INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 092/2022
Data: 27/07/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
CONTRATO DE CONCESSÃO DA CODESA SERÁ ASSINADO EM SETEMBRO; MODELO SERVIRÁ PARA O PORTO DE SANTOS 4
AUMENTO DE QUASE 20% NA SAFRA EM SÃO PAULO ACENDE ALERTA LOGÍSTICO NO PORTO DE SANTOS 5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ***6***
ANTAQ APRESENTARÁ RELATÓRIO SOBRE IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NO TRANSPORTE MARÍTIMO NESTA QUINTA-FEIRA (28) 6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF ***6***
CREDENCIAL PARA IDOSOS ESTACIONAREM PODERÁ SER EMITIDA VIA SITE DA SENATRAN 6
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 27/07/2022 ..... ***7***
EDITORIAL – À ESPERA DA REGULAMENTAÇÃO 7
NACIONAL - HUB – CURTAS 7
Ferrovia Norte Sul *7*
Tecnologia *8*
Alvo cibernético *8*
Candidato *8*
NACIONAL – DIRETOR DA SECRETARIA DE PORTOS ESMA REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR PARA AGOSTO 8
NACIONAL - FENOP REALIZA ENCONTRO SOBRE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E CONGRESSO DE OGMOS 10
REGIÃO SUDESTE - SANTOS: ASSOCIAÇÕES DE TERMINAIS QUEREM SEGURANÇA JURÍDICA A ARRENDATÁRIOS 12
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ESTÁ ABERTO AO DIÁLOGO COM A COMUNIDADE PORTUÁRIA, DIZ MOLITZAS 13
REGIÃO NORDESTE - MAERSK ARREMATA TERMINAL DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL EM SUAPE 14
REGIÃO NORDESTE - PORTOS DE SUAPE E SINES PROJETAM CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ATÉ O FIM DO ANO 15
REGIÃO NORDESTE - "PRECISAMOS MELHORAR A PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO", DIZ NOVO PRESIDENTE DO PORTO DO RECIFE 16
INTERNACIONAL - EUA E REINO UNIDO REVOGAM TAXAS SOBRE O AÇO LAMINADO A FRIO BRASILEIRO 17
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 26/07/2022 ..... ***19***
EDITORIAL – RODOVIAS DELEGADAS 19
NACIONAL - HUB – CURTAS 19
5G ferroviário 1 ..... *19*
5G ferroviário 2 ..... *19*
Frota 1 ..... *19*
Frota 2 ..... *20*
NACIONAL - MINISTÉRIO DA ECONOMIA ESTABELECE SERVIÇO DIGITAL SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR 20
NACIONAL - MINFRA PUBLICA PORTARIA PARA DELEGAR RODOVIAS FEDERAIS AOS ESTADOS 21
REGIÃO NORTE - EMPRESA OFERECE TRANSPORTE DE CONTÊINERES VAZIOS EM SEU TERMINAL NO PARÁ 22
REGIÃO SUDESTE - SANTOS EXPORT VAI DEBATER ACESSOS AO PORTO 23
PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2022 24
REGIÃO SUDESTE - GUARUJÁ (SP) QUER LANÇAR EDITAIS DE AEROPORTO ATÉ SETEMBRO 26
REGIÃO SUL - TCU RECEBERÁ PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ NA PRÓXIMA 2ª-FEIRA 28
REGIÃO NORDESTE - EMPRESA ANUNCIA HUB DE HIDROGÊNIO VERDE NO PORTO DE SUAPE 29
REGIÃO NORDESTE - MAERSK AVALIA SE FARÁ NOVA OFERTA EM DISPUTA PELO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL 31
JORNAL DO COMMERCIO - PE ***32***
MAIOR NAVEGADORA DO MUNDO ARREMATA TERMINAL DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL EM SUAPE 32
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***33***
TERMINAIS AQUAVIÁRIOS: APROVADA RESOLUÇÃO SOBRE ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO 33
PORTO: EVENTO TRAZ DISCUSSÃO SOBRE INCLUSÃO SOCIODIGITAL PARA MULHERES 33
EVENTO SOBRE TECNOLOGIA PORTUÁRIA, INOVA PORTOS ACONTECERÁ PELA PRIMEIRA VEZ EM SANTOS 37
JORNAL O GLOBO – RJ ***38***
FED, BANCO CENTRAL AMERICANO, VOLTA A ELEVAR JUROS EM 0,75 PONTO PERCENTUAL 38
CONSELHO DA PETROBRAS VAI 'SUPERVISIONAR' DECISÕES SOBRE REAJUSTE DE COMBUSTÍVEL 41
TCU DECIDE ACOMPANHAR PAGAMENTO DE BENEFÍCIOS DA PEC ELEITORAL, COMO O AUXÍLIO BRASIL DE R$ 600 43
ELETROBRAS: POR QUE AÇÕES DA EMPRESA RECÉM-PRIVATIZADA SOBEM E O MERCADO ESPERA MAIS 44
GOVERNO PRORROGA PRAZO PARA ESTUDOS DE IMPLEMENTAÇÃO DA USINA DE ANGRA 3 46
SETOR DE ENERGIA E RECURSOS NATURAIS PREVÊ REDUZIR EM 28% SUAS PRÓPRIAS EMISSÕES DE CO2 47

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 49
CHINA ABRE MERCADO PARA FARELO DE SOJA DO BRASIL 49
TRANSNORDESTINA PODERÁ RETOMAR OBRAS COM APORTES DO BNDES E DE FUNDOS PÚBLICOS, DECIDE TCU 50
VALOR ECONÔMICO (SP) 51
PETROBRAS NEGA QUE TENHA SUSPENDIDO PROCESSO DE VENDA DO CAMPO DE ALBACORA 51
KEPLER WEBER LUCRA MAIS E BATE RECORDE DE VENDAS 52
COMMODITIES: TEMPO SECO NOS EUA PUXA NOVA ALTA DE SOJA E MILHO EM CHICAGO 53
DINAMARQUESA MAERSK VENCE DISPUTA POR ATIVOS DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL 54
CHINA JÁ COMEÇA A ENFRENTAR CRISES DE DÍVIDA COMO CREDOR 55
PORTAL PORTOS E NAVIOS 60
ANTT APROVA ESTUDOS E DOCUMENTOS PARA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA *DA MRS* 60
RECEITA LÍQUIDA DA KEPLER WEBER CRESCE 48,4% E ATINGE R$ 360,1 MILHÕES 61
GLOBALSAT BRASIL SE UNE AO TIME DA KVH E CONFIRMA PRESENÇA NA NAVALSHORE 2022 63
GOVERNO NEGA PEDIDO DE ITAJAÍ E PROMETE DESESTATIZAÇÃO EM DEZEMBRO 64
PORTO DO RIO GRANDE ESPERA AMPLIAR ACESSOS VIA CONE SUL COM DRAGAGEM CONTÍNUA 65
APM TERMINALS APRESENTA MAIOR OFERTA POR ÁREA DO EAS PARA INSTALAÇÃO DE TECON 67
UNIGEL INVESTE US$ 120 MILHÕES NA PRIMEIRA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE DO BRASIL 68
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 69
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 69

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONTRATO DE CONCESSÃO DA CODESA SERÁ ASSINADO EM SETEMBRO; MODELO SERVIRÁ PARA O PORTO DE SANTOS

Primeira desestatização portuária do País serve de modelo para o Porto de Santos
Por: Ágata Luz

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos de Vitória e de Barra do Riacho, deixará de ser pública após 116 anos Foto: Divulgação/Codesa

Em pouco mais de um mês, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos de Vitória e de Barra do Riacho, deixará de ser pública após 116 anos. O contrato de concessão pelo qual se passará a gestão para a empresa Quadra Capital será firmado em 12 de setembro.

A assinatura — que prevê a concessão por 35 anos, prorrogável por mais cinco — dará fim ao primeiro processo de desestatização portuária do País, como planejado pelo Governo Federal. Ele pretende usar o modelo como exemplo para outras autoridades portuárias. Entre elas, a Santos Port Authority (SPA), gestora do complexo portuário santista, que a União quer desestatizar neste ano.

Em nota, a Codesa afirmou que, antes de a concessão ser selada, será assinado um contrato de compra e venda em 23 de agosto. Em março, a companhia foi arrematada por R$ 106 milhões pelo consórcio FIP Shelf 119 - Multiestratégia, administrado pela Quadra Capital, em leilão na Bolsa de Valores de São Paulo.

Valores
Segundo a Codesa, o valor total de venda supera R$ 1,3 bilhão. Além do que foi pago no leilão, o contrato de concessão fixa R$ 327 milhões relativos à compra das ações da companhia; R$ 71 milhões em passivos judiciais e extrajudiciais assumidos pelo comprador; 25 parcelas anuais de R$ 24,7 milhões do sexto ao trigésimo ano de concessão e uma contribuição variável anual correspondente a 7,5% da receita bruta da concessionária durante a concessão (R$ 200 milhões, em valores atuais).

Os investimentos e a manutenção são estimados em R$ 855 milhões. Com isso, a movimentação de cargas no Porto de Vitória deverá dobrar, de 7 milhões para 14 milhões de toneladas por ano. Em Barra do Riacho há possibilidade de exploração de novas áreas.

Santos
Em 2020, o Porto de Santos movimentou cerca de 24 vezes mais carga do que o Porto de Vitória (146,6 milhões de toneladas contra 6,9 milhões). O processo de desestatização santista é o maior projeto deste ano, segundo o Ministério de Infraestrutura.

Comitivas lideradas pelo ministro Marcelo Sampaio estiveram nos Estados Unidos, em maio, e na Europa, neste mês, para explicar o modelo de concessão a investidores globais. O secretário de Portos, Mário Povia, disse para A Tribuna em junho que sua meta é “bater o martelo este ano”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/07/2022

AUMENTO DE QUASE 20% NA SAFRA EM SÃO PAULO ACENDE ALERTA LOGÍSTICO NO PORTO DE SANTOS

Projeção é da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado; filas de caminhões e capacidade de expansão preocupam

Por: Ágata Luz

Sinal de alerta no escoamento de produção até o Porto de Santos e na capacidade de expansão dos terminais portuários Foto: Carlos Nogueira/AT

A expectativa do aumento de quase 20% na safra agrícola paulista em 2021/2022, em comparação com o período 2020/2021 e revelada neste mês pela Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de São Paulo (Faesp), acende um sinal amarelo na logística de escoamento de produção até o Porto de Santos e na capacidade de expansão dos terminais portuários nos médio e longo prazos.

Apesar de as operações portuárias não serem foco de preocupação de especialistas do setor atualmente, alguns gargalos podem exigir mais atenção na chegada ao maior complexo portuário do País e especialistas em logística e infraestrutura ouvidos por A Tribuna já miram o futuro.

Com a produção agrícola paulista avaliada em 10,33 milhões de toneladas, a estimativa é que a atual safra tenha alta de 19,53% em relação à última, segundo o relatório apresentado pela Faesp, que teve como base o 10º levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Isso porque a área plantada com grãos no Estado soma 2,52 milhões de hectares, o que corresponde a quase 5% a mais que o ciclo 2020/2021 - milho, algodão e amendoim são os destaques.

O engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia Luis Claudio Montenegro entende que o setor portuário tem capacidade para absorver essa alta de quase 20%, mas acende a luz amarela para o longo prazo.

“Eu tenho dito que o principal aspecto que vai definir nossa competitividade em logística é a capacidade do nosso sistema logístico. Hoje, nós estamos com capacidade no limite (nos complexos portuários) e olhando o Porto de Santos, isso fica um pouco mais preocupante”, explica.

Momento de investir

Na prática, isso significa que é preciso investir ao atingir certo nível de ocupação da capacidade total. “Quando falamos em Porto ou terminal, quando se chega em torno de 60% da capacidade utilizada, é preciso expandir. Esse raciocínio nos leva à conclusão de que nós temos que simplificar segurança jurídica e diminuir as incertezas e burocracia para favorecer investimentos, essenciais na logística”, resume Montenegro.

O consultor sênior e business partner de infraestrutura e agronegócios da GO Associados, Maurício Sampaio, também não crê em grandes problemas no setor portuário “nos próximos quatro meses” e atribui isso aos investimentos em capacidade e produtividade nos portos, que proporcionam volume recorde de exportação.

Porém, reconhece que gargalos pontuais podem existir na logística de caminhões. “Ainda assim, estamos em uma situação controlada, pois uma parte (dos gargalos) pode ser compensada pelo aumento do carregamento em ferrovia”.

Filas

De acordo com Montenegro, a utilização da capacidade próxima ao limite gera formação de filas. “Não é um problema impactante que pare as exportações ou impeça nosso crescimento num dado momento, mas é uma fila crônica que fica e vai gerando prejuízos no longo prazo”.

Ele diz que bilhões de reais correm o risco de ser “desperdiçados” em filas. “O aumento de 19,53% vai gerar superfila de caminhões ou navios? Não, mas talvez amplie essa fila crônica que temos. Para evitar que essas flutuações sejam um problema, temos que estar sempre à frente do tempo, com a capacidade calculada para muitos anos”.

Para isso, é necessário olhar a questão com planejamento de médio e longo prazos, mas a insegurança jurídica existente diminui o interesse de investidores no País. “Na minha opinião, acende uma luz amarela para o nosso olhar sobre o nosso modelo regulatório de segurança jurídica, para evitar que uma dada insegurança afaste investimentos, pois tudo que nós estamos precisando é de investimento”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/07/2022

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTARÁ RELATÓRIO SOBRE IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NO TRANSPORTE MARÍTIMO NESTA QUINTA-FEIRA (28)

Apresentação acontecerá durante a 27ª Reunião Extraordinária de Diretoria

A ANTAQ apresentará, amanhã (28), a partir das 10h, durante a 27ª Reunião Extraordinária de Diretoria, na sede da Agência, em Brasília, o relatório final do grupo de trabalho criado para avaliar os impactos da pandemia da Covid-19 no transporte marítimo. A apresentação do estudo poderá ser acompanhada pelo canal da Agência no YouTube.

Entre os pontos a serem apresentados, estão a análise do setor logístico de contêineres; levantamento dos impactos diretos nos terminais portuários; e as principais conclusões regulatórias.

Link de Transmissão: https://youtu.be/NED3kFNxA3s
Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 27/07/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

CREDENCIAL PARA IDOSOS ESTACIONAREM PODERÁ SER EMITIDA VIA SITE DA SENATRAN

Medida passa a valer a partir de 2 de agosto no portal de serviços para municípios e cidadãos com mais de 60 anos

Municípios poderão colocar à disposição, a partir de 2 de agosto, a emissão de credencial de estacionamento por meio do portal de serviços da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra) para motoristas com mais de 60 anos. Além da idade, o morador destas cidades com o serviço disponível - Campo Grande (MS) será a pioneira - que tenham conta

prata ou ouro no gov.br e Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida conseguirá solicitar e imprimir a credencial.

Para verificar a autenticidade, a credencial de estacionamento possui um QR Code que pode ser lido através do aplicativo VIO que está disponível para download nas lojas Google Play e App Store. É o mesmo aplicativo que já é utilizado para verificar a autenticidade dos documentos CNH, CRLV-e, ATPV-e e das novas placas veiculares que já possuem um QR Code.

Caso o motorista tenha uma credencial emitida pelo portal de serviços e a perca por algum motivo, ele também poderá cancelá-la através do mesmo serviço.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 27/07/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT – 27/07/2022

EDITORIAL – À ESPERA DA REGULAMENTAÇÃO

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

Um dos principais projetos do Ministério da Infraestrutura (Minfra) nos últimos quatro anos, o programa BR do Mar, de incentivo à navegação de cabotagem (costeira), foi sancionado, mas ainda não implementado. Para isso, aguarda sua regulamentação. Segundo o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/SNPTA), do Minfra, Dino Basta, esse regulamento está sendo analisado por outros ministérios e deve seguir para a Casa Civil no próximo mês, sendo publicado - e enfim entrando em vigor - ainda em agosto.

Será um marco para a economia brasileira. Pela primeira vez, a cabotagem contará com medidas para impulsionar sua atividade e, com isso, os agentes econômicos vão encontrar maiores e melhores condições para utilizar o modal. Como principal consequência, a produção brasileira tende a ter seus custos logísticos reduzidos e sua competitividade no mercado internacional, ampliada.

O desenvolvimento das atividades econômicas do País, mais do que nunca, passa pela expansão e pela melhoria das cadeias logísticas nacionais. Mais especificamente, pelas condições de acesso, tanto terrestre quanto aquaviário, aos portos brasileiros. E ao incentivar a cabotagem, o Governo prevê uma ampliação desses serviços de transporte, com aumento da frota e barateamento dos custos.

Na prática, o crescimento econômico brasileiro tem na cabotagem um capítulo importante. E a expectava de, finalmente, ter um programa de incentivo voltado a essa modalidade de navegação entrando em vigor, tendo seus efeitos impactando o mercado, é um marco importante nessa jornada. A cabotagem é e sempre deve ser uma bandeira nacional. Apoiá-la é impulsionar o desenvolvimento do País.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERROVIA NORTE SUL

O executivo Gustavo Serrão Chaves renunciou ao cargo de diretor-presidente da Ferrovia Norte Sul (FNS), segundo informou a empresa em fato relevante. O desligamento ocorreu no último dia 13. Para ocupar a vaga, o conselho de administração indicou Alessandro Pena da Gama, atual diretor de Operações da VLI S.A., concessionária do trecho Norte e acionista indireta da FNS.

TECNOLOGIA

O Porto de Pecém (CE) passou a contar com um software para otimizar suas operações e reduzir o tempo de espera para a atracação de navios. Trata-se de um programa de geração de inteligência climática, que dá suporte às tomadas de decisão nas atividades portuárias a partir de parâmetros oceanográficos e meteorológicos obtidos em tempo real. Segundo a autoridade portuária, o software trabalha com dados sobre variação de maré e condições climáticas e, com isso, viabiliza um melhor planejamento das manobras dos cargueiros, ampliando a segurança na navegação e a eficiência operacional.

ALVO CIBERNÉTICO

Principal porto dos Estados Unidos e um dos mais movimentados do mundo, Los Angeles se tornou alvo de fortes ataques cibernéticos desde o início da pandemia de covid-19. Segundo levantamento da autoridade portuária, o complexo marítimo é vítima de cerca de 40 milhões de ataques por mês. De acordo com o diretor-executivo do porto, Gene Seroka, as ameaças vêm da Rússia e de partes da Europa e podem prejudicar a recuperação logística de Los Angeles, prejudicada por bloqueios sanitários e os consequentes atrasos na movimentação de cargas e na liberação de navios.

CANDIDATO

O Porto de Lisboa (Portugal) foi mais uma vez nomeado para as premiações World Travel Awards (WTA) e World Cruise Awards (WCA), tornando-se candidato a melhor porto da Europa no setor dos cruzeiros. No WTA, o complexo lusitano disputa os títulos de Melhor Porto de Cruzeiros Europeu e Melhor Destino de Cruzeiros Europeu. Os ganhadores serão conhecidos na Espanha, em 1º de outubro. No WCA, foi indicado para Melhor Terminal de Cruzeiros da Europa e Melhor Destino de Cruzeiros da Europa. O anúncio dos vencedores ainda não tem data para ocorrer.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

NACIONAL – DIRETOR DA SECRETARIA DE PORTOS ESMA REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR PARA AGOSTO

Segundo Dino Basta, Minfra e Ministério da Economia concluíram que divergências não podem atrasar mais o envio do texto à Casa Civil
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Segundo Dino, além dos imbróglios com o Ministério da Economia, o atraso do envio do decreto também se deu pelo entendimento do governo de que o texto deverá implicar revisões em outros normativos do setor de cabotagem

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/ SNPTA), Dino Basta, afirmou que o Ministério da Infraestrutura (Minfra) trabalha para que o decreto que regulamenta o programa BR do Mar seja publicado em agosto.

"Essa regulamentação virá por decreto. Ele ainda não chegou à Casa Civil. Está em tramitação nos ministérios de mérito. A nossa expectava é que ele saia ainda em agosto. Lógico que depende das consultorias jurídicas das outras pastas. Mas acredito que fizemos um bom trabalho e, no início deste próximo mês, ele já estará na Casa Civil, que é o local final antes da publicação", disse.

O BR do Mar foi sancionado em janeiro deste ano. Em março, o Congresso Nacional derrubou nove itens vetados pelo governo, entre eles o que retirava a extensão do Regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Os parlamentares também rejeitaram o veto ao dispositivo relacionado às alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), uma taxa paga por cada frete realizado no Brasil para bancar um fundo para manutenção e compra de navios no país.

Contudo, desde que foi promulgado, no mesmo mês, o decreto, que deverá ser usado para regular pontos importantes do programa, não foi publicado. As incertezas em relação à regulação do setor impedem que o BR do Mar consiga trazer grandes es- mulos à cabotagem no País.

Os principais pontos que serão regulados via decreto estão nos incisos I, IV e V do parágrafo 1º do artigo 5º da Lei do BR do Mar (Lei 14.301/2022). Tratam da possibilidade de afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

De acordo com o diretor, os incisos determinam a regulamentação do tamanho das embarcações (tonelagem de porte bruto), atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo e prestação exclusiva de operações especiais de cabotagem.

"São três itens fundamentais. O primeiro é a questão do multiplicador da tonelagem própria, ou seja, quanto a empresa pode afretar a partir daquela tonelagem de embarcações próprias. O segundo ponto é o prazo mínimo do contrato de longo prazo e o terceiro, como funcionam as operações especiais da cabotagem. A regulamentação é bem mais ampla e não há dúvida que, em termos de mérito, esses são itens mais importantes. Os demais são burocráticos", explicou.

Dino Basta explicou que o atraso aconteceu principalmente devido à regulação do inciso IV, que trata do atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo. O MInfra e a Marinha entendem que o decreto deve estabelecer períodos longos, fazendo com que haja um comprometimento, por parte das empresas, de manter os contratos.

Já o Ministério da Economia entende que prazos menores fomentarão a entrada de novas empresas. Contudo, segundo o diretor, apesar das divergências, as pastas já acordaram que o atraso na entrega do decreto é pior do que a discordância. Portanto, a norma não terá problemas em ser publicada.

"Em relação ao contrato de longo prazo, existem vários conceitos alinhados não só com a Economia. Ele não está totalmente acertado, mas, para nós, em termos de tramitação da matéria, não é tão importante. É somente um número. Ainda não acertamos, mas todos as pastas já entendem que não vale mais segurar o decreto por causa disso", comentou.

Outros motivos

Dino Basta explicou ainda que o atraso na entrega do decreto também se deu por um entendimento do governo de que o texto deverá implicar revisões em outros normativos do setor de cabotagem considerados secundários, como o decreto 2.256/97 que regulamenta o Registro Especial Brasileiro (REB).

"Acabamos atrasando mais do que devíamos muito por causa desses itens que são de forma. Mas também fizemos uma avaliação ampla, não só relacionada ao BR do Mar em si, analisando vários outros elementos infralegais envolvidos na navegação de cabotagem. Um exemplo é o decreto que trata do REB. Aqui teremos alterações até que o setor solicitava em uma norma que estava defasada. Também elementos solicitados pelo Tribunal Marítimo e pela Anvisa", falou.

O diretor comentou que o decreto também foi discutido com entidades ligadas ao setor, como a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), a Sinaval – instituição que representa os estaleiros brasileiros instalados em diversas regiões do País – e a própria marinha brasileira.

‘‘Outra questão é que o ministério entendeu que deveria haver um processo de participação na construção do decreto. Então, além da Economia, discutimos com vários interessados na

cabotagem, como a Abac, a construção naval e a marinha. Tudo isso para termos um decreto mais robusto", disse.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

NACIONAL - FENOP REALIZA ENCONTRO SOBRE OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E CONGRESSO DE OGMOS

Evento que tem início hoje e seguirá até quinta-feira será voltado ao setor empresarial portuário e agentes do poder público
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) inicia, nesta quarta-feira (27), o VII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport) e o X Congresso Nacional dos Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Conogmo). Serão três dias de programação, a partir de hoje, em Brasília, voltada ao setor empresarial portuário e agentes do poder público.

A cerimônia de abertura, que acontecerá às 17 horas, contará com o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia. O evento também terá a presença do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery. O evento será presencial no auditório de eventos do Lets Idea Hotel.

Entre os debatedores estão confirmados o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, o diretor-presidente da (Associação Brasileira dos Terminais Portuários) e o presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), almirante Murilo Barbosa. Confira a programação completa no quadro.

A Fenop é uma entidade sindical de segundo grau, com foro e sede em Brasília e base territorial em todo o País. Constituída em 1994, tem como finalidade coordenar, defender e representar, em juízo ou fora dele, as atividades econômicas e os interesses das pessoas jurídicas que atuam nas atividades de operações portuárias. Também coordena as entidades habilitadas como operador portuário, bem como dos sindicatos locais, regionais ou estaduais de tais categorias econômicas, sendo integrante do sistema confederativo de representação sindical.

PROGRAMAÇÃO - VII ENAPORT E X CONOGMO

DIA 27 (QUARTA-FEIRA)
17h – CERIMÔNIA DE ABERTURA

DIA 28 (QUINTA-FEIRA)
Credenciamento – 08h15min

Painel 1 – 09h00/10h30min | ATUAÇÃO ESTRATÉGICA DO SETOR EMPRESARIAL PORTUÁRIO – EXPECTATIVAS E DESAFIOS

Apresentador do tema: Frederico Bussinger
Moderador: Sérgio Aquino
Debatedores: Jesualdo Conceição da Silva, Murillo Barbosa e Caio Morel

COFEE BREAK – 10h30min / 10h45min

Painel 2 – 10h45min / 12h15min | OPERAÇÃO PORTUÁRIA – DESAFIOS E INTEGRAÇÃO ENTRE TERMINAIS ARRENDADOS, TERMINAIS AUTORIZADOS E CAIS PÚBLICO

Apresentador do tema: Joel Contente
Moderador: Randal Luciano Couceiro
Debatedores: Flávio da Rocha Costa, Osmari de Castilho e Matheus Oliva Marcilio

ALMOÇO – 12h45min / 14h

Painel 3 – 14h / 15h30min | LEGISLAÇÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO E SUA GESTÃO - PROBLEMAS E PROPOSTAS

Apresentador do tema: Ismael Alves Pires Neto
Moderador: Leonardo Ribeiro
Debatedores: Roberto Teller, Marcelo Kanitz e Manoel Carvalho Ferreira da Silva Júnior

Painel 4 – 15h45min / 17h30min | TREINAMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO – DESAFIOS E PROPOSTAS
Apresentador do tema: Sérgio Aquino
Moderador: Mário Luiz Meira
Debatedores: Edson Cesar Aguiar, Carlos Roberto Miranda e Renato Freitas de Miranda

LEITURA DA CARTA ENAPORT 2022

DIA 29 (SEXTA-FEIRA)

Credenciamento – 08h15min

09h/09h10min – Momento Patrocinador Incatep

Painel 1 – 09h10min / 10h30min

Apresentação: estatísticas Fenop sobre o trabalho portuário avulso Dados dos Ogmos – Base dezembro 2021 - Desafios futuros para o banco de dados Fenop
Palestrante: Sérgio Aquino

COFEE BREAK – 10h30min

Painel 2 – 10h45min / 12h15min | O FUTURO DOS OGMOs – DESAFIOS E PROPOSTAS

Apresentador do tema: Evandro Schmidt Pause
Moderador: João Emmanuel Poggi de Lemos Neto
Debatedores: Shana Carolina Colaço Vaz Bertol, Ana Cláudia Rodrigues Barbosa e Gilberto Barreto da Costa Pereira

ALMOÇO – 12h45min/14h

14h/14h10min – Momento Patrocinador Qualitec

Painel 3 – 14h10min / 15h30min | REGRAMENTOS LABORAIS PORTUÁRIOS - REGULAÇÃO PELO OGMO QUANDO INEXISTENTES INSTRUMENTOS COLETIVOS

Apresentador do tema: Ataíde Mendes da Silva Filho
Moderador: Fernando Augusto Braga Oliveira
Debatedores: Silvana Aparecida Alves, Érica Crisna Fonseca Cruz Dias e Thiago Benito Robles

COFEE BREAK – 15h30min

Painel 4 – 15h45min / 17h30min | DESAFIOS RESULTANTES DA NR 29 - PRONTUÁRIO PARA NAVIO E POPs

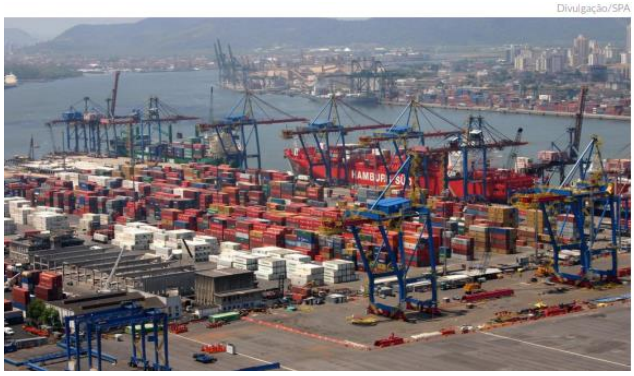
Apresentador do tema: Hemerson Augusto Chiaradia Braga

Moderador: Nadian Lasala de Almeida
Debatedores: Karla Alves Santos, Bruno Sampaio Coelho e Cleidson Santana de Oliveira

LEITURA DA CARTA CONOGMO 2022
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

REGIÃO SUDESTE - SANTOS: ASSOCIAÇÕES DE TERMINAIS QUEREM SEGURANÇA JURÍDICA A ARRENDATÁRIOS

ABTP e Abtra também cobram medidas contra práticas abusivas e monopólio no porto, cuja desestatização será o tema central no Santos Export
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários espera lançar o edital de leilão do Porto de Santos até dezembro

A desestatização do Porto de Santos é o tema central do fórum regional Santos Export, que será promovido pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, nos próximos dias 3 e 4 de agosto, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP). No entanto, entidades representavas de terminais reivindicam que o contrato do futuro concessionário deve garantir segurança jurídica para os arrendatários e medidas que evitem abusos econômicos e monopólio.

A expectava sobre a privatização do maior porto da América Lana é grande entre os players do mercado de comércio exterior. O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, disse, recentemente, que a expectava é lançar o edital de licitação até dezembro deste ano. A documentação ainda será enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU) para análise e aprovação. Somente depois disso o certame poderá ser aberto.

No entanto, o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, afirmou que ainda há muito o que se discutir sobre a transição da gestão pública do Porto de Santos, atualmente exercida pela Santos Port Authority (SPA), para a iniciava privada.

“Somos a favor da desestatização, mas por tratar aqui do maior complexo portuário do País e da sua importância estratégica na economia nacional e nas relações comerciais com o exterior, e considerando o grande número de atores públicos e privados envolvidos nesse processo, defendemos que a discussão deve ser amadurecida envolvendo todos os setores da comunidade logística e portuária, os usuários do porto e as representações dos municípios da região”, afirmou.

A sua expectava em relação à desestatização é que “o processo pacifique pontos sensíveis, como, por exemplo, evitar eventuais abusos de poder e tratamento discriminatório do futuro concessionário do porto em relação aos atuais arrendatários na renovação dos contratos e na aplicação de tarifas portuárias”.

Entretanto, Caputo reitera os impactos positivos que a privatização poderá gerar. “A perspectiva é que sejam criados mais de 20 mil empregos diretos e indiretos, e com a maior liberdade e agilidade nos processos que passarão à gestão privada, o Porto de Santos poderá contribuir ainda mais para o desenvolvimento da economia regional”, finalizou.

Já o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição Silva, elencou as solicitações encaminhadas à consulta pública do processo de licitação do complexo portuário, visando garantias quanto à "segurança jurídica e liberdade econômica".

"Com relação à segurança jurídica, a nossa preocupação é que os direitos contratuais sejam garantidos, que não se percam nesse processo. Em Santos, são mais de 40 arrendamentos de contratos em situações específicas e distintas. Precisa ser olhado caso a caso para transformar esses contratos administrativos em contratos de locação privada", pontuou Jesualdo. "Por exemplo, muitos desses contratos podem estar em situação de reequilíbrio", acrescentou.

Outra questão levantada pelo presidente é quanto à renovação de contratos. "Por exemplo, numa possibilidade de renovação, uma vez que a empresa esteja atingindo todas as metas e performances de atendimento do porto, é importante que o governo já garanta isso agora. Não deixar para uma negociação posterior", ressaltou.

Jesualdo salientou ainda que outra solicitação encaminhada pela ABTP é sobre "direito à prorrogação àqueles que estão na primeira 'perna' e direito de preferência àqueles que já estão na segunda", ou seja, aos arrendatários que estão, respectivamente, no início do contrato ou na segunda metade para o final.

Outra reivindicação apresentada pela ABTP refere-se ao caso de construção de um novo terminal. "Que se ofereça para aqueles que já estão dentro do porto", afirmou Jesualdo.

O presidente da ABTP pediu ainda, dentro do escopo de segurança jurídica, "alterações na poligonal e no plano de desenvolvimento do porto. Que eles participem desse processo porque essas mudanças podem, sim, causar problemas seríssimos de concorrência e até de conflito de interesses", disse ele.

Já em relação à questão concorrencial, a ABTP solicitou "abertura para que os arrendatários do porto possam se consorciar ou formar um condomínio para participar da licitação. "Se quiserem juntar seis terminais, que eles possam fazer isso", afirmou.

Outra preocupação é em relação a "dois gigantes do transporte marítimo". De acordo com Jesualdo, "duas armadoras realizam práticas abusivas, dando preferência a terminais que eles têm participação".

"É importante, neste processo, já que não existe ainda um controle efetivo para essa falha de mercado, não deixar que eles expandam essa prática", destacou. Esses são os principais pontos que a ABTP elencou, sobretudo, nessa desestatização de Santos. Vamos ver como o governo se posiciona e nós vamos dialogar até que essas questões sejam saneadas", concluiu Jesualdo.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ESTÁ ABERTO AO DIÁLOGO COM A COMUNIDADE PORTUÁRIA, DIZ MOLITZAS

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A receptividade dos órgãos do Governo Federal aos questionamentos e reivindicações das empresas e entidades representavas que serão diretamente impactadas com a desestatização do Porto de Santos, conforme declarou o presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas.

"As opiniões são divergentes, mas as autoridades estão muito abertas à discussão. TCU (Tribunal de Contas da União), Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), SNPTA (Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários), todo mundo muito aberto a discur e a entender questões que nós temos levado e a fazer os ajustes necessários para que se chegue num modelo

lapidado, que tenha o menor problema possível", disse ele durante entrevista ao quadro Brasil Export, do Programa ZR News, que foi ao ar na manhã de ontem, pela Santa Cecília FM, 107.7.

Durante o Programa ZR News, Ricardo Molitzas também deu detalhes do Santos Export, antecipando que haverá mudanças no formato dos painéis

Sobre o Santos Export, a privatização do maior complexo portuário do País será debatida em um painel exclusivo. Molitzas também antecipou que haverá mudanças no formato dos painéis, que serão realizados na quinta-feira, dia 4. "A cada painel, vamos ter duas autoridades falando sobre o tema especificamente e convidados debatendo, com a mediação do diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo", explicou.

A programação do Santos Export terá início na manhã do dia 3, com visita técnica da comitiva ao canal de navegação do Porto de Santos. A visita e a participação no evento são restritas aos conselheiros, patrocinadores e autoridades. O evento terá transmissão online e gratuita pelo portal BE News e pelo canal do Brasil Export, no Youtube. A programação completa pode ser conferida no site https://forumbrasilexport.com.br/.

Molitzas disse ainda que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, é esperado para a cerimônia de abertura do Santos Export e confirmou as presenças do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, e do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

REGIÃO NORDESTE - MAERSK ARREMATA TERMINAL DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL EM SUAPE

Companhia de navegação sobrepõe proposta do consórcio concorrente com oferta de R$ 455 milhões

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

COM TODOS OS TRÂMITES JURÍDICOS SUPERADOS, A MAERSK QUER FINALIZAR A CONSTRUÇÃO DO TERMINAL EM 24 MESES, COM INÍCIO DAS OPERAÇÕES EM 2025

Assim que for confirmada como vencedora do certame, a Maersk pretende investir até R$ 2,6 bilhões no novo terminal do Estaleiro Atlântico Sul

A Maersk venceu a disputa no leilão de uma área disposta no Cais Sul do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no Porto de Suape, em Pernambuco. Por meio de sua subsidiária APM Terminals, a empresa apresentou na tarde de ontem uma nova proposta, desta vez de R$ 455 milhões, para o arremate.

O valor aporta R$ 5 milhões a mais sobre a oferta do concorrente, representado pelo consórcio formado por Tecon Suape, do grupo filipino ICTSI, e Cone Suape, controlada pela Conepar, de R$ 450 milhões. O valor mínimo antes proposto pela Maersk no leilão realizado na última quinta-feira (21) tinha sido de R$ 300 milhões.

Com a última oferta, a companhia dinamarquesa arremata o terminal do Estaleiro Atlântico Sul em Suape. Porém, como o processo de leilão ocorre em meio à recuperação judicial do EAS, a negociação ainda será validada pela Justiça de Ipojuca (PE), que organiza a venda de áreas para

pagamento de dívidas dos acionistas. Desde 2020, o EAS tem uma pendência de R$ 1,4 bilhão junto ao Banco Nacional Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Mas mesmo antes da Justiça bater o martelo, o presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, comemorou o resultado, que traz uma das maiores empresas de navegação do mundo para operar no complexo nordestino.

“A proposta da Maersk, cobrindo o valor extremamente positivo que foi feito no leilão pelo concorrente, mostra o interesse de um dos maiores armadores do mundo no porto, ou seja, na importância de Suape. Isso muda o patamar do complexo em relação ao Brasil. Estamos muito felizes pela consolidação desse empreendimento”, disse Gusmão.

FUTURO
Em nota, a Maersk, por meio da APM Terminals, informou que “concluídas as etapas do leilão judicial e acertos finais entre o EAS e a APM, a empresa espera ser oficialmente declarada a vencedora do leilão. O fechamento da transação ainda está sujeito à obtenção das aprovações regulatórias relevantes e certas licenças e autorizações necessárias para instalar e operar o novo terminal".

Com a concretização do certame, a companhia espera investir até R$ 2,6 bilhões no novo terminal, que terá inicialmente uma capacidade de até 400 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), aumentando a capacidade do complexo portuário nordestino em 55%.

Uma vez que todos as licenças forem emitidas, a empresa afirmou que quer finalizar a construção em 24 meses e iniciar as operações no final de 2025, quando a dragagem do canal de acesso e bacia de evolução feitas pelo Porto de Suape devem estar concluídas.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTOS DE SUAPE E SINES PROJETAM CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA ATÉ O FIM DO ANO

Intenção da parceria é desenvolver ferramentas de inovação relacionadas ao Smart Port e discutir estratégias logísticas e operacionais
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O presidente do Porto de Sines, Luís Cacho, apresentou as instalações complexo ao mandatário do Porto de Suape, Roberto Gusmão

O Porto de Suape (PE) e o Porto de Sines, em Portugal, representados pelos seus presidentes, Roberto Gusmão e Luís Cacho, respectivamente, pretendem firmar um convênio de cooperação técnica entre os complexos até o fim deste ano. A informação foi confirmada ao BE News por Gusmão, que está no país lusitano visitando as instalações do atracadouro ao lado de Marcelo Sobreira, diretor-executivo do Portugal Export, o braço europeu do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

A intenção da parceria, segundo o diretor-presidente da estatal portuária pernambucana, é desenvolver ferramentas de inovação tecnológica relacionadas ao Smart Port e discutir estratégias logísticas e operacionais.

“Sines, assim como Suape, tem áreas atraentes para a instalação de indústrias e é distante dos grandes centros comerciais, o que facilita a ampliação das operações. Além disso, tem boa

integração ferroviária e pode ser uma porta de entrada para o agro exportado pelo Nordeste", explicou Gusmão.

Marcelo Sobreira destacou a importância do encontro entre os gestores, que pode gerar parcerias estratégicas. "Sines é um complexo industrial como Suape. Os dois operam granéis, têm projetos de instalação de usinas de hidrogênio verde e pretendem digitalizar seus processos. Ou seja, essa integração, fruto dos encontros realizados pelo fórum Brasil Export, tem uma função fundamental de unir essas pontas em comum".

Durante a visita, os dois conheceram o moderno porto português, a exemplo da retroárea disponível para o desenvolvimento de um distrito industrial. O anfitrião também conheceu os principais diferenciais de Suape.

"Essa visita marca o início de um novo ciclo entre os dois atracadouros e teremos muito a aprender um com o outro para o estabelecimento de parcerias operacionais e maior integração entre os dois complexos", complementou Gusmão.

O Porto de Sines é o principal atracadouro de Portugal, conhecido por suas águas profundas e por ser líder nacional na movimentação de granéis líquidos (petróleo, derivados e gás natural). Foi fundado em 1978 e fica no litoral da região do Alentejo, a cerca de 160 quilômetros da capital Lisboa.

Além da movimentação de cerca de 46 milhões de toneladas em 2021, o Porto de Sines registrou intenso embarque e desembarque de contêineres no ano passado, alcançando a expressiva marca de 1.824.059 TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés).

O Porto de Sines e a sua zona industrial e logística de retaguarda, com mais de 2 mil hectares, formam uma plataforma logística de âmbito internacional com capacidade para receber os grandes atores dos setores marítimo-portuário, industrial e logístico. Pertence à Administração dos Portos de Sines e do Algarve SA, que controla outros portos do país ibérico
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

REGIÃO NORDESTE - "PRECISAMOS MELHORAR A PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO", DIZ NOVO PRESIDENTE DO PORTO DO RECIFE

Advogado Tito Lívio de Morais assumiu a gestão do complexo no último dia 20 e fala sobre desafios e metas de sua administração
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O advogado Tito Lívio de Morais, de 33 anos, é o novo presidente do Porto do Recife (PE). Ele assumiu a gestão do complexo no último dia 20, após a saída de José Lindoso, que comandou o ancoradouro por 13 meses.

Tito recebe um porto com calado novo, aprovado pelo Centro Hidrográfico da Marinha no último dia 14, e que já colhe crescimento operacional de 90,24%, registrado em junho. Isso porque a dragagem realizada recentemente possibilitou ao complexo o recebimento de navios mais carregados e, consequentemente, a ampliação da movimentação de cargas.

Em entrevista ao BE News, Tito falou sobre o que espera de seu mandato, principais objetivos e desafios que enfrentará — o primeiro deles, segundo o presidente, é melhorar a perspectiva de crescimento do complexo durante o segundo semestre, esmada em 30%.

"Os números do porto vêm aumentando a cada dia, mas nós vamos trabalhar incansavelmente para captar recursos com a intenção de aprimorar a infraestrutura portuária, o que gera automaticamente um aumento operacional e mais eficiência no gerenciamento de cargas", explica Tito.

O novo gestor que manter a saúde financeira do complexo público e investir em obras de melhorias estruturais, entre elas a instalação de defensas marítimas, cuja função é amortecer o impacto dos navios com a estrutura de atracação, além de pavimentar a área do cais. “Hoje, são obras prioritárias na infraestrutura do Porto do Recife”, diz.

Tito afirmou que quer executar ainda no segundo semestre as melhorias elencadas pelo ISPS Code (Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias) para manter o certificado internacional de segurança. “É importante para que a gente não deixe de receber navios estrangeiros, nem prejudique as operações de cabotagem”.

Em relação à temporada de cruzeiros, prevista para começar no fim de outubro, Morais explicou que está em tratavas com o Governo do Estado e com a Prefeitura do Recife para conseguir atender algumas exigências feitas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), mas não especificou quais.

“A gente pretende que Recife esteja no cenário nacional da temporada de cruzeiros”, afirmou.

Por fim, Tito disse que sua missão é manter o ritmo do porto recifense, sua competitividade e eficiência.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

INTERNACIONAL - EUA E REINO UNIDO REVOGAM TAXAS SOBRE O AÇO LAMINADO A FRIO BRASILEIRO

Sem os encargos, produção nacional poderá ter preço competitivo nas trocas comerciais com os dois países
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

OS EUA E O REINO UNIDO SÃO DOIS DOS PRINCIPAIS MERCADOS PARA O AÇO BRASILEIRO. NO ANO DE 2019, O BRASIL EXPORTOU CERCA DE US$ 7,3 BILHÕES EM PRODUTOS SIDERÚRGICOS AO MUNDO, DOS QUAIS MAIS DE US$ 3,4 BILHÕES FORAM DESTINADOS AOS EUA

Fim da medida de proteção do mercado interno, aumenta a competitividade dos produtos de aço do Brasil nas trocas comerciais com esses países importadores, diz o Ministério da Economia

Estados Unidos e Reino Unido retiraram as cobranças de taxas que eram impostas sobre as exportações brasileiras de produtos de aço laminado a frio. Com o fim da taxação, a produção nacional poderá ter preço competitivo nas trocas comerciais com esses dois países.

Os EUA anunciaram no último dia 19 a revogação das medidas andumping e compensatória contra as exportações brasileiras de produtos de aço laminados a frio, em vigor há mais de cinco anos na quele país.

Dessa forma, os EUA deixam de cobrar taxas adicionais de até 46% – 35% de direito andumping (combate aos efeitos danosos da prática de dumping) e 11% de medida compensatória (anula os efeitos prejudiciais de determinados subsídios governamentais) – na importação de produtos de aço brasileiros. Não houve alterações nas medidas sobre os mesmos produtos cobradas de outras origens (China, Índia, Japão, Coreia do Sul e Reino Unido), tendo sido o Brasil o único país excluído.

“Medidas andumping como as que eram impostas pelos Estados Unidos sobre as exportações brasileiras de produtos de aço laminados a frio assumem a forma de uma sobretaxa cobrada quando

da importação, tendendo a tornar esses itens menos atraentes financeiramente que aqueles oriundos da indústria nacional do país importador ou importado de outras origens. As medidas de defesa comercial estadunidenses geravam impacto significativo sobre o preço final pago pelo adquirente", explicou o Ministério da Economia em nota.

Já o Reino Unido havia anunciado em 23 de junho a exclusão do Brasil da aplicação da medida de salvaguarda sobre chapas de aço e sobre produtos de aço laminados a frio. Esses produtos estavam há um ano sujeitos a uma sobretaxa de 25%, uma vez ultrapassado o volume máximo periódico pré-estabelecido. O Brasil, segundo o Ministério da Economia, comprovou às autoridades britânicas que os volumes de exportação do País enquadravam-se em critério de isenção autorizado pelo Acordo sobre Salvaguardas da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Com essa exclusão, o Brasil encontra-se, atualmente, isento de todas as categorias da salvaguarda do Reino Unido sobre produtos de aço, prevista para vigorar até junho de 2024.

Em ambos os casos, os ministérios da Economia e das Relações Exteriores do Brasil atuaram em conjunto. Os EUA e o Reino Unido são dois dos principais mercados para o aço brasileiro. No ano de 2019, o Brasil exportou cerca de US$7,3 bilhões em produtos siderúrgicos ao mundo, dos quais mais de US$ 3,4 bilhões foram destinados aos EUA e ao Reino Unido.

O Governo Federal explicou ainda que os produtos siderúrgicos brasileiros estavam sujeitos a uma quota tarifária no Reino Unido, resultando na cobrança de adicional de 25% aos volumes importados acima dos limites fixados. "O efeito esperado da retirada de medida de defesa comercial sobre as exportações brasileiras é, de fato, tornar nossos produtos mais competitivos nesses dois mercados", esclareceu o ministério.

A head da Mesa de Câmbio da Terra Investimentos, Roberta Folgueral, avalia que "a medida retira as restrições trazendo o Brasil para a mesa de negociações no produto. Quando essas restrições são retiradas, estamos falando que o produto exportado do Brasil para os EUA deixou de ser taxado em até 46%. Obviamente, que nosso produto fica mais competitivo e o setor se aquece demais".

Ainda segundo ela, "todos desejam um mercado de livre comércio, desde que não afete o seu produto interno produzido. É como se o Brasil produzisse um item super consumido internamente e o produto importado fosse mais barato do que ele", afirmou a especialista.

Quanto ao Reino Unido, "a medida era proteger o mercado interno e deixar o produto brasileiro mais caro. Mas, o Brasil conseguiu comprovar às autoridades britânicas que os volumes de exportação estavam dentro dos critérios de isenção já autorizados pelo Acordo de Salvaguardas da Organização Mundial do Comércio (OMC).

"Em época de dólar se valorizando é importante para a balança comercial brasileira que toda e qualquer exportação possa ser fomentada", afirmou a head da Mesa de Câmbio da Terra Investimentos, Roberta Folgueral

"Um ponto importante é que em ambos os casos o Ministério da Economia atuou muito forte com o Ministério das Relações Interiores para que essas salvaguardas pudessem ser retiradas. Em época de dólar se valorizando (subindo a cada dia que passa) é importante para a balança comercial brasileira que toda e qualquer exportação possa ser fomentada. Afinal de contas, quanto mais dólares ingressando no país, melhor a oferta — na média, também para importadores. É a famosa lei da oferta e da procura em relação à própria moeda estrangeira. Mais dólares ingressando são mais reais na conta corrente do exportador", ressaltou Roberta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/07/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT – 26/07/2022

EDITORIAL – RODOVIAS DELEGADAS

***DA REDAÇÃO** redacao@portalbenews.com.br*

O Ministério da Infraestrutura definiu as regras para a delegação de rodovias federais para municípios, estados e o Distrito Federal. Essas normas constam da Portaria 929/2022 da pasta, publicada na quinta-feira da semana passada, dia 21. A iniciava busca retirar a responsabilidade pela manutenção dessas vias do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), dessa forma reduzindo seus gastos, e também otimizar a fiscalização desses avos, que será feita pelo novo responsável por essas estradas.

Mas o Dnit ainda terá responsabilidades com essas rodovias. Deverá realizar uma vistoria regular para preservar o patrimônio rodoviário. E ainda terá de incluir, em seu plano de despesas, recursos emergenciais para realizar obras e serviços em trechos de estradas que verem seus contratos ou convênios encerrados. Dessa forma, a manutenção estará garantida caso não haja uma nova concessão em vista.

O novo regramento, portanto, busca melhorar a gestão dessas vias. Por um lado, tenta otimizar sua exploração, ampliando a integração e a sinergia com as malhas estaduais e, assim, aumentando seu potencial para “viabilizar novos projetos de parceria com a iniciava privada”, como destaca o Dnit. E por outro tenta aumentar a qualidade desses avos, criando as condições para uma melhor segurança viária e uma maior atração de investimentos.

Trata-se, portanto, de uma estratégia interessante que, se bem aplicada, pode melhorar a mobilidade urbana e as condições de transporte em todo o País. E ainda descentralizar a gestão das vias, o que tradicionalmente leva a uma otimização da gestão e da exploração das estradas. Que as estradas sejam colocadas sob a responsabilidade de quem melhor pode supervisioná-las e impulsionar seu desenvolvimento. E que tal princípio possa ser aplicado com outros avos de infraestrutura, levando-os às mãos que melhor podem explorá-los.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

5G FERROVIÁRIO 1

A operadora ferroviária Rumo Logística (Grupo Cosan) firmou uma parceria com a empresa de telecomunicações Surf Tech, para implantar uma rede de fibra ótica 5G ao longo dos 14 mil quilômetros de trilhos administrados pela concessionária. Segundo a Rumo, a ideia é oferecer conectividade aos mais de 500 municípios, de nove estados, cortados pela malha da companhia. Inicialmente, estão previstos investimentos de R$ 1,5 bilhão, que serão obtidos a partir da emissão de debêntures pela Surf Tech. A Rumo participa do projeto permitindo a implantação da fibra ótica na faixa de domínio das suas ferrovias.

5G FERROVIÁRIO 2

A rede é projetada para um tráfego de até 1 Exabps (1 bilhão de Gpbs), sendo um milhão de vezes mais potente do que um cabo submarino que conecta o Brasil aos Estados Unidos. A partir de sua implantação, as cidades por onde os trilhos da Rumo passam vão poder aproveitar o serviço de acesso à internet com velocidade e qualidade 5G. “O ecossistema advindo da implantação do 5G no Brasil e no mundo vai muito além do que o 4G proporciona, seus benefícios são transformadores para a sociedade”, explica o fundador da Surf Tech, Yon Moreira.

FROTA 1

Uma das maiores produtoras mundiais de grãos, a Amaggi anunciou a compra de 440 caminhões Volvo FH540 e VM para suas operações no Centro-Oeste. São 400 FH540 6x4, que serão utilizados

para o transporte da colheita até os terminais de transbordo da região Norte e 40 caminhões VM, destinados a atividades de apoio. Com essas aquisições, a frota da empresa chegará a 600 unidades.

FROTA 2

Segundo a Amaggi, uma parcela dos novos Volvo FH540 será usada para levar a produção entre Mato Grosso e Pará, passando por Sorriso (MT), Sinop (MT) e Matupá (MT), até chegar a Mirituba (PA), na margem direita do Rio Tapajós, onde a empresa tem uma estação de transbordo e os grãos seguem para exportação. Com uma produção de 1,1 milhão de toneladas de grãos e fibras por ano, a Amaggi conta com uma área para agricultura de 258 mil hectares.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

NACIONAL - MINISTÉRIO DA ECONOMIA ESTABELECE SERVIÇO DIGITAL SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR

Objetivo é centralizar informações para interessados em obter dados e manuais de operações de compra e venda
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Segundo dados do Ministério da Economia, a balança comercial brasileira acumulou superávit de US$ 39,63 bilhões neste ano até a quarta semana de julho

A Câmara de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Camex) publicou uma resolução estabelecendo o serviço digital de informações sobre o comércio exterior brasileiro. A publicação foi feita no Diário Oficial da União de segunda-feira (25).

O serviço integrará o Portal Único de Comércio Exterior do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), interface usada entre governo e operadores de comércio para desburocratização do comércio exterior brasileiro. O objetivo é centralizar informações para interessados em obter dados e manuais de comércio exterior.

Segundo a determinação do Ministério da Economia, o sistema fornecerá manuais de procedimentos para importação, exportação e trânsito aduaneiro, abrangendo as etapas de tratamento administrativo e despacho aduaneiro. Também fornecerá os horários de atendimento ao público dos órgãos e entidades da Administração Pública nos diferentes locais onde atuam, bem como as informações de contato.

Serão disponibilizados os formulários e documentos exigidos, além dos locais de acesso a sistemas de governo necessários ao processamento de operações de importação, exportação e trânsito aduaneiro. Outra utilidade da ferramenta é informar os tributos incidentes sobre comércio exterior e medidas de defesa comercial em vigor aplicadas sobre ou em conexão com importações, exportações e trânsito.

A administração do serviço caberá conjuntamente à Secretaria de Comércio Exterior (Secex), da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, e à Secretaria Especial da Receita Federal, ambas do Ministério da Economia, administrar o serviço.

Superávit
A Secex também publicou os dados acumulados da balança comercial brasileira. Segundo a pasta, o Brasil atingiu neste ano, até a quarta semana de julho, superávit de US$ 39,63 bilhões, recuando 7,5% em relação ao período de janeiro a julho de 2021, pela média diária.

A corrente de comércio subiu 25%, atingindo US$ 336,75 bilhões, refletindo a soma das exportações, que cresceram 20,6% e chegaram a US$ 188,19 bilhões, e das importações, que aumentaram 31,2% e totalizaram US$ 148,56 bilhões.

No mês, até a quarta semana, o superávit foi de US$ 5,32 bilhões, diminuindo 0,9% na média diária, em comparação com julho do ano passado. Já a corrente de comércio aumentou 34,9%, alcançando US$42,81 bilhões. As exportações, em alta de 29,7%, chegaram a US$ 24,07 bilhões, enquanto as importações cresceram 42,2% e totalizaram US$18,75 bilhões.

Apenas na quarta semana, a balança comercial registrou superávit de US$ 1,688 bilhão e a corrente de comércio foi de US$ 12,787 bilhões, refletindo exportações no valor de US$7,238 bilhões e importações de US$ 5,549 bilhões.

ICMS Também no DOU desta segunda-feira, o Conselho Nacional de Política Fazendária divulgou a base de cálculo de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para operações com Gasolina Automova Comum, Gasolina Automova Premium e Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). Os novos valores deverão ser adotados a partir do dia 1º de agosto. Confira-os no quadro

ITEM	UF	GAC (R$/ litro)	GAP (R$/ litro)	GLP (P13) (R$/kg)	GLP (R$/kg)
1	AC	*5,3825	*5,3825	*6,9063	*6,9063
2	AL	*4,9620	*4,9620	-	*5,6074
3	AM	*4,8180	*4,8180	-	*6,2330
4	AP	*4,3222	*4,3222	*6,7476	*6,7476
5	BA	*4,9872	*4,9872	*5,4125	*5,4125
6	CE	*4,9712	*4,9712	5,85	5,85
7	DF	*4,9000	*4,9000	*5,9370	*5,9370
8	ES	*4,8805	*4,8805	5,5149	5,5149
9	GO	*5,0587	*5,0587	*6,1904	*6,1904
10	MA	*4,7209	*4,7209	*5,9796	*5,9796
11	MG	*5,0802	*5,0802	*6,0194	*6,0194
12	MS	*4,7554	*4,7554	5,677	5,677
13	MT	*4,8970	*4,8970	*7,8343	*7,8343
14	PA	4,912	4,912	*6,4007	*6,4007
15	PB	*4,6905	*4,6905	-	*5,8541
16	PE	*4,8086	*4,8086	*5,4836	*5,4836
17	PI	*5,0242	*5,0242	*6,0452	*6,0452
18	PR	*4,6752	*4,6752	*5,6000	*5,6000
19	RJ	*5,3637	*5,7931	-	*5,4492
20	RN	*5,0231	*5,0231	*5,9481	*5,9481
21	RO	*4,9550	*4,9550	-	*6,8280
22	RR	4,5741	4,5741	6,8837	6,8837
23	RS	*4,9640	*6,9766	*5,8821	*5,8821
24	SC	*4,6362	*6,2990	*6,1405	*6,1405
25	SE	4,8279	4,8279	5,9029	5,9029
26	SP	*4,6133	*4,6133	*5,8466	*5,8466
27	TO	5,0167	5,0167	6,7438	6,7438

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

NACIONAL - MINFRA PUBLICA PORTARIA PARA DELEGAR RODOVIAS FEDERAIS AOS ESTADOS

Ideia é aliviar orçamento do Dnit e ter facilidade de fiscalização de trechos cedidos em concessão
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Divulgação/Dni

De acordo com a portaria, o Dnit ficará responsável em acompanhar e monitorar as concessões

O Ministério da Infraestrutura publicou na última quinta-feira (21) a Portaria 929/2022, que estabelece procedimentos para a celebração de convênios de delegação de rodovias federais com estados, municípios e o Distrito Federal.

O objetivo da nova portaria é acelerar o processo desses convênios. Além disso, aliviar o orçamento

do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) que nos últimos anos vem sofrendo com as restrições orçamentárias.

O órgão, porém, deverá assinar, na condição de Interveniente (garantidor) dos convênios de delegação voltados à exploração por concessão de rodovias ou de trechos de rodovias federais. Também será responsável por realizar o acompanhamento e monitoramento dos convênios de delegação vigentes. A ideia é que haja uma vistoria para preservar o patrimônio rodoviário.

O Dnit também deverá incluir em seu planejamento de despesa recursos necessários para a contratação tempestiva das obras e serviços necessários nos trechos rodoviários que verem seus contratos ou convênios encerrados. Tudo isso para que os serviços continuem sendo mandos caso não haja previsão de reconhecimento imediato de uma nova concessionária.

Maior fiscalização
Outro benefício visto pelo Minfra está na possibilidade de fiscalização mais eficiente nos casos de trechos cedidos para a concessão. Vale lembrar que o órgão conta com quase dez pedidos de devolução amigável das rodovias pertencentes das chamadas fase II e fase III do Programa de Concessão.

O último caso aconteceu na semana passada, quando a concessionária Ecorodovias anunciou que entrará com o pedido de devolução da BR101 no Espírito Santo, trecho que corta o estado de Norte a Sul, com 475 km.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, a norma estabelecida é fruto da maturidade das ações de supervisão federal sobre os convênios de delegação já firmados. "O normativo também é resultado da interação entre o MInfra e o Tribunal de Contas da União (TCU), decorrente do acolhimento de recomendações da Corte de Contas em decisões relacionadas ao tema".

Ainda segundo o órgão, as "novas regras permitirão melhor aproveitamento da sinergia existente entre as malhas de rodovias federais e estaduais, as quais, quando avaliadas em conjunto, têm o potencial de viabilizar novos projetos de parceria com a iniciava privada e irão proporcionar maior desenvolvimento para a população nos seguintes aspectos: maior segurança viária, mais qualidade para a infraestrutura rodoviária do País, incremento da competitividade, atração de maiores investimentos, mais empregos".
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

REGIÃO NORTE - EMPRESA OFERECE TRANSPORTE DE CONTÊINERES VAZIOS EM SEU TERMINAL NO PARÁ

Novo contrato com armador marca início das operações de logística integrada no Tecon Vila do Conde
Por VANESSA PIMENTEL ***vanessa@portalbenews.com.br***

Divulgação

A One foi a primeira companhia a se beneficiar da nova operação de logística integrada, ao fechar um contrato que prevê até 250 viagens por mês

A empresa de logística portuária Santos Brasil começou a oferecer um novo serviço no terminal Vila do Conde, em Barcarena, no Pará: o de transporte de contêineres vazios para depots externos.

A Ocean Network Express (One) foi a primeira companhia a se beneficiar da nova operação de logística integrada, ao fechar um contrato que prevê até 250 viagens por mês. A viagem inaugural aconteceu na última terça-feira (19).

Agora, a Santos Brasil é provedora não somente dos serviços de infraestrutura portuária como também de logística do armador, que tem sede em Singapura e trabalha com a companhia brasileira desde 2008. O Vila do Conde é o único terminal que opera contêineres no porto paraense.

Para Danilo Ramos, diretor Comercial de Operações Portuárias da Santos Brasil, o novo contrato é um marco, pois amplia o leque de serviços prestados pela companhia no Pará, estado que agora também passa a contar com a expertise da Santos Brasil em logística integrada, a exemplo do que já acontece no Tecon Santos (SP).

"A nossa experiência agrega segurança ao fluxo de mercadorias em contêineres destinadas ao comércio exterior e à cabotagem para toda bacia Amazônica", diz. De acordo com ele, o movimento reforça o crescimento da importância da região Norte no cenário logístico nacional e internacional.

O Tecon Vila do Conde recebeu entre 2018 e 2019 cerca de R$ 60 milhões de investimentos em obras civis e equipamentos de pátio e cais. Atualmente, conta com quatro gates de entrada, sendo dois automatizados e um de saída, além de pavimentação em todo o seu pátio de armazenamento.

Dispõe ainda de seis reach stackers, três empilhadeiras para vazios e três guindastes MHC sobre rodas que operam no cais para embarque e desembarque de mercadorias conteinerizadas ou cargas de projeto. Nacionalmente, a Santos Brasil atua por meio de dez terminais estrategicamente localizados, sendo três de contêiner res (Tecon Santos, Tecon Imbituba, em Santa Catarina, e Tecon Vila do Conde), um de veículos em Santos, três de carga geral (um em Imbituba e dois arrendamentos temporários em Santos, na margem direita do porto), e três de granéis líquidos recém-arrematado sem Itaqui, no Maranhão.

TECON VILADO CONDE
O Tecon Vila do Conde é um terminal fluvial de contêineres e cargas de projetos, posicionado no chamado Arco Norte. Essa região de grande importância logística fica acima da linha do Paralelo 16 e abrange terminais do Norte e Nordeste.

Além de possuir integração com hidrovias, o Tecon Vila do Conde está próximo às principais rotas marítimas e garante acesso a todos os continentes de maneira direta por meio de portos concentradores do Caribe.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

REGIÃO SUDESTE - SANTOS EXPORT VAI DEBATER ACESSOS AO PORTO

Presidente do Sindisan afirma que sistema rodoviário não comporta o volume de caminhões com destino ao Porto de Santos (SP)
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

É MUITO IMPORTANTE LEVARMOS ESTE ASSUNTO AO SANTOS EXPORT PARA QUE SEJAM DISCUTIDAS FORMAS DE TERMOS UMA NOVA OPÇÃO PARA O TRANSPORTE DE CARGAS. UM PORTO COM A MAGNITUDE DO DE SANTOS NÃO PODE CORRER O RISCO DE PARALISAÇÃO POR FALTA DE ACESSO, QUE É O MÍNIMO QUE SE ESPERA TER”

ANDRÉ LUÍS NEIVA
presidente do Sindisan

O gargalo logístico nos acessos ao Porto de Santos é um problema que o setor de transporte rodoviário de cargas aguarda há décadas por solução

Não é somente a desestatização do Porto de Santos (SP) que será debatida no Santos Export, nos próximos dias 3 e 4 de agosto, no Sofitel Jequitimar, em Guarujá. O evento, realizado pelo Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, tratará de outros assuntos referentes ao maior complexo portuário do País e da América La- na. Entre os quais o desafio que é para se chegar ao local.

O gargalo logístico nos acessos ao porto é um problema que o setor de transporte rodoviário de cargas aguarda há décadas por uma solução. Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), as rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) já não comportam o volume diário de 10 mil caminhões com destino aos terminais situados nas duas margens do Porto e uma nova pista de cargas deveria ser vista como prioridade pelos governos Federal e Estadual.

“Há muitos anos, somos reféns do Sistema Anchieta Imigrantes, que está ultrapassado e perigoso para os usuários. Mais de 10 mil veículos comerciais se dirigem à Baixada Santista diariamente e contam apenas com esta alternava de acesso. É muito importante levarmos este assunto ao Santos Export para que sejam discutidas formas de termos uma nova opção para o transporte de cargas. Um Porto com a magnitude do de Santos não pode correr o risco de paralisação por falta de acesso, que é o mínimo que se espera ter”, afirmou o presidente do Sindisan, André Luís Neiva.

Neiva ressaltou que a construção de uma nova pista para escoamento de carga deveria ser encarada como prioridade pelo poder público. “Contamos que o próximo governador do Estado tenha alinhamento com o Governo Federal e coloque a execução de uma nova pista para as cargas entre suas prioridades”, destacou.

Para o presidente do Sindisan, a inclusão do túnel imerso Santos-Guarujá na modelagem de desestatização do Porto de Santos e a Ferrovia Interna (Fips) contribuirão para equacionar os gargalos logísticos na zona portuária.

“Segundo a Santos Port Authority (SPA), parte dos recursos arrecadados com a desestatização será destinada ao investimento na ligação seca entre Santos e Guarujá e, também, na solução para os conflitos rodoferroviários, previstos na Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Ou seja, na nossa visão, a desestatização também poderá ser uma maneira de melhorar os acessos ao Porto de Santos”, concluiu.

A abertura do Santos Export está marcado dia 3 de agosto, às 18h30, no Sofitel Guarujá Jequitimar, e é restrita presencialmente às autoridades, aos conselheiros e patrocinadores do fórum regional. Mas, o encontro terá transmissão online e gratuita pelo portal BE News para o público em geral.

PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2022

Dias 3 e 4 de agosto | Sofitel Jequitimar Guarujá
Programação preliminar e sujeita a alterações (evento presencial exclusivo para conselheiros, autoridades e patrocinadores)

Dia 03 | Quarta-feira
(período da manhã de atividade presencial exclusiva para os patrocinadores inscritos junto à produção do evento)
08h00 Saída do Hotel Sofitel Jequitimar para o Iate Clube de Santos
09h00 Embarque no Iate Clube para visita marítima (lancha Fabiana)
14h00 às 16h00 Almoço no Iate Clube
17h00 Chegada ao hotel
17h30 Início da transmissão online
18h30 Solenidade de Abertura
19h30 Palestra de abertura: Marcelo Sampaio, Ministro da Infraestrutura do Brasil
20h00 Jantar no Cafe de La Musique em homenagem à Sammarco Advogados Associados, com oferecimento de vinhos pela Odjfell Terminals

Dia 4 | Quinta-feira
Início da transmissão online

09h00 Painel 1: Desestatização do Porto de Santos
> Evolução do processo de desestatização junto ao Governo Federal
> Regras do novo modelo de gestão
> Reação do mercado ao processo de desestatização

Palestrantes:
– Mario Povia, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
– Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Debatedores convidados:
– Antônio Carlos Sepúlveda, Diretor-Presidente da Santos Brasil
– Fabio Siccherino, Diretor-Presidente da DPW Santos
– Regis Prunzel, Presidente do Sopesp

Moderador: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News
10h45 Coffee break
11h15 Painel 2: As necessidades e a visão dos representantes da carga para o Porto de Santos
> Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios
> Demandas de infraestrutura no Porto e em seu entorno
> A atuação dos órgãos anuentes

Debatedores convidados:
– Patrícia Dutra Lascosque, Superintendente Institucional de Logística da Suzano
– Vitor Vinuesa, Diretor de Logística da ADM na América do Sul
– Adolpho Bastos, Vice-Presidente de Logística da Scania na América Lana
– Edson Souki, Gerente-Geral da Odjfell Terminals/Granel Química

Moderador: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News
12h45 Almoço no Sofitel Jequimar oferecido pelo Porto de Santos
14h00 Painel 3: Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos
> Os desafios dos acessos rodoviários
> As perspectivas do crescimento da movimentação ferroviária
> Os planos de expansão para o modal hidroviário e o aprofundamento do canal de navegação

Palestrantes:
– Felipe Queiroz, Secretário Nacional de Transportes Terrestres
– Fernando Biral, Diretor-Presidente da Santos Port Authority

Debatedores convidados:
– Rui Klein, Diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias
– Bruno Tavares, Presidente da Praticagem de São Paulo
– Silvana Alcântara, Diretora de Regulatório e Institucional da VLI
– André Neiva, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)

Moderador:
Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

15h30 Coffee-break
16h00 Painel 4: O futuro do Porto de Santos
> Estratégias de expansão e desenvolvimento de novos negócios

> Crescimento sustentável e pacto porto-cidade
> Ações da iniciava privada para o crescimento das operações

Apresentação:
Diretoria da Santos Port Authority
Debatedores convidados:
– Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
– Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)
– Associação Comercial de Santos (ACS)
– Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)
– Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave)
– Conapra
– Praticagem do Brasil
– Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)
– Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)
– Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan)
– Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)

Moderadores:
Ricardo Molitzas, Presidente do Conselho do Santos Export
Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News
18h00 Leitura da Carta do Santos Export 2022 e cerimônia de encerramento
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

REGIÃO SUDESTE - GUARUJÁ (SP) QUER LANÇAR EDITAIS DE AEROPORTO ATÉ SETEMBRO

Expectava é que o primeiro voo de passageiros ocorra entre julho e dezembro de 2023
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

ESTAMOS TRABALHANDO PARA QUE O PRIMEIRO VOO DE AERONAVES DE MENOR PORTE, CHAMADAS ATRS (COMERCIAL), SEJA REALIZADO ENTRE JULHO E DEZEMBRO DE 2023”

ADALBERTO FERREIRA DA SILVA
secretário de Desenvolvimento
Econômico e Portuário de Guarujá

Prefeitura aguarda parecer da Cetesb referente a laudo ambiental para cercamento da pista

Os editais de licitação do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá deverão ser lançados em setembro. Um certame é referente ao cercamento da pista e o outro, ao terminal de passageiros. O equipamento está localizado na Base Aérea de Santos, no distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá (SP). A Prefeitura esma ainda que o primeiro voo comercial em um avião de médio porte, do po ATR, ocorra entre julho e dezembro de 2023.

“Estamos trabalhando nesse cronograma imaginando que consigamos lançar esses editais até setembro, no máximo”, afirmou o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá (Sedep), Adalberto Ferreira da Silva. “A nossa meta é promover o primeiro voo com essas aeronaves de médio porte, do tipo ATR, entre julho e dezembro de 2023”, enfatizou.

Segundo o secretário, no momento, a Prefeitura aguarda parecer da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) sobre o laudo ambiental protocolizado na semana retrasada.

“Estamos aguardando a avaliação do laudo solicitado pela Cetesb para poder fazer a supressão de vegetação”, disse Silva.

O secretário explicou que, durante vistoria realizada por técnicos da Cetesb, foi avistada uma capivara na cabeceira da pista. “Por isso, a Cetesb solicitou à Prefeitura a elaboração de um laudo de fauna, envolvendo o que eles chamam de mastofauna, referente aos mamíferos, e avifauna (aves). O documento já foi protocolizado. Estamos aguardando a análise desse documento que, provavelmente, vai permitir a liberação para o início das demais atividades previstas no cronograma”, salientou.

Segundo ele, os editais estão prontos. “Já sabemos que será necessário fazer o cercamento da pista em função do animal que foi avistado. Independentemente do parecer que a Cetesb emitirá sobre o laudo, o projeto do cercamento já está previsto e contemplado no orçamento”, comentou.

Quanto ao projeto do terminal de passageiros, o Executivo Federal aguarda apenas a análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC). “O terminal de passageiros já tem a estrutura de contêineres que vai servir de base. A edificação deste terminal já está na área do aeroporto. Nós já temos o orçamento e o projeto completo, que está em análise na SAC”, disse Silva. A previsão inicial de lançamento dos editais era final de março, com expectava de início das obras de ampliação e modernização do aeródromo no segundo semestre, conforme publicado pelo jornal BE News à época, em primeira mão.

Histórico
Em maio de 2020, a Prefeitura de Guarujá contratou a Infraero para assumir a gestão e operação do aeroporto. E, de imediato, a companhia iniciou os trâmites para o registro do equipamento na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o recapeamento da pista.

Em julho do mesmo ano, foram concluídas as manutenções do farol rotativo e da biruta. A concessionária também realizou o serviço de roçada na lateral da pista principal, de taxiamento e no pátio de aeronaves.

Em setembro de 2021, o primeiro lote de contêineres que formarão o terminal modular de passageiros do aeroporto chegou à Base Area, onde será instalado o aeroporto.

De acordo com a Infraero, o terminal foi projetado para atender a demanda de operações simultâneas de até duas aeronaves modelo Caravan – média de 10 a 12 pessoas por aeronave, ou seja, 20 a 24 passageiros no total. A empresa pública projeta a circulação de 26 mil passageiros por ano no Aeroporto Civil de Guarujá.

O terminal modular desmontável será montado próximo à atual entrada da Base Aérea, ocupando uma área total de 302,4 metros quadrados. Segundo a empresa, o projeto prevê salas de embarque e desembarque, áreas para check-in, café, sanitários, escritórios de órgãos públicos, das empresas aéreas e da Infraero, além de estacionamento com 19 vagas.

Investimentos
A partir de projeto da Infraero, o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) aprovou o repasse de R$ 5,2 milhões para o terminal de passageiros do aeroporto. A Secretaria de Aviação Civil, do Ministério da Infraestrutura, garantiu o valor para as adequações.

O valor será destinado também para o cercamento de toda a pista, que tem 1.390 metros de extensão por 150 metros de largura, mais a área de segurança em torno dela, chegando a 1.500 metros de extensão. Além disso, ainda será instalado um terminal provisório de passageiros com mais de 300 m², utilizando 21 módulos que já estão no local.

Paralelamente, o município aguarda a viabilização de R$ 10 milhões para incrementar os investimentos necessários para colocar o aeroporto em funcionamento, fruto de uma emenda parlamentar apoiada pela bancada paulista da Câmara dos Deputados.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

REGIÃO SUL - TCU RECEBERÁ PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ NA PRÓXIMA 2ª-FEIRA

Secretaria Nacional de Portos determinou que delegação municipal será renovada, porém somente até a finalização do processo licitatório
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Comitiva municipal do Porto de Itajaí se reuniu com o secretário Nacional de Portos, Mario Povia, em Brasília, na tarde de ontem

O Ministério da Infraestrutura anunciou, na noite de ontem, que apresentará o processo de desestatização do Porto de Itajaí (SC) ao Tribunal de Contas da União (TCU), para que o projeto seja analisado pelos técnicos do órgão, na próxima segunda-feira, dia 1º. E até que a concessão à iniciava privada seja efetivada, o complexo marítimo continuará sendo administrado pelo município. Como a delegação à cidade termina no final do ano, se necessário, ela poderá ser prorrogada transitoriamente, informou a pasta, após seus representantes se reunirem com uma comitiva da cidade nessa segunda-feira, em Brasília.

O convênio de delegação do Porto de Itajaí ao município se encerra em 31 de dezembro deste ano. Desde 2017, a cidade tem feito inúmeros pedidos ao Governo Federal pela prorrogação por mais 25 anos. No entanto, as solicitações foram indeferidas e o Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, iniciou o processo de elaboração de um edital para privatização do Porto de Itajaí.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, esclareceu que o processo de desestatização está com cronograma em curso. A previsão é que o leilão para escolha de uma nova empresa ocorra até o fim do ano. Até o novo operador ter condições plenas de atuar, será manda a Autoridade Portuária Municipal. O Governo Federal também indicou que não deve incluir as áreas não operacionais solicitadas pelo Município no processo de desestatização do Porto e que seguirão as tratavas para que a gestão desses locais passe a ser municipal. Segundo a Cidade, o Governo Federal negou a cláusula resolutiva de permanência da autarquia municipal na gestão do porto por dois anos. Dessa forma, a renovação vale a partir de 2023 por um período transitório.

O SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, MARIO POVIA, ESCLARECEU QUE O PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO ESTÁ COM CRONOGRAMA EM CURSO. A PREVISÃO É QUE O LEILÃO PARA ESCOLHA DE UMA NOVA EMPRESA OCORRA ATÉ O FIM DO ANO. ATÉ O NOVO OPERADOR TER CONDIÇÕES PLENAS DE ATUAR, SERÁ MANTIDA A AUTORIDADE

“Entendíamos que esses dois anos seriam extremamente necessários para dar segurança econômica aos players do mercado para manter linhas no Porto de Itajaí. No entanto, a posição do Ministério da Infraestrutura e da Secretaria de Portos foi irredutível e não nos resta outra saída a não ser assinar essa renovação para que o Porto de Itajaí não tenha descontinuidade na gestão. Com isso, ele permanecerá trabalhando até o final desse processo de desestatização”, afirmou o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

“O Porto de Itajaí é o coração econômico da cidade, que é a 12ª do país em arrecadação federal. Fazer uma transição de uma maneira estável e segura é fundamental, tanto para o Município como

para o Governo Federal. Vamos manter a gestão municipal nessa fase de transição porque entendemos que é a melhor forma de dar continuidade e evitar que a cidade e os cidadãos sejam prejudicados até que seja finalizado o processo de desestatização", disse o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni.

Por parte do Governo Federal, participaram, além do secretário Nacional de Portos, Mario Povia, a chefe de gabinete da secretaria, Rita de Cássia Munck, e o diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária, Otto Luiz Burlier.

Gestão municipal
Além da prorrogação da Autoridade Portuária, o Município aproveitou a ocasião para reforçar solicitações como a ampliação da poligonal do Porto de Itajaí até a BR-101 (passando a incluir as áreas de margem do Rio Itajaí-Açu, o canal de navegação do porto) para que possa realizar a gestão do canal de acesso; a delegação da gestão de áreas não operacionais do porto ao Município, como o CCP, espaço ao lado do Centreventos; e a gestão do projeto e da execução da Via Expressa Portuária.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

REGIÃO NORDESTE - EMPRESA ANUNCIA HUB DE HIDROGÊNIO VERDE NO PORTO DE SUAPE

Iniciava, em parceria com Senai e Governo de Pernambuco, foi lançada na Casa da Indústria, no Recife
Por VANESSA PIMENTEL vanesssa@portalbenews.com.br

O PROJETO, DESENVOLVIDO EM PARCERIA COM O SENAI PERNAMBUCO E O GOVERNO DO ESTADO, PRETENDE IMPLEMENTAR EM SUAPE PROJETOS FOCADOS NA PRODUÇÃO, TRANSPORTE, ARMAZENAMENTO E GESTÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

A parceria pretende unir a expertise da companhia, o potencial energético do Estado e o posicionamento estratégico do Porto de Suape

A CTG Brasil, uma das principais empresas de geração de energia limpa no País, lançou na segunda-feira (25) o TechHub Hidrogênio Verde, projeto que tem como objetivo transformar o Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), em Pernambuco, em um espaço de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível do futuro. O evento ocorreu na Casa da Indústria, no bairro de Santo Amaro, no Recife.

O projeto, desenvolvido em parceria com o Senai Pernambuco e o Governo do Estado, pretende implementar em Suape projetos focados na produção, transporte, armazenamento e gestão de hidrogênio verde (H2V). Juntos, os projetos receberão investimentos de até R$ 45 milhões.

As propostas foram selecionadas na chamada pública "Missão Estratégica Hidrogênio Verde", promovida pelo Departamento Nacional do Senai e pela CTG Brasil. O edital, cujo resultado foi divulgado em fevereiro deste ano, previa aporte de R$ 18 milhões nas soluções mais inovadoras e aptas a gerar negócios relacionados ao combustível do futuro.

Essa iniciava faz parte da estratégia de investimento em P&D+ inovação da CTG Brasil alinhada ao Programa de Pesquisa e Desenvolvimento regulado e promovido pela Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica).

O Brasil, em especial a região Nordeste, conta com grande potencial para a geração de energia a partir de fontes renováveis, como o sol e o vento. Neste sendo, o diretor-geral do Senai, Rafael

Lucchesi, acredita que o País precisa ampliar o investimento em soluções inovadoras e sustentáveis.

“Precisamos avançar mais em pesquisas. Nosso maior desafio é desenvolver uma diversidade de matrizes energéticas sustentáveis e confiáveis que poderão suprir as necessidades de energia de uma população em crescimento”, ressalta Rafael.

A diretora-regional da instituição em Pernambuco, Camila Barreto, destacou a intenção do Senai com a iniciava. “O papel do Senai é colaborar na implantação desses projetos, que poderão contribuir para a elevação da atratividade do nosso Estado. Enxergamos no Complexo Industrial Portuário de Suape uma forma de testar a viabilidade desses projetos em um cenário real, agregando outras empresas e criando um verdadeiro hub de inovação”.

Para a CTG Brasil, maior investidora do programa de Hidrogênio Verde, o TechHub tem papel fundamental na estratégia de inovação da companhia e contribui com soluções e novas tecnologias que acelerem a transição energética e impulsionem o protagonismo do Brasil em projetos com foco em uma economia de baixo carbono.

“Um dos objetivos da iniciava é promover um ecossistema voltado para emprego de novas tecnologias, melhoria no processo de eletrólise, aumento de eficiência total da planta, redução de custos, capacitação e proposição de novos modelos de negócios”, afirma Carlos Nascimento, gerente de Pesquisa e Desenvolvimento da CTG Brasil.

Para conectar todas as iniciavas de investimento nas plantas piloto implementadas no TechHub, será desenvolvida uma plataforma digital de comercialização para o hidrogênio verde.

“É fundamental rastrear e certificar a origem da energia para a produção do hidrogênio, assegurando que a fonte de alimentação da planta é proveniente de energia 100% renovável, abrindo ainda mais portas para a comercialização deste que é considerado o combustível do futuro”, afirma José Renato Domingues, vice-presidente corporativo da CTG Brasil.

Já o secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Geraldo Julio, comemorou a iniciava. “Esse Hub mostra a capacidade do Complexo de Suape e sua diversidade em abraçar empreendimentos de vários segmentos. Estamos de olho no futuro, já que o hidrogênio verde é uma inovação mundial, tem grande potencial de investimento, sustentabilidade e desenvolvimento da economia verde. Além disso, são medidas visionárias como essa que vão sempre nos manter protagonistas e aparecendo na estratégia de grandes agentes econômicos globais quando se fala do Nordeste e do Brasil”, analisou.

Para o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Suape, Carlos Cavalcanti, a iniciava está alinhada com os objetivos delineados para o futuro da estatal portuária e do próprio Estado, de fortalecer a economia por meio da atração de negócios que tenham a sustentabilidade como foco. “Esse projeto mostra a capacidade do Complexo de Suape e sua diversidade em abraçar indústrias de vários tipos olhando para o futuro”.

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO

Além do anúncio do Hub, a CTG Brasil, o Senai Pernambuco e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado assinaram um Memorando de Entendimento que prevê a avaliação do desenvolvimento e implementação de diversos projetos da cadeia de hidrogênio do Complexo Industrial Portuário de Suape.

O acordo possibilitará estabelecer relações colaborativas entre as instituições e contribuirá com o processo de descarbonização, proporcionando o aumento da participação de fontes renováveis nas atividades portuárias.

A parceria pretende unir a expertise da companhia, o potencial energético do Estado e o posicionamento estratégico do porto.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

REGIÃO NORDESTE - MAERSK AVALIA SE FARÁ NOVA OFERTA EM DISPUTA PELO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL

Lance mínimo foi superado por consórcio formado por Tecon Suape e Cone Suape
Por VANESSA PIMENTEL vanesssa@portalbenews.com.br

O Estaleiro Atlântico Sul tem cerca de 500 funcionários e funciona apenas fazendo serviços de reparos em embarcações

O VALOR MÍNIMO DE R$ 300 MILHÕES OFERTADO PELA COMPANHIA DINAMARQUESA FOI SUPERADO PELOS R$ 450 MILHÕES PROPOSTOS PELO CONSÓRCIO FORMADO PELO TECON SUAPE, DO GRUPO FILIPINO ICTSI, E CONE SUAPE, CONTROLADA PELA CONEPAR

A Maersk, por meio de sua subsidiária APM Terminals, está avaliando se fará novo lance para adquirir uma área do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no Porto de Suape, em Pernambuco. O valor mínimo de R$300 milhões ofertado pela companhia dinamarquesa foi superado pelos R$ 450 milhões propostos pelo consórcio formado pelo Tecon Suape, do grupo filipino ICTSI, e Cone Suape, controlada pela Conepar, durante o leilão realizado na última quinta-feira (21).

A Maersk informou por meio de sua assessoria de imprensa que tem sete dias úteis, a partir do dia do leilão, para avaliar se vai cobrir o valor apresentado pelos concorrentes, através de um instrumento jurídico chamado “stalking horse”. Ele permite que a empresa que fez a oferta inicial, no caso a Maersk, cubra qualquer outra proposta, e é frequentemente utilizado em caso de venda de empresa em situação de recuperação judicial.

É justamente nesse cenário que se encontra o estaleiro desde 2020, com uma dívida de R$ 1,4 bilhão junto ao Banco Nacional Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Desde essa época, a Maersk tem estudado propostas com o EAS e demonstrou interesse no ativo ainda durante o processo de due diligence, que precede o leilão. Já o ICTSI não havia manifestado pardo até o anúncio do certame. O Tecon Suape é, até então, o maior terminal de contêineres do Nordeste.

O processo de venda do estaleiro chegou a ser suspenso no início deste mês, pelo Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE), ao acatar o pedido do Grupo ICTSI, que questionou um suposto direito irregular da Maersk ao EAS, obtido pelo “stalking horse”.

Dias depois, o TJPE determinou a retomada do leilão em decisão que demonstrou que o mecanismo é comumente usado em alienação de avo de empresa em débito e que o grupo já se beneficiou, em outras ocasiões, do mesmo instrumento que agora questiona.

PROJETOS
Caso a Maersk arremate a área, a esmava é investir até R$2,6 bilhões na construção de um novo terminal, com capacidade operacional inicial de 400 mil contêineres, o que acrescentaria 55% a mais na capacidade atual de movimentação do Porto de Suape.

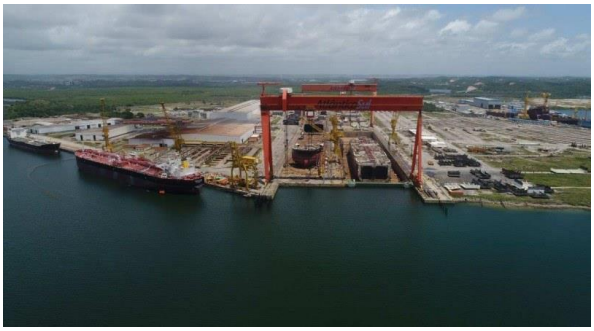
Se o vencedor for o consórcio formado pelo ICTSI e Cone Suape, haveria interesse dos filipinos em retomar a fabricação de navios no local, enquanto a Conepar realizaria investimentos no terreno que incluem um possível Terminal de Uso Privado (TUP).

O estaleiro Atlântico Sul foi fundado em 2005, pelos grupos Camargo Corrêa e Queiroz Galvão. Atualmente tem cerca de 500 funcionários e funciona apenas fazendo serviços de reparos em embarcações. Entre os anos de 2007 e 2014, o empreendimento chegou agerarmaisde11milempregos.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/07/2022

JORNAL DO COMMERCIO - PE

MAIOR NAVEGADORA DO MUNDO ARREMATA TERMINAL DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL EM SUAPE

Após longa briga na Justiça, empresa de navegação internacional cobre proposta de concorrentes locais e pode levar área interna do Estaleiro Atlântico Sul
Por Jamildo Melo



O Estaleiro Atlântico Sul tem novo nicho no reparo das embarcações e deseja vender parte de área fisica. - FOTO: ARNALDO CARVALHO/ACERVO JC IMAGEM

A empresa APM Terminals, pertencente ao grupo Maersk, apresentou nesta terça-feira à tarde uma nova proposta para a aquisição de uma área interna no Cais Sul do Estaleiro Atlântico Sul, no valor de R$ 455.000.000 (quatrocentos e cinquenta e cinco milhões de reais)

Com essa proposta de R$ 5 milhões acima da proposta apresentada pelos filipinos do Tecon Suape e a empresa Cone Suape, a Maersk, uma das maiores empresas de navegação do mundo, arremata terminal do Estaleiro Atlântico Sul em Suape.

Maior empresa de navegação do mundo planeja arrematar terminal de conteineres em Suape
Como o processo de leilão ocorre em meio à uma recuperação judicial, do EAS, a operação ainda precisa ser validada pela Justiça de Ipojuca, que organiza a venda de áreas para pagamento de dívidas dos acionistas.

Antes mesmo de a Justiça bater o martelo, a direção de Suape comemorou a chegada de um novo player ao porto.

"É uma mudança de chave importante para Pernambuco. A venda vai possibilitar a chegada de um HUB importante. Um dos maiores armadores do mundo vai colocar Suape em outro patamar. Vamos ter mais concorrência e competição", afirma Roberto Gusmão, presidente do complexo industrial e portuário.

"Vamos ter novas rotas de longo curso. Novas rotas semanais para Ásia e Europa. O grupo da Maersk foi o único que estabeleceu um protocolo de intenções, prevendo a modernização, navios de grande porte, sustentabilidade", explicou o gestor, em visita a um porto em Portugal.

Roberto Gusmão acrescentou que as frutas do Vale do São Francisco e outras cargas podem ser beneficiadas pelas rotas semanais. "No começo do Tecon Suape, o porto contava com essas rotas. Hoje, não temos mais, essas dificuldades podem desaparecer agora com novas rotas, novas mercadiorias que podemos ter"
Fonte: Jornal do Commercio - PE
Data: 26/07/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

TERMINAIS AQUAVIÁRIOS: APROVADA RESOLUÇÃO SOBRE ACESSO NÃO DISCRIMINATÓRIO

Informações: Agência Porto (27 de julho de 2022)

A Diretoria da ANP aprovou a resolução que revisa a Portaria ANP nº 251/2000, relativa à regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis. O livre acesso aos terminais aquaviários é uma determinação legal que visa à isonomia no uso de instalações de entrada dos produtos líquidos importados ou movimentados por cabotagem na costa brasileira.

As sugestões recebidas durante a consulta pública e na audiência pública sobre o novo regulamento foram avaliadas pela área técnica e o texto final passou por análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANP, para então ser submetido à diretoria colegiada da Agência.

O processo de revisão da Portaria ANP nº 251/2000 envolveu a realização de consulta prévia em 2016, além de debates de 2017 a 2019. Em 2020, foram realizadas consulta e audiência públicas propondo a revisão da portaria. A grande quantidade de contribuições, críticas e sugestões recebidas levou a ANP a realizar workshops e reuniões individuais com os agentes econômicos, e, como resultado, a elaborar a minuta de resolução que deu origem à resolução aprovada hoje pela diretoria da ANP.

Veja a Resolução ANP nº 881/2022 no Diário Oficial da União.
https://in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-anp-n-881-de-8-de-julho-de-2022-414421806
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/07/2022

PORTO: EVENTO TRAZ DISCUSSÃO SOBRE INCLUSÃO SOCIODIGITAL PARA MULHERES

Informações: IG (27 de julho de 2022)

Última edição do Porto Hack Santos foi realizada em 2019 – Foto: Divulgação / IG

Acontece neste sábado (30) e domingo (31) a Expo “Um Porto Para o Futuro” , evento organizado pelo Instituto AmiGu , que contará com diversas palestras e a presença de lideranças femininas e fortes nomes da área portuária e econômica, como a diretora da ANTAQ Flavia Takafashi e a coordenadora-geral de Gestão de Portos SNPTA-Ministério da Infraestrutura, Fernanda Machado. O evento será realizado no Concais , em Santos .

O foco é trazer para a população a oportunidade de debates sobre temas ligados a tecnologias exponenciais, aquelas que são capazes de mudar a vida de milhões de pessoas por meio de sua aplicação, entre elas a Inteligência Artificial, 5G, robótica avançada, IOT (Internet Of Things – Internet das Coisas em português), Blockchain e poder computacional.

Na ocasião, o Instituto AmiGU também apresentará tecnologias de ponta que irão interagir com as pessoas presentes no evento. O cão robô da fabricante chinesa Unitree e um veículo autônomo, desenvolvido a partir de Inteligência Artificial e Machine Learning, estarão presentes durante os dois dias de evento, fazendo um percurso programado de forma autônoma, e o time irá explicar como eles foram desenvolvidos.

Nas palestras, Conectividade Exponencial é o tema que abre o evento deste ano, com a fundadora do Juicy Hub, Ludmilla Rossi, programado para o sábado (30), e o qual tem como objetivo mostrar inovação social para acolher mulheres na Nova Economia, conectando instituições de classe e líderes de mercado a lideranças sociais. Serão abordados oportunidades, violência, preconceitos e uma rede de apoio jurídico. Participa também do debate Vanessa Keite de Souza, Presidente da ONG Amigos da ZN e Líder de Comunidades.

Ainda no sábado, o painel da tarde é o #PortoHackDelas, reunindo lideranças femininas dos portos de todo o país para construir uma agenda de apoio com iniciativas de inclusão. Essas iniciativas são focadas e direcionadas às mulheres nas áreas de gestão, operação e tecnologia no setor portuário. Neste dia, participam nomes como Flavia Takafashi, diretora da ANTAQ, Carolina Marchioli, VP e fundadora do HUB Mulheres no COMEX, entre outras.

Poucas pessoas conhecem o trabalho desenvolvido pelo Porto além da entrada e saída de navios e recebimento de grãos. Por isso, o painel Um Porto para Todos tem como objetivo abrir as portas do Porto para seu entorno e as cidades, explicando de forma didática as ações, oportunidades e como a sociedade pode se conectar com os portos.

Já no domingo (31), a Expo Um Porto para o Futuro abre com o tema Empregabilidade. Ele irá abordar como conquistar espaço de trabalho na Nova Economia e quais são os caminhos e estratégias, além de conectar essas informações a um networking para os interessados.

A transformação digital é um fenômeno em que as empresas acompanham as mudanças tecnológicas que acontecem com rapidez na sociedade. Por isso, o painel de Transformação Digital irá trazer uma visão de futuro do que a próxima onda de digitalização, a WEB3, deve trazer – e como podemos nos preparar.

No painel de Inclusão Digital, os participantes das oficinas de inclusão digital poderão apresentar os resultados dos trabalhos produzidos. O desafio é criar programas de inclusão com uso de tecnologias acessíveis que ajudem a gerar uma alavanca social.

“Este é um dos maiores eventos portuários e de inovação aberta já desenvolvido em Santos. Queremos proporcionar uma conectividade entre Porto e comunidade no entorno, trazendo soluções que agreguem nos processos portuários. Temos certeza, que esta ação terá uma importância imensurável para a cidade e estamos convidando todas as mulheres da cidade a virem prestigiar os debates”, destaca o fundador do Instituto AmiGu, Marco Riveiros.

A Expo um Porto para o Futuro é aberta ao público, gratuitamente. Para fazer a inscrição, acesse o site criado para o evento .

Porto Hack Santos

Em paralelo a Expo Um Porto para o Futuro acontecerá o Porto Hack Santos 2022, organizado também pelo Instituto AmiGu e pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra). O objetivo é criar um desafio de dois dias para encontrar soluções de tecnologia e negócios

para otimização dos processos do Porto de Santos, com participação focada em mulheres. Serão 50 competidores em 10 times e 20 mentores de negócios trabalhando em 35 horas de jornada.

Dentro desse propósito, o Porto Hack Santos formulou dois desafios com base tecnológica: o PCS (Port Community System) e o Comex. O primeiro tem como objetivo desenvolver soluções para a integração entre terminais, recintos alfandegados e, assim, melhorar a performance das ofertas de serviços. No segundo, mulheres desenvolvem novos modelos de negócio de base tecnológica para melhorar a jornada de sucesso do cliente ao Porto.

O objetivo, conforme comenta o organizador do evento e fundador do Instituto AmiGU, Marco Riveiros, é aumentar a oferta de serviços dos terminais e recintos alfandegados aos seus clientes. A disputa, mentoria e avaliação será feita apenas por mulheres.

“Estamos focando na mulher, porque ela é o pilar para a inclusão digital, pois grande parte dos líderes de famílias de classe média e baixa é uma mulher. Queremos garantir que não só os filhos delas se profissionalizem, mas empoderar as próprias, já que são as provedoras da casa”, ressalta Riveiros.

Os critérios de avaliação serão: adequação ao tema, criatividade, qualidade do desenvolvimento, aplicabilidade e viabilidade da execução. Os competidores vão apresentar a solução no Santos Export em 3 de agosto, e o time vencedor irá levar para casa o prêmio de R$ 25 mil. Além disso, os participantes que se destacarem terão oportunidade de estagiar em empresas de tecnologia e logística da região.

Além dos desafios citados, e ainda com o propósito da inclusão sociodigital de famílias de baixa renda e mulheres na tecnologia, o Porto Hack Santos realizará duas oficinas com foco na inclusão, com um total de 30 participantes.

A Oficina 1 irá selecionar 15 jovens menores aprendizes de baixa renda do CAMPS para criar e demonstrar soluções para os desafios apresentados a eles.

Já a Oficina 2 fará a seleção de 15 alunas da Fatec em situação econômica precária. Elas passarão por um treinamento de CS e CX (Consumer Success e Consumer Experience – Sucesso do Cliente e Experiência do Cliente em português), usando a inteligência artificial para criar Chatbots.

O Porto Hack também apresenta tecnologias de ponta que irão interagir com as pessoas presentes no evento: o cão robô da fabricante chinesa Unitree e um veículo autônomo, desenvolvido a partir de Inteligência Artificial e Machine Learning, estarão presentes durante os dois dias de evento, fazendo um percurso programado de forma autônoma, e o time irá explicar como eles foram desenvolvidos.

Agenda do evento

Sábado (30/7)
12h – Abertura do Hackathon (evento fechado para convidados, inscritos e patrocinadores)
13h30 – Conectividade Exponencial
15h15 – Porto Hack Delas
17h – Porto Para Todos

Domingo (31/7)
10h – Empregabilidade
11h45 – Transformação Digital
14h30 – Inclusão Sociodigital
17h – Final do Hackathon

Palestrantes

30/7 às 13h30 – Painel Conectividade Exponencial

- Ludmilla Rossi, fundadora do Juicy Hub – mediadora e apresentadora
- Vanessa Keite de Souza, Presidente da ONG Amigos da ZN e Líder de Comunidades – debatedora

30/7 às 15h15 – Porto Hack Delas

- Jacqueline Wendpap, diretora executiva do Instituto Praticagem do Brasil – apresentadora
- Flavia Takafashi, diretora da ANTAQ – debatedora
- Carolina Marchioli, VP e fundadora do HUB Mulheres no COMEX – debatedora
- Fabiana Nascimento, primeira operadora de Portêiner do Porto de Santos – DPWorld Santos – debatedora
- Daria Chestina, ucraniana gerente de Marketing no Terminal de Grãos MMW (parte do grupo Posco International Corporation) no porto de Mykolaiv
- Fernanda Machado, coordenadora-geral de Gestão de Portos SNPTA – MINFRA – mediadora

30/07 às 17h – Um Porto para Todos

- Gabriela Heckler, gerente jurídica da EMAP/Porto do Itaqui – debatedora
- Natalie Nanini, Diretora de jornalismo, apresentadora no Bom dia Cidades e no Porto e Negócios – debatedora
- Marcelo Falcão, autônomo – debatedor
- Milena de Castro, gerente de comunicação da ABTRA – mediadora

31/07 às 10h – Empregabilidade

- Elaine Póvoas, diretora de marketing e alianças na inventCloud – apresentadora
- Jhenyffer Coutinho, CEO na Se Candidate, Mulher! – debatedora
- Flavia Marcon, gerente de marketplace do Magazine Luiza – debatedora
- Michele Junco, CTO B2Mamy – debatedora
- Tatyane Luncah, educadora de empresas e CEO da agência Grupo Projeto Digital – mediadora

31/07 às 11h45 – Transformação Digital

- Beatriz Rinn, CIO da Cisa Trading – apresentadora
- Claudia Marquesani, CIO Petz – palestrante
- Juliana Rodrigues, gerente de TI da Abtra – debatedora
- Mônica Gabriella, Group Product Manager – debatedora
- Angelino Caputo, diretor da Abtra – Mediador

31/07 às 14h30 – Inclusão Sociodigital

- Jéssica Felix, desenvolvedora Javascript – apresentadora
- Vanessa Keite de Souza, Presidente da ONG Amigos da ZN e Líder de Comunidades – debatedora
- Celso Azevedo, COO – I2A2 – Institut d'Intelligence Artificielle Appliquée – debatedor
- Leonardo Delfino, CEO da Criando Valor Tecnologia & Inovação – debatedor
- Antonio Celso, Professor da Fatec São Paulo – debatedor
- Marco Riveiros, fundador do Instituto AmiGU – mediador

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/07/2022

EVENTO SOBRE TECNOLOGIA PORTUÁRIA, INOVA PORTOS ACONTECERÁ PELA PRIMEIRA VEZ EM SANTOS

Informações: Santos Port Authority (27 de julho de 2022)

A Santos Port Authority (SPA), empresa estatal responsável pela administração da infraestrutura pública do Porto de Santos, promoverá, nos dias 22 e 23 de agosto, o Inova Portos, evento que tem como objetivo debater a cultura da inovação e trazer soluções tecnológicas para o setor portuário.

O Inova Portos será realizado no Hotel Parque Balneário, em Santos, com transmissão em tempo real pela internet. Serão dois dias de palestras e debates, somando 16 horas de evento.

Será a segunda edição do evento, que ocorreu pela primeira vez em abril, no Porto de Itaqui, no Maranhão.

Confira abaixo a programação completa do evento e acompanhe pelo link https://www.youtube.com/watch?v=fO3OpUDPPUc

INOVA PORTOS - PROGRAMAÇÃO

HORÁRIO	AGENDA - (22/08)	PALESTRANTE
08h00 - 09h20	Abertura	
	Credenciamento + Boas vindas	SPA: Fernando Biral ABEPH: Mayahara Chaves Ministério da Infraestrutura
09h20 - 11h00	IMPACTOS DA INOVAÇÃO NAS EMPRESAS	
	Criando uma mentalidade Inovadora nas empresas	Marcos Batista
	Case de Sucesso: Cultura de inovação em Furnas	Pedro Brito - FURNAS
10h - 10:30h	COFFEE BREAK	
	Visão do TCU sobre inovação em empresas publicas	Tânia Pimenta Chioato - TCU
11h00 - 12h00	NOVAS TECNOLOGIAS	
	Jornada Digital com 5G - Produtividade na Operação Portuária	Renato Bueno - NOKIA
	Redes IoT "Redes IoT existentes, aplicações, benefícios e limitações, conectividade híbrida."	André Martins - ABINC
12h00 - 13h30	ALMOÇO	
13h30 - 17h00	INOVAÇÃO EM PORTOS	
	Ações do Minfra no apoio às inovações portuárias	Otto Burlier - MINFRA
	Porto de Itaqui	Arthur Costa
	Porto Digital	Heraldo Ourem
	Porto de Santos	Marcelo Ribeiro
	Debate: Desafio para a inovar em empresas publicas	SPA / Itaqui /MINFRA / Porto Digital
15h20 - 15h40	COFFEE BREAK	
	NAP INOVAÇÃO - SPA	Roberto Paveck
	Wilson Sons / DockTech	Eduardo Valença
	LogShare	Glauber Alves
	Naval Port	Alexandre Santiago
	I4Sea	Bruno Balbi
17h00	ENCERRAMENTO	SPA

HORÁRIO INÍCIO	AGENDA - (23/08)	PALESTRANTE
08h00 - 9h00	Abertura	
	Credenciamento + Boas vindas	SPA
9h00 - 11h00	ECOSSISTEMAS DE INOVAÇÃO	
	Case: Agrotech	Sérgio Barbosa - ESALQ
	Case: Porto de Valência	Jonas Mendes
	O que as Startups precisam?	Andrei Golfeto - CUBO
	Debate: Desenvolvimento de um Ecossistema de Inovação	Esalq / CUBO / Jonas Mendes / SPA
10h40 - 11h00	COFFEE BREAK	
11h00 - 12h00	NOVAS TECNOLOGIAS	
	Novidades da Industria 4.0	Rafael Pedrosa - UNISANTA
	Transformação Digital Portuária - Principais desafios	Nelson Oliveira - SPA Gabriel Miceli - Parque Tecnológico de Santos
12h00 - 13h30	ALMOÇO	
13h30 - 17h00	COMUNIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS	
	O papel das Universidades para a inovação	Gerson Prando - FATEC
	Estagio em Inovação	Ricardo Maeshiro - SPA
15h10 - 15h30	COFFEE BREAK	
	Construindo uma comunidade portuária inovadora	Angelino Caputo - ABTRA
	Iniciativa Marine Startup Lab	Marcio Cruz - SEBRAE
	Debate: Como desenvolver uma Comunidade Portuária Inovadora + Manifesto da Inovação	FATEC /UNISANTA /SEBRAE /ABTRA /SPA
	Divulgação da Próxima sede	
17h00	ENCERRAMENTO	SPA

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/07/2022

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

FED, BANCO CENTRAL AMERICANO, VOLTA A ELEVAR JUROS EM 0,75 PONTO PERCENTUAL

Aumento nas taxas visa combater uma inflação que está no patamar mais alto em quatro décadas. Autoridade monetária sinaliza para novas altas à frente

Por Vitor da Costa — RIO

A sede do Fed

O Federal Reserve, Banco Central americano, voltou a elevar a taxa básica de juros em 0,75 ponto percentual nesta quarta-feira, dando mais um passo em seu processo de aperto monetário.

"Os indicadores recentes de gastos e produção se suavizaram. No entanto, os ganhos de emprego foram robustos nos últimos meses e a taxa de desemprego permaneceu baixa. A inflação permanece elevada, refletindo desequilíbrios de oferta e demanda relacionados à pandemia, preços mais altos de alimentos e energia e pressões mais amplas sobre os preços", destacou o banco em comunicado.

Com a elevação, agora os juros estão na faixa entre 2,25% e 2,5%. A votação foi unânime e o Fed prevê que os aumentos contínuos na taxa de juros serão apropriados. No anúncio, há destaque que a autoridade monetária está altamente comprometida em trazer a inflação de volta para a meta de 2% ao ano.

Fed itensifica alta no juro

Altas por reunião no ano, em ponto percentual

Fed	Alta (em ponto percentual)	Faixa
Janeiro	0	Entre 0% e 0,25% ao ano
Março*	0,25	Entre 0,25% e 0,50% ao ano
Maio	0,5	Entre 0,75% e 1% ao ano
Junho**	0,75	Entre faixa de 1,5% a 1,75% ao ano
Julho	0,75	Entre 2,25% e 2,5% ao ano

* Primeira elevação desde 2018
**Maior alta em uma única reunião desde 1994
Fonte: Federal Reserve

A alta nos juros visa combater uma inflação que está nos maiores patamares em quatro décadas. O índice de preços ao consumidor de julho registou avanço de 9,1% na base de comparação anual, maior elevação desde 1981.

Segundo os dirigentes do banco, a guerra entre Rússia e Ucrânia está criando uma pressão ascendente adicional sobre a inflação e está pesando sobre a atividade econômica global.

O Fed também continuará com o cronograma de redução de seu balanço patrimonial, formado por títulos do Tesouro, dívida e títulos lastreados em hipotecas de agências. Essa é mais uma medida voltada a reduzir os estímulos à economia

"O Comitê estaria preparado para ajustar a orientação da política monetária conforme apropriado caso surjam riscos que possam impedir a consecução dos objetivos", destaca o anúncio do Fed.

Próximos passos
O anúncio já era esperado pelo mercado, que se questiona até onde a autoridade monetária irá levar as taxas.

Em entrevista coletiva após o anúncio, o presidente do Fed, Jerome Powell, disse que um aumento "extraordinariamente grande" nas taxas de juros pode ser apropriado na próxima reunião de política monetária, marcada para setembro, mas a decisão será determinada pelos dados econômicos que serão divulgados até lá.

— Embora outro aumento incomumente grande possa ser apropriado em nossa próxima reunião isso dependerá dos dados entre agora e então — disse Powell

Powell também afirmou que os juros estão em torno da taxa neutra agora, patamar que nem estimula nem desestimula a economia.

O presidente do Fed destacou que a política monetária deve ser conduzida apenas "reunião por reunião", já que há "significativamente" mais incerteza agora do que normalmente acontece, o que significa que as autoridades não podem fornecer a orientação de longo prazo sobre o nível e a trajetória das taxas de juros que tinham no passado.

O BC americano começou o ciclo de alta de juros nos EUA em março, quando elevou a taxa em 0,25 ponto percentual. Em maio, subiu 0,5 ponto e, em junho, fez a maior alta nos juros desde 1994: 0,75 ponto percentual.

Além do aumento nos preços, a autoridade monetária observa o atual momento aquecido do mercado de trabalho para tomar suas decisões.

A taxa de desemprego no país está em 3,6% e ainda há vagas ociosas já que muitos trabalhadores optam por não preencher determinados empregos. Isso pressiona ainda mais a inflação, pois as empresas precisam aumentar a oferta salarial, encarecendo os custos de seus serviços e mercadorias.

Impactos para a economia
Também segue no radar dos investidores os efeitos do processo de aperto monetário para a economia global. Nos últimos meses, diversos bancos e gestores avaliam a possibilidade de uma recessão, ainda que branda, na economia americana.

Powell reconheceu que a política monetária do banco irá desacelerar a economia, mas que isso é necessário. Ele disse que o BC está se movendo “agilmente” quando se trata de lidar com a inflação.

Na avaliação do dirigente, os EUA não se encontram em recessão.

Bancos centrais ao redor do globo passaram as últimas semanas acelerando seus aumentos de juros, já que a inflação é hoje um problema que a maior parte dos países têm em comum. Na semana passada, o Banco Central Europeu (BCE) elevou os juros pela primeira vez desde 2011.

A lista ainda inclui países como Canadá, Suiça, Austrália, Inglaterra, México, África do Sul, além do Brasil, onde o Banco Central elevou para 13,25% ao ano a taxa básica de juros (Selic) em junho.

Mercado reage bem
O mercado reagiu bem após a coletiva de Powell. Nos Estados Unidos, o índice Dow Jones subiu 1,37% e o S&P, 2,62%. A Bolsa Nasdaq avançou 4,06%.

Por aqui, o Ibovespa retomou os 100 mil pontos enquanto o dólar caiu 1,85%, negociado a R$ 5,2502.

Na avaliação de analistas do mercado, as declarações do presidente do Fed sinalizaram para um ciclo ainda forte de aumento nas taxas, mas menor do que o que estava precificado.

Powell disse que enxerga um juro ao final do ano entre 3% e 3,5% e não quis se comprometer com uma magnitude de elevação para a próxima reunião.

— Isso dá uma previsibilidade de até onde pode ir até o final do ano. Durante a fala, ele deixa a ideia de que chegaram em um nível moderadamente restritivo e não tensiona muito a ideia de que precisa ir além disso — disse o economista-chefe e sócio da Monte Bravo Investimentos, Luciano Costa.

Para Costa, após a reunião, o mercado deve esperar uma lata de 0,50 ponto percentual na próxima reunião e mais duas de 0,25 ponto percentual na sequência e, talvez, um ajuste adicional em 2023.

— Foi um discurso menos rígido com relação à política monetária, com o mercado começando a precificar que o Fed conclua o seu processo de aperto em meados de 2023— disse o analista da Finacap Investimentos, Felipe Moura.

Segundo Costa, da Monte Bravo, ainda é cedo para dizer quando o Fed começara a cortar os juros, já que a inflação ainda está longe da meta.

Uma percepção menor sobre o futuro da taxa de juros ajuda a aliviar as taxas de descontos que são calculadas sobre as ações, o que tende a favorecer os mercados, especialmente os setores mais sensíveis aos juros, como o de tecnologia.

— Ele (Powell) caracterizou esse aumento de 0,75 ponto percentual como não usual, o que indica para uma desaceleração do ritmo de altas. O mercado já contemplava uma taxa de juros perto de 3,4% no final desse ano e, agora, essa precificação foi reduzida, o que mostra que o mercado leu essa sinalização do Powell como mais suave — destaca o economista-chefe da Kínitro Capital, Sávio Barbosa.

Para Barbosa, o compromisso do Fed em reduzir a inflação no país pode gerar a um quadro recessivo.

— É bem difícil debelar essa inflação estrutural. Precisamos ver um aumento de desemprego, e nunca na história dos EUA houve um aumento de emprego em mais de 0,5% sem que ocorresse uma recessão.

E o Brasil?
Uma alta de juros no mercado americano tende a encarecer o dólar, já que os investidores serão estimulados a migrar seus recursos para mercados desenvolvidos. Nas últimas semanas, o dólar apresenta tendência de valorização contra o real e outras moedas.

Joga a favor do Brasil, o fato de termos começado o nosso processo de aperto monetário de forma antecipada, o que tende a amenizar o impacto da saída de dólares do país.

— Esse ambiente de menor liquidez global e crescimento seria um pouco pior para o Brasil se estivéssemos um passo atrás na nossa política monetária. O Banco Central pode olhar esse choque, filtrar o efeito disso. É um dólar um pouco mais forte, mas menos inflação vindo de commodities — disse Costa.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/07/2022

CONSELHO DA PETROBRAS VAI 'SUPERVISIONAR' DECISÕES SOBRE REAJUSTE DE COMBUSTÍVEL

Até agora, a decisão sobre alteração de preços cabia exclusivamente à diretoria. Mas paridade com cotação internacional do petróleo será mantida, diz empresa
Por Bruno Rosa — RIO

A Petrobras anunciou que o Conselho de Administração e o Conselho Fiscal vão "supervisionar" as decisões sobre reajustes de gasolina, diesel e outros combustíveis. Na prática, o conselho, que tem a maioria dos integrantes indicada pelo governo, vai participar das decisões sobre aumentos ou quedas nos valores dos produtos.

Hoje, o presidente da estatal, o diretor financeiro e o diretor de Abastecimento decidem os reajustes, tomando como base os parâmetros da política de preços da Petrobras, como o comportamento do dólar e do barril do petróleo no mercado internacional.

A Petrobras diz que a nova diretriz "incorpora uma camada adicional de supervisão da execução das políticas de preço pelo Conselho de Administração e Conselho Fiscal". E acrescenta que formaliza uma prática já existente. Na avaliação de analistas, porém, o novo modelo aumenta o risco de interferência política na companhia.

A nova sistemática foi anunciada no momento em que o governo intensifica a pressão para que a Petrobras reduza o valor do diesel. O preço dos combustíveis é considerado fator crucial para a campanha de reeleição do presidente Jair Bolsonaro.

No último dia 19 de julho, a estatal anunciou queda de 4,9% da gasolina na refinaria. Não houve mudança no valor do diesel na ocasião. A avaliação dos analistas era que ainda havia incertezas quanto ao suprimento do combustível no segundo semestre.

Defasagem no diesel

Segundo dados da Abicom, associação dos importadores, o diesel cobrado nesta quarta-feira no Brasil está 4% mais caro que no exterior. A gasolina tem preço 5% maior no país.

No comunicado que divulgou ao mercado, a estatal informou que "os procedimentos relacionados à execução da política de preço, tais como periodicidade dos ajustes dos preços dos produtos, os percentuais e valores de tais ajustes, a conveniência e oportunidade em relação à decisão dos ajustes dos preços permanecem sob a competência da diretoria executiva".

E afirma que a nova diretriz "não implica mudança das atuais políticas de preço no mercado interno, alinhadas aos preços internacionais, e tampouco no Estatuto Social da companhia".

Apesar de o Conselho de Administração e Fiscal a partir de agora passarem a “supervisionar” a execução dos preços, a estatal disse que a referida aprovação “não implica mudança das atuais políticas de preço no mercado interno, alinhadas aos preços internacionais, e tampouco no Estatuto Social da Companhia”.

Eleição do conselho no radar

Outro fator no radar é que o governo está prestes a eleger novos integrantes do Conselho de Administração. A União pretende conquistar oito das 11 vagas e ampliar sua ingerência no colegiado. Dois dos nomes indicados foram recusados pelo Comitê de Elegibilidade por risco de conflito de interesses. A recusa foi vista pelo governo como insubordinação, e a decisão da União foi de insistir nas indicações.

Segundo analistas, porém, a mudança traz para o conselho uma decisão operacional. Para Marcelo de Assis, chefe de pesquisa da área de Exploração e Produção de Petróleo da consultoria Wood Mackenzie, a alteração retira poder da diretoria da companhia:

- Vejo como uma alteração que retira poder do presidente e do diretor financeiro da Petrobras. Apesar de a política de preços permanecer ainda inalterada, não vejo de maneira positiva. Principalmente levando em conta as declarações prévias do governo no sentido de interferir na Petrobras.

Pedro Galdi, analista de investimento da Mirae Asset Corretora, avalia que a troca abre caminho para ingerência política. Ainda assim, as ações da Petrobras com voto subiram 0,65%, a R$ 34,01, acompanhando o aumento do preço do petróleo no mercado internacional.

- Numa primeira leitura o preço da ação chegou a ir para o negativo, mas reverteu com o preço do petróleo melhorando. Só vamos descobrir a intensidade da atuação do conselho acompanhando o fluxo do preço do petróleo e como a empresa irá se comportar - afirmou.

Um aspecto que mexe com a expectativa do mercado é o possível anúncio de pagamento de dividendos nesta quinta-feira, quando a empresa divulga seu balanço do segundo trimestre. A empresa está entre as companhias que o governo solicitou antecipação ou aumento do repasse de dividendos para fazer frente às despesas com a proposta de emenda à Constituição (PEC) Eleitoral.

Para Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos, não haverá mudança drástica, mas aumenta a politização do processo de formulação de preços:

- Tivemos a criação de uma etapa adicional. Você politiza o processo, mas sem mudança drástica.

Divulgação do balanço

Bolsonaro fez reiteradas críticas aos ganhos da Petrobras com a venda de combustíveis e trocou o comando da companhia três vezes desde que assumiu o Palácio do Planalto. Agora, porém, conta com o dividendo da companhia, que é uma parcela do ganho compartilhada com os acionistas, para viabilizar a distribuição de benefícios a poucos meses da eleição.

Nesta quinta-feira, o Conselho da Petrobras volta a se reunir para tratar dos resultados da companhia, que deve divulgar lucro bilionário, e deliberar sobre o pagamento de dividendos.

Uma fonte afirmou que a empresa tem hoje fluxo de caixa para pagar dividendos superiores a R$ 50 bilhões a seus acionistas. A ideia, conforme revelou O GLOBO, é que a estatal antecipe a distribuição de dividendos para ajudar na engenharia fiscal do governo para compensar o aumento dos gastos públicos às vésperas da eleição.

O mercado financeiro espera dividendos robustos de R$ 38 bilhões. Na segunda-feira, a estatal informou que não havia uma decisão tomada sobre o tema.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/07/2022

TCU DECIDE ACOMPANHAR PAGAMENTO DE BENEFÍCIOS DA PEC ELEITORAL, COMO O AUXÍLIO BRASIL DE R$ 600

Medidas somam R$ 41,2 bilhões. Órgão quer prevenir fraudes com o uso do dinheiro público
Por Manoel Ventura — Brasília

Ministro do TCU Bruno Dantas Cristiano Mariz/Agência Globo

O presidente do Tribunal de Contas da União, ministro Bruno Dantas, determinou que o órgão acompanhe a implementação dos benefícios emergenciais que serão dados até dezembro deste ano a milhões de pessoas, ao custo de R$ 41,2 bilhões. Os benefícios foram criados pela PEC Eleitoral e incluem o aumento do Auxílio Brasil para R$ 600 e auxílios para caminhoneiros e taxistas.

O trabalho do órgão busca prevenir erros, abusos e fraudes com o uso do dinheiro público.

— Determinei a realização de acompanhamento para avaliar a correta e regular execução dessas medidas, com o intuito de garantir tanto que os beneficiários pretendidos sejam alcançados, como também que sejam prevenidos erros, abusos e fraudes no uso do respectivo recurso público — disse o presidente.

Segundo Dantas, considerando a larga experiência do TCU na fiscalização de pagamentos de benefícios, é fundamental a garanta à sociedade que o uso desses recursos seja transparente, eficiente e responsável.

O ministro afirma que a partir das fiscalizações dos auxílios emergenciais durante a pandemia, o TCU pode oferecer ao Governo Federal avaliações tempestivas de riscos.

— Bem como exigir transparência para garantir o efetivo controle social, a exemplo da determinação do TCU para a divulgação da lista de beneficiários do auxílio emergencial no Portal da Transparência — acrescenta.

Dantas afirmou que a atuação da Corte de Contas deverá ser pautada pela postura cooperativa, sem perder a independência exigida ao TCU enquanto guardião do bom uso de recursos públicos em benefício da sociedade.

Benefícios
A Emenda constitucional aprovada pelo Congresso e patrocinada pelo governo amplia ou cria, ao todo, sete benefícios até o fim do ano. Entre eles, está a ampliação do benefício mínimo do Auxílio Brasil de R$ 400 para R$ 600 e a criação de um auxílio para caminhoneiros e taxistas.

Os benefícios criados ou ampliados pela PEC vão valer somente até o fim do ano e não precisarão atender às regras fiscais, como o teto de gasto, a meta de resultado primário e a necessidade de medida compensatória. Para isso, foi incluída na PEC um "estado de emergência" em decorrência da crise dos combustíveis.

A PEC foi aprovada a três meses da eleição.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/07/2022

ELETROBRAS: POR QUE AÇÕES DA EMPRESA RECÉM-PRIVATIZADA SOBEM E O MERCADO ESPERA MAIS

Analistas projetam ganho superior a 50% até o fim do ano, com redução de custos e liderança na geração de energias renováveis. Possível volta de Ferreira ao comando da companhia é bem vista
Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro

A capitalização da Eletrobras na Bolsa de Valores de São Paulo ocorreu no início de junho Alan Santos

A Eletrobras voltou a atrair o interesse de investidores e gestores de fundos, que projetam valorização da companhia superior a 50% até o fim do ano de 2023. A expectativa é que a privatização venha acompanhada de redução das despesas, majoração de lucros e, consequentemente, do pagamento de dividendos maiores.

A possível volta de Wilson Ferreira Jr. ao comando da empresa também é bem vista. O executivo já foi presidente da Eletrobras, quando preparou a companhia para privatização. Semana passada, ele pediu demissão da Vibra (ex-BR) e é cotado para assumir novamente o cargo de presidente da ex-estatal de energia.

Flávio Conde, analista da Levante Investimentos, diz que o mercado vê com bons olhos a possível indicação:

— Provavelmente, é o melhor executivo do setor para isso. Seria o cara certo, no lugar certo. Ele ajudou a CPFL a virar uma empresa modelo, pagadora de dividendos, após a privatização, e foi responsável pelos bons números da Eletrobras em 2021, ano em que deixou a posição de CEO.

Wilson Ferreira Junior, que acaba de deixar a Vibra, é esperado de volta na Eletrobras — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Bruno Komura, da Ouro Preto Investimentos, concorda:

— Ele tem bastante experiência no setor, passou pela Cesp, CPFL e Eletrobras, e provavelmente vai conseguir levar a vivência que adquiriu na Vibra, ex-BR Distribuidora, quando participou da transição de empresa estatal para privada.

O banco Credit Suisse emitiu recomendação de compra dos papéis da Eletrobras, vendo o preço-alvo das ações preferenciais em R$ 71 e das ordinárias em R$ 67, o que representa um cenário de médio prazo promissor.

Na terça-feira, a ação ELET3 encerrou as negociações cotada a R$ 44,65, após queda de 0,45%, enquanto a ELET6 caiu 0,24% e foi a R$ 46,23.

A quase dois meses da conclusão da privatização da estatal, o ganho sobre as ações ordinárias foi de 3,20%. Em 12 meses, o investidor teve valorização de 7,5%.

A equipe do banco ainda diz que a Eletrobras pode assumir papel de destaque, inclusive em geração renovável offshore (eólica no mar) e hidrogênio verde.

Os analistas Carolina Carneiro e Rafael Nagano, do Credit Suisse, acreditam num ganho de eficiência após o processo de privatização, com redução de custos, nova estrutura patrimonial e pagamento de dividendos em níveis razoáveis, no que poderia culminar em uma taxa interna de retorno real de 13%.

A empresa também ganhou status de preferida no setor de energia entre analistas do J.P Morgan, que apostam numa alta dos papéis até o patamar de R$ 64. O banco avalia que as ações ainda estão baratas.

Além disso, a Eletrobras é vista como uma empresa que atende princípios ESG (sigla em inglês para políticas ambientais, sociais e de governança). Ao menos no pilar de meio ambiente, já que tem cerca de 97% da capacidade instalada originária de fontes com baixa emissão de gases de efeito estufa.

Aumento do fluxo de caixa e dividendos
O BTG tem o preço-alvo ancorado em R$ 62, a partir da implementação de uma gestão mais eficiente, como a de outras companhias privadas do mesmo segmento. Segundo os analistas do banco, a recuperação da empresa pode vir acompanhada de um aumento significativo no fluxo de caixa e da distribuição de dividendos robustos.

Neste mês, em videoconferência com investidores, a gestora carioca Leblon Equities revelou que montou posição importante na Eletrobras na oferta de ações ocorrida no mês passado, que equivale a 5% do fundo Leblon Ações I.

O analista Lucas Lobo disse que "a redução da defasagem de eficiência operacional da estatal em relação a pares privados é a principal alavanca de geração de valor para companhia".

Analistas ouvidos pelo GLOBO enxergam que as trocas de comando e governança têm se alinhado às perspectivas de lucro e eficiência do negócio. Por isso, dizem que o ativo é uma boa opção de investimento neste período de grande volatilidade na Bolsa brasileira e sugerem uma valorização expressiva no médio prazo.

Sem risco de ingerência política
O analista da Top Gain Sidney Lima explica que os fundamentos relacionados a perspectivas futuras da empresa têm promovido maior interesse pelos papéis, já que os riscos de intervenção política parecem ter se afastado do negócio.

— Quem comprou as ações utilizando o FGTS se deu bem, já que o valor de rentabilidade praticada pelo FGTS de 3% + TR foi batida em semana após a privatização — observa.

Vicente Koki, analista do setor de energia da Mirae Asset, opina que as ações estavam baratas no momento da capitalização e que continuam assim. Até o fim do ano, projeta ganho dos papéis de 20%.

— Já foi definida a data para fazer a votação do novo conselho. Isso é positivo. A partir daí, deve se estabelecer um novo plano estratégico para a companhia. Além disso, de forma geral, o setor elétrico é ótimo para esses momentos de volatilidade. São empresas fortes que têm rentabilidade, ao passo que outros setores sofrem muito, como o varejo — avalia.

O governo poderia ter vendido por um preço maior?
O interesse em privatizar a Eletrobras fez com que o governo distribuísse as ações a um preço baixo, quando comparado ao valor da empresa no longo prazo. Assim, os papéis foram para as mãos de milhares de investidores com alto potencial de valorização.

Na operação de capitalização, mais de 350 mil trabalhadores optaram pro usar uma parte dos recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para comprar ações da empresa, por meio dos "fundos mútuos de privatização".

O resgate, nesse caso, só pode ser feito após 12 meses, exceto nas condições previstas em lei, como demissão sem justa causa, aposentadoria e aquisição de imóvel.

Gabriel Meira, sócio da Valor Investimentos, acredita que a empresa tem um potencial de valorização muito grande, principalmente após o período eleitoral. No entanto, pondera que se um preço maior fosse cobrado, era possível não encontrar tanto apetite no mercado:

— Na hora da venda, em vez de estipular uma faixa de preço como costuma ser feito, estipularam um preço fixo. Tiveram fundos de investidores institucionais que acabaram saindo na etapa do bookbuilding (processo utilizado para definir um preço justo para a oferta das ações).

Ele ainda defende que a privatização pode reduzir custos, aumentar a margem de lucro e, com o market share (participação no mercado) muito grande, pode gerar mais receita e aumentar o lucro.

Todos os analistas ouvidos pela reportagem projetam valorização da companhia no médio prazo, o que abre espaço para investidores ainda interessados em ganhar com esse papel. É bom lembrar, porém, que se trata de um investimento de risco, como qualquer outro em ações de empresas. Fatores que não estão no radar no momento podem prejudicar o desempenho e o valor de mercado da companhia.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/07/2022

GOVERNO PRORROGA PRAZO PARA ESTUDOS DE IMPLEMENTAÇÃO DA USINA DE ANGRA 3

Governo afirmou que os estudos feitos pelo BNDES levaram mais tempo do que o esperado para serem finalizados, e agora é preciso ampliar o prazo por mais 240 dias para analisar as informações fornecidas
Por Alice Cravo — Brasília

Usina de Angra 3: há peças paradas no galpão da empresa desde 1984 Brenno Carvalho / Agência O Globo

O governo federal ampliou o prazo de funcionamento do comitê que estuda a implementação da usina nuclear Angra 3, no litoral fluminense. O governo afirmou que os estudos feitos pelo BNDES levaram mais tempo do que o esperado para serem finalizados, e agora é preciso ampliar o prazo por mais 240 dias para analisar as informações fornecidas.

A Usina, localizada em Angra dos Reis, foi alvo de um esquema de corrupção revelado pela Operação Lava-Jato e já consumiu investimentos de cerca de R$ 8 bilhões, tendo apenas 65% das obras físicas concluídas. Mais R$ 17 bilhões estão previstos para finalizar o empreendimento.

Em 20 de maio do ano passado, a retomada da construção precisou ser adiada por conta de um novo aumento de custos, desta vez a alta nos preços de matérias-primas essenciais para a construção civil. A construção dos prédios era estimada em R$ 305 milhões, mas uma nova previsão elevou o montante a R$ 340 milhões.

Em fevereiro deste ano, o então ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, chegou a afirmar que a empresa russa Rosatom poderia integrar um consórcio para a conclusão da usina nuclear. As obras enfrentam problemas desde 2015.

Subsidária da Eletrobras que não foi privatizada, a Eletronuclear assinou na semana passada o contrato de retomada das obras do consórcio formado pelas empresas Ferreira Guedes, Matricial e ADtranz, que venceu a licitação para a conclusão de Angra 3 no ano passado. Os principais serviços previstos para a nova fase da obra são a conclusão da superestrutura de concreto do edifício do reator; o fechamento da esfera de aço da contenção; e a instalação da piscina de combustíveis usados, da ponte polar e do guindaste do semipórtico.

Segundo a Eletrobras, ainda será realizada outra licitação, ainda este ano, para a contratação da empresa ou consórcio que irá finalizar as obras civis e a montagem eletromecânica da usina.

A usina de Angra 3 terá capacidade instalada de 1,4 gigawatt (GW). O estágio atual da obra é 65% concluída. A construção custou, até agora, R$ 7,8 bilhões e, segundo a Eletrobras, são previstos mais R$ 17 bilhões até que ela seja finalizada, em 2026.

Projeto militar
Com início da operação previsto para 2027, Angra 3 vai quase dobrar a capacidade instalada de fonte de geração de energia nuclear no país, atualmente de 2 GW, referentes às usinas de Angra 1 e 2.

Angra 3 é um projeto do governo militar, e começou a ser construída em1984. As obras prosseguiram até 1986, quando foram paralisadas devido a dificuldades políticas e econômicas. O projeto ficou engavetado por 25 anos, até ser retomado em 2009 como um dos destaques do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva prometia colocar a usina para funcionar em 2014. Investigações realizadas pela Polícia Federal no âmbito da Operação Lava-Jato descobriram desvios de recursos na obra que resultaram na prisão de executivos da Eletronuclear.

Desde 2015, com as denúncias de corrupção e a crise nas contas públicas, as obras estão enfrentando problemas.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/07/2022

SETOR DE ENERGIA E RECURSOS NATURAIS PREVÊ REDUZIR EM 28% SUAS PRÓPRIAS EMISSÕES DE CO2

Meta seria alcançada até 2030, segundo pesquisa realizada pela consultoria Bain com 1 mil executivos de 125 grandes empresas da área em todo o mundo
Por Claudio Marques, Especial Para O Prática ESG — São Paulo

Museu de Arte Moderna do Rio começa a instalar placas de energia solar Arquivo

Vitrine do processo de transição energética, o setor de energia vê a própria descarbonização como prioridade máxima. Pesquisa realizada pela consultoria Bain & Company com mil executivos globais do setor de energia e recursos naturais mostrou que 88% deles disseram ser fundamental para suas organizações reduzir as emissões dos escopos 1 (que envolve a própria operação da companhia) e 2 (com fontes de energia usadas, como elétrica).

Os dirigentes pertencem aos quadros de 125 das principais organizações do setor, sendo 20 brasileiras, que foram alvo do levantamento e atuam nas áreas de óleo e gás, utilities (energia elétrica e saneamento) e energias renováveis, mineração, agronegócio e químicos.

Na visão dos executivos, as empresas que dirigem conseguirão reduzir as emissões de CO^2 em 28% até 2030. Ao mesmo tempo, 96% esperam que o setor siga avançando em direção ao net zero (zerar as emissões) até 2030, mas os dirigentes acreditam que o mundo só conseguirá alcançar net zero (fim das emissões de GEE) em 2057.

Os dados do levantamento estão compilados no segundo relatório anual de Energia e Recursos Naturais da companhia. Como parte do estudo, a Bain também analisou a alocação de recursos das 125 companhias e verificou que, em vários segmentos, elas têm destinado 23% de seu capital para novos empreendimentos, principalmente para atender à transição energética. Esse percentual era de 16% em 2020.

A consultoria também apurou para onde esse dinheiro está indo. De acordo com o levantamento, as concessionárias de serviços públicos têm investido na geração de energia renovável e na exploração de novos negócios em serviços e sistemas distribuídos, enquanto companhias de petróleo e gás estão se concentram em energias renováveis, captura de carbono, hidrogênio e combustíveis de baixo carbono.

Ao mesmo tempo, as companhias de produtos químicos se voltam para ações em circularidade e produtos de base biológica, enquanto as mineradoras investem em recursos necessários à descarbonização como lítio, cobalto, níquel, cobre e atém quartzo de alta pureza, segundo Carlos Libera, sócio e responsável pelo setor automotive da Bain.

Por fim, o agronegócio direciona investimentos em proteínas alternativas e plataformas digitais para apoiar a rastreabilidade da cadeia de suprimentos de alimentos.

-Essas novas áreas são direcionadas para eventualmente proporcionar a substituição do core business da empresa - afirma Libera.

De acordo com ele, a pesquisa ainda mostra que as companhias estão agindo independentemente da legislação, mas também aponta que, em algumas regiões, como nas Américas, a insegurança jurídica retarda sim as ações dos executivos.

Eólica offshore

A jornada rumo à descarbonização ganhou um novo impulso com a guerra entre Rússia e Ucrânia, segundo Marcos Ganut, sócio-diretor e líder da área de Infraestrutura e Investimentos de Capital da consultoria Alvarez & Marsal.

Nessa busca, ele destaca os esforços para a produção de hidrogênio verde e as discussões envolvendo geração eólica em alto mar, ou offshore. Para ele, o principal obstáculo hoje para a instalação de um parque eólico no oceano é o custo.

-Ativos como usinas eólicas e solares, e mesmo de térmicas a gás, têm uma complexidade construtiva menor, um licenciamento ambiental menor do que geração eólica offshore e, consequentemente, um tamanho de cheque menor - afirma, acrescentando:.

-Porque, no fim das contas, o que vamos assistir aqui é a uma competição por dinheiro, pois ainda existem ativos de potencial elevado [em terra] que podem atrair capital mais barato para essa construção.

O que pode fazer a diferença nesse cálculo é o hidrogênio verde, pois o Brasil pode se tornar um exportador do produto. Neste caso, a eólica offshore passaria a ser fundamental, segundo o consultor.

Ele lembra que a geração de energia para suprir uma planta de hidrogênio verde não precisa estar conectada a uma linha de transmissão e que esse tipo de negócio precisa ser instalado em locais onde há o maior potencial de geração de energia, água e espaço para fazer a transformação da água em hidrogênio.

Há necessidade de elevada quantidade de eletricidade para fazer a eletrólise, operação que separa a molécula de água em oxigênio e hidrogênio, e a geração offshore tem maior capacidade de geração. A localização de uma planta próxima ao mar também facilitaria a exportação de hidrogênio verde pela rota marítima, tornando-se logisticamente interessante.

Aquecimento solar
A transformação energética, no entanto, não é exclusiva do mundo corporativo, mas também passa pelas residências, ainda que em uma escala muito menor.

De acordo com a Associação Brasileira de Energia Solar Térmica (Abrasol), com o acréscimo de 1,81 milhões de metros quadrados de coletores solares para aquecimento instalados em 2021, o Brasil atingiu a marca de 21 milhões m² em funcionamento, representando um crescimento de 28% sobre o ano anterior. No mundo, o aumento foi de 3%. Segundo a entidade, o setor emprega 42 mil pessoas no país.

O presidente da Abrasol, Luiz Antonio dos Santos Pinto, diz que o segmento residencial responde por 76% do mercado, enquanto comércio, hotéis e restaurantes representam 20% e a indústria, apenas 4%. No mundo, o Brasil ocupa a quinta colocação, em termos de m² instalados, superado por Alemanha, Turquia, China e Índia. Mas fica em 31º lugar quando se considera a relação entre o total instalado e a população.

Atualmente, somente 5% a 6% dos domicílios brasileiros têm aquecedor solar instalado, de acordo com a Abrasol.

- Os chuveiros elétricos respondem por 7% de toda energia elétrica consumida no país -, diz Pinto.

Os números dão uma ideia do potencial de crescimento do setor, que faturou entre R$ 600 milhões a R$ 700 milhões no ano passado e, no entanto, está com 55% de sua capacidade ociosa.

- O programa Minha Casa Minha Vida (sic) [atual Casa Verde e Amarela] diminuiu muito [os novos projetos] - diz, referindo-se ao impacto causado na contratação de aquecedores, pois os imóveis do programa eram entregues com o equipamento.

E cobra uma política de estímulo ao setor, lembrando que o crescimento de 28% do Brasil em 2021, só foi superado pelos 83% de aumento da Itália, que contou com estímulo governamental, por meio de financiamento para a aquisição dos equipamentos.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CHINA ABRE MERCADO PARA FARELO DE SOJA DO BRASIL

Abertura do mercado chinês era uma demanda antiga do agronegócio

Continua após a publicidade
Por Isadora Duarte

O Brasil poderá exportar farelo de soja para a China. A abertura de mercado foi oficializada neste mês, segundo informações da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura obtidas com exclusividade pelo Estadão/Broadcast Agro.

A possibilidade de exportar o derivado ao país asiático era uma demanda antiga da cadeia de soja, em razão do maior valor agregado do produto em relação à soja em grão. Até então, a China importava soja em grão e não permitia a entrada de farelo de soja brasileiro. O país é o maior consumidor do produto brasileiro.

O aval foi obtido durante uma reunião bilateral de subcomissão da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban) - principal mecanismo bilateral entre Brasil e China - , segundo informou o secretário de Comércio e Relações Internacionais do ministério, Jean Marcel Fernandes.

“O entendimento dos protocolos foi acertado na reunião da subcomissão neste mês. Após análise de risco do produto, o lado chinês concluiu que havia a possibilidade de exportar farelo de soja brasileiro para lá. Não havia mais questão sanitária impedindo”, afirmou Fernandes à reportagem.

Além do farelo de soja, a China autorizou também a importação de amendoim sem casca, polpa cítrica, proteína concentrada de soja e soro fetal bovino do Brasil. “Foi um grande avanço. Foram excelentes aberturas e o maior processo de abertura do Brasil com a China nos últimos dez anos”, avaliou o secretário.

A abertura do mercado de exportação chinês para o milho brasileiro ainda não consta da lista do ministério. Segundo Fernandes, o protocolo fitossanitário já foi assinado por ambos países. Faltam alguns ajustes para implementação do protocolo, como o ano-safra do cereal que poderá ser exportado, o que está sendo discutido por ambos os lados.

“Neste momento, o Brasil ainda não pode exportar milho para a China porque falta certificar a safra no campo e habilitar estabelecimentos. Do ponto de vista sanitário, não há mais o que se discutir, mas para exportar efetivamente ainda existem outros passos a serem oficializados”, explicou.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/07/2022

TRANSNORDESTINA PODERÁ RETOMAR OBRAS COM APORTES DO BNDES E DE FUNDOS PÚBLICOS, DECIDE TCU

Órgão também determinou que, no prazo de 120 dias, a ANTT pactue com a concessionária um novo cronograma para realização das obras
Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou nesta quarta-feira, 27, a retomada de aportes de fundos públicos e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) nas obras de construção da Ferrovia Transnordestina (Malha II), controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

O órgão também determinou que, no prazo de 120 dias, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pactue com a concessionária um novo cronograma para realização das obras. Por outro lado, a Corte manteve a proibição de a estatal Valec destinar recursos ao empreendimento, vedação que também vale os orçamentos do Ministério da Infraestrutura.

Trecho da Ferrovia do Nordeste da ferrovia Transnordestina em Missao Velha, no Ceará - TCU decice que Transnordestina poderá retomar obras com aportes do BNDES e de fundos públicos Foto: Ueslei Marcelino/Reuters - 25/10/2016

De acordo com a determinação do TCU, a nova pactuação entre ANTT e a Transnordestina deverá prever a eventual retomada de aportes públicos no projeto, com a definição de prazos e sanções caso haja descumprimento do que foi pactuado.

Em 2017, o TCU determinou à Valec, ao Fundo de Investimento do Nordeste (Finor), ao Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), ao Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que suspendessem a destinação de recursos para as obras de construção da Transnordestina ou para a concessionária. Na decisão desta quarta, relatada pelo ministro Walton Rodrigues, a Corte revogou essas restrições, a mantendo apenas para a Valec.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, com a revogação, há possibilidade de a concessionária ter à disposição cerca de R$ 1 bilhão para aplicar no empreendimento. A decisão do TCU em 2017 não impediu que a concessionária aplicasse recursos do acionista privado para executar o empreendimento. Com isso, desde 2019 já foram investidos cerca de R$ 500 milhões na ferrovia. O número foi destacado por Rodrigues na sessão do TCU.

Segundo o ministro, existe uma previsão consolidada de conclusão da obra em três anos e meio. “Minhas impressões são de que a diretoria e o presidente da empresa são sérios. São extremamente auspiciosas as perspectivas de conclusão da presente obra. Vai empregar mais de 5 mil brasileiros que estão sendo contratados, daqui a pouco será tocada plenamente em todos os seus ramais”, afirmou Rodrigues.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/07/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS NEGA QUE TENHA SUSPENDIDO PROCESSO DE VENDA DO CAMPO DE ALBACORA

Segundo a companhia, não há decisão de suspender o processo de desinvestimento, negando informações veiculadas na mídia
Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

A Petrobras diz que o Campo de Albacora permanece na carteira de ativos à venda pela companhia, conforme o disposto no plano estratégico, e que não há decisão de suspender o processo de desinvestimento, negando informações veiculadas na mídia.

“Albacora possui projeto de revitalização com potencial para aumentar significativamente sua produção, além de extenso plano de desenvolvimento”, diz a companhia, em nota.

De acordo com a empresa, ela realiza testes na formação do pré-sal de Forno, tendo descoberto reservatórios adicionais não produtores e identificado leads exploratórios.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2022

KEPLER WEBER LUCRA MAIS E BATE RECORDE DE VENDAS

Resultado líquido alcançou R$ 60,2 milhões no segundo trimestre
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

Após registrar resultados recorde em 2021 e nos primeiros três meses de 2022, a Kepler Weber comemorou uma nova marca no segundo trimestre: alcançou sua maior receita líquida para o período — R$ 360,1 milhões, 48,4% mais que entre abril e junho do ano passado. No primeiro semestre, a receita chegou a R$ 797,7 milhões, com avanço de 66,6%.

O lucro líquido da companhia cresceu 410,2% no segundo trimestre ante o mesmo período de 2021, para R$ 60,2 milhões, e a margem atingiu 16,7%, com aumento de 11,9 pontos percentuais. O lucro operacional, medido pelo Ebitda (resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização) subiu 340,7%, para R$ 94,3 milhões, enquanto a margem Ebitda aumentou 17,4 pontos percentuais, para 26,2%.

Receita por divisões
Na divisão da receita recorde por áreas de negócios, a área de pós-colheita da empresa registrou aumentos de 25,5% no segundo trimestre, para R$ 220,7 milhões, e de 39,6% no primeiro semestre, para R$ 483,8 milhões. No segmento de negócios internacionais, houve altas de 46,2% no trimestre, para R$ 40,5 milhões, e de 54,1% no semestre, para R$ 78,3 milhões.

Na frente portos e terminais, o crescimento no segundo trimestre foi de 195%, para R$ 5,9 milhões, mas no semestre a receita caiu 51,2%. "Esse segmento é caracterizado por projetos de ticket elevado e ciclo comercial prolongado, podendo gerar grandes variações de faturamento", disse a empresa no texto que acompanha o balanço de resultados.

Agroindústrias, área de negócio criada este ano e que concentra projetos de alta complexidade, faturou R$ 47,5 milhões no trimestre e R$ 141,4 milhões no primeiro semestre. E na frente "reposição e serviços" a receita cresceu 22,3% no segundo trimestre e 27,6% no primeiro semestre — para R$ 45,5 milhões e R$ 88,2 milhões, respectivamente.

Conjunção positiva
Piero Abbondi, CEO da Kepler Weber, voltou a dizer que um conjunto de fatores tem ajudado a companhia, entre os quais câmbio favorável, valorização das commodities — que deixou os produtores mais capitalizados — e uma carteira de clientes renovada. Mas o executivo ressaltou que a gestão eficiente de custos das matérias-primas e de recursos da empresa tem sido fundamental para os resultados.

"Analisamos cada detalhe que compõe a margem da empresa, com monitoramento de preços do aço, dos custos gerais e de todas as possibilidades. E também nos posicionamos próximos aos clientes, oferecendo serviços e produtos de qualidade", afirmou Abbondi ao Valor.

Piero Abbondi, CEO da Kepler Weber — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Nesses esforços, ele destacou a compra de 50% da catarinense Procer Automação (cujo memorando de entendimento foi assinado no fim de junho), que oferece serviços de automação em armazenamento.

No balanço trimestral que divulgou, a companhia também informou que o Retorno sobre o Capital Investido (ROIC) evoluiu nos 57 pontos percentuais no período de 12 meses até junho, para 101,5%.

“Temos tanta confiança no nosso negócio que pretendemos cancelar as ações que estão sendo recompradas pela empresa”, afirmou Paulo Polezi, responsável pela área financeira e de relações com investidores da Kepler Weber. Também no fim de junho, a companhia anunciou um programa de recompra de até 8,98 milhões de ações ordinárias para mantê-las em tesouraria, e informou ter 89,6 milhões de ações negociadas na B3, 160 mil na tesouraria e 36 mil nas mãos dos controladores.

Cenário ainda positivo
A diretoria da Kepler também adiantou que neste segundo semestre os resultados tendem a continuar positivos, tendo em vista o anúncio do Plano Safra e os recursos destinados ao Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA). “Houve crescimento, os juros são competitivos e o governo atendeu o setor ao limitar o valor máximo por requisitante a R$ 50 milhões — que democratiza os recursos para mais produtores”, avaliou Polezi.

Para além do PCA, ele lembrou que a empresa fechou a estruturação de um Fiagro com o BTG, que já está habilitado e pronto para captar. “Temos um pipeline de clientes que manifestaram interesse, mas certamente vão esperar os recursos do Plano Safra acabarem”, afirmou Polezi.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2022

COMMODITIES: TEMPO SECO NOS EUA PUXA NOVA ALTA DE SOJA E MILHO EM CHICAGO

Trigo encerrou o dia em queda
Por José Florentino e Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A falta de chuvas nos Estados Unidos mantém o mercado de soja com o sinal de alerta ligado — e puxou nova alta dos preços da oleaginosa. O contrato do grão para novembro, o mais negociado na bolsa de Chicago no momento, subiu 1,9% nesta quarta-feira, a US$ 14,10 por bushel.

Os modelos meteorológicos indicam tempo quente e seco nos EUA nos primeiros dez dias do mês que vem, o que pode prejudicar o rendimento das lavouras. "Não há muito espaço para brincar quando se trata de produtividade", afirmou Donna Hughes, da StoneX, ao jornal “The Wall Street Journal”. A estiagem pode ter um efeito devastador sobre a soja americana porque as plantações do país se desenvolvem principalmente em agosto.

Segundo o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA), no domingo passado, 59% das lavouras de soja estavam em bom estado, 30% em situação regular e 11% em más condições. Uma semana antes, os percentuais eram de 61%, 29% e 10%, respectivamente.

Milho
O milho acompanhou a soja e também se valorizou em Chicago. Os contratos para dezembro, os de maior liquidez, avançaram 0,37%, a US$ 6,03 por bushel.

O USDA disse que, na semana encerrada em 24 de julho, 61% das lavouras estavam em boas condições, 25% em situação regular e 25% em más situações as ruins, 14%. Na semana anterior, os percentuais eram 64%, 26% e 10%, respectivamente. O mercado projetava um corte de apenas um ponto percentual nas lavouras avaliadas como boas.

Nos Estados Unidos, a Administração de Informações de Energia (EIA) indicou uma queda na produção de etanol, que é fabricado principalmente a partir de milho. Na semana até 22 de julho, o país produziu, em média, 1,021 milhão de barris ao dia, o que representou uma queda de 1,26%

em relação aos sete dias anteriores. Já os estoques do biocombustível recuaram 0,96% no mesmo comparativo, para 23,328 milhões de barris

Trigo
No mercado do trigo, os investidores realizaram lucros depois de as cotações avançarem mais de 4% na sessão da véspera. Os contratos do cereal para setembro, que são os de maior liquidez, caíram 1,68% nesta quarta, a US$ 7,9025 por bushel, e os papéis de segunda posição, que vencem em dezembro, recuaram 1,64%, para US$ 8,085 por bushel.

Andrei Rudenko, vice-ministro russo das Relações Exteriores, disse hoje que o acordo para a abertura do corredor de exportações de grãos ucranianos pode "colapsar" se obstáculos aos embarques de produtos agrícolas da Rússia não forem retirados imediatamente, informou a agência Interfax. Os trabalhos da Turquia para viabilizar os embarques ucranianos continuam dentro do que foi planejado, a despeito do ataque russo no porto de Odessa, na Ucrânia, no último sábado. Os turcos e a Organização das Nações Unidas têm intermediado as tratativas entre russos e ucranianos.

"A Ucrânia precisa 'limpar' os seus armazéns, que estão com cerca de 20 milhões de toneladas da safra antiga, para abrir espaço para as 20 milhões previstas para a safra de inverno. A questão é que os portos ucranianos têm capacidade de escoar 5 milhões de toneladas por mês. Com isso, levaria pelo menos quatro meses até o fluxo se normalizar, isso se considerarmos que não teremos novos imprevistos, como o bombardeio russo da última semana", disse Luiz Pacheco, analista da TF consultoria Agroeconômica.

A consultoria SovEcon disse, em nota à Dow Jones, que os exportadores russos ainda enfrentam dificuldades nos embarques de trigo. A despeito disso, a empresa do Mar Negro estima que os russos exportarão 42,9 milhões de toneladas na safra 2022/23, um novo recorde. No total de grãos e leguminosas, a Rússia deve exportar 55,4 milhões de toneladas — na conta, 5,8 milhões de toneladas de cevada e 4,8 milhões de toneladas de milho. Esse volume total ainda é muito inferior à produção russa, de 80,9 milhões de toneladas, destaca a consultoria.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2022

DINAMARQUESA MAERSK VENCE DISPUTA POR ATIVOS DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL

Conglomerado da Dinamarca arrematou por R$ 455 milhões uma área para construir e operar um terminal de contêineres em Ipojuca (PE)
Por Marina Falcão, Valor — Recife

— Foto: Brendon O'Hagan/Bloomberg

A Maersk, conglomerado da Dinamarca, arrematou, por R$ 455 milhões, uma área para construção de um terminal de contêineres em Ipojuca (PE), durante leilão de ativos do Estaleiro Atlântico Sul, que está em recuperação judicial.

A empresa, que já afirmou ter planos de investir R$ 2,6 bilhões na área, apresentou um lance R$ 5 milhões acima do ofertado pelos concorrentes filipinos ICTSI em parceira com a empresa local Cone Sul.

Os empresários que operam em Suape torciam para que a Maersk ganhasse a disputa, pois pode trazer mais concorrência entre os terminais em Suape. Os filipinos do ITCSI já operam o Tecon Suape, o maior terminal de contêineres do Nordeste.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2022

CHINA JÁ COMEÇA A ENFRENTAR CRISES DE DÍVIDA COMO CREDOR

Instituições chinesas tiveram de renegociar US$ 52 bilhões em empréstimos concedidos a projetos da Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI) em 2020 e 2021

Por James Kynge, Kathrin Hille, Ben Parkin e Jonathan Wheatley — Financial Times, de Londres, Taipé, Colombo e São Paulo

A Lotus Tower, no Sri Lanka, virou símbolo do mal uso dos recursos do BRI que agora estrangulam as finanças de muitos países — Foto: Harshana Johanas/Sipa via AP

A Lotus Tower de 350 metros de altura que domina o horizonte de Colombo, capital do Sri Lanka, é um dos prédios mais altos do sul da Ásia. Financiado por um banco estatal chinês e projetado para parecer um botão de lótus gigante prestes a desabrochar, deveria ser uma metáfora para o florescimento da economia do Sri Lanka e o "futuro brilhante" da cooperação bilateral entre Pequim e Colombo.

Em vez disso, a torre se tornou um símbolo dos crescentes problemas enfrentados pelo esquema de empréstimos da Iniciativa do Cinturão e da Rota da China (BRI, na sigla em inglês). A construção sofreu atrasos e uma alegação de corrupção levantada pelo então presidente do Sri Lanka Maithripala Sirisena contra uma das empreiteiras chinesas. Hoje, três anos após seu lançamento oficial, os atrativos da torre, que incluem um shopping center, um centro de conferências e vários restaurantes, estão inacabadas ou em grande parte sem uso. Enquanto isso, nas ruas, a indignação com a má gestão financeira do Sri Lanka se transformou em protestos.

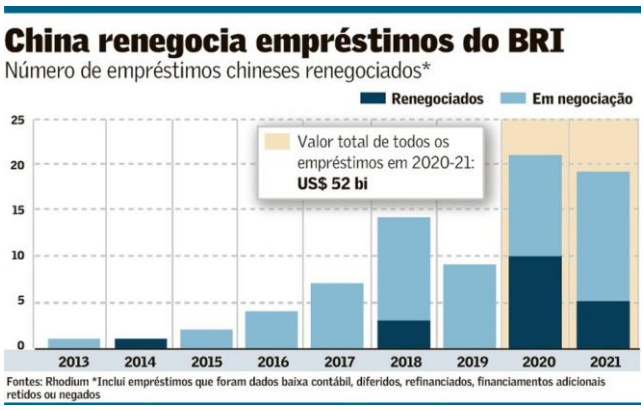
"Isso é algo que não serve para nada", diz Athula Kumarasiri, dono de livraria, apontando para a torre. "Para que precisamos dela? Trata-se de um elefante branco."

O Sri Lanka é um de uma dezena de países em desenvolvimento que esperavam tirar proveito dos empréstimos chineses no exterior na última década sob a BRI - um plano que representa não só a maior aposta de política externa de Pequim desde a fundação da República Popular da China em 1949, como também é o maior programa transnacional de infraestrutura já realizado por um único país.

Mas um grande número de projetos, como o da torre, não gerou retorno comercial, enquanto os enormes empréstimos para construir essa infraestrutura poderão intensificar as pressões financeiras sobre governos vulneráveis.

Essas pressões convergiram no Sri Lanka, que deu calote em sua dívida soberana em maio, o primeiro país da Ásia-Pacífico a fazer isso em mais de duas décadas.

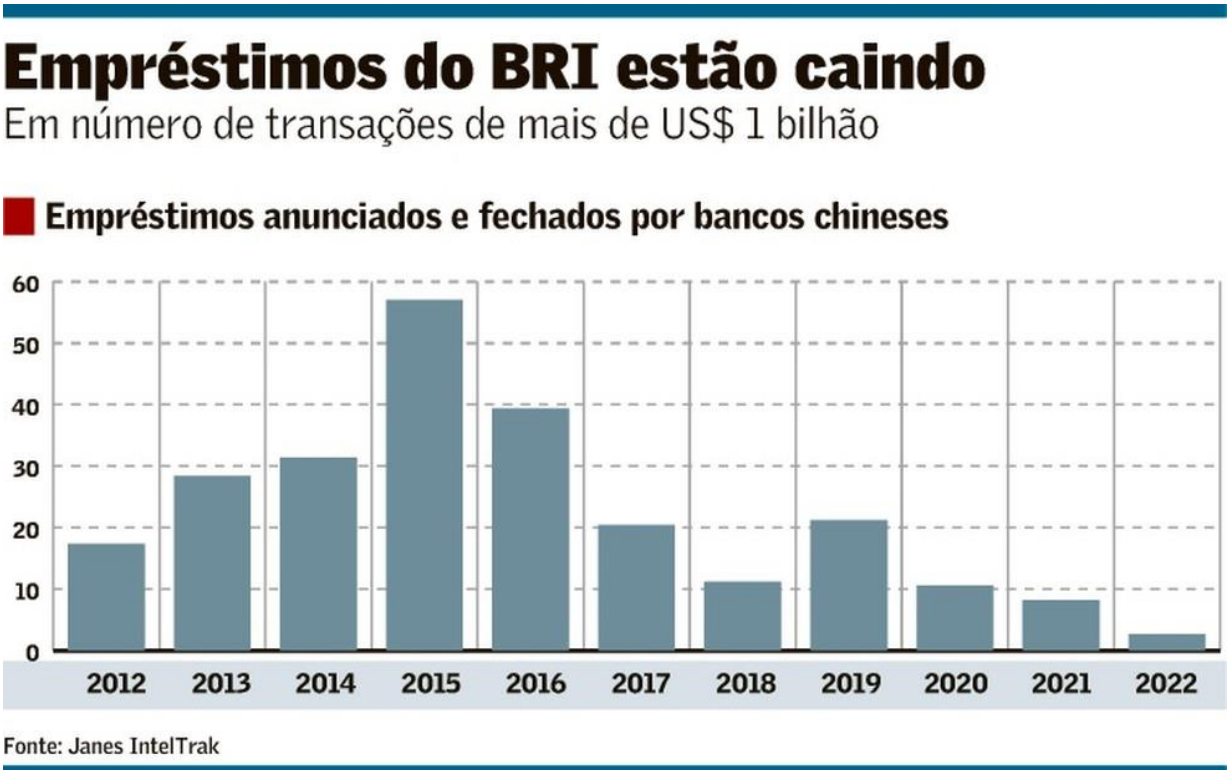
Casos como o do Sri Lanka estão se tornando mais comuns. Uma análise do "Financial Times" sobre a saúde financeira da BRI - que já foi aclamada pelo líder chinês Xi Jinping como o "projeto do século" - revelou uma montanha de empréstimos inadimplentes.



Em vários países da Ásia, África e América Latina, o projeto corre o risco de se transformar em uma série de crises de dívida. A questão é de vital importância para o mundo em desenvolvimento por causa da enorme escala da BRI. Desde que o programa foi proposto pela primeira vez em 2013, o valor dos projetos de infraestrutura liderados pela China, e outras transações classificadas como da BRI em dezenas de países em desenvolvimento, alcançou US$ 838 bilhões no fim de 2021, segundo dados do centro de estudos American Enterprise Institute, em Washington.

Mas os empréstimos que financiam esses projetos estão se tornando inadimplentes em número recorde. Segundo o Rhodium Group, grupo de pesquisas de Nova York, o valor total dos empréstimos concedidos por instituições chinesas e que tiveram que ser renegociados em 2020 e 2021 aumentou para US$ 52 bilhões. Isso é mais do que três vezes os US$ 16 bilhões dos dois anos anteriores.

Essa acentuada deterioração eleva o total dos empréstimos externos chineses em renegociação desde 2001 para US$ 118 bilhões - ou 16% do total concedido, estima o Rhodium Group.



A China vem tendo que administrar uma série de defaults em empréstimos sensíveis ao exterior nos últimos anos, mas o impacto cumulativo das múltiplas renegociações que Pequim enfrenta agora configura sua primeira crise de dívida externa como país credor.

“Este é o pior período de pressão desde o começo da BRI”, diz Matthew Mingey, analista do Rhodium Group. “A pandemia da covid-19 pegou os problemas existentes e os turbinou.”

Muitas dessas renegociações envolvem baixas contábeis, reestruturação dos prazos de pagamento ou redução nas taxas de juros. Mas com um número crescente de empréstimos da BRI com

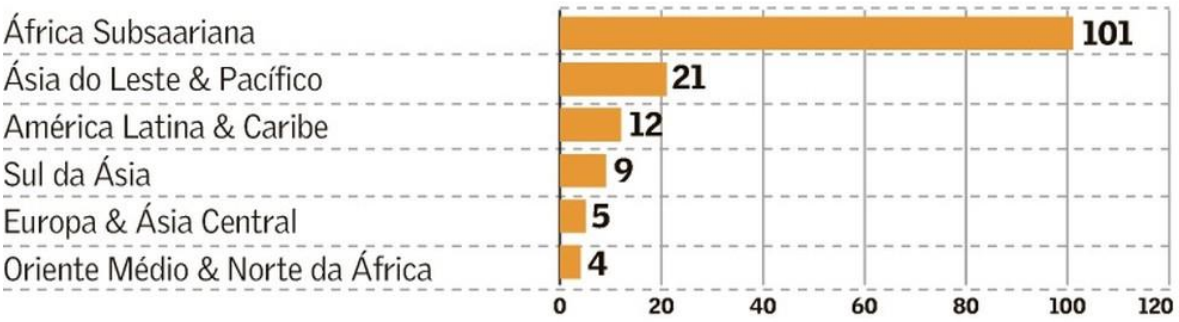
problemas, a China também se viu obrigada a fornecer empréstimos de “resgate” a alguns países, para evitar que a inadimplência se convertesse em uma crise completa de balanço de pagamentos.

Bradley Parks, diretor-executivo da AidData do College of William and Mary nos EUA, diz que embora o crédito de resgate ajude a evitar defaults, pouco faz para resolver os problemas financeiros latentes. “Acho que Pequim está agora descobrindo que, em alguns casos, o problema fundamental não é de liquidez, e sim de solvência.”

Parks diz que por quase cinco anos as instituições financeiras estatais da China tentaram manter o governo do Sri Lanka com liquidez suficiente para honrar os pagamento da dívida de projetos antigos e evitar rebaixamentos na classificação de crédito soberano. “Esse esforço foi um fracasso espetacular. Portanto, a grande questão que Pequim precisa responder é se quer estar no negócio de empréstimo de resgate no longo prazo.”

Empréstimos do BRI sob risco de calote

Número de empréstimos renegociados a partir de 2001 (por região)



Fonte: Rhodium

A transição a que Parks se refere é crítica. Quando a China financiou rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e uma variedade de outras infraestruturas ao longo da última década, ela rivalizou com credores internacionais de desenvolvimento - em especial o Banco Mundial. Agora, com seus empréstimos mudando para se concentrar mais na prevenção de defaults, ela começa a representar um papel que geralmente é desempenhado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) - que fornece empréstimos emergenciais para tirar países de crises econômicas.

O tamanho dos problemas de dívida dos países do Cinturão e da Rota também já chama a atenção dos líderes mundiais. Em maio, o premiê da Alemanha, Olaf Scholz, alertou para a onda de empréstimos da China para países mais pobres, especialmente na África. “Há um perigo muito sério de que a próxima grande crise de dívida externa no sul global venha dos empréstimos que a China concedeu mundialmente”, disse Scholz.

Esses alertas reforçam um nível mais geral de preocupação expressado pelo Banco Mundial no mês passado, de que países em desenvolvimento podem estar caminhando para uma crise de dívida da mesma escala vista nos anos 80. A guerra na Ucrânia, a alta da inflação, o aperto das condições financeiras globais e as tensões entre os EUA e a China estão servindo de base para esses cenários terríveis.

“Todos esses são riscos materiais e se eles se materializarem ao mesmo tempo, será uma tempestade perfeita para a economia mundial”, diz Ayhan Kose, diretor da unidade de prognósticos do Banco Mundial. “Então, é claro, estamos preocupados que mais países não consigam rolar suas dividas.”

Inadimplência levando a uma série de resgates. A China está combatendo incêndios em várias frentes. A AidData descobriu evidências de dezenas de bilhões de dólares em “empréstimos de

resgate" concedidos por instituições financeiras estatais da China, geralmente na forma de injeções de curto prazo de moeda forte que permitem aos países devedores pagar seus empréstimos e evitar a inadimplência.

Os países que receberam esses empréstimos até agora incluem Paquistão, Argentina, Belarus, Egito, Mongólia, Nigéria, Turquia e Sri Lanka, segundo a AidData. Cada um desses países tem uma classificação de crédito "junk" de agências como a Moody's e a Standard & Poor's, o que significa que o risco de default sobre suas dívidas soberanas é tido como significativo.

Quando defaults ocorrem, os efeitos econômicos e políticos podem ser rápidos. O Sri Lanka, que tem uma dívida externa de mais de US$ 50 bilhões, foi assolado por uma falta grave de bens essenciais desde que ficou efetivamente sem reservas em moeda estrangeira.

O presidente Gotabaya Rajapaksa foi forçado a deixar o cargo na semana passada, depois que dezenas de milhares de pessoas, furiosas com a escassez de produtos e com a disparada dos preços, marcharam pela capital, Colombo, e uma turba enfurecida ocupou a residência oficial do presidente.

O default do Sri Lanka não foi causado somente pelos empréstimos chineses, que totalizam cerca de US$ 5 bilhões, mas os empréstimos de Pequim para o Estado insular de 22 milhões de habitantes mostraram-se especialmente controvertidos. Os críticos afirmam que o crédito da BRI foi concedido a taxas de juros altas para projetos de infraestrutura - como a Lotus Tower, além de um porto e um aeroporto na cidade de Hambantota, no sul do país - que muitas vezes não conseguiram gerar retornos.

O dinheiro do crédito estrangeiro fácil e farto foi mal gasto em "portos, aeroportos, estádios de críquete, todos os tipos de torres de aparência estúpida... tudo besteira", afirma Harsha de Silva, membro do partido de oposição Samagi Jana Balawegaya no Parlamento do Sri Lanka.

Esses problemas crescentes não escondem o fato de que a vasta construção de infraestrutura, em muitos países em desenvolvimento ao redor do mundo e com financiamento chinês, ajudou a promover o desenvolvimento.

Os exemplos de projetos úteis são muitos. Uma ferrovia de 750 km de Addis Abeba a Djibouti reduziu o tempo de viagem entre a capital da Etiópia e esse porto importante de cerca de três dias para apenas 12 horas. Do mesmo modo, uma nova linha de Mombassa a Nairóbi, no Quênia, que custou US$ 3,2 bilhões, reduziu o tempo de viagem significativamente. Usinas hidrelétricas construídas por empreiteiras chinesas em Uganda foram abertas à visitação de turistas. Rodovias e oleodutos construídos na Ásia Central e no Sudeste da Ásia vêm promovendo o desenvolvimento desses países.

Mas onde os encargos das dívidas se mostram insustentáveis, a China muitas vezes se vê obrigada a emitir novos empréstimos, sob o risco de ter de enfrentar os problemas mais amplos que se seguem a um default. O Paquistão, o maior beneficiário individual e mundial de financiamentos da BRI, com um total de US$ 62 bilhões em promessas financeiras chinesas, é um exemplo.

O Paquistão, que se autodenomina uma nação amiga da China em "qualquer situação", recebeu uma série de empréstimos de resgate para evitar um default soberano. O mais recente foi uma linha de US$ 2,3 bilhões sob a qual um consórcio de bancos chineses prometeu no mês passado reforçar a oferta de moeda forte ao país, permitindo a ele pagar seus credores por pelo menos mais um tempo.

Mas as reservas cambiais do Paquistão continuam no fio da navalha, tendo caído para menos de dois meses do custo das importações. Este mês o FMI concordou em emprestar US$ 1,2 bilhão, parte de um pacote de alívio de US$ 7 bilhões, para evitar uma crise no balanço de pagamentos no país, mas analistas afirmam que as finanças do Paquistão continuam ruins.

Assim como no Sri Lanka, há dúvidas sobre a viabilidade de alguns projetos de infraestrutura realizados no Paquistão. O projeto de um grande porto em Gwadar, localizado no Mar Árabe, na estrategicamente importante foz do estreito de Ormuz, há muito é considerado como uma joia da BRI.

Mas um dono de uma empresa que vive em Gwadar e não quis se identificar, diz que a construção do porto foi paralisada. “Quase nada está acontecendo em termos de obras. Continuamos esperando que as promessas da China sejam cumpridas, mas pouco dinheiro chegou até agora”, afirma ele.

Outro grande destinatário de empréstimos chineses é Zâmbia, que deu calote em sua dívida externa em 2020. A China é o maior credor bilateral de Lusaka, com US$ 6 bilhões do total de US$ 17 bilhões da dívida externa do país.

Zâmbia foi apresentada como uma estrela da BRI na África. Ainda em 2019 - meses antes do calote do país - a embaixada chinesa em Lusaka exaltava as virtudes do plano em uma declaração pública.

De fato, o número de projetos da BRI prometidos para Zâmbia era de tirar o fôlego, com uma enorme hidrelétrica, dois aeroportos internacionais, uma ferrovia ligando o país à Tanzânia, dois estádios esportivos e um hospital.

China recua na Iniciativa do Cinturão e da Rota. Esses problemas têm levado Pequim a repensar discretamente seus planos, à medida que os riscos econômicos ao redor do mundo aumentam, segundo um assessor graduado do governo em Pequim, que não quis se identificar.

“Muitos investimentos nos países da BRI não faziam sentido comercial e eram, na verdade, uma forma de fuga de capital”, diz essa fonte chinesa. “E mais: as perspectivas econômicas em muitos países da BRI, lideradas pelos africanos, pioraram dramaticamente nos últimos anos. Isso torna mais imperativo para nós pensar duas vezes antes de promovermos outra onda de empréstimos [no exterior].”

Além disso, as reservas cambiais da China - que atingiram o pico de quase US$ 4 trilhões em 2014 - caíram para pouco mais de US$ 3 trilhões, tornando relativamente escassa a moeda forte que as instituições financeiras da China usam em créditos para os países da BRI.

Chen Zhiwu, professor de finanças da Universidade de Hong Kong, também vê uma contração a caminho. “Especialmente em razão do cenário geopolítico alterado após a invasão da Ucrânia pela Rússia, a China está encolhendo significativamente a BRI”, afirma ele. “Não tenho visto muitas menções à BRI na grande imprensa chinesa. Não é a mesma BRI de um ou dois anos atrás.”

Seguindo sozinha? A grande questão enfrentada agora pela China à medida que as inadimplências se espalham em meio à desaceleração da economia mundial é se, e até que ponto, Pequim participará de programas multilaterais para a resolução de dívida de países da BRI.

O destino de vários mercados emergentes vulneráveis parece depender desta resposta. Zâmbia e Sri Lanka são provas disso.

Uma abordagem multilateral é controvertida para Pequim porque a BRI foi concebida desde o início com uma dinâmica estritamente bilateral. As relações forjadas foram entre cada país devedor e seus credores em Pequim, e não entre um conjunto de países todos com voz ativa. O sigilo embutido na BRI, juntamente com a variedade de instituições financeiras chinesas participantes, cada uma com sua agenda, complica ainda mais o caso, dizem banqueiros.

Alguns analistas afirmam que a China tem boas razões para ser cautelosa na adesão a uma abordagem multilateral liderada pelo FMI e pelo Clube de Paris, o clube dos países ricos credores.

Kevin Gallagher, diretor do Centro de Políticas de Desenvolvimento Global da Universidade de Boston e assessor do governo chinês, diz que a China tem “críticas legítimas” às condições atreladas aos programas do FMI que são um pré-requisito para uma reestruturação de dívidas soberanas. “Que tipo de opinião eles terão em algo que é tão submetido ao comando dos franceses e dos EUA?”

“Eles não acreditam que um programa liderado por austeridade seja uma maneira de tirar um país da recessão”, acrescentou.

Em uma entrevista on-line com Gallagher em novembro de 2020, Zhongxia Jin, diretor-executivo da China no FMI, disse que embora as condições impostas pelo FMI façam sentido “do ponto de vista puramente econômico e teórico, na prática elas são muito dolorosas para os países de baixa renda... Nossa posição no conselho é de que a condicionalidade deveria ser favorável ao crescimento e orientada para o crescimento”.

No entanto, há sinais iniciais de que Pequim pode estar disposta a aceitar pelo menos uma medida de cooperação.

Após meses de resistência, o governo chinês sentou-se no mês passado com a França como presidente-adjunto do comitê credor oficial que representa os credores bilaterais de Zâmbia. Isso aproximou Zâmbia de um pacote de resgate de US$ 1,4 bilhão do FMI. Mas embora as discussões tenham sido descritas como construtivas, observadores ocidentais afirmam que é cedo demais para assumir que a China se unirá à ação coletiva em outros lugares, ou mesmo que o caso de Zâmbia chegará a uma conclusão bem-sucedida.

“É um compromisso que eles assumiram”, disse Emmanuel Moulin, chefe do Tesouro da França e presidente do Clube de Paris, sobre o papel da China no caso de Zâmbia. “Mas agora eles precisam mostrar serviço.”

Os empréstimos da BRI ajudaram a tornar a China o maior credor bilateral do mundo. Para os 74 países classificados como de baixa renda pelo Banco Mundial, ela é maior do que todos os outros credores bilaterais juntos.

Mas sua falta de vontade de se envolver com outros credores tem sido um motivo de frustração nas organizações multilaterais.

Em um comunicado divulgado na semana passada antes do encontro das autoridades financeiras dos países do G-20, Kristalina Georgieva, a diretora-gerente do FMI, fez o mais recente de uma série de apelos por ações urgentes e decisivas no tratamento das dívidas “por todos os envolvidos”. “Grandes credores, tanto soberanos como privados, precisam intensificar e exercer seu papel.” (Tradução de Mario Zamarian)

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTT APROVA ESTUDOS E DOCUMENTOS PARA PRORROGAÇÃO ANTECIPADA *DA MRS*

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Julho 2022

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, na 74ª Reunião Extraordinária de Diretoria desta quarta-feira (27), os estudos técnicos e documentos jurídicos para assinatura do termo aditivo de prorrogação antecipada ao contrato de concessão ferroviária firmado com a concessionária MRS Logística S.A. A cerimônia de assinatura está prevista para sexta-feira (29).

A MRS Logística S.A. é responsável pela Malha Sudeste, concedida em 1996 por 30 anos. A proposta de prorrogação antecipada consiste em mais 30 anos. A operação da malha corresponde aos serviços que se executam sobre a principal infraestrutura ferroviária do sudeste brasileiro, região mais populosa do país e de maximizada relevância à economia nacional. São 1.643 km de extensão, perpassando os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, com operação nos portos de Santos, Itaguaí, Sudeste, Guaíba e Rio de Janeiro.

Para execução das operações na malha, são alocadas mais de 800 locomotivas e de 18 mil vagões, o que corresponde a 16% da frota ferroviária nacional. Aproximadamente 30% de toda a carga ferroviária brasileira passa pelos trilhos operados pela MRS, o que contribui para o desafogamento das estradas na região sudeste.

A prorrogação antecipada do contrato impõe novos investimentos que irão proporcionar a diversificação de cargas, maior segurança e melhoria na mobilidade urbana. Serão R$ 9,7 bilhões em investimentos (Capex) na capacitação da malha ferroviária, na aquisição de ativos e em projetos de interesse público; e R$ 21 bilhões ao longo de toda a concessão em manutenção da capacidade de transporte.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/07/2022

RECEITA LÍQUIDA DA KEPLER WEBER CRESCE 48,4% E ATINGE R$ 360,1 MILHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Julho 2022

Rentabilidade da companhia cresceu, com EBITDA de R$ 94,3 milhões no segundo trimestre de 2022, contra R$ 21,4 milhões de 2021

A receita líquida da Kepler Weber atingiu recorde histórico para segundos trimestres, com desempenho positivo de todas as áreas de negócios, e somou R$ 360,1 milhões entre abril e junho, segundo balanço divulgado ao mercado nesta quarta-feira (27). No comparativo com o mesmo período de 2021, o crescimento foi de 48,4%, atingindo, no semestre, R$ 797,7 milhões, receita 66,6% maior que nos seis primeiros meses do ano passado, quando a companhia reportou R$ 478,8 milhões.

A empresa, líder na América Latina em soluções de pós-colheita, aponta que o resultado proporciona "uma excelente posição de mercado, resultado de movimentos assertivos frente a conjuntura favorável do agronegócio", diz trecho da mensagem da diretoria.

O EBITDA do trimestre fechou em R$ 94,3 milhões, um aumento de 340,7% em relação ao mesmo período de 2021, quando a companhia informou ter atingido R$ 21,4 milhões. A margem EBITDA avançou 17,4 pontos percentuais, chegando a 26,2% na comparação com o mesmo trimestre do

ano passado. No semestre, o crescimento foi de 344,7%, passando de R$ 54,2 milhões para R$ 241,1 milhões, fazendo com que a margem avançasse 19,9 pontos percentuais, atingindo 30,2% em 2022.

"Importante ressaltar que o crescimento de 340,7% no EBITDA, em relação ao 2T21, representa o avanço no aumento do nível da atividade produtiva e da expansão das margens nos segmentos de negócio, resultado da eficiente gestão operacional em conjunto com a administração de preços junto aos clientes", diz a mensagem da diretoria.

O lucro líquido da companhia cresceu 410,2% no segundo trimestre deste ano quando comparado ao mesmo período do ano anterior, passando de R$ 11,8 milhões para R$ 60,2 milhões. A margem atingiu 16,7%, aumento de 11,9 pontos percentuais.

O ROIC, Retorno sobre o Capital Investido, do trimestre evoluiu, no acumulado de 12 meses, 57,0 pontos percentuais em relação aos mesmos meses do ano passado, atingindo 101,5%.

No balanço trimestral, a Kepler Weber reforça a estratégia de compra da Procer, principal player do Brasil em tecnologias específicas para o gerenciamento de pós-colheita, para acelerar a digitalização das unidades de beneficiamento, armazenagem de grãos e movimentação de granéis. O Memorando de Entendimentos (MOU) para compra de 50% mais uma quota foi anunciado no fim de junho.

A diretoria também destaca o anúncio do Plano Safra, que destina recursos aos agricultores que pretendem comprar unidades armazenadoras, por meio do Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA), "com taxas atrativas ao produtor, em percentuais abaixo da inflação".

Áreas de negócios

Pós-colheita, principal área de negócio da Kepler Weber, registrou aumento de 25,5% no segundo trimestre, com receita de R$ 220,7 milhões. Em igual período do ano passado, o segmento havia somado R$ 175,8 milhões. No semestre, houve avanço de 39,6%, atingindo R$ 483,8 milhões em receita.

A gestão de preços e custos, apesar de aumentos nos insumos, como aço, é apontada pela companhia como um dos fatores que levaram ao bom desempenho, além do bom momento do agronegócio e de "ações estratégicas da companhia, que permitiram crescer com rentabilidade em todas as regiões agrícolas do Brasil", ressalta o balanço, que também aponta redução de 16,2% na receita quando se compara o primeiro e o segundo trimestres de 2022, "reflexo da sazonalidade" e da "dinâmica não-linear de safras nas diferentes regiões do país e, também, da expectativa pela liberação do PCA 2022/23 por parte do mercado".

O comunicado ao mercado adianta que, entre janeiro e junho, "vendas relevantes" foram realizadas para Estados como Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, Paraná, Minas Gerais e Piauí. A receita destas obras já contratadas vá impactar o faturamento no segundo semestre.

Negócios internacionais registrou aumento de 46,2% no trimestre, na comparação com 2021, passando de R$ 27,7 milhões para R$ 40,5 milhões. Em comparação ao primeiro trimestre deste ano, o aumento foi de 7,1%. No semestre, esta área de negócios, que já realizou obras em mais de 50 países, somou R$ 78,3 milhões ante os R$ 50,8 milhões dos seis primeiros meses de 2021.

A companhia afirma que o posicionamento premium da empresa no mercado internacional permitiu "capturar negócios rentáveis mesmo diante do cenário de inflação dos custos de logística e da volatilidade cambial", diz o relatório, que também cita uma carteira "mais robusta em função de negócios fechados no final de 2021 na África e América Central", regiões que são foco de expansão da Kepler Weber.

O balanço também confirma vendas para diferentes países no segundo trimestre deste ano, incluindo o sudeste asiático e América do Sul, com projetos de grande porte, que devem impactar positivamente o faturamento do terceiro trimestre.

Portos e Terminais registraram crescimento de 195% no trimestre, quando comparado com 2021, passando de R$ 2 milhões para R$ 5,9 milhões, enquanto no semestre houve queda de 51,2%. "Esse segmento é caracterizado por projetos de ticket elevado e ciclo comercial prolongado, podendo gerar grandes variações de faturamento de um trimestre para outro, se analisado de maneira isolada", explica trecho do balanço.

Segundo a Kepler Weber, "neste trimestre iniciou o faturamento de uma venda realizada no segundo semestre de 2021 para um terminal de exportação de Santos". A empresa informa também uma venda para um terminal portuário de Paranaguá, de R$ 34 milhões, aproximadamente, que irá incrementar o faturamento desta área de negócio no primeiro trimestre de 2023.

Agroindústrias, área de negócio criada este ano e que concentra projetos de alta complexidade, com ciclo de vendas mais prolongados, faturou R$ 47,5 milhões, somando, no semestre, R$ 141,4 milhões. Na comparação com o primeiro trimestre houve redução de 49,4%, "refletido principalmente pelo grande volume de entrega concentrado no primeiro trimestre".

O balanço revela vendas já realizadas no segundo trimestre, incluindo seis projetos para um único cliente no Mato Grosso e Rondônia. O faturamento destas negociações deve aparecer no balanço do quarto trimestre de 2022.

Reposição e serviços avançaram 22,3% em receita no segundo trimestre, atingindo R$ 45,5 milhões, ante os R$ 37,2 milhões de igual período do ano passado. No semestre também houve crescimento, de 27,6%, passando de R$ 69,1 milhões para R$ 88,2 milhões.

Esta área de negócio atua diretamente na modernização de unidades de beneficiamento e armazenagem de grãos, com treinamentos, inspeções, upgrades, adequações de normas e revitalização. A Kepler Weber sinaliza que o crescimento de Reposição e Serviços faz parte da estratégia, que prevê pronta-entrega, com Centros de Distribuição posicionados em todas as regiões agrícolas do país.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/07/2022

GLOBALSAT BRASIL SE UNE AO TIME DA KVH E CONFIRMA PRESENÇA NA NAVALSHORE 2022

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 27 Julho 2022

A Globalsat Brasil, líder no fornecimento de soluções de comunicação via satélite, estará presente junto com a KVH e Intelsat na maior feira da indústria de construção naval da América Latina, a Navalshore, nos dias 16 a 18 de agosto.

A feira NavalShore é realizada desde 2004 no Rio de Janeiro, sendo o maior evento da indústria de construção naval da América Latina. Nós da Globalsat Brasil não poderíamos deixar de marcar presença em um dos principais pontos de encontro para empresas e profissionais que atuam no setor.

A Globalsat é líder no setor de fornecimento de serviços móveis via satélite na América Latina, possui escritórios nos Brasil, Estados Unidos, Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Peru, Porto Rico e México, além de distribuidores nas cidades mais importantes do continente.

Somos responsáveis pelo fornecimento de soluções móveis de dados e voz por satélite para milhares de clientes em setores como petróleo e gás, governo, defesa, mídia, mineração, bancos, agricultura, óleo & gás, ongs e turismo.

Sobre a Globalsat Brasil

Globalsat do Brasil Ltda. (Globalsat Brasil) é a subsidiária brasileira do Grupo Globalsat, com escritórios em São Paulo e Londrina, no Paraná.

A Globalsat Brasil é líder no fornecimento de soluções via satélite, “Comms-on-the-move” (COTM) e “Push to Talk” (PTT) no mercado brasileiro atendendo os principais clientes de energia e logística do país e detém o SMGS da ANATEL (licenças MSS) e SCM (FSS).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/07/2022

GOVERNO NEGA PEDIDO DE ITAJAÍ E PROMETE DESESTATIZAÇÃO EM DEZEMBRO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2022

Município deverá permanecer na gestão portuária até finalização da transição. Comitiva municipal tentou prorrogar delegação sem encerrá-la antes de dois anos, alegando insegurança jurídica pela proximidade de término do atual contrato no final do ano. Minfra diz que processo será enviado ao TCU até 1º de agosto

O governo negou a proposta de autoridades de Itajaí (SC) para que fosse garantida a delegação ao município pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes. Em reunião em Brasília na última segunda-feira (25), representantes da autoridade portuária e do município catarinense tentaram convencer o governo de que a exclusão de uma cláusula resolutiva daria mais segurança aos operadores portuários para manutenção e busca por novas linhas para operarem em Itajaí neste período de transição até a finalização do processo do novo modelo. A União, no entanto, não abriu mão de manter a cláusula resolutiva e ficou acordado que o município deverá permanecer na gestão portuária até a finalização do processo de desestatização.

O Ministério da Infraestrutura informou que a desestatização do porto de Itajaí vai para o Tribunal de Contas da União (TCU) até a próxima segunda-feira (1º). “Vamos bater o martelo em dezembro e, com investimentos privados, garantir melhor infraestrutura e modernizar essa importante instalação portuária”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio em uma rede social.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mario Povia, reforçou que o processo de desestatização está com cronograma em curso, com previsão de que o leilão para escolha de uma nova empresa ocorra até o fim do ano, e com manutenção da autoridade portuária municipal até o novo operador ter condições plenas de atuar.

Com a recusa do governo federal, representantes da comitiva municipal afirmam que buscarão a melhor proposta para exploração do Porto de Itajaí no período transitório, a partir de 2023. “Vamos manter a gestão municipal nessa fase de transição porque entendemos que é a melhor forma de dar continuidade e evitar que a cidade e os cidadãos sejam prejudicados até que seja finalizado o processo de desestatização”, disse o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, que integrou a comitiva de Itajaí.

“Entendíamos que esses dois anos seriam extremamente necessários para dar segurança econômica aos players do mercado para manter linhas no Porto de Itajaí. No entanto, a posição do Ministério da Infraestrutura e da Secretaria de Portos foi irredutível e não nos resta outra saída a não ser assinar essa renovação para que o Porto de Itajaí não tenha descontinuidade na gestão. Com isso, ele permanecerá trabalhando até o final desse processo de desestatização”, declarou o superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga.

Na última sexta-feira (22), Veiga havia dito à Portos e Navios que a exclusão da cláusula proporcionaria maior segurança jurídica e logística aos armadores para que eles tragam ao nosso

porto as linhas de navegação. “Entendemos que data incerta para finalizar o convênio de delegação poderia trazer essa insegurança”, disse o superintendente. Na ocasião, ele relatou que a falta de garantia sobre o processo de desestatização vinha causando dificuldades para a programação de navios.

A comitiva também levou na pauta pedidos de ampliação da poligonal do Porto de Itajaí até a BR-101 (somente área molhada) para que a autoridade portuária municipal realize a gestão do canal de acesso, além da delegação da gestão de áreas não operacionais do porto para o município, e a gestão do projeto e da execução da Via Expressa Portuária. Segundo representantes da comitiva, o governo federal sinalizou que não deve incluir as áreas não operacionais solicitadas pelo município no processo de desestatização do porto, devendo seguir as tratativas para que a gestão desses locais passe a ser municipal.

As autoridades de Itajaí relatam que, desde 2017, a cidade vinha fazendo inúmeros pedidos pela prorrogação do convênio por mais 25 anos. No entanto, o governo federal negou as solicitações e iniciou o processo de elaboração de um edital para privatização total do Porto de Itajaí, contrariando os apelos do município para manter apenas a autoridade portuária pública e municipal, considerando que toda a operação já é realizada pela iniciativa privada.

O complexo portuário de Itajaí movimenta mais de 70% da corrente de comércio de Santa Catarina e quase 5% do total nacional (US$ 16 bilhões ao ano), com destaque para cargas refrigeradas. Desde 2003, Itajaí é o segundo porto em movimentação de cargas conteinerizadas no país, atrás apenas do Porto de Santos.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/07/2022

PORTO DO RIO GRANDE ESPERA AMPLIAR ACESSOS VIA CONE SUL COM DRAGAGEM CONTÍNUA

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2022

Divulgação SUPRG

Administração do porto planeja aumentar embarques para Argentina e Uruguai, a partir da dragagem permanente de seu canal de acesso e do fechamento de contratos de longo prazo para manutenção

O Porto do Rio Grande (RS) planeja aumentar os embarques via Cone Sul, a partir da dragagem contínua de seu canal de acesso e do fechamento de contratos de longo prazo para manutenção. A administração do principal terminal portuário marítimo do Rio Grande do Sul espera que as dragagens contribuam para estreitar as ligações comerciais com portos de países membros do Mercosul, como Argentina e Uruguai. A dragagem contínua do canal de acesso atende a uma demanda de longa data das operadoras. A previsão é que os investimentos em dragagem variem entre R$ 60 milhões e R$ 80 milhões, com volumes a serem dragados entre 1 milhão e 2 milhões de metros cúbicos.

“Com o aumento do calado para 15 metros e, agora, com os contratos de manutenção [de dragagem], o Porto do Rio Grande está realmente se candidatando a um posicionamento mais firme no Conel Sul, principalmente com o Uruguai e Argentina, graças à movimentação crescente de cargas pelas rodovias até nosso porto, por diversos fatores como disponibilidade, zero espera de navios, calado mais profundo, entre outros. Estamos trabalhando mais firmemente para nos tornarmos um ‘hub sul’ dos portos”, disse Fernando Estima, gerente de planejamento e desenvolvimento do Porto do Rio Grande, à Portos e Navios.

De acordo com Estima, o complexo portuário nunca teve um canal homologado, mas recentemente conquistou esse feito. “Não queremos perdê-la, por ser uma certificação importante. Por isso, em um primeiro momento, estamos fazendo contratos de até cinco anos, embora não tenhamos a pretensão de usar os cinco anos. Em um segundo momento, vamos fazer a concessão do canal. Isso quer dizer que serão contratos permanentes para a dragagem de manutenção, o que não tínhamos antes”, ressaltou.

Estima destacou que esse tipo de serviço era realizado de cinco em cinco ou de seis em seis anos, levando ao acúmulo excessivo de sedimentos. “Isso onerava muito o nosso sistema, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental. Pela dragagem continuada será possível reduzir o volume dragado ao longo de uma década, porque, a cada ano que encontra um ‘alto fundo’, você extrai e evita o acúmulo de mais sedimentos”, explicou.

Oferecer a manutenção permanente da dragagem do canal, acrescentou Estima, deve evitar a sedimentação: “Não houve nenhum tipo de restrição do nosso calado, que é bastante dinâmico. O que houve foi uma identificação, em certos pontos, de algum tipo de assoreamento, daí o contrato de manutenção. Mais recentemente, o que registramos foram eventuais reposicionamentos de navios relacionadas ao cais ou terminais que, eventualmente, não dragaram seus berços”, ressaltou.

Contratos de longo prazo

Na visão de Estima, quando são fechados contratos de longo prazo em canais marítimos – no caso da dragagem permanente – fica mais viável atrair novas cargas. “O mercado precisa ter confiança de que o nosso canal, que lutamos para dragar e homologar, a partir de agora, terá um contrato de manutenção. Isso nos fortalece, principalmente diante da carência nos portos do Uruguai e Argentina, relacionada à dragagem de suas profundidades. Com tudo isso, você cativa mais mercado”.

Conforme o gerente de planejamento e desenvolvimento do Porto do Rio Grande, em todo o mundo são cinco empresas que dominam essa técnica de dragagem, sendo cinco europeias e uma chinesa, oferecendo dragas de portes diferentes. No caso do complexo do Rio Grande do Sul, elas ainda não foram definidas. “Fizemos, agora, a licitação da batimetria, que foi o primeiro passo para depois realizarmos a licitação da dragagem em si. Os termos de referência já estão prontos, mas temos de esperar o vencedor (do certame anterior) fazer a batimetria”, informou.

A previsão é de que haja entre 1 milhão e 2 milhões de metros cúbicos por ano pra dragar, como manutenção. “É o que vamos contratar agora: entre 1,5 milhão e 2 milhões de metros cúbicos. Para se ter ideia, a dragagem principal chegou a 16 milhões de m³. Então, essa interferência será bem menor e mais prudente”, salientou Estima, destacando que será possível visualizar, na prática, se isso deve atender à demanda de manutenção permanente do canal.

Segundo Estima, as dragas selecionadas via licitação devem, obrigatoriamente, estar na costa sul-americana, até para que o Porto do Rio Grande não tenha de pagar pelo alto custo da mobilização e desmobilização internacional. “Trata-se de um item caro. Então, pretendemos reduzir esse custo, considerando que já existem muitas dragas na costa sul-americana, que atualmente estão dragando vários portos brasileiros, além do Uruguai e Argentina”, disse. Ele ressaltou que Mar del Plata possui um contrato permanente.

“Temos vislumbrado e estudado que teremos interessados com dragas próximas, até para que possamos pagar menos por esse item de mobilização e desmobilização. Calculamos que os investimentos [com a dragagem permanente] variem entre R$ 60 milhões e R$ 80 milhões, de acordo com o leilão e com o volume que deve ser por volta de 2 milhões de metros cúbicos. Se houver uma necessidade menor na batimetria, talvez uma referência mais prudente seria entre R$ 35 mil e R$ 40 mil por metro cúbico, o que daria em torno de R$ 35 milhões a R$ 40 milhões para cada 1 milhão de metro cúbico”, detalhou o gerente.

Para Estima, o Porto do Rio Grande já conquistou uma linha crescente com um projeto que não vai parar mais de se consolidar, principalmente com essas obras de manutenção permanente da dragagem. “Visamos oferecer mais segurança ao mercado internacional, mostrando que nosso porto, em conjunto com terminais e com os projetos retroportuários – chamados ‘Rio Grande Porto-Indústria’ –, pode fixar mais empresas no Sul do Brasil e atrair outras tantas que vão importar e exportar pelas hidrovias e portos do Rio Grande do Sul”, disse.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/07/2022

APM TERMINALS APRESENTA MAIOR OFERTA POR ÁREA DO EAS PARA INSTALAÇÃO DE TECON

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26 Julho 2022

Divulgação Suape

Subsidiária do grupo Maersk bidou R$ 455 milhões, superando proposta de R$ 450 milhões de consórcio formado pela Conepar e pelo grupo filipino ICTSI, que atualmente opera o único terminal de contêineres do complexo de Suape. Transação ainda depende de aprovações e licenças

A APM Terminals, empresa do grupo Maersk, cobriu a oferta do consórcio formado pela Conepar e pelo grupo filipino ICTSI, no leilão para compra de uma área do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no complexo portuário e industrial de Suape (PE). Nesta terça-feira (26), a APM apresentou a proposta de R$ 455 milhões, superando os R$ 450 milhões bidado pelos concorrentes no certame. A venda da área denominada Unidade Produtiva Isolada (UPI-B Cais Sul) do EAS faz parte do processo de recuperação judicial do estaleiro e prevê a instalação e operação de um terminal de contêineres e cargas gerais.

Procurada pela Portos e Navios, a APM Terminals ressaltou que o fechamento da transação ainda está sujeito à obtenção das aprovações regulatórias relevantes e das licenças e autorizações necessárias para instalar e operar o novo terminal. “Concluídos as etapas do leilão judicial e acertos finais entre o EAS e a APM Terminals, a empresa espera ser oficialmente declarada vencedora do leilão”, declarou a APM em nota.

A APM espera investir até R$ 2,6 bilhões no novo terminal, que terá inicialmente uma capacidade de até 400.000 TEUs, aumentando a capacidade do complexo portuário em 55%. “Uma vez que todos as licenças forem emitidas, a empresa espera finalizar a construção em 24 meses e iniciar operações no final de 2025, quando a dragagem do canal de acesso e bacia de evolução feitas pelo Porto de Suape devem estar concluídas”, projetou. Atualmente, a APM Terminals tem mais de 70 terminais em todo o mundo, sendo 10 na América Latina.

“Temos grande expectativa e otimismo com relação às consequências futuras desse empreendimento, que coloca Suape definitivamente na rota de portos estratégicos do Brasil, da América Latina e do hemisfério Sul”, afirmou o diretor de planejamento e gestão de Suape, Francisco Martins. Ele lembrou que a implantação de um segundo terminal de contêineres na zona de influência do complexo já está há algum tempo no radar de Suape.

O único terminal dedicado à operação de contêineres no complexo é o Tecon Suape, operado pelo grupo ICTSI. Inicialmente, havia intenção da administração portuária de ter um novo Tecon dentro do porto organizado. “Surgiu oportunidade de ter um Tecon privado fora do porto organizado, o que vai estabelecer um nível de concorrência importante, com reflexos diretos, tanto no custo de produtos importados e no custo de produtos exportados através do porto, quanto em cadeias produtivas já consolidadas no estado, a exemplo do polo automotivo”, destacou Martins.

Suape é o 8º porto que mais opera carga conteinerizada no Brasil, tendo movimentado 518.000 TEUs em 2021, sendo quase 80% de carga por cabotagem. Durante os primeiros quatro meses de 2022, Suape movimentou 5,09 milhões de toneladas pelo modal costeiro, incremento de 4,24% em relação ao mesmo período do ano passado.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/07/2022

UNIGEL INVESTE US$ 120 MILHÕES NA PRIMEIRA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE DO BRASIL

Da Redação ECONOMIA 26 Julho 2022

Instalações da thyssenkrupp

Anúncio foi feito nesta terça-feira (26), em evento de lançamento da Pedra Fundamental em Camaçari (BA)

A Unigel – uma das maiores empresas químicas da América Latina e maior fabricante de fertilizantes nitrogenados do país - realizou evento nesta terça-feira (26) para anunciar o início da construção da primeira fábrica de hidrogênio verde do Brasil. Com investimento inicial de US$ 120 milhões (R$ 650 milhões, na cotação atual), a fábrica deve entrar em operação até o final de 2023, ocasião em que será uma das maiores do mundo. A Unigel conta com a tecnologia líder mundial para eletrólise de alta eficiência da thyssenkrupp nucera, da Alemanha.

“Ao longo de nossos quase 60 anos de história, desenvolvemos tecnologias e investimos para atender às demandas industriais e do agronegócio. Com este projeto, a Unigel dá mais um importante passo rumo à descarbonização de diversos setores, contribuindo substancialmente para combater as mudanças climáticas do planeta”, afirma Henri Slezynger, fundador e presidente do Conselho de Administração da Unigel.

Localizada no Polo Industrial de Camaçari (BA), a nova fábrica, em sua primeira fase, terá capacidade de produção de 10 mil toneladas/ano de hidrogênio verde e de 60 mil toneladas/ano de amônia verde. Na segunda fase do projeto, prevista para entrar em operação até 2025, a companhia deve quadruplicar a produção de hidrogênio e amônia verdes.

A fabricação de hidrogênio e amônia verdes já é um desdobramento de outras ações que a Unigel tem feito, como a parceria para produção de energia eólica, em valor superior a R$ 1 bilhão, com a Casa dos Ventos, uma das maiores empresas de geração de energia a partir de fontes renováveis do País. “A Unigel está focada em investimentos que permitam a descarbonização de suas operações e também contribuindo com soluções para a indústria”, declara Roberto Noronha Santos, CEO da Unigel.

A nova fábrica da Unigel deve estimular a economia local, com geração de pelo menos 500 empregos diretos e indiretos, segundo estimativa.

Solução Carbono Zero para inúmeras aplicações
Os produtos serão ofertados a clientes que encontram no hidrogênio verde e na amônia verde uma importante solução para seus desafios de descarbonização. Entre as aplicações estão o uso do hidrogênio como matéria-prima na siderurgia e no refino de petróleo, e também como combustível para veículos diversos, além do uso da amônia por navios graneleiros e porta-contêineres, substituindo combustíveis fósseis.

A amônia verde também poderá ser utilizada para fortalecer o portfólio de produtos sustentáveis da Unigel, uma vez que é matéria-prima na fabricação de fertilizantes e acrílicos. “Dado o potencial do Brasil na geração de energia eólica e solar, a Unigel acredita que o país tem uma grande oportunidade de ser referência para o mundo no hidrogênio verde, solução que traz versatilidade ao transformar energia renovável em matérias-primas e combustíveis Carbono Zero”, constata Noronha.

Além de utilizar amônia como matéria-prima, a Unigel tornou-se produtora deste insumo no ano passado, após inaugurar duas fábricas de fertilizantes que deram origem à Unigel Agro. Além disso, a empresa opera um dos dois únicos terminais de amônia do Brasil, localizado no porto de Aratu, no estado da Bahia.

Para a primeira fase do projeto, a Unigel adquiriu da thyssenkrupp três eletrolisadores com potência total de 60 MW de energia. “O projeto da Unigel é o primeiro do gênero no Brasil e reforça o pioneirismo e empreendedorismo desta que é uma das maiores empresas químicas do País. Ficamos muitos orgulhosos e honrados por firmar essa nova parceria e compartilhar a experiência e a capacidade de fornecimento inigualável que adquirimos ao longo de seis décadas desenvolvendo nossa tecnologia de eletrólise”, diz Paulo Alvarenga, CEO da thyssenkrupp para a América do Sul.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/07/2022

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 27/07/2022