

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 110/2023
Data: 03/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PUBLICADA PORTARIA DE DESCONTO TARIFÁRIO DE ATÉ 95,5% PARA OS PORTOS DO RIO DE JANEIRO	4
PORTO DO ITAQUI GANHA DOIS TROFÉUS NO PRÊMIO ESG PORTUÁRIO NO MARANHÃO	4
PORTOS RIO INICIA RETIRADA DE CINCO EMBARCAÇÕES ENCALHADAS NA BAÍA DE GUANABARA NO RIO DE JANEIRO.....	5
SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS ASSUME PRESIDÊNCIA DO CONSAD DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA	6
DESCONTOS EM TARIFAS E DIÁLOGOS COM CIDADES SÃO AVANÇOS NO SETOR PORTUÁRIO, DIZ MÁRCIO FRANÇA.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	8
MOTORISTAS DO DISTRITO FEDERAL JÁ PODEM INDICAR CONDUTOR INFRATOR PELA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO.....	8
PORTAL PORTO GENTE	9
TERMINAL PORTUÁRIO DE VILA VELHA RECEBE SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS.....	9
NAVIO MOVIDO A METANOL INICIA ROTA PELO BRASIL COM A CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS	11
MINISTRO DE PORTOS QUER ENTREGAR TÚNEL IMERSO SANTOS-GUARUJÁ NO PRAZO	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – INVESTIMENTO ESTRATÉGICO.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Galeão 1</i>	15
<i>Galeão 2</i>	15
<i>Galeão 3</i>	15
<i>Fiol 1</i>	15
<i>Fiol 2</i>	15
<i>Hidrovias</i>	15
REGIÃO SUDESTE - EXPORTAÇÕES DO AGRO EM SP CRESCEM MAIS DE 7% NOS PRIMEIROS CINCO MESES.....	15
REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO RECEBE VISITA DE COMITIVA DE HONDURAS, QUE AVALIA FUTURA PARCERIA	16
REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA CRESCIMENTO DE 6%	17
REGIÃO NORDESTE - MONTADORA DE AUTOMÓVEIS CHINESA COMPRA FÁBRICA DA FORD NA BAHIA	18
ESTILO BE - AS MUITAS FACES DO CAMINHAR.....	19
OPINIÃO - PORTO-INDÚSTRIA – ESSE CONCEITO FUNCIONA NO BRASIL? E OS SERVIÇOS? CABEM NESTA EQUAÇÃO?	21
OPINIÃO - COMÉRCIO EXTERIOR - EXTINÇÃO OU MUDANÇA IMEDIATA (JÁ TARDE) DO MERCOSUL	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
SERÁ POSSÍVEL REVITALIZAR NOVAMENTE A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL?	24
EXCLUSIVO: TRANSPETRO MARCA VOLTA AO MERCADO PARA CONTRATAÇÃO DE NAVIOS.....	29
INDÚSTRIA NAVAL VÊ GARGALOS PARA DISPUTAR NOVA GERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO.....	30
PETROBRAS REABILITA EMPREITEIRAS ODEBRECHT (NOVONOR), ANDRADE GUTIERREZ E UTC	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	33
ARGENTINA PEDE MAIS PRAZO PARA PAGAR IMPORTAÇÃO DE ENERGIA DA PETROBRAS.....	33
PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO VOADOR RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA USO NOS EUA; FOTOS	35
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT RECORDE NO PRIMEIRO SEMESTRE DO ANO.....	35
LIRA PEDE E BLOCÃO REUNIRÁ MAIS DE 1/4 DA CÂMARA EM REUNIÕES POR CARF E REFORMA TRIBUTÁRIA	36
CHINA VAI RESTRINGIR EXPORTAÇÃO DE METAIS CRUCIAIS PARA CHIPS E CARROS ELÉTRICOS.....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
REFORMA TRIBUTÁRIA: TARCÍSIO QUER USAR CADASTRO DO BOLSA FAMÍLIA PARA RATEIO DO FUNDO REGIONAL	38
ARCABOUÇO E METAS DE INFLAÇÃO DEVEM ATRAIR INVESTIMENTO ESTRANGEIRO, DIZ DAVID BEKER, DO BOFA	40
GOVERNO REVISAR PREVISÃO DA BALANÇA COMERCIAL DE 2023 PARA SUPERÁVIT DE US\$ 84,7 BI	43
PRESIDENTE DO TCU DEFENDE QUE BRASIL ADOTE EFICIÊNCIA COMO BANDEIRA: ‘FAZER MAIS COM MENOS’	43
ATO DE LIRA SUSPENDE COMISSÕES E CANCELA PRESENÇA REMOTA PARA AJUDAR NA VOTAÇÃO DA TRIBUTÁRIA	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
ULTRACARGO CONCLUI AQUISIÇÃO DA OPLA	45
IMPACTO DE EVENTO CLIMÁTICO NOS PORTOS ACENDE ALERTA	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
PORTO DE IMBITUBA EXPORTA 3.595 BOIS VIVOS PARA A TURQUIA.....	48
SINDICATOS LANÇAM MANIFESTO PELA RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL/OFFSHORE	49
SUAPE RECEBE EMBARCAÇÃO DA MAIOR CLASSE DE NAVIO GASEIRO EM OPERAÇÃO NO MUNDO.....	51



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 110/2023
Página 3 de 59
Data: 03/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ARTIGO - CONVENÇÃO 185 DA OIT E A NOVA CARTEIRA DE IDENTIDADE DOS MARÍTIMOS	52
PORTA-CONTÊINER ULTRAGRANDE A GNL BICOMBUSTÍVEL DA HAPAG ENTRA EM SERVIÇO	53
PORTO DE SUAPE PASSA A FORNECER LSMGO	54
NAVIO CAPAZ DE TRANSPORTAR AMÔNIA E LCO2 RECEBE APROVAÇÃO EM PRINCÍPIO DA CLASSNK	54
MIT TECHNOLOGY REVIEW APONTA PETROBRAS ENTRE AS EMPRESAS MAIS INOVADORAS DO PAÍS	55
PARANAGUÁ DEVE REGISTRAR AUMENTO NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES NOS PRÓXIMOS TRÊS MESES	56
RESERVAS DE PETRÓLEO NO BRASIL AUMENTARAM 10,6% EM 2022	57
REATIVAR INDÚSTRIA E AUMENTAR CONTEÚDO LOCAL EXIGIRÁ EQUILÍBRIO, AVALIAM AGENTES	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	59
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PUBLICADA PORTARIA DE DESCONTO TARIFÁRIO DE ATÉ 95,5% PARA OS PORTOS DO RIO DE JANEIRO

Medida vale para os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis

Por: ATribuna.com.br



A cobrança, que atende às resoluções da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), será feita de acordo com o tipo e peso da carga transportada e o tipo de navegação Foto: Divulgação/Portos Rio

A portaria que estabelece desconto tarifário de até 95,5% nos portos públicos do Rio de Janeiro, assinada pelo diretor-presidente da Portos Rio, Álvaro Luiz Savio, foi publicada na última terça-feira (27). A medida foi anunciada pelo Ministério de Portos e Aeroportos no dia 17 de junho.

A PortosRio, responsável pela gestão dos portos públicos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, fez uma readequação na cobrança das taxas portuárias. Anteriormente, o valor era calculado de acordo com o peso que o navio foi projetado para transportar (carga, mantimentos, combustível, etc...). Agora, a cobrança, que atende às resoluções da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), será feita de acordo com o tipo e peso da carga transportada e o tipo de navegação. Os descontos chegam a 95,5% para alguns tipos de carga.

Segundo o ministério, o objetivo é aumentar a eficiência do sistema portuário, por meio de modernização e inovação, tornando os terminais públicos mais competitivos, sem perder de vista uma cobrança tarifária justa.

A chamada “modicidade tarifária”, prevista na Lei nº. 8. 987, de 1995, está na base de uma prestação de serviço público adequada, uma das principais bandeiras do Governo Federal.

As tabelas tarifárias estão disponíveis no site da Portos Rio.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 03/07/2023

PORTO DO ITAQUI GANHA DOIS TROFÉUS NO PRÊMIO ESG PORTUÁRIO NO MARANHÃO

Iniciativas de fomento à pesquisa e compliance foram as melhores nas categorias projeto social e de governança

Por: ATribuna.com.br

Os programas Porto do Futuro e Governança Corporativa e Compliance, do Porto do Itaqui (MA), foram contemplados na primeira edição do Prêmio ESG Portuário, realizado pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) por meio do Laboratório de Pesquisas Labportos. O presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Gilberto Lins, recebeu os troféus na solenidade que marcou o encerramento do VI Simpósio de Gestão Portuária, realizada na noite de terça-feira (27).



O Prêmio ESG Portuário foi realizado pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) por meio do Laboratório de Pesquisas Labportos Foto: Divulgação/EMAP

O Porto do Futuro, programa de fomento à inovação e pesquisa acadêmica na área portuária, foi premiado na categoria de melhor projeto social executado por porto público, e o Programa de Governança Corporativa e Compliance foi contemplado na categoria de melhor projeto de governança executado por porto público.

“É um prazer muito grande receber esses prêmios, que não são somente do Porto do Itaqui, mas de todo o Complexo Portuário do Maranhão. Agradeço especialmente à nossa equipe, que atua com o compromisso de desenvolver o nosso estado por meio da atividade portuária”, afirmou Gilberto Lins.

Com o objetivo geral de fortalecer e promover a difusão de conhecimento e práticas sobre as questões ambientais, sociais e de governança aplicadas ao setor portuário, o VI Simpósio de Gestão Portuária reuniu autoridades e especialistas do setor em três dias de extensa programação que contou com apresentação de trabalhos científicos, painéis e visitas técnicas ao complexo portuário.

O presidente da EMAP compôs a mesa de abertura ao lado da diretora-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Ana Paula Calhau; do presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); do diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa; do diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), almirante Wilson Lima Filho e do professor doutor Sérgio Cutrim, organizador do simpósio.

Em sua fala, Gilberto Lins chamou atenção para a importância do debate sobre as boas práticas em ESG. “Apoiamos este evento por acreditar em iniciativas de intercâmbio de experiências em gestão portuária, de acordo com o nosso compromisso de atuar como agente de transformação e de desenvolvimento para o estado do Maranhão com eficiência e integração do porto com a sociedade, fortalecendo a relação porto-cidade”, disse.

A equipe técnica da EMAP marcou presença em apresentações de destaque no evento. As gerentes de Inovação, Deborah Baesse e de Relação com a Comunidade e Responsabilidade Social, Kátia Bezerra, apresentaram o estudo de caso Projeto Manguará, que transformou a realidade de mais de 90 famílias que atuam no comércio de alimentos no Terminal do Cujupe.

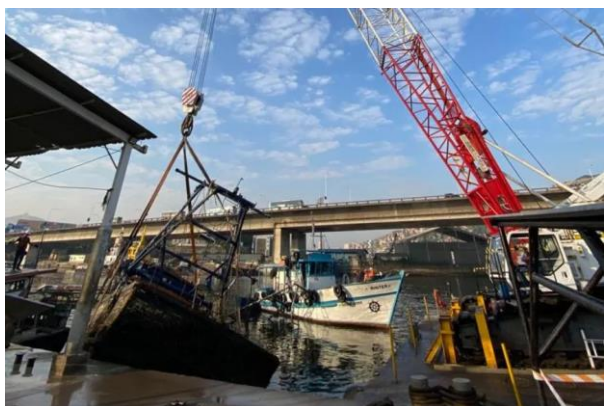
O gerente de Logística, Hibernon Marinho, apresentou o case de digitalização das operações portuárias inserindo dados no processo deliberativo do Itaqui, por meio de softwares. Ele integrou o painel Ciência, sobre dados e tecnologia no setor portuário, ao lado do diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo; e do professor Tadeu Gomes Teixeira, pesquisador do Mestrado Profissional em Propriedade Intelectual e Transferência de Tecnologia para a Inovação (Profnit) na UFMA.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/07/2023

PORTOS RIO INICIA RETIRADA DE CINCO EMBARCAÇÕES ENCALHADAS NA BAÍA DE GUANABARA NO RIO DE JANEIRO

Remoção iniciou na última quinta-feira (29) e deverá levar cerca de 25 dias
Por: ATribuna.com.br

A Portos Rio deu início à retirada de cinco embarcações abandonadas na Baía de Guanabara, que estão encalhadas na altura da Ilha da Conceição, em Niterói. A remoção começou na manhã de quinta-feira (29) e levará cerca de 25 dias. Os barcos são majoritariamente de madeira e têm porte médio — o maior deles tem cerca de 28 metros.



Os barcos são majoritariamente de madeira e têm porte médio — o maior deles tem cerca de 28 metros
Foto: Divulgação/Portos Rio

Segundo a Portos Rio, esta é a segunda fase da operação de remoção de embarcações abandonadas iniciada em 17 de maio. A Autoridade Portuária lidera a força-tarefa que conta ainda com o suporte de equipes da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), Secretaria Estadual de Energia e Economia do Mar (Seenemar), Secretaria Estadual de Ambiente e Sustentabilidade (SEAS), Instituto Estadual do Ambiente (INEA) e Prefeitura de Niterói.

O trabalho é orientado por um relatório da Capitania dos Portos, que identificou 51 embarcações e cascos abandonados na Baía de Guanabara. Todos eles receberam a declaração de perdimento (perda da propriedade) da Autoridade Marítima, etapa essencial para o início da remoção.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/07/2023

SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS ASSUME PRESIDÊNCIA DO CONSAD DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Fabrizio Pierdomenico assume a vaga que já foi ocupada pelos ex-secretários Mario Povia e Diogo Piloni

Por: ATribuna.com.br



"A gestão será focada na melhoria, na qualidade e no crescimento dos portos públicos paranaenses", disse Fabrizio Pierdomenico Foto: Alexander Ferraz/AT/Arquivo

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, assumiu a Presidência do Conselho de Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Consad) na última sexta-feira (30). Ele assume a vaga de representante da União que já foi ocupada pelos ex-secretários de Portos Mario Povia e Diogo Piloni.

"O porto de Paranaguá é um dos mais importantes portos do País, com um papel fundamental na economia brasileira. A gestão será focada na melhoria, na qualidade e no crescimento dos portos públicos paranaenses", afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Pierdomenico é economista especialista em Finanças, ocupou os cargos de secretário de planejamento e desenvolvimento portuário da Secretaria de Portos (2008 - 2011); foi diretor comercial e de desenvolvimento da Companhia Docas do Estado de São Paulo (2003-2007); e presidente do Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Fortaleza (2008 - 2013).

Para o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a presença do secretário é importante para as discussões do Consad. "A experiência e a visão da secretaria são importantes para as decisões e debates que acontecem no conselho. Afinal, este é um órgão de deliberação colegiada, responsável pela orientação geral dos negócios da empresa pública".

Novo conselheiro

Além de Pierdomenico, passa a integrar o conselho o advogado Adão da Silva Junior, que tem experiência na área civil e já atuou em conselhos de outras entidades. O mandato é de dois anos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/07/2023

DESCONTOS EM TARIFAS E DIÁLOGOS COM CIDADES SÃO AVANÇOS NO SETOR PORTUÁRIO, DIZ MÁRCIO FRANÇA

Ministro de Portos e Aeroportos faz balanço de seis meses de gestão e mira obras de infraestrutura como o túnel

Por: Bárbara Farias



Márcio França analisou o trabalho realizado desde janeiro e reiterou o foco em obras de infraestrutura como o túnel Santos-Guarujá Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Retomada do diálogo com autoridades, empresários e trabalhadores, estreitamento da relação com as cidades portuárias e descontos tarifários nos portos de Santos e Rio de Janeiro são alguns avanços listados pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, em balanço sobre os seis primeiros meses no comando da pasta. Em entrevista para A Tribuna, ele analisou o trabalho realizado desde janeiro e reiterou o foco em

obras de infraestrutura como o túnel Santos-Guarujá.

Para França, a maior conquista até aqui no Porto de Santos é o canal aberto pelo Governo Federal, por meio da Autoridade Portuária (APS), com prefeituras de Santos e Guarujá e sindicatos que representam trabalhadores portuários avulsos, quadro de servidores e operadores privados. “Retomamos o diálogo com sindicatos e prestigiamos os trabalhadores. Valorizamos a relação com os avulsos. Diálogo estabelecido também com prefeitos da região e operadores do Porto de Santos”.

Sobre o estreitamento da relação com os municípios portuários, França cita como casos concretos nesses 180 dias de trabalho o projeto Parque Valongo e a reabertura do Museu do Porto, “quebrando assim o conceito de que o Porto está de costas para a Cidade”.

“Nós demos os primeiros passos concretos no nosso objetivo de integrar o porto e as cidades da Baixada Santista, começando pela cessão da área dos armazéns 4, 5 e 6 à Prefeitura de Santos, onde será erguido o Parque Valongo. Temos as tratativas para a transferência do Terminal de Passageiros para a área dos armazéns 1,2,3 e a revitalização também da área do Armazém 7. Teremos uma nova orla turística no cais”.

Ele também cita como conquista a manutenção da APS como empresa pública, freando o processo de desestatização do governo anterior. “É uma conquista manter a Autoridade Portuária de Santos pública, com apoio do presidente Lula. O Porto tem um papel estratégico, pois ajuda a manter a atividade do agronegócio, a indústria e o comércio. O Brasil não perdeu a soberania sobre o seu maior porto”.

No balanço, o ministro destacou os descontos nas tarifas dos portos de Santos, de até 65%, e Rio de Janeiro, de até 95%. “Conseguimos reduzir as tarifas portuárias e, com isso, vamos impulsionar a eficiência e a competitividade”.

Obras de infraestrutura

Para os próximos meses, a infraestrutura tende a ganhar ainda mais destaque na agenda portuária. Para as duas margens do complexo portuário santista, em Santos e Guarujá, França cita como metas trabalhadas em conjunto com o presidente da APS, Anderson Pomini, “recuperar as duas avenidas perimetrais e estabelecer um cronograma para uma dragagem mais segura e permanente, tanto no aprofundamento como na manutenção, nos berços e nas bacias de evolução”.

Com previsão de publicação do edital até o início de 2024, o túnel submerso Santos-Guarujá foi citado pelo ministro como um exemplo de consenso, pois foi tema de oito reuniões nos últimos meses entre APS e diferentes representantes do segmento. “O túnel nunca esteve tão perto de se tornar realidade, vai sair do papel depois de 97 anos. Vai promover a integração entre Guarujá e Santos, com uma travessia que poderá ser feita em questão de minutos”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 02/07/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MOTORISTAS DO DISTRITO FEDERAL JÁ PODEM INDICAR CONDUTOR INFRATOR PELA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO

Detran-DF aderiu à funcionalidade elaborada pela Secretaria Nacional de Trânsito em parceria com o Serpro. Medida reduz burocracia e facilita a vida do cidadão



Indicação do real infrator pode ser feita em até 30 dias após a notificação de autuação - Foto: Geovana Albuquerque/Agência Brasília

Motoristas da capital do país já têm a opção de indicar o real condutor de uma infração de trânsito pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT). Elaborada pelo Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em parceria com o Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, a funcionalidade é a opção mais prática e funcional para o proprietário fazer essa comunicação, que antes

precisava ser feita em papel e de forma presencial.

Com a adesão do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF) à funcionalidade, basta que o proprietário do veículo acesse a CDT ou o Portal de Serviços da Senatran. Procedimento em que o proprietário do veículo ou o principal condutor comunica à autoridade de trânsito quem dirigia o veículo no momento da autuação, a indicação do real infrator pode ser feita em até 30 dias a contar da data de notificação de autuação.

"Estamos trazendo o que há de melhor na tecnologia atual para oferecer melhores serviços possíveis aos cidadãos. Com a funcionalidade, reduzimos a burocracia, economizamos tempo dos usuários e fornecemos uma transação segura pela Carteira Digital de Trânsito", afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Mais benefícios

A funcionalidade está alinhada ao fluxo do Sistema de Notificação Eletrônica (SNE). Pelo uso da tecnologia, o motorista pode receber as multas no seu aparelho celular e fazer o pagamento com desconto de até 40%. Até o momento, aproximadamente 1 mil órgãos de trânsito municipais, estaduais e federais aderiram ao sistema.

Há benefícios pelo lado do órgão autuador também. Além do Distrito Federal, já aderiram os estados de Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Segundo a analista de negócio do Serpro Mara Leniza, a autoridade responsável pela multa economiza esforço e recursos no julgamento da indicação e na integração do processo com o sistema Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf).

“Esta nova funcionalidade é a opção mais prática, rápida e funcional para o proprietário fazer essa comunicação. Entre os seus benefícios, destacam-se a economicidade de tempo, já que o cidadão não precisa se deslocar para atendimento presencial no órgão autuador; e a legitimidade, pois o infrator aceita a indicação através da sua assinatura eletrônica gov.br”, disse a analista.

*Com informações do Serpro

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

Data: 03/07/2023



PORTAL PORTO GENTE

TERMINAL PORTUÁRIO DE VILA VELHA RECEBE SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Redação Portogente

A visita também abriu espaço para debater as expectativas da Log-In a partir da chegada da nova autoridade portuária local, Vports, agora desestatizada

A Log-In Logística Intermodal, grupo de soluções logísticas, movimentação portuária e navegação de Cabotagem e Mercosul, recebeu, na última segunda-feira (19/06), o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, no Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), localizado no Porto Organizado de Vitória, no Espírito Santo.



Simone de Oliveira, Especialista em Relações Institucionais na Log-In, Eduardo Simeone, Superintendente de Legal, Compliance e Relações Institucionais na Log-In, Marcio Arany, CEO da Log-In, Fabrizio Pierdomenico, Secretário Nacional de Portos e Transporte Aquaviário, Gustavo Paixão, Diretor de Terminais na Log-In e Watson Valamiel, Especialista em Relações Institucionais no TVV (da esq. para a dir.). Crédito: Divulgação | TVV.

O objetivo do encontro foi apresentar os negócios do grupo Log-In, como player relevante na Cabotagem e operador de transporte multimodal, bem como o plano de negócios do terminal portuário multipropósito capixaba, com ênfase no projeto em andamento de modernização do TVV, com previsão para finalização ainda em 2023.

Na agenda, foi possível ainda dividir com o Secretário as expectativas de melhoria na infraestrutura para os usuários do porto a partir da chegada da nova autoridade portuária local Vports, agora desestatizada.

Para a viabilização do plano de modernização, já foram investidos aproximadamente R\$147 milhões em equipamentos, automação e aumento de capacidade do terminal. Entre os destaques estão a aquisição de novos equipamentos, como os reach stackers, a fim de assegurar maior confiabilidade e segurança nas operações do terminal.

Além disso, o grupo Log-In adquiriu 14 carretas pranchas, resultando em um aumento de 67% na capacidade de transporte de cargas no ciclo interno do terminal, tendo em vista que antes as carretas comportavam 35 toneladas de capacidade e, agora, este número saltou para 65 toneladas.

Outro importante passo para o ganho de produtividade do TVV foi a aquisição de 2 guindastes Mobile Harbour Crane (MHC's) com capacidade individual de 154 toneladas que permitem a operação de cargas de até 300 toneladas simultaneamente, gerando ainda mais capacidade



operacional para os mais diversos tipos de cargas, principalmente as de grande porte, com mais eficiência e segurança operacional pelo terminal.

De acordo com o Diretor de Terminais da Log-In, Gustavo Paixão, os equipamentos possuem uma tecnologia pioneira no Brasil, que viabiliza o controle de dois guindastes através de um único operador, conferindo maior segurança à operação. "Contar com estes guindastes de altíssimo padrão de movimentação de cargas coloca o TVV em uma posição ainda mais estratégica entre os principais players da indústria logística, não apenas do Espírito Santo, mas em todo o país", afirma.

A estratégia de modernização e aumento de capacidade do terminal inclui ainda, a aplicação de tecnologias nos portões de acessos, que culminou em ganhos no trânsito destes veículos, propiciando maior agilidade na entrada e saída dos transportes.

Paixão salienta que outro fator inovador e pioneiro dentre as empresas do setor na América Latina, está relacionado à aplicação de novas soluções nos guindastes Ship To Shore Crane (STS) ou portainers da companhia, utilizados para descarga ou embarque de contêineres nos navios por meio de operações remotas.

"O TVV seguirá investindo em automação. Nesta modalidade, o operador sai da cabine em cima do guindaste e passa a operar o equipamento de uma sala, que contará com diversas telas, permitindo o controle total da operação, com melhores condições ergonômicas, de segurança e desempenho", comenta o executivo.

Segundo o Diretor Presidente do Grupo Log-In, Marcio Arany, que também esteve presente no encontro, diante do sólido plano de expansão do TVV, a presença do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico reforça o compromisso do Grupo Log-In em corroborar para o desenvolvimento não apenas do setor portuário capixaba, mas também do transporte de carga por via marítima, conectando a Cabotagem com os outros modais de transporte, por meio de planos consistentes e inovadores.

"Foi uma excelente oportunidade para apresentar ao alto escalão do Governo Federal tudo que a Log-In vem desenvolvendo para potencializar os nossos serviços de logística integrada, com foco sempre no cliente. Da mesma forma, esperamos do atual Governo o compromisso em promover mudanças que possam contribuir para alavancar o crescimento dos setores portuário e da cabotagem", conta Arany.

Na ocasião, Pierdomenico visitou o navio Log-In Pantanal junto com outros diretores da companhia e conheceu de perto a estrutura do navio, sua tripulação brasileira e a operação de contêineres, tendo maior visibilidade do tamanho da operação e da importância da atividade marítima para a logística brasileira.

Vports: principais mudanças e expectativas

O evento também abriu espaço para a discussão das principais mudanças com a troca de administração do Porto de Vitória, antes controlada pela Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), que após desestatização, passou a ser chamada de Vports. "Este é um movimento inédito no Brasil, tendo em vista tratar-se da única autoridade portuária privada no país. Diante disso, a Log-In tem acompanhado de perto os principais movimentos após a desestatização, e pretende ter papel de mais protagonismo nos estudos conduzidos pela Vports, para enfrentar os gargalos do Porto Organizado e atrair novas cargas", aponta Paixão.

Entre os pontos debatidos durante a ocasião, está a expectativa da divulgação de um plano de manutenção do canal de acesso ao porto. "Atualmente, existe a obrigatoriedade da manutenção da profundidade do canal, bem como dos berços de atracação dos navios. No entanto, a aplicação de um cronograma de batimetrias, ou seja, a medição da profundidade do canal de acesso, seria uma prática benéfica para acompanhar de perto a situação do mesmo", pontua Paixão.

Outro fator que tem chamado a atenção da Log-In com relação às mudanças, estão associadas à necessidade de melhorias do acesso terrestre ao Porto Organizado de Vitória, que inclui os municípios de Vitória e Vila Velha. Neste sentido, o executivo enfatiza o papel da Vports para o controle mais assertivo do acesso rodoviário, bem como estudos voltados para criar alternativas de acesso rodoviário ao Complexo, e no desenvolvimento de estudos que possam viabilizar o modal ferroviário no Porto, e que possa alcançar o TVV, em Vila Velha.

Segundo Paixão, o Terminal Portuário de Vila Velha espera ainda maior participação nos estudos voltados ao modal ferroviário. Desta forma, em conjunto com a Vports, o TVV contribuiria para iniciativas que potencializam o transporte de cargas a granel, bem como outros perfis de carga, como contêineres, além de possibilitar a conexão do ramal ferroviário existente no terminal.

"A Log-In espera, juntamente com a Vports, auxiliar com ideias inovadoras que promovam ganhos na infraestrutura do porto organizado, proporcionem maior competitividade e viabilize novos negócios para o Espírito Santo", finaliza Paixão.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/07/2023

NAVIO MOVIDO A METANOL INICIA ROTA PELO BRASIL COM A CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS

Redação Portogente

O píer privado da Cattalini Terminais Marítimos recebeu na última semana o navio Stena Pro Patria, com um importante exemplo de sustentabilidade. Vindo de Trinidad e Tobago, o navio se destaca por utilizar o metanol como combustível, tendência que está tomando espaço na área marítima em substituição ao óleo combustível (derivado do petróleo), atualmente utilizado por 95% dos navios comerciais do mundo.



Navio abastecido por metanol. Crédito: Callini | Divulgação.

Um dos principais benefícios do metanol como combustível marítimo é seu perfil de baixas emissões. Em comparação aos combustíveis marítimos tradicionais, o metanol elimina dióxido de enxofre (SOx), óxido de nitrogênio (NOx) e reduz a emissão de material particulado em até 80%. O Stena Pro Patria faz parte de uma frota composta por seis navios da joint venture entre a Proman, produtora de Metanol, e a Stena Bulk. Essa frota é considerada "estado da arte" na utilização de metanol como combustível marítimo, deixando de emitir de cerca de 45.000 toneladas de CO2 por ano, o

equivalente a emissão provocada por 9.782 carros no período.

Para Amanda Berger, Gerente de Produto da Helm do Brasil, empresa importadora do Metanol, a chegada do navio movido a metanol é motivo de comemoração. "É uma inovação no mercado brasileiro e esperamos continuar recebendo navios movidos à metanol na Cattalini. Vemos que os pilares das nossas empresas estão muito bem alinhados, principalmente sobre o tema sustentabilidade. A Cattalini nos oferece um serviço de excelência, um exemplo para terminais do Brasil", declarou Berger.

A parceria comercial instituída entre a Helm do Brasil, Valenz (fornecedora do Metanol) e a Cattalini Terminais existe há 8 anos e, segundo Sérgio Melchert, Diretor de Químicos da Helm, está consolidada em valores que ambos compartilham, como segurança e respeito ao meio ambiente.

"Como Paranaguá é o principal porto de operação de metanol no país, a excelência na prestação de serviços da Cattalini foi primordial para nosso sucesso. Desta forma, para marcar este momento, quando recebemos nosso primeiro navio flex não teria melhor local que a Cattalini para fazermos

este evento, reforçando ainda mais nossa relação e registrando o compromisso de nossas empresas com o meio ambiente”, avaliou.

Com 186 metros de comprimento, o Stena Pro Patria atracou no berço externo do píer da Cattalini para descarregar 27,4 mil toneladas de metanol, destinadas ao Centro de Tancagem 4, onde a capacidade estática é de 200 mil m³. A Cattalini se destaca como o terminal brasileiro com maior participação na importação de metanol no país.

“Prezamos pelo pleno atendimento às demandas dos clientes, com foco na segurança e eficiência das operações. Esta postura, aliada a fortes investimentos em inovação e infraestrutura, consolida nossa credibilidade, e nos faz ser referência nos mercados nacional e internacional”, destacou Bruno Marcel Santos, gerente de logística da Cattalini Terminais.

Com 24 membros em sua tripulação, o Stena Pro Patria partiu de Paranaguá no sábado (24), com destino aos Portos de Santos, Rio Grande e Aratu. A qualidade das operações no píer privado da Cattalini foi destacada pelo comandante do navio, Mr. Laimonis Baldins. “Estou muito feliz em poder estar aqui com a minha tripulação, neste momento, com esse navio que representa o futuro do transporte marítimo. As atividades foram todas em ordem e executadas por pessoas muito profissionais”, comentou.

Saiba mais

A indústria naval global é responsável por aproximadamente 3% de todas as emissões globais de gases de efeito estufa (1). Com cerca de 60.000 embarcações atualmente queimando óleo combustível marítimo de alta emissão, a transição para combustíveis mais limpos vem se tornando essencial.

As propriedades de queima limpa do metanol e as vantagens práticas como combustível o tornam uma alternativa atraente aos combustíveis marítimos tradicionais. O Metanol está amplamente disponível, é biodegradável e cada vez mais produzido por fontes renováveis. Como todos os tipos de metanol podem ser misturados, isso cria um caminho altamente viável para um futuro de transporte marítimo sustentável.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/07/2023

MINISTRO DE PORTOS QUER ENTREGAR TÚNEL IMERSO SANTOS-GUARUJÁ NO PRAZO

Editor Portogente

O nível de serviço oferecido ao cliente é o negócio do negócio (Dito popular)



Espera-se que o governo do Estado de São Paulo e demais autoridades atendam com presteza e eficiência o requerimento da autoridade portuária de Santos, especificando o envio da documentação relativa aos estudos dos projetos básico e executivo do túnel imerso Santos-Guarujá, realizados, em 2012, pelo Departamento de Estradas de Rodagens (Dersa) e incluem as devidas licenças ambientais necessárias. Tendo em vista que o cronograma da obra prevê o início dos trabalhos em 2024.

Veja mais * Novos diretores do Porto de Santos irão construir túnel submerso e porto oceânico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115363-novos-diretores-do-porto-de-santos-irao-construir-tunel-submerso-e-porto-oceanico>

Conforme destaca o presidente do Porto de Santos, Anderson Pomini, o Secretário de Estado de São Paulo, Rafael Benin, declarou, no dia 13 último, que a documentação estaria disponível e



bastariam os procedimentos realizados, semana passada. Portanto, de acordo com essas declarações oficiais, dentro de 15 dias esses documentos poderão estar de posse da autoridade portuária. Trata-se de um assunto que é pautado, sem consequência, há quase cem anos. Agora, tem o compromisso pessoal do secretário de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB) de construir esse túnel imerso.

Veja também * Ministro Márcio França dá boas-vindas ao museu do porto na antiga estação ferroviária do Valongo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115466-ministro-marcio-franca-da-boas-vindas-ao-museu-do-porto-na-antiga-estacao-ferroviaria-do-valongo>

A causa dessa longa expectativa, por tanto tempo e até agora não concretizada, jamais foi a falta de justificativa dessa ligação, nem a incapacidade técnica de construir a obra necessária. Por anos, a proposta era a ponte de concreto armado. Tampouco será o primeiro túnel brasileiro imerso. Em 1997, o escritório Figueiredo Ferraz fez um estudo robusto e meticuloso, à altura da sua grife, sobre este tipo de túnel ligando as margens desse porto. Por questões políticas que não foram esclarecidas, a sua construção foi frustrada.

Veja ainda * Ponte é descartada na ligação das margens do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113210-ponte-e-descartada-na-ligacao-das-margens-do-porto-de-santos>

O projeto e implantação do Porto de Santos que se conhece teve gestão sediada na Avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro. Se concretizado, este túnel imerso será marco de realização regional destacada. Ainda que a firma construtora possa ser estrangeira, a sua conquista será local e política, neste caso, de gestão e resultado, como aconteceu com os Guinle. Há muito a ser construído para a nova conjuntura deste complexo portuário. Para otimizar os seus espaços e seu tempo logísticos. O momento está posto e o túnel imerso é o primeiro passo dessa missão.

Veja também * Erros conceituais prejudicam dragagem no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/dragagemportuaria/101513-erros-conceituais-prejudicam-dragagem-no-porto-de-santos>

A ligação bioceânica Santos ao Chile, em 2024, é ameaça e oportunidade ao Porto de Santos. De inovação, com novos arranjos e tecnologias, pelas tão faladas e esperadas hidrovias, quanto é o túnel imerso Santos-Guarujá. Conectando os municípios entorno do porto, num processo produtivo, com pauta ESG (sigla em inglês de ambiental, social e governança) e de intensa produtividade, com destaque na produção e utilização de energia verde.

Veja ainda * Porto de Santos e a rota bioceânica do Atlântico ao Pacífico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115431-porto-de-santos-ante-a-rota-bioceanica-do-atlantico-ao-pacifico>

Os quatros anos, tempo que geralmente permanece a gestão de uma diretoria do Porto de Santos, devem se constituir numa missão de bater metas, como período de um planejamento estratégico comprometido como os próximos 25 anos. Entretanto, como é o caso do túnel e do aeroporto, esse horizonte temporal extrapola o razoável, por insuficiência de poder e baixa qualidade política no âmbito regional. Desse modo, permanecem obstruídas por décadas as hidrovias da região e contida a competitividade do Porto de Santos.

Veja mais * Pontes de rodovias estaduais de São Paulo impedem a passagem das hidrovias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115470-pontes-das-rodovias-estaduais-de-sao-paulo-impedem-a-passage-das-hidrovias-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 03/07/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INVESTIMENTO ESTRATÉGICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O recente aumento nas exportações do agronegócio do Estado de São Paulo evidencia a importância crescente desse setor para a economia nacional. Com um incremento de 7,1% nos primeiros cinco meses de 2023, totalizando US\$ 10,5 bilhões em vendas ao exterior, o agronegócio paulista vem desempenhando um papel fundamental no cenário econômico do País. Em contrapartida, as importações setoriais tiveram um crescimento de 6,3%, totalizando US\$ 2,18 bilhões nesse mesmo período.

É notável que o agronegócio paulista tem sido um dos principais pilares das exportações do estado, representando 37,4% das vendas totais ao exterior, enquanto as importações setoriais correspondem a apenas 7,2%. Esse desempenho favorável resultou em um superávit na balança comercial do agronegócio, atingindo o valor de US\$ 7,97 bilhões no período de janeiro a maio de 2023, um aumento de 7,3% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Esses dados, divulgados pelo Instituto de Economia Agrícola (IEA) da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios (APTA), evidenciam a relevância do setor agrícola para o desenvolvimento econômico do estado de São Paulo e, conseqüentemente, do País como um todo.

Diante desse cenário, é imprescindível que o Governo priorize investimentos em infraestrutura que atendam ao escoamento da produção agrícola. O setor agropecuário demanda uma logística eficiente, capaz de garantir o transporte rápido e seguro dos produtos até os centros de distribuição e aos portos de exportação. Estradas bem conservadas, ferrovias modernizadas e portos eficientes são elementos cruciais para o sucesso das atividades agrícolas.

A infraestrutura agrícola deve ser encarada como um investimento estratégico, capaz de impulsionar ainda mais o potencial exportador do País. Com uma logística adequada, é possível reduzir custos operacionais, aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e atrair investimentos para o setor. Além disso, aprimorar a infraestrutura também resulta em benefícios para o mercado interno, garantindo o abastecimento das regiões e a redução de custos para os consumidores.

Os resultados positivos apresentados pelo agronegócio paulista são um reflexo do trabalho árduo dos produtores rurais, mas é imprescindível que o Governo acompanhe esse crescimento com políticas públicas que promovam o desenvolvimento de sua infraestrutura. É necessário um planejamento estratégico que leve em consideração as demandas do setor, identifique gargalos logísticos e direcione recursos para a melhoria das vias de escoamento da produção agrícola.

Ao priorizar a infraestrutura que atende ao agronegócio, o Governo estará não apenas impulsionando a economia nacional, mas também valorizando e fortalecendo um setor estratégico para o País. O agronegócio brasileiro tem um imenso potencial de crescimento, e investimentos na infraestrutura são fundamentais para que esse potencial seja plenamente explorado, garantindo o desenvolvimento sustentável e a prosperidade do setor agrícola e, conseqüentemente, da economia como um todo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

GALEÃO 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) vai julgar a viabilidade da relicitação nas concessões de infraestrutura na próxima quarta-feira. A informação é do ministro do TCU Vital do Rêgo. A decisão impactará principalmente as negociações do Governo Federal com a Changi, a concessionária do Aeroporto do Galeão (RJ), que havia proposto devolver a instalação, mas depois voltou atrás e pediu uma readequação de contrato - o reequilíbrio financeiro das concessões também está sendo debatido nesse processo.

GALEÃO 2

“Certamente quarta-feira vamos ter uma decisão. O mercado está esperando isso e eu muito mais”, afirmou o ministro Vital do Rêgo. “Quero oferecer ao País uma solução que contemple não só o setor aeroportuário, mas o setor das concessões rodoviárias e ferroviárias”, completou.

GALEÃO 3

Capaz de movimentar mais de 30 milhões de passageiros por ano, o Galeão recebeu apenas 6 milhões no ano passado. A Changi, que deve pagar ao Governo Federal R\$ 1,3 bilhão, quer renegociar essa cláusula de seu contrato. Segundo Vital do Rêgo, além da Changi, mais quatro concessionárias de aeroportos pediram o reequilíbrio contratual.

FIOL 1

As obras do lote 1F da Ferrovia de Integração OesteLeste (Fiol) serão lançadas na manhã de hoje, em cerimônia a ser realizada no km 28 da Rodovia BA-262 (IlhéusUruçuca), em Ilhéus (BA). A solenidade será presidida pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva. O ministro dos Transportes, Renan Filho, também participará. Está prevista a implantação de 127 quilômetros de trilhos entre Ilhéus e Aiquara (BA), nesta fase do empreendimento.

FIOL 2

Quando esses 127 quilômetros forem concluídos, a Fiol terá 537 quilômetros de extensão, indo de Ilhéus a Caeté (BA).

HIDROVIAS

A Pátria Investimentos e a Temasek se preparam para vender parte de suas ações na Hidrovias do Brasil. No mínimo, 90,4 milhões de ações serão comercializadas, 11,9% do capital da operadora logística e hidroviária. Mas esse percentual ainda pode ser triplicado. Apesar da decisão, elas não pretendem deixar a companhia, Juntas, essas duas gestoras de avós controlam mais de 40% da Hidrovias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/07/2023

REGIÃO SUDESTE - EXPORTAÇÕES DO AGRO EM SP CRESCEM MAIS DE 7% NOS PRIMEIROS CINCO MESES

Balança comercial do setor no Estado teve superávit de quase US\$ 8 bilhões no período

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O complexo sucroalcooleiro, que compreende, principalmente, açúcar bruto, refinado e álcool etílico, vendeu US\$ 2,61 bilhões para fora do país no período
Crédito: Divulgação/Governo do Estado de SP

As exportações do agronegócio do estado de São Paulo tiveram um aumento de 7,1% nos primeiros cinco meses de 2023, alcançando US\$ 10,5 bilhões, mais do que os 6,3% das importações, que totalizaram US\$ 2,18 bilhões. Com esse resultado, a participação do setor

nas vendas ao exterior no total do Estado representou 37,4%, enquanto a das importações setoriais, 7,2%.

A balança comercial do agronegócio paulista, de janeiro a maio deste ano, apresentou saldo positivo, com superávit de US\$ 7,97 bilhões. A cifra é 7,3% superior ao mesmo período de 2022. Os dados são do Instituto de Economia Agrícola (IEA), da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios (APTA), órgão da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado, divulgados nesta semana.

Considerando todos os setores da economia paulista, as exportações do estado de São Paulo já somam US\$ 27,13 bilhões (19,9% do total nacional), e as importações, US\$ 30,25 bilhões (29,9% do total do país).

Em relação ao mesmo período de 2022, esses resultados representam um aumento de 3,6% nas exportações e redução de 2,5% nas importações.

Cenário nacional

A participação do agronegócio paulista na balança comercial brasileira cresceu nos cinco primeiros meses de 2023. O resultado paulista representa 15,1% do total exportado pelo país no período de janeiro a maio, uma alta de 0,2 p.p. em relação ao mesmo período de 2022.

Cinco agregados correspondem a quase 80% das exportações no setor. A maior participação é do complexo sucroalcooleiro, que compreende, principalmente, açúcar bruto, refinado e álcool etílico, e vendeu US\$ 2,61 bilhões para fora do país no período.

O segundo maior destaque é do complexo soja, que corresponde a grãos, farelo e óleo, que exportou US\$ 2,14 bilhões, seguido pelas carnes (principalmente bovina, de frango e suína in natura ou industrializadas), com venda de US\$ 1,21 bilhão; produtos florestais (celulose, papel, madeira e borracha), com US\$ 1,12 bilhão; e sucos (principalmente de laranja), com US\$ 835 milhões.

Segundo o Governo do Estado, além da balança comercial, o setor do agronegócio tem acumulado outros destaques positivos, como um saldo de 3,8 mil vagas de emprego geradas em abril. Entre os fatores que ajudam a explicar essa melhora, está a perspectiva de aumento da produção da safra 22/23 em relação ao período anterior, puxada pelas fortes chuvas no início do ano e pelo investimento nas tecnologias agrícolas, que ajudam a aumentar a produtividade das lavouras.

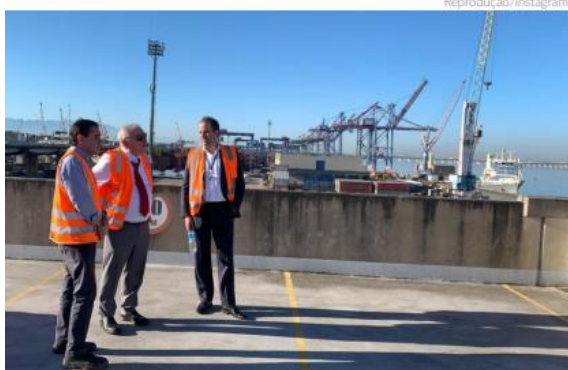
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/07/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO RECEBE VISITA DE COMITIVA DE HONDURAS, QUE AVALIA FUTURA PARCERIA

Ministro-gerente da Empresa Nacional Portuária do país visitou os complexos do Rio e de Itaguaí

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Castilla.

Segundo a PortosRio, a visita da delegação de Honduras ao Rio de Janeiro teve como objetivo impulsionar parcerias e fortalecer laços entre os países
Crédito: Reprodução/Instagram

A diretoria da PortosRio, Autoridade Portuária gestora dos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, recebeu na última semana a visita de uma delegação de Honduras. A comitiva foi liderada por Carlos Arturo Bueso Chinchilla, ministro-gerente da Empresa Nacional Portuária, responsável pela gestão dos portos hondurenhos de Cortés, San Lorenzo e

Segundo a PortosRio, a visita teve como objetivo impulsionar parcerias e fortalecer laços entre os países. A delegação hondurenha avalia a possibilidade de acordos de cooperação entre as duas companhias portuárias.

A delegação do país da América Central foi ao Rio de Janeiro em missão comercial. Na ocasião, foram feitas apresentações institucionais das duas companhias.

Durante a visita, eles tiveram a oportunidade de conhecer as instalações do Porto do Rio de Janeiro, onde puderam ver as operações do cais, incluindo visita nos terminais contêineres MultiRio e Rio Brasil Terminal. A comitiva hondurenha também visitou e pode conhecer as instalações e operações no Porto de Itaguaí.

A delegação hondurenha foi recepcionada pelo diretor de Gestão Portuária da PortosRio, Ronaldo Fucci, e pelo superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/07/2023

REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE REGISTRA CRESCIMENTO DE 6%

Movimentação de graneis sólidos nos portos públicos do RS atingiu mais de 10 milhões de toneladas
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



De janeiro a maio deste ano o Porto do Rio Grande apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo período de 2022, atingindo 15.833.814 toneladas Crédito: Divulgação/Portos RS

O Porto do Rio Grande (RS) teve um crescimento de pouco mais de 6% na movimentação de cargas nos cinco primeiros meses do ano em comparação com o ano passado. Segundo a Portos RS, o terminal portuário atingiu a marca de 15.833.814 toneladas de janeiro a maio. Ao longo desses cinco meses, passaram pelo cais público e pelos terminais privados do distrito industrial 1.280 embarcações, total que engloba navios mercantes e barcaças. Os resultados referentes à movimentação foram divulgados a partir de dados coletados e compilados pelo setor de estatística da Portos RS, Autoridade Portuária que administra esse e outros complexos portuários do Rio Grande do Sul.

A movimentação dos graneis sólidos foi destaque nos primeiros cinco meses do ano nos portos públicos do Rio Grande do Sul, atingindo mais de dez milhões de toneladas.

No Porto do Rio Grande foram 9.714.454 toneladas, em Pelotas 83.822 toneladas e em Porto Alegre 260.639 toneladas. Na sequência aparecem as cargas gerais, com 4.882.412 toneladas, e granel líquido, com 1.702.476 toneladas.

O Porto do Rio Grande apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo período do ano passado, atingindo 15.833.814 toneladas. Ao longo desses cinco meses, passaram pelo cais público e pelos terminais privados do distrito industrial 1.280 embarcações, total que engloba navios mercantes e barcaças.

Segundo a Portos RS, a lista de mercadorias com variação positiva das movimentações é puxada pela soja em grão, com aumento de 88,64%, seguida pela ureia (32,91%), fosfato (31,56%), farelo de soja (19,05%) e cloreto de potássio (11,44%). O fluxo de contêineres também apresentou aumento de 10,21% e atingiu 244.649 unidades.

Em relação à origem das importações, a Argentina segue na liderança, com 456.247 toneladas. Ela é acompanhada pela China (398.655 t), Canadá (283.904 t), Marrocos (236.153 t), Arábia Saudita

(233.202 t), Estados Unidos (227.933 t), Rússia (207.704 t), Peru (173.901 t), Alemanha (135.049 t) e Argélia (132.602 t), nesta ordem.

Já quanto ao destino das exportações, a China é a primeira colocada com 2.032.401 toneladas movimentadas. A lista é seguida pela Indonésia (765.623 t), Vietnã (434.679 t), Portugal (397.950 t), Estados Unidos (391.559 t), Arábia Saudita (358.601 t), Marrocos (336.021 t), Espanha (281.470 t), México (230.155 t) e Tailândia (229.936 t).

Porto de Pelotas

O Porto de Pelotas recebeu ao longo desse período 214 embarcações, todas elas barcas utilizadas para o transporte de mercadorias na hidrovia da Lagoa dos Patos. No total, foram 520.554 toneladas, divididas entre 436.732 toneladas de toras de madeira e outras 83.822 toneladas de clínquer, que é o cimento em sua fase bruta de fabricação.

Porto Alegre

De janeiro a maio de 2023 passaram pelo complexo de Porto Alegre 52 embarcações transportando mercadorias e insumos considerados importantes para a economia. Nesse período, foram 216.082 toneladas de insumos para a produção de fertilizantes, 36.854 toneladas de cevada, 28.577 toneladas de sebo bovino, 7.703 toneladas de trigo e outras 219 toneladas de carga geral.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/07/2023

REGIÃO NORDESTE - MONTADORA DE AUTOMÓVEIS CHINESA COMPRA FÁBRICA DA FORD NA BAHIA

BYD fará o anúncio na próxima terça-feira; empreendimento deve empregar 1.200 pessoas

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A fábrica na cidade baiana de Camaçari, agora adquirida pela montadora BYD, estava fechada desde 2021, com o encerramento da produção da Ford no Brasil Crédito: Divulgação

A montadora de automóveis chinesa BYD confirmou a compra da fábrica da Ford em Camaçari (BA), fechada desde 2021, com o encerramento da produção no Brasil. A informação foi repassada pelo governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), na última quarta-feira, dia 28.

Segundo ele, a decisão da BYD foi anunciada após uma reunião no Palácio do Planalto entre os representantes da empresa com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Os detalhes com a Ford também já estariam acertados e a cerimônia oficial deve ocorrer amanhã, dia 4.

Em novembro do ano passado, a BYD assinou um protocolo de intenções com a Bahia que prevê investimentos de R\$ 3 bilhões na criação de três fábricas de carros elétricos, que devem gerar 1.200 empregos.

O Governo Federal também estaria analisando uma possível concessão para a BYD de um terminal marítimo que era usado pela Ford para escoar sua produção para outros países. De acordo com o governador da Bahia, a intenção foi discutida em reunião com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

Além da concessão, está em estudo a possibilidade de outra empresa operar no terminal para que o porto não fique “apenas” com automóveis, embarcando “inclusive equipamentos da indústria eólica”, disse Jerônimo, e uma linha de financiamento para apoiar a produção de veículos no Brasil.

O porto privativo que era usado pela Ford fica no Canal de Cotegipe, ligação entre a Baía de Todos os Santos e a Baía de Aratu, no município de Candeias.

Até 2010, o pátio tinha 119 mil m², capacidade para mais de 6 mil veículos e recebia navios de até 200 metros, que levavam a produção da fábrica de Camaçari a outros países.

O cronograma de instalação das fábricas e início da produção será divulgado pela montadora chinesa no dia do anúncio oficial.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/07/2023

ESTILO BE - AS MUITAS FACES DO CAMINHAR

Por **IVANI CARDOSO** redacao@portalbenews.com.br

“Caminhar transforma os lugares”

James Hillman



Você já pensou que mobilidade é cidadania? É a capacidade de se deslocar, de se relacionar, de preparar o olhar para enxergar coisas escondidas na cidade e uma poderosa experiência de autoconhecimento. Quem fala do caminhar com tanta paixão é Mauro Calliari, mestre em urbanismo, doutor em história do urbanismo e colunista da Folha de São Paulo sobre o tema caminhadas urbanas. É autor do livro “Espaços Públicos e Urbanidade em São Paulo” e do livro infantil “São Paulo para crianças”. Para ele, andar é um ato natural, mas andar no espaço urbano não é. Nesta entrevista, tem muito mais:

Quando começou a se interessar pelo tema?

Eu era um executivo formado em Administração de Empresas que trabalhava muito. Um dia, senti que era preciso fechar um ciclo e imaginei o que eu gostaria de fazer. Pensei que gostaria de trabalhar com o caminhar, sempre tive curiosidade em me aventurar e descobrir a cidade à minha volta. Andar me fazia muito bem. Parecia um hobby, mas não era. Fui estudar e comecei a me interessar pelas cidades como um caminhante que gosta de fazer perguntas.

Por que caminhar é tão importante?

O pé é o maior meio de locomoção do Brasil (36%), seguido pelos transportes coletivos (29%), automóveis (27%) e motos (4%). Caminhar é um momento de você estar presente no aqui e agora. É transformar o que é banal em uma aventura, como preparar um bom prato, por exemplo. É um jogo de erro e acerto, como a vida. Andar a pé é uma das atividades mais básicas do ser humano.

O que as caminhadas revelam?

Revelam temas da cidade, instigam a pensar um jeito melhor de viver em conjunto nas cidades. Para isso é preciso nos aproximarmos dos espaços públicos de convivência, nos relacionarmos mais com as pessoas nas ruas, fazer piquenique nos parques, sentar nas praças e explorar toda a diversidade. Caminhar é uma forma de se conhecer e conhecer melhor o outro.

O que você descobriu sobre o caminhar?

Caminhar é universal, é um dos grandes temas implícitos e não discutidos. Desde que descemos das árvores e começamos a caminhar, tudo é caminhar. É atividade estruturadora de morar em cidades, em aglomerações. Se formos pensar antes dos transportes, a humanidade inteira só andava a pé, talvez até o final do meio do século XIX quando surgiu trem, carro, bicicleta. Tem uma grande história de confronto e de acessibilidade.



E por que pouco se fala no tema?

É um tema não discutido, talvez porque seja tão natural. Você não pensa para andar, para ir até a sala ou cozinha; você também não discute respirar. Só que essa naturalidade é enganosa. Quando você cria uma cidade, cria barreiras que já não são tão naturais, portanto é preciso reconstruir o trajeto. Na cidade, andar uma necessidade, mas infelizmente ainda temos a invisibilidade cultural do pedestre.

Que tipo de barreiras?

São barreiras urbanas como uma passarela, por exemplo, que dificulta para o pedestre. Você faz o ser humano que anda e que está mais fragilizado a subir, descer, atravessar. O caminhar do pedestre é prolongado para facilitar o carro que tem motor e anda na via mais natural. Trocamos a ordem das coisas. Foi o andar que me fez pensar a cidade, pensar a história da cidade e entrar na questão do urbanismo e dos espaços públicos.

Hoje temos muitos condomínios e as crianças quase não andam a pé, não é natural, certo?

Depende de que estrato social estamos falando. No Interior de São Paulo, todo crescimento urbano está baseado em condomínio.

Em São Paulo, crianças de classe média baixa vão a pé para a escola, qualquer caminhada até 2 km é bastante possível. Como hábito cultural, temos um risco. Crianças que não andam mais nas ruas, em grupo, perdem a iniciativa e, mais importante, o jogo do aprendizado da cidade. Isso inclui aprender que lugar é perigoso, como se relacionar como estranho.

E a questão do medo, da violência das ruas?

Temos dois aspectos. Há o medo real em São Paulo e outras cidades com violência, roubo de celular, trânsito. Corremos risco de sair de casa, mas tem também um outro aspecto que é um temor de quem não usa, mas acha que é ruim. Em alguns lugares, próximos de sua casa, pode não ser particularmente perigoso. Existe o risco de ser atropelado assim como existe o risco de ser assaltado, a gente tem que desenvolver estratégias públicas e individuais para lidar com isso.

E como garantir mais segurança?

É preciso criar estratégias: tomar cuidado e atravessar na faixa, não andar no escuro, não usar celular. É uma forma de evitar o medo do medo. Quando você mora em um lugar bom de andar, você já conhece. Como vivemos em bolsões, quando mudamos de bairro, em algumas regiões é bom evitar se expor. Em lugares cotidianos você consegue andar sem nenhum problema.

Observar a cidade é um exercício?

O tema da minha tese de doutorado é o duplo andar, o andar de quem precisa chegar em algum lugar e o de quem observa o caminho. Caminhar também pode ser um estado de espírito, tem a ver mais com a sua disposição e o tempo disponível do que com o lugar. Com pressa muitas vezes você não observa, sem pressa começa a ver coisas, um novo bar, pessoas na passagem. É um exercício para se fazer só ou com poucas pessoas.

O que muda com a observação mais atenta?

Muda a sensibilidade para o olhar. Entrevistei pedestres para minha tese, pessoas que vão trabalhar ou pegar um transporte que têm reações filosóficas diante da vida. Andar pode ser o momento único no dia em que está sozinho, e aquele momento faz você sair da faina diária de fazer, entregar, produzir. O caminhar poder ser como um ritual, se você der o peso que dá às coisas em si.

E os benefícios físicos?

O andar também estimula a parte física, e olha que nem estou falando em termos de exercício com efeito vascular significativo.

Há um estudo norte-americano muito bom que mostra que alunos que andam a pé para ir à escola, e não são levados pelos pais, chegam com um grau de atenção maior, já acordaram, vão pensando, tomando decisões no caminho.

O que é caminhabilidade?

É uma disciplina que está ligada à melhoria das condições do caminhar, do andar a pé, gente, crianças, gente de cadeira de rodas, qualquer grupo. Como é importante garantir que o acesso para estações de transporte seja melhorado. O andar a pé é o que garante capilaridade para que a rede de transporte de massa consiga desaguar e as pessoas consigam chegar às suas casas. Do metrô, trem, ônibus, aplicativo, tem várias fases.

E como entra a tecnologia?

O pé é o alimentador da rede de transportes. Não dá para pensar na conexão dos transportes sem o pé. As rodovias cortam cidades, tudo se encaixa. Eu vejo todo mundo ligado na alta tecnologia e novas soluções, mas sem a baixa tecnologia como as calçadas, os sinais ou o meio fio, você não alimenta a alta tecnologia. É importante pensar nessa complementariedade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

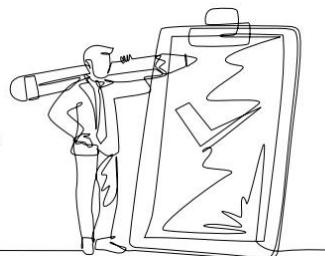
Data: 03/07/2023

OPINIÃO - PORTO-INDÚSTRIA – ESSE CONCEITO FUNCIONA NO BRASIL? E OS SERVIÇOS? CABEM NESTA EQUAÇÃO?



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opiniao@portalbenews.com.br



“Não há maior sinal de loucura do que fazer uma coisa repetidamente e esperar a cada vez um resultado diferente.”

Albert Einstein

Não será loucura afirmar que nossos portos evoluíram muitíssimo desde 1808, quando D. João VI os abriu para acesso às nações amigas. O que temos visto, especialmente nos últimos anos, pode ser chamado de revolução mais do que evolução.

Também não será estranho dizermos que muitos de nós ainda os imaginamos em seu formato básico: um elo, entre outros, que compõem a cadeia logística percorrida por cargas e pessoas entre sua origem e destino. Só.

Ao tomarmos o café da manhã, raramente imaginamos que o pão foi feito com um trigo que veio da Argentina ou dos Estados Unidos com passagem pelo porto. Mesmo que venhamos a imaginar, provavelmente nos virá à mente apenas a imagem de um navio descarregando e um armazém.

Esse raciocínio simplista me incomoda e me faz questionar: o que mais eles podem ser?

Vou direto ao ponto, em três palavras: Porto, Indústria e Serviços.

Ideia brilhante e (talvez) simples. Trata-se de colocar lado a lado atividades industriais e portuárias e com isso gerar ganhos pela redução do ciclo logístico de matérias primas e produtos acabados. Em outras palavras, as indústrias instaladas ao redor de áreas portuárias recebem matéria-prima diretamente dos navios, transformam-na em produtos acabados, segundo seus processos de manufatura, e os despacham diretamente para os clientes usando os navios próximos ou os internalizam no país.

Importação-transformação-exportação. Tudo num só lugar.

Brilhante sim, talvez não tão simples de implantar se levarmos em consideração a complexidade dos regimes aduaneiros e tributários. Mas vamos imaginar que teremos coragem suficiente para enfrentar e resolver esse aspecto. Vamos arregaçar as mangas, pois os ganhos são consideráveis.

Vamos começar pelo básico: espaço físico. Imagino que seria esse um dos objetivos da Portaria 66, emitida no início de 2022, quando tomou-se a decisão de ampliar a área da “poligonal” do Porto Organizado de Santos dos 8 quilômetros quadrados à época para 15,5. Quase o dobro!

Uma análise simplista diria tratar-se apenas disso: ganho de área. O olhar um pouco mais treinado diria: a ampliação em si agrega potencial para irmos além do simples ganho territorial em um Porto que possui quase 95% de sua área operacional ocupada. Afinal, acrescentou-se mais retroárea do que frente de mar para a construção de píeres de atracação.

Quantidade de área, usada com qualidade, sozinha, já poderia causar o grande impacto sob o ponto de vista da geração de empregos e riqueza.

Quando falamos em utilizar parte dessa área para implantar indústrias, é automático pensar nas linhas de produção e nos postos de trabalho diretamente gerados ao seu redor. É uma imagem verdadeira, porém, há mais por trás disso.

A implantação das fábricas, mesmo as de pequeno porte, demandariam projetos conceituais, projetos executivos, a construção em si, aquisição de equipamentos, manutenção, serviços de planejamento ambiental, energia – de preferência limpa a renovável, serviços de alimentação, segurança patrimonial, limpeza, transporte, entre tantos outros itens que envolvem o funcionamento dos negócios. Basicamente serviços, hoje os grandes geradores de postos de trabalho, diretos e indiretos, sem falar nos impostos que todo esse contexto de empresas poderia somar aos cofres públicos.

Percebe até onde pode-se projetar a geração de riqueza?

A ampliação da área do Porto Organizado nos permite sonhar com um futuro em que porto, indústrias e serviços associados a ambos convivam. Outros passos precisam ser dados.

Os Governos, em seus três níveis, precisam estar atentos e agir em conjunto. Há muito o que fazer para integrar as cidades a um projeto desse porte, como criar e manter legislação segura o suficiente para atrair esses negócios, produzir parte da infraestrutura, diminuir a burocracia.

Universidades e Escolas Técnicas precisam ampliar sua visão de formação da mão de obra. Espaço, infra e segurança jurídica são fatores importantes, mas empresas não se estabelecem em locais onde não há mão de obra qualificada e disposta a continuar qualificando-se. Para citar o mínimo.

A sociedade como um todo precisa abraçar essa ideia em seu próprio benefício. Conseguiremos tornar realidade?

Hudson Carvalho é Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 03/07/2023

OPINIÃO - COMÉRCIO EXTERIOR - EXTINÇÃO OU MUDANÇA IMEDIATA (JÁ TARDE) DO MERCOSUL



SAMIR KEEDI

Professor técnico e universitário de pós-graduação, palestrante, bacharel em economia, mestre em administração, autor de vários livros em comércio exterior, entre eles o "ABC do comércio exterior"
opiniao@portalbenews.com.br



Uma vez mais voltamos nossos olhos ao famigerado Mercosul. Já escrevemos muitos artigos sobre ele, mas nada muda. Não vamos desistir. O Mercosul é um câncer que corrói as possibilidades de desenvolvimento de um país que insiste em fazer tudo errado e temos que extingui-lo ou mudá-lo.



O Brasil comete erros demais, em infinitos aspectos, e ainda não descobriu que a “roda” já foi criada e é só usá-la. Mas não, fica tentando criar o que já existe, como aconteceu com a criação do Mercosul. Pobre país, riquíssimo, o melhor do mundo fisicamente, como já colocamos em muitos artigos. Tanto na superfície quanto abaixo dela, mas que insiste em ser pobre. Por sua pura determinação e não por não existir alternativas, que aqui abundam.

O Mercosul é apenas mais um dos nossos graves erros. Um bloco que, do ponto de vista teórico, pode e deve ser elogiado. Todo agrupamento de países para cooperação, redução de impostos, melhoria das condições de vida das respectivas populações, é sempre bem-vindo.

Mas, do ponto de vista prático, é apenas mais um dos nossos desastres. Uma escolha totalmente errada na sua gestação e criação. Com falta de inteligência extrema. A criação de blocos econômicos deve ser feita com critério, com sabedoria, e não apenas pela simples criação de um.

Todos os que militam no comércio exterior sabem - ou deveriam saber - sobre a lógica dos acordos econômicos. E a atual União Europeia deu o tom em seu início, em 1944, com a criação de uma área de livre comércio entre três países, a saber, Bélgica, Países Baixos (Netherlands e não Holland) e Luxemburgo, denominado Benelux, que foi consolidado em 1948.

Mais tarde, com a entrada da Itália, França e Alemanha Ocidental, foi criada a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço - CECA. Com a posterior inclusão, em várias etapas, de muitos outros países, chegamos à União Europeia com 28 países. Agora 27 após a saída do Reino Unido. Pode ter havido erros, e certamente ocorreram. Mas seguiram uma lógica. Deixando claro a inteligência com que o bloco econômico foi criado. A lógica determina que se crie algo de sucesso aos poucos, e com o tempo, passo a passo.

Assim, qualquer bloco deve ser iniciado e sequenciado como: 1) área ou zona de preferências tarifárias; 2) área ou zona de livre comércio; 3) união aduaneira; 4) mercado comum; e 5) união econômica. Alternativamente, pode-se suprimir a primeira etapa e partir logo para a segunda, se for julgado conveniente e os países preparados para tal. Mas, só. O restante é uma sequência natural.

E como o pedante e “auto-suficiente” Mercosul foi iniciado? Da pior maneira possível para países nas nossas condições.

No meio do processo, ou seja, como uma união aduaneira. Em que todos os membros, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai devem ter a mesma alíquota de importação de mercadorias importadas de terceiros países. Isso é uma união aduaneira.

Como um bloco econômico que tem as nossas condições, pode começar pelo meio, sem as fases anteriores, iniciais, sem uma base? Não tem como se fazer isso com sucesso. O Mercosul já existe há 32 anos, desde março de 1991, quando os presidentes dos quatro países assinaram, em Assunção, no Paraguai, o documento de criação do Mercosul. Ainda mais um bloco que, se fosse um único país, estaria entre as 10 maiores economias do planeta. Portanto, nada desprezível, em que a falta de inteligência não poderia estar presente.

E qual a consequência dessa inconsequência armada pelos quatro países do bloco? Simples, a destruição da liberdade econômica de cada um deles. E o mais prejudicado, claro, e certamente, é o Brasil.

Este acordo de união aduaneira impede que cada país faça seu acordo com quem quer que seja, um país ou bloco econômico. Ele amarra todos os países aos demais três, ou seja, qualquer acordo só pode ser feito se os quatro países estiverem de comum acordo. Isto é o famigerado “4 + 1”.

Esta é uma situação muito difícil. É necessário que todos tenham as mesmas ideias, objetivos, interesses, etc. Imagine um acordo do Mercosul com a União Europeia. De um lado 27 países com interesses diversos, e de outro lado, quatro países também com interesses e ideologias diversas. Em

especial países tão diversos quanto os quatro do Mercosul. E isso ocorre com todos os acordos, com todos os países com quem o Brasil deseje ter um acordo econômico.

Isso tem que acabar. O Brasil tem que recuperar sua independência e soberania para fazer acordos com quem desejar. E isso não é possível, repetimos, com o "4 + 1".

Para isso temos que: 1) acabar com o Mercosul; ou 2) o que talvez seja mais conveniente, já que acordos são sempre bons, como colocamos no início, retroceder de união aduaneira para a segunda etapa, uma área de livre comércio. Com isso, nada mudará quanto ao relacionamento no grupo, em que as mercadorias continuarão entrando em cada país com eliminação do I.I. (imposto de importação), e cada país terá sua liberdade de fazer acordo com quem desejar.

Ah! Ainda em tempo. 32 anos de união aduaneira e até hoje ela não está completa. Foram criadas listas de convergência (exceções) para cada país, em que uma determinada quantidade de mercadorias está fora da união aduaneira. Assim, que união aduaneira é essa que nunca existiu integralmente em mais de três décadas? E cuja lista vai mudando ao bel-prazer de cada país?

O BRASIL COMETE ERROS DEMAIS, EM INFINITOS ASPECTOS, E AINDA NÃO DESCOBRIU QUE A "RODA" JÁ FOI CRIADA E É SÓ USÁ-LA. MAS NÃO, FICA TENTANDO CRIAR O QUE JÁ EXISTE, COMO ACONTECEU COM A CRIAÇÃO DO MERCOSUL. POBRE PAÍS, RIQUÍSSIMO, O MELHOR DO MUNDO FISICAMENTE, COMO JÁ COLOCAMOS EM MUITOS ARTIGOS. TANTO NA SUPERFÍCIE QUANTO ABAIXO DELA, MAS QUE INSISTE EM SER POBRE. POR SUA PURA DETERMINAÇÃO E NÃO POR NÃO EXISTIR ALTERNATIVAS, QUE AQUI ABUNDAM"

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SERÁ POSSÍVEL REVITALIZAR NOVAMENTE A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL?

Transpetro e Petrobras se preparam para colocar de pé o novo plano de contratação de navios, promessa de retomada das obras do novo governo Lula

Por Gabriela Ruddy
1 de julho de 2023 Em Combustíveis, Mercado offshore, Petróleo e gás



Navio-sonda ODN I, contratada pela Petrobras, no Estaleiro Rio Grande, da Ecovix, onde passa por reparos e manutenção. Crédito: Matheus Vieira/Divulgação

RIO — Com o retorno das encomendas da Transpetro previsto para ocorrer no início de 2024, os estaleiros nacionais devem ganhar um novo impulso para se recuperar da crise que enfrentam há quase uma década. O novo programa de revitalização da frota foi revelado com exclusividade pela epbr.



Os grupos atingidos pela redução das contratações da Petrobras, pela crise da Sete Brasil e pelas dificuldades em competir com os estaleiros asiáticos nos últimos anos vão ter pela frente o desafio de entregar as encomendas rapidamente e com novas especificações.

Estão incluídas entre as novas exigências do mercado soluções para redução de emissões de carbono, o que passa pela maior eficiência energética e mudanças mais profundas, para uso de combustíveis e fontes alternativas (como baterias).

Desafios para a retomada da construção de navios no Brasil

Diversos estaleiros nacionais estão em situação financeira complicada ou em recuperação judicial. Alguns ainda estão, inclusive, impedidos de participar de licitações da Petrobras e da Transpetro devido aos desdobramentos da operação Lava Jato.

Desde que assumiu o cargo, o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, mantém conversas com o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Controladoria Geral da União (CGU) para avaliar a possibilidade de que essas empresas sejam liberadas. Segundo o executivo, os principais grupos já estão aptos a participar das licitações.

Um dos motivos para a atenção dada pelo governo federal à indústria naval é a forte geração de empregos.

Segundo o Sinaval, esse setor chegou a empregar 82.472 pessoas em 2014, número que caiu para 21.447 em maio de 2022. Será preciso, então, voltar a capacitar mão de obra para o setor.

“Os estaleiros que antes estavam sendo usados para a construção dessas embarcações hoje são usados principalmente para reparos e manutenções”, alerta Tatiana Gruenbaum, sócia da KPMG para o segmento de infraestrutura.

Diversas fontes batem em um ponto em comum: o melhor cenário é colocar a indústria em um caminho sustentável, resiliente a flutuações do mercado e da política.

Navios, embarcações e plataformas: qual será a demanda?

Em entrevista à epr, o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, disse que as novas encomendas serão de navios gaseiros e embarcações para transporte de produtos claros e escuros. A quantidade de unidades ainda não foi fechada.

Na primeira leva, são esperados navios para movimentação de óleo e combustíveis. Veja os planos.

Interlocutores na indústria têm defendido que o governo deve estar atento ao propor as medidas, para que não afetem a sustentabilidade econômica da companhia, como ocorreu no passado.

Por isso, as encomendas devem ser restritas ao que é, de fato, necessário dentro do portfólio da Transpetro.

No mercado, há consenso de que a retomada do setor vai ser centrada na subsidiária da Petrobras.

Mas existe também a possibilidade de mais encomendas de empresas privadas nos próximos anos, por causa da crescente demanda por embarcações de apoio à exploração e produção e da baixa disponibilidade no mercado internacional.

No entanto, especialistas afirmam que, mais importante do que o tamanho da demanda, é assegurar a continuidade das encomendas, para manter os ganhos de eficiência e a curva de aprendizado do setor.

“A iniciativa não deve ter a magnitude de outros programas do passado, mas existe sim uma clara necessidade de renovação da frota”, diz o gerente geral de Desenvolvimento de Negócios em Descarbonização da Wärtsilä Marine, Lucas Correa.



“Com as novas plataformas que vão entrar em operação no país, é necessário ter mais unidades de apoio no mercado nacional”, diz.

É possível voltar a construir FPSOs no Brasil?

A princípio, o consenso no mercado é que não é possível neste momento entregar uma plataforma inteira dentro do prazo pedido pelas operadoras de forma competitiva.

Nem sequer há demanda. O atual plano de negócios da Petrobras prevê a instalação de 13 plataformas de 2024 a 2027, mas nove unidades já estão contratadas.

Outras três já tiveram os editais lançados, sem mudanças nos índices de conteúdo local, como é o caso das plataformas de águas profundas de Sergipe.

A próxima geração de FPSOs terá ao menos duas plataformas de grande porte em campos sob operação da Equinor. Para o projeto de Bacalhau (BM-S-8), na Bacia de Santos, a unidade contratada com a Modec terá o casco construído na China e integração em Singapura.

Em maio, a Modec levou também a FPSO do BM-C-33, campo de gás natural e de condensado na Bacia de Campos.

A esperança são os contratos de engenharia e integração de módulos. Ao todo, estaleiros nacionais já participaram da construção de 19 plataformas de produção, total ou parcialmente, segundo dados do Sinaval.

De forma simplificada, essas plataformas são divididas em três grandes pacotes:

- construção do casco;
- construção dos módulos da planta e processamento de óleo e gás;
- integração, etapa da obra em que os módulos são instalados.

“Nossa previsão é que, inicialmente, a Petrobras demande uma quantidade maior de módulos do que a que foi encomendada aos estaleiros nacionais nos últimos anos”, diz o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

A entidade que representa os estaleiros – da qual Sérgio Bacci fez parte antes de assumir a Transpetro – volta a enxergar oportunidades nesse segmento.

“Isso permitirá que a indústria ganhe impulso e se prepare para assumir construções mais relevantes, como um volume maior de fornecimentos nas próximas plataformas”, defende.

Especialistas apontam que é importante que os incentivos adotados ajudem a garantir a perenidade das atividades, o que pode ajudar a indústria nacional a ganhar competitividade e, no futuro, absorver projetos maiores.

Uma nova janela de oportunidade para a construção de plataformas no país pode se abrir caso, por exemplo, a produção de óleo e gás na Margem Equatorial se torne viável na próxima década.

Qual a agenda dos estaleiros para a nova revitalização?

O Sinaval apresentou em abril um conjunto de propostas para a recuperação da indústria, que incluem a proteção aos navios de bandeira nacional, além de maior previsibilidade nas demandas da Petrobras e da Marinha e da criação de um programa de financiamento para exportação.

Uma das sugestões da entidade é que novas plataformas sejam contratadas de forma dividida, sendo um contrato para a aquisição do casco e outro para o topside, integração e comissionamento.



Dentre as propostas, estão o estabelecimento de um índice de conteúdo local para navios petroleiros e gaseiros.

No caso de plataformas, o grupo pede um percentual mínimo de 40% de contratação nacional para as atividades de detalhamento da engenharia, construção e montagem da planta de processo e integração. E o aumento da multa por descumprimento dos índices, de 40% para 200%.

Essas exigências são reguladas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e B combustíveis (ANP). Com o relaxamento das regras no governo Temer, os contratos foram atualizados.

São mudanças que, se saírem do papel, podem ter efeito apenas em campos que nem sequer foram descobertos ainda.

Criação da frente no Congresso Nacional

Há expectativa de que eventuais incentivos à indústria naval voltem ao debate legislativo, com o lançamento da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira, marcado para terça (4/7).

Iniciativa do deputado federal e ex-prefeito de Rio Grande (RS), Alexandre Lindenmeyer (PT/RS).

“Vai ser importante debater esses temas, para que possamos corrigir alguns rumos e que esse setor não tenha uma política sazonal, de governo, mas sim de Estado”, defende.

Entre os temas prioritários para discussão, estão mudanças nas regras da BR do Mar, programa criado no governo Bolsonaro que alterou regras de contratação de navios. A intenção é voltar a priorizar embarcações brasileiras na cabotagem.

Além de possíveis alterações no Repetro, regime aduaneiro especial de exportação e de importação de bens para o setor de petróleo e gás.

Outro ponto defendido por alguns setores da indústria é a adoção de incentivos fiscais. A desoneração de itens usados na construção, por exemplo, pode ajudar, diz o presidente da Posidonia Shipping, Abrahão Salomão.

“É preciso desonerar a indústria naval. Tivemos estaleiros com produtividade similar aos coreanos, mas o custo não era compatível, devido aos ônus fiscais”, afirma.

Em tese, está na agenda da reforma tributária: criar um regime de cobrança por valor agregado (IVA), capaz de sanar o problema de acúmulos de créditos em cadeias complexas e desonerar investimentos.

Mudança cultural: bônus vs punição

No mercado, há também quem defenda a adoção de uma nova política de conteúdo local, focada em bonificar aqueles projetos em que houvesse maiores índices de contratação nacional, em vez de estabelecer percentuais mínimos altos e punir aqueles que não atingissem as exigências.

No passado, o governo tentou desenvolver um programa chamado Pedefor, de desenvolvimento industrial. Uma das ideias era justamente premiar fornecedores que conseguissem ganhar competitividade no mercado brasileiro.

Vai faltar trabalhador?

Arivaldo Rocha aponta que a crise interrompeu a curva de aprendizagem e que vai ser necessário requalificar a mão de obra. Existem receios de que uma retomada esbarre na falta de profissionais qualificados.

“Há dificuldades de encontrar profissionais de nível técnico, por exemplo, como soldadores”, diz Tatiana Gruenbaum, da KPMG.

No passado, a construção naval ajudou a impulsionar a atração de profissionais estrangeiros para o país, o que pode voltar a acontecer no início do novo ciclo de investimentos, devido, sobretudo, à necessidade de atualização tecnológica do parque industrial.

“Profissionais estrangeiros podem também participar da qualificação da mão de obra local, eles ajudam a treinar e a transmitir conhecimentos para que em algum momento sejam substituídos pelos profissionais brasileiros”, diz Diogo Kloper, diretor de migração da Fragomen.

Reindustrialização e um plano de longo prazo

Além disso, é necessário um olhar atento a outros setores da economia que estão ligados à indústria naval, como fundição e metalurgia, forja e extrusão e os setores elétrico e eletrônico.

“É preciso entender que para engajar um processo harmônico e virtuoso de crescimento neste setor será necessário desenvolver outros que são fundamentais ao processo industrial”, afirma o coordenador do Grupo Economia do Mar (GEM), Thauan Santos.

Especialistas ressaltam ainda que a construção naval é um negócio global e que, portanto, os estaleiros brasileiros precisam ser competitivos a nível mundial para conseguir garantir atividades no longo prazo.

Evitar que a indústria dependa de políticas que são adotadas em um mandato presidencial e alteradas ou descontinuadas no período seguinte é um desses caminhos, diz o Sinaval.

Para o especialista em Petróleo, Gás e Naval da Firjan, Sávio Souza, os estaleiros brasileiros têm um diferencial competitivo em meio às crescentes preocupações ambientais no mundo e à busca por menores emissões de carbono nos processos produtivos.

“É importante aumentar o debate sobre o diferencial competitivo do fornecedor nacional a partir de uma matriz energética mais limpa, como a do Brasil, que por consequência, entrega produtos mais limpos”, diz.

Souza lembra ainda que é necessária uma maior coordenação de diferentes ferramentas de política industrial existentes, como o conteúdo local, o Repetro e a cláusula de P,D&I da ANP.

Analistas apontam também que garantir que a operação e manutenção das embarcações e instalações seja feita no país também contribui para o ganho de competitividade.

“Quanto mais expertise tivermos localmente para atender a primeira etapa, melhor poderemos nos inserir nas etapas subsequentes”, acrescenta Souza.

Como viemos parar aqui?

A indústria naval brasileira já foi uma das mais competitivas do mundo, na década de 1970, mas entrou em declínio.

Viveu um novo ciclo de crescimento nos dois primeiros governos Lula, com a reformulação dos mecanismos de financiamento por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a inclusão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O impulso coincidiu com a descoberta do pré-sal e o lançamento, pela Transpetro, do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), que previa contratar 49 embarcações, sendo 43 navios petroleiros para transporte de óleo e derivados e seis navios bunkers.

Entre 2005 e 2012, o FMM concedeu prioridade para 38 projetos de construção, ampliação e modernização de estaleiros, num investimento de US\$ 6,2 bilhões.

A partir de 2014, no entanto, houve uma redução das atividades da Petrobras, impactada pela Lava Jato e pela queda internacional do preço do barril de petróleo.

Na exploração e produção, a política de conteúdo local foi revista no governo de Michel Temer, após o impeachment de Dilma Rousseff. Foram reduzidas as exigências para plataformas de produção e sondas, por exemplo.

Marca da quebradeira em série, pós-Lava Jato, a Sete Brasil não conseguiu financiamento para a construção do portfólio de sondas e paralisou obras e encomendas.

Com isso, os estaleiros começaram a entrar em recuperação judicial, caso do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) em Pernambuco, do Enseada na Bahia e do Estaleiro Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 03/07/2023

EXCLUSIVO: TRANSPETRO MARCA VOLTA AO MERCADO PARA CONTRATAÇÃO DE NAVIOS

“É um projeto sólido, de longo prazo”, afirma presidente da subsidiária da Petrobras; veja o cronograma previsto

Por Gabriela Ruddy 1 de julho de 2023 Em Combustíveis, Mercado offshore, Petróleo e gás



Sergio Bacci é o novo presidente da Transpetro, subsidiária da Petrobras (Agência Petrobras)

RIO – A Transpetro pretende retornar ao mercado em janeiro de 2024 para as primeiras contratações dos navios de um novo programa de revitalização da frota, disse em entrevista exclusiva à epbr o presidente da companhia, Sérgio Bacci.

“A minha ideia é ter as primeiras entregas de navios em 2026, com a entrega de pelo menos dois ou três”, disse. A expectativa é que as propostas sejam recebidas até

meados do próximo ano e os contratos, assinados ainda em 2024.

“São cronogramas apertados, não são fáceis de cumprir, mas a equipe toda está imbuída em acelerar o máximo que puder, tomando todos os cuidados devidos, para botar esse programa de pé rapidamente”, disse.

No momento, um grupo de trabalho dentro da companhia está mapeando as embarcações necessárias e os estaleiros e fornecedores aptos a atender às encomendas, assim como os custos e prazos.

O presidente da Transpetro também confirmou que houve avanços para a liberação da contratação de estaleiros nacionais que ainda estavam impedidos de contratar com a Petrobras e, hoje, os principais grupos já estão regulares perante os órgãos de controle.

A iniciativa foi anunciada na posse. “O Brasil tem pressa, precisamos gerar empregos”, disse Bacci, em maio, quando assumiu a subsidiária da Petrobras.

Edital começa a ser elaborado em dezembro

Os trabalhos vão ajudar na elaboração do edital, etapa prevista para dezembro deste ano. Os estudos preveem que a nova frota vai atender às especificações da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) de redução de emissões.

Segundo Bacci, as encomendas devem incluir principalmente navios gaseiros e embarcações para transporte de produtos claros e escuros, mas a quantidade exata de unidades ainda não foi fechada.

“Estamos vendo quanto vai custar um navio e como ele vai performar do ponto de vista econômico. Preciso pôr de pé projetos que sejam economicamente viáveis, apesar de saber que os custos do Brasil são um pouco mais caros até se conseguir ter uma curva de aprendizagem, de longo prazo”, ressaltou.

Financiamento pode começar pela Petrobras

O executivo afirmou ainda que a primeira embarcação contratada pode usar recursos próprios da Petrobras.

Já há conversas com bancos públicos e privados, incluindo o BNDES, o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, para o financiamento dos demais projetos.

A parceria anunciada entre a Petrobras e o BNDES em junho, inclusive, visa a acelerar as discussões para eventuais financiamentos, garantias e taxas.

“Se houver algum banco brasileiro ou mesmo estrangeiro que nos dê uma condição de financiamento boa, para levantar os recursos com taxas de juros menores, analisamos todas as possibilidades”

“Evidentemente que, em casos de propostas parecidas, vamos priorizar os bancos públicos brasileiros. Mas estamos dialogando”, afirmou Bacci.

A Transpetro ainda avalia se vai usar os recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM). “O fundo continua sendo uma boa linha de financiamento, mas no primeiro governo Lula era mais atrativo”, disse Bacci.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 03/07/2023

INDÚSTRIA NAVAL VÊ GARGALOS PARA DISPUTAR NOVA GERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE APOIO

Financiamento, prazos curtos e novas exigências tecnológicas serão obstáculos para fornecedores brasileiros, segundo fontes do setor

Por Gabriela Ruddy 1 de julho de 2023 - Atualizado em 3 de julho de 2023 Em Mercado offshore, Petróleo e gás



Navios de apoio a plataformas offshore (Foto: RBNA)

O mercado de serviço para exploração e produção antecipa um novo ciclo de embarcações de apoio às operações offshore. Há incertezas, contudo, com a capacidade da indústria nacional de capturar a demanda por essa nova geração.

A Transpetro e a Petrobras estão preparando a próxima onda de encomendas de navios para a logística de petróleo e combustíveis. Os primeiros editais estão previstos para janeiro de 2024.

Existe também a possibilidade de mais encomendas de empresas no E&P, em razão da baixa disponibilidade de embarcações de apoio no mercado internacional.

No entanto, especialistas afirmam que, mais importante do que o tamanho da demanda, é assegurar a continuidade das encomendas, para manter os ganhos de eficiência e a curva de aprendizagem do setor.



“A iniciativa não deve ter a magnitude de outros programas do passado, mas existe sim uma clara necessidade de renovação da frota”, diz o gerente geral de Desenvolvimento de Negócios em Descarbonização da Wärtsilä Marine, Lucas Correa.

“Com as novas plataformas que vão entrar em operação no país, é necessário ter mais unidades de apoio no mercado nacional”, diz.

O primeiro desafio é a necessidade de recapacitação de fornecedores para atender aos requisitos de redução de emissões, por exemplo, e consumo mais eficiente de combustível.

A dificuldade de acesso ao financiamento também é vista como obstáculo. “Essa atividade precisa ser encarada do ponto de vista do fomento”, diz um empresário do setor de cabotagem que prefere não se identificar.

Há um temor com a viabilidade econômico-financeira para a contratação de barcos de apoio no país, por exemplo. Fontes do setor citam o baixo prazo contratual oferecido pelas petroleiras e as incertezas sobre a demanda de longo prazo.

Fornecedores alegam que com as atuais taxas diárias é inviável construir um novo projeto para atender a um acordo com o prazo máximo contratual da Petrobras, de cinco anos.

“São necessárias garantias mais robustas e firmes para fazer esses investimentos [em novos navios] hoje, porque muitos investidores estão machucados do ciclo anterior, que não teve o retorno esperado”, diz uma fonte do setor de navegação.

BNDES demonstra interesse em financiar projetos “verdes”

O BNDES discute internamente a possibilidade de criar linhas de financiamento para impulsionar a retomada da indústria naval do país — bandeira que é defendida pelo Planalto e conta com apoio de petistas no Congresso Nacional.

Uma das diretrizes discutidas no Fundo de Marinha Mercante (FMM) é estabelecer critérios de impacto ambiental.

A ideia que o BNDES tem hoje é financiar essas embarcações verdes para renovar a frota em operação. Hoje, 12% das embarcações têm mais de 20 anos.

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), do qual o BNDES faz parte. A principal fonte de recursos é uma cobrança sobre o frete marítimo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 03/07/2023

PETROBRAS REABILITA EMPREITEIRAS ODEBRECHT (NOVONOR), ANDRADE GUTIERREZ E UTC

A empreiteiras Odebrecht (Novonor), Andrade Gutierrez e UTC foram liberadas pelo compliance da Petrobras para voltar a disputar licitações

Por epbr 3 de julho de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás

A empreiteiras Odebrecht (Novonor), Andrade Gutierrez e UTC foram liberadas pelo compliance da Petrobras para voltar a disputar licitações. Segundo a Folha, a Odebrecht consta na categoria plena, cadastro que inclui a participação em concorrências isoladas ou projetos completos.

– A informação foi confirmada pela Petrobras: “além de ser cadastrada ou pré-qualificada, toda e qualquer empresa interessada em iniciar, manter ou restabelecer relacionamento com a Petrobras, deve demonstrar conformidade ao Programa de Compliance”, diz.



Operário do Estaleiro Atlântico Sul solda parte de navio petroleiro em fabricação no Porto de Suape, em Pernambuco (Foto: Divulgação)

A liberação de empresas condenadas no passado, nos casos da Lava Jato, está na ordem do dia da Transpetro. O presidente da subsidiária, Sérgio Bacci, afirmou à epbr que estaleiros do país já estão aptos a participar das licitações. Desde que assumiu o cargo, Bacci mantém conversas com o TCU e a CGU.

Renovação da frota. A companhia pretende voltar ao mercado em janeiro de 2024 com o programa de renovação da frota da Transpetro. As encomendas devem incluir principalmente navios gaseiros e embarcações para transporte de produtos claros e escuros: Transpetro define cronograma para encomenda de navios.

E nessa cobertura: Será possível revitalizar novamente a construção naval no Brasil?

Novos contratos de gás. A Petrobras fechou o novo contrato com a Copergás (PE), com vigência a partir de janeiro de 2024 até dezembro de 2034, no valor estimado de R\$ 6,7 bilhões.

– Os valores detalhados da molécula não são divulgados neste momento — a companhia ainda negocia com outras distribuidoras. Na semana passada, a Petrobras anunciou os novos termos com a SCGás.

Na gas week: os contratos com as distribuidoras estão voltando ao patamar histórico de preço, com indexação ao Brent na ordem de 12%. É a materialização do que a companhia vem ponderando com o governo federal: o gás natural vai ficar mais barato. Na íntegra: Petrobras reduz preços, sem choque de gás natural barato

Ações recuam. Os papéis da Petrobras recuaram na semana passada após o anúncio do corte nos preços da gasolina. Analistas de mercado e a concorrência, representada pela Abicom (importadores) calculam que o combustível está abaixo dos preços de paridade de importação...

... Métrica que a companhia já anunciou que deixou de ser o referencial para formação dos preços.

Relatórios de bancos e corretoras citam que o corte era esperado. Entre os motivos, citam o realinhamento das margens de refino. Com a normalização da diferença entre o preço do óleo e a rentabilidade das refinarias, a Petrobras aproveita o momento para elevar a utilização das refinarias (Valor)

Cortes da OPEP+. A Arábia Saudita e a Rússia, principais exportadores de petróleo, aprofundaram os cortes na oferta, elevando os preços, apesar de preocupações com a desaceleração econômica global.

– A Arábia Saudita estenderá o corte voluntário de um milhão de barris por dia (bpd) por mais um mês, enquanto a Rússia cortará suas exportações em 500.000 barris por dia em agosto. Elevam o total prometido pela OPEP+ para 5,16 milhões de barris/dia (Reuters).

Petróleo em alta. Os preços do petróleo subiram com as notícias, com o Brent avançando para 75,89 dólares o barril. Na manhã de hoje, é negociado acima dos US\$ 76 por barril no mercado futuro.

Emissões do frete marítimo. A Organização Marítima Internacional (IMO) discute o alinhamento das emissões do setor com o Acordo de Paris. Na agenda, há uma proposta para taxar as emissões de carbono do setor, que ganhou apoio de Grécia e Coreia do Sul. Um bloco com Brasil, Arábia Saudita, China, Índia, África do Sul, Argentina e Equador é contra (Folha).

Financiamento climático. O Brasil receberá um investimento de US\$ 70 milhões por meio do Plano de Investimento do Programa de Integração de Energia Renovável. São recursos do Climate Investment Funds (CIFs).

– O plano contempla três componentes, segundo o MME: modernização de usinas hidroelétricas; digitalização e automação das redes de transmissão e distribuição; descarbonização dos sistemas isolados e tecnologias de armazenamento. E prevê desenvolvimento do hub de hidrogênio verde no Ceará.

Agenda setorial. O marco das eólicas offshore, o Plano Nacional do Hidrogênio e o programa Combustível do Futuro são políticas prioritárias para o segundo semestre, após a aprovação da reforma tributária na Câmara dos Deputados. Além do mercado regulado de carbono.

No site: Hidrogênio e bioenergia são prioridades em agenda industrial para o segundo semestre; e Ambiente político é 'muito favorável' à aprovação do mercado regulado de carbono, avalia Rollemberg

Crescimento da energia solar. Em 2022, o Brasil ficou na oitava posição do ranking global de produção de energia solar e entrou, pela primeira vez, na lista das dez nações com maior potência instalada da fonte renovável: Como o Brasil se tornou um dos dez maiores geradores solares do mundo

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 03/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

ARGENTINA PEDE MAIS PRAZO PARA PAGAR IMPORTAÇÃO DE ENERGIA DA PETROBRAS

Solicitação foi feita em encontro entre presidentes Lula e Fernández, semana passada, e está sendo avaliada pela estatal

Por Janaina Figueiredo — Buenos Aires

O inverno está chegando e a Argentina, como aconteceu nos últimos anos, tem o desafio de importar energia elétrica suficiente para atender a elevada demanda nos meses mais frios do ano no país. O Brasil é um dos países que fornece energia aos argentinos, e nos últimos dias ocorreram negociações para que a Argentina, mergulhada numa delicada crise financeira (leia-se escassez de divisas), possa ter prazos mais flexíveis e ampliados para pagar à Petrobras a energia elétrica que compra.



Lula e o presidente da Argentina, Alberto Fernández Brenno Carvalho

O pedido para condições mais favoráveis nas negociações entre Petrobras e a Argentina foi feito em encontro entre os presidentes Lula e Alberto Fernández, semana passada, e está sendo avaliado pela estatal. O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, também participou do encontro.

A empresa ofereceu, segundo confirmaram fontes argentinas, um esquema de financiamento próprio de



suas exportações aos argentinos, e um prazo de 60 dias para que sejam pagas essas exportações. A Argentina, em contrapartida, pediu 180 dias.

Procurada pelo GLOBO, a estatal respondeu que não fará comentários sobre o assunto. Do lado argentino, a ansiedade é grande. O assunto foi discutido em reuniões em Brasília, no final da semana passada.

Segundo fontes argentinas, tanto o Ministério de Minas e Energia como a Petrobras demonstraram predisposição para atender o pedido do governo de Alberto Fernández e Cristina Kirchner, já em campanha eleitoral para as presidenciais de 22 de outubro, e com o ministro da Economia, Sergio Massa, como candidato da Casa Rosada.

Dólar blue, Catar, Coldplay, Netflix: Entenda para que servem os diferentes câmbios na Argentina
Fernández e Lula voltam a se encontrar amanhã, na cúpula de presidentes do Mercosul, na cidade argentina de Puerto Iguazú. A Argentina importa energia produzida nas termelétricas que a Petrobras tem no Sul do país.

A potência média da energia comprada pelos argentinos é de 600 megawatts por dia, e os meses prioritários para o país são julho e agosto, quando o frio aperta e a demanda de energia aumenta pelo uso de aquecedores domésticos, entre outros.

Sem dólares para financiar todas as suas importações — que explica grande parte dos problemas que o país tem com seus vizinhos, sobretudo com o Brasil —, a Argentina, no caso da compra de energia, optou por pedir mais tempo para pagar. Assim, atravessaria os meses mais complicados da campanha eleitoral sem grandes sobressaltos.

Pagamento poderia ser em yuan

O governo Fernández estima desembolsar este ano em torno de US\$ 500 milhões em importações de energia elétrica, em grande parte, do Brasil. Uma das questões que está sendo tratada nas negociações é que garantias o país vai oferecer para obter prazos mais amplos. Uma das opções colocadas sobre a mesa é o swap que o Banco Central argentino tem com a China.

A ideia seria que os recursos usados como garantia para a operação com a Petrobras estejam numa moeda que não seja o peso argentino — poderiam ser reais ou yuans —, numa conta bancária fora da Argentina.

O mesmo esquema está sendo estudado para resolver o problema do pagamento às importações brasileiras na Argentina. O governo Fernández pediu ajuda a Lula para encontrar uma maneira que permita a seu país não usar escassas reservas do Banco Central Argentina para liberar dólares para que seus importadores possam pagar quem vende ao país — um drama que se arrasta faz tempo, e provoca atrasos enormes no pagamento aos exportadores brasileiros, além da perda de mercado para produtos chineses, o que mais preocupa o Brasil.

Conta com recursos no exterior

O imbróglio ainda não foi resolvido, mas uma opção, comentaram fontes dos dois países, seria que um eventual esquema de financiamento no Brasil tenha como garantia de pagamento futuro, por parte dos argentinos, uma conta com recursos no exterior.

O Brasil está esperando que a Argentina apresente um esquema de garantias que seja considerado suficiente para construir um esquema de financiamento. Uma possibilidade, ampliaram as fontes, seria recorrer à Comunidade Andina de Fomento (CAF), um banco regional com o qual a Argentina mantém boas relações. Mas as conversas ainda não evoluíram.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/07/2023

PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO VOADOR RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA USO NOS EUA; FOTOS

Modelo já está disponível para pré-encomenda por cerca de US\$ 300 mil (R\$ 1,4 milhão)
Por O Globo e agências internacionais — Estados Unidos



Carro elétrico criado pela startup Alef Aeronautics é projetado para os céus e o asfalto – Foto : Divulgação

O carro voador elétrico Model A, da empresa Alef Aeronautics, é o primeiro do gênero a receber uma permissão legal para testar o veículo na estrada e no céu — mudança necessária antes que ele possa ser liberado ao público. Em pré-encomenda nos Estados Unidos desde 2022, ele agora tem o aval da Administração Federal de Aviação (FAA).

A certificação, no entanto, limita os locais e a finalidade para a qual o veículo pode voar, e a construção deverá atender aos padrões de segurança da Administração Nacional de Segurança Rodoviária antes de decolar. Apesar disso, o CEO da empresa, Jim Dukhovny, diz estar "esperançoso" e que a certificação será "o próximo passo".

— O significado histórico disso não pode ser exagerado — afirmou Dukhovny ao jornal "USA Today".
— Embora tenha havido pioneiros como Terrafugia, Paul Moller e Henry Ford, esta é a primeira vez que um veículo, no sentido tradicional (já que funciona e se parece como um carro) recebeu permissão para voar — ressaltou ele.

De acordo com o Código de Regulamentações Federais, a empresa é obrigada a relatar quaisquer problemas, incluindo o mau funcionamento ou defeitos do carro, à agência do governo dos Estados Unidos durante o desenvolvimento e teste do Modelo A.

O carro voador, porém, já está disponível para pré-encomenda e será vendido por cerca de US\$ 300 mil (R\$ 1,4 milhão). Segundo a empresa, o Modelo A é 100% elétrico, poderá ser conduzido em vias públicas e tem capacidade de decolagem e pouso vertical. Com protótipos sendo testados desde 2019, ele deverá estar disponível a partir de 2025.

A capacidade de acomodação é de até duas pessoas e o carro atinge velocidade de até 320 quilômetros por hora em vias públicas. Já no ar ele tem alcance de voo de 177 quilômetros por hora, informou a empresa, sediada na Califórnia. O modelo possui uma cabine esférica e oito hélices.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/07/2023

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT RECORDE NO PRIMEIRO SEMESTRE DO ANO

Comércio do Brasil com exterior tem saldo positivo de US\$ 45,5 bilhões até junho
Por Renan Monteiro — Brasília



Receita das 500 maiores empresas do agro alcança R\$ 1,4 trilhão
Pablo Jacob/Agência O Globo

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 45,5 bilhões de janeiro a junho de 2023, conforme dados divulgados nesta segunda-feira pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). É o maior saldo positivo da séria histórica para o período, considerando dados a partir de 1999.

O aumento foi de 32,9% em relação ao acumulado nos seis primeiros meses do ano passado, quando a balança comercial registrou um saldo de US\$ 34,3 bilhões.

O resultado considera as exportações menos as importações. Quando o total importado é menor, há superávit. Quando é maior, ocorrer déficit.

— O nosso índice de volume (de exportações) também vem apresentando os maiores valores da série histórica, ao passo que os preços têm caído — afirma Herlon Brandão, subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão.

No ano de 2023, até o momento, as exportações totalizam US\$ 166,153 bilhões e as importações, US\$ 120,639 bilhões. A corrente de comércio (a soma das importações e exportações) é de US\$ 286,792 bilhões no período.

- Bens da agropecuária, indústria extrativa, indústria de transformação são as três principais áreas do comércio exterior;
- Alguns produtos e itens que puxaram o aumento nas vendas são: soja, energia elétrica, óleos brutos de petróleo ou de minerais, carne bovina fresca, refrigerada ou congelada;
- No primeiro trimestre do ano o PIB registrou crescimento de 1,9%, sobretudo com o impulso da agropecuária, que teve alta recorde de 21,6% - o melhor desempenho em quase 30 anos.

Para o fim de 2023, MDIC ainda revisou a projeção para o superávit da balança comercial para US\$ 84,7 bilhões - ante os US\$ 84,1 bilhões projetados anteriormente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/07/2023

LIRA PEDE E BLOCÃO REUNIRÁ MAIS DE 1/4 DA CÂMARA EM REUNIÕES POR CARF E REFORMA TRIBUTÁRIA

Mega reunião tem por objetivo fazer com que textos sejam aprovados nesta semana

Por Gabriel Sabóia — Brasília



Plenário da Câmara em votação – Foto : Daniel Marenco / Agência O Globo

A pedido do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), o segundo maior bloco partidário da Casa, que soma 142 deputados, se reunirá nesta terça-feira (04) para debater as mudanças no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) e o texto final da Reforma Tributária. A informação foi confirmada pelo líder do blocão, o deputado Antônio Brito (PSD- BA), ao GLOBO. Brito garantiu que estarão presentes no encontro com os parlamentares do bloco os relatores do PL do CARF, Beto Pereira (PSDB-MS), e da Tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PA). O líder tenta contabilizar quantos votos os dois temas já teriam para as votações, tidas como prioritárias por Lira e para os governistas.

Os 142 parlamentares do conglomerado de partidos correspondem a mais de um quarto dos 513 deputados da Casa. Entretanto, como o grupo é formado por MDB, PSD, Republicanos, Podemos e PSC, o mesmo reúne desde aliados do governo a opositores. Por isso, é dado como certo que haverá discordâncias.

Lira tem agido nos bastidores como o principal fiador do governo para a Reforma Tributária e é dele que tem partido o pedido aos líderes partidários para que mobilizem as suas bancadas e façam com que os textos passem antes do início do recesso parlamentar, que terá início no próximo dia 17. O

presidente da Câmara tem feito um “esforço concentrado” para votar a Reforma até sexta-feira - ou, pelo menos, a sua primeira rodada de votação. Para que isto aconteça, o projeto do Carf já precisará ter sido votado.

De acordo com Antônio Brito, os parlamentares terão a oportunidade de expor os seus pedidos de alterações nos temas. Ele disse não saber com quantos votos, desses 142, os projetos já poderiam contar hoje. O bloco que ele lidera só perde em tamanho pelo grupo do qual o próprio Lira faz parte e congrega 173 deputados do PP, União Brasil, PDT, PSB, Solidariedade, Avante, Patriota e a federação Cidadania-PSDB.

Também nesta terça-feira, um outro encontro tido como fundamental será realizado: governadores e senadores de oito estados se reunirão para discutir o texto da Reforma. Estão previstas as presenças de Cláudio Castro (RJ), Eduardo Leite (RS), Eduardo Riedel (MS), Jorginho Mello (SC), Ratinho Júnior (PR), Renato Casagrande (ES), Romeu Zema (MG) e Tarcísio Freitas (SP). Também foram convidados todos os parlamentares de cada uma das unidades federativas.

As discussões sobre a Reforma Tributária se arrastam há anos no Congresso e, desde que o texto atual foi apresentado, as negociações têm enfrentado cada vez mais resistências entre os governadores nos últimos dias. O setor de serviços também reclama, porque estima que será mais onerado com as mudanças.

O relator da Reforma Tributária na Câmara dos Deputados, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), apresentou no último dia 22 a primeira versão da proposta que unifica cinco impostos sobre o consumo: os federais IPI, Pis e Cofins, o estadual ICMS e o municipal ISS.

Como se trata de uma proposta de emenda constitucional (PEC), a reforma precisa de 308 votos entre os 513 deputados para ser enviado ao Senado.

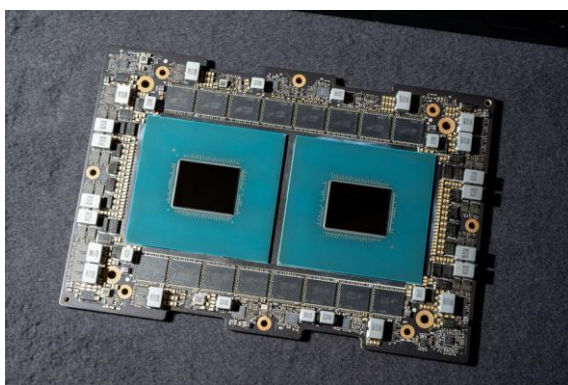
Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/07/2023

CHINA VAI RESTRINGIR EXPORTAÇÃO DE METAIS CRUCIAIS PARA CHIPS E CARROS ELÉTRICOS

Pequim impõe controle sobre as vendas de gálio e germânio, numa escalada da guerra tecnológica contra os EUA

Por Bloomberg — Pequim



Chip da Nvidia: China quer restringir exportações de metais usados na fabricação de semicondutores Marlena Sloss/Bloomberg

A China vai restringir a exportação de dois metais que são cruciais para a fabricação de chips, equipamentos de telecomunicações e carros elétricos, numa escalada de sua guerra tecnológica com os EUA.

A partir de 1º de agosto, as vendas de gálio e germânio, juntamente com seus compostos químicos, deverão se submeter a controles de exportação que são destinados

a proteger a “segurança nacional chinesa”, informou o Ministério do Comércio da China em comunicado divulgado nesta segunda-feira.

Exportadores dos dois metais precisarão solicitar licenças do ministério se quiserem iniciar ou continuar a vendê-los para fora do país, e serão obrigados a relatar detalhes sobre os compradores no exterior e suas encomendas, afirmou o comunicado.



A China está numa corrida tecnológica para obter supremacia em áreas que vão desde a computação quântica até a inteligência artificial e a fabricação de chips. Os EUA, por sua vez, adotaram medidas cada vez mais agressivas para tentar impedir o avanço chinês e têm buscado apoio de aliados na Europa e na Ásia para essas iniciativas.

Ao mesmo tempo, diferentes países e indústrias tentam reduzir sua dependência das importações de produtos sensíveis desde que a pandemia de Covid e a guerra na Ucrânia provocaram uma ruptura nas cadeias globais de fornecimento.

O impacto da decisão chinesa vai depender "do estoque de equipamentos disponíveis", avalia Roger Entner, analista da Recon Analytics LLC:

- É mais uma demonstração de força. Mas, se isso se arrastar, os preços subirão.

A China é o principal produtor mundial de ambos os metais, que têm aplicações na fabricação de veículos elétricos, na indústria de defesa e em displays.

O gálio e o germânio são usados na fabricação de vários semicondutores compostos, que combinam vários elementos para melhorar a velocidade de transmissão e a eficiência de equipamentos. A China responde por cerca de 94% da produção mundial de gálio, segundo o Centro de Inteligência sobre Minerais Críticos do Reino Unido.

No entanto, os metais não são particularmente raros ou difíceis de encontrar, embora a China os mantenha baratos e sua extração possa ser relativamente cara em outros países.

Ambos os metais são subprodutos do processamento de outras commodities, como carvão e bauxita, base para a produção de alumínio.

Outros países que produzem gálio incluem Japão, Coreia do Sul, Rússia e Ucrânia, de acordo com o CRU Group, provedor de inteligência da indústria de metais. O germânio também é produzido em Canadá, Bélgica, Estados Unidos e Rússia.

A decisão da China ocorre após os Estados Unidos e seus aliados intensificarem a retórica contra o país nas últimas semanas. O governo do presidente dos EUA, Joe Biden, planeja bloquear a venda de alguns chips usados em programas de inteligência artificial, disseram pessoas familiarizadas com o assunto na semana passada.

O governo chinês proibiu anteriormente, este ano, os produtos da fabricante de chips americana Micron Technology em alguns de seus setores críticos, após afirmar ter encontrado riscos "relativamente sérios" em uma revisão de segurança cibernética.

O governo holandês anunciou na sexta-feira medidas que impedirão a ASML Holding NV - uma empresa com quase monopólio das máquinas necessárias para fabricar os semicondutores mais avançados - de vender algumas de suas máquinas para a China.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA: TARCÍSIO QUER USAR CADASTRO DO BOLSA FAMÍLIA PARA RATEIO DO FUNDO REGIONAL

Governador de SP sugeriu ao relator que Fundo de Desenvolvimento Regional, a ser criado com a mudança nos impostos, seja repartido segundo número de pessoas atendidas pelo programa no Cadastro Único

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - Proposta entregue no sábado pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), ao relator da reforma tributária na Câmara, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) sugere que os recursos do Fundo de Desenvolvimento Regional, a ser criado com a mudança nos impostos, seja repartido de acordo com o número de pessoas atendidas pelo Bolsa Família no chamado Cadastro Único (CadÚnico).

A proposta de São Paulo é apoiada pelo governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL), que também criticou a ideia dos Estados do Norte e Nordeste de excluírem as unidades mais ricas do País do fundo.

A divisão dos recursos desse fundo bilionário, que será financiado com recursos da União, é um dos temas que emperram a reforma tributária neste momento. O governo federal propôs aportar valores anuais crescentes neste fundo, que começariam com R\$ 8 bilhões em 2025 até chegar a R\$ 40 bilhões por ano em 2023.

Os recursos, ainda pelo desenho atual da reforma, seriam usados também para financiar benefícios tributários concedidos a empresas na chamada guerra fiscal até 2032, o que também é alvo de controvérsia.



Tarcísio sugeriu o que Fundo de Desenvolvimento Regional, a ser criado com a mudança nos impostos, seja repartido segundo número de pessoas atendidas pelo programa no Cadastro Único. Foto: Fernando Nascimento/Governo de São Paulo

No caso do Fundo de Desenvolvimento, o governo de São Paulo entende que a proposta contempla seu principal argumento, o de que também existe pobreza no Estado mais rico da federação. Tarcísio defende que o fundo

também leve o nome de Social em seu título.

Critérios

O Comsefaz (Conselho Nacional dos Secretários de Fazenda) propôs que a divisão fosse feita segundo uma média ponderada em que se levaria em consideração diferentes critérios levados pelos Estados, a exemplo do chamado "PIB invertido", no qual os Estados mais pobres recebem mais.

A administração paulista calculou que, por esta métrica, São Paulo receberia R\$ 262 milhões em 2029 (início da projeção) e R\$ 1,3 bilhão em 2033, quando o fundo estaria funcionando a pleno vapor. Já pela fórmula que leva em conta os beneficiários do Bolsa Família, São Paulo passaria a receber R\$ 1,16 bilhão em 2029 e R\$ 5,84 bilhões em 2033.

A métrica, segundo Tarcísio, é um meio-termo em relação ao que chegou a ser defendido por Eduardo Leite (PSDB-RS), que propôs a divisão segundo o quesito populacional. Se fosse assim, São Paulo poderia receber até R\$ 8,8 bilhões em 2033.

Tarcísio se alinhou ainda a governadores que desejam empurrar para 2033 o início da vigência plena do IBS (novo imposto, formado pela junção do ISS e do ICMS). Pela proposta inicial de Aguinaldo Ribeiro, que tem o endosso do Ministério da Fazenda, o IBS começaria em 2029 com uma escadinha de acréscimo de 20% ao ano.

Pela contraproposta paulista, o IBS começaria com apenas 1% de 2029 até 2032, virando para 100% em 2033. Ribeiro disse ao Estadão ver dificuldade nessa alternativa por acreditar que a mudança será muito abrupta, incentivando tentativas de freio à reforma na virada da década. Já Tarcísio argumenta que, por esta fórmula, a União não precisaria financiar benefícios tributários de ICMS concedidos pelos Estados a empresas e cuja legalidade se encerra em 2032.

O governador paulista também considera a transição da arrecadação dos Estados de origem para o destino (onde os produtos são consumidos) de 50 anos “excessivamente longa”. O Comsefaz já havia sugerido reduzir esse horizonte para 26 anos. Tarcísio propõe encurtar o prazo para dez anos. Ao fim dessa mudança, os Estados com mais consumidores devem ganhar mais arrecadação. São Paulo é um grande produtor, mas também um grande consumidor em razão de sua população.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/07/2023

ARCABOUÇO E METAS DE INFLAÇÃO DEVEM ATRAIR INVESTIMENTO ESTRANGEIRO, DIZ DAVID BEKER, DO BOFA

Chefe de Economia para o Brasil do Bank of America avalia cenário econômico do País com as recentes decisões de política econômica do governo

Por Cicero Cotrim

A manutenção das metas de inflação em 3% pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) completa um primeiro semestre de decisões acertadas do governo em termos de política econômica, e deve gerar um ganho de credibilidade. A avaliação é do chefe de Economia para Brasil e Estratégia para América Latina do Bank of America (BofA), David Beker, que espera aumento do apetite de estrangeiros pelo País.

“O governo tinha uma lista de coisas que tinha de entregar, e ele basicamente completou essa lista. Resolveu o arcabouço, resolveu a questão das metas, que foi um ruído desde o começo, e já estamos discutindo a reforma tributária. O governo conseguiu um ganho de credibilidade por causa dessas decisões de política econômica. Sem dúvida, isso traz um apetite maior do estrangeiro”, afirma Beker, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

Essa expectativa de fluxo impõe um risco para baixo na projeção do banco para o dólar no fim de 2023, de R\$ 4,90, e indica que pode haver um movimento de desinclinação da curva de juros, devido à migração de estrangeiros para títulos longos. O banco também sustenta a expectativa de avanço do Ibovespa para 135 mil pontos no fechamento do ano.



Economista-chefe para o Brasil do Bank of America (BofA), David Beker, avalia cenário econômico do país com as recentes decisões de política econômica do governo Foto: Reprodução/TV Estadão

Para Beker, o cumprimento de todas essas tarefas faz com que o Brasil continue um destino de investimentos atrativo entre emergentes, especialmente devido às dificuldades enfrentadas pelos pares. Mas, a partir do final do ano, o mercado deverá

observar mais detalhadamente se o governo conseguirá as receitas necessárias para cumprir as metas ambiciosas de resultado primário propostas no arcabouço.

No primeiro semestre, a maior parte das incertezas sobre as metas e o arcabouço fiscal foi resolvida. Podemos esperar um aumento do apetite estrangeiro pelo Brasil?



O estrangeiro já tem tido mais apetite do que o local, e o movimento que temos visto na margem para os ativos brasileiros foi mais guiado pelos locais ficando um pouco mais construtivos. Quando o governo começou, ele tinha uma lista de coisas que tinha de entregar, e ele basicamente completou essa lista. Resolveu o arcabouço, resolveu a questão das metas, que foi um ruído desde o começo do governo, e já estamos discutindo a reforma tributária. O governo conseguiu um ganho de credibilidade por causa dessas decisões de política econômica. Sem dúvida, isso traz um apetite maior do estrangeiro.

Como esse apetite se traduz em cada um dos ativos brasileiros?

No primeiro momento, o estrangeiro se posicionou principalmente na renda fixa e, agora, a discussão é se deve alongar ou não, porque a curva ainda está inclinada e a parte longa teria espaço para compressão se o estrangeiro ficar mais confortável. Devemos ver mais fluxo na parte longa da curva. O câmbio depende de vários fatores, domésticos e internacionais. Ainda tem espaço para apreciação no curto prazo, mas depende mais do externo. Tínhamos recomendado posições compradas em real e já encerramos essas posições. Na medida em que o mercado for precificando esse ciclo de cortes, e que o Banco Central entregar esse primeiro corte, pode ter mais apetite do estrangeiro também por alocação no mercado de ações. Mas o mercado de ações tem uma particularidade, porque o que vai acontecer com a China é fundamental para uma boa parte das ações listadas em Bolsa.

Isso está embutido na sua expectativa de avanço do Ibovespa a 135 mil pontos até o fim de 2023?

Já está embutido, mas, obviamente, quando a gente fez esse target no ano passado, as premissas eram distintas das de hoje. Estamos mais pessimistas hoje com o setor de commodities do que no começo do ano, mas um pouco mais construtivos com a parte dependente de crescimento. Estamos convictos em 135 mil pontos, mas houve uma mudança na composição desse upside. Para chegar a 135 mil ou ir além deste nível, o mercado precisa ter a percepção de um cenário mais construtivo adiante, vendo queda de juros e uma eventual volta do crescimento.

Qual é a sua leitura sobre os setores da Bolsa?

A gente depende um pouco do complexo de commodities, que é um dos setores mais underweight da Bolsa. Tem um risco importante de algum dado mais positivo da China fazer com que os investidores corram para cobrir essas posições mais negativas. Esse seria o trade que ninguém tem, é de onde pode aparecer uma surpresa. O setor financeiro é um com o qual estamos bastante construtivos. E as ações de crescimento andaram, mas acho que têm mais espaço para andar. As ações mais sensíveis à taxa de juros devem continuar tendo um desempenho bom. Uma coisa para ter em mente é que, como a atividade está desacelerando, o ciclo de resultados nos próximos meses não vai ser muito bom, mas acho que o mercado tende a ignorar a lombada e olhar adiante.

As projeções do BofA indicam um aumento gradual do dólar em relação ao real, até R\$ 4,90 no fim de 2023 e a R\$ 5,0 em meados de 2024. Existe chance de uma performance melhor do real?

Eu ainda acho que o risco é de um câmbio mais forte no curto prazo, especialmente se a gente conseguir um fluxo mais robusto do estrangeiro. Ao longo do tempo, depende de outras coisas. Vai ter afrouxamento monetário nos Estados Unidos? O que vai acontecer com as taxas globais? Eu diria que as projeções têm um componente de incerteza muito elevado, principalmente por causa do setor externo.

Olhando mais para o médio prazo, quais são as expectativas para o Brasil? O governo vai conseguir entregar as metas de resultado primário?

O ambiente é desafiador, as metas não são fáceis, exigem um esforço. Vai depender das decisões tributárias, de receitas extraordinárias, e das reformas - em particular da renda, que poderia gerar um incremento de arrecadação. É desafiador, mas, se colocasse metas fáceis, provavelmente não seria suficiente para que ficássemos mais confortáveis com a trajetória da dívida. Eu diria que a gente continua dependendo de um foco do governo em conseguir receitas para garantir essa entrega de resultados.

O Brasil tem sido um país atrativo em meio aos demais emergentes. Essa configuração continua daqui para a frente?

A gente continua ganhando por W.O. O investidor realmente vê o Brasil como um destino de investimentos e, dado que a gente cumpriu essa lista de afazeres, isso pode sem dúvida trazer mais fluxo para o País. E os nossos pares estão em uma situação ruim. A gente fez o que tinha de fazer, e a nossa situação em termos relativos continua bastante favorável. Os investidores reclamam que tem uma série de países em que eles não podem investir, e o Brasil acaba sendo um bom candidato para receber esses recursos. Isso ajuda na tese também de um câmbio mais forte no curto prazo.

A decisão do CMN foi um bom desfecho para a incerteza em torno das metas de inflação?

Sem dúvida. Desde o começo do ano, vinha havendo muito ruído pela discussão sobre o que ia acontecer com as metas. Todos os elementos que estávamos esperando que viessem para dar suporte ao afrouxamento monetário aconteceram, e a última caixinha era essa decisão, que foi uma decisão perfeita. Isso reforça a credibilidade do sistema de metas, do regime de política monetária do Brasil, e dá condições à continuidade do processo de queda das expectativas de inflação.

Economistas do mercado esperam que a manutenção da meta em 3% derrube as expectativas do Focus. Qual é o seu cenário?

Temos uma projeção de 3,7% para o ano que vem, e acho que as projeções de mercado devem caminhar nesta direção. Eu esperaria, talvez, ver as expectativas caindo perto de 30 pontos-base para esse horizonte mais curto. Para o horizonte mais longo, as expectativas têm caído em velocidade um pouco maior. Não sei se vão chegar a 3%, porque o longo prazo depende de muitas coisas: das decisões de política econômica, do que vai acontecer com a política fiscal. Mas eu diria que vamos ver uma continuidade do processo de queda das expectativas em direção às metas. As projeções de inflação vão ficar confortavelmente dentro da banda da meta de inflação, e se aproximando cada vez mais do centro.

O BofA já espera um corte de 0,5 ponto da Selic em agosto. A decisão do CMN aumenta essa chance?

Sem dúvida. Esse é um ingrediente importante que aumentou a nossa convicção no 0,50 ponto. A nossa expectativa é que o Banco Central inicie com 0,5 ponto e faça um ciclo com cortes de 0,50 ponto, mas tem incerteza de como ele inicia, e tem incerteza de qual é o tipo de aceleração que a gente pode ver adiante.

Como isso impacta a curva de juros?

Na parte curta, a discussão de qual é a velocidade dos cortes, que faz diferença na precificação. Se o mercado começar a discutir se ele vai a 0,25, 0,50 ou vai acelerar mais, tem espaço para compressão. A parte longa da curva depende de outros fatores: duração do ciclo; do que o Fed vai fazer e da velocidade de cortes que ele vai entregar; e da questão fiscal, do sucesso do governo em conseguir receitas para cumprir as metas de primário. Esses fatores podem fazer com que a parte longa tenha compressão. Lembrando que o estrangeiro estava apostando no corte de juros antes do local. Ele estava concentrado em janeiro de 2025, 2026 e 2027 e ainda tem posições nesse prazo, mas a gente começou a ver um pouco mais de fluxo na parte mais longa da curva. Na medida em que a convicção do cenário vai melhorando, a gente pode ter esse fluxo ajudando a comprimir a parte mais longa.

Qual é a expectativa do BofA para o ciclo de cortes do Copom?

Temos cortes sequenciais de 0,50 ponto até a Selic chegar em 9,5%, perto da metade do ano que vem, quando ele pararia para dar uma olhada. A curva está meio precificada para este 9,5%. Um ponto para destacar é que historicamente, quando o Banco Central inicia o processo de cortes, a curva tende a precificar mais cortes. Podemos ter uma continuidade do movimento que temos visto pelo fato que, quando o BC iniciar o processo, o mercado vai ficar mais convencido com o ciclo, o que pode gerar movimentos adicionais.

O que o fim do debate sobre as metas de inflação deve significar para a relação entre governo e Banco Central?

Historicamente falando, sempre tem discussões entre governo e Banco Central, e não só no Brasil, como em outros países, você vê os governos colocando pressão. Como a gente completou a lista de ingredientes que precisavam ser entregues para garantir o início de um ciclo de cortes de juros, é natural que se espere que as tensões caiam, já que o ruído está acontecendo porque o governo quer que o BC corte juros. E essa decisão de ontem, na minha visão, diminui o ruído.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/07/2023

GOVERNO REVISAR PREVISÃO DA BALANÇA COMERCIAL DE 2023 PARA SUPERÁVIT DE US\$ 84,7 BI

Diferença entre exportações e importações deve ser 37,7% maior do que em 2022

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - A Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) revisou as previsões dos números da balança comercial para o ano de 2023. Agora, a expectativa é de que as exportações fechem em US\$ 330 bilhões (uma queda de 1,2% em relação a 2022). A previsão foi revisada para cima em relação ao número divulgado no início de abril, que previa exportações de US\$ 324,7 bilhões.

Com isso, a estimativa para o superávit comercial (diferença entre as exportações e as importações) foi revisada de US\$ 84,1 bilhões para US\$ 84,7 bilhões - que significaria um aumento de 37,7% em comparação a 2022.

Nas importações, o dado também foi ajustado, de US\$ 240,5 bilhões para US\$ 245,2 bilhões, o que se traduziria numa queda de 10% em relação ao ano passado. "Em relação à primeira previsão, houve aumento de cerca de US\$ 5 bilhões em importação e também em exportação. As expectativas estão em linha", disse o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão, na apresentação dos dados.

Recorde em junho

Em junho, o Brasil teve um superávit de US\$ 10,592 bilhões em junho. Segundo Brandão, o saldo positivo é o maior valor para meses de junho. O recorde também foi registrado em outros dados. O superávit do acumulado dos seis primeiros meses de 2023, de US\$ 45,5 bilhões, é o maior da série histórica, e representa um aumento de 33% ante o mesmo período de 2022, disse.



Exportações devem ter leve queda em relação a 2022, mas superávit será maior Foto: Rafael Arbex / Estadão

Segundo Brandão, o valor de US\$ 166,153 bilhões exportados no primeiro semestre também é recorde. "Tivemos primeiro semestre acima do que esperávamos, volume muito grande de exportação. Observamos saldos recordes. Isso contribuiu para esse aumento da expectativa do ano", comentou Brandão.

Pela previsão divulgada hoje, a expectativa é de que as exportações fechem 2023 em US\$ 330 bilhões (uma queda de 1,2% em relação a 2022). A estimativa para o superávit comercial do ano aumentou de US\$ 84,1 bilhões para US\$ 84,7 bilhões - o que significa um crescimento de 37,7% se comparado ao dado de 2022.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/07/2023

PRESIDENTE DO TCU DEFENDE QUE BRASIL ADOTE EFICIÊNCIA COMO BANDEIRA: 'FAZER MAIS COM MENOS'



Bruno Dantas afirmou que País precisa ter instrumentos e instituições para examinar e reexaminar periodicamente o gasto público, 'como fazem os países desenvolvidos'

Por Marianna Gualter

A grande bandeira nos próximos anos no Brasil tem de ser a da eficiência, afirmou nesta segunda-feira, 3, o presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas. "Fazer mais com menos", disse.

Dantas ponderou que o programa que foi chancelado pelas urnas prevê um Estado mais presente, com intervenções mais fortes na economia. A partir dessa escolha da população, cabe ao TCU identificar espaços para a busca do equilíbrio entre receitas e despesas.

O presidente do TCU afirmou em seguida que a estrutura tributária do País não comporta mais aumentos e o governo eleito, em coerência com o prometido durante as eleições, não trabalha com a hipótese de corte de programas sociais.

Dantas argumentou que a qualidade dos gastos precisa estar no cerne dessa preocupação com equilíbrio. "Não é simplesmente cortar programas sociais ou reduzir despesas sem critério", disse. "Precisamos ter instrumentos e instituições para que o gasto público seja examinado e reexaminado periodicamente, como fazem os países desenvolvidos."

Ele afirmou que o TCU sempre foi crítico à fórmula de contingenciamento presente na Lei de Responsabilidade Fiscal. "O contingenciamento é invariavelmente linear, corta tanto os programas ineficientes quanto os eficientes, os programas supérfluos e os investimentos inadiáveis."

Um exemplo disso, para Dantas, foi o teto de gastos. Dantas afirmou que o mecanismo foi importante para reerguer o País, mas em menos de cinco anos se esgotou. "O que se viu no Brasil foi uma corrida por exceções", emendou.

O presidente do TCU argumentou que, ao elevar à Constituição regras fiscais detalhadas, com a intenção de dificultar a revogação do mecanismo, isso tornou o Executivo isento de responsabilidades sobre as modificações no teto. A consequência foi uma "gincana de exceções", como as PECs dos Precatórios e Kamikaze, que deixou a regra fiscal instável.

"Por isso vimos com boa vontade o arcabouço fiscal proposto pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e que o Congresso caminha para aprovar nesta semana", acrescentou.

Dantas disse que a regra fiscal desenhada é boa, mas tinha como problema ausência de regras de governança fiscal. A solução para isso foi a apresentação de uma emenda, acolhida pelo relator da matéria no Senado, o senador Omar Aziz, que prevê a criação de um Comitê de Modernização Fiscal, emendou Dantas, que espera que a modificação seja conservada na aprovação final.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/07/2023

ATO DE LIRA SUSPENDE COMISSÕES E CANCELA PRESENÇA REMOTA PARA AJUDAR NA VOTAÇÃO DA TRIBUTÁRIA

Presidente da casa disse que foco dos deputados será total na reforma tributária esta semana; pauta de votações econômicas ainda inclui o novo arcabouço fiscal e mudanças no Carf

Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro

Brasília - "Foco completo na reforma tributária", disse o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL) ao Estadão na manhã desta segunda-feira, 3, ao comentar ato da mesa assinado por ele na noite de ontem que veda a realização de reuniões em períodos destinados exclusivamente à discussão e à votação de matérias no plenário da Casa.

A decisão foi acertada no domingo após reunião com líderes dos partidos na Câmara e é parte do esforço concentrado acertado desde sexta-feira para a apreciação de propostas econômicas, especialmente a reforma tributária. Segundo Lira, o projeto que faz mudanças no Carf (tribunal administrativo que trata de ações dos contribuintes que questionam multas aplicadas pela Receita Federal), a última votação do projeto do arcabouço fiscal e a reforma tributária são as prioridades da Câmara.

Com o ato do presidente da Câmara, não haverá reuniões de comissões temáticas, nem de Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs) para ter o foco total dos deputados nas votações dessas propostas ao longo desta semana.



Lira suspendeu trabalhos de comissões na Câmara durante toda esta semana Foto: PABLO VALADARES/AGÊNCIA CÂMARA

Além disso, foi cancelado o registro de presença remota de deputados nesta segunda e na sexta-feira, 7. Isso significa que Lira está esticando a semana de votação para cinco dias - normalmente, as sessões deliberativas da Câmara ocorrem de terça a quinta.

Dessa forma, o presidente da Câmara também pressiona para que os parlamentares estejam em Brasília, garantindo quórum elevado no plenário. O quórum é importante na votação de uma emenda constitucional, como é o caso da reforma tributária, uma vez que a sua aprovação depende do voto de 308 deputados em votação de dois turnos.

De acordo com Lira, é preciso aprovar a reforma tributária para melhorar o ambiente econômico e social do País. Ele também publicou mensagem nas redes sociais reforçando a ideia de que está engajado na votação.

Resistências

Na sexta-feira, 30, as resistências contra a reforma, puxadas pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, aumentaram. Mas o presidente da Câmara e o relator Aguinaldo Ribeiro (PP-AL) entraram em campo para buscar neutralizar essas resistências.

Neste domingo, 2, Ribeiro afirmou que está estudando uma “ideia intermediária” à proposta dos Estados para que a unificação do ICMS com o ISS ocorra somente em 2033. Pela proposta já divulgada pelo relator, a cobrança da CBS - tributo que ficaria com a União, unindo IPI, PIS e Cofins - iniciaria em 2027, enquanto a do IBS - dos Estados e municípios - apenas em 2029.

Os Estados argumentam que, se houvesse o ajuste, a União não precisaria bancar um fundo de compensação a empresas que hoje têm incentivos fiscais. Dessa forma, o IBS poderia entrar em vigor em 2026, mas com uma alíquota simbólica de 1% como “teste” e convivendo com o ICMS e o ISS até 2033. /Colaborou Amanda Pupo

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/07/2023

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ULTRACARGO CONCLUI AQUISIÇÃO DA OPLA

A companhia comprou a fatia que era da Copersucar por R\$ 237,5 milhões e passará a ser sócia da BP, que detém os demais 50% do negócio

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Ultracargo concluiu a aquisição de 50% da Opla Logística Avançada, que opera um terminal de etanol em Paulínea, no interior paulista. A companhia comprou a fatia que era da Copersucar por R\$ 237,5 milhões e passará a ser sócia da BP, que detém os demais 50% do negócio

A operação havia sido anunciada em abril e aguardava aprovação do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica).

A Opla foi criada em 2017 e opera um terminal de etanol com capacidade estática de 180 mil metros cúbicos de armazenamento.

A compra do terminal faz parte de uma estratégia de interiorização da Ultracargo, que já opera seis terminais portuários de graneis líquidos, em Santos (SP), Aratu (BA), Itaqui (MA), Suape (PE), Rio de Janeiro e Vila do Conde (PA).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/07/2023

IMPACTO DE EVENTO CLIMÁTICO NOS PORTOS ACENDE ALERTA

Até 2030, ao menos sete terminais devem ter risco muito alto para tempestades, vendavais e aumento do nível do mar, aponta Antaq

Por Taís Hirata — De São Paulo



Ulisses Oliveira, diretor do Porto Sudeste, que mapeou riscos climáticos — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O crescente impacto de eventos climáticos extremos nos portos brasileiros já acendeu um alerta no setor e tem gerado mobilização na Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e entre alguns terminais. As medidas de mitigação, porém, ainda são escassas e iniciais.

Entre os principais riscos à infraestrutura estão: chuvas, vendavais e o aumento do nível do mar – situações que já prejudicam a operação em diversas áreas, mas que tendem a se agravar nos próximos anos.

Segundo estudo da Antaq, mesmo no cenário mais otimista de mudanças climáticas, ao menos cinco portos terão risco “muito alto” de ameaças causadas pelo aumento do nível do mar em 2030: Aratu (BA), Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Santos (SP) e São Francisco do Sul (SC). O levantamento, de 2022, analisou 21 portos públicos.

Em relação a vendavais, o porto do Recife (PE) também pode atingir o maior grau de risco em 2030. No cenário mais pessimista, até 2050, outros entram na lista: Salvador (BA), Santos, e Imbituba (SC).

No caso de tempestades, o estudo não prevê piores tão significativas, porém, hoje as chuvas já representam risco elevado para ao menos três portos: Rio Grande, Aratu e Cabedelo (PB).

A perspectiva é de piora, mas os efeitos já são um problema concreto no presente. Segundo a Antaq, a paralisação em portos devido à “chuva” ou “condição climática desfavorável” subiu de 6.608 horas, em 2018, para 13.843 horas, em 2022, nos sete portos públicos que reportaram dados nos últimos anos – o preenchimento por ora é facultativo.

Risco nos portos

Mapeamento da Antaq mostra possível impacto de mudanças climáticas

Em 2030, os portos que estarão sob risco "muito alto" em caso de...

● ...risco de tempestade ● ...risco de vendavais ● ...risco de ameaça de aumento do nível do mar

Cenário mais otimista⁽¹⁾



Cenário mais pessimista⁽²⁾



Número de horas/ano de paralisações da operação portuária por "chuva e/ou outra condição climática desfavorável"⁽³⁾

Instalação Portuárias	2018	2019	2020	2021	2022
Antonina	1.268	1.669	2.507	3.424	3.771
Imbituba	1.081	1.256	1.150	1.302	1.816
Itajaí	55	2	35	6	251
Rio de Janeiro	922	597	447	831	1.515
Salvador	636	1.004	1.099	1.278	851
São Francisco do Sul	2.498	2.274	1.983	3.063	4.250
Suape	148	550	390	620	1.389

Fonte: Antaq. (1) RCP4.5, com concentração de CO2 equivalente na atmosfera de cerca de 650 ppm até o final do século XXI; aumento entre 1,8°C e 3,3°C na temperatura média global. (2) RCP8.5, com alta concentração de GEE na atmosfera, no qual o CO2 equivalente excede a 1000 ppm até o final do século XXI; um aumento entre 3,3°C e 5,9°C na temperatura média global. (3) Dados do Sistema de Desempenho Portuário (SDP), de preenchimento facultativo pelos portos

Na avaliação de Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq, hoje a situação dos portos não é “catastrófica”, mas demanda planejamento para evitar que as operações se tornem inviáveis. “Nossos portos não estavam se preparando para mitigar os impactos climáticos; o objetivo do estudo foi chamar a atenção para esse fato. A ideia é encorajar que todos façam seu dever de casa”, disse. Na semana passada, a agência lançou um guia para que os terminais façam levantamentos sobre seus riscos.

Alguns Terminais de Uso Privado (TUPs) também têm feito estudos nesse sentido. O Porto Sudeste, em Itaguaí (RJ), concluiu recentemente um mapeamento que identificou riscos de vendavais, secas, tempestades e aumento do nível do mar.

A empresa tem buscado incorporar ao planejamento medidas de mitigação, afirma Ulisses Oliveira, diretor de Relações Institucionais e Sustentabilidade.

“A depender do risco, será preciso reforçar a infraestrutura de cais, que vai ser mais impactada por efeitos de maré, ou paralisar a operação mais vezes, por força de ventos fortes. No caso de elevação de nível de mar, pode ser necessária a construção de molhes, barreiras para impedir que a atividade no píer sofra impactos. Outro efeito pode ser a necessidade de dragagem mais frequente, porque haverá maior assoreamento do canal”, afirma o executivo. O maior planejamento, diz, ajuda inclusive na confecção dos seguros de danos ambientais.

“Os estudos ainda não permitem atestar que as paralisações são fruto de mudanças climáticas, porém, há fortes indícios”, avalia José Moreira Neto, gerente de Regulação da Navegação da Antaq, que coordenou o levantamento. “Há uma percepção de que as mudanças estão em curso e impactam também os portos.”

No mapeamento da agência junto a 21 portos públicos, foi constatado que, dos 27 eventos mais graves já registrados, 25 ocorreram na última década e 17 deles se deram entre 2019 e 2020.

“A produção científica dos últimos dez anos endossa que o aquecimento global já está acontecendo”, afirma Guarany Osório, coordenador do Programa de Política e Economia Ambiental do Centro de Estudos em Sustentabilidade da FGV (FGVces). Ele destaca o relatório mais recente do IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudança do Clima) que mostra que a temperatura média mundial já subiu 1,1°C em relação aos níveis pré-industriais.

“Temos uma janela de oportunidade curta, até 2030, para reduzir as emissões e não ultrapassar o aumento de 1,5°C, para evitar um ponto de não retorno”, afirma.



O mapeamento desses riscos se tornou fundamental também para novos empreendimentos, avalia Osório, da FGVces. “Assim como a avaliação econômica, de crédito, a lente do risco climático é obrigatória. Sem planejamento, pode-se negligenciar grandes perdas econômicas futuras.”

Questionada sobre como o tema está sendo incorporado aos novos projetos, a Infra S.A., estatal responsável pelas estruturações, diz que planeja incluir “ações e tecnologias de mitigação e adaptação às mudanças climáticas nos estudos de viabilidade para o setor portuário”. Além disso, o tema será incluído na nova metodologia de elaboração de planos mestres portuários, diz a empresa.

O Ministério de Portos e Aeroportos também afirma que “tem discutido um programa de investimentos para financiar projetos portuários, priorizando as obras mais críticas, e contemplando projetos para mitigar os efeitos das mudanças do clima”. No Porto de Santos, a avaliação, a partir dos estudos da Antaq, é que hoje o risco estrutural é baixo, considerando a infraestrutura atual, mas que “as paralisações de operações e interrupções de canal serão mais frequentes” no futuro, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS).

“O porto vem promovendo meios para trazer as mudanças climáticas para o cerne de discussões em nível estratégico”, diz a administração. Entre as medidas em curso, está a implantação do Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), que permitirá um melhor monitoramento das condições climáticas.

Em Aratu, os riscos mapeados também estão sendo inseridos no planejamento estratégico, segundo a Codeba (Companhia das Docas do Estado da Bahia). A empresa diz que investimentos voltados à infraestrutura estão sendo planejados no âmbito do plano plurianual e que há intervenções em execução por arrendatárias (como a adequação das instalações de armazenamento, a substituição de equipamentos, entre outras). A autoridade portuária diz que também deverá avançar com estudos para o porto de Salvador.

No Porto de Rio Grande, a gestão tem tomado medidas para acompanhar a capacidade de absorção dos impactos das ressacas pelos molhes [barreiras de proteção], para reforçar áreas de erosão com o material coletado nas dragagens, além de incorporar, no planejamento, os riscos.

O Porto do Recife diz que adquiriu uma estação meteorológica para monitoramento, e que diversas medidas de proteção já foram mapeadas, como ampliar a proteção na infraestrutura aquaviária, que é feita através de dois molhes e um quebra-mar, segundo o presidente do Porto do Recife, Delmiro Gouveia.

O Porto de São Francisco do Sul diz que não planeja ações específicas focadas em riscos climáticos, mas monitora de forma constante dados meteoceanográficos. O Porto de Imbituba afirma que sua infraestrutura é protegida por um molhe de abrigo de 850 metros, que passará por obras de recuperação nos próximos anos, e que conta com uma série de estações de monitoramento.

Procurados, o Porto de Paranaguá disse que não teria como comentar o tema, e o Porto de Cabedelo não se manifestou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE IMBITUBA EXPORTA 3.595 BOIS VIVOS PARA A TURQUIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/07/2023 - 18:16

Na última sexta-feira (30), foi realizada no Porto de Imbituba a operação de embarque de gado vivo no navio "Shorthorn Express". Foram exportados 3.595 bois com destino à Turquia. Imbituba é o

único porto que opera cargas vivas em Santa Catarina. O embarque de carneiros no complexo portuário é realizado desde 2016 e a última exportação desta carga havia ocorrido em novembro de 2019.



A operação realizada ao longo da sexta-feira foi acompanhada por servidores da SCPAR Porto de Imbituba e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa). A agência marítima Imbituba agenciou o navio e fez o despacho aduaneiro da carga e a empresa Simetria Logística foi a responsável pelo embarque no porto.

Os animais que vão abastecer o mercado euroasiático vêm de propriedades rurais dos três estados da Região Sul do Brasil. Antes de serem embarcados, os gados ficaram em quarentena durante 21 dias no Estabelecimento Pré-Embarque (EPE), localizado na cidade de Capão Alto (SC). Além de questões sanitárias, também é fiscalizado o cumprimento de pré-requisitos de bem-estar animal.

Conforme explica Fúlvio Rosar Neto, superintendente do Mapa em Santa Catarina, os animais aptos para exportação têm todos o seu Certificado Zoossanitário Internacional (CZI), que atesta a procedência e o atendimento das condições sanitárias exigidas. “Esse trabalho é realizado pelo Ministério da Agricultura, nós acompanhamos o embarque e estava tudo dentro das normas legais, então avaliamos que foi um sucesso essa operação”, ressaltou Fúlvio.

Especializado no transporte do animal, o navio tem viagem estimada de 18 dias até o desembarque.

“Esta operação foi planejada e teve atenção e cuidados redobrados, mesmo antes de o navio atracar. Nossa equipe atuou para que o atendimento no porto fosse o mais rápido possível, desde o acesso ao complexo portuário, e o trabalho conjunto e responsável com os agentes envolvidos fizeram com que o trabalho ocorresse tranquilamente, conforme programado”, explicou o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/07/2023

SINDICATOS LANÇAM MANIFESTO PELA RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL/OFFSHORE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 03/07/2023 - 18:06



Arquivo/Divulgação

Representações laborais e Sinaval defendem, entre outras medidas, discutir bases de novos programas de renovação da frota de apoio marítimo e da Transpetro

Entidades laborais e sindicatos lançaram, na última semana, o ‘Fórum pela Retomada da Indústria Naval e Offshore’. As representações divulgaram um manifesto em que apresentam demandas para implementação em 2023, capazes de promover o rápido resgate da indústria de construção naval e offshore. Elas pedem a criação de grupos de trabalho com integrantes do fórum e do sistema Petrobras para discutir as bases de novas fases dos programas de renovação da frota de apoio marítimo (Prorefam) e da frota da Transpetro (Promef).

O fórum apontou a necessidade da revisão imediata dos critérios de avaliação de risco de integridade do sistema Petrobras para as empresas de construção offshore e Estaleiros,



considerando que é preciso ter as empresas nacionais do mercado de construção naval, e não interferir na composição de conselhos de administração e diretoria, com exigências direcionadas exclusivamente a empresas brasileiras. Os sindicatos também defenderam a revisão imediata das condições da licitação da construção das unidades P-84 e P85, a fim de realizar a contratação direta por parte da Petrobras do topside, em modelagem similar à que foi adotada no projeto dos replicantes, em múltiplos contratos.

Outra revisão solicitada é do modelo de contratação das FPSO de revitalização, especialmente a de Albacora e as que serão lançadas – Barracuda e Caratinga. O grupo recomenda, na contratação de plataformas e FPSOs, abandonar a modalidade de afretamento da unidade, adotando a modalidade EPC (sigla em inglês para engenharia, suprimentos e construção) em múltiplos contratos, com definição de conteúdo local mínimo entre 30% e 60%, por tipo de unidade, buscando potencializar as possibilidades de aproveitamento da indústria local.

O fórum também sugere, para o curto prazo, implementar mecanismos para que navios petroleiros, gaseiros e aliviadores de outras bandeiras, afretados por mais de três anos pela Petrobras, tenham cláusula obrigando o fretador/armador a docar a referida embarcação no Brasil. Outra medida apresentada é a execução dos reparos programados da frota da Transpetro no Brasil. Uma das propostas é avaliar a possibilidade de realização de parte dos serviços nas instalações do Estaleiro Inhaúma (RJ).

O grupo pede ainda a revisão e ajustes na Lei 14.301/2022, que instituiu o programa BR do Mar. O fórum defende a criação de um marco legal efetivo para a cabotagem, assegurando que a navegação seja feita com embarcações construídas no Brasil, com empresas brasileiras de navegação na armação, de navios de bandeira nacional e com tripulação brasileira. Além da continuidade e fortalecimento do marco legal definido na Lei 9.432/1997, que estabelece preferência na contratação para os navios de bandeira brasileira. “Combater iniciativas de empresas estrangeiras que buscam dominar nichos específicos mediante desenquadramento, na legislação, de embarcações que realizam operações especiais”, acrescenta o manifesto.

Outra proposta é estimular a atuação de empresas brasileiras na navegação de longo curso, com legislação própria que permita operação de navios nessa modalidade de navegação em condições competitivas no cenário internacional, com garantia de emprego de comandante, chefe de máquinas e dois terços de marítimos brasileiros, proporcionando substituição tributária nos itens que são desonerados em outras bandeiras.

O texto também menciona a necessidade de recriação da Secretaria de Fomento no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com objetivo de cuidar do Fundo de Marinha Mercante (FMM) e do acompanhamento e desdobramentos dos programas de estímulo à construção naval. O fórum entende que, na condição de gestor dos recursos do FMM, é preciso garantir a atuação do BNDES como banco estatal de fomento, focado no desenvolvimento econômico e social, proporcionando um ambiente de negócios favorável à expansão da frota de bandeira brasileira e construída no Brasil. Além de ajustar as regras para financiamento e refinanciamento dos estaleiros e das embarcações, construídas em condições compatíveis com a finalidade do banco e que permitam a competitividade das empresas brasileiras no setor.

O manifesto também defende que seja instituído tratamento excepcional para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) no orçamento da Marinha do Brasil, estabelecendo sua vinculação direta com a autoridade marítima brasileira. O entendimento é que assegurar a aplicação dos recursos do FDEPM no ensino profissional marítimo público administrado pela autoridade marítima brasileira impedirá seu contingenciamento, para pagamento de dívidas, de seus recursos.

As propostas incluem a valorização do sistema educacional público, abrangendo a rede federal de ensino técnico e tecnológico, as universidades federais e a rede de Ensino Profissional Marítimo administrado pela autoridade marítima brasileira. O objetivo é estimular investimentos nas áreas de pesquisa e extensão de modo a garantir oferta de mão de obra especializada nacional para toda a

cadeia de valor do setor naval, seja com recursos diretos de educação, ciência e tecnologia, seja com aportes do próprio setor demandante.

O Sinaval informou à reportagem que algumas reivindicações desse manifesto, junto com as manifestações isoladas de entidades setoriais, foram incluídas no documento de lançamento da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval, que ocorrerá nesta terça-feira (4), em Brasília. “A Frente deve naturalmente aglutinar essas reivindicações de várias fontes. Como estão previstas audiências públicas na Câmara e nos estados que têm construção naval, as reivindicações poderão ser levadas à discussão nessas audiências”, ressaltou o Sinaval em nota.

Quem assinou

Assinam o manifesto pelas entidades laborais: Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB); Central Única dos Trabalhadores (CUT); Confederação Nacional dos Metalúrgicos (CNM/CUT); Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos na Pesca e nos Portos (CONTTMAF); Conselho Regional dos Técnicos Industriais (CRT-RJ); Federação Interestadual dos Metalúrgicos e Metalúrgicas do Brasil (FITMETAL); Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins (FNTTAA); Federação Única dos Petroleiros (FUP);

Completam a lista o Sindicato dos Engenheiros no Estado do Rio de Janeiro (Senge-RJ); Sindicato dos Metalúrgicos de Angra dos Reis; Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói; Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro; e o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar). Como entidade patronal, assina o documento o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2023

SUAPE RECEBE EMBARCAÇÃO DA MAIOR CLASSE DE NAVIO GASEIRO EM OPERAÇÃO NO MUNDO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/07/2023 - 17:56



Está atracado no Porto de Suape uma embarcação da maior classe de navios gaseiros em operação no mundo. Trata-se do "Harzand", de fabricação chinesa, com 230 metros de comprimento e 36,6 metros de largura, que se encontra no Píer de Granéis Líquidos 3B para descarregar 52.200 toneladas de gás liquefeito de petróleo (GLP), a fim de abastecer o mercado regional. A previsão para desatracação é nesta terça-feira (4) à noite, seguindo com destino a Houston (Texas), nos Estados Unidos.

O navio, de bandeira da Singapura, tem capacidade de carga de 93 mil metros cúbicos. O "Harzand" fez sua viagem inaugural em abril deste ano e foi construído pelo maior estaleiro naval do mundo, o China State Shipbuilding Corporation (CSSC), sob encomenda da Petredec Global, com sede em Singapura. A embarcação faz parte do projeto de quarta geração naval da empresa chinesa, para melhoria da eficiência de combustível com maior capacidade de cargas. É movido a gás e a bicomcombustível.

“Receber navios desse tipo faz com que Suape se destaque, cada vez mais, no mercado internacional. A movimentação do GLP, o gás de cozinha, também é responsável pelo crescimento do volume de cargas transportadas pelo atracadouro pernambucano, que cresce exponencialmente. Esperamos receber embarcações desse porte mais vezes”, afirma o diretor-presidente da estatal, Marcio Guiot.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2023

ARTIGO - CONVENÇÃO 185 DA OIT E A NOVA CARTEIRA DE IDENTIDADE DOS MARÍTIMOS

Por Marcel Stivaletti e Daniel Reis OPINIÃO 03/07/2023 - 17:44



Os trabalhadores marítimos – também nomeados “gente do mar” pelas convenções mais recentes da Organização Internacional do Trabalho (OIT) – possuem um documento de identidade próprio conhecido como carteira marítima ou, ainda, SID (Seafarers Identity Document). Esse documento, essencial aos marítimos, permite que esses trabalhadores desembarquem, transitem, reembarquem em outra embarcação ou sejam repatriados.

A Convenção nº 108, primeira norma da OIT a tratar especificamente do tema, foi internalizada no ordenamento jurídico brasileiro em 1966 por meio do Decreto nº 58.825/66, e dispunha em seu artigo 4º sobre os requisitos necessários para a confecção e validade da carteira de identidade dos marítimos, sendo que os seguintes dados deveriam constar no referido documento: a) nome por extenso (prenomes e nomes de família se for o caso); b) data e lugar de nascimento; c) nacionalidade; d) sinais físicos identificadores; e) fotografia; f) assinatura do titular ou, em se tratando de pessoa que não saiba escrever, digital do polegar.

Ocorre que a ratificação, em 21 de janeiro de 2010, da Convenção nº 185 (revisada) implicou a denúncia, na mesma data, da Convenção nº 108 da OIT, de 13 de maio de 1958. Dessa forma, a Convenção nº 185, atualmente vigente, em seu anexo I, torna obrigatória a presença das seguintes informações para a validade e eficácia das Carteiras de Identidade dos Marítimos, a saber: autoridade expedidora; número(s) de telefone, correio eletrônico e site Web da autoridade; data e local de expedição; fotografia digital ou original do titular; nome completo do titular; sexo; data e local de nascimento; nacionalidade; toda característica física cuja indicação possa facilitar a identificação; assinatura do titular; data de validade; tipo ou designação do documento; número de documento único; número de identidade pessoal (facultativo); molde biométrico correspondente a uma impressão papiloscópica digital em forma de números em um código de barras, de acordo com uma norma que será posteriormente elaborada; zona de leitura mecânica; selo ou timbre oficial da autoridade expedidora.

Em que pese o Brasil ter denunciado a Convenção nº 108, a carteira expedida com base em seus termos seguiu aceita em decorrência das dificuldades (para novas emissões) causadas pelos efeitos da pandemia da Covid 19. A flexibilização da regra, que ainda permitia a apresentação das carteiras emitidas com esteio na citada convenção, teve fim no último dia primeiro de maio, conforme ressaltado pelo órgão federal. Dessa forma, na nota emitida ainda no primeiro trimestre do ano corrente, a Polícia Federal destacou que a partir de 01/05/2023 não seria mais aceito o uso da carteira de marítimo expedida nos termos da Convenção nº 108 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, conforme orientação repassada ainda em 2022, para fins de controle migratório.

Da mencionada data em diante, portanto, valerá a Convenção nº 185 da OIT, que ainda apresenta um número menor de países signatários, quando comparado com o diploma anterior. Essa constatação, na prática, imporá dificuldades aos marítimos de países ainda não aderentes à novel convenção, sujeitando as empresas de navegação, inclusive, às respectivas autuações. É o que vaticina o próprio comunicado emitido pela Polícia Federal, ao concluir que caso alguma pessoa seja transportada para o Brasil sem a documentação migratória regular, o transportador sujeitar-se-á à multa prevista no Inciso V do artigo 109 da Lei 13.445/2017.

Ademais, é importante destacar que as novas exigências advindas com a referida convenção convergem com as disposições do Decreto nº 10.671/2021, que promulgou o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, *ipsis litteris*:

“Norma A2.1 - Acordos de emprego de gente do mar

1. Todo Membro adotará leis ou regulamentos para assegurar que os navios que arvoram sua bandeira preencham os seguintes requisitos:

e) a gente do mar deverá receber um documento no qual conste o registro referente a seu emprego a bordo do navio.”

[...]

3. O documento a que se refere o parágrafo 1º, alínea “e” desta Norma não deverá conter nenhuma observação a respeito da qualidade do trabalho do interessado a bordo, nem de seu salário. O formato do documento, os pormenores a serem registrados e a forma de seu registro serão determinados pela legislação nacional.” (Grifo nosso)

“Diretriz B2.1 - Acordos de emprego da gente do mar

Diretriz B2.1.1 - Registro de empregos

Ao determinar os dados a serem consignados no registro de empregos a que se refere a Norma A2.1, parágrafo 1º, alínea “e”, o Membro assegurará que esse documento contenha suficiente informação, traduzida em inglês, para facilitar a obtenção de novo emprego ou para atender os requisitos do serviço marítimo para melhor classificação ou promoção. A Caderneta de Inscrição e Registro - CIR poderá satisfazer aos requisitos do parágrafo 1º, alínea “e”, da referida Norma.”

É relevante destacar, ainda, que, conforme o dispositivo colacionado, o documento utilizado no Brasil para o exercício das atividades profissionais dos aquaviários em embarcações nacionais é denominado Caderneta de Inscrição e Registro (CIR). A NORMAM-13/DPC (Norma da Autoridade Marítima) regulamenta a emissão da CIR, que deverá ser gratuita, quando se tratar da 1ª via. A referida norma traz ainda as hipóteses de suspensão e cancelamento da inscrição dos aquaviários.



Autores *Marcel Stivaletti é sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM)*

Daniel Reis é estagiário na Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM)

Em síntese, é de suma importância que, diante das recentes mudanças promovidas pela implementação da Convenção nº 185 da OIT, os armadores observem a regularidade do documento de identidade dos trabalhadores que laboram em seus navios, a fim de

evitar possíveis autuações administrativas e, por conseguinte, o dispêndio com multas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2023

PORTA-CONTÊINER ULTRAGRANDE A GNL BICOMBUSTÍVEL DA HAPAG ENTRA EM SERVIÇO

Da Redação **INDÚSTRIA NAVAL** 02/07/2023 - 19:13



O primeiro porta-contêineres ultragrande a GNL e bicombustível Hapag-Lloyd acaba de entrar serviço. O "Berlin Express", de 250.000 dwt, faz parte de uma série de 12 iguais em construção.

A nova classe tem aproximadamente 20% a mais de capacidade do que os maiores navios anteriores da Hapag, a classe A 19. Os maiores navios da empresa foram construídos em 2015 e 2016. O "Berlin Express" tem uma capacidade nominal de 23.664 TEUs, incluindo 1.500 plugues frigoríficos, e opera com uma tripulação de

25 pessoas.

O "Berlin Express" e seus navios irmãos estão sendo construídos com motores principais MAN ME-GI capazes de funcionar tanto com diesel marítimo convencional quanto com gás natural liquefeito. A Hapag juntou-se ao grupo de elite de operadores de porta-contêineres usando GNL em junho de 2021 com a conversão de um de seus navios existentes para GNL. Segundo a empresa, os novos navios são capazes de atingir uma velocidade de até 22 nós e o sistema de GNL pode operar o motor principal, bem como motores auxiliares e caldeiras.

A entrega do "Berlin Express" ocorreu na Coreia do Sul em 14 de junho no estaleiro hoje conhecido como Hanwha Ocean.

O segundo navio da classe, "Manila Express", será entregue em agosto. A entrega de toda a classe de 12 navios deve ser concluída antes do final de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2023

PORTO DE SUAPE PASSA A FORNECER LSMGO

Da Redação NAVEGAÇÃO 02/07/2023 - 18:48

A Petrobras disponibiliza a partir desta segunda-feira LSMGO (Low Sulphur Marine Gas Oil) com o máximo de 0,1% de enxofre no Porto de Suape, no berço PGL1.

Até recentemente, o MGO estava disponível na maioria dos portos brasileiros, mas não atingia o limite de 0,1% de enxofre exigido pelas regras da Área de Controle de Emissões (ECA), como as da América do Norte e Europa.

Este ano, a Petrobras lançou o LSMGO em vários portos no país, iniciando em março o fornecimento do combustível compatível com a ECA em Santos e, posteriormente, em abril no Porto de Rio Grande, seguido por Paranaguá em maio.

O novo produto LSMGO é oferecido em adição ao VLSFO (Very Low Sulfur Fuel Oil), limitado a 0,5% de enxofre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2023

NAVIO CAPAZ DE TRANSPORTAR AMÔNIA E LCO2 RECEBE APROVAÇÃO EM PRINCÍPIO DA CLASSNK

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 02/07/2023 - 17:55



Navio transportador de amônia - ilustração

A Mitsubishi Shipbuilding, do Grupo Mitsubishi Heavy Industries, e a NYK Line receberam a aprovação em princípio (AiP) da sociedade de classificação japonesa ClassNK para um navio que pode transportar amônia e CO 2 liquefeito (LCO 2).

As duas empresas utilizarão seus conhecimentos sobre amônia e LCO 2 para viabilizar o transporte seguro e econômico de amônia e LCO 2 no mesmo navio. Nesse caso, o navio poderia transportar amônia para usinas

termelétricas na rota de saída e depois transportar CO 2 emitidos de usinas termelétricas para locais de armazenamento na rota de retorno.

O grupo Mitsubishi está trabalhando estrategicamente para fortalecer os negócios de transição energética e a Mitsubishi Shipbuilding desenvolve navios transportadores de amônia e LCO2 como



um integrador de sistemas marítimos, com o objetivo de construir uma cadeia de valor que abrange terra e mar e contribuir para uma sociedade descarbonizada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2023

MIT TECHNOLOGY REVIEW APONTA PETROBRAS ENTRE AS EMPRESAS MAIS INOVADORAS DO PAÍS

Da Redação OFFSHORE 02/07/2023 - 17:30

A Petrobras foi reconhecida pelo Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT) como uma das 20 empresas mais inovadoras do Brasil. O anúncio foi feito em 29 de junho pelo Technology Review, edição brasileira da plataforma de conteúdo do MIT, que trouxe o resultado da pesquisa Innovative Workplaces.

“Esta premiação é mais uma evidência da relevância da atuação da Petrobras, tanto na produção científica como na prospecção tecnológica, nos traz orgulho e evidencia que estamos na direção certa”, afirma Carlos Travassos, diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras.

Em sua segunda edição, a instituição analisou empresas brasileiras com base em sete perspectivas de inovação estabelecidas pela MIT Technology Review: Gestão, Produtos/Serviços, Marketing/Vendas, Processos, Diversidade, Data Decisioning e Open Innovation. Mais de 1000 empresas participaram do processo que selecionou apenas 20. O objetivo da premiação é amadurecer o cenário de inovação, destacar as boas iniciativas e apresentar caminhos possíveis de melhoria.

As empresas foram divididas por faixa de faturamento e segmento de atuação econômica. A Petrobras concorreu na faixa de grandes empresas (faturamento anual acima de R\$ 300 milhões) do segmento de Química, Energia e Indústria.

A companhia se destaca por abrigar uma unidade exclusivamente dedicada à pesquisa e desenvolvimento de tecnologia, com ambiente totalmente voltado à inovação, o Centro de Pesquisas e Desenvolvimento e Inovação Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes). A instituição, um dos maiores centros de pesquisa da América Latina, dá suporte aos projetos de P&D, da Petrobras. São mais de mil colaboradores, um pessoal altamente especializado que tem à disposição 116 laboratórios, plantas-piloto e mais de 4.700 mil equipamentos. Lá são testadas e desenvolvidas tecnologias aplicadas ao negócio. Além disso, são mais de 900 parcerias com empresas, universidades e instituições de ciência e tecnologia, formando um ecossistema de inovação com mais de 9 mil pesquisadores.

Empresa que mais deposita patentes no país

A Petrobras é a empresa brasileira que mantém mais patentes ativas, com 1.100 depósitos no país. Em 2022, a empresa bateu, pelo segundo ano consecutivo, o recorde de pedidos de patentes com 128 novos pedidos. O Plano Estratégico da empresa para o período 2023-2027 prevê investimentos da ordem de US\$ 2,1 bilhões em transformação digital e inovação e a meta de superar o número de 1.200 patentes ativas no Brasil em 2025.

A companhia foi também a grande vencedora do Prêmio ANP de Inovação 2022. Obteve o primeiro lugar em quatro das cinco categorias e foi finalista com 13 projetos em parceria com universidades, instituições de pesquisa e outras empresas. O prêmio reconhece os resultados associados a projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), que representem tecnologias de interesse do setor de Petróleo, Gás Natural, Biocombustíveis, Petroquímica, Energias Renováveis, Transição Energética e Descarbonização.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2023

PARANAGUÁ DEVE REGISTRAR AUMENTO NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES NOS PRÓXIMOS TRÊS MESES

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 02/07/2023 - 17:16



A descarga de fertilizantes nos portos paranaenses aumentou nos últimos dois meses. De março a abril subiu 10,32% (de 755.763 toneladas a 833.795 toneladas) e de abril a maio, 4,36%, alcançando 870.186 toneladas. Nos primeiros cinco meses do ano o volume chegou a 3.924.395 toneladas, oriundas, principalmente, da Rússia (20,4%), China (19,7%), Canadá (18,6%) e Estados Unidos (8,8%).

A expectativa para o próximo trimestre, para o Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos), é de que o volume desembarcado até o final do ano ultrapasse 9 milhões de toneladas em Paranaguá.

“Os portos do Paraná seguem sendo a principal porta de entrada de fertilizantes no Brasil. Respondemos por 27% de todo adubo que chega no País”, afirma o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira. “Estamos prontos para atender toda demanda do mercado deste produto. Atualmente o porto trabalha para otimizar a programação dos navios, o fluxo e balanças e o sistema que atende o segmento”.

Segundo o gerente executivo do Sindiadubos, Décio Gomes, os próximos meses são os mais quentes na importação de fertilizantes. De julho a setembro do ano passado, foram importadas cerca de 2,3 milhões de toneladas de fertilizantes pelo Porto de Paranaguá, mas com as quase 4 milhões de toneladas já movimentadas o setor espera ter um terceiro trimestre com volume ainda maior de importação.

"Nos primeiros cinco meses deste ano o volume de importações brasileiras de fertilizantes foi 17% menor que no mesmo período do ano passado. Ou seja, ainda há uma margem grande. Isso indica tendência de alta nos próximos meses para atender a demanda dos produtores”, diz. “A relação de troca ainda está boa para os produtores, embora já se observe uma tendência de alta nos preços do adubo, em nível mundial, nos mercados tradicionais dos produtos”.

Essa redução se deve às incertezas globais. Depois da pandemia (2020/2021/2022) houve restrições comerciais à Bielorrússia (2022), um dos grandes produtores mundiais, por causa da guerra entre Rússia e Ucrânia e do apoio à invasão russa. "Há uma insegurança em relação à produção da Rússia, da Bielorrússia e até da Ucrânia, que também produz. Também não há certeza sobre as compras que a Índia e a China vão fazer neste ano para as safras de 2024, ou seja, ainda há um cenário aberto", completa.

A movimentação nos portos do Paraná estão acima da média em 2023. Maio foi o melhor mês da história na movimentação portuária paranaense. Com 6.125.887 toneladas de cargas, os operadores dos portos de Paranaguá e Antonina alcançaram volume recorde somando produtos de importação e, principalmente, exportação. A melhor marca mensal anterior era de 6.081.354 toneladas, registrada em maio de 2021.

Nos cinco meses do ano, os portos paranaenses já somam 25.220.449 toneladas movimentadas, volume 5% maior que as 23.961.677 toneladas registradas de janeiro a maio em 2022. As exportações se destacam também no recorte ampliado: 16.146.244 toneladas em 2023, 14% maior que as 14.215.619 toneladas acumuladas no mesmo período em 2022.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 02/07/2023

RESERVAS DE PETRÓLEO NO BRASIL AUMENTARAM 10,6% EM 2022



As reservas totais de petróleo apresentaram em 2022 um incremento de 10,6% em relação a 2021, chegando a 26,91 bilhões de barris. Já as reservas provadas de petróleo somaram 14,9 bilhões de barris, um aumento de 11,5%. A produção nacional de petróleo cresceu 4% em 2022 e atingiu 3 milhões de barris/dia.

Os dados são da ANP. A agência promoveu no ano passado dois ciclos da Oferta Permanente de Blocos e Áreas para Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural: o 3º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC); e o 1º Ciclo da Oferta Permanente

de Partilha da Produção (OPP).

No período, a produção de petróleo do pré-sal alcançou a média de 2,3 milhões de barris/dia no ano, cerca de 76% da produção do país. Em 2022, as exportações de petróleo alcançaram o volume de 1,3 milhão de barris/dia, enquanto as importações do produto alcançaram 275 mil barris/dia, um crescimento de 68,3%.

Já com relação ao gás natural, em 2022 as reservas totais cresceram 4,5%, alcançando 587,9 bilhões de metros cúbicos (m³). As reservas provadas de gás atingiram 406,5 bilhões de m³, crescimento de 6,6% em relação ao ano anterior. A produção de gás natural teve acréscimo de 3,1%, 13º ano consecutivo de aumento, e atingiu 137,9 milhões de m³/dia. No pré-sal, a produção de gás natural também segue aumentando sua participação no total nacional e correspondeu a 71,6% em 2022.

No setor de biocombustíveis, a produção de biodiesel, em 2022, foi 7,6% inferior ao ano anterior. O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) reduziu o percentual de biodiesel no óleo diesel, de 12% para 10%, a partir de novembro de 2021, e que perdurou durante todo ano de 2022. Já a produção de etanol foi 2,5% superior ao ano anterior, atingindo a marca histórica de 30,7 bilhões de litros. O etanol hidratado apresentou menor competitividade dos preços em relação à gasolina C, o que resultou, em 2022, na queda de 7,5% nas vendas deste combustível.

A produção nacional de derivados de petróleo cresceu 6,7% em 2022 e atingiu 2,1 milhões de barris/dia, em torno de 84% da capacidade instalada de refino. Já as vendas de derivados pelas distribuidoras registraram crescimento de 3,9%, com destaque para as vendas de querosene de aviação, que cresceram 35,9%.

Em 2022, o volume de obrigações da cláusula dos contratos de concessão, partilha e cessão onerosa relativa aos investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) foi de R\$ 4,4 bilhões, crescimento de 45,8% em relação ao ano anterior. Já o montante gerado de participações governamentais (como royalties e participação especial) atingiu R\$ 118,6 bilhões em 2022, crescimento de 52% em relação ao ano anterior.

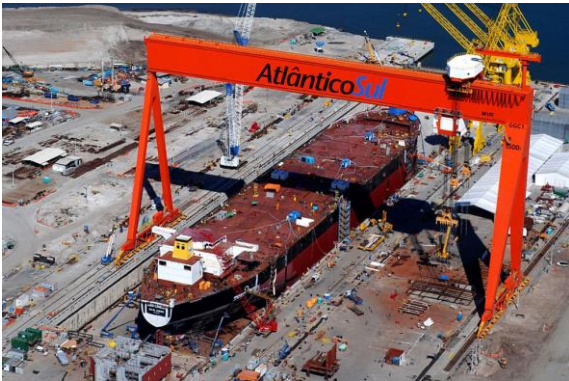
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2023

REATIVAR INDÚSTRIA E AUMENTAR CONTEÚDO LOCAL EXIGIRÁ EQUILÍBRIO, AVALIAM AGENTES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/06/2023 - 21:10

Advogado recomenda cautela para que índices não gerem aumento de custos. Para Sinaval, percentuais de itens nacionais nos projetos merecem ser estudados com cuidado porque também há exemplos de metas abaixo da capacidade na parte de E&P



As discussões sobre como viabilizar novos projetos da indústria naval sem repetir erros cometidos em ciclos anteriores e alcançando bons níveis de competitividade continuarão na agenda do setor nos próximos meses. Rogério Campos, sócio da área marítima e portuária do Veirano Advogados, avalia que projetos na construção naval, inclusive fora do Brasil, enfrentam o desafio de encontrar um equilíbrio entre o apoio estatal mínimo necessário e índices de conteúdo local factíveis para que a indústria seja efetivamente competitiva.

O advogado considera que, se por um lado é uma decisão de Estado porque trata-se de uma indústria intensiva em mão de obra que gera valores relevantes, por outro requer esses incentivos para ser competitiva de forma internacional. Ele observa que países tradicionalmente fortes na indústria naval contam com apoio estatal de subsídios muito fortes. Campos recomenda cautela para uma eventual retomada das atividades de construção em estaleiros nacionais. “No passado, o Brasil fechou o mercado e forçou, via conteúdo local, a construção aqui que gerou preços mais altos e prazos mais longos na indústria internacional”, lembrou o advogado.

Para Campos, muitas lições parecem ter sido aprendidas e, tanto os órgãos de controladoria, quanto as empresas do setor estarão mais atentos às questões de gestão e de governança. “Não podemos repetir erros e colocar por decreto um conteúdo local inatingível, forçando renegociações como vimos no passado e/ou atrasos e aumento de custos dos projetos. Um atraso de entrada de operação de um FPSO causa prejuízos maiores ao país do que o aumento de conteúdo local exigido lá atrás”, analisou.

Ele alertou que, apesar das melhores intenções de aumentar o conteúdo local e a participação do mercado brasileiro e dos estaleiros, é importante haver um equilíbrio fino para fortalecer essa indústria, a qual considera estratégica e indutora de outras indústrias. “Se essas exigências passarem determinados patamares, começam a gerar aumento de custos, atrasos nas entregas e, na minha visão, o prejuízo do atraso de projetos de E&P é muito maior do que um eventual ganho de margem desse conteúdo local. É um equilíbrio complexo para essa indústria relevante para o país”, afirmou Campos.

O diretor da área marítima da Gallagher, Guilherme Mattoso, observa que o governo, ao assumir o apoio à construção naval como uma de suas bandeiras, sinaliza para a necessidade de expansão da frota da Transpetro, que hoje possui embarcações próprias, mas compõe parte dela com navios construídos no exterior. Ele lembrou que, durante o último ciclo da construção naval forte no país, os programas de expansão das frotas da Transpetro (Promef) e de apoio marítimo que atende a Petrobras (Prorefam) incentivaram a construção naval brasileira e a criação de estaleiros.

“Os estaleiros não estão 100% parados, estão com alguns reparos, pequenas obras e construções de menor porte. Se retomar o ‘Promef’, voltaremos a construir navios de grande porte e voltaremos a discutir a mão de obra, a necessidade de treinamentos e os equipamentos dos estaleiros”, projetou Mattoso.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) considera que as chances de reafirmação das atividades são reais, se a crescente demanda por novos navios e plataformas de petróleo for direcionada aos estaleiros brasileiros. A expectativa do sindicato é que a indústria atinja níveis comparáveis aos observados antes da desmobilização, que ocorreu por volta de 2014, quando a carteira de encomendas começou a minguar e a crise se instalou por quase uma década. O Sinaval reconhece que há muitos desafios a serem vencidos e que os próximos anos serão decisivos para a indústria naval e offshore se reerguer.

Para o Sinaval, essa questão do conteúdo local merece ser estudada com cuidado. “Concordamos que índices irrealistas, acima da capacidade da indústria brasileira como um todo — não só a indústria



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 110/2023
Página 59 de 59
Data: 03/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

naval e offshore, mas também a indústria fornecedora de insumos e partes — não devem prevalecer. Mas, os índices atualmente em vigor para as atividades de exploração e produção de petróleo estão muito abaixo dessa capacidade. Acreditamos que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), em breve, promoverá discussões no sentido da revisão dos índices atuais", comentou o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2023



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 03/07/2023