

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL

Aberta a temporada de cruzeiros no Porto do Rio de Janeiro

7 de novembro de 2022 13:00



Crédito: piermaua.rio/divulgação

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no **Porto do Rio de Janeiro** durante a temporada de cruzeiros 2022/2023, que começou oficialmente no último dia 28 de outubro. Até o fim da temporada, em abril de 2023, estão previstas 84 escalas nacionais e 35 internacionais de um total de 37 navios, sendo que 10 deles atracarão pela 1ª vez na cidade.

Visando melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, diversas ações foram implementadas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com a arrendatária. Entre as medidas da Autoridade Portuária, estão a manutenção perene das defensas, a substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação, além da dragagem que está sendo realizada com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, acredita que “esta temporada pós-pandemia vai marcar a retomada do crescimento do segmento de cruzeiros marítimos e que, com as ações de melhoria do terminal, atingirá níveis ainda mais elevados de satisfação dos

passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro”.

Navios em destaque

Segundo informações do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, os destaques desta temporada são os navios de grande capacidade como o MSC Seashore (7.077 pessoas), o MSC Seaview (6.842 pessoas), o Costa Firenze (6.538 pessoas), o MSC Preziosa (5.767 pessoas) e o MSC Fantasia (5.670 pessoas).

Outro fato relevante é que os navios internacionais, trazendo turistas estrangeiros para visitar a cidade, estão voltando a todo vapor, tais como: Arcadia, Celebrity Infinity, Aurora, Volendam, MS Marina, Balmoral, Viking Jupiter, Azamara Pursuit, Seven Seas Voyager, Seven Seas Mariner, MS Insignia, MS Hamburg, Europa, Silver Wind, Silver Cloud, World Explorer e Ocean Explorer.

Já os 10 navios que aportarão no Porto do Rio de Janeiro pela 1ª vez são: Swan Hellenic -Vega, Vicking Octantis, AidaMar, MSC Seashore, Norwegian Star, Costa Firenze, Bolette, Silver Moon, Seabourn Venture e Hanseatic Spirit.



Interessados já podem apresentar sugestões à proposta de relicitação da BR-262/MG, a Rota do Zebu

Contribuições podem ser encaminhadas até 16 de dezembro. Audiência pública será realizada em 1º de dezembro

08/11/2022 14h44

Está aberta a consulta pública sobre a proposta elaborada pelo Ministério da Infraestrutura para a relicitação de 438,9 quilômetros da BR-262/MG, entre os municípios mineiro de Uberaba e Betim. Também conhecido como Rota do Zebu, o segmento integra o sistema rodoviário das BRs-060/153/262/DF/GO/MG e foi qualificado em 2020 no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) para fins de relicitação.

Os interessados podem encaminhar sugestões até 12h do dia 16 de dezembro. A audiência pública sobre o projeto está marcada para às 10h de 1º de dezembro, e ocorre em formato híbrido: presencialmente, no edifício-sede da ANTT em Brasília, e por videoconferência, com transmissão ao vivo pelo canal da agência

no Youtube. A proposta e orientações para participação na consulta pública podem ser conferidas no sistema ParticipANTT e no endereço <http://www.antt.gov.br> - Participação Social - Audiência Pública nº 12/2022.



Avança processo de relicitação do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro

Aprovado pela Anac, termo aditivo ao contrato de concessão define obrigações de prestação de serviço por parte da concessionária que opera atualmente no terminal

08/11/2022 18h13

Mais uma etapa do processo de relicitação referente ao Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, foi superada nesta terça-feira (8). A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou a proposta de termo aditivo do contrato de concessão que estabelece as condições para prestação do serviço por parte da concessionária RioGaleão.

Com o termo aditivo, a atual concessionária deverá garantir a continuidade e a qualidade dos serviços para os usuários, além da manutenção dos requisitos de segurança operacional, até que uma nova empresa assuma as operações do aeroporto. A devolução amigável do terminal aéreo foi solicitada pela empresa em fevereiro de 2022 e só terá efetividade com a assinatura do termo aditivo por ambas as partes.

Após a assinatura, o ativo será leilado novamente para que uma outra concessionária possa administrar e fazer os investimentos necessários no aeroporto. A alternativa de relicitação é considerada um mecanismo que confere segurança jurídica aos contratos durante todo processo licitatório, até que a transferência seja totalmente concluída.



Prêmio ANTAQ 2022 homenageia empresas e projetos do setor aquaviário com foco na sustentabilidade

As categorias contempladas incluem: Iniciativas Socioambientais, Artigos Técnicos-Científicos, Conformidade Regulatória e Índice de Desempenho Ambiental (IDA)

08/11/2022 18h19

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realiza, no dia 10 de novembro, a 5ª edição do Prêmio ANTAQ. Dessa vez, serão reconhecidas as empresas atuantes nas atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas socioambientais geradoras de melhorias institucionais, contribuindo para o aprimoramento do atendimento das demandas da sociedade e para o aumento da eficiência e sustentabilidade, servindo de referência para que outros empreendimentos possam adotá-las.

Além disso, o Prêmio visa reconhecer e estimular as melhores práticas e ações que contribuem para a melhoria da prestação de serviços de transportes aquaviários à sociedade pelas empresas de navegação e instalações portuárias reguladas pela Agência. Soma-se a isso o fomento à pesquisa e à produção técnico-científica, além da disseminação das boas práticas relacionadas à operação e a gestão do setor.

Acesse a lista dos finalistas nas categorias: [Conformidade Regulatória e Índice de Desempenho Ambiental](#).

CLIPPING ASSCOM

M E N U

08 de
Outubro

09 de
Novembro

09 de novembro



BILHETES DE PASSAGEM

- **Comprar o bilhete antecipadamente**, sendo obrigação da empresa iniciar a venda das passagens **no mínimo 5 dias antes da data da viagem**.
Ao comprar o bilhete com antecedência, você terá a reserva do lugar garantida até 30 minutos antes da partida.
- Ser informado dos **horários** de embarque e desembarque, **preço** da passagem, **localidades** e **procedimentos de emergência**.
- Ficar com uma **via do bilhete** contendo a **identificação do local a ser ocupado na embarcação**.
- Em caso de venda de passagens acima da capacidade permitida, a empresa deve garantir o seu embarque na próxima viagem (em embarcação própria ou de outra autorizada) sem custos adicionais, ou ainda reembolsar em dobro, na hora, o valor pago pela passagem.

Data:09/11/2022



Logcomex marca presença no XXX Congresso Latino-Americano de Portos em Santos

09 de Novembro de 2022 às 00:11

Empresa estará presente com um stande no evento para apresentar soluções em automação para o setor de logística

No mês de novembro, entre os dias 28 e 30, ocorrerá o XXX Congresso Latino-Americano de Portos, promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA). Neste ano, o evento presencial vai acontecer no porto de Santos e tem como objetivo reunir grandes nomes do setor para abordar temas importantes da indústria.

A Logcomex, empresa que oferece tecnologia para o comércio exterior, por meio de uma plataforma completa, a fim de conectar todos os elos desta cadeia, estará presente com um stande para receber interessados em ficar por dentro de todas as novidades relacionadas a data analytics e visibilidade avançada .

Helmuth Hofstatter, CEO da Logcomex, explica que as soluções possibilitam executar as atividades, realizadas por profissionais da área, explica que as soluções possibilitam executar as atividades, realizadas por profissionais da área, com muito mais simplicidade, agilidade e eficiência. “Trabalhamos com tecnologia de ponta em soluções que otimizam as operações dos importadores e terminais portuários, reduzindo custos e tornando os processos mais integrados e eficientes”, explica.

Serviço

XXX Congresso Latino-Americano de Portos

Local: Blue Med Convention Center (Praça Almirante Gago Coutinho, nº 29, Ponta da Praia), Santos – SP

Quando: 28 a 30 de novembro de 2022

Informações e ingressos: <https://www.aapalatino.com/en/>



Rumo começa obra ferroviária de mais de 700 km no Mato Grosso

A ferrovia passará por 16 municípios do estado e custará entre R\$ 14 e R\$ 15 bilhões

09/11/2022 às 10:32

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, deu início em novembro a uma das maiores obras extensão ferroviária do Brasil. A Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso, que será construída com capital 100% privado, sob regime de autorização via contrato firmado entre a empresa e o governo de Mato Grosso, terá mais de 700 quilômetros e custará entre R\$ 14 e R\$ 15 bilhões.

Assim que for concluída, a ferrovia passará por 16 municípios do estado, terá 22 pontes, 21 viadutos, 2 quilômetros de túneis e 11,5 quilômetros de pontes. Consumirá 1,4 milhão de dormentes e 108 mil toneladas de trilhos.

No entanto, o projeto da empresa mostra que a obra deverá ser construído em etapas. A primeira, iniciada no dia 03 de novembro, terá cerca de 210 km, de Rondonópolis até Campo Verde, ambas em Mato Grosso. Nesta fase, o investimento previsto é de R\$ 4 bilhões a R\$ 4,5 bilhões, e a previsão de conclusão é até o fim de 2025.

A previsão é da ferrovia chegar em Campo Verde no final de 2025 (primeiro terminal), depois seguir para ramal de Cuiabá e continuar a extensão até Nova Mutum, com previsão de chegada em 2028. E em Lucas do Rio Verde, a estimativa é de chegada em 2030, fim da obra completa.

Segundo o presidente da Rumo, João Alberto Abreu, a importância deste projeto é transformar completamente o nível de competitividade do Brasil para exportar seus produtos. “Está sendo construído mais de 700 quilômetros de ferrovia no coração do agronegócio brasileiro, no estado que hoje responde por 40% do que o país exporta de grão”, diz.

Abreu explica que atualmente, Mato Grosso conta com 300 quilômetros de ferrovia, estando longe do porto. Por isso, os produtos para exportação ainda têm que descer de caminhão do Norte por cerca de 500, 600 e 700 quilômetro, até chegar no primeiro terminal.

O presidente da empresa mostra que ferrovia que está sendo construída alavanque toda a cadeia de valor. “Empresa de etanol de milho, por exemplo, vai para a beira da ferrovia, constrói a fábrica em um terminal. Nestes locais terão a

esmagadora de milho, a produtora de sementes, a fábrica de fertilizantes. Ou seja, se instala uma cadeia de valores que começa a crescer e a ganhar competitividade porque a infraestrutura chegou”, destaca.

Meio ambiente

Outro ponto que Abreu ressalta é que este projeto tem o objetivo de ser uma referência do ponto de vista de sustentabilidade. O modal rodoviário nesta distância emite 80% a mais de CO₂, por tonelada transportada, do que o modal ferroviário.

“Descer um trem com 10 mil toneladas de carga, todos os dias, tira 1.200 caminhões das estradas diariamente. A cada tonelada transportada, a ferrovia emite 17 toneladas de CO₂ e na rodovia 100 toneladas de CO₂”, pontua.

Além disso, o projeto prevê que a obra não chegue perto de nenhuma área de proteção ambiental. Está há mais de 10 quilômetro de reservas indígena e usando tecnologia para mapeamento geofísico e geográfico para não precisar expor trabalhadores em lugares de difícil acesso. “Ao longo da via está sendo construindo mais de 150 pontes vegetais para que os animais e a fauna consiga cruzar a construção. Depois, quando a ferrovia estiver pronta, haverá áreas de cruzamento para um animal não correr risco de ser atropelado”, mostra.

Geração de empregos

A ferrovia vai cruzar 16 município e isso tem um impacto de desenvolvimento. A geração de emprego é uma delas. A expectativa é de criação de 200 mil empregos ao longo do projeto, dividido entre diretos e indiretos.

Abreu pontua que novas fábricas serão erguidas, novos projetos serão implementados, ou seja, no pós-ferrovia terá ainda mais geração de empregos. “A grande dificuldade na região é encontrar mão de obra. Mato Grosso e as empresas estão precisando importar trabalhadores de outros estados porque não tem mão de obra suficiente para fazer um projeto dessa envergadura. Estão vindo pessoas do Maranhão, Bahia, Piauí, até imigrantes do Haiti, Venezuela, trabalhando nos projetos de infraestrutura”, conclui.

Ferrovia no Brasil

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o entendimento é de que é fundamental e urgente ampliar o transporte de cargas por ferrovias, reduzindo, dessa forma, o custo do frete e da dependência do setor produtivo do transporte rodoviário.

Desde 2019, foram realizadas 2 concessões, 4 renovações e 1 investimento cruzado no setor ferroviário. Em 2021, foram investidos R\$ 400,8 milhões em obras públicas no segmento, sendo R\$ 388,8 milhões pela Valec – Engenharia,

Construções e Ferrovias S/A e R\$ 12,1 milhões por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). A previsão de investimentos em obras públicas para 2022 é de R\$ 302,4 milhões pela Valec e R\$ 21,6 milhões pelo DNIT.

Entre os investimentos feitos no setor em 2022, destaca-se a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste, entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT) por se tratar da primeira obra de grande porte greenfield a partir de uma inovação legislativa, o investimento cruzado em razão de prorrogação antecipada (Art. 25 da lei 13.448/2017) da Estrada de Ferro Vitória-Minas.

A obra está sendo realizada pela Concessionária Vale S.A. e proverá a região central de Mato Grosso de um acesso ferroviário. A extensão estimada do empreendimento é de 383 quilômetros e o investimento previsto é de R\$ 2,7 bilhões.

O modelo de autorizações ferroviárias está previsto no Marco Legal das Ferrovias e, desde setembro de 2021, permite à iniciativa privada projetar, construir e operar com recursos próprios empreendimentos ferroviários no país, mediante autorização do Governo Federal.

Com as novas assinaturas, o Minfra contabiliza um total de 32 projetos de ferrovias privadas já autorizadas, com R\$ 131,723 bilhões em investimentos previstos e 9.606,7 quilômetros de extensão, cruzando 15 unidades da Federação: PA, BA, MA, PE, PI, ES, MG, RJ, SP, DF, GO, MT, MS, PR, SC.



Inclusão de túnel aumenta risco e reduz em R\$ 0,5 bi outorga da concessão do Porto de Santos

9 de novembro de 2022

Dimmi Amora, da Agência INFRA

A concessão do Porto de Santos (SP) com a previsão de que seja construído um túnel entre Santos e Guarujá, com futura cobrança de pedágio, amplia significativamente o risco do projeto e faz com que o valor estimativo dessa concessão se reduza em R\$ 0,5 bilhão.

A constatação está no relatório da SeinfraPortoFerrovia do TCU (Tribunal de Contas da União) que avaliou os estudos de viabilidade para a concessão do maior porto do país. O relatório foi concluído no último domingo (6) e entregue ao relator do processo, ministro Bruno Dantas. Cabe a ele agora pautar ou não o processo em plenário.

"Sob o prisma puramente financeiro, a mera inclusão do túnel na concessão resultou em um aumento do risco sistêmico do projeto, medido pelo beta (desalavancado), da ordem de 27,7%. Esse valor representa um prêmio de risco maior, a ser custeado pelo poder público, para compensar o privado pelos maiores riscos tomados", informa o relatório.

O próprio governo já calculou esse prêmio de risco maior e reduziu o valor mínimo de outorga da concessão de R\$ 3,015 bilhões para R\$ 2,557 bilhões, quase R\$ 500 milhões a menos.

"O principal fator que levou a esta redução relaciona-se ao incremento do prêmio de risco incluído na composição da taxa de desconto, por meio do beta, em virtude da percepção de que o risco do projeto como um todo aumentou consideravelmente pela inclusão da obrigação de execução e operação da ligação seca Santos-Guarujá, especialmente devido às fragilidades de seu projeto e modelagem mencionadas ao longo deste relatório", informa um trecho do documento.

O projeto que baseou o custo da obra, de R\$ 4,2 bi, o que corresponde a cerca de 2/3 de todos os investimentos previstos nessa concessão, são de baixa maturidade, segundo o relatório, o que é apontado pelo próprio BNDES, responsável pelos estudos. A alternativa escolhida de incluir o túnel na concessão, segundo o relatório, "não foi escolhida por basear-se em motivos técnicos que indiquem que seja a melhor opção para o projeto, mas sim por se tratar da alternativa que representava menores riscos para a conclusão do processo de desestatização no cronograma planejado pelo Governo, ainda em 2022".

Atualização da planilha

Para tentar reduzir ainda mais esse risco, os técnicos sugeriram ao relator uma determinação específica a ser encaminhada ao Ministério da Infraestrutura, o que significa algo que, se referendado pelo plenário do órgão, terá que ser implementado antes de levar o edital ao público: uma atualização da planilha orçamentária do projeto do túnel, que deve estar publicada juntamente com o edital.

Um engenheiro com conhecimento do projeto disse que é uma tarefa complexa para ser feita em prazo curto. Mas alerta que o governo já vinha recebendo indicativos de que isso teria que ser feito e, por isso, acha possível que a atualização seja feita dentro do prazo que o governo diz que precisa para colocar o leilão na rua neste ano, que seria publicar o edital até o fim deste mês. Essa avaliação é corroborada também entre integrantes do TCU.

Mas a avaliação é que, mesmo que essa atualização seja concluída, isso não vai tirar totalmente os riscos do projeto, que são avaliados como muito elevados em praticamente todo o documento de mais de 120 páginas elaborado pelos auditores do tribunal. Para aumentar ainda mais esse risco, os auditores relatam em vários momentos que, por causa da "celeridade requerida pelo relator", não conseguiram aprofundar as análises de alguns pontos.

Além da determinação sobre o túnel (e uma outra sobre regras de contratação de verificador independente), os auditores sugeriram também outras recomendações para adaptar o projeto. Essas recomendações podem ou não ser acatadas pelo relator ou até serem transformadas em determinações na análise do plenário.

Uma delas trata da política tarifária para o túnel Santos-Guarujá. Isso porque, de acordo com a avaliação, os estudos de demanda da concessão do túnel foram considerados incipientes e podem estar com uma tarifa prevista pelo menos 18% defasada, de acordo com o relatório.

STS10

Os problemas com o túnel, contudo, não são os únicos apontados pelos auditores do tribunal. Eles também fizeram recomendações sobre os problemas competitivos em relação ao futuro concessionário do porto, especialmente em relação ao novo terminal de contêineres (STS10), previsto para ser arrendado pelo futuro concessionário.

A recomendação prevê que a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) atuem de forma conjunta em vários itens, como na “aprovação do código de conduta da concessionária, nos termos do Anexo 11 do contrato de concessão” e no “estudo que caracterize objetivamente as condutas abusivas da concessionária quando da utilização de seu poder de mercado na negociação de renovações e novos contratos com exploradores de instalações portuárias, bem como para evitar que tais negociações falseiem ou limitem o grau de contestabilidade dos mercados”.

Caso de Itajaí

No caso da competição do mercado de contêineres, o indicativo de que o TCU terá uma postura menos favorável à verticalização das cadeias veio na análise técnica de outro processo de concessão, o do porto de Itajaí (SC), finalizado no fim do mês passado. O processo agora está nas mãos do relator, ministro Walton Alencar, para ser pautado em plenário.

No documento, os auditores indicam que não concordam com os estudos que estão baseando o governo a realizar licitações de terminais portuários de contêineres sem maiores restrições à participação de empresas pertencentes a grandes armadores internacionais, feitos pela antiga EPL (Empresa de Planejamento e Logística), hoje Infra S.A.

O parecer se alinha aos estudos feitos pela Seae (Secretaria de Acompanhamento Econômico) do Ministério da Economia, que indica ser preferencial, no momento, a imposição de restrições maiores à participação de armadores nos terminais de contêineres, como forma de melhorar o ambiente concorrencial do setor.

“Contudo, dada a máxima vênia, a equipe técnica deve discordar de tal decisão [da EPL], pois entende que a recomendação da Seae traduz o desenho licitatório mais adequado para o caso em tela, tendo em vista a assunção pelo poder público de potenciais riscos para o ambiente concorrencial em eventual outorga do objeto licitatório para os Grupos Maersk ou MSC”, diz o texto.

Restrição na concorrência

A sugestão apresentada ao relator é que a licitação do porto de Itajaí seja feita na primeira fase sem possibilidade de participação de grupos econômicos pertencentes à Aliança 2M + H, formada pela Maersk, MSC e Hyundai. Empresas que pertencem a esses grupos já controlam alguns terminais portuários no país, entre eles o de Navegantes, que fica em frente ao de Itajaí.

A proposta é que, somente em caso de não haver interessados na primeira rodada, a licitação passe a contar com uma segunda rodada em que qualquer grupo econômico poderá participar. A proposta indica que, em caso de não adoção do modelo proposto, "o Minfra deve motivar sua opção, por meio da reavaliação do estudo concorrencial, enfrentando as fragilidades e riscos apontados".

Valor
ECONÔMICO

Brasil importa da China 'modernidade' e 'miudezas'

País compra 2 dos 10 principais produtos do parceiro asiático

Por Marta Watanabe e Álvaro Fagundes — De São Paulo

09/11/2022 05h01 - Atualizado há 2 horas

Entre os dez produtos que a China mais exporta para o mundo, o Brasil está entre os dez principais clientes em dois: painéis solares e miudezas vendidas por e-commerce. Itens que mostram duas facetas importantes da China, apontam economistas. Uma, da segunda maior economia do mundo, líder em equipamentos de tecnologia

desenvolvida no radar das energias renováveis, um dos temas mais caros do mundo atual. A outra, a do país asiático que o brasileiro conhece desde o início dos anos 90 pelos artefatos que é capaz de produzir de forma competitiva e que agora chegam cada vez mais via plataforma digital.

Os dois itens importados refletem também dois fenômenos brasileiros muito atuais. Um, da corrida pela geração distribuída de energia solar, parte dela para aproveitar vantagem tarifária. Outra, a do hábito mais intenso de comprar pela internet, inclusive pelo e-commerce transfronteiras, no qual despontam sites chineses como Aliexpress e Shopee.

Dos dez produtos que os chineses mais exportaram ao mundo de janeiro a setembro, o sexto item foram células voltaicas montadas em módulos ou painéis, de acordo com dados da Administração Geral de Alfândegas da China (GACC, na sigla em inglês). Do total de US\$ 33,72 bilhões que a China embarcou em painéis solares no acumulado até setembro, US\$ 3,85 bilhões - o equivalente a 11,4% - foram destinados ao Brasil, o segundo maior comprador do item, atrás somente da Holanda.

Também de janeiro a setembro, os “artigos de pequeno valor com procedimento aduaneiro simplificado”, registrados pelo governo chinês sob código 9804, foram o sétimo item mais exportado pela China ao mundo, no valor de US\$ 25,3 bilhões. Para o Brasil vieram US\$ 878,14 milhões e, a despeito de um câmbio não tão favorável para as importações brasileiras, o país ficou em oitavo dentre os dez maiores clientes da China nesse tipo de mercadoria.

Segundo a Câmara Chinesa de Comércio do Brasil, o código 9804 abrange produtos de uso pessoal adquiridos por comércio eletrônico que chegam ao país por courier, via transporte aéreo. Compras por e-commerce de produtos made in China, porém, podem ser registrados em outros códigos, conforme modal, valor e tamanho dos produtos, entre outras características.

Ainda dentro das exportações chinesas, o Brasil também tem desempenho relativamente bom em outros itens, como partes e acessórios de itens de informática. Esse é o oitavo item mais vendido pela China ao mundo, e os brasileiros estão em 14 ° lugar no ranking dos maiores compradores.

“Os dados mostram na verdade uma dicotomia entre a China dos anos 2000, das miudezas da loja de R\$ 1,99, que ainda povoa o imaginário popular, e a China do fim desse primeiro quarto de século”, diz Livio Ribeiro, sócio da BRCG e pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV Ibre). O país asiático, diz, continua produzindo as miudezas, embora o avanço tecnológico tenha alterado a plataforma de comercialização. “Há quem compre lâmpadas em sites externos.”

Para Welber Barral, sócio da BMJ Consultores, a importação das miudezas chinesas reflete o grande mercado consumidor brasileiro que, depois da pandemia, aderiu mais às compras on-line e à facilidade de acesso a produtos mais baratos fortemente alardeada pelas campanhas de marketing das plataformas chinesas.

A produção de miudezas, porém, diz Ribeiro, vem diminuindo de peso dentro da estrutura chinesa de produção. “Porque a China tem uma meta estratégica de elevação na cadeia de valor que, em muitos aspectos, é induzida ou favorecida pela atuação estatal.” Ele explica que hoje há um processo de internacionalização da China, com produção de artefatos em grande escala cada vez maior comandada por companhias chinesas, mas com fabricação em outros países asiáticos com custo de produção unitário mais barato.

“Já o painel solar é fruto de políticas de promoção de produção chinesa, que remontam a meados da última década, quando houve um dirigismo estatal bastante específico para aumentar fortemente a produção de setores julgados como estratégicos”, diz Ribeiro. Há um debate muito grande sobre os preços praticados nessa comercialização de painéis solares, diz, já que há grande oferta existente não somente para a própria demanda chinesa como para a global. “Mas isso não muda o fato de os produtos terem combinação de qualidade e preço que é muito vantajosa. Sempre que você tem algum repique de demanda por produtos como esses no mundo, a oferta chinesa vaza porque é disparado o produtor de menor custo marginal e que tem excesso de oferta.”

Nos números de comércio brasileiro divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex/ME), as importações de painéis solares também ganham espaço. Dados de janeiro a outubro mostram que as placas fotovoltaicas alcançaram US\$ 4,27 bilhões em importações made in China, mais que o dobro do US\$ 1,69 bilhão comprado em iguais meses do ano passado. A fatia dos painéis solares sobre as compras externas brasileiras de produtos chineses avançou de 4,4% para 8,4% do ano passado para 2022, sempre considerando os mesmos dez meses.

O que também tem incentivado essa importação, diz Barral, são os ex-tarifários concedidos a alguns painéis solares. O benefício, que trata de redução temporária da alíquota do imposto de importação, é estabelecido para bens de capital sem similar nacional. Outro aspecto que tem incentivado essa demanda, aponta, veio da Lei 14.300/2022. “Muitos equipamentos solares têm sido destinados às grandes usinas, mas há também a corrida provocada por essa lei”, diz Barral. Segundo a lei, consumidores interessados na energia distribuída de fonte solar devem pedir o acesso à rede da concessionária até o dia 6 de janeiro para garantir um subsídio tarifário até 2045.

O que torna a China grande fornecedor do Brasil, num espectro que vai das miudezas fabricadas em grande escala aos painéis solares, diz Ribeiro, está ligado a um processo de redução da participação relativa dos empregos industriais e do valor adicionado da indústria no PIB. “Trata-se de um processo global. Na América Latina e em algumas economias emergentes há um debate de que essa desindustrialização não resultaria de natural migração para o setor de serviços, que faria o tamanho da indústria diminuir.” Há diagnósticos diversos sobre o processo, mas o fato é que a indústria brasileira tem perdido tamanho e sofre competição de matrizes industriais externas que produzem a custos mais baixos, aponta Ribeiro.

08 de novembro



Cubatão participa do 1º Encontro Regional Indústria Porto

Prefeito Ademário Oliveira representa a cidade nos debates sobre desenvolvimento da Baixada Santista

8 de novembro de 2022

Cubatão participa nesta terça-feira (8) do 1º Encontro Regional Indústria Porto realizado no Parque Balneário Hotel, em Santos. O evento conta com apoio da Prefeitura de Cubatão, diversas Prefeituras da Baixada Santista, associações e imprensa em geral. O objetivo do encontro é unir o setor da indústria ao Porto de Santos, estabelecendo um espaço para discussão dos caminhos de desenvolvimento do Porto, da indústria e, consequentemente, do município de Cubatão.

Ademário Oliveira, prefeito de Cubatão, participou da mesa de abertura do evento nesta tarde. O chefe do executivo entende que a discussão é importante especialmente para o município que possui um dos maiores polos petroquímicos da América Latina e abriga as estradas e linhas férreas que dão acesso direto ao

Porto de Santos.

Em sua breve exposição, o prefeito Ademário afirmou que Cubatão não foi consultada e nem participou do processo de desestatização do Porto, embora seja uma área estratégica para o Cais. O intuito é colocar a cidade nesta discussão. “Cubatão também está presente nesta mudança, especialmente na parte geográfica integrando a nova poligonal. A expansão da área seca operacional do Porto de 8 para 15 km² deve atingir nossa cidade – em especial a Ilha Caraguatá e parte da Ilha do Tatu. O município tem que estar incluído nas contrapartidas da desestatização”, disse o prefeito. Ademário retorna a falar no segundo painel do dia.

O Encontro vai receber autoridades do Governo Federal, Estadual, de diversas prefeituras, além de associações ligadas ao porto e à indústria, como o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia; representante da FENOP – Federação Nacional das Operações Portuárias; Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação; Secretário Estadual de Logística e Transporte do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto; Chefe do Departamento de Logística do BNDES, Pedro de Passos; entre outros. O encerramento será com Luís Artur Nogueira, economista, jornalista, apresentador do JP News e colunista da Isto É Dinheiro



CMA CGM deixa de operar no Porto de Natal

08/11/2022

Sem a maior empresa de transporte de contêineres – a CMA CGM, que anunciou o encerramento das atividades no Porto de Natal – os produtores dizem que a tendência é escoar a totalidade das cargas de frutas para o Ceará para que, de lá, cheguem ao mercado consumidor dos outros continentes. A empresa já confirmou o desligamento à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) e, se a estatal não conseguir atrair novos operadores, poderá reduzir as suas operações à metade, perdendo cerca de R\$ 5 milhões por ano.

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte estuda alternativas para manter o transporte marítimo de cargas após a saída da empresa francesa CMA-CGM. O impacto está sendo contabilizado, já que a empresa é atualmente a principal operadora para o escoamento dos produtos potiguares. Há vantagem nessa mudança, segundo os produtores, levando-se em consideração a dificuldade logística para chegar a Natal e também as limitações do porto potiguar.

Metade da produção de frutas já é exportada pelo estado vizinho. A Agrícola

Famosa, maior exportadora de melões e uma das mais importantes indústrias agrícolas do Brasil, tomou essa decisão.



Superintendência do Porto de Itajaí e Órgãos Intervenientes realizam 2ª Reunião Extraordinária da Comissão Local da Autoridade Portuária

Alfandegamento do Centreventos e uso de Scanner nas embarcações para a próxima temporada de Cruzeiros estiveram em pauta

8 de novembro de 2022

Na manhã desta terça-feira (08), ocorreu, na sede da Superintendência do Porto de Itajaí, a 2ª Reunião Extraordinária da CLAPS (Comissão Local da Autoridade Portuária de Itajaí). O encontro foi promovido a fim de reunir seus representantes que estão ligados diretamente às Comissões Locais de Autoridades nos Portos (CLAPS), que integram a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos), e comitês técnicos.

A reunião foi conduzida e aberta pelo Superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, e, também na sequência, com temas específicos voltados a pauta da CLAPS, pelo Diretor-Geral de Administração e Finanças, Ronaldo Camargo Souza.

Representando ainda a Autoridade Portuária de Itajaí, participaram o Diretor Geral de Engenharia, Jucelino dos Santos Sora, o Diretor Geral de Operações Logísticas, Ricardo Amorim, a Coordenadora de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade, Médelin Pitrez dos Santos, e o Coordenador Geral de sistema de Segurança Portuária, Diogo Henrique Schmitt.

Pela lista de Órgãos Intervenientes, participaram do encontro representantes do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Vigiagro, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Receita Federal (RF), Delegacia da Capitania dos Portos de Itajaí (Marinha do Brasil), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e NEPOM (Polícia Federal – PF). Complementando ainda a lista de representantes, esteve a SECTUR, Secretaria Municipal de Turismo e Eventos de Itajaí.

A reunião foi realizada via Webinar, em que todos os participantes puderam interagir ao vivo. Durante o encontro, destaque para a participação online do

Chefe da Antaq – Unidade Regional de Florianópolis, Maurício Medeiros de Souza, ao qual responde também pela unidade de Itajaí, e o Presidente da Clia no Brasil, Marco Ferraz.

O Diretor-Geral de Administração e Finanças, Ronaldo Camargo Souza, comentou sobre a importância da nova temporada de cruzeiros para o desenvolvimento de Itajaí, com data para iniciar no próximo mês:

“A reunião foi muito importante, até para que a gente pudesse passar aos demais órgãos intervenientes, toda a situação que está sendo discutida junto a Receita Federal. Itajaí será o plano piloto do alandegamento a bordo do navio por parte da receita, foi apresentado isso aos demais órgãos intervenientes e todos entenderam como positiva essa iniciativa. Com certeza já estamos pensando na próxima temporada de cruzeiros, isso demanda muito trabalho da Superintendência do Porto de Itajaí, no sentido de preparar o nosso Centro de Eventos para um possível alandegamento, mas de outra forma que está sendo analisada pelos técnicos. A atual temporada de cruzeiros já está garantida, mais de 70 mil pessoas estarão transitando por Itajaí e isso irá fomentar a economia da cidade”, comenta Ronaldo.

O encontro abordou temas quanto a atualização e como estão os preparativos para a Temporada de Cruzeiros 2022/2023, alandegamento do Porto de Itajaí, atualização sobre a habilitação do recinto do Porto de Itajaí junto ao MAPA, utilização dos espaços físicos pelos órgãos intervenientes disponibilizados e mantidos pela empresa arrendatária do porto, prédio onde está a APM Terminals.

“Ficamos felizes com essa oportunidade, de fazer o 1º plano piloto em Itajaí, a cidade escolhida. Teremos 70 mil passageiros fazendo o trânsito de embarque e desembarque em Itajaí, e com a ajuda da Autoridade Portuária, juntamente com a Secretaria da aduana de Brasília, concretizaremos essa oportunidade”, ressaltou com muito entusiasmo o Presidente da Clia no Brasil, Marco Ferraz.

A temporada de cruzeiros contará com a inédita utilização de scanner no embarque de passageiros nos navios, assim como, no desembarque que acontecerá no Centreventos. Os passageiros deverão apresentar o teste da vacina contra a covid-19, como exigência para cruzeiros com duração superior a mais de seis noites.

Devido à proximidade da Temporada dos Cruzeiros, com previsão para dezembro deste ano, entre os dias 10/12/2022 até 26/02/2023, as devidas escalas foram estabelecidas e organizadas entre a Superintendência do Porto de Itajaí (Autoridade Portuária), e Secretaria Municipal de Turismo e Eventos de Itajaí.

A Comissão Local do Porto de Itajaí, foi instituída pela Resolução Conaportos nº 08, de 2021, e tem por finalidade propor, coordenar e avaliar medidas de eficiência relacionadas às atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades

públicas no Porto de Itajaí, entre outros.

“O Porto e o Município de Itajaí, novamente está demonstrando o seu valor e importância no mercado náutico, inclusive agora sendo referência da receita federal para o tratamento alfandegário de passageiros, e para a temporada de 2023/2024 será ampliada o número de navios que irão aportar em Itajaí”, conclui o Diretor-Geral de Administração e Finanças, Ronaldo Camargo Souza.

portosenavios

Resultados do BR do Mar serão percebidos dentro de 2 anos, avalia Dino

08/11/2022 - 20:24

Durante evento sobre mercado de feeder promovido pela Antaq, diretor de navegação do Ministério da Infraestrutura chamou atenção para necessidade de disponibilidade de frota na costa brasileira, vista como principal diretriz do programa de cabotagem

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias (DNHI) do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, disse, na última semana, que os resultados do programa BR do Mar, criado pela Lei 14.301/2022, devem começar a ser percebidos dentro de dois anos. Durante o webinar ‘Quantificação do mercado feeder na cabotagem brasileira’, promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ele ressaltou que as mudanças dependem de processos longos e que não há expectativa de que, com a dinâmica do mercado e a atual conjuntura, esses impactos aconteçam no curto prazo.

“Esperamos que, pelo menos, daqui a dois anos, já possamos começar a ver esses efeitos e esse tipo de estudo [sobre feeder] vem para nos ajudar a fazer o monitoramento da política pública no papel de parceria dentro da Antaq com o Minfra”, disse durante o evento, que ocorreu na sede da agência reguladora, em Brasília, e que apresentou números e levantamentos sobre o mercado de feeder no Brasil.

Na ocasião, Batista destacou que o feeder contribui para que exista ‘frequência e perenidade’ na prestação do serviço de cabotagem da carga ‘puramente doméstica’ e que é um segmento fundamental na existência de hub ports no Brasil. Ele projetou que a agência reguladora, em breve, terá informações com bases de dados mais atualizadas sobre o segmento. “Esse tipo de estudo contribui para continuarmos monitorando a política pública”, frisou.

O diretor do Minfra observa um movimento internacional de aumento do

tamanho das embarcações e customização nas operações de longo curso, com porta-contêineres na faixa de 25 mil TEUs de capacidade nas principais rotas do transporte marítimo global, enquanto o Brasil recebe navios com até 14 mil TEUs. Segundo Batista, o momento é de certa falta de embarcações no mercado internacional, ainda por reflexos da pandemia, com afretamento de embarcações relativamente pequenas para alguns fluxos habituais.

Batista ressaltou que o padrão acima de 20 mil TEUs nos trades do hemisfério norte fará com que o Brasil venha a receber navios com 366 metros de comprimento ou até superiores. Ele percebe portos como Santos (SP), Rio Grande (RS) e Rio de Janeiro (RJ) se preparando para esse movimento, mas chama a atenção para a necessidade de disponibilidade de frota na costa brasileira, ponto que, segundo ele, norteou o BR do Mar. "Nada adianta termos capacidade portuária para fazer a baldeação, se não tivermos capacidade de operação naval para fazer a alimentação da carga pela nossa costa", apontou.

Batista também afirmou que, nas discussões com armadores estrangeiros, o ministério recebeu uma carta de apoio ao BR do Mar por grupos hoje com pouca presença no país, mas que entendem que o programa pode trazer benefícios ao feeder. Segundo o diretor, eles manifestaram à época que o mercado de longo curso só poderá ser mais competitivo se houver um feeder efetivamente atuante no Brasil.

portosenavios

Log-In apura R\$ 522 milhões de ROL no 3º trimestre de 2022

08/11/2022 - 20:44

Serviço de navegação costeira atingiu R\$ 304,2 milhões de receita operacional líquida e ebitda R\$ 107,6 milhões, 33,3% a mais em comparação ao mesmo período de 2021

A Log-In Logística Intermodal divulgou, nesta terça (8), seus resultados financeiros e operacionais no terceiro trimestre de 2022. Com um lucro líquido de R\$ 36 milhões a companhia traz como destaques a receita operacional líquida (ROL) de R\$ 521,9 milhões, crescimento de 45,2%, contra os R\$ 359,5 milhões do mesmo período de 2021. Além da ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) de R\$ 165 milhões, pelo terceiro trimestre consecutivo.

A Log-In atua no segmento de transporte de cargas, movimentação portuária e navegação de cabotagem e longo curso, abrangendo todo o Brasil e no Mercosul.

No terceiro trimestre, o serviço de navegação costeira atingiu o ROL de R\$ 304,2 milhões e Ebitda R\$ 107,6 milhões, 33,3% a mais em comparação ao mesmo período de 2021. Esse aumento foi atrelado ao acréscimo das receitas de Cabotagem, Feeder e Mercosul. Porém, a navegação reduziu 16% em 3T22 (vs. 3T21), impactada, principalmente, pelo fim do acordo bilateral de transporte marítimo com Argentina e Brasil em fevereiro de 2022.

O Terminal de Vila Velha (TVV) também registrou bons índices para a companhia. Entre julho a setembro, o TVV movimentou 300,3 mil toneladas de carga geral, um crescimento de 6% se comparado ao terceiro trimestre de 2021, além de 43,1 mil contêineres. Segundo a companhia este foi um período de retomada dos volumes movimentados pós pandemia, com recorde histórico de movimentação de carga geral pela captura de novos projetos na área de siderurgia, com incremento da demanda no mercado de tubo offshore e trilhos.

Os investimentos realizados pela Log-In Logística Intermodal totalizaram R\$34,1 milhões, principalmente pela parcela da aquisição do Log-In Evolution e do Log-In Experience, 2 navios contêineres, e pelo projeto de modernização e expansão da capacidade no TVV, que está na fase 2. O montante de investimentos recorrentes decorreu das docagens programadas dos navios LogIn Jacarandá e Log-In Pantanal e sustentação do ambiente de TI.

portosenavios

EBNs e usuários veem oportunidades para desenvolvimento do mercado feeder

08/11/2022 - 19:21

Para Abac, estudos da Antaq sobre cargas, de transbordo ou baldeação, devem ser ampliados para desenvolvimento de políticas públicas para navegação. Logística Brasil aponta potencial para que mais terminais portuários possam surgir onde hoje não são movimentadas cargas containerizadas

Representantes de empresas de navegação e de usuários de carga enxergam oportunidades para o desenvolvimento do mercado feeder no Brasil. Em reunião sobre o recente estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na última semana, associações setoriais sugeriram que as políticas públicas fomentem a atividade de navegação em portos de menor capacidade e que os trabalhos técnicos sejam ampliados a fim de incorporar outros perfis de carga, além do contêiner.

A Associação dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística enxerga oportunidades no mercado feeder, uma vez que o serviço é prestado por empresas de navegação, com a vantagem de explorá-lo sem uma frota de contêiner para

administrar. "Enxergamos no feeder no Brasil uma oportunidade de negócios boa para os usuários em portos em que navios não chegam e talvez não haja interesse do armador por uma série de fatores — logísticos e de custos — de querer chegar com embarcações menores", afirmou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, durante o webinar sobre o estudo promovido pela Antaq, na última quinta-feira (3).

A Logística Brasil considera o feeder um mercado importante para cabotagem e para o longo curso. A associação julga importante para o feeder a cobertura das regras da Lei 9.432/1997, marco regulatório do setor de navegação, sem criação de barreiras de entrada. "Incentivamos essas empresas a operarem no feeder porque é uma oportunidade, não só para usuários, em locais hoje não atendidos pela cabotagem", disse Seixas. Ele lembrou que muitas cidades próximas à extensa costa brasileira não são atendidas por esse mercado.

A avaliação da Logística Brasil é que o feeder tem potencial de estimular a cabotagem e o longo curso, fazendo com que mais terminais portuários possam surgir onde hoje não são movimentadas cargas containerizadas, com investimentos de menor porte. Seixas sugeriu que os próximos estudos considerem potenciais de mercado que podem ser explorados com feeder em portos que hoje não operam contêiner. Na mesma linha, identificar um perfil de embarcações de menor porte que poderiam atender esses portos, pelas regras da cabotagem.

Durante a reunião, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) destacou que os estudos da cabotagem apresentados pela Antaq são relevantes e precisam ser ampliados. A avaliação da associação é que o estudo do mercado de feeder, apesar de algumas diferenças de metodologia que não comprometem os diagnósticos apresentados, está relativamente em linha com os dados compilados pela associação no período.

O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, salientou que o levantamento da Antaq foi feito voltado para o mercado de contêiner e que existem outras cargas, de transbordo ou baldeação, que podem ser pensadas em outros estudos para o desenvolvimento de políticas públicas para o setor de navegação e outros segmentos.

A Abac também identificou que, quando o estudo da Antaq cita 92% de serviço feeder feito por empresas brasileiras, este índice pode ter sido mascarado por afretamentos em substituição a embarcações em construção ou embarcações em docagem. A associação recomenda revisar esse percentual para aperfeiçoar os dados, já que a carga circularizada que seria feita em navio estrangeiro depende da indisponibilidade de navio brasileiro.

Resano ressaltou que o período do estudo não teve tempo de computar os efeitos do rompimento do acordo bilateral entre Brasil e Argentina, que reduziu

drasticamente o movimento no trade Mercosul. Segundo Resano, o Rio Grando do Sul foi o estado mais impactado, uma vez que os navios de cabotagem agora vão menos ao Porto de Rio Grande (RS) por não conseguirem formar os lotes necessários.

O diretor-executivo da Abac explicou que o controle dos trechos de longo curso e de cabotagem, resultado das parcerias entre grupos de armadores e EBNs, são importantes para a logística, no sentido de diminuir o lead time, uma vez que o armador tem o planejamento de que o navio de cabotagem estará disponível no dia da chegada da carga de longo curso, diminuindo o tempo de baldeação.

A Abac também estima que Santos, enquanto porto concentrador, possa ter participação superior aos 65% detectados no estudo da Antaq. Ele reiterou que o maior porto da América Latina precisa estar em constante evolução para acompanhar a concorrência com outros portos candidatos a hub. "Santos não pode ficar 'deitado em berço esplêndido' porque a competitividade entre portos fará com que o armador escolha outros portos, uma vez que navios da cabotagem atendem a esses portos", ponderou Resano.

Ele acrescentou que as EBNs vêm conseguindo atrair clientes pelo serviço feeder. "Conseguimos [EBNs] oferecer multimodalidade, mesmo para cargas de longo curso, pelo menos, na perna brasileira. Cargas de importação e exportação têm processo longo de burocracia e de desembaraço e, prestando o serviço, se alivia e transfere [a solução dos] problemas para a empresa que opera o multimodal", destacou Resano.

portosenavios

Iniciam as obras de pavimentação das vias internas do Porto do Rio Grande

08/11/2022 - 18:07

Tiveram início nesta terça-feira (8) as obras de requalificação da pavimentação das vias internas do Porto do Rio Grande. A empresa Compacta Sul é a responsável pelo serviço. A obra se caracteriza como uma das necessidades principais do Porto do Rio Grande e internamente foi tratada como prioridade pela Diretoria de Infraestrutura da Portos RS.

A pavimentação foi iniciada no trecho entre os armazéns B2 e B3 e C2 e C3, onde será utilizado o equivalente a 300 toneladas de concreto betuminoso usinado a quente, o tradicional asfalto. Também serão realizadas intervenções nas regiões dos portões 2 e 7 que atualmente apresentam condições frágeis de infraestrutura.

Conforme o coordenador de serviços civis, elétricos e mecânicos, Celso Pedreira, serão realizadas melhorias na rede de drenagem e cerca de 500 m² de reparo profundo, o que segundo ele significa a retirada do material da base e da sub-base, com a recomposição sendo feita por pedra rachão e brita graduada simples, para depois disso ser refeito o calçamento.

Essa obra beneficiará caminhoneiros, operadores e demais utilizadores da estrutura.

portosenavios

Porto do Itaqui ultrapassa os 5 milhões de toneladas de milho

08/11/2022 - 18:02

O Porto do Itaqui movimentou mais de 5 milhões de toneladas de milho neste ano, marca que está 81% acima do volume de milho movimentado durante todo o ano de 2021. Até esta primeira semana de novembro foram embarcadas pelo porto público do Maranhão mais de 16 milhões de toneladas de grãos, considerando soja, farelo de soja e milho, um crescimento de mais de 22% em relação ao mesmo período do ano passado.

A soja, em fim de safra, segue na dianteira com mais de 11 milhões de toneladas movimentadas ao longo do ano. No total, o Itaqui movimentou mais de 29 milhões de toneladas de cargas neste ano, volume 8% acima do que foi registrado no mesmo período do ano passado, com destaque para o milho, com 5 milhões de toneladas embarcadas de janeiro a outubro. Só neste mês, a carga de milho chegou a 1,2 milhão de toneladas.

“Esses números confirmam o novo patamar de capacidade do Porto do Itaqui alcançado neste ano. É um resultado que nos anima a seguir investindo e atraindo investimentos voltados à expansão de nossa infraestrutura para atender à crescente demanda do Arco Norte do país”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

A estimativa da área de Planejamento da Emap – Empresa Maranhense de Administração Portuária, gestora do Porto do Itaqui, é que ainda em novembro seja batida a movimentação total de 2021, de 31 milhões de toneladas.

Super-safra

Para o ano que vem a expectativa é de super-safra de grãos na produção

brasileira, com 312,4 milhões de toneladas, de acordo com o 1º Levantamento da Safra de Grãos 2022/23 divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Essa estimativa supera em 41,5 milhões de toneladas o recorde obtido na temporada recentemente finalizada, quando foram colhidos 270,9 milhões de toneladas.

Só no Maranhão, o plantio da soja neste ano deve ocupar cerca de 1,2 milhão de hectares, 5% mais do que a área plantada no ano passado. E a expectativa dos produtores é de que a produção de grãos no estado – soja e milho – em 2023 ultrapasse a marca de 7,1 milhões de toneladas.

portosenavios

Dragagem possibilitará atracação de navios de grande porte em Suape

08/11/2022 - 17:50

Fim de um imbróglio que se arrastava desde 2013 permitirá a conclusão da obra, que já está com 85% das intervenções concluídas

O Complexo Industrial Portuário de Suape celebra mais uma conquista em 2022, ao anunciar a retomada das obras de dragagem do canal externo do porto, possibilitando a atracação de embarcações de grande porte, como navios petroleiros do tipo Suezmax, e tornando o local ainda mais atrativo para o mercado internacional. A novidade se soma aos recentes anúncios dos últimos dois meses, como a instalação dos terminais de contêineres da APL Terminals (da dinamarquesa Maersk) e de minérios da Planalto Piauí Participações e Empreendimentos (do Grupo Bemisa), que viabilizará a construção da Ferrovia do Sertão, ligando o atracadouro às jazidas de ferro da empresa em Curral Novo (PI), a 713 quilômetros de Suape.

A iniciativa será possível a partir de um acordo com a holandesa Royal Van Oord, que realizará a dragagem dos seis quilômetros do canal principal do atracadouro para aprofundamento de 20 metros em toda sua extensão. Com um custo de aproximadamente R\$ 140 milhões, a obra teve o projeto executivo atualizado no início deste ano. As tratativas, iniciadas em outubro de 2021, resultaram num acordo benéfico para ambas as partes, pondo fim a um imbróglio jurídico de quase uma década com a companhia europeia, vencedora do certame, na época. A intervenção, paralisada desde 2013, será executada por meio de um navio-draga de última geração, permitindo a remoção de sedimentos e rochas.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Francisco Martins, comenta que a dragagem colocará o atracadouro pernambucano em posição de destaque no

cenário portuário mundial, uma vez que o complexo industrial portuário, que tem localização estratégica, reúne um cinturão econômico robusto e consolidará grandes empreendimentos nos próximos anos. “E ainda há a finalização do segundo trem do projeto da Refinaria Abreu e Lima, cuja estimativa é dobrar a movimentação atual de petróleo e derivados, que já faz Suape ser líder nacional em graneis líquidos”, enfatiza.

A condição para o fechamento do acordo internacional foi possível com a concordância da empresa em retirar as ações movidas no exterior, enquanto o Estado se comprometeu a quitar o valor histórico com deságio. No total, o montante a ser pago pelo governo de Pernambuco somava cerca de R\$ 782 milhões. Com o acordo extrajudicial, o passivo histórico foi reduzido para R\$ 480 milhões, sendo R\$ 140 milhões para finalização da obra e R\$ 340 milhões para quitação da dívida com a Holanda.

Para resolver o problema, o governador Paulo Câmara autorizou o aporte de capital do Estado no valor de R\$ 380 milhões para Suape, possibilitando que o porto pudesse fazer a operação com recursos próprios.

A obra de dragagem foi interrompida em maio de 2013, quando o então governador Eduardo Campos não chegou a um acordo com o governo federal da época. Apesar da paralisação do contrato, a dragagem já estava com 85% das obras realizadas. Agora, a empresa holandesa terá cinco meses para finalizar os 15% restantes, justamente a parte mais complicada: os esbarros de pedra no leito do mar. "A empresa vai trazer tecnologia nova, que não existia na época, e executará a obra por conta e risco deles", explica Nilson Monteiro, diretor de Gestão Portuária de Suape. A Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH) já emitiu a licença ambiental para realização dos trabalhos e agora a estatal aguarda apenas a licença da Capitania dos Portos de Pernambuco para iniciar as obras.

portosenavios

Tecon Santos recebe segundo navio de 347m em 15 dias

08/11/2022 - 17:44

Operação vai movimentar mais de 1.900 contêineres

O Tecon Santos, terminal de contêineres administrado pela Santos Brasil, recebeu nesta terça-feira (8) o navio "APL Yangshan" (CMA CGM), a segunda embarcação de 347 metros de comprimento a atracar no terminal santista em um intervalo de 15 dias. A operação de descarga teve início às 14h30 e deve movimentar 1.916 contêineres.

Em 24 de outubro, o Tecon Santos recebeu o "CMA CGM Vela", maior navio a atracar na costa leste da América do Sul, inaugurando uma nova era para o comércio exterior brasileiro. Com o mesmo tamanho — o equivalente a nove estátuas do Cristo Redentor —, o "APL Yangshan" é o segundo da classe New Post Panamax a atracar no país pelo Porto de Santos e tem capacidade de 10.642 TEUs.

A Santos Brasil vem se preparando há anos para receber esse tipo de embarcação, que tende a chegar com cada vez mais frequência ao Porto de Santos. Entre 2019 e 2021, a empresa investiu cerca de R\$ 450 milhões na primeira fase do projeto que ampliou o cais do Tecon e se tornou a primeira companhia na América do Sul capaz de receber simultaneamente três navios de 366m. No total estão previstos investimentos de R\$ 1,5 bi até 2031 no terminal, sendo cerca de R\$ 500 milhões na segunda fase, que envolve obras de pátio e compra de equipamentos para aumentar a capacidade dos atuais 2,4 milhões de TEUs para 2,6 milhões até 2023, e mais cerca de R\$ 600 milhões até 2031 para aumentar a capacidade do terminal para 3 milhões de TEUs.

De bandeira de Singapura, o APL Yangshan deixa o Porto de Santos na tarde desta quarta-feira (9) em direção aos portos do Sul do Brasil.



Entidades dizem o que esperam do novo governo

Representantes de operadores portuários revelam o que esperam para os próximos quatro anos

08 NOV 2022

Revisão de regras laborais, segurança jurídica, diálogo com o setor e maior protagonismo dos portos no Governo Federal. Estas são algumas das demandas de entidades que representam operadores portuários ao presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva nos próximos quatro anos. A renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2025 é outro pleito da iniciativa privada.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, aponta que, com o novo governo, a desestatização da gestão do Porto de Santos corre o risco de ser adiada ou mesmo ser adotada uma nova linha para o tratamento da gestão do cais santista.

“O processo não está totalmente maduro e merece uma análise mais aprofundada, como ficou claro no próprio evento promovido pelo TCU (Tribunal de Contas da União) na semana passada. Por outro lado, a suspensão desse projeto, a princípio, seria negativa para os nossos associados, que enxergam como positiva a concessão do porto à iniciativa privada. Porém, acreditamos que ainda é prematuro opinar sem conhecermos a proposta do novo governo para o Porto de Santos”, destacou Caputo.

O executivo destaca, ainda, que desestatização do Porto de Santos e as licitações dos terminais STS-10 e STS-53 são os que mais têm ocupado a pauta do setor e estão mais próximos de serem concretizados, tanto que desde o início a Abtra vem contribuindo com dados e análises técnicas para preservar o ambiente concorrencial no Porto.

“Esperamos que a gestão do Ministério da Infraestrutura e da Secretaria Nacional de Portos mantenha o diálogo aberto com o setor privado, de modo que não tenhamos nenhuma surpresa que possa interferir no planejamento e nos investimentos dos terminais operadores e recintos retroportuários, que garantem a produtividade e a eficiência de seus serviços”.

Investimentos

Na avaliação do presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, para a construção de novas políticas públicas que resultem em incentivo para o setor, deverão ser amplamente discutidos, pelo menos quatro pilares essenciais: infraestrutura, segurança jurídica, regulação e competitividade. Neste contexto, a renovação do Reporto é vista como um projeto primordial.

“Sabemos que persiste no país uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor. Ainda é muito comum submeter os Terminais de Uso Privado (TUPs) a uma série de exigências que são cabíveis apenas para empreendimentos explorados sob o regime de concessão de serviço públicos. Existe, portanto, uma visão distorcida dos portos privados, que levam ao entendimento equivocado de que esses empreendimentos devam ser regulados invasivamente. Essas práticas passam longe da natureza essencialmente privada dos TUPS, aumentando os custos regulatórios que permeiam toda a cadeia produtiva nacional”.

Diálogo

Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, a criação de uma pasta específica para cuidar dos portos brasileiros é uma boa iniciativa para o setor. A medida seria capaz de aumentar o diálogo entre o poder público e a iniciativa privada.

“Reconhecemos que no governo Lula vivenciamos uma fase muito positiva para o sistema portuário, quando foi criada a (extinta) Secretaria Nacional de Portos, sob o comando do ministro Pedro Brito. Naquele momento, tivemos nomeações técnicas nas administrações portuárias e grande fortalecimento do CAP (Conselho de Autoridade Portuária), valorizando assim a descentralização portuária”, afirmou.

Segundo o presidente da Fenop, há necessidade de se debater junto com as entidades que representam trabalhadores e empresários a revisão na legislação laboral do setor.

“Esses pontos deveriam estar na ótica do novo Governo, recuperando esses instrumentos da anterior Lei 8.630/93, a antiga Lei dos Portos”.

Transição

Trabalhadores portuários já enviaram pleitos à equipe que vai atuar na transição de governo. Alguns pontos são comuns entre operários e empresários, como o fortalecimento do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Porém, a desestatização da gestão do Porto de Santos e a mudança na legislação laboral são pontos de divergência.

“Nossa expectativa é que o novo presidente cumpra, principalmente, o que garantiu, que é a suspensão da desestatização da administração do Porto. Defendemos a manutenção da autoridade portuária pública e a dragagem para a iniciativa privada. Isso é positivo, e esperamos que ele cumpra rigorosamente”, destacou o presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos.

Regras laborais

Os portuários também defendem que sejam mantidas as regras laborais. “Defendemos que ele não mexa na lei 12.815 e que trabalhadores avulsos continuem tendo prioridade na contratação”, afirmou Cirino.

Por outro lado, garantir maior protagonismo ao setor é ponto pacífico entre empresários e portuários. “Porto tem uma natureza diferente de rodovias e ferrovias e o ministro que assumir essa pasta tem que ter vocação e conhecimento”.

Outro ponto em comum é a necessidade de melhorias na formação e na qualificação de trabalhadores portuários. Para isto, a ideia é a adoção do sistema S, já consolidado no setor industrial.

MAIS DE 200 PESSOAS SÃO ESPERADAS EM EVENTO QUE VAI DISCUTIR SOBRE FUTURO DO SETOR PORTUÁRIO NO BRASIL

8 DE NOVEMBRO DE 2022

Começa amanhã, e segue até sexta-feira, em Florianópolis, o IX CIDESPORT – Congresso Internacional de Desempenho Portuário. O congresso contará com a presença de cerca de 220 pessoas, entre dirigentes e profissionais de portos e terminais portuários, representantes de governo, além de professores e estudantes, do Brasil e Exterior.

Uma novidade nesta edição será o lançamento do Prêmio CIDESPORT 2022, que vai premiar os portos de interesse público e os portos e terminais privados que possuem o maior número de certificações internacionais (ISO e EcoPort).

Segundo o Coordenador Geral do IX CIDESPORT, professor Ademar Dutra, o Congresso vai debater, em três dias, os desafios e as novas práticas do setor. O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, que vai palestrar quinta-feira no evento, comenta que um dos grandes entraves para o setor portuário na atualidade é a burocracia e a dificuldade em dar respostas rápidas em projetos e investimentos para a área. Os acessos são também um grande desafio. “Mesmo assim, os terminais brasileiros têm performado muito bem. Mas é importante que a gente tenha uma visão multimodal e incentive os investimentos privados, para promover a expansão de estrutura portuária e mobilidade”, diz.

Entre os cases a serem apresentados, a Portonave – Terminais Portuários de Navegantes –primeiro terminal portuário privado de contêineres do Brasil – vai trazer aos congressistas o modelo de investimento privado que coloca o Porto de Navegantes como o segundo maior movimentador de contêineres do país. “A eficiência operacional e o nosso quadro com mais de mil profissionais são os grandes protagonistas dessa e de todas as últimas conquistas do Terminal. Em 15 anos de operação, estamos rumo aos 11 milhões de TEUs movimentados”, destaca o Diretor-superintendente Administrativo da Portonave, Osmari de Castilho Ribas.

Pauta sustentável

A pauta sustentável fará parte dos debates. Conforme Povia, a agenda portuária integra uma pauta ESG do Governo Federal, que busca deixar os portos

mais próximos da sociedade. “O Brasil está na iminência de entrar na OCDE, por isso se faz necessário que a gente melhore ambiente de negócios, segurança jurídica e estabilidade regulatória”, conclui.

Para o Grupo DP World, as práticas ESG são fundamentais para a construção de um negócio sólido e sustentável, com impactos positivos para clientes, colaboradores, comunidade e meio ambiente. “Procuramos crescer sempre de maneira sustentável e eficiente, zelando pelos recursos naturais. Além disso, atuamos na mão-de-obra qualificada. Estamos desenvolvendo cada vez mais mulheres, projetando seu protagonismo para fora do nosso terminal, para que outras se interessem em trabalhar no Porto, que é um lugar para todos. Isso contribui para uma relação de longo prazo com todos os agentes envolvidos em nossas operações”, explica Alcino Therezo, Diretor de Pessoas da DP World, que palestra sobre o assunto no primeiro dia do evento.

O CIDESPORT configura-se como um dos principais eventos técnicos-científicos do setor portuário. Veja a programação completa no site: <https://cidesport.com/>.

Serviço

O quê? IX CIDESPORT – Congresso Internacional de Desempenho Portuário

Quando? 09 a 11 de novembro de 2022

Onde? Presencial – Majestic Hotel, Florianópolis-SC

Informações: apoio@cidesport.com ou (48) 98484-2821



SPA lança sistema inteligente de consulta às estatísticas do Porto de Santos

08/11/2022 13:05

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, lançará, no próximo dia 10 de novembro, um sistema de consulta online das estatísticas de movimentação de cargas no Porto de Santos, o Business Intelligence (BI). Nessa data, às 10h30, a SPA realizará uma transmissão online sobre o funcionamento do BI para profissionais de Imprensa pelo canal da SPA no Youtube. Não é necessário credenciamento para participar desse evento.

O novo sistema dará maior confiabilidade e agilidade às consultas das estatísticas

de movimentação de cargas no Porto de Santos, permitindo que o usuário selecione os parâmetros de sua pesquisa, de acordo com suas necessidades.

FOLHA DE S.PAULO

★ ★ ★

Brasil e EUA têm recordes no agro, mas brasileiros se destacam mais

Norte-americanos chegam a US\$ 196 bilhões em exportações em 12 meses; brasileiros vão a US\$ 149 bi

8.nov.2022 às 23h54

O Brasil e os Estados Unidos se aproveitam do bom momento do mercado internacional de commodities e obtêm patamares recordes nas exportações de produtos agropecuários.

Os brasileiros, no entanto, ganham espaço importante em relação aos norte-americanos. Há cinco anos, as receitas brasileiras com as vendas externas nesse setor representavam 68% das dos norte-americanos. Neste ano, já estão em 76%. Nos últimos 12 meses terminados em setembro, os Estados Unidos registraram um recorde de US\$ 196,4 bilhões. No mesmo período, o Brasil conseguiu US\$ 149,1 bilhões.

Essas receitas recordes estão sendo conseguidas com volumes menores de exportações, compensados pela aceleração dos preços internacionais neste ano.

Efeitos climáticos, que provocam redução de produção, e litígios geopolíticos têm dado sustentação aos preços.

O Brasil vem com uma melhora sensível no mercado externo há vários anos. Elevou a produção interna e tem os produtos desejados pelo mercado internacional.

Já os EUA voltaram a ter maior presença nos últimos dois anos, após a saída de Donald Trump da Presidência. O estilo briguento do ex-presidente fez a presença de produtos norte-americanos diminuir em vários mercados importantes, inclusive no da China.

As receitas com as exportações brasileiras aumentaram 28% em 12 meses, em relação a igual período imediatamente anterior. As norte-americanas tiveram alta de 14%.

O Brasil esteve com maior força do que os Estados Unidos em todos os principais blocos econômicos. Na Ásia, enquanto os norte-americanos obtiveram

um aumento de 12% nas receitas de janeiro a setembro, os brasileiros conseguiram 27% a mais.

Na União Europeia, outro importante mercado para os dois países, o Brasil atingiu US\$ 21,3 bilhões neste ano, 43% a mais do que em igual período anterior. Os Estados Unidos ampliaram as vendas em 23%.

No Oriente Médio, na África e na América Central, as diferenças foram ainda maiores. As exportações brasileiras para os países do Oriente Médio, incluindo alimentos e outros itens do agronegócio, atingiram US\$ 9,4 bilhões até setembro, 71% a mais. As dos norte-americanos aumentaram 21%.

O Brasil conseguiu ampliar a presença inclusive na América do Norte, expandindo as exportações em 22% para a região neste ano. Os Estados Unidos aumentaram em 15% as vendas para seus vizinhos Canadá e México.

A maior participação brasileira na região se deve, em boa parte, aos Estados Unidos, que ampliaram as compras no Brasil. Dados do Usda (Departamento de Agricultura dos Estados Unidos) indicam que os gastos com café subiram 71% neste ano.

Neste mesmo período, os norte-americanos intensificaram em 64% as compras com carne bovina brasileira; em 85% as com tabaco; em 185% as com derivados de leite; e em 180% as com chá.

A soja continua sendo o principal item da balança do agronegócio dos dois países. Até setembro, a oleaginosa rendeu US\$ 41,8 bilhões para os brasileiros e US\$ 33,3 bilhões para os norte-americanos.

Máquinas agrícolas Apesar do aumento dos custos de produção, a renda do produtor ainda permite que ele faça novos investimentos. Em setembro, foram compradas 6.247 máquinas agrícolas, 20% a mais do que no mesmo mês de 2021.

Máquinas agrícolas 2 Os dados são da Anfavea, que mostra, ainda, que de janeiro a setembro as vendas somaram 49,04 mil unidades, 23% a mais do que em igual período de 2021. As exportações atingiram 7.542 unidades no ano, com evolução de 9,4%.

Arroz Entressafra e maiores exportações elevaram o preço da saca do cereal para R\$ 81,28 no Rio Grande do Sul nesta terça-feira (8). Segundo o Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada), a alta acumulada é de 1,4% neste mês.

Exportação de milho do Brasil em novembro mais que dobrará para 6 mi t, prevê Anec

08/11/2022 - 17:56

A exportação de milho do Brasil em novembro deverá mais do que dobrar em novembro para cerca de 6 milhões de toneladas, estimou nesta terça-feira a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec).

O forte aumento na comparação com as 2,74 milhões de toneladas de novembro de 2021 deve-se à maior oferta do cereal no Brasil com uma safra recorde, principalmente.

Isso fica mais evidente quando se olha a comparação de embarques no acumulado ano.

De janeiro a novembro, a Anec projeta embarques de 37,9 milhões de toneladas, versus 20,6 milhões de toneladas em todo ao ano passado, quando seca e geadas afetaram a produtividade das lavouras.

Uma boa demanda de importação pela Europa, que lidou com uma seca este ano, também é citada entre os fatores de aumento dos embarques brasileiros de milho. Já a exportação de soja do Brasil foi estimada em 2,4 milhões de toneladas, ante 2,15 milhões em novembro de 2021.

Isso deve levar os embarques no ano até o final deste mês para 76,9 milhões de toneladas, contra 86,6 milhões de toneladas em todo o ano de 2021, quando a safra de soja foi recorde.

Com base nesta exportação até novembro, o volume já supera a previsão anterior da Anec para o ano todo, de 75,5 milhões de toneladas de soja.

A Anec também estimou exportações de farelo de soja em 1,45 milhão de toneladas em novembro e em 19,1 milhões de toneladas no acumulado do ano.

A associação ainda projetou exportação de 65 mil toneladas de trigo neste mês, após vários meses sem embarques para o exterior.

Com exportações de trigo mais fortes entre janeiro e maio, o total no ano exportado pelo Brasil foi estimado em 2,46 milhões de toneladas. Há expectativa de uma retomada da exportação do cereal nos próximos meses, com a chegada de maiores volumes do produto nacional recém-colhido ao mercado.

Meganavio que mede 3 Vilas Belmiro chega a Santos e 'trava' balsas

O trânsito de balsas para o Guarujá foi interrompido no início da tarde por conta da passagem do navio APL Yangshan, de 347,09 metros

08/11/2022 às 16:05

O meganavio de carga APL Yangshan chegou nesta terça-feira (8) ao Porto de Santos em uma operação que interrompeu a travessia de balsas entre a cidade e a vizinha Guarujá. A embarcação partiu de Singapura em 18 de outubro e chegou por volta das 14h quando iniciou manobra para atracar no cais santista.

O trânsito de balsas para o Guarujá foi interrompido no início da tarde por conta da passagem do navio de 347,09 metros, comprimento equivalente a três campos de futebol da Vila Belmiro. O estádio do Santos Futebol Clube tem campo de 105 metros de comprimento e 68 de largura, redimensionado entre 2015 e 2016, mudando de 106m x 70m para 105m x 68m, as mesmas medidas usadas em estádios da Copa do Mundo.

O MEGANAVIO

Construído em 2012, o navio mercante que carrega a bandeira da Singapura também tem 45,27 metros de largura e pode transportar 10.800 TEUs, medida usada como padrão no mercado naval, que equivale a unidades de 39 m³.

Há pouco mais de duas semanas, em 24 de outubro, Santos enfrentou uma operação parecida para receber outra embarcação gigante, o navio M/V CMA CGM Vela, de bandeira alemã, também com 347 metros de comprimento e capacidade de transportar até 10 mil contêineres, que também interrompeu a circulação de balsas no mesmo horário.

A interrupção do trânsito marítimo segue uma determinação das autoridades portuárias - registrada na portaria 74/2021, da Capitania dos Portos - e da Marinha do Brasil.

O navio que atracou hoje em Santos pertence à NOL Liner Pte, de acordo com a Marine Traffic. Fundada em 2012, mesmo ano de construção do APL Yangshan, a empresa é especializada em frete e transporte de carga.

Os motivos da viagem da embarcação ao Brasil e sua carga não foram divulgados.

Segundo o site Port Technology, especializado na indústria naval, o atual recordista de maior navio do mundo é o The Ever Alot, projetada pela gigante chinesa CSSC (China State Shipbuilding Corporation). A embarcação foi entregue em junho deste ano à nova administradora, a companhia Evergreen Marine, especializada em transporte de cargas.

O The Ever Alot tem capacidade de transportar 24.004 TEUs e tem 400 metros de comprimento, com 61,5 metros de largura.