


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 093/2022
Data: 28/07/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS É INCLUÍDO NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
RELATÓRIO DETALHA IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
PAVIMENTAÇÃO E RECONSTRUÇÃO DO “MEIÃO” DA BR-319/AM RECEBE LICENÇA PRÉVIA DO IBAMA.....	7
DECRETO PRESIDENCIAL QUALIFICA PORTO DE SANTOS NO ÂMBITO DO PPI.....	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
GOVERNO CENTRAL TEM SUPERÁVIT PRIMÁRIO DE R\$ 14,4 BILHÕES EM JUNHO.....	8
SAIBA COMO REGISTRAR MARCAS E PATENTES.....	9
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTA R\$ 2,1 BILHÕES EM JUNHO.....	10
PORTAL PORTO GENTE.....	10
OS CAMINHOS DA MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – DESENVOLVIMENTO NOS TRILHOS.....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Premiados 1.....</i>	<i>12</i>
<i>Premiados 2.....</i>	<i>13</i>
<i>Premiados 3.....</i>	<i>13</i>
<i>Ferrovias.....</i>	<i>13</i>
NACIONAL - ANTT APROVA RENOVAÇÃO ANTECIPADA DE CONTRATO DA MRS.....	13
NACIONAL – MINFRA ANTECIPA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA PARA AGOSTO.....	14
REGIÃO SUDESTE – DESAFIOS LOGÍSTICOS DO TRANSPORTE DE CARGA ESTARÃO EM PAUTA NO SANTOS EXPORT.....	17
PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2022.....	18
REGIÃO SUDESTE - SANTOS É SEDE DE HACKATHON PORTUÁRIO NESTE FIM DE SEMANA.....	20
REGIÃO SUDESTE - LIDERANÇAS FEMININAS MARCARÃO PRESENÇA NA EXPO ‘UM PORTO PARA O FUTURO’.....	21
REGIÃO SUL - MILHO PARA EXPORTAÇÃO ELEVA FLUXO DE CAMINHÕES NO PORTO DE PARANAGUÁ (PR).....	22
REGIÃO SUL - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS SOBE 19,3% NO PORTO DE IMBITUBA (SC).....	23
REGIÃO NORDESTE - BAHIA VAI RECEBER PRIMEIRA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE DO BRASIL.....	24
REGIÃO NORDESTE - GOVERNO DO CEARÁ ESMA INVESTIMENTO DE US\$ 44 BILHÕES EM H2V.....	25
REGIÃO NORTE - AGENDA PARA DISCUTIR DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA DEVE SER DEFINIDA ATÉ DEZEMBRO.....	26
NACIONAL – SANTOS EXPORT 2022.....	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES VAI INVESTIR R\$ 2,6 BILHÕES EM SUAPE.....	28
ESTUDO PARA INSTALAÇÃO DO PORTO INDÚSTRIA MULTIUSO NO RN É APRESENTADO À FIERN, EM REUNIÃO DA DIRETORIA.....	29
MUDANÇAS EM CADEIAS GLOBAIS DE VALOR COMO OPORTUNIDADE PARA O BRASIL.....	30
CNN BRASIL.....	33
TURQUIA CONTINUA PREPARATIVOS PARA NAVIOS DEIXAREM PORTOS UCRANIANOS, DIZ MINISTRO.....	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
PETROBRAS REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 54,3 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE.....	34
VALE TEM LUCRO DE R\$ 30,03 BILHÕES NO 2º TRIMESTRE, QUEDA DE 25% ANTE IGUAL PERÍODO DE 2021.....	35
COM PETROBRAS E OUTRAS ESTATAIS, GOVERNO ESPERA MAIS DE R\$ 100 BI EM DIVIDENDOS NESTE ANO.....	36
DEPOIS DE GASOLINA, PETROBRAS VAI REDUZIR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS PARA AVIAÇÃO EM AGOSTO.....	38
VALE VENDE SIDERÚRGICA DO PECÉM POR US\$ 2,2 BI E DEIXA SETOR DE AÇO.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	40
PORTO DE SANTOS ENTRA EM PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO COM PREVISÃO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ.....	40
PAÍS GERA 277,9 MIL EMPREGOS COM CARTEIRA ASSINADA EM JUNHO, DIZ MINISTÉRIO DO TRABALHO.....	43
LUCRO DA PETROBRAS CRESCE 26,8% E ATINGE R\$ 54,3 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE.....	44
CONTAS DO GOVERNO FECHAM NO AZUL EM R\$ 14,4 BILHÕES EM JUNHO, MELHOR RESULTADO PARA O MÊS EM 11 ANOS.....	45



WHITE MARTINS SE PREPARA PARA DISPUTAR DEMANDA DE HIDROGÊNIO VERDE NO MUNDO.....	46
VALE E SÓCIOS VENDEM SIDERÚRGICA NO CEARÁ PARA A ARCELORMITTAL POR US\$ 2,2 BILHÕES	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
CRISE ARGENTINA SINALIZA QUEDA DE EXPORTAÇÃO	50
PAÍS JÁ TEM 54 PROJETOS EÓLICOS PARA O MAR	52
PEMEX VÊ LUCRO LÍQUIDO DISPARAR NO 2º TRI COM MAIOR PRODUÇÃO E PREÇOS DO PETRÓLEO.....	53
DINHEIRO PARA OBRA PÚBLICA 'TEM QUE APARECER', DIZ LULA A EMPRESÁRIOS NA CNT	54
VENDA DA CSP PÔE FIM A SEIS DÉCADAS DE INVESTIMENTOS DA VALE NA FABRICAÇÃO DE AÇO.....	55
AQUISIÇÃO DA CSP É ESTRATÉGICA E CONSOLIDA LIDERANÇA DA ARCELORMITTAL NO BRASIL EM AÇO PLANO.....	57
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	58
FILA DE CAMINHÕES NO CENTRO DE SANTOS PREJUDICA O TRÂNSITO; MOTORISTAS RECLAMAM DE PROBLEMAS NO ACESSO À BALANÇA	58
SANTOS TERÁ ATIVIDADES DE PROTEÇÃO AOS OCEANOS NESTE SÁBADO.....	59
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	60
22 DE 25 SETORES DA INDÚSTRIA SOFRE COM ESCASSEZ DE PRODUTOS, DIZ CNI.....	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	60
GOVERNO CONFIRMA SPA NO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO	60
ANTAQ ACATA DECISÃO DO TCU E DETERMINA SUSPENSÃO DA COBRANÇA DO SSE.....	61
ALFATEC LEVARÁ SOLUÇÕES PARA MANUTENÇÃO NAVAL E OFFSHORE À NAVALSHORE 2022	62
ARCELORMITTAL ASSINA ACORDO DE AQUISIÇÃO DA CSP NO BRASIL.....	63
SUAPE RECEBE PORTA-CONTÊINER DE MAIOR 333 METROS	63
ARTIGO - O IMPACTO DAS ATUALIZAÇÕES DO REGIME DE EX-TARIFÁRIO PARA AS EMPRESAS BRASILEIRAS	64
EFEITOS DA CRISE SANITÁRIA NÃO POUPARAM SEGMENTOS DA CADEIA LOGÍSTICA, APONTA RELATÓRIO	66
PORTO DE IMBITUBA RECEBE 1ª IMPORTAÇÃO DE COQUE CALCINADO.....	69
AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL	70
ANTT ASSINA RENOVAÇÃO DE CONTRATO COM A MRS NESTA SEXTA-FEIRA	70
MINERAÇÃO SOFRE QUEDA EM TODOS OS SETORES NO 1º SEMESTRE.....	71
TÍTULOS VERDES: MINISTÉRIO DA ECONOMIA ASSINA ACORDO PARA MELHORAR PRÁTICAS DAS EXPORTAÇÕES	73
EAS ANUNCIARÁ REALINHAMENTO DA MARCA DURANTE A NAVALSHORE	74
NICOLE TERPINS, DO EAS: NOVO TECON ALAVANCARÁ NEGÓCIOS DO ESTALEIRO	75
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	76
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	76



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS É INCLUÍDO NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO

Decreto assinado pelo presidente Jair Bolsonaro foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira (28)

Por: Redação



Decreto inclui Porto de Santos no Programa Nacional de Desestatização Foto: Matheus Tagé/AT

A Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela gestão do Porto de Santos, foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). A medida, publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira (28) e assinada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) também qualifica a Autoridade Portuária santista no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI) e abre caminho de forma oficial para a concessão da estatal à iniciativa

privada.

Embora apertado, o cronograma do Governo Federal prevê a privatização do Porto de Santos em dezembro, como destacou no começo deste mês, para A Tribuna, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia. No entanto, esse prazo é visto com ceticismo no mercado.

O secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Rafael Furtado, disse acreditar que a proposta para Santos - cuja previsão de investimentos com a venda alcança R\$ 18 bilhões - será apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU) em agosto.

Depois disso, a expectativa é publicar o edital em outubro, o que dependeria de uma decisão do tribunal em menos de três meses - prazo considerado estreito pelo mercado, dado o tempo que o TCU tem levado em análises de casos de desestatização.

O decreto publicado ontem confirma a competência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para cuidar da execução e acompanhamento das medidas de desestatização da SPA, além de estabelecer que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados pelo BNDES e que cabe ao Ministério da Infraestrutura coordenar e monitorar as medidas de desestatização.

Em texto distribuído à imprensa, a Secretária-geral da Presidência da República afirma que, "com a privatização, espera-se a promoção da expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram o Porto e suas instalações, a garantia da modicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários, além de estimular a modernização e o aprimoramento da gestão do Porto e de suas instalações, a valorização e a qualificação da mão de obra portuária e a eficiência das atividades prestadas".

Túnel

O texto não fala em prazos, mas informa que "há ainda previsão de que a privatização viabilize investimentos de quase R\$ 3 bilhões para a execução de túnel de ligação entre as cidades de Santos e Guarujá".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/07/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

RELATÓRIO DETALHA IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Divulgação do documento produzido pelo Grupo de Trabalho da ANTAQ aconteceu nesta quinta-feira (28), durante Reunião Extraordinária de Diretoria



A ANTAQ apresentou, nesta quinta-feira (28), o relatório final do grupo de trabalho criado para avaliar os impactos da pandemia da Covid-19 no transporte marítimo. A apresentação aconteceu na sede da Agência, em Brasília, durante Reunião Extraordinária de Diretoria.

O objetivo do relatório foi apresentar os resultados alcançados pela Agência, contemplando, entre outros pontos, a análise do setor logístico de contêineres e o levantamento dos impactos diretos nos terminais portuários brasileiros.

Acesse a íntegra do Relatório

<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/relatorio-detalha-impactos-da-pandemia-da-covid-19-no-transporte-maritimo/relatorio-final-gt-transporte-maritimo-v1.pdf>

Veja a apresentação completa.

https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/relatorio-detalha-impactos-da-pandemia-da-covid-19-no-transporte-maritimo/apresentacao_final-gt-transporte-maritimo-27jul2022-v-red.pdf

Entre as principais conclusões do trabalho, estão:

- A falta de contêineres e a capacidade logística dos portos ocasionaram um grande problema logístico internacional; sendo certo que os prognósticos mais prováveis avaliam que essa situação perdurará em um horizonte de médio prazo;

- No contexto nacional, focando especificamente na movimentação de contêineres, a série histórica demonstra um crescimento da quantidade transportada no longo prazo. O transporte de contêineres, de modo geral, não foi afetado negativamente, mantendo seu ritmo de crescimento durante a pandemia e tendo reflexos também das mudanças de perfis dos consumidores.

- Observaram-se os reflexos sobre a operação dos portos, com impactos principalmente comerciais, mas que também afetaram a logística e as finanças dos agentes consultados (usuários do transporte marítimo, portos e terminais de carga). Os principais impactos observados estão relacionados às omissões de escala, à concentração de movimentação de cargas, à ocupação de pátio, às filas, à credibilidade com clientes diante da falta de previsibilidade da entrega da carga, ao aumento dos fretes e à ocorrência de navios com tripulação positiva para o coronavírus.

Cinco Indicadores



O relatório contém cinco importantes indicadores para verificar a existência de alguma distorção em relação ao antes e após o início da pandemia de Covid-19, tomando por base março de 2020, mês de início da pandemia no Brasil. O Grupo de Trabalho definiu os seguintes indicadores: total de atracções; prancha média operacional em unidades/hora; tempo médio para atracção em horas; tempo médio de operação em horas e tempo médio atracado em horas.

Conforme o estudo, constatou-se que o período pós-pandemia afetou de certa forma a produtividade e os tempos médios envolvendo estadias de navios, muito embora esses efeitos não foram considerados relevantes. “Inicialmente, o número total de atracções não sofreu impactos significativos. Suas inter-relações com outros indicadores não o tornam um fator que aponte algum tipo de problema, até mesmo porque a movimentação portuária de contêineres vem aumentando nesses últimos anos sem afetar o número de atracções na mesma proporção”, apontou o relatório.

Em relação ao indicador de produtividade, também conhecido como prancha média, aferiu-se também queda nas unidades/h movimentadas em média nos terminais de contêineres, tendo-se por base os dados anteriores ao mês de maio de 2021. Observou-se que em agosto de 2021 a média apontou 51,5 u/h, enquanto em junho de 2019 atingiu-se o número máximo de 59,3.

O levantamento concluiu, ainda, que todos os tempos mensurados pareceram afetados após a Covid-19, principalmente nos últimos meses de 2021, quando houve aumento no tempo para atracar, aumento no procedimento de operação e no total do tempo atracado. “O patamar alcançado em agosto de 2021 mostrou-se bem mais elevado do que aquele existente antes da pandemia do Covid-19. A partir desses dados, é possível identificar que o Brasil também sofreu com fenômenos similares ao mercado internacional, embora em diferentes graus.”

Omissões

A partir de janeiro de 2022, a ANTAQ incorporou em seu Sistema de Desempenho Portuário o módulo pelo qual os portos organizados e terminais autorizados informam as omissões ocorridas em seus berços.

Omissões de escalas são entendidas como cancelamentos dos acessos dos navios a determinado terminal portuário, o que na prática significa dizer que as atracções de navios previstas para acontecer em uma janela específica não mais acontecerão. O navio não mais acessará o porto na data e período previstos e, conseqüentemente, não mais descarregará a carga de importação que ele desembarcaria nos terminais e tampouco receberá a carga de exportação que ele se compromissou a carregar.

O estudo apresentado nesta quinta-feira trouxe o número de omissões ocorridas em terminais autorizados de contêineres, no ano de 2022, de janeiro a junho. Destaca-se o número mais elevado para os terminais localizados na Região Sul, totalizando 56 ausências de escala nesse período. No total, de janeiro a junho de 2022, foram 89 omissões de escalas relacionadas com terminais autorizados nas diversas regiões brasileiras.

Considerando-se os portos organizados, com seus cais públicos e terminais arrendados, entre os meses de janeiro e junho, observaram-se 316 omissões em terminais arrendados e cais públicos, presentes nos portos organizados. A maior presença de omissões, considerando-se as regiões, está representada para o Nordeste (143), em seguida o Sudeste (101), e por último, a Região Sul com 72 faltas de escala.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 28/07/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PAVIMENTAÇÃO E RECONSTRUÇÃO DO “MEIÃO” DA BR-319/AM RECEBE LICENÇA PRÉVIA DO IBAMA

Rodovia faz a ligação terrestre entre Manaus e Porto Velho. Com a autorização, governo vai solicitar o documento para instalação da obra

O trecho de 405 quilômetros da BR-319/AM, conhecido como “trecho do meio”, recebeu nesta quinta-feira (28) a licença prévia ambiental para as obras de reconstrução e pavimentação. Emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o documento aprova os estudos e viabilidade ambiental das obras.

O próximo passo é a licença de instalação, que permitirá a contratação da obra, de acordo com as especificações constantes nos planos, programas e projetos aprovados pelo Ibama. A BR-319/AM é a única ligação rodoviária entre Manaus, capital do Amazonas, e Porto Velho, capital de Rondônia. A integração rodoviária vai beneficiar moradores dos municípios de Beruri, Borba, Tapauá, Canutama, Manicoré e Humaitá que contam somente com transportes aéreo e fluvial.

A rodovia

Equipes técnicas do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) trabalham para garantir maior trafegabilidade da BR-319. Sobre a pavimentação e reconstrução de 52 quilômetros no lote C (conhecido como Lote Charlie), as obras do segmento já foram contratadas e, neste momento, o projeto está em elaboração por parte do consórcio vencedor.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 28/07/2022

DECRETO PRESIDENCIAL QUALIFICA PORTO DE SANTOS NO ÂMBITO DO PPI

Cronograma seguirá com envio do processo para análise do TCU e posterior lançamento do edital

O processo de desestatização do Porto de Santos deu mais um passo nesta quinta-feira (28). A edição do Diário Oficial da União (DOU) traz a publicação do Decreto Presidencial nº 11.152, que trata da qualificação e dos serviços portuários relacionados à Autoridade Portuária de Santos S.A., no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), e sobre a inclusão do empreendimento no Programa Nacional de Desestatização.

De acordo com o normativo, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) cuidará da execução e acompanhamento das medidas de desestatização do empreendimento. Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) acompanhará os estudos técnicos contratados pelo BNDES, enquanto o Ministério da Infraestrutura coordena e monitora as medidas de desestatização.

A expectativa é que os documentos que compõem o processo sejam ajustados e submetidos à análise pelo Tribunal de Contas (TCU) até o fim de agosto de 2022, para posterior publicação do edital.

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

Data: 28/07/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

GOVERNO CENTRAL TEM SUPERÁVIT PRIMÁRIO DE R\$ 14,4 BILHÕES EM JUNHO

Resultado superou em muito a mediana das expectativas do Prisma Fiscal, que indicava um déficit primário de R\$ 39,4 bilhões para o mês

O resultado primário do Governo Central – Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central – apresentou superávit de R\$ 14,4 bilhões em junho, em termos nominais (sem considerar a inflação), superando significativamente a mediana das expectativas do Prisma Fiscal do Ministério da Economia, que indicava um déficit primário para o mês de R\$ 39,4 bilhões. Em junho de 2021, o déficit primário foi de R\$ 73,5 bilhões. As informações constam do relatório do Resultado do Tesouro Nacional (RTN) de junho, divulgado nesta quinta-feira (28/7) em entrevista coletiva.

No mês passado, o Tesouro Nacional e o Banco Central foram superavitários em R\$ 56,8 bilhões, em termos nominais, enquanto a Previdência Social (RGPS) apresentou déficit primário de R\$ 42,4 bilhões. Em comparação a junho de 2021, o resultado primário observado decorre da combinação de aumento real de 53,9% (R\$ 66,7 bilhões) da receita líquida e decréscimo real de 14,5% (R\$ 29,9 bilhões) das despesas totais.

Com os números de junho, o resultado do Governo Central acumulado do primeiro semestre totaliza superávit primário de R\$ 53,6 bilhões em termos nominais. No mesmo período de 2021 foi registrado déficit de R\$ 53,6 bilhões. Esse resultado semestral foi composto por um superávit de R\$ 228,2 bilhões do Tesouro Nacional e do Banco Central e por um déficit de R\$ 171,7 bilhões na Previdência Social (RGPS), considerando valores reais.

O resultado primário do Governo Central acumulado em 12 meses (até junho de 2022) registra superávit de R\$ 75,1 bilhões — o equivalente a 0,93% do Produto Interno Bruto (PIB). Com o resultado acumulado até junho, há perspectiva de 2022 encerrar com superávit primário do governo central, após oito anos de déficit.

A Receita Administrada pela Receita Federal do Brasil (RFB), acumulada em 12 meses, apresentou elevação real de 14,1% em relação a junho de 2021, enquanto a variação registrada pela arrecadação líquida para o RGPS, no mesmo período, foi de 1,6%.

Receita e despesa

Em junho de 2022, a receita total apresentou elevação de R\$ R\$ 71,7 bilhões (47%) e a receita líquida registrou alta de R\$ 66,7 bilhões (53,9%), em termos reais, frente a junho de 2021. Essa variação decorre do efeito conjunto de Imposto sobre a Renda (aumento de R\$ 19 bilhões; Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL (aumento de R\$ 4,7 bilhões); concessões e permissões (aumento de R\$ 26,5 bilhões); dividendos e participações (aumento de R\$ 25,8 bilhões); e demais receitas (redução de R\$ 7,8 bilhões).

No acumulado de janeiro a junho de 2022, a receita total apresentou elevação de R\$ 167 bilhões (16,3%), enquanto a receita líquida apresentou alta de R\$ 126,2 bilhões (15,1%) em termos reais frente ao acumulado de janeiro a junho de 2021.

Em junho de 2022 na comparação com o mesmo mês de 2021, a despesa total apresentou redução de R\$ 29,9 bilhões (-14,5%), em termos reais. As principais variações se relacionaram a benefícios previdenciários (retração de R\$ 16,4 bilhões); pessoal e encargos sociais (queda de R\$ 10 bilhões); créditos extraordinários (diminuição de R\$ 12,9 bilhões); sentenças judiciais e precatórios – custeio e capital (baixa de R\$ 11,2 bilhões) e discricionárias (aumento de R\$ 11,8 bilhões).



No acumulado de janeiro a junho de 2022, a despesa total apresentou elevação de 11 bilhões (1,2%) em termos reais frente ao acumulado de janeiro a junho de 2021. As principais variações se referiram aos benefícios previdenciários (aumento de R\$ 11 bilhões); pessoal e encargos sociais (redução de R\$ 21,8 bilhões); abono e seguro desemprego (alta de R\$ 11,5 bilhões); créditos extraordinários (retração de R\$ 40,3 bilhões); sentenças judiciais e precatórios - custeio e capital (queda de R\$ 11,2 bilhões); além de despesas do Poder Executivo sujeitas à Programação Financeira (elevação de R\$ 51,2 bilhões).

Participaram da entrevista coletiva o secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle; o subsecretário de Planejamento Estratégico da Política Fiscal, David Athayde, e o subsecretário da Dívida Pública, Otavio Ladeira.

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

Data: 28/07/2022

SAIBA COMO REGISTRAR MARCAS E PATENTES

Interessados podem realizar cadastro no sistema do e-INPI

Pessoas físicas ou jurídicas interessadas em solicitar serviços ao Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), vinculado ao Ministério da Economia, devem realizar cadastro no sistema e-INPI (<https://www.gov.br/inpi/pt-br/cadastro-no-e-inpi>), que permitirá acesso aos sistemas do Instituto, sendo possível a utilização da conta única gov.br, no caso de usuário cadastrado com o perfil de cliente pessoa física.

Após se cadastrar, o usuário deve gerar a *Guia de Recolhimento da União* (<https://www.gov.br/inpi/pt-br/pagamento-de-gru>) referente ao serviço do seu interesse, a ser paga antes do envio do formulário com a solicitação do serviço. No link (<https://www.gov.br/inpi/pt-br/servicos/custos-e-pagamento>), é possível obter orientações sobre os custos e pagamentos dos serviços e acessar a Tabela de Retribuições completa.

De posse da GRU, é preciso acessar o *Sistema de Peticionamento* (<https://www.gov.br/inpi/pt-br/servicos/sistemas-de-peticionamento>) relativo ao serviço prestado pelo INPI e, após a solicitação, realizar o acompanhamento do respectivo processo por meio das publicações da *Revista da Propriedade Industrial* (<http://revistas.inpi.gov.br/rpi/>) e do *Sistema BuscaWeb* (<https://busca.inpi.gov.br/pePI/>).

Marcas

Para solicitar o registro de uma marca, nome ou imagem que identifica um produto ou serviço, os interessados devem acessar o *e-Marcas* (<https://gru.inpi.gov.br/emarcas/>). O registro garante ao proprietário o direito de uso exclusivo da marca em todo o território nacional em seu ramo de atividade econômica por um período de dez anos, podendo ser prorrogado por igual período.

Patentes

Para quem cria um produto ou processo inovador, é possível pedir a patente no INPI. Ter a patente significa possuir o direito de impedir terceiros de produzir, usar, colocar à venda, vender ou importar sem o seu consentimento. Existem dois tipos de patente: a de invenção (PI), para novas tecnologias, sejam associadas a produto ou a processo, como um novo motor de carro; e a de Modelo de Utilidade (MU), que se aplica a melhorias funcionais em objetos de uso prático. Antes de pedir sua patente, é necessário verificar se ninguém desenvolveu algo parecido com sua invenção ou seu modelo de utilidade.

Também estão entre as competências do INPI o registro de desenhos industriais, indicações geográficas, programas de computador, topografias de circuitos integrados e averbações de contratos de franquia e das distintas modalidades de transferência de tecnologia.



Mais informações sobre os serviços do INPI podem ser obtidas Carta de Serviços ao Usuário.

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

Data: 28/07/2022

EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTA R\$ 2,1 BILHÕES EM JUNHO

Desde 2012, volume total distribuído chega a R\$ 188,2 bilhões relacionados a projetos de investimento

As emissões de debêntures incentivadas alcançaram R\$ 2,1 bilhões no mês de junho de 2022, segundo dados da 103ª edição do Boletim de Debêntures Incentivadas (<https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/boletim-de-debentures-incentivadas/2022/spe-me-boletim-debentures-lei-12-431-jun-2022.pdf/view>), divulgado nesta quinta-feira (28/7) pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. Foram distribuídas seis debêntures de infraestrutura, vinculadas aos setores de energia, transporte, saneamento e telecomunicações. O prazo médio das emissões das debêntures de infraestrutura, em junho, foi de 11,1 anos, com remuneração média de IPCA + 6,6%.

Entre 2012 e junho de 2022, o volume total distribuído em debêntures incentivadas foi de R\$ 188,2 bilhões, com esforços amplos e restritos. O total do Capex (montante para aquisição de bens de capital de uma empresa) dos projetos de infraestrutura já aprovados pelas portarias autorizativas, nesse período, totaliza R\$ 707,2 bilhões. Desse montante, R\$ 498,8 bilhões estão vinculados a projetos que emitiram debêntures de infraestrutura.

Investidores

Entre as distribuições realizadas por meio de Oferta Pública (Instrução CVM nº 400/2003 (<https://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/instrucoes/inst400.html>)) e Oferta Restrita (Instrução CVM nº 476/2009 (<https://conteudo.cvm.gov.br/legislacao/instrucoes/inst476.html>)), a participação dos investidores pessoa física alcançou o montante de R\$ 43,6 bilhões até junho de 2022, correspondendo a 26% das debêntures incentivadas de infraestrutura distribuídas desde 2012.

Ainda em relação aos Fundos de Infraestrutura, o percentual médio de aplicação em debêntures, até junho de 2022, foi de 89% nos Fundos de Renda Fixa. Já nos Fundos em Direitos Creditórios, a participação originada das Debêntures de Infraestrutura alcançou 95% do Patrimônio Líquido (PL).

Benefícios tributários

As debêntures incentivadas, instituídas pela Lei nº 12.431/2011 (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12431.htm), são relacionadas aos projetos de investimento em geral, especificamente aos projetos na área de infraestrutura definidos como prioritários, conforme regulamentado pelo Decreto nº 8.874/2016 (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/D8874.htm). Contam com benefícios tributários e constituem um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, em alternativa às fontes tradicionais de financiamento.

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

Data: 28/07/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

OS CAMINHOS DA MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

Todo tipo de atividade portuária não tem objetivo próprio; sempre tem uma outra necessidade ou desejo por trás.

Por tantas razões, o necessário debate do processo de desestatização do Porto de Santos deve abranger a relação Porto/Cidade. Estrategicamente, superar conflitos e otimizar a conquista de oportunidades, para conseguir alçar esse porto ao patamar dos grandes mundiais. É o caso de eliminar as barreiras nos acessos marítimo e terrestre, bem como, as cidades conurbadas com o porto serem preservadas para as pessoas. Um planejamento com metas auspiciosas e excelência.



Leia também * Distrito industrial e portuário da Alemoa carece de práticas ESG

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114930-distrito-industrial-e-portuario-da-alemoa-carece-de-praticas-esg>

A desestatização do Porto de Santos é incerta e há mobilização política local contrária à sua privatização. Dependendo do resultado das eleições, a interlocução desse projeto poderá ser totalmente alterada. Entretanto, passados 134 anos da sua concepção, precisa ser inovado, para ser compatível com o novo comércio pelos mares, mais ágil e em maior escala. Sem sombra de dúvida. Um processo movido por competência, tecnologia avançada e capital intensivo.

Leia também * Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

O debate “a solução está na privatização ou na estatização?” não pode ser uma discussão sobre o sexo dos anjos. A questão é estabelecer objetivos claros como explicação de caminhos que devem ser tomados para aumentar a competitividade do porto. Ou seja, qual o Porto de Santos que se quer? De pronto, um porto ágil, com movimentação em escala, com a mesma função dos portos fenícios, agora pensada fora da caixa, para um mundo de comércio multilateral e conectado.

Artigo - Frederico Bussinger * A virtude está na propriedade ou na autonomia portuária?

<https://idelt.org.br/periscopio-24-a-virtude-esta-na-propriedade-ou-na-autonomia-portuaria/>

Dessa forma, alavancar interesses de poder, com políticas de governo, é uma dinâmica com energia das possibilidades, com características próprias. Todavia, o mais importante é saber a meta a ser alcançada no processo de solução: o Porto de Santos operar os maiores navios do mundo, de contêineres e de granel, ampliando a sua hinterlândia através de obras estruturais. Pauta que inclui a verticalização na logística. De fato, a Companhia Docas de Santos que construiu e garantiu 90 anos de sucesso ao Porto de Santos foi fruto do empreendedorismo. Hoje a Autoridade Portuária é política.

Leia também * Construir o Porto de Praia Grande para o futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114924-construir-o-porto-de-praia-grande-para-o-futuro-do-porto-de-santos>

Qualquer que seja o resultado das eleições 2022, o programa da reforma do Porto de Santos terá uma nova condução. Decerto, seu papel é fator fundamental da economia nacional. A relação Porto/Cidade vai se fazer influente. Os diferenciais irão surgir de inovações e percepções profundas



sobre como são os processos e como eles podem ser melhorados. Com certeza, será uma obra grandiosa.

Artigo - Carlos Eduardo Bueno Magano * O empreendedorismo no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/114932-o-empreendedorismo-no-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESENVOLVIMENTO NOS TRILHOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a renovação antecipada da concessão da malha ferroviária explorada pela MRS Logística. A medida foi autorizada pela diretoria do órgão, por unanimidade, ontem. Os dirigentes concordaram com as mudanças pedidas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), especialmente as novas obrigações da concessionária com investimentos e o aumento dos índices operacionais.

A malha da MRS conta com 1.686 quilômetros de linhas, que se espalham pelos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (cujas iniciais formam o nome da empresa). Com a renovação, estão previstas obras avaliadas em R\$ 9,7 bilhões, principalmente as de ampliação do acesso ao Porto de Santos (SP), e a antecipação de projetos que estavam programados apenas a partir de 2027.

Também está acordado um conjunto de 270 obras incluídas em 51 municípios para mitigação de conflitos urbanos provocados pelo tráfego ferroviário, além de intervenções para a segregação de 90 quilômetros de trilhos compartilhados com trens de passageiros da CPTM na Região Metropolitana de São Paulo.

A renovação da concessão da MRS era amplamente esperada pelo mercado, especialmente após a renovação da concessão da Malha Paulista, explorada pela Rumo (Grupo Cosan). Entre os motivos dessa expectativa, está o volume de investimentos previstos, em especial os que vão aumentar a capacidade dos acessos ferroviários ao Porto de Santos, os de segregação das linhas compartilhadas com a CPTM e os que vão eliminar ou reduzir os conflitos urbanos. São melhorias que não só vão impactar positivamente as comunidades por onde os trilhos da MRS passam, como ampliar a capacidade de transporte e a eficiência operacional de suas atividades.

Essa renovação antecipada é encarada como um dos grandes marcos para o desenvolvimento ferroviário brasileiro. Sua realização e o consequente compromisso de investimentos no setor têm o potencial de dar um novo impulso ao modal férreo no País, uma estratégia essencial para o crescimento do Brasil e de sua economia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PREMIADOS 1

A operadora Santos Brasil foi um dos destaques da premiação Lan American Executive Team (Small Cap) 2022, da publicação norte-americana Institutional Investor, pelo segundo ano consecutivo. A empresa, que administra terminais portuários em várias regiões do Brasil, teve seus gestores condecorados em oito categorias, obteve a distinção de "Most Honored Company", pelo

sucesso cumulativo nos rankings individuais, e acabou classificada em terceiro lugar no setor de Transportes das small caps (empresas de pequena capitalização, inferior a US\$ 1 bilhão).

PREMIADOS 2

Antônio Carlos Sepúlveda foi considerado o terceiro melhor CEO do setor de Transportes, enquanto Daniel Pedreira Dorea, o terceiro melhor CFO pelo ranking combinado (analistas de buy side e sell side - overall) e também individualmente, pelo buy side. Juliano Navarro ficou em segundo lugar no ranking dos melhores profissionais de Relações com Investidores (RI), enquanto a equipe de RI da operadora foi eleita a melhor do segmento na avaliação do buy side e o segundo melhor no ranking combinado.

PREMIADOS 3

A Santos Brasil ainda ficou em terceiro lugar no segmento de Transportes no ranking combinado, nas categorias Programa de Relações com Investidores, Analyst Day, Gerenciamento de Covid19 e ESG. As premiações foram anunciadas pela Institutional Investor na última terça-feira. As classificações elaboradas pela publicação estão entre as mais renomadas e reconhecidas do mercado corporativo.

FERROVIAS

O total de investimentos públicos destinados ao setor ferroviário em maio chegou a R\$ 50,6 milhões, quatro vezes mais a média do valor aplicado nos meses anteriores do ano. A informação integra o painel Panorama de Transportes, da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), divulgado na última semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

NACIONAL - ANTT APROVA RENOVAÇÃO ANTECIPADA DE CONTRATO DA MRS

Cerimônia de assinatura do aditivo de prorrogação do vínculo da concessão ferroviária está prevista para esta sexta-feira

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



A ferrovia administrada pela MRS abrange os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e possui 1.686 km de linhas, 770 locomovas e 19 mil vagões

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a assinatura da renovação antecipada do contrato de concessão da MRS. O termo aditivo foi aprovado por unanimidade durante reunião de diretoria colegiada realizada ontem.

A agência acatou todas as mudanças propostas pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que, no dia 1º de junho, aprovou o processo de renovação antecipada do contrato de concessão. Dentre as recomendações estava que a ANTT revisasse o caderno de obrigações do novo contrato de concessão da ferrovia, incluindo requisitos mínimos obrigatórios para os investimentos mais significativos em conflitos urbanos.

Outro ponto de alteração trata da inclusão do fator de eficiência operacional na modelagem econômico-financeira da renovação. Ficou constatado que a minuta trata dos efeitos de escala ao longo do contrato. Mas não se trata dos ganhos de eficiência propriamente, o que é esperado com o aumento de produtividade vindo do desenvolvimento tecnológico e com a realização dos investimentos.

A ANTT também determinou, com base na recomendação da corte de contas, a assinatura do acordo extrajudicial para pôr fim às ações judiciais atualmente em curso entre os entes do governo e a MRS.

"Esse acordo conta com a manifestação favorável da concessionária e dos órgãos competentes, no caso a Procuradoria Geral Federal, Ministério da Infraestrutura e Procuradoria Geral da União. A assinatura deve acontecer conjuntamente com o processo de renovação", falou o relator Davi Barreto durante a leitura de seu voto.

Sobre a renovação

A ferrovia administrada pela MRS Logística abrange os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e possui 1.686 km de linhas, 770 locomotivas e 19 mil vagões. A prorrogação vai antecipar obras que seriam feitas apenas a partir de 2027.

Já o caderno de obrigações no novo contrato de concessão da ferrovia prevê aportes de R\$ 9,7 bilhões, distribuídos principalmente entre a ampliação da capacidade de transporte e acesso ao porto de Santos, denominada ferradura, onde será construído um centro de - operacional a ser compartilhado pelas três ferrovias que utilizam o trecho.

Também está previsto um conjunto de 270 obras incluídas em 51 municípios para mitigação de conflitos urbanos provocados pelo tráfego ferroviário. Entre eles, viadutos, passarelas, passagem de pedestres e segurança. Também investimentos para segregação de 90 quilômetros de trilhos compartilhados com trens de passageiros da CPTM na região metropolitana de São Paulo.

O contrato prevê ainda investimentos de R\$ 4,3 bilhões a título de outorga livre, que o Ministério decidiu usar em obras de interesse público e na eliminação de conflitos urbanos, como invasões da faixa de domínio e passagens de nível críticas (quando há cruzamento da ferrovia com ruas ou avenidas no meio de cidades). Só na eliminação de conflitos urbanos, a MRS investirá R\$ 1 bilhão.

A minuta ainda terá uma cláusula determinando que, caso a concessionária obtenha um volume de transporte superior ao previsto, a MRS deverá compartilhar excesso de receitas com o poder concedente por meio da ampliação do bônus de outorga a ser pago para União.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/07/2022

NACIONAL – MINFRA ANTECIPA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA PARA AGOSTO

Governo trabalha para formalizar contrato de concessão no dia 23 do próximo mês, cerca de 20 dias antes do previsto

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



Mário Povia acredita que leilões dos portos de Santos, Itajaí e São Sebastião acontecerão ainda este ano

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, afirmou ontem que o governo pretende realizar a assinatura do contrato de concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) no dia 23 de agosto.

Povia deu essa declaração durante a abertura do VII Encontro Nacional das Atividades de Operações Portuárias (Enaport) e do X Congresso Nacional dos Órgãos Gestores de Mão-de-Obra (Conogmo), ambos em Brasília. Segundo ele, a assinatura será um marco nas privatizações do setor portuário.



"Estamos vivendo um momento disruptivo no setor. Tivemos a primeira concessão portuária que foi a Docas do Espírito Santo. Ela deve ser privatizada efetivamente no dia 23 de agosto. Essa é a data que o ministério está trabalhando para assinatura do contrato. Esse é um marco inédito no setor".

A assinatura do contrato de desestatização estava inicialmente prevista para 12 de setembro. Autoridade portuária que administra o Porto de Vitória e o Terminal de Barra do Riacho, no Espírito Santo, a Codesa deixará de ser uma empresa pública e passará para o controle do escritório de investimentos privado Quadra Capital. A empresa arrematou a companhia por R\$ 106 milhões em leilão realizado no último dia 30 de março na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

Ainda segundo o secretário de Portos, além da desestatização da Codesa, o ministério ainda trabalha com a possibilidade de mais desestatizações este ano: dos portos de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC) e da Santos Port Authority (SPA).

"Nesse programa de desestatização temos o porto de São Sebastião, Itajaí e a Autoridade Portuária de Santos. São modelos parecidos. Queremos levar essa agenda toda para a B3 e batermos o martelo ainda este ano", falou.

Outro presente no evento foi o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery. Ao BE News, o diretor voltou a afirmar que o órgão pretende encaminhar o processo de desestatização do Porto de Itajaí ao Tribunal de Contas da União (TCU). "No dia 1º estaremos enviando os estudos e a minuta do edital de Itajaí para o TCU", comentou.

Porto não pode parar

A abertura da cerimônia foi feita pelo presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sergio Aquino. Segundo ele, o período de pandemia mostrou que os portos brasileiros são peça essencial para a manutenção da economia.

Segundo Aquino, o trabalho em conjunto entre governo, federações laborais e entidades de classe setor empresarial portuário garantiram que as operações não foram interrompidas. O resultado foi um crescimento do setor maior do que o próprio Produto Interno Bruto (PIB) do País.

"Dentro dos planejamentos da nova fase da Fenop estávamos avançando nas novas estruturas e planejamentos quando fomos surpreendidos com a pandemia. Muitos desafios e dúvidas se apresentaram. Mas uma certeza foi absoluta: O porto não pode parar. Enquanto o PIB do Brasil caiu 4,1% em 2020, o setor portuário demonstrava a sua importância com o crescimento de 4,2%", disse.

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 Cristina Fonseca Cruz Dias e Thiago Benito Robles

COFFEE 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: 28/07/2022

REGIÃO SUDESTE – DESAFIOS LOGÍSTICOS DO TRANSPORTE DE CARGA ESTARÃO EM PAUTA NO SANTOS EXPORT

Dificuldade do setor em acompanhar a velocidade do aumento dos custos será debatido no evento, nos dias 3 e 4 de agosto, em Guarujá (SP)

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



O aumento do custo no transporte de cargas disparou a partir da pandemia de Covid-19 e se agravou com a guerra na Ucrânia, o lockdown na China e a instabilidade econômica no Brasil

Os custos do transporte rodoviário de cargas vêm aumentando a uma velocidade que as empresas não conseguem acompanhar. Os desafios na logística serão debatidos no 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).

O aumento do custo logístico no transporte de cargas disparou a partir da pandemia de Covid-19 e se agravou com a guerra na Ucrânia, o lockdown na China e a instabilidade econômica no Brasil, com a alta da inflação. O assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), Lauro Valdivia, afirmou que os preços estão tão elevados que o setor não está conseguindo repassar aos fretes.

“Os custos continuam subindo, o caminhão, os insumos, o pneu. O diesel deu uma trégua, mas não se sabe até quando. O barril está baixando e nós esperamos que o preço também comece a baixar”, afirmou.

Valdivia esperava que houvesse uma baixa nos preços ou estabilidade a partir do início deste ano, mas veio a guerra na Ucrânia e os custos chegaram ao patamar mais alto. “Eu acredito que, agora, os preços tenderão a baixar ou estabilizar”, declarou o assessor técnico, acrescentando que esma a melhora do quadro para o setor ainda neste semestre.

Valdivia também afirmou que entre todos os custos, o que as transportadoras conseguem administrar é a troca de frota. “Por exemplo, se a transportadora precisa trocar 10 caminhões, com os preços atuais, troca cinco. Agora, o diesel, o pneu, não tem jeito, precisa comprar. Sem isso não se consegue fazer o transporte”, salientou.

Segundo ele, o custo, de um modo geral, nos últimos 12 meses, impactou o transporte em 32%, quase o triplo da inflação. “O preço do caminhão subiu quase 50% no período. O diesel, de janeiro de 2021 até agora, julho de 2022, subiu 103%, dobrou de valor. Os aumentos são muito altos e o transportador não está conseguindo repassar, na mesma velocidade do aumento do custo, para o frete. A maioria está no prejuízo”, apontou Valdivia.



O vice-presidente de Logística da Scania na América Latina, Adolpho Bastos, afirmou que a companhia também foi impactada pela alta global de preços, mas que encontrou formas de contornar as dificuldades.

“Aqui na Scania, a nosso favor, usamos a digitalização e a conectividade, e com as informações em tempo real pudemos otimizar fluxos e fortalecer os processos com os nossos fornecedores e parceiros. Trabalhamos fortemente com o intuito de minimizar os impactos na cadeia logística e evitar o quanto for possível reflexos nos negócios dos clientes”, salientou Bastos.

“Buscamos alternativas e conseguimos mobilizar fornecedores, parceiros e colaboradores, além de contar com apoio de órgãos governamentais que atenderam alguns de nossos chamados e criaram, por exemplo, ferramentas de desembarços de documentos para viabilizar as operações, importações e exportações”, explicou o vice-presidente de Logística da Scania.

Bastos ressaltou ainda as políticas de sustentabilidade da companhia. “As operações logísticas da Scania são baseadas em alcançar o melhor equilíbrio entre sustentabilidade, qualidade e custo. Com o envolvimento de toda a cadeia e stakeholders do setor, acreditamos que será possível vislumbrar um ecossistema de transporte e logística mais sustentável”, disse.

Quanto aos modais de transporte, o executivo destacou que ainda há muito a ser aperfeiçoado na cadeia logística de comércio exterior. “Alguns temas ainda precisam ser aprimorados como a infraestrutura portuária, o volume de navios de cabotagem (que ainda é baixo para atender a demanda no Brasil) e o desenvolvimento do modal ferroviário para que não haja tanta dependência dos modais rodoviário e aéreo para o transporte de cargas”, avaliou Bastos.

Quanto à normalização de custos na cadeia logística, Bastos esboçou: “Acredito que nos próximos meses, a partir de 2023, a situação estará mais estabilizada e a demanda e a oferta estarão mais equilibradas”.

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 late Clube de Santos

09h00 Embarque no late Clube para visita marítima (lança Fabiana)

14h00 às 16h00 Almoço no late 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 Café 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 Latina
- Edson Souki, Gerente-Geral da Odjfell Terminals/Granel Química

Moderador: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

12h45 Almoço no Sofitel Jequirim 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 iniciativa 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 (Fenammar)
- 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: 28/07/2022

REGIÃO SUDESTE - SANTOS É SEDE DE HACKATHON PORTUÁRIO NESTE FIM DE SEMANA

Segunda edição da maratona de inovação e tecnologia da Abtra irá reunir dez mes

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



O TIME VENCEDOR SERÁ CONHECIDO NO FINAL DO EVENTO, NESTE DOMINGO, NO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS CONCAIS. O PRÊMIO, DE R\$ 25 MIL, SERÁ ENTREGUE DURANTE A CERIMÔNIA DE ABERTURA DO FÓRUM REGIONAL SANTOS EXPORT, NO DIA 3 DE AGOSTO

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

Dez times irão competir na 2ª edição da Porto Hack Santos, o hackathon, nos próximos dias 30 e 31, no

Terminal Marítimo de Passageiros (Concais), em Outeirinhos, no Porto de Santos (SP). A maratona de inovação e tecnologia é promovida pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra). O objetivo, além de propor soluções para melhorar os processos logísticos e de comércio exterior, é aproximar a comunidade local do maior complexo portuário da América Latina.

“Os times são compostos por profissionais homens e mulheres atentos e atuantes na comunidade de inovação e em várias empresas dos setores portuário e de comércio exterior”, afirmou o diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo.

Ao todo, o hackathon reúne 50 competidores que foram aprovados com base em seus currículos. Os times foram selecionados de maneira a contemplar profissionais multidisciplinares e especialistas nas áreas de negócios, markeng, desenvolvimento de produto e desenvolvimento de tecnologias específicas a serem usadas nas soluções para os desafios propostos”, disse Caputo.

A lista de aprovados está disponível no site www.portohacksantos.com.br “O hackathon vai unir a experiência dos competidores em desenvolver soluções comunitárias com base em tecnologias como 5G, Open APIs e inteligência artificial para encarar gargalos existentes nas atividades do porto e do comércio exterior”, explicou o diretor executivo da Abtra, Angelino Caputo.

Ao longo de 35 horas, os dez times farão uso dessas tecnologias para encarar dois desafios. Um deles é desenvolver soluções integrando terminais portuários, recintos alfandegados, praticagem,

rebocadores, autoridade portuária e outros atores envolvidos no processo de entrada e saída de navios para otimizar a performance de suas ofertas de serviços ao comércio exterior, a partir do projeto de port Community system.

O outro é prospectar novos modelos de negócio com base tecnológica para melhorar a jornada de sucesso do cliente até o Porto de Santos. Vale ressaltar que esse segundo desafio será disputado exclusivamente por times femininos, sob mentoria e julgamento de mulheres especialistas na área.

O time vencedor será conhecido no final do evento, neste domingo, a partir das 17 horas, no Terminal Marítimo de Passageiros Concais. O prêmio, de R\$ 25 mil, será entregue durante a cerimônia de abertura do Fórum Regional Santos Export, no dia 3 de agosto, às 18 horas, no Sofitel Guarujá Jequitimar. A ideia é que soluções apresentadas que atendam ao interesse das empresas contem com apoio para inserção no mercado. Por sua vez, a Abtra, idealizadora do hackathon, deverá mediar essa negociação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/07/2022

REGIÃO SUDESTE - LIDERANÇAS FEMININAS MARCARÃO PRESENÇA NA EXPO 'UM PORTO PARA O FUTURO'

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



A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, será uma das autoridades femininas que irão participar dos painéis de debates

Lideranças femininas do setor portuário e de comércio exterior irão marcar presença na Expo "Um Porto para o Futuro", que será realizada nos dias 30 e 31, no Terminal Marítimo de Passageiros do Concais. O encontro será realizado em paralelo à 2ª edição da maratona tecnológica Porto Hack Santos.

A programação abrange painéis, com a participação de profissionais mulheres de todo o País, para discutir empregabilidade nos portos, a relação porto-cidade e inovação tecnológica, entre outros temas.

O projeto, organizado pelo Instituto AmiGU, reunirá, pela primeira vez, o debate sobre porto, comércio exterior e inovação, com base nos conceitos "inovação", "inclusão sociodigital" e "equidade de gênero". Por isso, a meta é que todas as atividades, abertas e gratuitas, tenham a participação de pelo menos 50% de mulheres.

“A gente tem percebido uma participação crescente das mulheres tanto no setor portuário como no de comércio exterior, até como resultado das políticas ESG que vêm sendo adotadas pelas empresas incluindo o estímulo à participação feminina e às chamadas minorias em seus quadros de colaboradores. De seu lado, as mulheres também estão dando conta do recado, destacando-se em cargos de chefia como também nas operações portuárias, que há até pouco tempo eram exclusivas dos homens”, observou o diretor executivo da Abtra, Angelino Caputo.

Painéis

A programação da Expo terá seis debates inéditos de autoridades, executivos e trabalhadores locais. Os painéis serão compostos preferencialmente por mulheres, com atuação destacada no setor.

Entre as quais estão: a diretora da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Flávia Takafashi; a diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap; a coordenadora-geral de Gestão de Portos SNPTA/Minfra, Fernanda Machado; a VP e fundadora do

hub Mulheres no Comex, Carolina Marchioli; a fundadora do Juicy Hub, Ludmilla Rossi; a gerente jurídica da Emap/Porto do Itaquí, Gabriela Heckler; a gerente de marketplace do Magazine Luiza, Flávia Marcon; e a CIO da Cisa Trading, Beatriz Rinn.

A abertura ocorrerá neste sábado, às 13h30, com uma palestra de Ludmilla Rossi sobre "Conectividade Exponencial". Ela abordará como a inovação social pode acolher mulheres na nova economia em torno dos desafios diários (oportunidades, violência e preconceito).

Em seguida, às 15h15, a roda de conversas "#PortoHackDelas" contará a trajetória de mulheres protagonistas nos portos com foco em uma agenda de inclusão na gestão, operação e tecnologia no setor portuário. Informações sobre inscrições e a programação completa estão disponíveis no site www.umportoparaofuturo.org.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

REGIÃO SUL - MILHO PARA EXPORTAÇÃO ELEVA FLUXO DE CAMINHÕES NO PORTO DE PARANAGUÁ (PR)

Terminais já receberam 5,7 mil caminhões carregados com 221,3 mil toneladas de milho em grão e outros 768 com 29,3 mil toneladas de farelo de milho

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



“NESTE ANO, OS EMBARQUES DE MILHO VOLTARAM A SE COMPARAR AOS DE 2019, QUANDO AS EXPORTAÇÕES DO PRODUTO FORAM RECORDE NOS PORTOS BRASILEIROS”

LUIZ FERNANDO GARCIA
diretor-presidente da APPA

Os picos de caminhões entrando no pátio diariamente tem alcançado a média de 1,5 mil caminhões/dia

Mais de 36,9 mil caminhões descarregaram grãos sólidos para exportação no Porto de Paranaguá (PR) entre os dias 1º e 24 deste mês. O volume já é superior à frota registrada na totalidade do mês no ano passado.

Segundo a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), do dia 1º até o último dia 24, 36.901 veículos descarregaram grãos nos terminais paranaenses. No ano passado, durante os 31 dias do mês, 33.994 caminhões passaram pelo pátio de triagem.

O milho em grão e em farelo (DDGS) puxam o volume de cargas recepcionadas neste mês em comparação com o mesmo mês do ano anterior. Enquanto em julho de 2021, nenhum caminhão ainda havia dado entrada no Pátio de Triagem do Porto de Paranaguá com os dois produtos, neste ano os terminais já receberam 5.707 caminhões carregados com 221.333,5 toneladas de milho, principalmente do Paraná. Outros 768 caminhões chegaram com 29.328,62 toneladas de DDGS (farelo de milho). Esse último com origem no estado de Mato Grosso (MT).

O diretor-presidente da APPA, Luiz Fernando Garcia, atribui o crescimento da movimentação de caminhões ao incremento da produção de milho da nova safra. “Neste ano, os embarques de milho voltaram a se comparar aos de 2019, quando as exportações do produto foram recorde nos portos brasileiros”, afirmou.

Garcia lembrou que, em relação aos anos anteriores (2020 e 2021), “temos que lembrar que a safra de milho sofreu quebra e a queda na produção significou menor volume embarcado. Foi quando, ao contrário, vemos até volumes de importação do produto”.

Conforme avança a colheita do milho no campo, principalmente do Paraná — onde já passa de 30% da área —, a chegada do produto no porto vai se intensificando. Os picos de caminhões entrando no pátio diariamente têm alcançado a média de 1,5 mil caminhões/dia. “Em dia de maior movimento, neste mês, chegou a 2 mil caminhões, em 24 horas”, informou a APPA.

Garcia atribui o crescimento nos embarques de milho ao aumento da demanda pelo cereal no mercado externo. Ele observou que a guerra na Ucrânia abriu mercado ao grão brasileiro a partir de março. “Devido ao conflito, o país — que costuma exportar milho pelo Mar Negro, nessa época do ano — não consegue embarcar. Assim, os países têm que buscar o milho em outras origens, entre essas o Brasil, pelos portos do Paraná. Como o país tem estoque, os preços estão bons, ou seja, com demanda e com oferta, o Brasil entrou nesse ‘share’ de mercado”, destacou.

No entanto, o diretor presidente da APPA enfatizou que o Paraná também enfrenta déficit de armazenagem de grãos. “Temos a necessidade de mais espaço para receber a nova safra, que está tendo bom resultado”, afirmou.

Perguntado sobre possível gargalo logístico em razão do aumento da circulação de caminhões no porto, Garcia disse que “quanto à intensificação do movimento na chegada de caminhões, essa recepção tem sido feita de maneira organizada”.

“O pátio público de triagem do Porto de Paranaguá atende os caminhões que chegam para descarregar milho, soja e farelos em 14 terminais diárias. Essa logística de recebimento das cargas é pensada com total organização e controle. Só ‘descem’ até Paranaguá caminhões agendados, cadastrados, no Interior.

Existem janelas de agendamento e controle do fluxo de veículos através dessas cotas diárias, dentro do sistema chamado ‘Carga On Line’. Atuamos atentos à performance de cada terminal. Esse controle é feito por um “medidor” de produtividade, que avalia a capacidade de descarga de cada terminal e, com base nisso, controla o cadastro dos caminhões para cada um”, explicou. Expectava.

O diretor-presidente da APPA disse que é esperado um aumento significativo no volume de milho para exportação, no período de julho a setembro. A expectativa é embarcar 2.071.000 milhões de toneladas do cereal neste terceiro trimestre — 3.256% a mais que o embarcado no período em 2021 (61.709 t).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

REGIÃO SUL - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS SOBE 19,3% NO PORTO DE IMBITUBA (SC)

No primeiro semestre deste ano, 3,5 milhões de toneladas de produtos passaram pelo complexo
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Divulgação/SCPar

De janeiro a junho deste ano, 139 navios atracaram no porto, o que representa uma alta de 8,6% em relação a 2021

O Porto de Imbituba (SC) movimentou 3,5 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre, 19,3% a mais em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a junho, 139 navios atracaram no complexo portuário, um aumento de 8,6% sobre as embarcações que operaram em 2021.

“O desempenho operacional que o porto apresentou no primeiro semestre é positivo tanto pelo amplo volume das

cargas quanto por sua diversidade, reflexo da capacidade de atendimento das necessidades do mercado”, afirmou o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera.

Segundo informações da SCPAR, os graneis sólidos lideram as operações, com 78,3% do volume movimentado no período, seguidos dos contêineres (12,2%), das cargas gerais (9,1%) e do granel líquido (0,4%). Os principais produtos transportados foram coque de petróleo, contêineres, fertilizantes, sal e minério de ferro.

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

De acordo com Riera, “a previsão é de que mais de 7 milhões de toneladas sejam movimentadas no Porto de Imbituba neste ano”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

REGIÃO NORDESTE - BAHIA VAI RECEBER PRIMEIRA FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE DO BRASIL

Empreendimento será construído no Polo Industrial de Camaçari, com um investimento de US\$ 120 milhões

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O HIDROGÊNIO VERDE PODE SER USADO COMO MATÉRIA-PRIMA NA SIDERURGIA E NO REFINO DE PETRÓLEO, E TAMBÉM COMO COMBUSTÍVEL PARA VEÍCULOS DIVERSOS

A expectativa é de que a nova fábrica deve estimular a economia local e gere ao menos 500 empregos diretos e indiretos

A Unigel, uma das maiores empresas químicas da América Latina e maior fabricante de fertilizantes nitrogenados do País, realizou na última terça-feira um evento de lançamento da pedra fundamental que dará início à 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, no Polo Industrial de Camaçari, na Bahia. Segundo a empresa, o empreendimento será um dos maiores do mundo.

Para o projeto, a Unigel contará com os equipamentos e a tecnologia da companhia alemã Thyssenkrupp Nucera, líder mundial em eletrólise de alta eficiência.

Na primeira fase a fábrica terá capacidade de produção de 10 mil toneladas/ano de hidrogênio verde e de 60 mil toneladas/ano de amônia verde. Na segunda etapa do projeto, prevista para entrar em operação até 2025, a companhia deve quadruplicar a produção de hidrogênio e amônia verdes.

Para o pontapé inicial, a companhia já adquiriu três eletrolisadores da Thyssenkrupp, com potência total de 60 mwde energia.

“Ficamos muito 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.

“Ao longo de nossos quase 60 anos de história, desenvolvemos tecnologias e investimos para atender às demandas industriais e do agro negócio. 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.

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 empresa.

A expectativa é de que a nova fábrica deve estimular a economia local e gere ao menos 500 empregos diretos e indiretos.

APLICAÇÕES

Entre as aplicações dos produtos estão o uso do hidrogênio como matéria-prima na siderurgia e no refino de petróleo, e também como combustível para veículos diversos, navios graneleiros e porta contêineres, substituindo combustíveis fósseis. Já a amônia verde pode ser a 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”, diz 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, também na Bahia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

REGIÃO NORDESTE - GOVERNO DO CEARÁ ESMA INVESTIMENTO DE US\$ 44 BILHÕES EM H2V

Com 19 memorandos de entendimento assinados, estado mantém perspectiva de ser o principal produtor de hidrogênio verde do País

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação

O Hub de Hidrogênio Verde foi lançado em fevereiro tem o Porto de Pecém como um dos principais locais aptos a receber empresas interessadas na produção do combustível

Com 19 memorandos de entendimento assinados com empresas nacionais e internacionais que têm interesse em instalar fábricas e produzir hidrogênio verde (H2V) no Ceará, o Governo do Estado esma investimentos de US\$ 44 bilhões no setor e espera ser o principal produtor de H2V do Brasil.

Há ainda oito memorandos em negociação e três que devem ser assinados em agosto pela governadora Izolda Cela, durante o Fiec Summit 2022 — Hidrogênio Verde, evento que acontecerá na Federação das



Indústrias do Ceará (Fiec) nos dias 3 e 4 de agosto. O encontro possibilitará parcerias entre o Ceará e grandes empresas mundiais do setor energético. Maia Júnior, secretário de Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Ceará, disse que a vocação da região para produzir o novo combustível foi descoberta há três anos, por sugestão de um aluno da Universidade Federal do Ceará que hoje é dono de uma empresa de energia com capital alemão.

"Pegamos rapidamente o assunto e em menos de três anos conseguimos lançar um plano para um hub de H2V no Ceará", explicou Maia Júnior. O Hub de Hidrogênio Verde foi lançado em fevereiro deste ano e tem o Complexo Portuário de Pecém (CE) como um dos principais locais aptos a receber as empresas interessadas na produção do novo combustível.

O 19º memorando de entendimento para produção de hidrogênio verde no Ceará foi assinado no último dia 14, com a empresa Enel Green Power.

Na ocasião, foi assinado também um contrato preliminar que visa a implantação de uma fábrica em Fortaleza que produzirá ônibus elétricos, movidos a bateria e hidrogênio. O projeto deve ser executado pela fabricante chinesa Higer Bus, a partir de 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

REGIÃO NORTE - AGENDA PARA DISCUTIR DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA DEVE SER DEFINIDA ATÉ DEZEMBRO

Debates sobre possíveis cenários para a região até 2040 foram coordenados pela Suframa
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), autarquia vinculada ao Ministério da Economia que administra a Zona Franca de Manaus (ZFM), encerrou na última terça-feira o evento Projeto Amazônia 2040. A expectativa é que, com as contribuições dos diversos atores e especialistas que participaram do encontro, a agenda estratégica com cenários prospectivos de desenvolvimento para a Amazônia nos próximos 18 anos seja definida até dezembro e possa seguir para homologação do Conselho de Administração da Suframa (CAS).

Os debates foram coordenados pela Suframa, em sintonia com diretrizes do projeto "Cenários Brasil 2040", com o objetivo de identificar potencialidades de desenvolvimento na área de abrangência do modelo ZFM, que sejam capazes de gerar emprego e renda e promover a melhoria da qualidade de vida da população da região. E ao mesmo tempo fomentar atividades com menor dependência dos instrumentos de incentivos fiscais a médio e longo prazos.

O evento, na sede da autarquia, contou com uma programação de dois dias de atividades e recebeu contribuições de servidores e de diversos convidados e especialistas na temática do desenvolvimento regional, incluindo a participação de representantes dos ministérios da Economia, das Comunicações e da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI).

A programação discutiu assuntos como "Zona Franca de Manaus: Impactos, Efetividade e Oportunidades", ministrada por videoconferência pelo professor da Escola de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Márcio Holland.

Na apresentação, Holland destacou o papel central da Amazônia no novo ciclo de desenvolvimento socioeconômico brasileiro e apresentou indicadores de sucesso alcançados pelo modelo ZFM que demonstram historicamente a influência positiva para o desenvolvimento da capital do Amazonas.

Ele afirmou também ser imperativa a necessidade de promover a interiorização do desenvolvimento e buscar o aperfeiçoamento do modelo ZFM a partir, principalmente, de ações de convergência tecnológica à Economia 4.0, da maior governança dos recursos de Pesquisa, Desenvolvimento e

Inovação (PD&I), da diversificação do Polo Industrial de Manaus (PIM) e de novas metas de desenvolvimento social, entre outras.

Outra palestra discutiu a "Conectividade para a Amazônia" e foi proferida pelo diretor de Infraestrutura e Banda Larga do Ministério das Comunicações, Marcus Vinicius Arrais.

A programação contou ainda com debates e apresentações sobre temas de grande relevância para o futuro da região, tais como indústria 4.0 e internet das coisas; infraestrutura e logística amazônica; tecnologias para exploração mineral e de óleo e gás; e fontes renováveis de energia.

O encerramento da programação técnica ocorreu com as oficinas de construção de cenários prospectivos, conduzidas pela coordenadora nacional do projeto "Cenários Brasil 2040", Elaine Marcial.

Semanas temáticas

As próximas atividades relacionadas ao projeto "Amazônia 2040" terão as seguintes semanas temáticas: Óleo e Gás - 4 de agosto; Bioeconomia - 11 de agosto; 5G e Indústria 4.0 - 16 de agosto); Fertilizantes - 24 de agosto; Mineração - De 29 agosto a 2 de setembro, em Belém; Saúde - 8 de setembro; Segurança e Defesa - 15 de setembro; Órgãos de Fomento - 22 de setembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022

NACIONAL – SANTOS EXPORT 2022



SANTOS EXPORT 2022
3 e 4 de agosto
Sofitel Jequitimar - Guarujá - SP

SANTOS EXPORT
FORUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

PRESENCAS CONFIRMADAS

Felipe Queiroz
Secretário Nacional de Transportes Terrestres

Mario Povia
Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

TRANSMISSÃO ONLINE É GRATUITA
Acompanhe a transmissão online no BE News

BE NEWS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES VAI INVESTIR R\$ 2,6 BILHÕES EM SUAPE

Informações: Movimento Econômico (28 de julho de 2022)



O APM Terminals ofereceu R\$ 455 milhões para ficar com uma área do Estaleiro Atlântico Sul, que está em recuperação judicial. Foto: Divulgação/Suape

O Porto de Suape terá um novo terminal de contêineres da APM Terminals, – que pertence a uma das maiores operadoras do mundo, a Maersk -, que deve receber um investimento de R\$ 2,6 bilhões com o início da operação previsto para o final de 2025. O APM Terminals ofereceu R\$ 455 milhões para adquirir a área Pré-constituída B do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), que está em recuperação judicial. Inicialmente, o empreendimento terá a capacidade de movimentar até 400,000 TEUs, aumentando a capacidade do complexo

portuário em 55%. A empresa também pretende movimentar cargas gerais no novo empreendimento.

Antes do novo terminal entrar em operação, o Porto de Suape vai fazer a dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução. "A perspectiva é de que Suape cresça três vezes mais num setor que agrega valor a carga de importação e exportação, mudando o patamar da carga de Pernambuco e de Suape a médio e longo prazo", diz o presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão. "Foi uma vitória política muito importante, que vai consolidar um novo rumo ao porto", acrescentou.

A APM Terminals tem um protocolo de intenções assinado com o Porto de Suape para implantação do terminal de contêineres. "Agora, será feito o licenciamento, a modificação do objeto da área e modificações no cais", comenta Roberto. Do total a ser empregado, R\$ 1,8 bilhão será em obras civis e o restante em equipamento. A obra deve gerar cerca de 2 mil empregos e o empreendimento deve gerar 500 vagas de trabalho, quando for concluído.

Até hoje, a movimentação de contêineres era exclusividade do Tecon-Suape operado pelo grupo filipino a ICTSI Rio, que opera este tipo de carga desde 2001 no porto pernambucano. As tarifas cobradas pelo Tecon-Suape são muito caras e em parte isso se deve ao contrato de concessão assinado entre o governo de Pernambuco em 2001 e a empresa. Os custos da outorga estão sendo repassados para a cobrança da tarifa, segundo empresários locais, o que fez alguns tipos de cargas procurarem os portos vizinhos em busca de preços mais competitivos, como ocorreu com as frutas do Vale do São Francisco. No ano passado, foram movimentados 455 mil TEUs no Porto de Suape. TEU é uma unidade que equivale a carga transportada por um contêiner de 20 pés.

"Um terminal privado de contêineres fora do porto organizado vai estabelecer um nível de concorrência importante com reflexo direto nos custos dos produtos que utilizam insumos importados e dos que são exportados pelo porto", comenta o diretor de Planejamento e Gestão de Suape, Francisco Martins. O terminal privado não vai ter que pagar as taxas nem obedecer as mesmas regras do porto organizado e isso provavelmente vai resultar em tarifas mais baixas.

Segundo Roberto Gusmão, o processo de revisão do equilíbrio econômico financeiro do contrato do Tecon-Suape para que a empresa pague um preço mais justo está há três anos sendo analisado

pela Secretaria Nacional dos Portos, que tem a decisão final sobre o que acontece no porto organizado desde 2013, quando a então presidente Dilma Roussef tirou a autonomia de todos os portos organizados, como é o caso de uma parte de Suape. “Temos que dar condições melhores para que o Tecon-Suape consiga competir a longo prazo”, afirma Gusmão.

Leilão

A proposta da APM Terminals no valor de R\$ 455 milhões encerrou uma novela que se estende há mais de ano sobre uma das áreas que pertence ao EAS. A APM foi colocada no processo de recuperação judicial como stalking horse e tinha oferecido, durante o processo de recuperação judicial, R\$ 300 milhões para adquirir a área. O Stalking horse é um concorrente da disputa judicial que tem a preferência na compra do bem que será vendido.

Depois de ser adiado pelo menos duas vezes, o leilão para a venda das áreas do EAS ocorreu na quinta-feira (21), quando o grupo pernambucano Conepar, do Cone, ofereceu uma proposta de R\$ 450 milhões para comprar a área na qual a APM Terminal também tinha interesse. A Justiça deu um prazo de três dias para que a APM se manifestasse e a empresa decidiu cobrir a proposta, ofertando o valor de R\$ 455 milhões para adquirir a área.

Em nota, o APM Terminals informou que espera ver concluídos as etapas do leilão judicial e acordos finais entre o EAS e a APM Terminals para a empresa ser oficialmente declarada a vencedora do leilão e acrescenta: “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.”

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

Data: 28/07/2022

ESTUDO PARA INSTALAÇÃO DO PORTO INDÚSTRIA MULTIUSO NO RN É APRESENTADO À FIERN, EM REUNIÃO DA DIRETORIA

Informações: Agência Porto (28 de julho de 2022)



Foto: Divulgação/Agência Porto

O Rio Grande do Norte deverá buscar investimentos de R\$ 6 bilhões, em uma parceria pública privada, para a implantação de um porto indústria multiuso, por intermédio do qual deverá haver a movimentação dos equipamentos para os parques de energia eólica offshore (no mar), prestes a serem instalados no litoral da região, e também para o transporte marítimo de outras cadeias produtivas que estão em formação, como a do hidrogênio verde. A estrutura também irá atender atividades já consolidadas no Estado

e que precisam melhorar sua infraestrutura, a exemplo do petróleo e da pesca.

As informações foram dadas durante a reunião da Diretoria da FIERN, nesta quarta-feira (27), pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Sílvio Torquato, e pelo professor Márcio Orestes Aguirre González, que apresentaram o estudo de viabilidade econômica e ambiental para a instalação deste “Porto Indústria Multiuso no Rio Grande do Norte”. O estudo também faz o levantamento dos dados técnicos para a escolha de qual área do litoral potiguar tem melhor condições de receber o empreendimento.

O presidente da FIERN, Amaro Sales de Araújo, destacou que a Federação das Indústrias vai participar das articulações institucionais e das iniciativas que resultem na conquista dos recursos para esse “projeto fundamental ao avanço da infraestrutura e da logística” no Rio Grande do Norte.



“Estamos acompanhando desde o início. A área não está definida. Quando for escolhida oficialmente, a Federação das Indústrias, por intermédio do MAIS RN, vai designar uma equipe de trabalho para que possa apontar as variáveis de apoio ao projeto”, disse.

Amaro Sales avalia que o porto é considerado estratégico para impulsionar o desenvolvimento do estado, uma vez que assegura logística à implantação da energia offshore. “Esse Porto Indústria é muito relevante para que possa fortalecer o crescimento desta nova fonte de energia que tem uma possibilidade excepcional”, afirmou. Ele também está confiante na viabilidade econômica e na capacidade empreendedora do novo terminal portuário. “O Rio Grande do Norte tem condições de atrair parceiros para esse projeto, até porque vai produzir energia dessa fonte, como já tem parques eólicos onshore (em terra). Então, com o projeto, é preciso ir para a execução”, destacou.

O projeto do porto precisará obter investimentos privados, uma vez que exigirá recursos bilionários. O governo do Estado planeja a apresentação do estudo de viabilidade na Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp), em agosto. A data exata deverá ser confirmada nos próximos dias, de acordo com a agenda do presidente da Fiesp, Josué Gomes. A intenção é reunir, com a participação e o apoio da FIERN, potenciais investidores.

O cronograma inicia, no primeiro ano, com uma licença prévia e, em seguida, a autorização da Secretaria Nacional dos Portos e da Agência de Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, depois, a desapropriação nas proximidades da área escolhida. Essas três etapas seriam no primeiro ano. No segundo ano, haveria licitação para construção do porto, licença de instalação e início da primeira fase da obra.

O terceiro ano seria dedicado à construção e ao pedido para licença de operação. No quarto e definitivo ano, após iniciativa de execução do projeto, o porto entraria em operação.

Sílvio Torquato explicou que esse novo porto não prejudicaria os que estão em operação no Rio Grande do Norte: o de Natal, que tem cargas diversas; o Ilha, em Areia Branca, que opera com sal; e o de Guamaré, que tem atividades com petróleo e combustíveis. “Em uma faixa de 100 km, teremos três portos, o Ilha, o de Guamaré e o novo, que será multiuso”, destacou o secretário de Desenvolvimento Econômico.

Márcio González, doutor em Engenharia de Produção e professor da UFRN, informou que a necessidade do novo terminal portuário se dá em função das perspectivas de parques de energia offshore. Ele disse que, em 2016, quando a Petrobras decidiu implementar uma “planta piloto” para produzir energia com essa fonte eólica, em ambiente marítimo, a companhia identificou a necessidade de um estudo para a infraestrutura que esse tipo de empreendimento exige.

“A infraestrutura fundamental para [o desenvolvimento] da energia offshore é o porto”, disse o professor, que coordenador-líder do Grupo de Pesquisa Inovação de Produtos e Processos para Energias Renováveis da UFRN. Ele explica que esses parques eólicos estão sendo programados com turbinas de 15 a 16 megawatts. No Brasil, os parques terrestres são implementados com turbinas de 3 a 4 megawatts, ou seja, três vezes maiores.

“Em função das dimensões e peso, a indústria offshore congrega indústrias de grandes componentes”, explicou. Por isso, o porto precisa estar adaptado às demandas desta cadeia produtiva. Além disso, acrescentou, o governo e pesquisadores apontaram que outros setores devem usar o terminal, como a petrolífera, o pesqueiro, o que deverá produzir hidrogênio verde.

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

Data: 28/07/2022

MUDANÇAS EM CADEIAS GLOBAIS DE VALOR COMO OPORTUNIDADE PARA O BRASIL

Informações: Agência Porto (28 de julho de 2022)



Nesta segunda-feira (25/7), o embaixador Roberto Azevêdo tratou de mudanças nas cadeias globais de valor, pontuando as tensões existentes no cenário internacional de disrupções de ordem global mais as oportunidades possíveis para o país e os pontos de atenção.

Na abertura, Josué Gomes da Silva, presidente da Fiesp, enfatizou a relevância do tema e as janelas de oportunidade. Com a pandemia de Covid 19 e a guerra estabelecida entre Rússia e Ucrânia, estabeleceu-se forte discussão sobre as

cadeias globais de valor e o protagonismo que se pode ter na economia verde com a mudança da matriz energética mundial.

O Brasil também poderá ser protagonista nesse processo e em diversos setores, como já ocorre no agronegócio, alertou o presidente da Fiesp. Por isso, a opinião do embaixador Roberto Azevêdo, que tem conhecimento dos vários blocos e dos organismos multilaterais existentes é muito importante, reforçou, além da avaliação de riscos e dos efeitos que podem ocorrer na gestão empresarial. “É preciso nos desenvolvermos para termos uma sociedade mais próspera”, concluiu.

Para o embaixador Roberto Azevêdo, o debate é necessário diante da falta de liderança global não só nos países, mas igualmente nos mecanismos multilaterais, quando há uma fragmentação, uma inflação recorde em diversos países, apesar da recente redução do preço das commodities. O aumento da taxa de juros determinado por vários bancos centrais de maneira mais incisiva poderá ter impacto no crescimento da economia global e na geração de empregos.

Para Azevêdo, o comércio internacional deverá contribuir pouco no crescimento em função da tendência dos países centrais fecharem suas fronteiras e há desafios no plano econômico com muitas incertezas, inclusive em função das tensões geopolíticas entre Estados Unidos e China. Também a guerra na Ucrânia agrega rupturas como nas cadeias energética e alimentar.

“É preciso entender as questões que estão presentes nessa nova realidade estrutural”, alertou. O avanço tecnológico igualmente pressiona o mercado de trabalho, o setor de serviços e de logística, por exemplo, e muitos não estão prontos para empregos gerados por essas novas tecnologia, o que pode provocar desemprego estrutural.

Outros pontos de atenção são o fato de as mídias sociais contarem com arquitetura favorecedora da polarização, cada vez mais difícil de se conter, além do populismo. O mundo digital também é afetado devido à localização e ao controle de servidores, programas e transmissão de dados, e o que seria para aproximar povos e culturas não vem ocorrendo, na prática, e não deve se alterar em um futuro imediato.

O que chamou de desglobalização ou desacoplamento entre o Leste e o Oeste, uma globalização fragmentada ou neoglobalização, em espaços geográficos bem delimitados é outro aspecto. Ao comparar o atual cenário e o da época da Guerra Fria, agora há rivalidade no plano político e econômico entre os EUA e a China, diferente da rivalidade ideológica anterior, mas que não se dava no plano econômico.

Ao apontar que a guerra da Rússia contra a Ucrânia promove consequências importantes, como em torno da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), Azevêdo observou maior coesão entre os países ocidentais que se incrementou com o conflito. “Essa coesão também se dará no outro bloco? Isso não está claro”, questionou, ao lembrar que a fragmentação, no campo econômico, não interessa atualmente à China.



A Organização Mundial do Comércio (OMC) não está alheia a essa nova realidade estrutural que irá gerar tensão em todas as áreas, um fenômeno que não é transitório, mas perene, de acordo com o ex-embaixador. Por isso, é importante que faça parte do cálculo dos países, como o Brasil, que tem papel a desempenhar. Assim, nessa nova ordem econômica internacional, o papel de organismos como OMC e Organização das Nações Unidas (ONU) e suas funções irão mudar e serão diversas das atuais e os países precisarão se adaptar.

Mudança climática e impactos comerciais

O meio ambiente foi outro tema relevante. Azevêdo apontou os custos na mitigação da conta das mudanças climáticas nos países desenvolvidos. Nos EUA, as empresas estão sujeitas a regras de notificação, por exemplo, e haverá a tendência de nivelamento com os países que não têm esse mecanismo ainda, o que significará impostos na fronteira.

“O Brasil é um alvo e dizer que temos matriz limpa não vai se sustentar”, alertou, indicando que o país precisa evoluir para a cultura regenerativa que sequestra carbono e gera créditos ao explicar que, apesar de ser considerado um celeiro mundial, a agricultura representa 1/3 das emissões de gases de efeito estufa (GEE). Assim, haverá maior escrutínio em relação ao Brasil e suas emissões, mas a agricultura pode transformar isso em ativo. Essa é uma janela de oportunidade. Esse debate deve evoluir e trazer desafios para o Brasil e barreiras para o mercado.

Azevêdo chamou a atenção para dois pontos cruciais: estar alerta às medidas protecionistas disfarçadas de ‘cuidado ambiental’, que podem gerar impacto em nossas exportações, e a correção do hiato existente entre a imagem do Brasil no exterior e a realidade existente aqui. “É necessário [adotar] políticas críveis e uma diplomacia propositiva e criativa e que ajude na transição da imagem nacional no campo ambiental”, aconselhou. Igualmente o setor privado deve ser propositivo e executor, mas, otimista, pois enxerga o Brasil pensando de forma moderna e retomando seu lugar no âmbito internacional.

No momento dos debates, Jackson Schneider, presidente do Conselho Superior de Comércio Exterior (Coscecx) da Fiesp, frente a esse painel de um mundo nervoso e moderno, crê que hoje temos mais perguntas do que respostas e precisamos lidar com as imprevisibilidades.

Fernando Galletti de Queiroz, vice-presidente da Fiesp e CEO da Minerva Foods, trouxe alguns pontos para a discussão: a agenda dos países, a inflação e a segurança alimentar. “O Brasil é um grande player e tem oportunidades, mas é preciso refletir sobre o quanto os países privilegiam as cadeias locais. Com a inflação, os países precisam se adaptar a preços mais competitivos e as negociações em blocos estão cada vez mais complicadas, pois eles estão cada vez mais heterogêneos, mas há janela de oportunidade, sim, acredita ele.

Ainda segundo Queiroz, sobre a questão da sustentabilidade, toda restrição gera oportunidade, mas se deve escolher as bandeiras e a descarbonização deve ser uma delas pelo fato de o Brasil ser um player no mercado voluntário, apesar do mercado mandatório ser muito maior. “O Brasil pode ser gerador de crédito. É preciso fazer o dever de casa”, salientou.

Essa busca de produtores competitivos mundo afora coloca o Brasil em uma posição especial para ele se posicionar. O mercado de carbono crescerá de maneira exponencial e é preciso discutir o tema e não apenas reagir a ele. “Precisamos de políticas claras, ambientais, agrícolas, industriais, no campo climático, respondeu Azevêdo às questões propostas por Queiroz.

Para Tatiana Prazeres, diretora titular do Departamento de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Derex) da Fiesp, a globalização tem peso na política comercial e precisa ser levada em conta. A mesma avaliação fez Marcos Oliveira, presidente e CEO da Ioschpe Maxion.

Para ele, a maior parte dos negócios no exterior e em outros países sentirá a mudança dessa nova globalização. O modelo de negócio que adota produzir onde se vende sofre menos com a

fragmentação das cadeias. O Brasil tem oportunidades na produção de minérios, no âmbito agrícola e ambiental. Quanto à produção industrial, que perdeu espaço no mercado internacional, é grande a responsabilidade de se adotar uma política nesse sentido e considerar o aspecto tecnológico em todos os setores onde podemos ser 'jogadores', afirmou Oliveira.

Questionado sobre os tratados de comércio, Azevêdo respondeu que o quadro de fragmentação leva à necessidade de dar maior resiliência às cadeias de suprimento em um momento de retração.

Em sua conclusão, disse que o mundo evolui de forma imprevisível, mas com oportunidade para o Brasil participar dessa nova conformação da economia internacional, o que também é um chamado para a indústria e o setor privado por apresentar desafios, mas também possibilidades. É preciso atuar internamente, com o estabelecimento de políticas e objetivos, estar à frente da curva e não reagindo à curva, resumiu Azevêdo.

Roberto Azevêdo – vice-presidente executivo, diretor de Assuntos Corporativos da PepsiCo e presidente do Conselho de Administração da Fundação PepsiCo. Diplomata de carreira, atuou como diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), de 2013 a 2020, e em sua gestão se deu o Acordo de Facilitação do Comércio, a expansão do Acordo de Tecnologia da Informação e decisões sobre segurança alimentar, além de eliminar os subsídios à exportação agrícola e permitir mais exportações de bens e serviços dos países menos desenvolvidos. Sob sua gestão, novas plataformas permitiram o lançamento de negociações sobre e-commerce, facilitação de investimentos e regulação nacional de serviços.

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

Data: 28/07/2022



CNN BRASIL

TURQUIA CONTINUA PREPARATIVOS PARA NAVIOS DEIXAREM PORTOS UCRANIANOS, DIZ MINISTRO



O cargueiro de bandeira russa "Zhibek Zholy" está ancorado na costa do Mar Negro, na Turquia, em 5 de julho – Foto: Ozan Kose/AFP via Getty Images

O ministro da Defesa turco, Hulusi Akar, nesta quarta-feira (27) inaugurou um centro em Istambul para supervisionar a exportação de grãos ucranianos após um acordo histórico da ONU na semana passada, com a primeira remessa prevista para partir dos portos do Mar Negro dentro de dias.

A Rússia e a Ucrânia assinaram o acordo, intermediado por Ancara e as Nações Unidas, na sexta-feira (22) para reabrir as exportações de grãos e fertilizantes que foram bloqueadas pela guerra para aliviar uma crise alimentar internacional.

O Centro de Coordenação Conjunta (JCC) em Istambul supervisionará as partidas de três portos ucranianos nos quais os navios devem contornar as minas e realizará inspeções de navios que chegam em busca de armas.

Todos os navios passam por águas turcas e todas as partes nomearão representantes no JCC para monitorar a implementação do plano. Um total de 20 funcionários da Ucrânia, Rússia, Turquia e da ONU trabalharão lado a lado no centro.

Falando na Universidade de Defesa Nacional, no distrito de Levent, no centro de Istambul, onde o JCC está localizado, Akar disse que mais de 25 milhões de toneladas de grãos estão esperando para serem exportados.

“Atualmente, a preparação e o planejamento continuam para os primeiros navios carregados de grãos que deixarão os portos ucranianos”, disse Akar a repórteres no centro de monitoramento.

O acordo foi quase imediatamente colocado em risco depois que a Rússia disparou mísseis de cruzeiro no porto de Odesa, o maior da Ucrânia, na manhã de sábado (23 de julho), apenas 12 horas após a cerimônia de assinatura em Istambul.

Tanto Moscou quanto Kyiv disseram que vão avançar com o acordo, o primeiro grande avanço diplomático no conflito, agora em seu sexto mês.

Fonte: CBN Brasil
Data: 28/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 54,3 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE

Resultado ocorre no mesmo dia em que estatal anuncia redução de preços e pagamento recorde de dividendos

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

A Petrobras registrou lucro líquido de R\$ 54,3 bilhões no segundo trimestre deste ano. É um avanço de 26,8% em relação ao segundo trimestre do ano passado. Assim, nos primeiros seis meses deste ano, a estatal registrou um ganho de R\$ 98,891 bilhões, alta de 124,6% em relação ao mesmo período de 2021.

É o maior valor trimestral desde o quarto trimestre de 2020, quando registrou ganho de R\$ 59,89 bilhões. O resultado entre abril e junho veio ainda acima do projetado pelo mercado, que esperava lucro líquido de R\$ 40,4 bilhões no segundo trimestre.

No comunicado, o diretor financeiro e de relacionamento com investidores, Rodrigo Araujo Alves, avalia que o resultado é sólido. “Os resultados do segundo trimestre de 2022 mostram a resiliência e a solidez da Companhia, que é capaz de gerar resultados sustentáveis, seguindo com sua trajetória de criação de valor”. O presidente da empresa, Caio Paes de Andrade, não fez nenhuma apresentação aos acionistas.

Diretor destaca pagamento de tributos

Araujo ressaltou ainda que a empresa recolheu R\$ 77 bilhões em tributos e participações governamentais no segundo trimestre, valor que no ano chegou a cerca de R\$ 147 bilhões, um aumento de 92% na comparação com primeiro semestre do ano passado.

A receita de vendas ficou em R\$ 170,96 bilhões, avanço de 54,4% no segundo trimestre em relação ao mesmo período do ano passado. No semestre, houve alta de 58,8%, para R\$ 312,601 bilhões.

O lucro e a receita foram impulsionados por conta do maior volume de vendas e do preço do petróleo. O valor do barril ficou em média em US\$ 113,78 no segundo trimestre deste ano. É maior

que os US\$ 101,40 nos primeiros três meses deste ano e quase o dobro dos US\$ 68,83 do segundo trimestre de 2021.

Além disso, o lucro da estatal foi impactado positivamente pelo ganho de capital de R\$ 14,2 bilhões referente ao acordo de coparticipação em Sélia e Atapu, no pré-sal.

Até 27 de julho, a empresa somou a entrada e caixa de US\$ 1,813 bilhão com a venda de ativos. Ao fim do primeiro semestre, a dívida bruta alcançou US\$ 53,6 bilhões, uma redução de 18,9% em relação ao fim do primeiro semestre de 2021.

Queda de preços e dividendos recordes

No dia da divulgação de seus resultados, e que já foi alvo de crítica do presidente Jair Bolsonaro, a companhia anunciou redução nos preços dos combustíveis. Primeiro, a estatal baixou o valor da gasolina a partir de amanhã, sexta-feira, para as distribuidoras, que passará de R\$ 3,86 para R\$ 3,71 por litro. É uma redução de R\$ 0,15 por litro --- ou de 3,88%.

Depois, a estatal anunciou queda de 2,6% no preço médio do querosene de aviação (QAV) a partir de agosto. Haverá ainda retração de 5,7% nos preços médios de Gasolina de Aviação (GAV - para pequenas aeronaves) e de 4,5% nos preços médios do asfalto para as distribuidoras a partir do próximo mês.

Além de reduzir os preços, a companhia anunciou pagamento de dividendos recorde para um trimestre. Os acionistas vão receber R\$ 87,8 bilhões referentes aos resultados do segundo trimestre dos quais R\$ 32,1 bilhões ficarão com a União. Se somar os dividendos do primeiro semestre, serão \$ 136,3 bilhões ao todos os acionistas, sendo R\$ 49,8 bilhões só para o governo.

A redução nos preços e pagamento de dividendos recordes ocorreram um dia após a Petrobras anunciar que o Conselho de Administração vai "supervisionar" as decisões sobre reajustes de gasolina, diesel e outros combustíveis.

Guerra na Ucrânia muda mapa de exportação

Com a guerra na Ucrânia, a Petrobras passou a direcionar suas exportações para outros locais, como na Europa (que passou a responder por 39% do total, ante 22% do ano passado), além da América Latina, que cresceu de 7% para 24%. Já a China reduziu sua fatia de 45% para 15%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/07/2022

VALE TEM LUCRO DE R\$ 30,03 BILHÕES NO 2º TRIMESTRE, QUEDA DE 25% ANTE IGUAL PERÍODO DE 2021

Resultado menor reflete a redução no preço do minério de ferro no mercado internacional, explica a companhia

Por Glauce Cavalcanti e Alexandre Rodrigues — Rio



Canaã dos Carajás, no Pará: Vista aérea do pátio de estocagem do Complexo S11D da mineradora Vale Ricardo Teles / Agência Vale / Divulgação

A Vale registrou lucro líquido de R\$ 30,03 bilhões no segundo trimestre deste ano, uma queda de 25% na comparação com igual período de 2021, segundo dados divulgados pela companhia na noite desta quinta-feira. Frente ao primeiro trimestre deste ano, avançou 30,31%

O Ebitda, indicador de geração de caixa, da mineradora entre abril e junho ficou em R\$ 24,83 bilhões, ou 55,9% abaixo do mesmo período de 2021.



O recuo no resultado, explica a Vale em seu relatório financeiro do período, reflete a queda dos preços do minério de ferro e do cobre no mercado internacional, "que foi parcialmente compensada por maiores volumes de vendas de minério de ferro".

Entre o segundo trimestre de 2021 e o deste ano, o preço da tonelada do minério de ferro caiu de US\$ 200 para perto de US\$ 138.

Produção subiu ante o primeiro trimestre

Divulgado na semana passada, o relatório de produção da companhia já mostrava os efeitos desse movimento, com menores volumes. De abril a junho, a Vale produziu 74,1 milhões de toneladas de minério de ferro, 1,2% menos que no segundo trimestre do ano passado.

Na comparação com o primeiro trimestre deste ano, porém, a produção subiu 17%, avanço impulsionado principalmente pelo desempenho dos sistemas Sudeste e Sul no período de seca.

A companhia revisou suas projeções de produção em 2022 para algo entre 310 e 320 milhões de toneladas. Houve queda de 2,3% nas vendas de minério de ferro na comparação entre o segundo trimestre deste ano e o de 2021, mas alta de 23% na comparação com o trimestre imediatamente anterior.

No primeiro trimestre de 2022, a companhia teve lucro de R\$ 23,05 bilhões, uma queda de 24,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. O resultado já traduzia o efeito da redução na produção de minério de ferro. Entre abril e junho, a produção avançou em comparação com janeiro a março, mas a cotação do minério de ferro é que reduz os ganhos da empresa.

No segundo trimestre, de outro lado, os investimentos subiram em US\$ 157 milhões, para US\$ 1,29 bilhão, ante igual período de 2021. A alta é decorrente de obras e compra de equipamentos para projetos da companhia.

O endividamento líquido recuou de US\$ 19,37 bilhões para R\$ 18,55 bilhões na comparação com o segundo trimestre do último ano.

Mais cedo, a Vale informou que pagará, em 1º de setembro, US\$ 3 bilhões (R\$ 16,2 bilhões) em dividendos e proventos aos acionistas. O montante, segundo a mineradora informou, tem base no lucro apurado no balanço de junho e é uma antecipação do resultado do exercício de 2022.

A mineradora anunciou ainda que fechou a venda da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), no Ceará, para a gigante do aço Arcelor Mittal por US\$ 2,2 bilhões. Com o negócio, que ainda depende de aprovação do Cade, o órgão antitruste brasileiro, a Vale deixa o setor siderúrgico.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/07/2022*

COM PETROBRAS E OUTRAS ESTATAIS, GOVERNO ESPERA MAIS DE R\$ 100 BI EM DIVIDENDOS NESTE ANO

Equipe econômica tem expectativa de fechar o ano com as contas no azul, o que seria o primeiro resultado positivo desde 2013

Por Manoel Ventura — Brasília

Com o recebimento de R\$ 25,2 bilhões de dividendos da Petrobras pelo Tesouro Nacional, o governo conseguiu superar sua meta de recursos oriundos das estatais no ano, sanou as contas da PEC Eleitoral — que ampliaram os gastos com programas sociais a três meses das eleições acima do teto de gastos — e ainda sobram de recursos, segundo integrantes do governo. O BNDES

, que tem ações da Petrobras, vai receber R\$ 6,97 bilhões do lucro da petroleira do segundo trimestre — dessa forma, são R\$ 32,1 bilhões para a União.



Esplanada dos Ministérios, em Brasília Pablo Jacob/Agência O Globo

Até junho, o Tesouro já tinha recebido R\$ 45,2 bilhões em receitas com dividendos, de acordo com dados divulgados nesta quinta-feira. Com a entrada dos recursos da Petrobras, que será pago em agosto, essa conta subirá para R\$ 70 bilhões.

No ano, a arrecadação com dividendos pode superar R\$ 100 bilhões, esperam integrantes da equipe econômica. Isso garante com folga, para o governo, a virada das contas da União de déficit

para superávit ao final do ano. Se o superávit se confirmar, será o primeiro desde 2013 — de 2014 em diante, o governo passou a acumular sucessivos déficits nas contas públicas.

Para chegar em R\$ 100 bilhões de dividendos, o governo conta com o lucro do primeiro semestre da Caixa, de três trimestres do BNDES e do terceiro trimestre da Petrobras.

A Caixa, por exemplo, já tem reservado R\$ 11,9 bilhões. O BNDES, R\$ 5 bilhões. Esses valores devem ser usados para dividendos. Os presidentes dos dois bancos — Daniella Marques (Caixa) e Gustavo Montezano (BNDES) — terão conversas com o Ministério da Economia para definir o valor exato.

Previsão inicial

Na Lei Orçamentária aprovada no fim de dezembro passado, o governo previa que receberia R\$ 26,2 bilhões em todo 2022 decorrente de dividendos de empresas estatais. Dividendos são lucros distribuídos aos acionistas.

Mas, na última revisão da execução orçamentária, essa expectativa subiu a R\$ 54,8 bilhões -- entre outras receitas, entraram R\$ 18 bilhões nos cofres públicos decorrentes de dividendos do BNDES.

Entretanto, com a aprovação da PEC Eleitoral, o governo ampliou gastos acima do teto, para ampliar o Auxílio Brasil e Vale Gás, além de criar benefícios para taxistas e caminhoneiros. A PEC e as medidas de redução de tributos federais sobre combustíveis, geraram uma necessidade extra de caixa de R\$ 57,7 bilhões.

O governo contava até agora com R\$ 26 bilhões decorrentes da privatização da Eletrobras e com R\$ 18 bilhões de dividendos do BNDES referentes a 2020 e 2021. Ou seja, ainda faltariam R\$ 13,7 bilhões para fechar as contas.

Para fechar essa conta, o governo pediu para as estatais ampliarem o repasse de dividendos. Com a expectativa multibilionária de dividendos, este valor está coberto e ainda sobram recursos.

Dessa forma, com a sobra de recursos, o governo espera fechar o ano com as contas no azul -- seria o primeiro resultado positivo desde 2013.

'Pedalada'

A previsão recorde de dividendos ocorre após o governo enviar ofícios solicitando que Petrobras, Banco do Brasil, Caixa e BNDES ampliem dividendos neste ano — apenas Banco do Brasil se negou o pedido.

Nos últimos dias, integrantes da equipe econômica rebateram críticas de que isso se trate de uma "pedalada" fiscal, em referência às manobras orçamentárias feitas durante o governo Dilma Rousseff. O secretário do Tesouro, Paulo Valle, disse que essa comparação não tem "nada a ver".

Técnicos do ministério também afirmam que o governo não está buscando ampliar receitas em 2022 em detrimento dos próximos anos. A versão do governo é de que a única alteração que tem sido feita, e que não teve início em 2022, foi consolidar entre as estatais a prática usual de mercado de tornar a distribuição de dividendos contemporânea à geração dos resultados, atribuindo-lhe periodicidade trimestral, e não mais anual ou semestral.

O entendimento do governo é que não há necessidade de reter nas empresas durante um período tão longo antes de distribuí-los. Para o governo, o custo de manter dinheiro retido na estatal só se justifica se a empresa tiver um plano de investimentos.

Hoje, Petrobras, BB e BNDES já têm políticas de distribuição de dividendos trimestral. Apenas a Caixa disse que não pode adotar essa prática em 2022 — por outro lado, irá aumentar de 25% para 50% o percentual do lucro distribuído.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/07/2022

DEPOIS DE GASOLINA, PETROBRAS VAI REDUZIR PREÇO DE COMBUSTÍVEIS PARA AVIAÇÃO EM AGOSTO

QAV de aviação terá redução média de 2,6%
Por Bruno Rosa



Aviões da Azul no Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes

Depois da gasolina, a Petrobras anunciou na tarde desta quinta-feira mais reduções. Agora, a estatal informou queda nos preços médios de venda de Querosene de Aviação e asfalto para as distribuidoras.

De acordo com a estatal, o QAV de aviação terá redução média de 2,6%. Haverá ainda retração de 5,7% nos preços médios de Gasolina de Aviação

(GAV - para pequenas aeronaves) e de 4,5% nos preços médios do asfalto para as distribuidoras.

Paridade internacional: Queda do preço da gasolina foi "um pouco maior" que o tecnicamente recomendado, diz associação de importadores

Segundo a estatal, conforme prática que remonta os últimos 20 anos, os ajustes de preços de QAV são mensais e definidos por meio de fórmula contratual negociada com as distribuidoras. O mesmo acontece com a GAV, desde 2016.

A Petrobras disse que comercializa o QAV e a GAV produzidos em suas refinarias ou importados apenas para as distribuidoras. "As distribuidoras, por sua vez, transportam e comercializam o produto para as empresas de transporte aéreo e outros consumidores finais nos aeroportos, ou para os revendedores. Distribuidoras e revendedores são os responsáveis pelas instalações nos aeroportos e pelos serviços de abastecimento", disse a companhia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/07/2022

VALE VENDE SIDERÚRGICA DO PECÉM POR US\$ 2,2 BI E DEIXA SETOR DE AÇO

Negócio foi fechado com a gigante mundial Arcelor Mittal. Unidade foi construída durante gestão de Agnelli e teve apoio do então presidente Lula

Por O Globo



Vista aérea da Companhia Siderúrgica de Pecém: empresa foi comprada pela gigante mundial do aço Arcelor Mittal Divulgação

A mineradora Vale anunciou que fechou a venda da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), no Ceará, para a gigante do aço Arcelor Mittal por US\$ 2,2 bilhões. Com o negócio, que ainda depende de aprovação do Cade, o órgão antitruste brasileiro, a Vale deixa o setor siderúrgico.

O acordo inclui a venda das fatias das sócias da Vale no empreendimento, as sul-coreanas Posco e Dongkuk. Os recursos, segundo a mineradora, serão utilizados para o pagamento antecipado do saldo da dívida líquida da CSP, de aproximadamente US\$ 2,3 bilhões.

A siderúrgica de Pecém integra um pacote de siderúrgicas que receberam investimentos da Vale na gestão de Roger Agnelli, falecido em 2016, e que teve forte apoio do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A ideia na época era diversificar os negócios, criar mercado para o minério da Vale e, por tabela, atender a pressão do governo para que o país usasse o minério para processar produtos de maior valor, promovendo o desenvolvimento e criando empregos.

Inicialmente, seriam quatro usinas, mas apenas duas foram adiante: a CSP e a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), erguida em Santa Cruz, Zona Oeste do Rio.

'Simplificação de portfólio'

Com o fim do boom das commodities, a Vale passou a se desfazer de vários ativos, incluindo as siderúrgicas. A empresa vendeu sua fatia na CSA para a alemã ThyssenKrupp em 2016.

A Vale também já teve participação na Usiminas, na CSN e na Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST).

A siderúrgica do Pecém é uma joint-venture entre a Vale (50%), Dongkuk (30%) e Posco (20%) e tem capacidade instalada de três milhões de toneladas de placas de aço por ano.

Ela tem acesso ao Porto de Pecém, localizado a 10 quilômetros da usina e opera dentro da primeira Zona de Processamento de Exportação do Brasil, sendo beneficiada por incentivos fiscais.

"Esta transação reforça a estratégia da Vale de simplificação de portfólio, com foco nos principais negócios e oportunidades de crescimento, pautados pela alocação de capital disciplinada", disse a Vale sobre a venda da CSP em nota.

Hub de hidrogênio verde

Para a ArcelorMittal, a maior siderúrgica do mundo, a aquisição traz benefícios estratégicos, como o potencial de ampliar a posição da empresa na indústria do aço brasileira. De acordo com a companhia, o negócio lhe permitirá "capitalizar o investimento planejado de terceiros para formar um hub de eletricidade limpa e de hidrogênio verde em Pecém".

O estado do Ceará pretende desenvolver um centro de produção de hidrogênio verde de baixo custo no complexo portuário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PORTO DE SANTOS ENTRA EM PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO COM PREVISÃO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Cronograma do governo prevê a privatização do Porto de Santos ainda neste ano, o que é visto com ceticismo no mercado

Por Luci Ribeiro

BRASÍLIA - O Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira, 28, publica decreto presidencial que inclui o Porto de Santos no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e no Programa Nacional de Desestatização (PND). O ato, assinado pelo presidente Jair Bolsonaro, acata recomendação do Conselho do PPI.

Embora apertado, o cronograma do governo prevê a privatização do Porto de Santos ainda neste ano, o que é visto com ceticismo no mercado. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Rafael Furtado, disse acreditar que a proposta para Santos será apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU) em meados de agosto. Depois disso, a expectativa é de publicar o edital em outubro, o que dependeria de uma decisão do tribunal em menos de três meses - prazo considerado estreito pelo mercado, dado o tempo que o TCU tem levado em análises de casos de desestatização.



Decreto presidencial incluiu o Porto de Santos no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e no Programa Nacional de Desestatização (PND) Foto: Felipe Rau/Estadão Conteúdo

O leilão do porto de Santos prevê exigências que terão de ser atendidas por seu novo gestor e que alcançam a cifra de R\$ 18,5 bilhões em projetos de melhorias, ampliação e manutenção. Paralelamente a esses compromissos obrigatórios, o interessado precisa apresentar o lance pela outorga do porto, critério que teve seu valor inicial fixado em R\$ 1,38 bilhão. Esse é o parâmetro de desempate. Vencerá o leilão aquele que apresentar a maior proposta de outorga, taxa paga ao governo federal pela administração do terminal.

Com a licitação, a atual gestora do porto, a estatal Santos Port Authority (SPA, antiga Codesp), será integralmente privatizada e não retornará para a União. Já as áreas físicas do porto serão concedidas a esta mesma empresa pelo prazo de 35 anos, sem prorrogação.

No Ministério de Infraestrutura, a expectativa é de que haja forte disputa pelo negócio, a maior privatização depois do governo Jair Bolsonaro depois da Eletrobras. O governo já apresentou a proposta a investidores de países como Estados Unidos, França, Emirados Árabes e Itália, além de ter realizado audiência pública no Brasil.

Dos R\$ 18,5 bilhões de investimentos obrigatórios previstos, R\$ 14,1 serão aplicados em manutenções, durante os 35 anos da concessão. Outros R\$ 3 bilhões estão reservados para a

construção de um canal submerso para ligar Santos e Guarujá (leia texto abaixo). Os demais R\$ 1,4 bilhão devem ser injetados em obras como novos acessos rodoviários, modernização portuária e aprofundamento do canal de Santos.

Os terminais do porto estão espalhados por um canal de 25 quilômetros de extensão. Hoje, esse canal tem profundidade de 15 metros. Toda estrutura terá de ser rebaixada para 16 metros numa primeira etapa, chegando a 17 metros em um segundo momento. Os terminais de Santos têm autorização para receber embarcações com até 366 metros de comprimento, enquanto grandes portos no mundo já estão aptos a ancorar navios de 400 metros. Ao aprofundar seu canal, este novo calado vai permitir o acesso dessas embarcações, apesar destas não terem Santos como rota atual.



O que prevê a privatização

Transformação da estatal Santos Port Authority (SPA) em empresa 100% privada e a concessão da área física do porto para a SPA pelo prazo de 35 anos

INVESTIMENTOS OBRIGATORIOS DO VENCEDOR

EM BILHÕES DE REAIS

OBRA DE MANUTENÇÃO DO COMPLEXO	14,2
CONEXÃO DE PASSARELA SUBMARIÑA ENTRE SANTOS E GUARUJÁ	3
AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE DE ACESSOS E INFRAESTRUTURA TERRESTRE	1,4
OUTROS MINIS, VALOR QUE DEVE SER DEVIDO À DISPOSIÇÃO DO LÍQUIDO	1,38

Porta de saída das exportações brasileiras



Posicionamento no mundo

MAIOR COMPLEXO PORTUÁRIO DA AMÉRICA LATINA

REMESSAS PARA MAIS DE 200 PAÍSES

MAIS DE 800 DESTINOS DE MERCADORIAS

TOP 45 EM MOVIMENTAÇÃO MUNDIAL DE CONTÊINERES

Estrutura portuária

25 km DE COMPRIMENTO DO CANAL

55 TERMINAIS DE CARGA

61 BARRIOS DE ATRACAÇÃO

6 TERMINAIS DE USO PRIVADO

15,5 km² DE ÁREA SECA

Nos últimos dez anos, enquanto a média de crescimento do PIB foi de 1,1% ao ano, o porto de Santos registrou aumento médio anual de 4,9% e tem movimentado cerca de 150 milhões de toneladas por ano, próximo de sua capacidade plena. A projeção conservadora é de que esse volume chegue a 200 milhões de toneladas até 2030.

O decreto publicado nesta quinta confirma a competência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para cuidar da execução e acompanhamento das medidas de desestatização do empreendimento, além de estabelecer que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados pelo BNDES e que cabe ao Ministério da Infraestrutura coordenar e monitorar as medidas de desestatização, “incluída a competência para validar os produtos parciais e finais dos estudos a serem conduzidos pelo BNDES”.

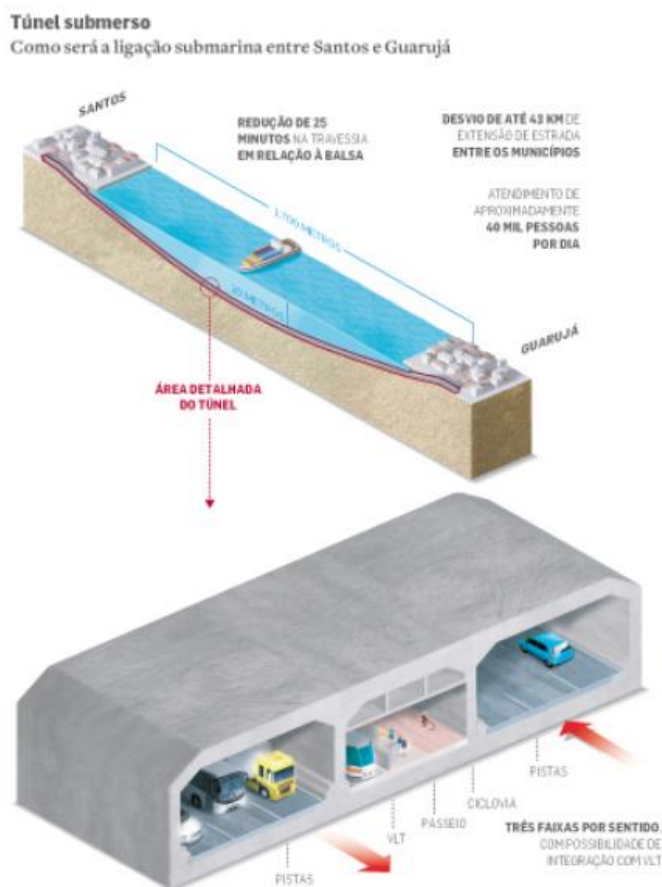


O novo gestor privado do porto de Santos terá de assumir a construção de um túnel submerso que vai ligar as cidades de Santos e Guarujá Foto: Rafael Arbex/Estadão

Em texto distribuído à imprensa, a Secretária-Geral da Presidência afirma que, “com a privatização, espera-se a promoção da expansão, da modernização e da otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram o Porto e suas instalações, a garantia da modicidade das tarifas e preços praticados no

setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários, além de estimular a modernização e o aprimoramento da gestão do Porto e de suas instalações, a valorização e a qualificação da mão de obra portuária e a eficiência das atividades prestadas”.

Túnel entre Santos e Guarujá



O texto não fala em prazos, mas informa que “há ainda previsão de que a privatização viabilize investimentos de quase três bilhões de reais para a execução de túnel de ligação entre as cidades de Santos-SP e Guarujá-SP”.



Uma das principais obras que o novo gestor privado do porto de Santos terá de assumir é a construção de um túnel submerso que vai ligar as cidades de Santos e Guarujá. Hoje, esse caminho é feito por estrada, em um trecho de 43 quilômetros de extensão. Outra opção é cruzar os municípios por meio de uma balsa. Já o túnel submerso terá apenas 1,7 quilômetros de extensão.

O valor desta obra está estimado em R\$ 2,9 bilhões e foi incluído como uma das exigências do leilão. Ainda não há prazo específico para início e conclusão da obra, mas esse cronograma será definido até a publicação do edital, no fim do ano.

Pelo projeto de engenharia, o túnel será construído em uma profundidade de 20 metros no canal de Santos. Dessa forma, não vai comprometer o tráfego de navios no local, onde o calado chegará a, no máximo, 17 metros – hoje essa profundidade é de 15 metros. Estão previstas três faixas por sentido, além de integração com veículo sob trilhos (VLT), ciclovia e passagem urbana. Uma vez pronta, a estrutura deverá ser utilizada por aproximadamente 40 mil pessoas por dia.

“Há uma preocupação de garantir a mobilidade urbana, em melhorar a qualidade de vida da população. Não se trata apenas de garantir estruturas internas do porto, mas sim de melhorar essa relação portuária com a cidade”, diz Rafael Furtado, secretário substituto de fomento, planejamento e parcerias do Ministério da Infraestrutura.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2022

PAÍS GERA 277,9 MIL EMPREGOS COM CARTEIRA ASSINADA EM JUNHO, DIZ MINISTÉRIO DO TRABALHO

Resultado do mês passado representa recuo em relação ao mesmo mês de 2021; no acumulado do primeiro semestre, as vagas formais criadas neste ano também são menores do que as geradas no ano passado

Por Redação

BRASÍLIA - A economia brasileira criou 277.944 empregos com carteira assinada em junho deste ano, informou nesta quinta-feira, 28, o Ministério do Trabalho e da Previdência Social.

O Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) trata apenas do mercado formal, com carteira. Já o mercado de trabalho brasileiro é formado, na sua maior parte, pelo trabalho informal - daí a diferença com os números do IBGE.

O resultado do mês passado decorreu de 1.898.876 de admissões e 1.620.932 de demissões. O número de junho deste ano é menor do que o verificado no mesmo mês de 2021, houve abertura de 317,8 mil vagas com carteira assinada.

O mercado financeiro já esperava um novo avanço no emprego no mês, mas o resultado veio acima da maioria das estimativas de analistas consultados pelo Projeções Broadcast. As projeções eram de abertura líquida de 200 mil a 300 mil vagas em junho, com mediana positiva de 234 mil postos de trabalho.

No primeiro semestre de 2022, o saldo do Caged já é positivo em 1.334.791 de vagas. O número representa recuo na comparação com o mesmo período de 2021, quando foram criadas 1,48 milhão de vagas.

O ministro do Trabalho e Previdência, José Carlos Oliveira, afirmou que o resultado do primeiro semestre se aproxima da meta de 1,5 milhão de vagas apresentada em janeiro pelo governo. Segundo Oliveira, a tendência é de que mais empregos sejam criados no segundo semestre. “No segundo semestre a economia aquece e devemos gerar mais empregos”, disse.



Dados do Caged compreendem apenas o mercado formal de trabalho Foto: Amanda Perobelli/Reuters

Desde 2020, o uso do Sistema do Caged foi substituído pelo Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas (eSocial) para as empresas, o que traz diferenças na comparação com resultados dos anos anteriores.

Os dados do Caged podem ser revisados até um ano após novas demissões e contratações. No ano passado, no fim de janeiro, o Ministério da Economia

divulgou que em 2020 as admissões haviam superado as demissões em 142.690 empregos no ano passado. Em novembro, porém, depois das revisões, os dados apontaram para destruição de 191.502 vagas, ao contrário do que o governo alardeou durante todo o ano.

Setores

A abertura líquida de 277.944 vagas de trabalho com carteira assinada em junho foi novamente puxada pelo desempenho do setor de serviços no mês, com a criação de 124.534 postos formais, seguido pelo comércio, que abriu 47.176 vagas.

Já a construção civil gerou 30.257 vagas em junho, enquanto houve um saldo de 41.517 contratações na indústria geral. Na agropecuária, o saldo líquido foi positivo em 34.460 vagas no mês.

No sexto mês do ano, todas as 27 Unidades da Federação obtiveram resultado positivo no Caged. O melhor desempenho foi novamente registrado em São Paulo, com a abertura de 80.267 postos de trabalho. Já o menor saldo foi o de Roraima, que registrou a criação de 529 vagas em junho.

O salário médio de admissão nos empregos com carteira assinada chegou a R\$ 1.922,77 no mês, com alta real de R\$ 12,99. / COM BROADCAST

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2022

LUCRO DA PETROBRAS CRESCE 26,8% E ATINGE R\$ 54,3 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE

Resultado ficou acima do esperado pelo mercado; no primeiro semestre, o lucro acumulado soma R\$ 98,8 bilhões

Por Denise Luna e Gabriel Vasconcelos

RIO - A Petrobras anunciou nesta quinta-feira, 28, um lucro líquido de R\$ 54,3 bilhões entre abril e junho deste ano, com uma alta de 26,8% frente ao mesmo período de 2021. O resultado é o segundo maior da histórica da companhia, abaixo apenas dos R\$ 59,9 bilhões registrados no último trimestre de 2020. O bom desempenho da petroleira vem na esteira da alta das cotações do petróleo no mercado internacional, que permitiu que a companhia apurasse melhores resultados com a venda de combustíveis no Brasil e com as exportações de petróleo bruto.

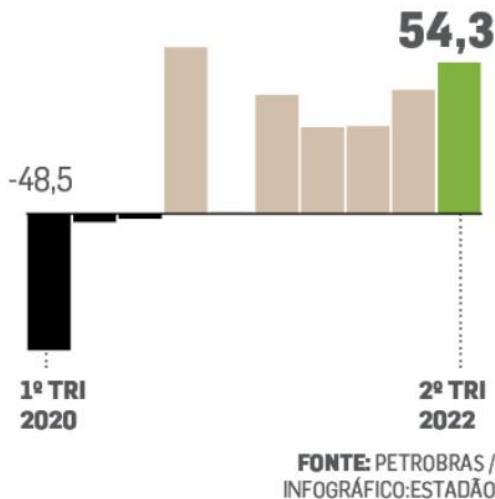
Além do mega reajuste feito em meados de março, que influenciou as contas do segundo trimestre, a companhia promoveu ainda uma alta no preço do óleo diesel novamente no início de maio. Com isso, a Petrobras fechou o semestre contabilizando um lucro de R\$ 98,8 bilhões, um salto de 124,6% em relação ao igual período do ano anterior.

Em nota, a companhia explica que também para o resultado positivo o acordo com sócios em campos no pré-sal de Sépia e Atapu, na Bacia de Santos, que rendeu R\$ 14,2 bilhões.

PREJUÍZO E LUCRO

Desempenho financeiro da Petrobras

EM BILHÕES DE REAIS POR TRIMESTRE



A receita de vendas no período subiu 54,4%, para R\$ 170,9 bilhões, frente ao segundo trimestre de 2021, e 20,7% em relação ao primeiro trimestre deste ano. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações), que mede a capacidade de geração de caixa da companhia, teve alta de 58,6% contra o segundo trimestre do ano passado e avanço de 26,4% em relação ao trimestre anterior, atingindo a marca de R\$ 98,2 bilhões.

Os recentes bons resultados da petroleira vêm sendo criticados duramente pelo presidente da República, Jair Bolsonaro, que já trocou o comando da estatal quatro vezes ao longo dos seus três anos e meio de mandato. Mas, hoje, foram anunciados no mesmo dia em que a companhia anunciou a segunda queda no preço da gasolina este mês.

No comando da Petrobras desde o final de junho, Caio Paes de Andrade, tem sido beneficiado pela recente trajetória de queda da cotação do petróleo no mercado internacional.

Em carta divulgada junto ao relatório financeiro, o diretor financeiro e de relacionamento com investidores, Rodrigo Araujo Alves, disse que o resultado da petrolífera entre abril e junho “mostra a resiliência e a solidez da companhia”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/07/2022

CONTAS DO GOVERNO FECHAM NO AZUL EM R\$ 14,4 BILHÕES EM JUNHO, MELHOR RESULTADO PARA O MÊS EM 11 ANOS

Em junho de 2021, quando os gastos com a pandemia da covid-19 estavam mais elevados, houve saldo negativo de R\$ 82,2 bilhões

Por Redação

BRASÍLIA - As contas do governo fecharam no azul em junho em R\$ 14,4 bilhões, o maior para o mês desde 2011, quando o saldo positivo atingiu R\$ 20,24 bilhões (valor corrigido pela inflação). A série histórica do Tesouro começa em 1997.

Os números foram divulgados nesta quinta-feira, 28, pelo Tesouro Nacional. Em junho de 2021, quando os gastos com a pandemia da covid-19 estavam mais elevados, houve saldo negativo de R\$ 82,2 bilhões.

A última vez que o governo federal registrou saldo positivo em junho foi em 2013, quando o superávit foi de R\$ 1,4 bilhão (descontada a inflação).

Apesar da arrecadação recorde em junho, que somou R\$ 181 bilhões e foi a maior para o mês desde 2011, ao descontar os gastos do governo federal o resultado foi deficitário.

O superávit do mês passado foi inclusive maior do que a maioria das expectativas do mercado financeiro, de saldo positivo de R\$ 12,7 bilhões, de acordo com levantamento do Projeções Broadcast junto a 25 instituições financeiras.

Primeiro semestre



Ainda de acordo com o Tesouro Nacional, as contas do governo fecharam o primeiro semestre com superávit primário de R\$ 56,5 bilhões (valor corrigido pela inflação), o melhor resultado desde 2013, considerando valores corrigidos pela inflação. Em termos nominais, foi o melhor resultado para o primeiro semestre desde 2011. Em igual período do ano passado, esse mesmo resultado era negativo em R\$ 53,568 bilhões.

Em 2022, o governo está autorizado a fechar o ano com déficit primário de até R\$ 170,5 bilhões. Essa é a meta fiscal deste ano, definida pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Segundo o secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle, há possibilidade real de as contas fecharem no azul em 2022, o que seria o primeiro resultado positivo desde 2013. Oficialmente, no entanto, a expectativa atual da pasta é de déficit primário de R\$ 59,354 bilhões.

O secretário avaliou que a expectativa de pagamento de dividendos das estatais este ano é maior do que a prevista no último relatório bimestral de receitas e despesas, que é conservador. Além disso, a arrecadação geral tem surpreendido todos os meses. “Estamos entrando nos trilhos e voltando para os resultados fiscais pré-crise de 2015.”

Antecipação não é pedalada, diz secretário

Valle defendeu o pedido do governo de pagamento antecipado de dividendos das estatais e refutou que o pedido de antecipação de dividendos das estatais seja uma “pedalada fiscal”.

Para entregar as contas do governo no último ano do mandato do presidente Jair Bolsonaro no azul, o Ministério da Economia pediu a Petrobras, Caixa, BNDES e Banco do Brasil que antecipem o pagamento de dividendos à União.

Para Valle, o pedido é comum e uma prática de mercado. Segundo o secretário, não há comprometimento do resultado primário de 2023, uma vez que, se mantida a prática, o fluxo de receitas vai continuar no ano que vem. No entanto, com a mudança, parte dos dividendos que seriam pagos só no ano que vem vão ser antecipados para este ano.

“Refutamos que antecipação de dividendos seja similar a pedaladas. As estatais têm autonomia em suas políticas de investimentos, pedimos previsão de receitas. É comum que empresas tenham reservas, consultamos sobre esses valores”, disse. “Antecipação de dividendos é prática comum de mercado. É prática bastante defensável e não compromete resultado de 2023.”

Algumas estatais fazem as transferências dos dividendos de forma trimestral, que é o caso da Petrobras, enquanto outras pagam semestralmente. O governo pediu para a Caixa, Banco do Brasil e BNDES também fazerem os repasses trimestrais, o que possibilita receita extra este ano, com o pagamento dos valores referentes ao terceiro trimestre. Além disso, o governo também solicitou aumento do percentual de repasse, desde que respeitada a política de cada empresa.

Valle ainda comentou ainda que a antecipação de dividendos tem objetivo de reduzir a dívida pública, que tem custo elevado, além de ajudar o resultado primário. “Independentemente de antecipação de dividendos, estamos com boa trajetória fiscal.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2022

WHITE MARTINS SE PREPARA PARA DISPUTAR DEMANDA DE HIDROGÊNIO VERDE NO MUNDO

Presidente da empresa diz que o Brasil tem tudo para ser um dos principais protagonistas dessa corrida e pode sair na frente de países vizinhos devido à produção em larga escala de energia renovável

Por Denise Luna

Rio - A partir do ano que vem, o Brasil poderá começar a disputar o mercado global de hidrogênio verde e a White Martins se prepara para esse momento, informa o presidente da empresa para América do Sul, Gilney Bastos. Em entrevista ao Broadcast, o executivo diz que o País tem tudo para ser um dos principais protagonistas dessa corrida e pode sair na frente de países vizinhos devido à produção em larga escala de energia renovável.

A White Martins está há 110 anos no mercado brasileiro de gases industriais e inaugurou recentemente duas plantas para atender a indústria de papel e celulose. Além disso, conta Bastos, ampliou a atuação no agora valorizado Gás Natural Liquefeito (GNL) ao comprar no fim do ano passado a fatia da Petrobras na Gás Local.



Planta da White Martins em Paulínea, São Paulo; Empresa ampliou a atuação no segmento de GNL e comprou no fim de 2021 a fatia da Petrobras na Gás Local Foto: Nerivelton Araújo/AAN

“Se o hidrogênio verde se consolidar com 30% do mercado global de energia, isso vai ser uma coisa brutal. Isso é sonho? Não sei. Mas foi assim com a energia eólica e a solar. Hoje, essas fontes são as segunda e terceira maiores fontes de geração de energia no Brasil e há 10 anos não eram nada”, avalia Bastos.

A expectativa do executivo é de que já no próximo ano, passado o inverno do hemisfério norte, a demanda de países da Europa por hidrogênio verde comece a gerar negócios. Ele explica que a guerra entre Rússia e Ucrânia “deu uma atrasadinha” no desenvolvimento do combustível, mas assegura que o processo está em andamento e, assim que o velho continente atravessar o inverno - quando terá que voltar a usar energia nuclear e de térmicas a carvão por conta da suspensão do envio de gás natural pela Rússia -, o interesse pelo hidrogênio verde deve deslanchar.

“Temos que ter comprador e vemos um movimento muito grande na Alemanha tentando ser protagonista [da demanda de hidrogênio verde] na Europa. Mas a guerra teve um papel duro porque está todo mundo preocupado com o inverno agora, não vai dar tempo de construir uma planta de hidrogênio, isso leva dois, três anos”, explica.

Memorandos assinados

Para estar pronta quando o mercado se abrir, a White Martins assinou três memorandos de entendimentos no Brasil e poderá assinar outros, segundo Bastos. “Não temos limitação”, diz. O caixa da companhia está forte após a troca de controle da Praxair pela Linde, maior empresa de gás industrial do mundo, após uma fusão concluída em 2019. Os acordos no Brasil foram assinados pela White Martins com os governos do Ceará, do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul, assim como com o Porto de Pecém (CE) e o Porto do Açu (RJ).

“Todos os memorandos tem seu diferencial de competitividade, mas todos eles estão andando bem. Hidrogênio é um mercado muito aquecido, muito agitado, e o Brasil tem uma possibilidade muito grande de ser protagonista nisso. Não temos limitador, temos muito a oferecer”, diz.

Consórcios

Ele afirma que, para disputar o mercado global, é preciso montar consórcios, uma vez que é necessário um fornecedor de energia limpa, outro de eletrolisador, outro de nitrogênio se for gerar amônia e alguém para consolidar todas as pontas.

“Esses memorandos são para juntar essas partes e buscar competitividade para disputar a demanda”, informa. Ele prevê que o mercado de hidrogênio deve se consolidar nos próximos 10 anos e pode se tornar o principal negócio da empresa devido à escala que pode alcançar no mundo. O Brasil ainda tem a vantagem de ter um grande mercado consumidor interno.



GNL

Mas os olhos da White Martins também estão voltados para o desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, após a aprovação de um novo marco legal no ano passado. No fim de 2021, a empresa comprou a fatia da Petrobras na distribuidora de Gás Natural Liquefeito (GNL) Gás Local, após uma parceria bem sucedida de 15 anos com a estatal. Segundo Bastos, as perspectivas são de expansão da companhia que leva gás natural onde não existem gasodutos.

“Estamos entendendo esse novo mercado para saber se é viável uma expansão, não tenho plano concreto ainda, mas temos uma intenção. Estamos vendo esse mercado evoluindo positivamente e talvez seja o momento de pensar na expansão de capacidade. Diria que temos a intenção forte e vamos anunciar alguma coisa neste ano ou no ano que vem”, prevê.

Apesar do valor do GNL ter disparado pela pressão da demanda, Bastos afirma que o preço da empresa consegue ser competitivo no mercado interno porque atende contratos já em vigor. “Qualquer empresa que esteja precisando de excedente porque está comprando no mercado spot (à vista) está pagando mais caro. O preço do GNL aumentou mais de dez vezes, tem gente já pagando US\$ 40 por milhão de BTUs, quando nos Estados Unidos até pouco tempo custava US\$ 3, US\$ 3,5 dólares. No Brasil custava US\$ 8, US\$ 9 e chegava no porto a US\$ 10”, completa.

Papel e celulose

Outra rota tomada pela empresa é impulsionada pela indústria de papel e celulose, um setor em franco crescimento puxado pela indústria de entregas em domicílio (delivery) e pela maior urbanização da China. Em menos de um ano, a White Martins já inaugurou duas plantas de gases para atender a expansão do setor.

Em 2021, a empresa entregou uma nova planta com capacidade total de produção de 240 toneladas de oxigênio por dia para uma indústria em Lençóis Paulista, no interior de São Paulo, para fornecer à Bracell. Em março deste ano, inaugurou no Triângulo Mineiro uma nova planta de separação de ar dedicada à produção e ao fornecimento de gases industriais para atender a LD Celulose. Em 2021, a produção de oxigênio destinado ao segmento de papel e celulose cresceu 14% em relação a 2020. Além de oxigênio, são produzidos e comercializados para este setor argônio, acetileno, nitrogênio e CO₂. Para 2022, a companhia projeta aumento de 12% na produção de gases voltados às indústrias deste segmento.

Centro-Oeste e agronegócio

A empresa começou em junho a construir uma nova planta no Mato Grosso do Sul com capacidade de produção de 260 toneladas de oxigênio por dia, ampliando o fornecimento para o Centro-Oeste com a maior planta da companhia na região. A nova fábrica vai atender a Suzano, mas o excedente da produção será aproveitado por outras indústrias da região.

“A planta de oxigênio que estamos colocando lá é muito grande, é um projeto de R\$ 150 milhões e vai servir não apenas para abastecer a indústria específica (Suzano), mas todo excedente de oxigênio vai para hospitais, o nitrogênio e o argônio para indústrias que se estabelecem ali pelo próprio agronegócio, como empresas de silos. Não será voltada apenas para o papel”, informa Bastos.

Segundo o executivo, o agronegócio está ajudando a industrializar a região Centro-Oeste em direção ao Norte do País, já que atraem outras empresas pela distância do frete que também usam os gases da companhia. Levados à forma líquida por temperaturas negativas que chegam a 190 graus e uma alta pressão, os gases produzidos pela White Martins nessa planta serão comercializados também com hospitais, construção civil, construção de silos, com o próprio agronegócio, entre outros.

“As pessoas às vezes não entendem porque o agronegócio traz industrialização. Traz porque necessariamente pela distância, pelo frete, as empresas que atendem o agronegócio vão se

instalando lá. São empresas de silos, de trator, de colheitadeira, de manutenção de peças. Então vemos uma industrialização nesse rumo, do Sul para o Oeste de São Paulo e Centro- Oeste, chegando à Rondônia”, informa Bastos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/07/2022

VALE E SÓCIOS VENDEM SIDERÚRGICA NO CEARÁ PARA A ARCELORMITTAL POR US\$ 2,2 BILHÕES

CSP, localizada no Ceará, é uma parceria da gigante brasileira com a Posco e a Dongkuk; dinheiro será usado para saldar a dívida líquida do negócio, que atualmente é de US\$ 2,3 bilhões; transação marca saída da mineradora do setor siderúrgico

Por Luisa Laval e Fernanda Guimarães

A mineradora brasileira Vale informou nesta quinta-feira, 28, que assinou, em conjunto com seus sócios Posco e Dongkuk, um acordo vinculante com a alemã ArcelorMittal, a maior siderúrgica do mundo, para a venda da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP). O valor da transação é de aproximadamente US\$ 2,2 bilhões, que será utilizado para o pagamento antecipado do saldo da dívida líquida da companhia, hoje em aproximadamente US\$ 2,3 bilhões. A venda marca a despedida da mineradora brasileira do setor siderúrgico.

A conclusão da transação está sujeita às aprovações corporativas e regulatórias usuais, incluindo pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Segundo a ArcelorMittal, a aprovação é esperada até o fim de 2022. No mercado circulou que outras siderúrgicas, como Gerdau e CSN, chegaram a analisar a compra da CSP.



*Vista aérea da Companhia Siderúrgica do Pecém; Vale informou que assinou um acordo vinculante com a ArcelorMittal para a venda de suas respectivas participações na Companhia Siderúrgica do Pecém
Foto: Divulgação*

A CSP faz parte de um pacote de siderúrgicas que receberam investimentos da Vale, durante a gestão de Roger Agnelli, falecido em 2016, executivo que promoveu uma grande onda de diversificação na companhia. O investimento em siderurgia era muito defendido pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva e gerou muita polêmica no mercado, algo que na época

foi entendido como ingerência na companhia.

A Vale, na época, teve investimentos em quatro siderúrgicas, que foi se desfazendo ao longo do tempo. Em 2016, por exemplo, vendeu também para a TyssenKrupp sua participação minoritária na CSA, que poucos anos depois foi vendida integralmente para a argentina Ternium.

Para o analista da Guide Investimentos, Rodrigo Crespi, a venda da siderúrgica está dentro da estratégia da companhia de sair de siderurgia e se focar em seu negócio principal que é a mineração. “Essa é uma linha estratégica que a Vale tem seguido”, comenta.

Fundada em 2008, no Ceará, a CSP é uma joint venture entre a Vale (50%), Dongkuk (30%) e Posco (20%) e tem capacidade instalada de três milhões de toneladas de placas de aço por ano. “Esta transação reforça a estratégia da Vale de simplificação de portfólio, com foco nos principais negócios e oportunidades de crescimento, pautados pela alocação de capital disciplinada”, diz a mineradora.

Estratégia da ArcelorMittal

Já a ArcelorMittal diz que a aquisição traz diversos benefícios estratégicos para a ArcelorMittal, incluindo o potencial de ampliar a posição da empresa na indústria siderúrgica brasileira, que tem potencial de alto crescimento e capitalizar o significativo investimento planejado de terceiros para formar um hub de eletricidade limpa e de hidrogênio verde em Pecém.

A empresa diz ainda que pode adicionar a capacidade de produção de placas de alta qualidade e com competitividade em termos de custo, com o potencial de fornecer placas dentro do grupo ou de vender nas Américas do Norte e do Sul.

O negócio também deve permitir novas expansões por parte da ArcelorMittal, como a opção de adicionar capacidade de siderurgia primária (incluindo redução direta de minério de ferro - DRI) e capacidade de laminação e acabamento. A empresa estima capturar mais de US\$ 50 milhões de sinergias identificadas, incluindo despesas com vendas, gerais e administrativas (SG&A), compras e otimização de processo

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/07/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

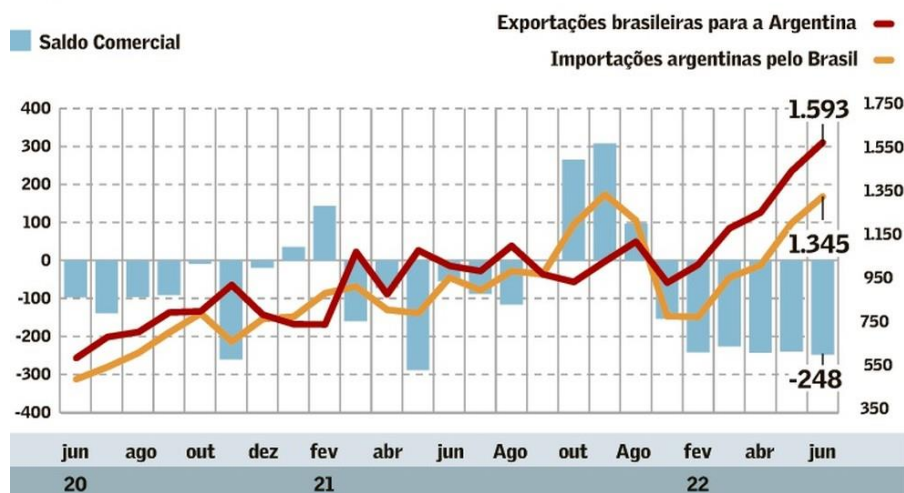
CRISE ARGENTINA SINALIZA QUEDA DE EXPORTAÇÃO

Frente à escassez de dólares que a economia argentina enfrenta, a perspectiva dos analistas é de redução de 20% do volume das vendas brasileiras aos hermanos nos próximos meses

Por Marsílea Gombata — De São Paulo

Comércio bilateral deve sofrer novo revés

Em US\$ milhões



Fonte: Abeceb, com base nos dados do Ministério da Economia do Brasil

O recrudescimento da crise na Argentina deve respingar no Brasil, com previsões negativas para o comércio exterior entre os países. Frente à escassez de dólares que a economia argentina enfrenta, a perspectiva dos analistas é de redução de 20% do volume das vendas brasileiras ao vizinho nos próximos meses.

Em junho, o Brasil exportou US\$ 1,5 bilhão (FOB) para a Argentina, uma alta de 55,1% na comparação com o mesmo mês do ano passado. Em volume, as vendas para o Brasil foram 31,3% maior do que em junho do ano anterior.

No primeiro semestre, o Brasil exportou US\$ 7,5 bilhões para a Argentina, ante US\$ 5,6 bilhões da primeira metade de 2021, crescimento de 33,3%. Em volume, tratou-se de alta de 12,4%. O Brasil hoje responde por quase 20% das importações da Argentina e pelo terceiro maior déficit comercial do país, atrás da China e dos EUA.

No acumulado do ano até junho, o maior crescimento das exportações brasileiras foi para a Argentina, com alta de 12,4%. As importações totais da Argentina cresceram em junho 44,6%, devido à alta de 26,4% dos preços e de 14,6% do volume, segundo a consultoria Abeceb, atingido recorde histórico de US\$ 8,5 bilhões. Esse cenário, contudo, não deve se manter.

“A tendência era de aprofundamento do déficit comercial com o Brasil, mas não devemos ver isso até o fim do ano”, afirma Soledad Pérez Duhalde, diretora da consultoria Abeceb, em Buenos Aires. “A perspectiva é que isso se reduza por causa das restrições às importações. Vamos importar menos e continuar exportando o mesmo.”

Segundo a economista, esse cenário indica que a Argentina terá de conduzir a relação bilateral com o Brasil com cautela para administrar seu balanço de pagamentos. “Hoje claramente não há uma boa relação. Vai depender do que ocorrerá nas eleições de outubro”, acrescenta. “Além disso, prevemos que o Banco Central da Argentina estenderá as restrições. Portanto, não é um problema que se resolve no curto prazo.”

Relatório da Abeceb mostra que a corrente de comércio entre os países chegou a US\$ 2,9 bilhões em junho. A cifra é a mais alta para junho desde 2013 e representa crescimento de 46,8% na variação interanual. O déficit da Argentina com o Brasil ficou em US\$ 248 milhões (ver gráfico), pelo crescimento de 55% das importações ante alta de 38,2% das exportações.

Dentre os principais produtos vendidos para a Argentina em junho estão combustíveis de petróleo e minerais betuminosos, veículos de passageiros e autopeças.

“As exportações do Brasil para a Argentina deram um pulo maior em junho. Houve crescimento forte em bens de capital, onde entram veículos que não são automóveis, cujas vendas cresceram 47,5%, e de bens duráveis, que tiveram crescimento de 54,5%”, afirma Lia Valls, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre). “Mas a crise se acentuando pode começar a reter isso.”

A perspectiva é que o volume das exportações brasileiras para a Argentina caia 20% por conta da crise no país vizinho, afirma José Augusto de Castro, presidente-executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Ele afirma que medidas de restrição cambial devem ter efeito sobre as vendas do Brasil e lembra que o setor automobilístico representa 40% das vendas brasileiras ao vizinho, seguido por calçados, que respondem por 1%. “Estimo que as restrições alcancem 20% das exportações do Brasil para a Argentina e do restante do mundo para a Argentina. Mas só vamos saber isso em dois ou três meses, quando as estatísticas começam a aparecer.”

Castro argumenta que a crise pode ser oportunidade para o Brasil recuperar espaço no mercado argentino. “Estamos acostumados com atraso de pagamento, enquanto um fornecedor europeu ou americano pensará duas vezes antes de vender para a Argentina.”

Andrés Borenstein, da consultoria Econviews, afirma que o BC argentino tem hoje US\$ 40 bilhões de reservas brutas e US\$ 3 bilhões de líquidas, ou seja, que excluem depósitos compulsórios, ouro e swap. “As exportações vinham voando, mas de julho em diante a história muda um pouco”, diz.

A Argentina não tem de onde tirar mais dólares, diz Soledad. O governo vem tomando medidas tentando conter as importações e para promover as exportações. “Mas não há mais taxas e cepos

(controle cambial) aos quais pode recorrer”, diz. Ela afirma que a crise é distinta da de 2018, porque hoje há menos margem de manobra.

No fim de junho, o Banco Central endureceu controles cambiais e anunciou a diretriz A7532, que dificulta o acesso a dólares a importadores, ao impor teto equivalente a 5% superior à média importada por mês em 2021 ou 70% superior à de 2020. Compras de energia e medicamentos ficam isentas. A medida foi anunciada para frear o que a vice-presidente Cristina Kirchner chamou de “festa das importações”.

Hoje o empresário na Argentina tem que ultrapassar três obstáculos para poder importar, diz Fernando Furci, gerente geral da Câmara de Importadores da República Argentina. Além da questão cambial, há uma lista de requisitos administrativos e financeiros.

“O ritmo do comércio nos próximos meses pode sofrer desequilíbrios, e não apenas com o Brasil”, diz. A diferença é que efeitos com o Brasil aparecem rapidamente, diz. Com a União Europeia pode levar 40 dias, com a China, 60, diz. Mas com o Brasil é quase imediato, pois o transporte é rápido.

Ele conta que as expectativas do empresário argentino hoje não são boas, e isso gera incerteza.

“Estamos atravessando uma das piores fases. Os empresários não sabem qual vai ser seu custo de reposição, se haverá reposição, como se moverão financeiramente no futuro. Por isso tomam posições conservadoras, revisando preços, cuidando de estoques, buscando ferramentas financeiras para comprar no exterior”, diz, ao lembrar que 86% do que a Argentina importa vai para a indústria. “Esses desequilíbrios têm efeito na produção e quem acaba pagando esses custos são os argentinos.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2022

PAÍS JÁ TEM 54 PROJETOS EÓLICOS PARA O MAR

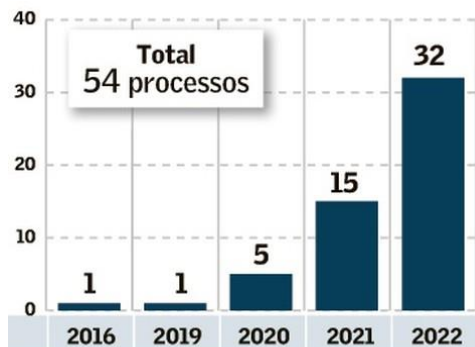
Propostas para geração de energia na costa marítima (offshore) totalizam capacidade de 133,3 gigawatts (GW) de potência

Por Inaldo Cristoni — Para o Valor, de São Paulo

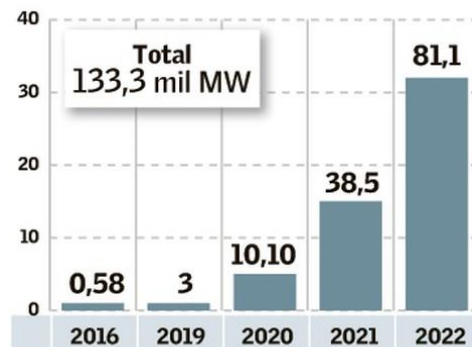
Interesse crescente

Evolução da demanda do licenciamento por eólicas offshore

■ Número de processos



■ Potência - em mil MW



Fonte:

Até o mês de abril, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) recebeu pedidos de licenciamento ambiental para 54 projetos de complexos eólicos de geração de energia na costa marítima (offshore), que totalizam capacidade de 133,3 gigawatts (GW)



de potência. O total de energia a ser gerada nos empreendimentos corresponde a quase 70% da capacidade atual de geração de todo o sistema elétrico nacional, que é de 200 GW. Desse montante, 84% são oriundos de fontes renováveis, conforme Eduardo Raffaini, sócio-líder dos setores de óleo e gás, químico e industrial da Deloitte.

Entretanto, a geração offshore tem potencial para chegar a 967 GW em locais onde a profundidade da água é de até 50 metros, a velocidade dos ventos atinge sete metros por segundo e as torres dos aerogeradores estão a uma altura de 100 metros, relata Raffaini, citando estudos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Entre os projetos submetidos à apreciação do Ibama figuram os da Ocean Winds, joint venture formada entre a Engie Brasil e a EDP Renováveis. A companhia manifestou interesse em erguer cinco complexos eólicos offshore com 15 GW de capacidade no Piauí, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul.

Os projetos estão em fase inicial e, por isso, não é possível estimar o volume de investimento necessário para sua implementação. "Ainda levará um tempo para a cadeia de fornecimento de bens e serviços se preparar para atuar no Brasil", justifica Gil Maranhão Neto, diretor de comunicação e responsabilidade social corporativa da Engie Brasil.

O potencial de geração eólica na costa brasileira atraiu também grandes empresas do setor de óleo e gás, muitas delas com expertise no desenvolvimento de projetos offshore no exterior. É o caso da Equinor Brasil Energia, com matriz na Noruega e operação local há aproximadamente 20 anos.

A empresa informa que busca autorização para complexos eólicos que somam 14,5 GW de potência instalada. Além de empreendimentos no Rio de Janeiro e Espírito Santo (4 GW), está "avaliando outros cinco projetos no Ceará, Piauí, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul, que teriam capacidade instalada de 10,5 GW".

A maioria dos pedidos de licenciamento foi apresentada a partir de janeiro, quando da publicação do Decreto 10.946 com as diretrizes gerais da cessão de uso das áreas destinadas à geração eólica offshore. O Ministério das Minas e Energia tem até o final do ano para soltar portaria regulamentando, entre outros pontos, os critérios que nortearão esse processo. Segundo Ana Karina Souza, sócia de energia do escritório Machado Meyer Advogados, existe a expectativa de realização de uma consulta pública para que sugestões sejam acrescentadas à minuta da portaria. "É importante que haja um debate aberto e transparente para alinhar as regras", destaca.

Uma vez concluída a etapa de regulamentação, os projetos poderão ser licenciados pelo Ibama. A estimativa é de que as primeiras usinas eólicas entrarão em operação no mar antes de 2030. Para destravar o setor offshore será necessário, ainda, licitar as áreas para o desenvolvimento dos projetos e, posteriormente, realizar leilões de compras de energia no mercado regulado.

O Plano Decenal de Expansão de Energia 2030 elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) incluiu a tecnologia eólica offshore como uma das fontes de geração. A projeção é adicionar 56 GW de potência instalada ao sistema elétrico nacional até o fim da década. Desse total, 17 GW são oriundos de usinas que operam em terra (onshore) e no mar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2022

PEMEX VÊ LUCRO LÍQUIDO DISPARAR NO 2º TRI COM MAIOR PRODUÇÃO E PREÇOS DO PETRÓLEO

As vendas subiram 89% na comparação anual, a US\$ 32,8 bilhões, e o lucro operacional totalizou US\$ 12,9 bilhões, quase cinco vezes mais que há um ano

Por Dow Jones — Cidade do México



A dívida líquida da Pemex ao fim de junho era de US\$ 108,1 bilhões, mesmo valor do primeiro trimestre — Foto: Reprodução/Centro Mexicano de Derecho Ambiental

A Pemex, estatal mexicana do setor de petróleo e gás, divulgou nesta quinta-feira um aumento substancial em seu lucro no segundo trimestre, apoiado em uma maior produção e nos preços da commodity no mercado internacional.

A companhia registrou um lucro de US\$ 6,57 bilhões entre abril e junho, nove vezes mais do que no mesmo período de 2021, afirma a estatal.

As vendas subiram 89% na comparação anual, a US\$ 32,8 bilhões, e o lucro operacional totalizou US\$ 12,9 bilhões, quase cinco vezes mais que há um ano.

A produção de petróleo no segundo trimestre subiu 1,1%, a 1,76 milhão de barris por dia, com produção de novos campos tendo média de 389 mil barris por dia. A produção de gás subiu 5,3%, a 3,85 bilhões de metros cúbicos por dia.

O preço médio do petróleo realizado pela Pemex subiu 64% em um ano, a US\$ 105,34 por barril, o que a Pemex atribuiu, em parte, às incertezas sobre a disponibilidade do petróleo russo e um aumento menor que o esperado na produção mundial.

A estatal refinou 20% mais petróleo do que no segundo trimestre do ano passado, a 796 mil barris por dia, mas menos que os 822 mil barris por dia no primeiro trimestre deste ano.

Dona de uma alta dívida, tendo recebido ajuda significativa do governo mexicano para cumprir com suas obrigações, disse que quitou todas as pendências previstas para o segundo trimestre e prevê usar só o seu próprio dinheiro para pagar dívidas do restante do ano.

A dívida líquida da Pemex ao fim de junho era de US\$ 108,1 bilhões, mesmo valor do primeiro trimestre.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/07/2022

DINHEIRO PARA OBRA PÚBLICA 'TEM QUE APARECER', DIZ LULA A EMPRESÁRIOS NA CNT

"Eu não defendo um Estado empresário, eu defendo um Estado indutor", disse o petista
Por Daniel Rittner, Valor — Brasília



Ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva — Foto: Divulgação/Ricardo Stuckert

Sem mencionar a regra do teto de gastos, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou hoje que "tem que aparecer dinheiro" para ampliar obras públicas e melhorar a qualidade da infraestrutura no país.

"Eu não defendo um Estado empresário, eu defendo um Estado indutor", disse o petista, em discurso na Confederação Nacional do Transporte (CNT). Ele

lembrou dois episódios — a quebra do Lehman Brothers em 2008 e a pandemia em 2020 — em



que a injeção de recursos públicos na economia evitou, respectivamente, a quebra do sistema financeiro e uma recessão global sem precedentes. "O dinheiro que não existia apareceu."

Lula defendeu, em seguida, a ampliação de investimentos públicos. "Se nós quisermos dar um salto na infraestrutura deste país, o dinheiro tem que aparecer", disse o ex-presidente.

Para ele, tesoureiro "adora" dinheiro em caixa. "Mas dinheiro em caixa é bom transformado em obra, transformado em rodovia, ferrovia, porto e aeroporto", afirmou. Dirigindo-se a empresários do setor, concluiu: "Esperem que vocês vão ter uma grande surpresa".

Acompanhado pelo candidato a vice-presidente em sua chapa, Geraldo Alckmin (PSB), e pelo coordenador do programa de governo, Aloizio Mercadante, Lula recebeu um conjunto de propostas formuladas pela CNT aos presidentiáveis.

O diretor-executivo da entidade, Bruno Batista, apontou a necessidade de recomposição do orçamento público para projetos voltados ao aprimoramento da infraestrutura de transportes em todos os modais.

De acordo com ele, o investimento público em transportes está no patamar mais baixo dos últimos 20 anos e o custo logístico representa 12,3% do PIB, o dobro do verificado nos Estados Unidos. "Fazer o transporte de mercadorias no Brasil é caro, demorado e ineficiente", disse.

Batista defendeu melhorias nos sistemas hidroviários do Madeira e do Tietê, adequação das pistas de pouso e decolagem em 21 aeroportos regionais, construção e adequação de trechos em rodovias como a BR-101, a BR-153 e a BR-364.

Além de mais aportes públicos, a CNT pediu o avanço na agenda de concessões e privatizações, sem citar especificamente nenhum ativo. Também falou na importância de fortalecer o mercado de capitais como fonte complementar de recursos para os investimentos necessários.

A entidade empresarial propôs ainda tornar permanente a política de desoneração da folha de pagamentos e o Reporto (regime de incentivos tributários para desembolsos privados em portos e ferrovias), além de "ajustes" na política de preços dos combustíveis e esforço para aprovar medidas legislativas em tramitação, como o novo marco regulatório para mobilidade urbana.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2022

VENDA DA CSP PÕE FIM A SEIS DÉCADAS DE INVESTIMENTOS DA VALE NA FABRICAÇÃO DE AÇO

A Vale, que estreou na siderurgia em 1962 com uma participação na Usiminas, acaba de vender a Companhia Siderúrgica do Pecém

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

O negócio bilionário, de mais de US\$ 2 bilhões, anunciado hoje pela Vale de venda de sua participação na siderúrgica CSP (Companhia Siderúrgica do Pecém), localizada no Ceará, marca a saída completa da mineradora da siderurgia.

"É a primeira vez desde a década de 1960 que a Vale não tem nenhuma participação relevante em siderúrgicas", afirma Germano Mendes de Paula, professor-doutor da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e especialista na indústria do aço.

A companhia, uma estatal em ascensão, estreou no setor em 1962, participando do capital acionário da Usiminas, um projeto conduzido pela União em parceria com a japonesa Nippon Steel. A participação da Vale era de 9%.

“A estratégia de investimento da Vale na siderurgia brasileira pode ser dividida em três fases”, afirma Mendes de Paula. A primeira, nas décadas de 1960-70, tinha motivação comercial — venda de minério de ferro e prestação de serviços logísticos. Daí, sua participação em usinas em construção no país.



Companhia Siderúrgica do Pecém — Foto: Divulgação/Companhia Siderúrgica do Pecém

O segundo momento abrange a década de 1990. “Foi impulsionado por motivações comercial e financeira (utilização de debêntures da Siderbrás [antiga estatal do aço]”, diz o especialista. Envolveu também a participação em usinas em operação.

A terceira fase desses movimentos ocorre a partir da década de 2000 e aí o objetivo maior da companhia era de cunho comercial. Também foi motivada por estar presente em usinas que foram anunciadas naqueles anos.

Durante o governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), de 2003 a 2010, o então CEO da empresa, Roger Agnelli, sofreu bastante pressão para investir em vários projetos siderúrgicos. Os pedidos eram feitos diretamente por Lula.

A pressão vinha também de governadores estaduais. Especialmente do Pará, Maranhão e Ceará, além de Rio de Janeiro e Espírito Santo. Desses projetos, vingaram o da CSP — com as sul-coreanas Posco e Dongkuk — no Ceará, e o da CSA (no Rio), com a Thyssenkrupp.

Depois da Usiminas, o movimento seguinte da Vale foi a construção da então Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), ao lado do Porto de Vitória, em Serra (ES). No acordo de acionistas firmado em 1974, a Vale detinha 10% da CST.

Esse investimento foi impulsionado pela implantação, por parte da mineradora, de várias usinas de pelletização de minério de ferro junto ao porto — sendo três delas com acionistas estrangeiros, entre eles a italiana Finsider e a japonesa Kawasaki Steel.

Outra frente para o avanço da Vale, destaca Mendes de Paula, foi o processo de privatização das grandes siderúrgicas do país, controladas pela Siderbrás, que se deu entre 1991 e 1993.

A Vale aproveitou para converter debêntures da holding estatal (chamadas de moedas podres), que foram aceitas pelo seu valor de face, sem considerar o deságio, nos leilões de venda.

Ao final, a companhia passou a deter, logo após a privatização, participações relevantes: 9% na Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), por meio da subsidiária Docenave; 15% na CST; 15% na Usiminas e 5% na Açominas.

Mendes de Paula observa que a intenção primordial da Vale em atrair investimentos para a siderurgia local refere-se à venda de minério de ferro, bem como à prestação de serviços logísticos.

“Como se constata, em várias ocasiões, a Vale procurou fomentar a construção e/ou ampliação de usinas integradas, de tal forma a aumentar suas vendas de minério no Brasil. Depois vendeu a participação acionária”, destaca o especialista no setor.

Arranjos e desinvestimentos

Na CST, a mineradora ampliou sua participação quando os bancos Bozano, Simonsen e Unibanco venderam suas ações em 1996. Alguns anos depois, em 2003, adquiriu ações que pertenciam à Acesita. Logo a seguir, em 2004, se desfez de toda sua participação para a então Arcelor.



Na Usiminas, houve ampliação da fatia acionária em 1998. Uma década depois, na gestão Agnelli, a Vale vendeu sua participação para os demais acionistas — Nippon Steel e grupos Votorantim e Camargo Corrêa.

A participação na Açominas foi vendida aos outros acionistas do bloco de controle em 2000, que tinha à frente clube dos empregados e Gerdau.

Na CSN, a saída se deu via um processo de descruzamento societário, em 2001, que levou à saída de Benjamin Steinbruch (dono da siderúrgica) do capital da Vale, privatizada em 1997. Ao mesmo tempo, a mineradora transferiu sua parcela de ações para o fundo de pensão Valia.

Após vários anos de construção, a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) foi concluída em 2010 numa associação da ThyssenKrupp com a Vale. A participação original era marginal, de apenas 10%, como forma principal de garantir venda de minério.

Essa parcela acionária acabou ampliada, para 27%, em 2009, devido a acordo de aumento de capital para concluir a usina. Em 2016, a Vale vendeu sua fatia para a ThyssenKrupp quase que por valor simbólico. O grupo alemão, por sua vez, também decidiu sair do negócio e o vendeu para o grupo ítalo-argentino Ternium.

Foco em matérias-primas do aço

Na CSP, em Pecém, a mineradora também ficou apenas seis anos após início de operação, que ocorreu em 2016. O projeto nasceu com 50% da Vale, 30% da Dongkuk e 20% da Posco, maior siderúrgica da Coreia do Sul e uma das gigantes globais.

No exterior, a Vale já teve participações na argentina Siderar, desfeita em 2006 ao grupo Techint, e na California Steel Industries (50%), uma laminadora localizada nos Estados Unidos.

A mineradora se desfez de suas ações para a americana Nucor Corporation no ano passado, em transação concluída em fevereiro último por US\$ 436,7 milhões.

Agora, com o movimento de venda dos também 50% na CSP, a companhia não participa mais acionariamente em siderúrgicas no país. Ficou, com uns investimentos relativamente modestos em agregação de valor ao minério de ferro.

É o caso da Tecored, que está montando uma unidade em Marabá (PA), a qual visa produzir ferro primário (ferro-gusa) e não aço propriamente dito.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/07/2022

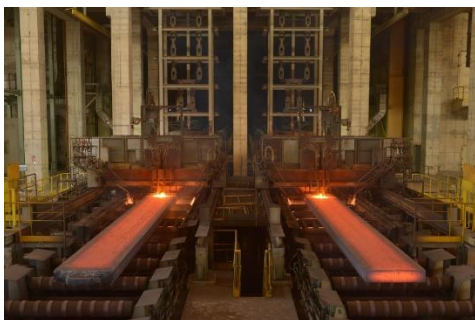
AQUISIÇÃO DA CSP É ESTRATÉGICA E CONSOLIDA LIDERANÇA DA ARCELORMITTAL NO BRASIL EM AÇO PLANO

A CSP vai se tornar a segunda unidade do grupo nesse segmento: hoje, opera a usina da ArcelorMittal Tubarão, em Serra (ES), apta a fazer 7,5 milhões de toneladas de placas por ano

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo

Ao firmar acordo de aquisição da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), no Ceará, o grupo ArcelorMittal, gigante na indústria do aço mundial, reforça sua posição de produtora de aços planos no Brasil, em produtos semi-acabados (placas) e laminados (chapas e bobinas a quente, a frio e material galvanizado).

Em comunicado, a companhia comandada pela família Mittal destacou vários pontos estratégicos na compra da siderúrgica brasileira, que foi fundada há 15 anos no complexo industrial e portuário de Pecém por Vale, Posco e Dongkuk.



Com a Companhia Siderúrgica do Pecém, a ArcelorMittal pode capturar mais de US\$ 50 milhões de sinergias identificadas — Foto: Divulgação/Companhia Siderúrgica do Pecém

A ArcelorMittal aponta, primeiramente, a incorporação de capacidade de 3 milhões de toneladas de produção de placas de alta qualidade e com competitividade em termos de custo, tendo potencial de fornecer placas dentro do grupo ou de vender nas Américas do Norte e do Sul.

A CSP vai se tornar a segunda unidade do grupo nesse segmento: hoje, opera a usina da ArcelorMittal Tubarão, em Serra (ES), apta a fazer 7,5 milhões de toneladas de placas por ano.

A companhia destaca ainda o aumento da sua posição no setor de aço brasileiro, “que tem potencial de alto crescimento” e investimentos de outros grupos para formar um hub de eletricidade limpa e de hidrogênio verde em Pecém.

Lista ainda novas expansões de capacidade de aço primário, incluindo tecnologia de redução de minério de ferro, a DRI, e de laminação e acabamento. Além disso, captura mais de US\$ 50 milhões de sinergias identificadas.

O fechamento da transação está sujeito a aprovações corporativas e regulatórias, inclusive aprovação do Cade (órgão antitruste brasileiro), com expectativa de sair até o final de 2022.

O grupo destaca que a CSP é um ativo de classe mundial de placas de alta qualidade a um preço competitivo, com instalações de última geração e que entrou em operação em 2016. Tem um alto-forno que faz 3 milhões de toneladas com acesso ao Porto de Pecém, a 10 km da usina, dentro da Zona de Processamento de Exportação do Brasil e é beneficiada por incentivos fiscais.

Lembra ainda que o Estado do Ceará busca desenvolver um hub de hidrogênio verde de baixo custo, no Pecém, com a Linde, empresa líder mundial de gases industriais e engenharia, além de energia, até 5GW, e 900 mil toneladas de hidrogênio verde em diversas fases.

Aditya Mittal, CEO da ArcelorMittal, afirmou, no comunicado: “Na CSP, estamos adquirindo um negócio moderno, eficiente, estabelecido e rentável, que irá melhorar ainda mais a nossa posição no Brasil e agrega valor imediato à ArcelorMittal”.

O executivo-chefe do grupo acrescentou que há um potencial significativo para descarbonizar o ativo, com o hub de hidrogênio verde de baixo custo que se busca implantar no Ceará.

A ArcelorMittal tem presença em 60 países e instalações siderúrgicas primárias em 16 países. Em 2021, teve receita de US\$ 76,6 bilhões e uma produção de aço bruto de 69,1 milhões de toneladas, além de 50,9 milhões de minério de ferro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/07/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

**FILA DE CAMINHÕES NO CENTRO DE SANTOS PREJUDICA O TRÂNSITO;
MOTORISTAS RECLAMAM DE PROBLEMAS NO ACESSO À BALANÇA**

Segundo a CET, uma equipe foi acionada para o congestionamento pela Guarda Portuária por volta de 6h desta quinta-feira (28).

Por g1 Santos



Acesso à balança quebrada gera filas no Centro de Santos, SP — Foto: Caroline Melo/ g1

Uma fila de caminhões se formou por ruas do Centro de Santos, no litoral de São Paulo, na manhã desta quinta-feira (28). O motivo, segundo caminhoneiros que estavam no congestionamento e apurado pela TV Tribuna, afiliada da Rede Globo, seria uma balança quebrada na área portuária da cidade.

De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de Santos, os agentes foram acionados pela Guarda Portuária por volta de 6h. Os caminhões faziam filas para acessar a balança Chave de Ouro, localizada na Rua João Otávio, no bairro Paquetá. A estação de passagem (para pesagem) pertence a uma empresa privada, de mesmo nome, e, segundo a Santos Port Authority (SPA), não é de responsabilidade da autoridade portuária.

A SPA ainda informou que a Companhia de Engenharia de Tráfego já está tomando providências no local e pode autuar a empresa responsável pela balança.

Segundo a CET, uma equipe se encontra auxiliando o trânsito em trechos das Ruas João Otávio e Amador Bueno. Já a Guarda Portuária, se encontra no cruzamento da Rua João Pessoa com a Avenida Perimetral.

A Reportagem tentou contato com a empresa responsável pela balança, mas não teve retorno até o momento.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 28/07/2022

SANTOS TERÁ ATIVIDADES DE PROTEÇÃO AOS OCEANOS NESTE SÁBADO

Fonte: G1 (28 de julho de 2022)



Atividade ocorre em frente ao Aquário Municipal, em parceria com uma instituição internacional — Foto: Arquivo/Raimundo Rosa/PMS

A cidade de Santos, no litoral de São Paulo, receberá neste sábado (30) uma ação de limpeza nas praias, das 8h às 12h. A ação ocorre em parceria com a instituição internacional Parley for the Oceans.

A atividade ocorre de forma gratuita e está com inscrições abertas por meio do link.

A ação será iniciada em frente ao Aquário Municipal e contará com três atividades: ioga, remada para retirada de detritos do mar e limpeza da faixa de areia. Todo o material coletado pelos participantes será catalogado e destinado à reciclagem.

Recomenda-se que voluntários levem canga para ioga, calçado, roupas leves, chapéu ou boné, protetor solar e água.



Sobre a instituição

A Parley for the Oceans está presente no Brasil desde 2019. A rede trabalha com ações de limpeza colaborativas, interceptando resíduos de plástico de praias, ilhas remotas, rios, manguezais e comunidades costeiras.

A rede também promove ações na educação local, campanhas de conscientização e envolvimento do governo para impulsionar ações ambientais.

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

Data: 28/07/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

22 DE 25 SETORES DA INDÚSTRIA SOFRE COM ESCASSEZ DE PRODUTOS, DIZ CNI

Por Kariane Costa - Repórter da Rádio Nacional - Brasília

Pesquisa realizada pela CNI, a Confederação Nacional da Indústria, mostra que a escassez ou o encarecimento de insumos já afeta 22 de 25 setores da indústria nacional.

Os setores da indústria que mais sofrem com a falta ou alto custo de matéria-prima são o de impressão e reprodução, segmentos de limpeza, perfumaria e higiene pessoal e o setor de produção de veículos automotores, aproximadamente 72% das empresas dessas áreas relataram enfrentam esse problema.

Segundo a especialista em Políticas e Indústria da CNI, Larissa Nocko, esse problema vem se arrastando desde o começo da pandemia mas piorou em 2022 por questões como a guerra na Ucrânia

Apenas três áreas industriais não são afetadas por falta ou encarecimento de matérias-primas: a de couros e de artefatos, móveis e de manutenção e reparação. Ainda segundo Larissa Nocko, da CNI, é difícil prever quando esse problema será solucionado.

Ainda segundo o levantamento da CNI, a alta dos juros preocupa o empresariado no Brasil. 16 dos 25 setores consideram as recentes elevações da taxa Selic, a taxa básica de juros, um dos cinco principais problemas econômicos do país.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 28/07/2022



PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNO CONFIRMA SPA NO PROGRAMA DE DESESTATIZAÇÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Decreto publicado nesta quinta-feira (28) qualifica autoridade portuária santista no PPI. Concessão da administração do porto organizado será associada à transferência do controle acionário da SPA

O governo qualificou a Santos Port Authority (SPA) e os serviços públicos portuários a ela relacionados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O decreto presidencial, publicado nesta quinta-feira (28), inclui a autoridade portuária santista no Programa Nacional

de Desestatização (PND). O texto estabelece que a concessão do serviço público de administração do porto organizado de Santos será realizada de forma associada à transferência do controle acionário da SPA.

O decreto prevê que compete ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a execução e o acompanhamento das medidas de desestatização. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá acompanhar os estudos técnicos contratados pelo BNDES para a estruturação e para a implementação da desestatização e examinará, dentro de sua competência, a minuta do contrato de concessão do serviço portuário, desde que sem prejuízo das atribuições do banco de fomento.

O Ministério da Infraestrutura tem reiterado que o governo pretende realizar o leilão de desestatização do Porto de Santos até o final deste ano, apesar do prazo apertado. A pasta vai coordenar e monitorar as medidas de desestatização, incluindo a competência para validar os produtos parciais e finais dos estudos a serem conduzidos pelo BNDES.

A qualificação segue recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) que, em junho, opinou favoravelmente e submeteu à deliberação da presidência da República a qualificação no PPI e a inclusão da SPA no PND.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

ANTAQ ACATA DECISÃO DO TCU E DETERMINA SUSPENSÃO DA COBRANÇA DO SSE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Em junho, tribunal identificou ilegalidade e determinou que agência suspendesse dispositivos da resolução 72/2022 que permitem cobrança. Terminais deverão indicar, em suas tabelas de preços, itens suspensos que remuneravam rubricas afetadas pela decisão

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) determinou a suspensão imediata da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE), acatando a decisão do

Tribunal de Contas da União (TCU), que aventou desvio de finalidade na taxa. Na sessão realizada

no último dia 22 de junho, o plenário do tribunal havia concedido prazo de 30 dias para que a agência reguladora suspendesse cautelarmente todos os dispositivos da resolução normativa 72/2022 que permitem a cobrança do SSE pelos terminais de contêineres do país.

Além de interromper todas as cobranças relativas ao SSE pelos terminais, a Antaq determinou que os agentes regulados indiquem, em suas respectivas tabelas de preços, a suspensão dos itens que remuneravam as rubricas afetadas. A agência também determinou a suspensão da audiência pública 07/2022, que tem por objetivo obter contribuições para o aprimoramento de proposta de uma instrução normativa, com o objetivo de estabelecer os procedimentos e critérios da análise de condutas abusivas associadas ao SSE.

A Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) notificará os agentes regulados sobre a determinação e encaminhará o processo para a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), para averiguação do cumprimento da decisão, cujo acórdão foi proferido na última quarta-feira (27), durante a reunião virtual da diretoria colegiada.

Para o advogado José Carlos Higa de Freitas, essa decisão é mais um capítulo de uma disputa que se prolonga por muitos anos no setor portuário, envolvendo diferentes intervenientes como Antaq, TCU, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o poder judiciário. “Essa decisão traz um impacto econômico relevante e imediato, pois as instalações portuárias estariam proibidas de cobrar o SSE. A SFC/Antaq ainda deve notificar os agentes regulados sobre essa decisão, o que trará certamente um risco maior de judicialização após os posicionamentos do TCU, e agora, da Antaq”, comentou Higa, da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM).

Procurada pela Portos e Navios, a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), que reúne 14 empresas com Tecons em 9 estados, informou que não vai se manifestar sobre o assunto no momento. Em junho, a associação declarou que tomaria as medidas necessárias para reverter a decisão da Corte de Contas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

ALFATEC LEVARÁ SOLUÇÕES PARA MANUTENÇÃO NAVAL E OFFSHORE À NAVALSHORE 2022

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 28 Julho 2022



Uma das empresas expositoras da Navalshore 2022, a Alfatec Marine Brasil – especialista em soluções de reparo de navios e manutenção preventiva/preditiva – vai apresentar suas atividades para os setores naval e offshore, baseadas em seu conhecimento global nos segmentos de manutenção de elevadores, manutenção naval mecânica, caldeiraria, elétrica e eletrônica, entre outras.

É o que informa o diretor comercial da empresa, Rafael Carnelós, que espera fechar bons negócios durante os três dias da feira, ofertando trabalhos

marítimos que a companhia mantém, graças a seus parceiros estratégicos ligados ao setor e de OEM (Original Equipment Manufacturer).

“A Navalshore será a primeira exposição oficial da nossa marca [Alfatec Marine Engineering] para o mercado brasileiro. Inclusive, já temos várias reuniões agendadas com outros expositores”, contou ele à Portos e Navios, relatando que esses encontros de negócios vão ser realizadas dentro do estande da empresa.

Carnelós acredita que a Navalshore vai marcar a boa fase da Alfatec Marine Brasil, cujos negócios seguem em ritmo acelerado, acima da meta esperada e traçada em dezembro de 2021. “Temos um planejamento desafiador para 2023, pois estamos trabalhando na expansão da nossa estrutura. Para longo prazo, buscamos mais representações de fabricantes conceituados no mercado marítimo e offshore”, disse.

Mercado aquecido

Em relação à atividade de manutenção preventiva e corretiva do setor naval, o diretor comercial afirmou que o mercado está aquecido e em trajetória crescente, na atual fase pós-pandemia.

“Os pedidos de serviços estão ocorrendo em ritmos padronizados. Para armadores nacionais, com a desvalorização do real frente ao dólar, vemos uma retração de mercado, considerando que os preços de manutenção, normalmente em dólar, subiram em acompanhamento da desvalorização do real”, ponderou.

Dentre as soluções da Alfatec Marine Brasil, além do serviço de elevador marítimo, que sempre foi seu core business, agora a empresa está focada nas atividades de engenharia marítima, oferecendo tecnologias abrangentes e seguras para qualquer tipo de navio, sejam eles reparos programados ou emergências inesperadas, secas ou flutuantes, sempre respeitando as normas vigentes nos portos mais importantes das Américas (América do Norte, América Central e América do Sul).

A empresa Alfatec Marine Brasil faz parte do Grupo Alfatec e da marca Alfatec Marine Engineering.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

ARCELORMITTAL ASSINA ACORDO DE AQUISIÇÃO DA CSP NO BRASIL

Da Redação ECONOMIA 28 Julho 2022



A ArcelorMittal anunciou nesta quinta-feira (28) que assinou um acordo com os acionistas da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) para adquirir a CSP por um valor de aproximadamente US\$ 2,2 bilhões. O fechamento da transação está sujeito a aprovações corporativas e regulatórias, inclusive aprovação do Cade, que é esperada até o final de 2022.

A CSP é uma operação de classe mundial que produz placas de alta qualidade. As instalações de última geração da CSP, localizada no estado

do Ceará, no nordeste, entraram em operação em 2016, produzindo suas primeiras placas em junho do mesmo ano. Opera um alto-forno com capacidade de três milhões de toneladas e tem acesso ao Porto de Pecém, localizado a 10 quilômetros da usina. A CSP opera dentro da primeira Zona de Processamento de Exportação do Brasil e é beneficiada por incentivos fiscais

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

SUAPE RECEBE PORTA-CONTÊNER DE MAIOR 333 METROS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



A embarcação "MSC New Haven", com 333,99 metros e capacidade para transportar até 8.643 TEUs, movimentou 388 contêineres

O Porto de Suape recebeu um dos maiores navios que já aportaram em terras pernambucanas. Trata-se do "MSC New Haven", embarcação de bandeira portuguesa que chegou ao atracadouro pernambucano para descarregar 391 contêineres no Tecon Suape. É o navio de maior comprimento já recebido por Suape, com 333,99 metros de comprimento. Tem também 42 metros de largura e capacidade de transportar até 8.463

TEUs. Após a operação, na semana passada, seguiu com destino ao Porto de Salvador, na Bahia.

A chegada de gigantes como o MSC New Haven tornou-se uma realidade para Suape desde que, em dezembro de 2019, foi assinada a portaria nº 136/19, estabelecendo os parâmetros operacionais e requisitos para manobras de navios tipo porta-contêiner. A partir de então, Suape pôde receber embarcações com comprimento total entre 306 e 336,99 metros, e largura máxima entre 46 e 48,99 metros.

Em abril de 2021, a Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) deu aval para o porto receber navios porta-contêineres da classe New Panamax, a de maior dimensão disponível na América Latina, que mede 366 metros de comprimento, 52 de largura e capacidade para cerca de 14 mil TEUs.

“Com a capacidade de receber essas classes de navios, podemos ofertar ao mercado a possibilidade de incremento na movimentação de carga por embarcação e, com isso, maior ganho de escala para as companhias de navegação em suas operações. Além disso, Suape definitivamente se credencia a ser o hub port (porto concentrador de cargas) para as regiões Norte e Nordeste, além de contribuir sobremaneira com a capacidade logística do país, juntando-se aos portos do Sul/Sudeste como opção logística para as companhias de navegação que operam esses navios”, salienta o coordenador de operações portuárias, Felipe Fonseca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

ARTIGO - O IMPACTO DAS ATUALIZAÇÕES DO REGIME DE EX-TARIFÁRIO PARA AS EMPRESAS BRASILEIRAS

Por André Weber OPINIÃO 28 Julho 2022



O ano de 2021 foi repleto de incertezas nas tratativas do regime de Ex-Tarifário. O incentivo, que consiste na redução temporária, que pode chegar até a isenção, das alíquotas do imposto de importação de itens classificados no NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) e que não possuam similares nacionais, passou por um cenário de dúvidas causado pela sua possível extinção aos itens classificados como BIT (Bens de Informática e Telecomunicações) e BK (Bens de Capital), o que tornou todo o ecossistema instável, resultando na redução da segurança das empresas

em usufruir desse incentivo nas importações.



Diante dessa conjuntura, e levando em conta a previsão de alteração das posições de NCM que surtiriam efeitos a partir de 2022, ao final do último ano foi automaticamente prorrogado o prazo dos Ex-Tarifários vigentes à época até 30 de abril de 2022, bem como autorizado e executado pela SECEX (Secretaria de Comércio Exterior), um processo simplificado de prorrogação adicional ao prazo da vigência dos Ex-Tarifários, até 31 de dezembro de 2025.

Esse procedimento resultou em um total de 15.023 renovações, e outras 4.387 não renovações, que se deram por motivos diversos, como por exemplo, não solicitação das empresas, contestação de similaridade nacional, entre outros. Levando em conta esse cenário, como o regime de Ex-Tarifário pode seguir como um importante incentivo à inovação no mercado brasileiro?

Importância do regime de Ex-Tarifário

Em uma economia globalizada torna-se fundamental a importação de bens, equipamentos e insumos, tanto pelas empresas, quanto pessoas físicas. Esses processos são tributados pela Receita Federal do Brasil (RFB) no momento do desembarço aduaneiro, sendo as alíquotas e regras estabelecidas por meio de acordos comerciais entre os países pertencentes ao bloco econômico do Mercosul, e que se encontram elencadas na Tarifa Externa Comum (TEC) para cada um dos produtos classificados, em conformidade à Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

No entanto, diferentemente de diversas importações, há itens que não possuem similares nacionais, ou seja, não são produzidos no território brasileiro. Tendo essa questão em vista, e dada a necessidade de estimular o investimento produtivo, com a redução de custos de investimentos e modernização do parque industrial nacional, o governo brasileiro, por meio do art. 4º da Lei nº 3.244/57, criou exceções à regra de tributação da TEC incidente sobre um determinado código NCM, surgindo, assim, os Regimes de Exceções Tarifárias, cuja abreviação se transformou no termo “Ex-Tarifário”.

Desta forma, essa redução também se reflete em outros impostos e tributos relacionados aos processos de importação, como o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e ICMS (Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias), por exemplo.

Benefícios do regime de Ex-Tarifário

Analisando o cenário dos Ex-Tarifários atrelados aos Bens de Capital (BK) e Bens de Informática e Telecomunicações (BIT), é possível vislumbrar uma gama de benefícios ao mercado, como o aumento de investimentos em itens que não possuam similaridade nacional, o aumento da inovação por parte das empresas através da incorporação de novas tecnologias, o aumento de produtividade e competitividade do setor produtivo brasileiro, além do impacto no número de empregos e renda proveniente das tecnologias agregadas.

Além disso, ao analisar o histórico e volume de importações apoiados pelo regime de Ex-Tarifário, com base em dados oficiais divulgados pelo Ministério da Economia, identifica-se que apenas nos primeiros meses de 2022, foram solicitados 2.578 pleitos novos e outros 30 pleitos de renovação, dos quais 1.854 já se converteram em pleitos deferidos. Semelhantemente a isso, o volume de investimentos em bens importados que usufruíram do benefício também é expressivo, alcançando a marca de aproximadamente R\$ 14 bilhões em 2020 e R\$ 11 bilhões até outubro de 2021, novamente reforçando a importância desse regime para o desenvolvimento do país.

As novas possibilidades para a indústria automotiva

Nesse sentido, é possível identificar diversas características e aplicações do regime em alguns setores do mercado brasileiro, como o automotivo. Uma dessas possibilidades é voltada aos produtos automotivos grafados na Nomenclatura Comum do Mercosul como Bens de Capital (BK), e classificados como autopropulsados, que atualmente, possuem um regulamento próprio que explicita quais produtos automotivos autopropulsados podem usufruir da redução a zero por cento das alíquotas do Imposto de Importação para os produtos cujas NCM estejam inseridas nos regulamentos e não possuam produção nacional semelhante.

Desta forma, dentre os itens beneficiados estão: pás carregadeiras, tratores florestais, perfuratrizes de rochas, entre outros. Além disso, no âmbito do setor automotivo, existem outros Regimes de Exceções Tarifárias que beneficiam as indústrias brasileiras, como por exemplo, o Regime de Autopeças Não Produzidas e Ex-Tarifário para veículos desmontados ou semidesmontados.

O primeiro, beneficia as fabricantes de autopeças para a importação de itens/insumos que não possuam similar nacional e sejam utilizados na industrialização de autopeças automotivas. O regime conta com duas linhas distintas de incentivo, sendo a primeira a redução do imposto de importação, e a outra relacionada à isenção do mesmo imposto.

Já o segundo, tem como objetivo permitir a redução temporária pelo período de até dois anos da alíquota do Imposto de Importação para automóveis e veículos leves de até 1500 kg de capacidade de carga desmontados ou semidesmontados, sem produção nacional equivalente, desde que atendidos os requisitos de NCM dispostos nas regulamentações próprias.

Perspectivas futuras

Os regimes de exceções tributárias, em sua essência, permitem a desoneração tributária de diversos itens sem produção nacional equivalente, permitindo que várias empresas busquem o investimento em tecnologias de ponta em seus processos e produtos, uma vez que, para usufruir destes incentivos, não é obrigatório o enquadramento a uma única linha ou setor de atuação, bastando a empresa se enquadrar nos requisitos e realizar importações dos itens classificados como elegíveis.

Além disso, com a revisão e atualização do conjunto de normas, os procedimentos e requisitos tornam-se mais claros e explícitos para cada tipologia de item, aumentando a segurança nos processos de importação, e conseqüentemente, a utilização correta do incentivo por parte das empresas em seus processos de expansão e/ou modernização de linhas fabris, reforçando o ecossistema produtivo e de inovação brasileiro.



Por fim, é importante pontuar que o regime de Ex-tarifário possui um papel primordial e estratégico ao desenvolvimento técnico e científico do Brasil frente às principais potências econômicas, ao garantir e facilitar os investimentos no exterior enquanto não coexistirem tecnologias nacionais equivalentes.

André Weber *André Weber é Supervisor de Produtos do FI Group, consultoria especializada na gestão de incentivos fiscais e financiamento à Pesquisa & Desenvolvimento (P&D).*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

EFEITOS DA CRISE SANITÁRIA NÃO POUPARAM SEGMENTOS DA CADEIA LOGÍSTICA, APONTA RELATÓRIO

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Como medidas de controle durante pandemia, companhias marítimas cancelaram rotas de viagens, enquanto muitas das atividades portuárias globais tiveram de ser completamente paralisadas, apontou estudo do grupo de trabalho apresentado pela Antaq

A pandemia de Covid-19 trouxe reflexos em diversos setores da economia do Brasil e do mundo, assim como mudou o comportamento da população. O



transporte marítimo, o setor portuário e a logística interna e externa não ficaram de fora, em menor ou maior grau, das mazelas causadas pela crise sanitária global. É o que apontou o relatório do “Grupo de Trabalho de Monitoramento dos Impactos da Pandemia da Covid-19 no Transporte Marítimo e no Setor Portuário”, elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e divulgado durante coletiva de imprensa, nesta quinta-feira (28).

Conforme o estudo, em um primeiro momento, os impactos da pandemia ocorreram mais no cenário internacional, observados a partir dos congestionamentos de caminhões nos acessos aos portos, filas de esperas de navios em grandes terminais, acúmulo de cargas nos pátios, atrasos em embarques e desembarques, omissões de escala, falta de mão de obra, entre outros gargalos.

Em um segundo momento, indicou o relatório, foram identificados novos cenários em relação ao aumento dos valores do frete, falta de contêineres vazios par estufagem de cargas e rolagem de cargas nos portos do país, com um efeito cascata para outras cobranças e serviços, como é o caso da sobrestadia de contêineres, e demais situações.

“Algumas causas iniciais foram atreladas ao desbalanceamento entre a oferta global de navios de contêineres e a demanda mais aquecida, considerando as novas necessidades e oportunidades surgidas com a pandemia. O aumento do valor do bunker no mercado mundial, a quarentena imposta aos tripulantes dos navios, a mudança de cultura mundial, que impulsionou o comércio eletrônico de produtos, e a retirada de navios de algumas rotas de navegação já estabelecidas também foram apontados como geradores do problema”, destacou o estudo da Antaq.

Feita com importadores e exportadores que movimentam suas cargas por meio dos terminais portuários brasileiros, além dos agentes intermediários, a consulta apontou os principais entraves, tais como: omissão de escala, rolagem de cargas, falta de contêineres, aumento de frete, congestionamento nos terminais, cancelamento de embarque/desembarque, suspensão de rotas/escalas, alterações de regras e cobranças indevidas de sobrestadia, seletividade de usuários, alterações de prazos de entrega e comunicação intempestiva.

Fechamentos de portos e cancelamentos

Como medida de controle sanitário, muitas companhias marítimas tiveram de cancelar suas rotas de viagens, enquanto as atividades portuárias de alguns dos importantes portos mundiais foram completamente paralisadas. “Esse processo causou desorganização no transporte de contêineres, ocasionando congestionamento dos portos e consequente desbalanceamento de vazios, principalmente na China, que é um grande exportador de produtos de alto valor agregado e principal produtor de contêineres no mundo”.

A Antaq avaliou que, como causa desse impacto, ainda houve um aumento da demanda de produtos, de forma não vislumbrada por agentes do setor. “O incremento do volume de cargas movimentadas nos portos levou a um acréscimo da ocupação dos pátios de armazenagem dos terminais de contêineres, com consequente perda de produtividade.”

Segundo o relatório, a crise causada pelo fechamento de portos e o congestionamento generalizado trouxe um forte impacto no tempo médio de uso dos contêineres. “Esse aumento de tempo médio, necessário para cada escala, levou a uma escassez no número de contêineres necessários para transportar a mesma quantidade de cargas – situação que também serviu para impulsionar os impactos na cadeia logística mundial no ano de 2020”.

Sistema brasileiro

Ao analisar o mercado portuário nacional, a Antaq ressaltou que o Brasil é o 17º país em tráfego ou movimentação de cargas containerizadas no mundo, conforme dados do Banco Mundial. Também foi possível constatar que a configuração dos serviços de transporte aquaviário é fortemente determinada por sua economia e pela geografia, o que explica sua integração com o mercado mundial e a distribuição das atividades ao longo de sua costa.



“Parte dessa avaliação se deve à posição do país no hemisfério sul, naturalmente abastecido com um menor número de rotas de origem e destinos de cargas containerizadas, e também à relevância da sua economia em âmbito mundial. Além disso, é sabido que o setor de transporte marítimo apresenta um cenário de grande concentração, sendo certo que no Brasil, atualmente, quatro transportadores concentram a maior parte das cargas, deixando as empresas nacionais expostas a riscos relacionados a esse mercado”, descreveu o estudo.

Outro ponto destacado pela Antaq é que parte das cargas nacionais é direcionada por escalas, ou seja, o desempenho da cadeia logística marítima para os carregadores daqui também depende do desempenho desses portos de transbordo. “As cadeias de transporte em contêineres tornaram-se altamente interconectadas, o que significa que gargalos em um local podem causar interrupções em toda a cadeia, como bem ilustrado no decorrer dos últimos dois anos com o canal de Suez e os problemas nos portos chineses. Isso é relevante, pois o principal país (um ou mais portos), com quem o Brasil faz troca de contêineres, são os Estados Unidos, que teve um forte impacto em sua logística em decorrência da crise mundial”.

Em 2021, o principal porto que fez movimentações de contêineres com o Brasil, em linha direta, foi o de Cingapura, superando países com mercados mais relevantes como Cartagena, Roterdã e Xangai. “Essa conexão denota que Cingapura é reconhecido como um porto de transbordo das cargas nacionais, conforme se observa nas informações do último Anuário da Antaq, que listou os 20 principais portos de exportação de cargas do país”.

Falta de contêineres vai continuar

Após o levantamento de dados do mercado internacional, do mercado doméstico (por meio do anuário da Antaq), da realização de pesquisas de percepção entre relevantes atores do mercado nacional e de reuniões constantes foi possível esboçar uma análise do panorama nacional frente aos efeitos da crise logística.

Foi observado, por exemplo, que o setor de transporte de carga marítima, com destaque para o mercado de contêineres, sofreu uma situação inédita em todo o mundo, durante a pandemia, que envolveu a falta de contêineres e a capacidade logística dos portos, acompanhada do aumento da demanda de movimentação de cargas containerizadas, impulsionadas pelo incremento do mercado de e-commerce e pela concentração do mercado de transporte marítimo, que trouxeram um grande problema logístico internacional. “Prognósticos mais prováveis avaliam que essa situação perdurará em um horizonte de médio prazo”, alertou o estudo.

No setor brasileiro, o cenário não foi muito diverso: “Ao avaliar o número de atracções ocorridas nos portos, anualmente, o GT identificou que os dados não se mostraram tão afetados durante o período. É relevante destacar que o número de atracções tem se mantido dentro de uma faixa relativamente constante, na última década, a despeito do grande aumento de operações do país, indicando que essa variável tem uma sensibilidade bastante baixa”.

Ao focar especificamente na movimentação de contêineres, a série histórica demonstrou um crescimento da quantidade transportada em longo prazo. “O transporte de contêineres, de modo geral, não foi afetado negativamente, mantendo seu ritmo de crescimento durante a pandemia e tendo reflexos também das mudanças de perfis dos consumidores”.

Cabotagem

Em relação ao transporte de cabotagem e o longo curso, esse fenômeno se manteve, com crescimento firme da cabotagem e manutenção do crescimento no longo curso. “Efetivamente, houve crescimento da movimentação em ambos os casos, a despeito das limitações logísticas do cenário internacional”, indicou o estudo.

No que se refere à pesquisa com os agentes do setor nacional, foram notados reflexos sobre as operações portuárias com impactos, principalmente, comerciais, mas que também afetaram a logística e as finanças dos consultados. “Os principais impactos observados estão relacionados às

omissões de escala, à concentração de movimentação de cargas, à ocupação de pátio, às filas, à credibilidade com clientes diante da falta de previsibilidade da entrega da carga, ao aumento dos fretes e à ocorrências de navios com tripulação positiva para Covid”.

A Antaq ainda apontou que os atrasos dos embarques e as omissões de escala impactaram a eficiência operacional dos terminais portuários que tiveram que reordenar toda a logística de operação para mitigar os eventuais problemas deflagrados.

Conclusões

Conforme a análise da Antaq, pelos achados regulatórios, concluiu-se que o Brasil não ficou isolado em relação aos reflexos da crise mundial, pois, assim como em outros países, houve um aumento das exportações e importações que elevou, conseqüentemente, a demanda por meios logísticos para sua distribuição. No entanto, seus efeitos desordenados na cadeia logística também foram percebidos.

“Ao mesmo tempo, a concentração do segmento de transporte marítimo (os armadores) propiciou o aumento do tamanho das embarcações com economias de escala. Isso gerou novos desafios à estrutura portuária, para se adaptar à nova realidade do mercado mundial, principalmente no Brasil, dada a sua ordenação porto e cidade”.

A diretora da Antaq, Flavia Takafashi, explicou que o GT foi criado para estabelecer um canal de comunicação com representantes dos setores marítimos e portuários; para monitorar e acompanhar os dados e informações que permitissem avaliar os impactos da crise no transporte marítimo; e avaliar a necessidade de edição de atos normativos e regulatórios para mitigação desses impactos no ambiente regulado. “O trabalho permitiu que a agência conhecesse melhor o setor de contêineres e entendesse as dinâmicas nacionais e internacionais. A partir desse aprofundamento do conhecimento, a agência está consolidando, cada vez mais, seu entendimento sobre a logística portuária”, resumiu Flávia.

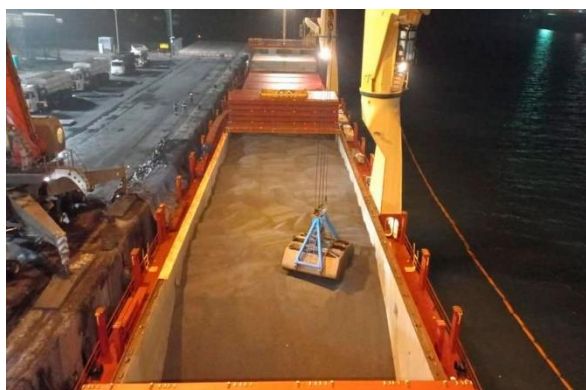
* Com informações da Antaq

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

PORTO DE IMBITUBA RECEBE 1ª IMPORTAÇÃO DE COQUE CALCINADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



O desembarque de aproximadamente 6,6 mil toneladas abriu uma nova rota na movimentação de coque calcinado no Porto de Imbituba, agora de importação. A carga, derivada do petróleo e com ampla possibilidade de utilização industrial, veio da Inglaterra no navio "FWN Atlantide", que desatracou do Cais 3 na terça-feira (26). O próximo navio está previsto para setembro.

Principal carga transportada no Porto de Imbituba, sobretudo na modalidade coque verde (não calcinado), o coque garantiu a fatia de mais de um milhão de toneladas movimentadas no primeiro semestre deste ano, cerca de 30% do volume total de cargas registrado no porto. As operações de janeiro a junho totalizaram aproximadamente 860 mil toneladas do tipo não calcinado (importação e exportação) e quase 200 mil toneladas de coque calcinado (exportação).

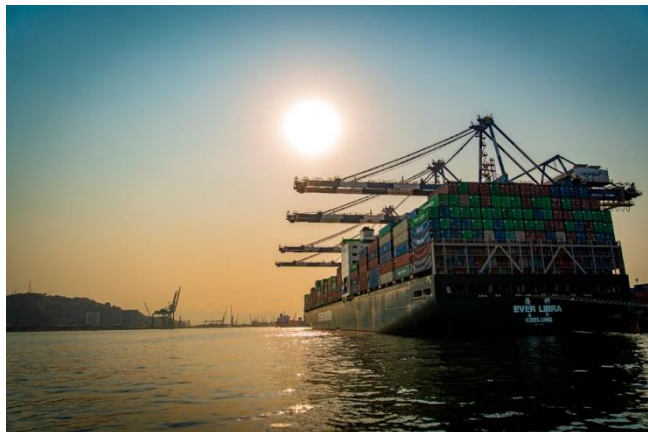
A operação no "FWN Atlantide" ficou a cargo da operadora Sul Norte Logística e o navio foi agenciado pela Simonsen.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



Soja em grão sobressai como a carga de maior volume, atingindo 21,6 milhões de toneladas no semestre

O Porto de Santos voltou a registrar recordes de movimentação de cargas. O 1º semestre de 2022 obteve a melhor marca histórica para o período (80,7 milhões de toneladas, um aumento de 5,7% sobre o mesmo período do ano passado). Considerando apenas o mês de junho, foram 14,1 milhões de toneladas, crescimento de 6,7% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

As cargas do agronegócio continuam à frente desse desempenho. No acumulado do semestre, os embarques do complexo soja (+10,9%), com 26,1 milhões de toneladas; milho (+184,1%), com 1,8 milhão de toneladas, e celulose (+60,4%), com 3,9 milhões de toneladas, e as descargas de fertilizante (+23,1%), com 4,1 milhões de toneladas, foram os destaques. Sobressaíram, também, os embarques de carnes (+ 41%), com 1,2 milhão de toneladas; óleo combustível (+14,3%), com 1,4 milhão de toneladas; sucos cítricos (5%), com 1,2 milhão de toneladas; e as descargas de enxofre (+19,9%), com 1,0 milhão de toneladas.

Os destaques no mês de junho foram para a soja em grãos, com 3,5 milhões de toneladas (+21,3%); celulose, com 680,2 mil toneladas (+46,4%) e milho, com 325,0 mil toneladas, antecipando o início do escoamento da safra deste grão.

Granéis sólidos – apresentaram alta de 7,4% no acumulado do semestre em comparação com 2021 (41,7 milhões t), caracterizando-se como a melhor marca para o período. A participação da soja em grãos nesse volume foi de 56%; do açúcar 18,4%; do farelo de soja 11,5%, do milho 4,5% e do fertilizante 10,6%.

Granéis líquidos – resultado 4,8% superior ao primeiro semestre do ano passado, atingindo 9,3 milhões de toneladas, melhor marca para o período. A participação das cargas no volume de granéis líquidos foi de 24,3% para o óleo diesel e gasóleo; 18,5% para o óleo combustível; 13,9% para os sucos cítricos; 9,2% para a soda cáustica; 6,4% para a gasolina; 4,6% para o álcool e 2,8% para a amônia.

A carga containerizada somou 2,4 milhões de TEUs, uma redução de 0,1% em relação aos primeiros seis meses de 2021, o que caracteriza estabilidade e, em número absoluto, é a segunda melhor marca para o período.

Atracações – no mês de junho, houve acréscimo de 2,1% em relação a 2021, com 433 atracações. O total do semestre registrou aumento de 2,8%, com 2.526 atracações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

ANTT ASSINA RENOVAÇÃO DE CONTRATO COM A MRS NESTA SEXTA-FEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Julho 2022



Prorrogação garantirá R\$ 9,7 bilhões em investimentos (Capex) na capacitação da malha ferroviária, na aquisição de ativos e em projetos de interesse público

A prorrogação do contrato de concessão ferroviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) com a MRS Logística S.A será assinado nesta sexta-feira (29). A MRS Logística 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.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

MINERAÇÃO SOFRE QUEDA EM TODOS OS SETORES NO 1º SEMESTRE

*Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 27 Julho 2022*



Arquivo/Divulgação

Brasil exportou menos 24% e importou 200% a mais de minérios, em dólar. Produção em geral, faturamento e saldo comercial também caíram na comparação com igual período do ano passado

O primeiro semestre de 2022 teve um gosto amargo para o setor de mineração – uma das mais importantes geradoras de divisas do Brasil –, que registrou queda em quase todos os setores, exceto importações (que geram custos e não receitas), na comparação com igual período do ano passado: produção (-9%), faturamento (-24%) e exportação (-24%). Os dados foram divulgados durante coletiva de imprensa do Ibram – Mineração do Brasil, nesta quarta-feira (27).

Já as importações de minerais – principalmente de carvão mineral, para uso siderúrgico; e potássio, que é usado pelas agroindústrias para a fabricação de determinados fertilizantes – saltaram 200% entre janeiro e junho deste ano, impulsionadas pelas compras antecipadas destinadas à agricultura, como efeito do receio do mercado de faltar insumos agrícolas, por causa da guerra entre Rússia e Ucrânia.

Os principais fornecedores de carvão mineral para o Brasil foram Austrália (32%), Estados Unidos (27,5%), Colômbia (18,1%), Rússia (17,5%), África do Sul (2,2%), Peru (0,8%), China (0,7%), Canadá (0,7%) e Cazaquistão (0,5%). De potássio foram Canadá (32,5%), Rússia (27,5%), Belarus (13,5%), Alemanha (8,8%), Israel (8,1%), Chile (3,7%), Espanha (2,2%), Reino Unido (1,5%) e Jordânia (1,2%).



Para o presidente do Ibram, Raul Jungmann, o que impressionou foi o valor das importações: US\$ 9,4 bilhões, correspondendo a quase metade da quantia exportada em minérios, no mesmo período (US\$ 21,1 bilhões). Ele ainda citou que, de toda a produção mineral do país, em torno de 73% vem do minério de ferro.

“Temos uma grande concentração [produtiva] de minério de ferro, o que por um lado é positivo, pela dimensão que tem sua produção, faturamento e contribuição para as exportações e geração de divisas para o Brasil. Mas por outro, traz uma vulnerabilidade [comercial] por duas razões: essa enorme concentração aqui e muita concentração em um só país, que é a China [no caso, das vendas externas]”, comentou o executivo, durante a coletiva.

O minério de ferro registrou uma redução expressiva nas exportações: caiu de US\$ 21,5 bilhões e 167,1 milhões de toneladas, no período avaliado, para US\$ 15 bilhões e 154,4 milhões de toneladas. As exportações de ouro também reduziram quase 8% (US\$ 2,3 bilhões) e 11,5% em toneladas.

Saldo comercial mineral

Conforme o Ibram, houve uma queda de quase 30% (em dólar) das compras de minério do Brasil pela China, o que contribuiu para derrubar o saldo comercial mineral (-52,5%), no primeiro semestre de 2022 em relação a igual período do ano passado. Esse mau desempenho decorreu do fato de o país ter exportado menos 24% e importado 200% a mais de minérios (também em dólar).

“Mais uma vez está comprovado com dados concretos que a mineração, inclusive a do Brasil, tem um comportamento cíclico e depende dos humores do mercado internacional para apresentar bons resultados. O desempenho setorial do primeiro semestre está bem abaixo do que foi apurado no ano passado e o país perde divisas, atratividade para investimentos, geração de negócios, emprego, renda e tributos”, disse Jungmann, em comunicado.

Ele acrescentou que o setor de mineração carece de novos estímulos e não pode continuar sendo alvo constante de ações internas, que visam elevar seus custos, derrubando sua competitividade. “Os ataques especulativos, como os que ocorrem no parlamento, precisam ser debelados e, enquanto isso, o faturamento do setor decai”, disse Jungmann, em comunicado.

Jungmann teceu suas críticas ao se referir às propostas legislativas, que vêm tentando aumentar valores de royalties, além de criar taxas por estados, que recaem sobre as mineradoras. Em sua visão, “todos esses fatores são danosos para a segurança jurídica e para a atração de investimentos”.

China

As exportações de minério de ferro para a China sofreram uma redução de 32,3% em dólar e 7,2% em toneladas; as de cobre caíram quase 28% e 22,2%, respectivamente; e as vendas externas brasileiras de zinco para o país asiático diminuíram 34,6% e 34,3%, na mesma sequência.

Ainda durante a coletiva, Jungmann mencionou alguns fatores que levaram à queda das compras chinesas de minérios, entre janeiro de junho deste ano: “Várias siderúrgicas da China reduziram suas produções para possibilitarem que as Olimpíadas de Inverno [realizadas em fevereiro de 2022] fossem realizadas em melhores condições climáticas e ambientais. Também houve um aumento de estoques portuários, sobretudo de minério de ferro nos portos chineses, além da volta dos lockdowns em virtude da pandemia de Covid-19”.

De acordo com o Ibram, a invasão da Rússia à Ucrânia também causou temor em produtores globais, que tiveram mais cautela e reduziram seus percentuais de produção mineral. Para ter acesso ao desempenho completo do setor de mineração, no primeiro semestre deste ano, **clique aqui**. → <https://ibram.org.br/noticia/resultados-da-mineracao-apresentam-queda-em-relacao-a-2021/>

TÍTULOS VERDES: MINISTÉRIO DA ECONOMIA ASSINA ACORDO PARA MELHORAR PRÁTICAS DAS EXPORTAÇÕES

Por Marjorie Avelar * PORTOS E LOGÍSTICA 27 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Assinado com organização internacional Climate Bonds Initiative, memorando de entendimento visa, entre outros pontos, ampliar ações de sustentabilidade em busca de novas fontes de financiamento para as vendas externas do Brasil

Buscar mais competitividade para as exportações brasileiras, a partir da adoção e execução de melhores práticas de sustentabilidade, com foco no acesso mais facilitado aos financiamentos externos para o país, faz parte do Memorando de Entendimento assinado nesta segunda-feira (25) pelo Ministério da Economia e a Climate Bonds Initiative, organização internacional sem fins lucrativos, que visa à promoção de investimentos na economia de baixo carbono, em grande escala.

Números da Climate sobre o mercado de finanças sustentáveis indicaram que o Brasil acumulou mais de US\$ 11 bilhões (em torno de R\$ 57,75 bilhões) em emissões de títulos verdes, até maio passado. Também conhecidos como “green bonds”, eles se referem a títulos da dívida privada ou pública, assim como tantos outros disponíveis no mercado, em que o investidor compra um papel e obtém a garantia de que vai receber um rendimento combinado com quem emitiu o título. Entre os beneficiados por esse “mercado verde” estão os setores de agricultura, bioenergia, floresta e transporte.

O documento, ao qual a Portos e Navios teve acesso, considerou dois pontos cruciais. O primeiro deles é aumentar a competitividade brasileira no comércio internacional e de seus atores públicos, privados e não governamentais, ampliando as fontes de financiamentos para as exportações do Brasil e, ao mesmo tempo, dar escala a práticas sustentáveis e resilientes.

O segundo tem como objetivo contribuir para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) – ambientais, sociais e econômicos –, preconizadas pela Organização das Nações Unidas (ONU), para aproveitar as vantagens comparativas do Brasil na agenda do clima e de sustentabilidade relacionadas ao comércio internacional, investimentos e finanças sustentáveis, além de contribuir com o cumprimento dos compromissos ambientais assumidos.

Intermediado pela Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia (Secint/ME), o acordo pretende dar escala para a implementação de melhores práticas internacionais de sustentabilidade e resiliência climática, aproveitando as características do Brasil relacionadas ao comércio, investimentos e finanças sustentáveis.

Entre as atividades pré-estabelecidas no Memorando estão a qualificação da pauta exportadora nacional para o acesso de novos financiamentos sustentáveis, via títulos verdes ou de transição; a análise e a proposição de recomendações para aperfeiçoar os instrumentos de financiamento públicos e privados; e a capacitação em finanças sustentáveis.

Governança

Conforme consta no memorando de entendimento, a Climate Bonds Initiative vai apoiar, tecnicamente, as atividades presentes no documento; e a Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior do Ministério da Economia vai atuar como responsável pela cooperação no âmbito da Secint e como ponto focal técnico, oferecendo o suporte necessário para o desenvolvimento do acordo e das atividades contidas em seu plano de trabalho.

Ambas as partes vão compartilhar melhores práticas inerentes à implementação dessa colaboração, quando julgarem necessárias, e vão contribuir para a implementação dessas ações, por meio de grupos de trabalhos e reuniões, podendo envolver terceiras partes, caso seja de interesse mútuo.

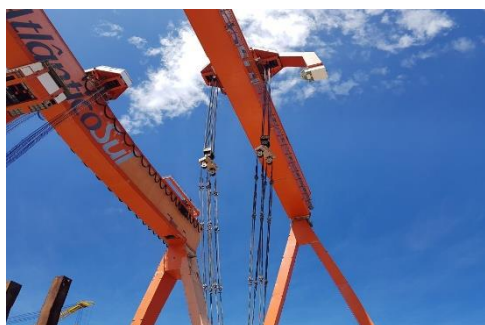
“O memorando de entendimento não implica em qualquer compromisso de transferência de recursos financeiros do Estado brasileiro ou qualquer outra atividade gravosa ao patrimônio nacional”, descreveu o documento, que foi assinado por Roberto Fendt Junior, secretário especial da Secint, e pela Head para a América Latina da Climate Bonds Initiative, Leisa Cardoso de Souza, que representou o chefe do escritório executivo da organização, Sean Kidney.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

EAS ANUNCIARÁ REALINHAMENTO DA MARCA DURANTE A NAVALSHORE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27 Julho 2022



Arquivo/Divulgação EAS

‘Atlântico Sul Heavy Industries Solutions’ atualizará escopo do estaleiro, alinhando atividades desenvolvidas às oportunidades além da indústria naval, prospectadas pela empresa

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) vai apresentar, em agosto, sua nova marca: ‘Atlântico Sul Heavy Industries Solutions’. O conceito atualiza o escopo do estaleiro, alinhando as atividades já desenvolvidas às oportunidades além da indústria naval, prospectadas pela empresa nos segmentos de O&G, energias renováveis e demais mercados através do fornecimento de grandes estruturas que podem ser fabricadas nas instalações, localizadas no complexo de Suape. O anúncio está previsto para ocorrer durante a Navalshore, que acontece entre os dias 16 e 18 de agosto, no Rio de Janeiro.

A presidente do EAS, Nicole Terpins, explicou à reportagem que a adequação à realidade atual do setor passou pelos estudos para o melhor vocacionamento dos ativos, que foram concebidos para uma demanda de construção naval que não é mais perceptível no horizonte de curto prazo. Para isso, houve a desconstrução dos pilares que um dia justificaram e balizaram o projeto de revitalização da indústria naval.

Ela lembrou que o estaleiro foi concebido para construção de grandes embarcações, com demanda lastreada em projetos da Petrobras e que, sem garantia de financiamentos e demanda, foi necessário destinar parte dos ativos à outras frentes de forma a prestigiar o investimento feito no estaleiro e os credores que confiavam no projeto de longo prazo. “Entendemos que não faz sentido manter a estrutura disponível para uma demanda que, neste momento, não conseguimos enxergar como antes”, ressaltou à Portos e Navios.

A avaliação é que o recente leilão para a venda de uma área do estaleiro para a instalação de um novo terminal portuário em Suape foi um marco importante do processo de recuperação judicial, que tem duas frentes principais: a retomada das atividades de reparo, iniciada em 2020, e o estudo para encontrar as vocações do estaleiro diante do atual cenário da indústria e buscar novos mercados. “A área que permanece com o estaleiro continua nos qualificando o suficiente para que possamos entrar em outros projetos, inclusive voltados para indústria naval”, frisou.

Nicole explicou que as caldeirarias possibilitam a produção de grandes estruturas metálicas, podendo atender segmentos de O&G, energias renováveis e alguns projetos avançados. Entre os potenciais projetos, destaque para os segmentos de subsea e de parques eólicos offshore, que

estão em processo de amadurecimento regulatório no Brasil, que deverão demandar estruturas de grande porte nos próximos anos. “Olhamos para estruturas subsea para campos de E&P e para o mercado 'wind offshore', tal como 'wind onshore', que já tem uma cadeia consolidada e alguma saturação. Buscamos projetos de construção de torres para geradores de energia onshore, mas vemos grande oportunidade de 'wind offshore' — dependendo de sua materialização”, detalhou.

Serviço

A Portos e Navios é a principal parceira e responsável pelo conteúdo técnico do evento, especialmente da conferência que ocorre paralelamente à feira.

Navalshore 2022 - 16ª Feira e Conferência da Indústria Marítima.

16 a 18 de agosto de 2022 no pavilhão Expo Mag, no Centro do Rio de Janeiro.

Contato: navalshore@navalshore.com.br

Website: <https://navalshore.com.br>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022

NICOLE TERPINS, DO EAS: NOVO TECON ALAVANCARÁ NEGÓCIOS DO ESTALEIRO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27 Julho 2022



Docagem simultânea (Divulgação EAS)

Presidente do EAS afirma que venda de área para instalação de terminal portuário é 100% aderente ao plano de negócios. Segundo executiva, 'UPI-B' ocupa menos de 30% da área total do ativo, restando espaço suficiente para manutenção de demandas atuais e futuras

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) afirmou que a venda de uma área do empreendimento para a instalação de um terminal portuário é 100% aderente ao processo de recuperação judicial e ao plano de negócios da companhia. A expectativa é que, quando estiver em operação, o terminal contribua para melhorar a logística e a infraestrutura da região, atraindo novos players fornecedores e clientes, o que favorecerá os negócios do estaleiro. O leilão da área denominada Unidade Produtiva Isolada (UPI-B Cais Sul) do EAS prevê a instalação e operação de um terminal de contêineres e cargas gerais.



O Tecon na área contígua ao EAS deve atrair novos players e tornar a rota de Suape ainda mais importante”, projetou a presidente do EAS, Nicole Terpins (foto), em entrevista exclusiva à Portos e Navios. Ela contou que a destinação da área para um novo terminal foi orientada por um estudo de vocação e pela revisão do plano de negócios da empresa.

Na última terça-feira (26), a APM Terminals, subsidiária da gigante da navegação Maersk, apresentou a proposta de R\$ 455 milhões, superando os R\$ 450 milhões ofertados pelos concorrentes no certame: o consórcio formado pela Conepar e pelo grupo filipino ICTSI, que atualmente opera o único terminal de contêineres do complexo portuário e industrial de Suape. A transação ainda depende de aprovações e licenças dos órgãos de controle.



A presidente do EAS avalia que suas instalações hoje já são bem posicionadas e que a participação do grupo Maersk favorece o desenvolvimento logístico e da cadeia de fornecimento, melhorando a infraestrutura e tornando o estaleiro e o porto mais competitivos. “Ter a Maersk operando o Tecon vai ser bom para o estaleiro. Deve haver redução do custo logístico e o aumento da movimentação de grandes estruturas”, acredita.

Nicole destacou que não haverá nenhuma mudança em relação às atuais atividades e perspectivas do estaleiro. Segundo a executiva, a UPI-B ocupa menos de 30% da área total do ativo, restando espaço suficiente para manter as atividades e demandas atuais e futuras. “Não há restrição aos novos negócios que prospectamos e, mesmo havendo retorno da construção naval, nas dimensões que acreditamos, não vai nos atrapalhar”, comentou Nicole.

Reparos

Ela acrescentou que os reparos seguirão sendo executados normalmente, sem nenhum tipo de efeito nessa atividade. Desde outubro de 2020, quando as atividades foram retomadas no EAS, já foram realizadas mais de 20 docagens e obras de reparos para navios de diferentes armadores. “Estamos indo muito bem nos reparos. Hoje, estamos com um ‘problema’, positivo, de mais demanda do que capacidade. Temos trabalhado em alternativas para aumentar a capacidade e fazer frente a mais projetos”, ponderou Nicole. No radar estão armadores, nacionais e estrangeiros, dos segmentos de cabotagem, longo curso e apoio offshore.

A presidente do estaleiro destacou a docagem simultânea de dois navios, realizada em junho. Nicole ressaltou que, apesar de não ser um feito inédito, é um acontecimento raro no atual cenário do setor. Para a executiva, o EAS vem conquistando a preferência dos clientes em docar em suas instalações, graças à qualidade e eficiência do serviço que vem sendo prestado. “Os clientes se sentem confortáveis de entrar no estaleiro e trabalhamos de forma colaborativa para uma nova forma de fazer reparos no Brasil. Temos atraído mais players, inclusive internacionais”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 28/07/2022