deixou esse mercado de lado e os governos não agiram para fomentá-lo. O resultado? Pouco avançamos, mesmo tendo potencial e matéria-prima suficientes para incrementar nossa produção.

Precisamos lembrar e repetir: o Brasil tem tudo para tornar-se uma potência mundial. Condições climáticas, disponibilidade de área, recursos naturais, mão de obra. Investindo em educação, em inovação e em infraestrutura, e fazendo as necessárias reformas – especialmente a administrativa e a tributária –, o Brasil pode, sim, ser uma grande potência. Mas depende de nós. / PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO DE ENTIDADES EMPRESARIAIS DO RIO GRANDE DO SUL (FEDERASUL), É VICE-PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS E EMPRESARIAIS DO BRASIL (CACB)

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 25/08/2022



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DOS EUA DISPARA COM A GUERRA

País deverá bater recorde de vendas com embarques para a Europa, que está cortando suas compras de energia da Rússia

Por *Bloomberg — De Nova York*

Em um mundo que vive umas das piores crises energéticas da história, os EUA estão se tornando um dos principais exportadores de petróleo para países que terão de ampliar o consumo do combustível. Washington deve permanecer nessa posição nos próximos meses, pois a capacidade da Opep+ [a Organização dos Países Exportadores de Petróleo, mais dez países, incluindo a Rússia] de aumentar a sua produção é limitada e a União Europeia vai cortar a maior parte das compras de petróleo russo em dezembro.

Os EUA conquistaram fatia de mercado em toda a Europa. Os novos clientes provavelmente manterão os volumes de compra nos próximos dois anos, já que outros produtores, incluindo os do Mar do Norte e da África Ocidental, não conseguem aumentar sua produção, disse Conor McFadden, chefe do setor de petróleo do grupo Trafigura na Europa, à Bloomberg.

Embora o fim das liberações de exploração das reservas de petróleo americanas neste segundo semestre deva desacelerar as exportações, é improvável que a tendência seja afetada no longo



prazo, de acordo com uma pesquisa com analistas do setor. As empresas que extraem petróleo nos EUA vêm ampliando a produção, mesmo que a taxas moderadas, e a capacidade de refino do país não deve aumentar, deixando mais petróleo para exportação.

As exportações semanais ultrapassaram 4 milhões de barris por dia durante semanas consecutivas pela primeira vez desde que a proibição de exportação de petróleo foi encerrada, no final de 2015, segundo os dados da Administração de Informações sobre Energia dos EUA divulgados ontem.

Espera-se que as exportações de petróleo dos EUA neste ano atinja uma média entre 3,3 milhões de barris por dia para até 3,6 milhões de barris por dia, superando os quase 3 milhões em 2021, segundo analistas de petróleo da ESAI Energy, Rapidan Energy Group e Kpler consultados pela "Bloomberg".

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 25/08/2022**

### **CBO OLHA PARA IPO E COMPRA DE CONCORRENTES**

Após concluir o que chama de terceira onda de crescimento, empresa espera condições favoráveis para lançar ações e vê consolidação como natural

**Por Fábio Couto — Do Rio**

Depois de concluir o que classifica como sua terceira onda de crescimento, a Companhia Brasileira de Offshore (CBO) vai "hibernar" para absorver a aquisição de dez barcos de apoio a atividades offshore antes de iniciar um novo ciclo de expansão. Com 44 embarcações, a empresa é uma das maiores do país na oferta deste serviço para petroleiras. Ao mesmo tempo que expande oferta de embarcações, a CBO estuda lançamento de ações e vê espaço para consolidação no setor.

Em 2019, a CBO comprou dez embarcações, cada uma por cerca de um terço do valor de uma nova, aproveitando-se de um cenário iniciado cinco anos antes, quando a oferta era muito maior do que a demanda, o que levou à queda das taxas diárias de afretamento. O cenário naquela ocasião se deu por causa da crise econômica, do alto endividamento da Petrobras - que resultou, posteriormente, num amplo programa de desinvestimentos - e pelo impacto das investigações da Operação Lava-Jato. A companhia suspendeu ou reviu contratos que deixaram segmentos da indústria com capacidade ociosa.

A empresa fez estudos de mercado, que apontaram a aquisição de embarcações como um caminho mais rápido para crescer. "A partir de 2018, a gente estudou esse mercado para saber para onde estávamos indo, pois entendemos que a CBO não ia continuar crescendo construindo embarcações", disse o diretor-técnico comercial da companhia, Marcelo Martins.

Ele ressaltou que o cenário que vislumbraram no passado começou a se concretizar recentemente: as taxas diárias voltaram a crescer. "Quem comprou, comprou", brincou o diretor-presidente, Marcos Roberto Tinti. Os dois últimos barcos desta aquisição entraram em operação neste mês.

A CBO pertencia ao grupo Fischer, tradicional armador brasileiro, até ser comprada, em 2013, pela Vinci Partners e pelo Pátria Investimentos, além do braço de participações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDESPar). Hoje a empresa não descarta adquirir companhias do setor, até porque enxerga que a consolidação é um movimento natural num segmento em que cinco ou seis operadores detém 50% a 55% do total de embarcações. O restante, afirmou Tinti, está na mão de outras 40 companhias.

"O mercado é pulverizado", disse Tinti. Uma mostra do poder de fogo da CBO se deu em setembro do ano passado, com a aquisição da filial brasileira da italiana Finarge, por US\$ 94,4 milhões. Com a compra, a companhia incluiu cinco embarcações na frota - quatro, já com contratos com a Petrobras.



Segundo o diretor-presidente, a CBO está preparada para a realização de um IPO - a empresa possui capital aberto desde 2015, mas ainda não está listada em bolsa. A emissão de ações depende apenas da melhoria das condições de mercado: “A empresa está pronta, estruturada. Temos conselho de administração com dois conselheiros independentes”, afirmou Tinti.

Um caminho natural para a CBO - e todo o setor - é o da oferta do afretamento para o segmento de eólicas offshore, que ainda está em gestação no país. Tinti e Martins salientam que o tema ainda depende de marco regulatório, porém, uma forma de acelerar a implantação das eólicas marítimas seria a adaptação da lei 9.432, voltada para a navegação, que em vez de tratar de atividades de exploração e produção de petróleo, poderia ter a redação alterada para atividades de exploração e produção de energia.

“Já temos um marco regulatório pronto, vamos usar no mercado de eólica offshore”, disse Martins. “E saindo os primeiros campos, como aconteceu lá atrás, virão a reboque os investimentos e a necessidade de embarcações”, completou Tinti.

Um dos insumos principais para a operação dos barcos de apoio é o óleo combustível, altamente poluente e emissor de gases de efeito estufa. O modelo de negócios da CBO prevê que o custo do combustível seja do cliente, mas como forma de agregar valor ao serviço e enquadrar-se aos critérios ESG, a empresa desenvolveu um projeto em que busca reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> - dentro da meta de zerá-las até 2025. Para acelerar o cumprimento do objetivo, a empresa vem comprando créditos de carbono desde setembro do ano passado, informa Martins.

Em paralelo, a companhia está realizando estudos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) em busca de soluções alternativas ao óleo combustível. Uma das linhas de pesquisa envolve o uso de propulsão elétrica e baterias em embarcações. Também analisa a possibilidade de se adotar o gás natural no lugar do óleo combustível, na modalidade liquefeita. O problema, segundo os executivos, é que o suprimento carece de uma infraestrutura ainda inexistente.

A empresa também acompanha o movimento de seus concorrentes europeus, para o uso de hidrogênio verde como substituto dos fósseis. Nessa linha de estudos, ainda preliminares, a CBO analisa alternativas como o etanol. “Eu não posso falar muito, não posso dar ‘spoiler’, mas combustíveis alternativos estão na pauta da CBO e estamos trabalhando com força neste sentido”, afirmou Tinti.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 25/08/2022**

## VIRADA NOS MERCADOS DE PETRÓLEO PODE TER VIDA CURTA

A queda atual nas cotações do barril tem mais relação com menor demanda e isso pode se reverter rapidamente no futuro

**Por Derek Brower — Financial Times**

Em meio à crise de energia que engole a Europa, os mercados internacionais de petróleo têm proporcionado um leve alívio, uma vez que os preços recuaram diante da preocupação dos operadores com a economia mundial. A virada de maré, porém, pode ter vida curta.

Por enquanto, o petróleo mais barato vem sendo bem recebido pelos líderes mundiais, que lutam contra as maiores taxas inflacionárias em décadas. O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, cujos índices de aprovação encolheram quando os preços da gasolina subiram há alguns meses, não desperdiçou a oportunidade para dizer aos americanos que suas viagens de carro voltaram a ficar mais baratas.

Os mercados de petróleo não caíram nos cenários apocalípticos a respeito dos quais analistas de energia alertavam há apenas seis meses, quando um choque no estilo dos anos 1970 parecia



inevitável diante da demanda pós-pandemia, em crescimento desenfreado, e da possibilidade de novas interrupções no fornecimento.

### ***As grandes petrolíferas vêm comprometendo menos capital para a área de produção do que antes da pandemia***

O J.P.Morgan projetou que o petróleo referencial Brent poderia chegar a US\$ 300 por barril, se as sanções ocidentais à Rússia resultassem em uma grande paralisação na indústria petrolífera do país. Nesta quarta-feira (24), fechou a US\$ 101,22, queda de 28% desde o pico de 2022, de cerca de US\$ 140, dias após a Rússia ter invadido a Ucrânia em fevereiro.

Ainda é um valor alto a se pagar pelo petróleo - quase o dobro da cotação média de longo prazo e mais do que suficiente para continuar gerando lucros para produtores pelo mundo, do Texas ao Kremlin. Ainda assim, está longe de ser um choque de preços.

Mas ninguém deveria ficar muito otimista com o atual mercado mais moderado. Os preços do petróleo podem cair por bons motivos (como avanços tecnológicos que reduzem a demanda ou liberam mais oferta), mas também, por maus motivos, como uma recessão. E o atual mercado de petróleo não está em bom estado.

O preço está caindo não porque há oferta ampla, mas porque a inflação cada vez maior e taxas de juros em alta provocam temores de recessão, em especial na Europa.

A atual demanda desaquecida por petróleo na China também pesa, em um mercado que passou a depender da sede implacável do país por mais petróleo.

Onde há oferta ampla, isso se dá de forma inesperada, como na Rússia, já que as sanções ocidentais mal atingiram o setor de petróleo, ou de forma não natural, como nos Estados Unidos, onde Biden decretou que o petróleo dos estoques emergenciais nacionais fosse despejado no mercado. Isso tem ajudado a conter os preços, mas um mercado que é mantido sob controle pela decisão de um governo não configura uma situação natural.

Alguns fatores que estão contendo os preços têm data para acabar. O programa de liberação do petróleo emergencial EUA termina em novembro, e esses estoques terão que ser reabastecidos. Em dezembro, Europa e Reino Unido deverão proibir a contratação de seguros para navios transportando petróleo da Rússia - medida que pode reduzir as exportações russas em um grau que as sanções até agora não conseguiram.

Os temores quanto à economia, na verdade, ainda não atingiram a demanda. Uma recessão profunda poderia virar de ponta-cabeça todos os fundamentos dos mercados de commodities, como na década de 1980. Mas recessões curtas costumam reduzir a demanda por petróleo apenas por pouco tempo: quando as economias se recuperam, o consumo também o faz.

Por sua vez, os fundamentos da oferta e da demanda, que tanto assustavam os analistas de petróleo há alguns meses, continuam à espreita, sob a superfície do mercado. A capacidade de produção ociosa da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) está diminuindo. Até a produção real do cartel agora está bem abaixo de suas próprias cotas.

O principal produtor da Opep, a Arábia Saudita, que tem bastante capacidade de produção ociosa, já discute novos cortes de produção para dar sustentação aos preços - uma ideia que poderia neutralizar qualquer petróleo extra proveniente do Irã, se as sanções sobre o país forem aliviadas.

O investimento em nova produção fora da Opep continua fraco. Wall Street reluta em financiar mais projetos de combustíveis fósseis que poderiam acabar se tornando obsoletos pelas políticas climáticas. As grandes petrolíferas vêm comprometendo menos capital para a área de produção do que antes da pandemia. Os investidores estão forçando as produtoras de petróleo xisto dos EUA,

antes prolíficas, a gastar o filão que ganharam com os altos preços deste ano em dividendos, e não em dispendiosas novas perfurações. mundial adicional acabaram.

Uma menor oferta de combustíveis fósseis por parte dos produtores poderia soar como boa notícia para o clima. Não o será, contudo, se isso induzir a um choque de preços como o enfrentado pela Europa com o gás, que obriga os governos a subsidiar o consumo. Além disso, os consumidores mostram poucos sinais de que abandonarão o petróleo no curto prazo.

Haverá dificuldades para que a oferta se mantenha. Uma recessão ou a liberação de mais petróleo emergencial podem até mascarar essa realidade por algum tempo. Mas isso só tornará o próximo ciclo de alta mais severo.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 25/08/2022**

### GOVERNO FACILITA PRODUÇÃO DE EMBARCAÇÕES PARA EXPORTAÇÃO

Uma das mudanças é a possibilidade de uma embarcação ser produzida utilizando o regime de drawback mesmo se o fabricante não tiver um comprador definido

**Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília**



— Foto: Divulgação/Euronav

O governo alterou as regras dos regimes de drawback para a produção de embarcações, informou o Ministério da Economia nesta quinta-feira (25).

Drawback é um regime aduaneiro especial no qual a cobrança de tributos é suspensa ou eliminada quando são adquiridos insumos para a fabricação de bens destinados ao mercado externo. É uma forma de incentivo à

exportação que respondeu, no ano passado, por vendas de mais de US\$ 61 bilhões, segundo a pasta.

Uma das alterações, de acordo com o Ministério da Economia, é a possibilidade de uma embarcação, tanto para o segmento naval quanto para o náutico, ser produzida utilizando o regime de drawback mesmo se o fabricante não tiver um comprador definido. Até então, era necessário apresentar cópia do contrato de industrialização para se enquadrar no drawback.

“Os produtos poderão ser oferecidos no mercado praticamente à pronta entrega, o que tende a contribuir para o dinamismo da indústria local e dos serviços vinculados ao turismo em território nacional”, diz em nota o Ministério da Economia.

Segundo a pasta, não há prejuízo aos controles hoje exercidos pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex). A venda da embarcação deverá ocorrer dentro de um prazo previamente estabelecido e a operação deverá ser comprovada perante órgão responsável.

A alteração consta da Portaria 208/2022, publicada na edição de hoje no Diário Oficial da União. Também foram alteradas exigências antes feitas a empresas comerciais exportadoras que utilizam o regime de drawback suspensão. Elas terão o mesmo tratamento dispensado às trading companies. “Para encerrar o regime, nesses casos, será necessário apenas vincular ao ato concessório de drawback o documento fiscal enviado pela indústria para a empresa comercial exportadora, referente à remessa da mercadoria”, informa o Ministério da Economia.

A portaria ainda adaptou as regras do drawback à Lei do Ambiente de Negócios (14.195/2021), que dispensou o uso de navios de bandeira brasileira no transporte de mercadorias que se utilizam de benefícios nos tributos cobrados na importação. A norma do drawback já previa a dispensa desse requisito. Na portaria editada hoje, a previsão de dispensa foi eliminada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### SETOR MARÍTIMO CARECE DE MÃO DE OBRA DE PROFISSIONAIS GRADUADOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 24 Agosto 2022



Instabilidade histórica do segmento naval brasileiro, que alterna períodos de alta demanda com outros de crises extremas, afasta – quase naturalmente – o interesse dos jovens em ingressarem na carreira

Uma investigação realizada pelo escritório LP Law – especializado em Direito Empresarial e Marítimo – em torno das contratações de mão de obra de profissionais com ensino superior, seja para atuação em portos e terminais portuários ou dentro dos navios, apontou que o mercado não disponibiliza um número suficiente de pessoas graduadas, para

atenderem à crescente demanda do setor. E a tendência é aumentar esse gargalo em pouco tempo, considerando a chegada de novas plataformas e desenvolvimento de novos campos no Brasil.

Em dezembro de 2021, um relatório da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) informou que a frota em águas nacionais somava 393 embarcações, 19 a mais em relação ao final de 2020. Outros dados da instituição apontaram que o número de concorrências para contratação de embarcações de apoio marítimo no país, entre junho do ano passado e meados de fevereiro de 2022, totalizava cerca de 30 licitações voltadas, principalmente, para a manutenção de frota.

“Nosso levantamento foi feito junto a dezenas de gestores de empresas, que empregam operações de navegação no estado do Rio de Janeiro, e que relataram suas dificuldades de contratação no atual cenário. Ainda fizemos análises de dados das duas escolas de formação de oficiais do país – o Ciaga (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha) e o Ciaba (Centro de Instrução Almirante Brás Aguiar) –, sediadas no Rio e em Belém (PA)”, informou a advogada trabalhista Raquel Saab, do escritório LP Law, à Portos e Navios.

Ela destacou que as duas instituições de ensino comportam 600 alunos, em cursos de três anos de duração: “Teoricamente, deveriam ser formados – em média – 400 alunos por ano, mas a realidade tem sido outra. Em média, são formados 300 alunos no Ciaga e no Ciaba, anualmente, sendo 50% em náutica e a outra metade em máquinas. Esses oficiais são facilmente empregados em navios e em áreas técnicas e de HSE (Saúde, Segurança e Meio Ambiente, em português) em terra”.

Para a categoria de guarnição, o problema é similar. “A formação nas duas escolas, em média, é de 60 profissionais em cada uma, um número insuficiente para atender ao mercado. Ainda vale ressaltar que a formação é curta e não há ensino da língua inglesa, o que representa uma barreira para a contratação desses profissionais para atuarem em embarcações estrangeiras”, disse Raquel.

Em sua opinião, a instabilidade histórica do setor naval brasileiro, que alterna períodos de alta demanda com outros de crises extremas, afasta – quase naturalmente – o interesse dos jovens em ingressarem nessa carreira. “Faltam estímulos e políticas contínuas, que podemos apontar como razões para esse déficit de mão de obra.”

A advogada ainda avaliou outro cenário: o fato de que trabalhar no setor marítimo, principalmente dentro dos navios, impõe longos períodos embarcados, longe das famílias, que são alternados por outros dias em terra. “O serviço a bordo também é conhecido por sua dureza, registrando um absentismo elevado e minguando ainda mais o número de profissionais disponíveis.”

Sobre a formação de novos oficiais, Raquel acredita que as escolas estejam bem cientes desse gargalo: “Dados apresentados pela própria Marinha indicam a existência de 1,2 mil profissionais com CIR ativa (carteira de marítimo), mas que não estariam empregados ou estariam exercendo outra ocupação. É preciso que sejam definidas novas iniciativas e políticas, em médio e longo prazo, que visem solucionar esse problema”.

Raquel disse que essa necessidade, em trazer novas soluções em torno da falta de mão de obra portuária graduada, deve considerar o atual cenário da indústria aquaviária brasileira, que vem vivenciando um período muito dinâmico e de crescimento. “A Petrobras gera uma forte demanda por serviços e o avanço do agronegócio brasileiro impulsiona o transporte de cargas, tanto de navios brasileiros rumo ao exterior, quanto de navios estrangeiros que seguem ao Brasil para serem abastecidos”, ressaltou.

A advogada também o segmento de cabotagem e hidroviário têm crescido de forma acelerada, ampliando a necessidade de contratar profissionais especializados, para atuarem tanto no setor de operações como em empresas de HSE. “Ainda há as sondas e navios de produção de petróleo, que vão se instalar em nosso país, em maior número a partir de 2024”, acrescentou.

Para ela, todo esse movimento evidencia a urgência por um número bem maior de profissionais qualificados, com domínio do idioma inglês, conhecimento das novas tecnologias e eficiência na capacidade de atuar em um ambiente multicultural.

Tudo isso porque, conforme sua visão de mercado, o Brasil é um país bastante atraente para as empresas estrangeiras: “O setor de óleo e gás e o próprio BR do Mar favorecem a chegada de novas empresas e de novos armadores. A novidade relativa à exploração de energia eólica offshore também abre, igualmente, um espaço para a ocupação da tripulação marítima. É preciso, no entanto, investir em ferramentas e políticas duradouras, visando à formação dos profissionais nacionais”.

“O atual aquecimento brasileiro dos setores de energia e de óleo e gás tem estimulado as contratações de marítimos, mas a falta de profissionais mais qualificados, principalmente oficiais, tem potencial de causar um verdadeiro ‘apagão’ de mão de obra no setor”, alertou Raquel.

### **Opções de formação acadêmica**

Doutor em engenharia oceânica e docente do Departamento de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o professor Luiz Felipe Assis lembrou que, no passado, quando o setor portuário foi dominado por empresas públicas e estatais – como Petrobras e Vale –, era muito comum que órgãos de governo buscassem profissionais de engenharia com formação em portos e vias navegáveis.

“Essa formação se caracterizava por disciplinas de graduação, voltadas para áreas de obras de infraestrutura e superestrutura, bem como de planejamento e gestão de portos e hidrovias. Muitos cursos de engenharia civil, com especialização em áreas de transportes ou recursos hídricos, contemplam essa formação”, afirmou.

De acordo com ele, atualmente, outros cursos/disciplinas também contribuem na formação de profissionais, que vão atuar no segmento portuário, como engenharia de produção, engenharia naval e engenharia ambiental. “Aliás, a área ambiental é de importância fundamental para o segmento portuário atualmente”, resumiu.

Assis informou que na Escola Politécnica da UFRJ, por exemplo, o curso de engenharia civil traz ênfases nas áreas de recursos hídricos e transportes, que contemplam disciplinas específicas para o setor de portos e hidrovias. “Também há vários graduandos e recém-formados, que têm sido atraídos para o setor portuário, sendo contratados por empresas como o Porto do Açu (RJ) e a Vale, por exemplo. Sendo assim, posso dizer que há cursos na área de engenharia, que fornecem uma formação básica para atender ao setor portuário”, atestou o professor.

Para ele, uma formação mais completa, certamente, necessitaria de uma especialização a partir de cursos de MBA, mestrado ou doutorado. “Também há alguns cursos – públicos e privados – de tecnólogos na área de gestão portuária, mas normalmente eles são localizados em centros portuários maiores, como o de Santos.”

O professor informou que, atualmente, além de disciplinas voltadas para obras e planejamento, o trabalho portuário envolve a gestão de informações: “A informática e sistemas automatizados estão cada vez mais presentes na área dos portos. Entendo que os portos e empresas ligadas ao setor possam estabelecer programas de trainee ou estágio ou ainda buscarem profissionais dentro das universidades, fazendo divulgação de suas atividades”, sugeriu o doutor em engenharia oceânica, exemplificando que, recentemente, uma empresa do setor realizou uma palestra na UFRJ para o curso de engenharia naval, divulgando seu trabalho e as oportunidades abertas para essa área.

### **Papel das empresas e academias**

Segundo Assis, o meio acadêmico das faculdades e universidades tem um papel fundamental de formação de graduação nas áreas de engenharia e de tecnólogos, assim como de contato com empresas do setor na divulgação de oportunidades. “Por outro lado, o setor portuário também pode buscar parcerias com as universidades, por meio de programas de estágio ou de pesquisa e ensino, que visem atender às suas demandas específicas.”

Conforme o professor, no passado, a UFRJ – por meio do Departamento de Recursos Hídricos e Meio Ambiente da Escola Politécnica – estabeleceu parcerias com a Vale, Petrobras e VLI, ministrando programas de capacitação de recursos humanos e de MBA/Curso de Especialização na área de gestão portuária.

Professor PHD do curso de MBA de Empreendedorismo e Novos Negócios da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Eduardo Maróstica comentou que a mão de obra portuária é bastante complexa, mas isso decorre do fato de existirem poucos cursos de graduação no país. “Existe uma crise de profissionais, porque poucas instituições de ensino superior oferecem cursos, por exemplo, de gestão portuária ou até mesmo de comércio exterior. Como consequência, a mão de obra de obra é muito mais técnica, sendo ela absorvida totalmente pelo mercado”, avaliou o docente à Portos e Navios.

Maróstica destacou que, atualmente, o salário médio do trabalhador portuário se divide em júnior, com remuneração que varia entre R\$ 4 mil e R\$ 6 mil; pleno, de R\$ 4 mil a R\$ 6 mil; e sênior, acima de R\$ 10 mil. “O plano de incentivo a essas carreiras, além das faculdades e universidades, também pode vir das próprias empresas aduaneiras e das transportadoras do setor marítimo, entre outras do ramo, por intermédio da criação de cursos, como planos de benefícios para seus colaboradores, de forma que possam desenvolver essa mão de obra na base, retendo esses profissionais e mostrando que eles, a partir da globalização desse mercado, podem ter uma carreira com amplo potencial de crescimento e que paga um salário acima do mercado”, incentivou o professor.

Em relação às faculdades e universidades, Maróstica disse ser necessário ter um novo olhar: “Cabe a elas entenderem que não é por se tratar de cursos com tanta escala, como é o caso de

administração de empresas, por exemplo, que não existam oportunidades de mercado. Locais como Itajaí (SC), Santos (SP) e Salvador (BA) – que são regiões portuárias – também precisam desenvolver e estimular essas competências, sobretudo, incentivando a formação e a capacitação da mão de obra mais especializada”.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/08/2022

## CIÊNCIA QUE VEM DO MAR: ALGAS MARINHAS VIRAM BIOFERTILIZANTES

Por Marjorie Avelar *ECONOMIA 24 Agosto 2022*



Plantas aquáticas, que fornecem muito oxigênio para o meio ambiente, funcionam como verdadeiras “esponjas marítimas”, absorvendo o excesso de nutrientes minerais presentes nas águas litorâneas, resultantes da poluição humana que atinge praias e oceanos, principalmente por falta de saneamento básico adequado

Do mar para a lavoura. É assim que poderia ser resumida uma nova tecnologia científica para produção de biofertilizantes, a partir de algas marinhas, desenvolvida pela Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina (Epagri) e Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). A macroalga “*Kappaphycus alvarezii*” está sendo cultivada em Palhoça, município da Grande Florianópolis (SC) – região que lidera, nacionalmente, a produção de mariscos. Depois de processada, ela se transforma em um bioinsumo para ser utilizado, com destaque, na agricultura.

Pesquisador e líder do projeto na Epagri desde 2020, o engenheiro agrônomo Alex Alves dos Santos informou que o biofertilizante começou a ser produzido no segundo semestre de 2021, provocado por uma demanda de empresas que vendem fertilizantes no Brasil. As primeiras comercializações foram voltadas aos produtores do Rio de Janeiro, que também cultivam essa macroalga há algum tempo, chegando posteriormente a Santa Catarina, levando em conta que o Rio não conseguiu atender à demanda iniciada no país.

“Quando Santa Catarina recebeu a autorização ambiental do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), em janeiro de 2020, para implantar os cultivos comerciais dessa macroalga, as empresas de fertilizantes passaram a nos procurar. Nossa primeira safra foi de apenas 102,3 toneladas de algas frescas, em apenas dois ciclos de cultivo, mas nossa projeção é de quatro ciclos de cultivo por safra”, relatou Santos à Portos e Navios.

Em Santa Catarina, as safras começam em setembro e finalizam em maio do ano seguinte, totalizando oito meses de cultivo. “O biofertilizante pode ser utilizado em diversas culturas, desde plantas para consumo humano [cultivadas via agricultura] até as ornamentais. Muitos estudos ainda serão conduzidos para definirmos suas concentrações, frequências de adubações, em qual estágio de desenvolvimento das plantas deverão ser aplicadas, entre outros experimentos”, disse o pesquisador.

Segundo o engenheiro agrônomo, os benefícios da espécie “*Kappaphycus alvarezii*”, relatados na literatura, vão desde o aumento de produção, produtividade, conferência de maior vigor às plantas, que se tornam mais protegidas contra pragas e doenças, além da diminuição da perda de umidade dos vegetais para o meio ambiente e da obtenção de maior resistência durante períodos de estiagem, que prejudicam as lavouras.

“Existem trabalhos de aplicação em soja, milho, trigo, banana, uva, entre outros produtos agrícolas, mas eu diria que o uso do biofertilizante feito dessa alga, na agricultura, ainda tem um longo caminho a percorrer, até que todos esses estudos mencionados sejam conduzidos, satisfatoriamente”, ponderou o pesquisador.

### **Alto valor de mercado**

Conforme Santos, o diferencial do biofertilizante produzido a partir da macroalga “Kappaphycus alvarezii” e seus efeitos sobre as plantas são atribuídos, principalmente, aos fitormônios presentes em sua composição química. “A Epagri está conduzindo um projeto de pesquisa para, justamente, investigar a composição química dessa alga e de seus subprodutos, como o próprio biofertilizante e o farelo resultante da extração delas.”

De acordo com o engenheiro agrônomo, esse farelo, mesmo após a extração do biofertilizante ou extrato de alga, é rico em carragenana – um hidrocoloide extraído da parede celular, que é amplamente utilizado pela indústria alimentícia, farmacêutica, de cosméticos, papel, têxtil, petrolífera e até na biotecnologia, graças às suas propriedades gelificante, espessante, estabilizante e emulsificante.

Suas vantagens também passam pela questão econômica: “Em 2009, o volume comercializado no mundo passou de US\$ 1 bilhão, sendo que o Brasil importa uma média anual de US\$ 20 milhões em carragenana. Quando pensamos em explorar essa alga em Santa Catarina, visávamos atender à indústria da carragenana, trazendo seus valores de importações para nossos produtores, Mas nos últimos dois anos, algo mudou. A demanda por esse biofertilizante despertou o interesse dos produtores para a importância do nascimento dessa nova cadeia produtiva, agora, para atender à indústria de biofertilizantes”.

O pesquisador da Epagri ainda informou que a indústria da carragenana paga em torno de R\$ 0,45 por quilo de alga fresca e a indústria de biofertilizantes entre R\$ 2,00 a R\$ 5,00. “Acredito que esses valores dispensam qualquer avaliação econômica, principalmente sobre qual indústria oferece as melhores condições de lucro para o produtor de algas.”

### **Estudos já duram 14 anos**

Os estudos com a macroalga “Kappaphycus alvarezii” começaram em 2008, como alternativa para a variação dos cultivos marinhos de Santa Catarina que produziam, até então, somente moluscos (ostras, mexilhões e vieiras). “Com essa diversificação, pretendíamos incentivar os maricultores a ampliarem os lucros de suas fazendas marinhas, melhorando a qualidade das águas de cultivo. Isso porque as algas marinhas funcionam como verdadeiras esponjas no mar, absorvendo o excesso de nutrientes minerais presentes nas águas litorâneas, resultantes da poluição humana que atinge as nossas praias e oceanos, principalmente por falta de saneamento básico adequado”, comentou.

Santos ressaltou, no entanto, que esses 14 anos não foram para “colocar o biofertilizante no mercado”, mas para realizar os estudos ambientais exigidos pelo órgão ambiental federal. “Por ser uma alga exótica foi preciso atender ao ordenamento legal, para introdução de uma nova espécie no ambiente marinho catarinense. No entanto, essa comprovação foi alcançada somente em 2012, mas o Ibama indeferiu nosso pedido e permaneceu protelando nossas infundáveis reivindicações de autorização até que, em 2019/2020, por meio do Ministério da Agricultura, conseguimos a autorização para nosso Estado”, contou o pesquisador da Epagri, lembrando que apenas o Rio de Janeiro e São Paulo possuíam essa mesma autorização.

### **Sustentabilidade ambiental**

Conforme explicou o cientista, as fazendas marinhas são como propriedades rurais em terra, que exploram suas áreas com a agricultura. Na água, porém, são cultivados os moluscos e, agora, as algas. “A comercialização de moluscos é um processo caro, demanda muita logística e mão de obra especializada para a venda desses produtos, que precisam estar climatizados, inspecionados e rastreados. No caso das algas, a venda é por safra a granel, tudo de uma vez, sem exigências higiênicas e sanitárias, ou seja, são mais fáceis e mais baratas.”

Outra diferença importante é a mão de obra necessária para o cultivo de moluscos e algas: “Diria que, com as algas, a mão de obra é 20% a 40% menor que a produção de moluscos, lembrando que a variação dependerá do sistema de cultivo adotado para ambos”.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 107/2022  
Página 45 de 45  
Data: 25/08/2022  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Do ponto de vista da sustentabilidade do meio ambiente, Santos destacou que as algas representam uma fonte de nutrientes ambientalmente responsáveis, uma vez que não é resultante do extrativismo de jazidas. “As algas usam o excesso de nutrientes da água e a energia do sol para realizarem a fotossíntese e produzirem biomassa, sequestrando carbono em grande quantidade. Uma tonelada de alga é capaz de absorver 1,4 tonelada de gás carbônico (CO<sub>2</sub>). Isso é fantástico, pois, além do comércio do biofertilizante, da carragenana, o produtor pode lucrar com o comércio de créditos de carbono, ainda incipiente no Brasil e no mundo, mas em franco crescimento e consolidação global”, sugeriu o pesquisador.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/08/2022*



**MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM**

**Este conteúdo também está no Linledin.com-[www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2](http://www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2)**

*Fonte : InforMS*

*Data: 25/08/2022*