

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 050/2022
Data: 11/11/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PRESIDENTE DA CLIA BRASIL DEFENDE CRUZEIROS O ANO TODO E ANALISA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	4
PROGRAMA DA SPA MONITORA A QUALIDADE DO AR NO PORTO DE SANTOS	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
ANTAQ AUTORIZA INSTALAÇÃO A MOVIMENTAR COMBUSTÍVEIS NO AMAZONAS	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	8
CONTORNO DE PELOTAS VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL PELO PORTO DE RIO GRANDE	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	9
RECEITA AMPLIA ACESSO AOS SERVIÇOS DIGITAIS COM A CONTA GOV.BR.....	9
TOTAL DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022 ENTREGUES JÁ ULTRAPASSOU 12 MILHÕES.....	10
ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE NOVA REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE TRADUTOR E INTÉRPRETE PÚBLICO	10
PORTAL PORTO GENTE	11
LOGÍSTICA 4.0 GANHA RELEVÂNCIA NAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTADORAS COM TECNOLOGIA AVANÇADA	11
CAP VINCULADO À ANTAQ PARA USUÁRIO DO PORTO DE SANTOS SER MELHOR SERVIDO.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL - HORA DO DEBATE	13
NACIONAL - HUB – CURTAS	14
NATAL	14
SAÍDA I.....	14
SAÍDA II	14
REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: EXPORTAÇÕES DE GRANÉIS DEVEM SUBIR 15% NO 2º TRIMESTRE	14
SOPESP RECEBE COMITIVA DO PORTO DA GUIANA FRANCESA	15
NACIONAL - CONTRAN DISCUTE REGULAMENTAÇÃO DO FREE FLOW NESTE MÊS.....	16
NACIONAL - PORTO DO RECIFE RETOMA VISITAS GUIADAS E GRATUITAS	17
REGIÃO SUDESTE - DESESTATIZAÇÃO E FUTURO DA CODESA EM DESTAQUE NO.....	18
INTERNACIONAL - SOB ATAQUE RUSSO, UCRÂNIA EXPORTA APENAS 6 MIL TONELADAS/DIA POR PORTOS DO OESTE.....	20
AS PRINCIPAIS EXPORTAÇÕES DA UCRÂNIA.....	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	22
EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO DO BRASIL DEVE CAIR 28% NA SAFRA 2021/22.....	22
PREÇOS DE ALIMENTOS BATEM RECORDE EM MARÇO, DIZ AGÊNCIA DA ONU	23
CERCA DE MIL MARINHEIROS ESTÃO BLOQUEADOS EM PORTOS UCRANIANOS.....	23
NAVAL PORTO ESTALEIRO	24
CARAMURU ALIMENTOS FAZ ARRENDAMENTO DE ÁREA DO PORTO DE SANTANA E IRÁ INVESTIR R\$ 53,9 MILHÕES EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS, COMO A SOJA, NO LOCAL	24
PRESIDÊNCIA DA PRUMO LOGÍSTICA, QUE COMANDA O PORTO DO AÇU, É ALTERADA PARA FOCAR EM NOVOS PROJETOS DE ENERGIAS RENOVÁVEIS, ESPECIALMENTE A ENERGIA EÓLICA OFFSHORE.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ.....	27
CONTA DE LUZ NÃO TERÁ TAXA EXTRA ATÉ O FIM DO ANO, PREVÊ ONS.....	27
RECEITA COM ROYALTIES DO PETRÓLEO DISPARA E TURBINA CAIXAS DE GOVERNOS COM R\$ 118,7 BI NO ANO ELEITORAL... ..	29
PETRÓLEO CAI ABAIXO DE US\$ 100 COM AVANÇO DA COVID NA CHINA	31
ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES DO PETRÓLEO DEVE SUPERAR R\$ 118 BI E BATER NOVO RECORDE EM 2022	32
RISCO GLOBAL MUDA COM GUERRA NA UCRÂNIA E TURBULÊNCIAS NA CHINA, E BRASIL GANHA ESPAÇO NO RADAR DO CAPITAL ESTRANGEIRO.....	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
GOVERNO ADMITE TER DE PAGAR R\$ 1 TRILHÃO EM DÍVIDAS POR PERDAS DA UNIÃO NA JUSTIÇA.....	35
PETROBRAS REINICIA PROCESSO DE DESINVESTIMENTO DE CAMPO DE TARTARUGA, EM SERGIPE.....	37
BOLSONARO DIZ QUE GUEDES AINDA QUER CRIAR CARTEIRA VERDE E AMARELA.....	38
INFLAÇÃO NA CHINA SOBE ACIMA DO ESPERADO E CHEGA A 8,3% EM MARÇO	39
VALOR ECONÔMICO (SP).....	40
LOGÍSTICA GLOBAL SEGUIRÁ SOB PRESSÃO NO ANO, DIZ SUZANO	40



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 050/2022
Página 3 de 53
Data: 11/04/2022
www.mercosshipping.com.br
merc@mercshipping.com.br

QUEM É O BILIONÁRIO INDIANO QUE VIU SUA FORTUNA CRESCER QUASE US\$ 40 BI EM UM ANO.....	41
BOLSONARO AFIRMA QUE GUEDES CONTINUARÁ MINISTRO EM CASO DE REELEIÇÃO	42
LOGÍSTICA GLOBAL SEGUIRÁ SOB PRESSÃO NO ANO, DIZ SUZANO	43
FRAGMENTAÇÃO DO COMÉRCIO PODE REDUZIR CRESCIMENTO DO PIB GLOBAL EM 5%, ALERTA OMC	44
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
PORTO DE PARANAGUÁ PREVÊ EXPORTAR 6,5 MILHÕES DE TONELADAS DE GRANÉIS NO 2º TRIMESTRE.....	46
SIEMENS ENERGY FORNECERÁ TURBOMÁQUINAS TOPSIDE PARA FPSO DO PROJETO BÚZIOS 6.....	47
FORNECEDORES APOSTAM EM PRESENÇA NA REGIÃO NORTE.....	47
PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 179,8 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO BIMESTRE.....	50
TEMPORADA DE CRUZEIROS 2021/2022 DEVE INJETAR R\$ 1,08BI NA ECONOMIA BRASILEIRA	51
ASSINADO ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS.....	51
MAERSK LANÇA PRÓPRIA REDE DE FRETE AÉREO	52
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	53
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PRESIDENTE DA CLIA BRASIL DEFENDE CRUZEIROS O ANO TODO E ANALISA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Em entrevista para A Tribuna, Marco Ferraz demonstra preocupação com a privatização da gestão do cais santista

Por: Ágata Luz



Marco Ferraz está otimista com a próxima temporada de cruzeiros Foto: Ágata Luz/AT

Uma temporada de cruzeiros durando o ano todo e atraindo ainda mais companhias ao Brasil. Este é um desejo do presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), Marco Ferraz. Em entrevista para A Tribuna, ele se diz otimista com as viagens de navio no Brasil e revela inovações que podem levar as embarcações a operarem, inclusive, no Rio Amazonas. Já em relação ao Porto de Santos, ele revela preocupação com

alguns pontos do processo de desestatização.

Como foi o processo de retomada da temporada de cruzeiros na temporada 2021/2022?

Após dois meses de suspensão, a gente teve a retomada em 5 de março. Foram confirmados quatro navios nessa retomada. Destes, dois tiveram um período curto de circulação. Um navio ficou uma semana, outro permaneceu no Brasil por mais duas semanas e o terceiro, que deixou o Porto de Santos na última quinta-feira, ficou operando por praticamente um mês. O quarto navio, por fim, irá embora no dia 22 de abril.

E como a Clia avalia este período?

A gente ficou bem contente com a volta, pois é importante retornar e mostrar a segurança da operação, que a experiência de viagem continua fantástica e, assim, contribuir para economia, com geração de empregos. Em Santos, navios chegaram e saíram com muitos tripulantes, havia sete mil a bordo. A demonstração foi boa e, agora, a gente teve quase dois meses de operação. Nos primeiros cruzeiros, a gente estava com uma ocupação um pouco menor, mas já com o público e agentes de viagem vendo que as operações estavam seguindo tranquilas, esses últimos cruzeiros estão mais movimentados, sempre seguindo os protocolos da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

Durante esta retomada, qual foi o feedback do público?

O que a gente escuta dos agentes de viagem, dos hóspedes e dos nossos associados é que está sendo um sucesso, a operação está sendo muito tranquila e prazerosa. Estamos mostrando para nossos hóspedes essa experiência fantástica de navegar, acordar cada dia em um destino e ter tudo junto: hospedagem, gastronomia, entretenimento, transporte.

O feedback é muito positivo. O que as empresas de cruzeiros preparam para a temporada 2022/2023?

Estamos felizes por haver oito navios confirmados para próxima temporada. São cinco da MSC e três da Costa Cruzeiros. A gente voltará a fazer os cruzeiros internacionais, que não foram realizados nesta temporada. Haverá um navio se deslocando para o Brasil com argentinos e uruguaios e temos navios que vão daqui para lá também, além de todos os cruzeiros no Brasil que



a gente mantém. Vão ser 14 destinos e a gente ainda está discutindo possibilidade de algum outro novo. Os números são muito fortes, a gente volta com um número maior do que na temporada 2019/ 2020 e se aproximando de 680 mil leitos ofertados.

Há armadores que hoje não operam cruzeiros no Brasil e procuraram a Clia ou têm interesse em vir para o País na temporada 2022/2023?

Sim, o Brasil é visitado por cerca de 14 companhias, além dessas duas que fazem operação aqui. Elas estão dando volta ao mundo, se posicionando lá no sul da Argentina e Chile para visitarem a Antártica e passam por aqui, já tendo essa degustação do que é operar no Brasil. Além delas, há outras companhias e a Clia, por ser uma associação internacional com 56 armadoras, sendo 42 de oceano, consegue transmitir dentro da associação todas as informações. Um dado importante é que a gente tem 93 novos navios que vão ficar prontos até 2027. Essas embarcações que vão começar a operar precisam de destinos e a gente está sempre levantando a mão querendo esses navios aqui.

Como o senhor avalia os dois meses de paralisação dos cruzeiros no Brasil, entre janeiro e março?

O golpe foi muito grande. É um setor que foi fortemente afetado pela pandemia desde 2020. Ficamos 100% parados. Trata-se de um prejuízo grande não só para companhias, mas para todos que vivem dos navios de cruzeiros, como tripulantes, agentes de viagem, operadoras e o setor receptivo, desde o vendedor de coco até o transporte local, como táxis e vans. Mas as empresas mostraram sua força e estamos felizes de poder voltar, mostrar o Brasil para os hóspedes e voltar a gerar impacto econômico e social.

Este período de suspensão pode ter afastado algumas empresas para a próxima temporada no Brasil?

No momento, não. A gente não vê nenhuma empresa que deixou de vir para o Brasil por algum motivo. Agora estamos com as fronteiras abertas, tudo correndo bem com a pandemia, a nova temporada vai acontecer e acredito que terá muito sucesso no País.

No fim do ano passado, o agora ex-ministro do Turismo, Gilson Machado, falou que o Governo Federal trabalhava com ideia de não ter apenas uma temporada para os cruzeiros, pois enxerga potencial para o ano todo. A Clia concorda?

A gente concorda com ele, pois gostaríamos de ter navios de cruzeiro o ano inteiro. O Brasil possui potencial para isso, tem demanda e a oferta a gente poderia adaptar. Há o Nordeste com grande potencial para atrair não só os americanos, como os europeus e sul-americanos para conhecerem o Brasil o ano inteiro. E o Brasil tem o Amazonas, que é um rio grande, com profundidade suficiente para entrarem, inclusive, os navios de oceano que a gente tem. Alguns já visitam o Amazonas e a gente está trabalhando para isso. Temos desafios de infraestrutura, custos, impostos - a carga é bem elevada - e regulação, pois é um setor altamente regulado.

E isso é possível?

Com o aumento de números de navios, ampliamos as possibilidades de atrair cruzeiros o ano inteiro. Nas últimas temporadas, a gente vem aumentando o período que os navios ficam. Na próxima temporada, teremos 176 dias de operação, ou seja, estamos chegando aos seis meses. Se crescermos devagarinho, podemos ter navios o ano inteiro em um futuro breve.

Em Santos, a infraestrutura destinada aos cruzeiros é muito debatida. Como a Clia vê este assunto? Levar o Terminal de Passageiros ao Valongo é positivo?

A gente não quer ficar sem operação. É muito importante não ter suspensão de operação. Mas precisamos de infraestrutura para atender bem aos nossos hóspedes. Se a mudança trouxer uma infraestrutura melhor, é claro que a gente é favorável. Hoje, os berços dos navios ficam longe dos terminais e a gente tem que passar por cima da via férrea, são questões que em outros países a gente não enfrenta. Porém, é o que nós temos, estamos conseguindo operar e não podemos ficar sem berços e infraestrutura enquanto um outro terminal não ficar pronto. Mas se ele tiver

condições melhores e similares ao que a gente vê em outros países que estão investindo muito nisso, a gente é favorável.

A associação acompanha esse projeto?

Já tivemos conversas com o diretor-presidente Fernando Biral, da SPA (Santos Port Authority), que nos mostrou o projeto. Agora é uma questão de viabilização. Além disso, é preciso haver garantia de que a gente não vai ficar sem espaço para operação enquanto o outro não está pronto. Ele (Biral) já nos deu essa garantia de viva-voz, estamos mais tranquilos e seguimos acompanhando.

Em relação ao processo de desestatização do Porto de Santos, como a Cia se posiciona?

A gente tem conversado com o próprio presidente da SPA, o Ministério da Infraestrutura, o secretário nacional de Portos (Diogo Piloni) e sua equipe. É importante a garantia de atendimento de navios de cruzeiro e também que os custos portuários não explodam. Recebemos uma nova tabela que aumenta muito o custo portuário para cruzeiros e estamos em discussão com a SPA para entender esse aumento e chegar a um bom termo de operação dos navios de cruzeiro sem prejudicar o custo de operação aqui no Brasil. Ele já é alto e se tiver um aumento grande, a gente pode afugentar os navios. Esperamos continuar operando com condições favoráveis.

Quais seriam essas condições favoráveis a partir da desestatização?

A preparação da infraestrutura. Há navios que vêm com gás natural liquefeito e precisamos ter o Porto de Santos preparado para abastecê-los. Hoje, não está. Há navios prontos para ligar na energia elétrica do porto e quando o complexo santista contar com a capacidade de ligação, a gente também já tem tudo preparado. Com o Porto sendo privatizado, a gente espera que melhorias aconteçam e haja uma operação preparada para as tecnologias dos navios que estão vindo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/04/2022

PROGRAMA DA SPA MONITORA A QUALIDADE DO AR NO PORTO DE SANTOS

Com investimento de mais de R\$ 10 milhões, serviço é fruto do processo de regularização ambiental do complexo portuário

Por: Ágata Luz



Contrato busca monitorar a qualidade do ar no Porto de Santos Foto: Matheus Tagé/AT

Monitorar a qualidade do ar no Porto de Santos. Este é o objetivo do contrato assinado entre a Santos Port Authority (SPA) e a empresa Engex Engenharia e Consultoria, no fim do ano passado. De acordo com o diretor-presidente da Autoridade Portuária, Fernando Biral, o serviço faz parte das obrigações do licenciamento ambiental. “É uma de nossas prioridades”.

Com investimento de mais de R\$ 10 milhões, o contrato do Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar integra o Plano Básico Ambiental, fruto do processo de regularização ambiental do complexo portuário.

Segundo Biral, o panorama de Santos em relação ao assunto mudou desde o início da década. “Em 2010, tinha a questão dos particulados, a poeira gerada pelas operações era uma preocupação. Hoje, os terminais estão se adaptando, modernizando as instalações e este problema já foi quase completamente eliminado”.



O diretor-presidente da SPA diz que a cidade, inclusive, esteve entre as melhores em termos de qualidade do ar, segundo levantamento realizado diariamente pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). “A ideia é essa, manter pelo menos a cidade de Santos como uma das melhores, reduzindo inteiramente a poluição. Se tiver qualquer problema com a qualidade do ar, a gente vai ser capaz de identificar imediatamente e atuar para corrigir”.

Detalhes

O programa que compõe o Plano Básico Ambiental prevê a estruturação de um sistema de controle e monitoramento da qualidade local do ar por meio de procedimentos administrativos e operacionais, assim como por aparelhamento de toda a área portuária.

A Autoridade Portuária já monitora as condições atmosféricas e da qualidade do ar em fiscalizações em campo (como acompanhamento de operações portuárias, medições de fumaça preta, entre outras), além de dados secundários de estações da Cetesb. Porém, não há um diagnóstico completo sobre as fontes e concentração de emissões que impactam a qualidade do ar no Porto de Santos.

Agora, com a contratação da empresa, outros serviços serão oferecidos. Entre eles, está o monitoramento das condições atmosféricas e da qualidade do ar com a instalação de equipamentos de medição em tempo real.

Além disso, a empresa também deverá elaborar relatórios e gráficos de modelagem atmosférica, reportando comportamento dos ventos e da dispersão de poluentes no ambiente portuário e identificando, além de áreas críticas, a influência da poluição sobre os municípios atingidos.

Responsabilidade

A Autoridade Portuária enfatiza que todos os usuários do Porto de Santos são responsáveis por controlar as próprias emissões atmosféricas com programas diretamente vinculados a seus licenciamentos ambientais.

Plano prevê medição de fumaça preta

Campanhas de medição de fumaça preta nos pontos de maior fluxo de caminhões e nos locais onde costumam acontecer congestionamentos deverão ser feitas no Porto de Santos. A ação, que faz parte dos serviços contratados pela Santos Port Authority (SPA), também inclui inspeções dos veículos utilizados pela empresa. O contrato ainda prevê a elaboração de um inventário de todas as emissões atmosféricas provenientes da atividade portuária em Santos, Guarujá e Bertioga. Com os dados, serão propostas ações para reduzir os impactos operacionais, assim como as necessidades de investimentos.

A empresa contratada ainda deverá avaliar os relatórios de qualidade do ar e emissões atmosféricas produzidos pelos arrendatários e indicar se os planos de ação estão adequados, assim como se os prazos estão sendo cumpridos. Entre as ações, está a publicação de uma resolução da Autoridade Portuária, descrevendo os procedimentos a serem adotados para a manutenção da qualidade do ar, bem como com exigências a serem impostas aos diversos atores do Porto de Santos. Parte da equipe técnica da estatal será treinada para operação e interpretação de resultados dos equipamentos de monitoramento e de gráficos de modelagem.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 11/04/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AUTORIZA INSTALAÇÃO A MOVIMENTAR COMBUSTÍVEIS NO AMAZONAS

Estrutura flutuante se localiza no Rio Solimões. Autorização foi publicada nesta segunda-feira (11) no DOU



Instalação autorizada pela ANTAQ em Tonantins (AM)

A ANTAQ autorizou a empresa DP Sabino EPP, de Tabatinga (AM), a operar a instalação flutuante Pontão Sabino Combustíveis, localizada nas proximidades da margem esquerda do Rio Solimões, em Tonantins (AM). A estrutura movimentará granéis líquidos (combustíveis). A autorização foi publicada nesta segunda-feira (11) no Diário Oficial da União. Acesse aqui.

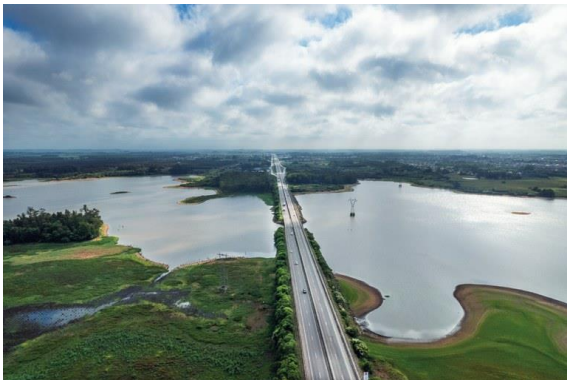
Conforme relatório elaborado pela Agência, o flutuante recebe embarcações ao longo de sua borda, principalmente canoas voadeiras e barcos regionais de pequeno porte, em sua maioria conduzidos por pescadores ribeirinhos.

A instalação possui tanque de carga de 85,80 m³ e dispõe de duas bombas novas e ecológicas, devidamente homologadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), com vazão de 75 L/min, na potência máxima, e 3 L/min, na potência mínima.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 11/04/2022

CONTORNO DE PELOTAS VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL PELO PORTO DE RIO GRANDE

Com investimento de R\$ 690 milhões, o Governo Federal duplicou 23,69 quilômetros de pistas, construiu 11 viadutos, três pontes e ruas laterais



O Governo Federal duplicou 23,69 quilômetros de pistas, construiu 11 viadutos, três pontes e ruas laterais - Foto: Nei Borges/Divulgação

O escoamento da produção agroindustrial via Porto de Rio Grande (RS) ganhou um impulso a partir da sexta-feira (08/04) com a entrega do Contorno Rodoviário de Pelotas pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura. A cerimônia de entrega do empreendimento ocorreu na sexta-feira (08/04) com a presença do Presidente da República, Jair Bolsonaro, e o ministro da Infraestrutura,

Marcelo Sampaio.

As obras de duplicação na BR-116/398/RS vão garantir mais fluidez e segurança no trânsito da região, atendendo a uma demanda antiga dos moradores de Pelotas e região, que sofriam com tráfego intenso de caminhões pelas BR-392/116/RS. Agora, o entorno do município terá um trânsito mais confortável, rápido e seguro.



Intervenções

Totalizando 23 quilômetros, as intervenções foram executadas em duas etapas, sendo os primeiros 11 quilômetros entregues em agosto de 2018 e os últimos 12,7 quilômetros, que vão do Arroio Pelotas, na BR-116, ao canal São Gonçalo, na BR-392, entregues na sexta-feira.

A expansão do Contorno de Pelotas ganhou uma nova pista de rolamento, 11 viadutos, três pontes e ruas laterais. Foi construída também uma das obras de arte mais expressivas do município, uma trincheira na intersecção da BR-116 com a Avenida Cidade de Lisboa que vai auxiliar o fluxo do trânsito.

Produtos

As obras de duplicação, ampliação e melhoramentos do complexo viário urbano de Pelotas estão inseridas em um contexto bem maior: o eixo rodoviário Porto Alegre-Rio Grande. Parte do desenvolvimento econômico do estado passa pela duplicação dessas rodovias, por onde circula a parcela mais significativa da produção gaúcha com destino ao mercado externo, especialmente a safra agrícola exportada pelo porto marítimo de Rio Grande.

Em 2021, o Porto de Rio Grande exportou 45,18 milhões de toneladas, número recorde que deve ser ampliado com o acesso facilitado nas BRs 116 e 392. Os principais produtos escoados pelo terminal são milho, madeira e frango congelado, assim como calçados e fumo produzidos no estado, com destino a países como China, Arábia Saudita e Indonésia.

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

Data: 11/04/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA AMPLIA ACESSO AOS SERVIÇOS DIGITAIS COM A CONTA GOV.BR

As mudanças integram o Plano de Transformação Digital da Receita Federal

A Receita Federal facilitou o acesso dos cidadãos aos seus serviços digitais, agora disponíveis a quem tiver a conta GOV.BR de nível prata ou ouro. Anteriormente esse acesso era disponível exclusivamente com certificado digital. O novo pacote de medidas integra o Plano de Transformação Digital da Receita Federal.

Entre os serviços disponíveis está a consulta aos comprovantes de arrecadação, que permitirá ao contribuinte acessar os pagamentos realizados e o saldo disponível por meio da conta GOV.BR, assim como retificar pagamentos efetuados com erro no preenchimento do Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF).

Outra funcionalidade atualizada foi o ajuste na composição dos pagamentos, realizada por meio do Sistema de Ajustes de Documento de Arrecadação (SISTAD), disponível no e-CAC, com os mesmos níveis da conta GOV.BR.

As novidades buscam aumentar a segurança do usuário, aperfeiçoar o atendimento, reduzir o número de processos, e será ampliada de maneira gradual para outros serviços.

O Plano de Transformação Digital da RFB está alinhado com as novas tendências e a simplificação dos serviços prestados à sociedade, visando promover a integração do e-CAC ao login único da conta GOV.BR.



Como acessar os serviços digitais da Receita com uma conta GOV.BR →
https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/canais_atendimento/atendimento-virtual/aceso-govbr

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

Data: 11/04/2022

TOTAL DE DECLARAÇÕES DO IMPOSTO DE RENDA 2022 ENTREGUES JÁ ULTRAPASSOU 12 MILHÕES

Prazo para envio do documento termina no dia 31 de maio

A Receita Federal já recebeu, até às 11 horas desta segunda-feira (11/4), 12.928.893 declarações do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF) 2022, ano-calendário 2021. O prazo de entrega da declaração, que começou no dia 7 de março último, foi prorrogado para 31 de maio.

O imposto a pagar apurado também teve seu vencimento adiado para o final do mês de maio. No entanto, as restituições seguirão o cronograma anterior, sem alteração. As datas permitidas para o débito automático passam a ser 10 de maio, para a primeira cota, e até 31 de maio para as demais.

Para emitir o Documento de Arrecadação de Receitas Federais (Darf) de imposto de renda de pessoa física já preenchido, o contribuinte pode utilizar o sistema Meu Imposto de Renda, ou fazê-lo de forma manual pelo aplicativo SicalcWeb.

Desde 2020, todos os DARF's para pagamento do imposto de renda podem ser emitidos pelo próprio programa IRPF baixado no computador, podendo ter códigos de barra ou não. O documento pode ser pago mesmo sem código de barras, em terminais de autoatendimento, páginas ou aplicativos dos bancos na internet (Internet Banking).

Acesse o Perguntas e Respostas sobre o IRPF 2022. → <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/perguntas-e-respostas/dirpf/pr-irpf-2022.pdf/view>

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

Data: 11/04/2022

ABERTA CONSULTA PÚBLICA SOBRE NOVA REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE TRADUTOR E INTÉRPRETE PÚBLICO

Regras propostas simplificam o procedimento e os requisitos para a matrícula desses profissionais nas Juntas Comerciais. Contribuições podem ser enviadas até o dia 11 de maio

O Ministério da Economia (ME) publicou nesta segunda-feira (11/4) a Consulta Pública nº 01/2022 sobre a nova regulamentação da profissão de tradutor e intérprete público. O objetivo é reunir contribuições para a consolidação da norma que deve simplificar os requisitos e o procedimento para matrícula desses profissionais perante as Juntas Comerciais. Os interessados em participar têm até 11 de maio para encaminhar suas sugestões por meio da plataforma participa +Brasil. Para isso, é necessário efetuar o login através da conta GOV.BR. Saiba mais como acessar e criar sua conta.

O Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (Drei) do ME – em conjunto com profissionais das Juntas Comerciais e com a Federação Nacional de Juntas Comerciais (Fenaju) – vem trabalhando numa Instrução Normativa desde que o Decreto nº 13.609/1943, que regulamentava a profissão de intérprete e tradutor público, foi revogado pela Lei nº 14.195, em 26 de agosto de 2021. Esta lei lançou novas regras para a atuação desses profissionais, entre outras atualizações normativas, visando à melhoria do ambiente de negócios no Brasil.

“A revogação do defasado decreto, de 1943, vai ao encontro da Lei da Liberdade Econômica e permite uma regulamentação mais centrada na atual ordem constitucional e na liberdade para

empreender, visto que passam a valer as normas do livre mercado”, explica o diretor do Drei, André Santa Cruz. “Essa atualização legislativa contribui com o ambiente de negócios e impacta diretamente no registro público de empresas, pois muitas sociedades estrangeiras que atuam no Brasil necessitam do serviço de tradução. Apenas a título de exemplo, em 2021 tivemos recorde de empresas estrangeiras abrindo filial no país”, acrescenta.

Além dos atuais tradutores e intérpretes públicos, as novas regras alcançarão diretamente as Juntas Comerciais, as pessoas que desejam atuar nessa profissão e todos aqueles que trabalham com a Língua Brasileira de Sinais (Libras).

A minuta da Instrução Normativa que está sendo submetida à consulta pública também está alinhada à Lei da Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019), que prescreve a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas. De acordo com a nova regulamentação, fica determinada a ausência de previsão de tabela de emolumentos e deixam de existir idade mínima e necessidade de comprovação de residência, por pelo menos um ano, no local em que o profissional exerceria a profissão.

Além disso, há a dispensa de concurso aqueles profissionais que obtiveram grau de excelência em exames nacionais e internacionais de proficiência. Aos demais, está prevista a realização de concurso nacional e não mais estadual. Assim, o tradutor e intérprete público passa a atuar em todo o território brasileiro, e não mais na Unidade de Federação de sua matrícula, como era exigido anteriormente.

“A previsão de dispensa de concurso, diante da aprovação em exames nacionais e internacionais de proficiência, e a previsão expressa da realização de atos por meio eletrônico, contribui com a modernização do Estado e com a geração de emprego e renda. Com isso, estamos proporcionando maior liberdade no exercício da atividade econômica, e, por consequência, ampliando a eficiência regulatória, a desburocratização e a melhoria do ambiente de negócios”, conclui o diretor do Drei.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 11/04/2022*



PORTAL PORTO GENTE

LOGÍSTICA 4.0 GANHA RELEVÂNCIA NAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTADORAS COM TECNOLOGIA AVANÇADA

Assessoria de Comunicação



Em um cenário em que o atraso na entrega é a principal queixa dos consumidores, conforme revelou a pesquisa "Como melhorar a experiência de entrega no e-commerce?", elaborada pela AgileProcess em parceria com o E-commerce Brasil, as estratégias de logística 4.0 ganham ainda mais relevância para transportadoras e lojistas.

"Estamos presenciando um novo momento no segmento logístico, com segurança, tecnologia e alta conectividade. Ao mesmo tempo, também assistimos a um aumento na atenção

para a experiência do consumidor e para modelos de entregas mais flexíveis. Isso muda a velocidade da informação, impacta na celeridade da tomada de decisão e torna as operações logísticas ainda mais estratégicas", revela Stefan Rehm, CEO do Grupo Intelipost.

Rehm reforça que, acelerada pela pandemia e cercada de inovações, a digitalização da cadeia logística tem como desafio simplificar processos para que as operações sejam cada vez mais ágeis e eficientes. Dentre as inovações de logística 4.0 desenvolvidas pelo Grupo Intelipost para auxiliar as empresas, destacam-se a automatização da cotação de frete, uso de Inteligência Artificial para roteirização inteligente, monitoramento de cargas em tempo real, além da geração de etiquetas de rastreio e da auditoria de faturas, que por meio da leitura automática das faturas permite a verificação em relação às tabelas de fretes negociadas com as transportadoras.

Essas estratégias, revela Rehm, contribuem para uma melhor gestão de dados das operações, aperfeiçoam as integrações entre os agentes logísticos e conferem maior visibilidade aos processos fiscais.

Em razão da complexidade do sistema logístico, o executivo pondera que grandes mudanças levam algum tempo para tornarem-se evidentes, mas isso não significa que não estejam acontecendo. "Já há uma nova forma de fazer logística no país, agora precisamos correr para expandir e alcançar cada vez mais pessoas, criando acessos para que pequenos e médios negócios também possam operar de maneira competitiva", finaliza.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 11/04/2022

CAP VINCULADO À ANTAQ PARA USUÁRIO DO PORTO DE SANTOS SER MELHOR SERVIÇO

Por Editor Portogente



Analisando os possíveis caminhos estratégicos a serem percorridos pela Autoridade Portuária para enfrentar a tempestade do mercado em mudança.

Depois das dificuldades para realizar o leilão da Codesa, ficou claro que a desestatização do Porto de Santos será uma decisão da sua comunidade. Apesar de nisto haver tantos interesses conflitantes, o ambiente de reforma é oportuno para potencializar o maior negócio portuário do Hemisfério Sul, com ideias avançadas. Aprimorar o papel da Autoridade Portuária é essencial para lidar bem com as mudanças conjunturais em curso, como transição energética e a aceleração tecnológica; otimizar produtividade e custos.

O Engenheiro Portuário e Mestre em Engenharia, Carlos Eduardo Bueno Magano, com larga e exitosa experiência no Porto de Santos, propõe, na seção Opinião, no Portogente, a gestão dos portos brasileiros através de uma Autoridade Portuária Nacional – APN. O fundamento da sua proposta tem que “a principal virtude é o envolvimento de pessoal capacitado em todo território nacional, além de, sob o aspecto normativo, ter o controle de uma agência representante do Estado e não de um governo”.

É na abordagem do papel do Conselho de Autoridade Portuária – CAP que Magano propõe um aprimoramento progressivo do processo de decisão nos portos, sem ameaçar a segurança dos



contratos vigentes. Entretanto, como vincular esse Conselho à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, representando a comunidade portuária? Esse é o ponto de apoio para alavancar um debate com pauta que interessa a todos os envolvidos na atividade do Porto de Santos.

O que está em jogo é a qualidade de um serviço público e sanar os desequilíbrios entre público e privado, com soluções inovadoras. O CAP é uma concepção moderna, porém, atualmente desconectado da razão da sua criação. Em outros termos, uma estrutura subutilizada, com reflexos na qualidade dos serviços prestados ao usuário do porto. Esse contexto, com certeza, será do mesmo modo um ensejo para análise de ações e prerrogativas da Antaq.

Indubitavelmente, Magano propõe, com muita segurança e racionalidade, um novo horizonte. Pode-se também afirmar que distinto de demolir, aprimora. Ante a perspectiva da insegurança que promove a proposta ainda não bem entendida da desestatização, vincular o CAP à Antaq não ameaça os contratos vigentes. Trata-se de um contexto estruturante objetivando a inovação suave e efetiva, para melhorar a qualidade dos serviços prestados ao usuário do porto. Atividade esta que não permanecerá imune às mudanças.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 11/04/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - HORA DO DEBATE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Começa hoje, em Vitória, o Sudeste Export, um dos eventos regionais do Brasil Export, fórum permanente dos setores portuário, de transporte e logística do País e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no Brasil. E nesta edição, um dos temas que serão debatidos é o processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a autoridade portuária do Porto de Vitória.

A Codesa foi leiloada no último dia 30, em sessão concorrida realizada na B3, em São Paulo (SP), tendo sido arrematada pela gestora de recursos Quadra Capital. O resultado do leilão deve ser oficializado nos próximos meses e o contrato, assinado no próximo semestre. Todo o processo é supervisionado pelo Ministério da Infraestrutura, a partir de seus órgãos, em especial a Secretaria Nacional de Portos. E já se sabe que servirá de modelo para outras privatizações de complexos marítimos, como a de Santos, cujo leilão está programado para ocorrer ainda neste ano.

Inédita na história recente do Brasil, a desestatização de um porto representa uma quebra de paradigma. Assim, obter mais informações sobre ela e como está se desenvolvendo é do interesse tanto do mercado portuário, em especial dos portos que ainda serão privatizados, como da própria sociedade brasileira. Daí a importância de ter este tema nesta edição do Sudeste Export. Será a oportunidade de se analisar com cuidado o desenvolvimento da desestatização da Codesa, apurar onde o Governo acertou e quais aspectos podem ser melhorados. São informações estratégicas para esse processo e valiosas para que o Brasil possa obter o máximo a partir da privatização de seus complexos marítimos.

Que venha o debate, que a comunidade portuária possa aprender cada vez mais sobre esse novo paradigma e que essas informações possam ajudar o País a ter um sistema portuário cada vez mais eficiente e forte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/04/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NATAL

O novo presidente da Companhia Docas do Rio Grande Norte (Codern), o brigadeiro da reserva da Força Aérea Brasileira (FAB) Carlos Eduardo da Costa Almeida, pretende conversar com autoridades estaduais e federais, para obter recursos e planejar a modernização do Porto de Natal. Ele explica que, atualmente, o principal problema da empresa são suas dívidas. “O porto foi tendo alguns problemas de dívidas trabalhistas, previdência, e foram se acumulando. Temos hoje um passivo razoável, que a gente está negociando para saber como a gente irá pagar”, explicou Almeida, em recente entrevista.

SAÍDA I

O superintendente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Bruno Pinheiro, anunciou, na semana passada, sua saída da Comissão de Licitação de Concessões e Arrendamentos do órgão, onde atuou por quatro anos. Como destacou em mensagem publicada em uma rede social, “dos 41 leilões realizados pela Antaq, tive à frente da Comissão em 32, com quase R\$ 4 bi de investimentos contratados e R\$ 2,4 bi arrecadados como valor de outorga”.

SAÍDA II

Ainda em sua postagem, Bruno Pinheiro agradeceu aos profissionais com quem trabalhou, citando-os nominalmente. Mas esse padrão não foi seguido ao comentar sua gratidão à diretoria da Antaq. VISITA Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizaram uma visita técnica à extensão sul da Ferrovia Norte Sul, concedida à Rumo Malha Central. Eles acompanharam a realização de obras obrigatórias e acessórias (nesse último caso, passagens de nível, pontes e viadutos).

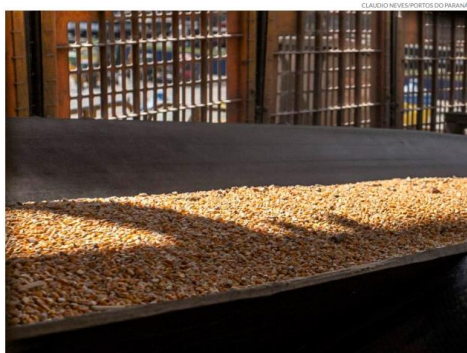
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2022

REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: EXPORTAÇÕES DE GRANÉIS DEVEM SUBIR 15% NO 2º TRIMESTRE

Terminais esperam carregar 6,5 milhões de toneladas de granéis sólidos entre abril e junho

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



Enquanto de abril a junho, no ano passado, não houve milho exportado pelo porto paranaense, neste ano os operadores devem embarcar 980 mil toneladas do produto

A expectativa dos terminais é embarcar, por mês, 2,9 milhões toneladas de soja, farelos, açúcar e milho

As exportações de granéis sólidos deverão subir em torno de 15% nos próximos três meses, no Porto de Paranaguá, em comparação ao primeiro trimestre do ano. A expectativa é embarcar 6,5 milhões de toneladas de grãos, entre abril e

junho, contra 5,7 milhões de toneladas exportadas entre janeiro e março.

Segundo informou a Portos do Paraná, os terminais esperam exportar, por mês, 2,9 milhões toneladas de soja, farelos, açúcar e milho, no segundo trimestre do ano.

O 7º boletim da Safra 2021/2022, divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), na última quinta-feira (7), animou o segmento, segundo a empresa pública estadual que administra os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná.

Isso porque o relatório aponta um aumento nos volumes de milho e açúcar. Enquanto de abril a junho, no ano passado, não houve milho exportado pelo porto paranaense, neste ano os operadores devem embarcar 980 mil toneladas do produto. “A expectativa para o período é de alta, também para os volumes embarcados de açúcar a granel”, afirmou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

De acordo com ele, a alta esperada no açúcar é de quase 8%. No segundo trimestre de 2021, 1.038.096 toneladas do produto foram exportadas pelo Porto de Paranaguá. “Neste ano, no período, o volume esperado é de 1.120.000 toneladas”, acrescentou.

No total, o volume projetado é cerca de 1 milhão de toneladas, menor do que foi movimentado nos mesmos três meses no ano passado. A queda é principalmente na soja, em grãos e farelo. “A quebra na produção, devido às condições climáticas adversas na lavoura durante o desenvolvimento da soja, fez com que os terminais reduzissem a expectativa de movimentação do produto”, afirma.

De soja, em grão, as empresas pretendem embarcar pouco mais de 2,9 milhões de toneladas pelo Porto de Paranaguá no segundo trimestre. De farelo, são esperadas quase 1,4 milhão de toneladas.

1º TRIMESTRE

A exportação de granéis sólidos pelo Porto de Paranaguá no primeiro trimestre teve acréscimo de 12,3% em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a março, foram 5.715.000 toneladas de soja, farelo, açúcar e milho carregados pelos terminais paranaenses, frente ao registro de 5.090.037 toneladas nos mesmos três meses de 2021.

“A alta na movimentação neste primeiro trimestre foi puxada, principalmente, pela exportação de soja em grão e farelo”, afirmou Luiz Fernando Garcia.

Em grão, foram 3.331.029 toneladas – cerca de 18,6% a mais que as 2.809.033 toneladas registradas em 2021. De farelo de soja, o volume exportado foi de 1.315.233 toneladas em 2022. De janeiro a março do ano passado foram 937.108 toneladas. A alta foi de 40,3%.

As exportações de milho, no período, ficaram praticamente no mesmo volume – 514.121 toneladas do grão foram embarcadas neste ano. No volume de açúcar houve queda: 554.617 toneladas carregadas nesse primeiro trimestre. Em 2021, foram 752.358 toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2022

SOPESP RECEBE COMITIVA DO PORTO DA GUIANA FRANCESA



A diretoria do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) recebeu, na última quarta-feira (6), os representantes do Porto da Guiana Francesa. Presentes ao encontro estavam o CEO Philippe Lemoine; o diretor de Estratégia Internacional e membro do Diretório do Porto, Rémy-Louis Budoc; Adriana Braga, do departamento comercial da Embaixada da França, no Brasil; o presidente do Sopesp, Régis Prunzel; o vice-presidente do Sopesp, Leonardo Ribeiro, e a assessora jurídica Gislaine Heredia. Na ocasião, discutiram assuntos de interesse comum entre a entidade e a autoridade portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2022

NACIONAL - CONTRAN DISCUTE REGULAMENTAÇÃO DO FREE FLOW NESTE MÊS

Sistema de cobrança de pedágio sem parada deve ser regulamentado ainda em 2022
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A rodovia Presidente Dutra (BR-116/RJ-SP) deverá ser a primeira a contar com o sistema de pedágio free flow

O novo sistema de cobrança de pedágio sem parada, chamado free flow (livre passagem), deve ser regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ainda em 2022. O tema está na agenda regulatória da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) com prazo previsto para o mês de junho.

No âmbito do Contran, a matéria será encaminhada já neste mês de abril, à Câmara Temática de Esforço Legal para as discussões sobre a fiscalização

do pagamento ou não pagamento da tarifa gerada. Também será debatida a proposta de permitir que a concessionária escolha a tecnologia a ser empregada na rodovia concedida.

A previsão é que a primeira estrada do país a instalar o sistema de pedágio free flow seja a Presidente Dutra (BR-116/ RJ/SP), em formato de projeto piloto previsto para 2026. Segundo o Grupo CCR, concessionária da via, o modelo deve ser implantado entre as cidades de São Paulo e Arujá, com a instalação de pórticos nos dois sentidos da rodovia.

COMO FUNCIONA

O free flow é um sistema de cobrança de pedágio sem as praças físicas e o pagamento é proporcional à quantidade de quilômetros rodados.

Este tipo de pedágio já é utilizado em alguns países, como Estados Unidos e China. No Brasil foi autorizado em junho do ano passado, a partir da lei 14.157/21, que permite cobrança de valor por trecho rodado.

Porém, ainda não se sabe ao certo quando e como será a implementação. Para o engenheiro e especialista em trânsito Celso Alves Mariano, as tecnologias que existem hoje já são suficientes para incorporar o free flow.

O especialista cita três sistemas que, para ele, podem ser opções aplicadas no caso do pedágio sem praças. Um deles é o Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (SINIAV), que foi regulamentado em 2006 mas até hoje não saiu do papel.

Com ele, um chip é instalado no veículo, geralmente no para-brisa, semelhante aos dispositivos de cobrança automática utilizados nos pedágios atuais. Esse chip envia informações por radiofrequência para antenas instaladas ao longo das rodovias, que direcionarão as informações para as centrais de processamento, onde será verificada a situação do veículo rastreado e, com um software adaptado, a geração do valor da tarifa a ser paga pelo usuário.

“Acredito que durante as reuniões do Contran, o SINIAV possa ser retomado. É uma tecnologia simples, com bom custo-benefício, basicamente a mesma usada em veículos que possuem a tag colada no vidro para que possam passar pelas praças de pedágio sem precisarem parar”, explica Celso Alves.



A outra opção é a identificação, por chip de segurança, instalado nas placas Mercosul, sugestão que fazia parte do novo modelo de emplacamento, concebido em 2014, mas que nunca foi implementada e acabou substituída pelo QR Code.

Por fim, o uso de câmeras com a tecnologia OCR (leitura óptica de caracteres). Com elas, é possível identificar o modelo, o fabricante e a placa de um veículo, mesmo que ele esteja em alta velocidade.

Este sistema, de acordo com o especialista em trânsito, é o mais viável atualmente para o free flow, porque já é conhecido e utilizado pela Polícia Rodoviária para monitorar e analisar imagens de forma instantânea, além de verificar em tempo real ilegalidades, como carros roubados, documentação irregular e placas clonadas.

“Essa ferramenta não depende de chip veicular e não gera nenhuma obrigatoriedade nova ao motorista. Caberia apenas às concessionárias adquirirem e instalarem as câmeras OCR em pontos determinantes da rodovia. Não há necessidade de uma tecnologia mais aprimorada do que essas que já são dominadas. O que precisa é associá-las a um software capaz de gerar a tarifa do usuário”, explica Celso.

SEGURANÇA

Além de ser considerado mais justo por cobrar tarifa de acordo com a quilometragem utilizada pelo motorista, o free flow também levanta questões sobre a segurança e economia.

Como não é necessário que o veículo pare na pista para realizar o pagamento, situações como assaltos e acidentes de trânsito podem ser evitadas. Além disso, com o fluxo contínuo, o tempo de viagem fica menor, o que impacta, principalmente, a economia no setor de transporte de cargas.

“São benefícios inquestionáveis, uma opção seguramente mais barata e que simplifica a vida do condutor”, analisa o engenheiro Celso Alves

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2022

NACIONAL - PORTO DO RECIFE RETOMA VISITAS GUIADAS E GRATUITAS

As visitas estavam suspensas desde o início da pandemia de Covid-19. O agendamento foi retomado na última segunda-feira (4)

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O objetivo é apresentar para o público a importância do ancoradouro para a história e desenvolvimento de Pernambuco, além de aproximar o Porto da sociedade”

JOSÉ LINDOSO

presidente do terminal

O Porto do Recife está novamente de portas abertas para todos. Na última segunda-feira (4), foi retomado o agendamento das visitas, que estavam suspensas desde o início da pandemia de Covid-19.

O Programa “Por dentro do Porto” conta com três modalidades de visita: público geral, escolas e universidades e cursos técnicos. Cada grupo de visitantes tem um roteiro personalizado para conhecer as instalações e potenciais do espaço, além de visitar o ancoradouro centenário da cidade.

“O objetivo é apresentar para o público a importância do ancoradouro para a história e desenvolvimento de Pernambuco, além de aproximar o Porto da sociedade”, explicou o presidente do terminal, José Lindoso.

Os passeios seguem pela área de cais do terminal e, por causa disso, alguns pré-requisitos de segurança devem ser seguidos para que a visita seja segura. Entre eles, a apresentação de documentos pessoais e a supervisão de algum adulto quando os visitantes forem menores de idade.

Todas as informações para agendamento estão disponíveis no site do Porto de Recife.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/04/2022

REGIÃO SUDESTE - DESESTATIZAÇÃO E FUTURO DA CODESA EM DESTAQUE NO SUDESTE EXPORT 2022

Evento híbrido será realizado pelo Fórum Brasil Export hoje e amanhã e é o primeiro a debater sobre o leilão

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



Investimentos na malha ferroviária da região Sudeste; pedágio free-flow, novos negócios, caminhos logísticos e tarifas portuárias estão entre os temas de palestras e painéis

A desestatização e o futuro da Codesa é um dos temas principais do encontro

A desestatização e o futuro da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) é um dos temas principais do fórum regional Sudeste Export 2022, que será realizado hoje e amanhã, no Hotel Golden Tulip, em Vitória, capital do Espírito Santo. O evento, promovido pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, contará com as presenças do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, do diretor-presidente da Codesa, Júlio Castiglioni, entre outros convidados. O evento é híbrido, ou seja, presencial e online, e o público terá acesso gratuito às atividades.

O Sudeste Export 2022 será o primeiro evento a abordar a privatização da Codesa, após o leilão, que servirá de modelo para outros portos brasileiros, inclusive o de Santos, com desafios comuns como os acessos terrestres, a proximidade do porto com a malha urbana e a precificação das tarifas portuárias.

A Codesa foi privatizada após 116 anos como empresa pública. O fundo de investimentos multiestratégia Shelf 119, da Quadra Capital, arrematou a Codesa com oferta de R\$ 106 milhões, assumindo a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho. O leilão ocorreu na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), e a FIP Shelf 119 superou o Consórcio Beira Mar. É a primeira privatização portuária do País. O contrato prevê a concessão por 35 anos, podendo ser prorrogado por mais cinco anos, e investimentos de R\$ 334,8 milhões na infraestrutura, além da possibilidade de exploração de novas áreas.

Entre os palestrantes e painelistas estão o presidente do Conselho do Sudeste Export, Mario Povia; o diretor geral do Porto do Açu, João Braz; o diretor de Assuntos Regulatórios e Institucionais da Rumo, Guilherme Penin; a assessora Especial de Concessões, Patrícia Póvoa Gravina; o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority (SPA), Bruno Stupello; o diretor-presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sergio Aquino; o presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco; e representantes de diversas empresas patrocinadoras e agentes públicos. O ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, pré-candidato ao Governo do Estado de São Paulo, participará do evento online.



No primeiro dia (11), a programação inicia às 12 horas, com almoço exclusivo para os patrocinadores do evento. Às 14 horas, haverá visita técnica ao Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) e ao Centro de Controle de Operações (CCO)/VTMIS do Porto de Vitória. Já a solenidade de abertura está prevista para as 18 horas. Em seguida, será oferecido um jantar aos convidados.

No segundo dia, ocorrerão as palestras e os painéis, com temas como a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa); investimentos na malha ferroviária; implantação do pedágio free-flow nas rodovias; novos negócios, caminhos logísticos e tarifas portuárias.

Encerrando o evento, o presidente do Conselho do Sudeste Export, Mario Povia, fará a leitura da Carta de Compromisso em Ano Eleitoral.

O Hotel Golden Tulip fica na Avenida Nossa Sra. dos Navegantes, 635, na Enseada do Suá, em Vitória. A programação completa e as inscrições estão disponíveis no site do Fórum Brasil Export, por meio do link <https://forumbrasilexport.com.br/blog/brasil--export-2/programacao-do--sudeste-export-2022/>.

PROGRAMAÇÃO

HOJE (segunda-feira)

12h – Almoço exclusivo para os patrocinadores do evento

13h30 – Saída do Hotel Golden Tulip Porto Vitória

14h – Visitas técnicas ao Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) e ao Centro de Controle de Operações (CCO)/VTMIS do Porto de Vitória

17h – Retorno ao Hotel

Início da transmissão online gratuita

(inscrição no site forumbrasilexport.com.br)

18h – Solenidade de abertura com autoridades convidadas

20h – Jantar de abertura

AMANHÃ (terça-feira)

Início da transmissão online gratuita

(inscrição no site forumbrasilexport.com.br)

9h – Palestra: Futuro do Porto de Vitória e novas perspectivas para o mercado

9h45 – Case de Sucesso: Codesa, a primeira desestatização do setor portuário brasileiro

10h30 – Coffee break

11h – Painel 2: Investimentos na malha ferroviária da região Sudeste

12h30 – Almoço

14h – Momento Rodovias + Brasil Tema: Implantação do pedágio free flow nas rodovias da região Sudeste

14h30 – Painel 3: Novos negócios e os caminhos logísticos para a competitividade da produção no Sudeste

16h – Coffee-break

16h30 – Painel 4: Aplicação das tarifas portuárias como fator de equilíbrio e sucesso das operações

18h – Leitura da Carta de Compromisso em Ano Eleitoral pelo presidente do Conselho do Sudeste Export, Mario Povia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/04/2022

INTERNACIONAL - SOB ATAQUE RUSSO, UCRÂNIA EXPORTA APENAS 6 MIL TONELADAS/DIA POR PORTOS DO OESTE

Consultor Andrey Sokolov diz que país enfrenta dificuldades na logística em direção aos portos disponíveis e improvisa escoamento de carga por rodovias e ferrovias

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



Consultor estima que produção agrícola para exportação deve cair em torno de 50% e que será possível exportar apenas dois terços por rotas alternativas

Ucrânia restringiu exportações ao trigo, óleo de girassol e milho

Um dos maiores produtores de grãos do mundo, a Ucrânia enfrenta impactos sem precedentes em suas exportações. Atualmente, consegue exportar apenas 6 mil toneladas por dia via portos menores, após o bloqueio aos seus principais complexos portuários, na região do Mar Negro. Parte da produção agrícola está sendo escoada por portos localizados na região oeste, na fronteira com a Moldávia e a Romênia, países que integram a União Europeia. Outras rotas alternativas são rodovias e ferrovias.

As observações foram feitas pelo consultor de uma agência de transportes marítimos na Ucrânia, Andrey Sokolov, durante live promovida pela Agrinvest Commodities, na manhã de ontem (8), via Instagram, cujos temas abordados foram a logística atual das exportações de grãos e óleos vegetais, o balanço de oferta e demanda e o programa de plantio para safra 2022. A live foi intermediada pelo CEO da Agrinvest Commodities, João Neto, e pela gerente de Mercados na Ucrânia, Daria Chestina. Participou ainda como convidado, Oleg Bernatskyi, diretor comercial da Posco - Terminal Agrícola na Ucrânia.

Segundo Sokolov, a escalada de ataques das tropas russas tem prejudicado seriamente a logística portuária do país, que está sendo improvisada juntos a dois portos menores localizados no lado oeste, na fronteira com a Moldávia e a Romênia. “Esses portos têm uma capacidade menor, inclusive, de ferrovias. Hoje, a Ucrânia opera apenas 10% de sua malha ferroviária. A maior parte do transporte de cargas está sendo realizado por rodovias. Esses portos são os mais usados porque estão na fronteira com a Moldávia e a Romênia, que fazem parte da União Europeia. A Rússia não realiza ataques nessa região de fronteira com a União Europeia”, afirmou, porém, ressaltou a dificuldade nos embarques. “Está sendo difícil para a Ucrânia fazer os embarques. O máximo que eles conseguem embarcar é 6 mil toneladas por dia”, comentou. “Os carregamentos estão sendo realizados dos caminhões e dos vagões diretamente para os navios, de maneira improvisada. Estão fazendo uma força-tarefa para operar o draft desses portos para que barcas e outros navios possam ser utilizados”, contou.

No entanto, Sokolov ressaltou que o país trabalha com estimativas, pois não é possível fazer o levantamento estatístico. “É difícil saber quanto conseguirão exportar em abril”, disse ele. O consultor destacou ainda os gargalos logísticos nos portos de fronteira devido ao aumento expressivo no volume de carga para exportação.

“Está sendo muito caótico embarcar a quantidade que era destinada aos outros portos por esses portos no oeste da Ucrânia, o que deverá piorar nos próximos meses”, observou. Imagina um porto que não tinha fila há 30 dias e hoje está entupido de caminhões. É uma operação de ‘apaga-incêndio’ para escoar o máximo possível”, afirmou.



Produção agrícola para exportação deve cair em torno de 50%, estima consultor

A Ucrânia manteve as exportações de óleo de girassol, milho e trigo. Sokolov estima que, atualmente, a produção agrícola para exportação deve cair em torno de 50%, e que será possível exportar apenas dois terços com as adaptações logísticas que estão sendo feitas. Ele lembrou que os portos disponíveis para exportação, hoje, na Ucrânia, tiveram o seu apogeu durante a União Soviética. “Os portos exportavam 50 milhões de toneladas por ano. O recorde foi em 1987. Hoje, a capacidade desses portos disponíveis é de 7 milhões de toneladas/ano. O país trabalha para colocar novos berços em operação e a logística será adaptada para receber tantos caminhões”, afirmou.

PERDA DE US\$ 1,5 BILHÃO

No último dia 30 de março, o Ministério da Agricultura da Ucrânia divulgou que a queda nas exportações de grãos, desde o início da guerra, já representa uma perda de US\$ 1,5 bilhão para o país.

Dados do governo apontam que antes da ofensiva russa, a Ucrânia exportava cinco milhões de toneladas por mês de produtos agrícolas pelos portos de Odessa e Nikolaev, que estão bloqueados. Atualmente, as exportações de cereais são estimadas em 0,5 milhão de toneladas e as rotas alternativas de escoamento são os portos fluviais do Danúbio e rodovias, segundo o vice-ministro da Agricultura, Taras Vysotsky.

Antes do conflito, os produtos agrícolas representavam 41% das exportações totais da Ucrânia, o terceiro maior produtor mundial de cevada, e em quarto e quinto lugar nas exportações de aveia e milho, respectivamente. O vice-ministro destacou que a via fluvial tem uma capacidade muito limitada, porém, por vias férreas, a Ucrânia consegue exportar 30 mil toneladas de cereais por dia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/04/2022

AS PRINCIPAIS EXPORTAÇÕES DA UCRÂNIA

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Ucrânia já havia exportado 42,5 milhões de toneladas de grãos na temporada 2021/22 até o início da guerra. Desse total, são 17,85 milhões de toneladas de trigo, 5,57 milhões de toneladas de cevada e 18,68 milhões de toneladas de milho. As informações são do Ministério da Agricultura da Ucrânia.

Segundo dados de 2019, do Observatório de Complexidade Econômica, além do milho (9,64%), as principais exportações da Ucrânia, considerada como o celeiro de produção de grãos, são óleo de girassol (7,57%), minério de ferro (6,79%) e trigo (6,27%).

Naquele ano, os principais compradores do milho ucraniano foram China (16,4%), Holanda (14,6%) e Espanha (13,7%). Já no caso do óleo de girassol, a Índia foi o principal país importador do produto, comprando 37,6% da produção, seguida de China (15,8%) e Espanha (8,09%).

No caso do minério de ferro, a China também aparece no topo, sendo responsável por comprar 38,3%, seguida da República Tcheca (12,5%) e Polônia (11,7%). Por fim, o trigo ucraniano é exportado em maior parte para o Egito (22%), Indonésia (19,4%) e Filipinas (7,79%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/04/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO DO BRASIL DEVE CAIR 28% NA SAFRA 2021/22

Informação: *FORBES* (11 de abril de 2022)



As exportações de algodão do Brasil devem alcançar 1,742 milhão de toneladas da pluma no ano comercial de 2021/22 – Foto: Lucas Ninno / Gettyimages

As exportações de algodão do Brasil devem alcançar 1,742 milhão de toneladas da pluma no ano comercial de 2021/22 (julho-junho), cerca de 28% abaixo do recorde visto no ciclo anterior, disse ontem a Anea (Associação Nacional dos Exportadores de Algodão), em um cenário de menor oferta para embarque.

O presidente da entidade, Miguel Faus, disse à Reuters que o produto que está sendo exportado é proveniente de uma safra de 2,36 milhões de toneladas.

“A queda de 2021/22 se deve a uma safra menor. Na anterior, a produção foi de 3 milhões de toneladas, por isso foi possível exportar 2,414 milhões”, afirmou.

Para a temporada 2022/23 que terá início em julho, a expectativa é de recuperação dos embarques, já que a demanda segue aquecida e a produção em desenvolvimento nos campos pode alcançar 2,85 milhões de toneladas, estimou o executivo.

No entanto, o setor está apreensivo com os desdobramentos da pandemia na China, principal importador de algodão do mundo, por possível risco sobre a logística do país.

“Já havia um problema logístico decorrente do excesso de demanda no mundo e depois pela pandemia, mas que vinha nos afetando menos nesta temporada... Para complicar, a China está em um novo lockdown e, dependendo da extensão, pode haver impacto ainda sobre os embarques do ciclo atual.”

A China é o principal destino das exportações brasileiras da fibra (30,2%), seguida por Vietnã (16,7%), Turquia (13,2%), Paquistão (11,2%) e Bangladesh (10,6%), segundo a Anea.

Um ponto positivo para os exportadores do Brasil, segundo Faus, é a pulverização de compradores. Apesar da importância do mercado chinês, a fatia de 30% é vista como “saudável”, pois não indica um elevado patamar de dependência.

INSUMOS

Em relação ao planejamento da safra que começará a ser plantada em dezembro, o presidente da Anea destaca a preocupação com a oferta e preços dos insumos, com destaque para os elevados custos com fertilizantes motivados pela guerra na Ucrânia.

“Os grandes produtores já compraram, fechando os preços e prazos para suas necessidades... Mas mesmo quem fechou, precisamos ver se vai receber”, afirmou.

A Rússia é o maior fornecedor de fertilizantes aos brasileiros, que importam cerca de 85% de seu consumo.

Ele disse que o objetivo é não diminuir área de plantio, pois os preços internacionais estão muito atrativos, mas ainda é cedo para cravar que a área será mantida. “A gente espera que não haja diminuição de área, mas pode acontecer.”

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

Data: 11/04/2022

PREÇOS DE ALIMENTOS BATEM RECORDE EM MARÇO, DIZ AGÊNCIA DA ONU

Informação: FORBES (11 de abril de 2022)



O índice de preços de alimentos da FAO teve uma média de 159,3 pontos no mês passado, contra 141,4 pontos em fevereiro – Foto: Ajeng Dinar Ulfiana/Reuters

Os preços mundiais de alimentos saltaram quase 13% em março para um novo recorde, com a guerra na Ucrânia causando turbulência nos mercados de grãos básicos e de óleos comestíveis, disse a agência de alimentos da ONU hoje (08).

O índice de preços de alimentos da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), que acompanha as commodities alimentares mais comercializadas globalmente, teve uma média de 159,3 pontos no mês passado, contra 141,4 pontos em fevereiro, segundo dado revisado para cima.

O número de fevereiro foi inicialmente reportado em 140,7, o que já era então um recorde.

A Rússia e a Ucrânia são grandes exportadores de trigo, milho, cevada e óleo de girassol pelo Mar Negro, e a invasão de Moscou ao seu vizinho, que já dura seis semanas, interrompeu as exportações ucranianas.

A FAO disse no mês passado que os preços de alimentos e rações podem subir até 20% como resultado do conflito na Ucrânia, aumentando o risco de aumento da desnutrição.

O índice de preços de cereais da agência subiu 17% em março para um nível recorde, enquanto o índice de óleo vegetal subiu 23%, também registrando sua maior leitura até agora, disse a FAO.

A interrupção no fornecimento de colheitas da região do Mar Negro exacerbou os aumentos de preços de commodities alimentares, que já estavam em alta de 10 anos no índice da FAO antes da guerra na Ucrânia devido a problemas de colheita global.

Os preços do açúcar e dos laticínios também subiram acentuadamente no mês passado, disse a FAO.

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

Data: 11/04/2022

CERCA DE MIL MARINHEIROS ESTÃO BLOQUEADOS EM PORTOS UCRANIANOS

Informação: GZH Mundo (11 de abril de 2022)

Duas agências das Nações Unidas pediram nesta sexta-feira (8) uma ação urgente para ajudar cerca de mil marinheiros que encontram-se bloqueados nos portos ucranianos desde o início da invasão russa.

A Organização Internacional para as Migrações (OIM) estimou que pelo menos mil marinheiros encontram-se nessa situação concentrados sobre tudo na zona do mar de Azov e no estratégico porto de Mariupol, uma cidade fortemente assediada pelos russos.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a OIM consideram que mais de cem navios mercantes estão bloqueados na Ucrânia e nas águas dos países vizinhos.

Os dirigentes destas duas organizações enviaram uma carta conjunta às autoridades da Agência da ONU para os Refugiados (Acnur), ao Comitê Internacional da Cruz Vermelha (CICV) e ao Médicos Sem Fronteiras (MSF) para expressar sua preocupação com o destino desses marinheiros.

“Além do risco de bombardeios, muitos dos barcos sofrem agora com problemas de comida, combustível, água potável e outros suprimentos essenciais. A situação dos marinheiros de muitos países é cada vez mais insustentável, o que representa risco para sua saúde e bem-estar”, escreveram a OIT e OIM na carta.

As duas organizações pedem que a Acnur, o CIVC e o MSF “tomem medidas urgentes” para abastecer os barcos nessa situação.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 11/04/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

CARAMURU ALIMENTOS FAZ ARRENDAMENTO DE ÁREA DO PORTO DE SANTANA E IRÁ INVESTIR R\$ 53,9 MILHÕES EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA PARA O ESCOAMENTO DE CARGAS, COMO A SOJA, NO LOCAL

Por Ruth Rodrigues



Os investimentos de R\$ 53,9 milhões da Caramuru Alimentos irão viabilizar uma infraestrutura de qualidade para o escoamento de cargas como a proteína de soja na área do Porto de Santana que passou pelo processo de arrendamento

A companhia Caramuru Alimentos realizou o arrendamento da área MCP02, localizada no Porto de Santana, e comentou sobre o feito durante a última quinta-feira, (07/04). Essa é uma jogada da companhia para diversificar os modais utilizados no escoamento de suas cargas, como a soja e, com a compra da área, a empresa também anunciou um plano de investimentos milionário em obras de infraestrutura no local.

Um evento realizado pelo Ministério da Infraestrutura realizado na B3, em São Paulo, durante o final de 2021, viabilizou a assinatura do contrato de arrendamento por 25 anos da área MCP02, de 3,18 mil metros quadrados, do Porto de Santana, no Amapá, por parte da companhia Caramuru Alimentos, que agora detém o controle do local para realizar o escoamento de cargas como a proteína de soja, com foco na exportação dos produtos para o mercado europeu.



Max Miranda
@MaxMiranda



A Caramuru Alimentos, uma das maiores empresas do agronegócio brasileiro, oficializou na Bolsa de Valores de São Paulo, a assinatura do contrato de arrendamento por 25 anos de uma área de 3,18 mil m² do Porto de Santana, arrematado em leilão realizado em agosto 2021.

10:57 PM · 4 de abr de 2022



[Leia a conversa completa no Twitter](#)



Responder



Compartilhar

O Porto de Santana é conhecido pelas suas operações de movimentação de alimentos, com foco na exportação de proteína de soja para o mercado europeu, e, por isso, o investimento da companhia Caramuru Alimentos vai de encontro às necessidades da empresa. Assim, o arrendamento da área no porto irá viabilizar a substituição de um modal 100% rodoviário de Sorriso (MT) até Santos (SP), um total de 2,1 mil quilômetros, garantindo novas soluções de transporte e logística para o escoamento da produção da empresa.

Área MCP02 agora é administrada pela companhia Caramuru Alimentos, após o arrendamento realizado em um evento

para leilão de áreas do Porto de Santana

Agora, a rota de escoamento de cargas da Caramuru Alimentos contará com uma significativa mudança e uma diversificação muito maior dos modais de transporte utilizados no processo. Dessa forma, de Sorriso até Itaituba (PA), trecho de 1,1 mil quilômetros, o escoamento ainda será realizado por rodovia, enquanto de Itaituba até Santana por hidrovia, num trecho de 850 quilômetros. Com isso, os custos no transporte desses produtos é reduzido significativamente e a Caramuru Alimentos poderá investir em outros segmentos da empresa para expandir a sua presença no mercado nacional.

Caramuru Alimentos irá realizar investimentos milionários em obras de infraestrutura no Porto de Santana após arrendamento de área para escoamento de cargas

Como forma de garantir mais eficiência e qualidade no escoamento de cargas na nova área do Porto de Santana que faz parte da empresa após o arrendamento, a Caramuru Alimentos está com um plano de investimentos no local. Assim, serão aplicados cerca de R\$ 53,9 milhões para a realização de obras de infraestrutura durante os próximos dois anos, viabilizando assim melhorias necessárias na área para uma melhor operação com os produtos transportados pela empresa.

Com isso, Alberto Borges de Souza, acionista e membro do comitê estratégico da Caramuru Alimentos, comentou que “A Caramuru traz, no DNA, investimentos robustos em infraestrutura e logística. E, nessa linha e com o espírito inovador, que têm servido de energia para a empresa, é que foram investidos na “Saída Norte” (Itaituba-PA e Santana-AP), para escoamento do SPC. E a celebração do contrato foi mais uma conquista para a empresa e para o agronegócio nacional, com foco nas práticas ESG que permeiam todas as nossas decisões”.

A empresa também irá viabilizar a disponibilização de novas oportunidades de emprego para os moradores da região ao longo dos dois anos que serão utilizados para a realização das obras de infraestrutura e, com isso, irá colaborar com o desenvolvimento socioeconômico do estado.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 11/04/2022

PRESIDÊNCIA DA PRUMO LOGÍSTICA, QUE COMANDA O PORTO DO AÇU, É ALTERADA PARA FOCAR EM NOVOS PROJETOS DE ENERGIAS RENOVÁVEIS, ESPECIALMENTE A ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Por Ruth Rodrigues



Offshore ao longo dos próximos anos.

O Porto do Açu possui um alto potencial para a produção de Energia Eólica Offshore e, com a entrada do novo presidente na Prumo Logística, os projetos de energias renováveis serão a principal aposta da administração para a expansão do complexo

Nessa última quinta-feira, (07/04), a presidência da Prumo Logística, empresa que administra o Porto do Açu, foi alterada para focar em novos rumos para o local. Assim, o complexo terá agora projetos voltados para a produção de energias renováveis e irá aproveitar o seu grande potencial na geração de Energia Eólica

Porto do Açu agora conta com presidente focado em energias renováveis, que irá investir nos projetos dentro desse segmento para expandir a produção energética no porto

A Prumo Logística está cada vez mais imersa dentro do mercado das energias renováveis e busca novos empreendimentos nas suas administrações, incluindo o relevante Porto do Açu, localizado no estado do Rio de Janeiro. Assim, a empresa anunciou que o executivo do setor de petróleo Tadeu Fraga deixa a presidência e entrega o cargo à Rogério Zampronha, executivo que possui um grande portfólio dentro do segmento das energias renováveis e poderá focar nessa iniciativa no porto.

Dessa forma, a companhia vai aproveitar a experiência do novo presidente no apoio à exploração e produção de petróleo e gás para apoiar o desenvolvimento da geração de energia eólica em alto-mar (offshore). O Porto do Açu já conta com uma grande relevância no mercado do petróleo e gás, sendo responsável no ano de 2021 pela exportação de mais de 125 milhões de barris de petróleo em 2021, cerca de 30% do volume exportado pelo país, mas agora pretende investir em uma diversificação maior da produção energética no local, com foco nas energias renováveis.

O local conta atualmente com quase 100 mil metros quadrados disponíveis para o desenvolvimento de novos empreendimentos dentro do segmento das energias renováveis e a nova presidência da Prumo Logística pretende iniciar os investimentos no setor ainda neste ano de 2022. Dessa forma, a companhia iniciou o licenciamento necessário para desenvolver projetos de eólica offshore que somam 2,1 gigawatts (GW) de capacidade na área marítima do porto, além de 220 megawatts (MW) de geração solar terrestre.

Novo presidente da Prumo Logística comenta sobre futuros projetos de energias renováveis que serão realizados dentro do Porto do Açu nos próximos anos

O novo presidente da Prumo Logística, Rogério Zampronha, deixou recentemente a presidência da Omega Desenvolvimento, empresa de energia eólica, solar e pequenas centrais hidrelétricas e, dessa forma, possui um grande conhecimento na administração do segmento das energias renováveis.

Assim, ele comentou sobre os projetos futuros dentro do setor, como um hub de energias renováveis e novas parcerias voltadas para a produção de Energia Eólica Offshore, como forma de garantir uma diversificação ainda maior da matriz energética do Porto do Açu, bem como expandir as suas operações com energias de fontes renováveis.

Dessa forma, Rogério Zampronha ressaltou a relevância do desenvolvimento do hub de energias renováveis no Porto do Açu e afirmou que “Queremos atrair fabricantes e funcionar como uma base logística para os projetos de eólica offshore que estão a um raio de 250 quilômetros do porto. Há mais ou menos 12 GW [gigawatts] de projetos eólica offshore em licenciamento que estão a esse raio e que precisam de uma base logística para operar”.

Por fim, ele afirmou também que os projetos de Energia Eólica Offshore serão priorizados ao longo dos próximos anos, mas que ainda é necessário uma regulamentação do Governo Federal e, por isso, o Porto do Açú deverá iniciar essa produção somente dentro de cinco ou seis anos.

Fonte: *Naval Porto Estaleiro*

Data: 11/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

CONTA DE LUZ NÃO TERÁ TAXA EXTRA ATÉ O FIM DO ANO, PREVÊ ONS

Órgão que opera o sistema elétrico diz que menos térmicas serão acionadas e que reservatórios de Sudeste e Centro-Oeste 'estão no melhor nível desde 2012'

Por *Bruno Rosa*



Prédios iluminados: Bandeira verde deve permanecer até o fim do ano Foto: *Laura Marques / Agência O Globo*

RIO — A expectativa é que o Brasil tenha bandeira tarifária verde, sem cobrança extra na conta de luz, até o fim deste ano. A avaliação é do diretor-presidente do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Luiz Carlos Ciochi.

Hoje, está em vigor a bandeira Escassez Hídrica, que acrescenta custo de R\$ 14,20 a

cada 100 quilowatts-hora consumidos.

Essa taxa foi criada no ano passado para compensar os custos maiores das usinas térmicas que tiveram de entrar em operação devido aos baixos volumes dos reservatórios das hidrelétricas. Além de poluente, a energia térmica é mais cara.

A bandeira ficaria vigente até 31 de abril, mas o presidente Jair Bolsonaro anunciou na semana passada que ela terminaria em 16 de abril e que seria substituída pela bandeira verde com um alívio de cerca de 20% nas contas de luz.

No entanto, especialistas dizem que, sem a sobretaxa, o alívio na conta de luz será menor que o prometido por Bolsonaro e não deve durar muito.

Em coletiva de imprensa por teleconferência, Ciochi disse que não há expectativa de acionar as usinas termelétricas fora da chamada ordem do mérito até o fim de 2022.

Térmicas apenas em setembro e outubro

Segundo ele, serão despachados 4 mil megawatts de térmicas que são inflexíveis, despachadas na base (ou seja, dentro da ordem de mérito, que estabelece uma hierarquia de acionamento das térmicas, começando da fonte mais barata até a cara).

Na média do ano, serão entre 5 mil e 6 mil megawatts de térmicas. No ano passado, foram 20 mil megawatts de térmicas em alguns momentos, lembrou ele.



— Estamos no melhor nível de reservatórios do Sudeste e Centro-Oeste desde 2012. No Norte e Nordeste, os níveis estão quase em 100%. No Sul, as usinas estão se recuperando. A expectativa é não ter bandeira até o fim do ano. Só vamos ter o despacho dentro da ordem do mérito. Alguma coisa vamos precisar só em setembro e outubro e, mesmo assim, dentro da ordem do mérito — disse Ciocchi.

Os reservatórios do Sudeste/Centro-oeste representam 70% de toda a capacidade de armazenamento do país. Segundo ele, será poupada água em alguns reservatórios ao longo do ano nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste por conta da entrada em operação das térmicas a partir de maio deste ano com o leilão emergencial que foi feito ano passado.

— Vamos respeitar os contratos que são de três anos. E conseguindo reter água nos reservatórios vamos dar maior resistência ao setor elétrico.

Ao destacar que, embora o país comece a entrar no período seco no mês que vem, o ONS espera uma situação mais confortável do ponto de vista dos reservatórios, mas disse que não compensa acionar ainda mais as térmicas e poupar ainda mais água por causa do custo.

— Será um custo alto para a sociedade acionar mais as térmicas. Caso venha uma chuva muito alta, será necessário verter água.

Especialistas dizem que cenário não é garantido

Clarice Ferraz, diretora do Instituto Ilumina, vê com ressalvas a previsão do ONS de que vai manter bandeira verde ao longo de todo ano de 2022.

Segundo ela, não há como garantir que não haverá necessidade de despachar as usinas fora da ordem do mérito (quando são acionadas as mais caras como as movidas a óleo diesel). Segundo ela, há grandes chances de a previsão ter motivos políticos.

— A gente teve um pouco mais de alívio com as térmicas inflexíveis, mas se tivermos uma seca maior não será suficiente. Nesse caso, como seria feito? Um novo empréstimo para manter a bandeira verde artificialmente? O ONS não tem como garantir que vai manter a bandeira verde o ano todo.

Segundo Clarice, apesar da indefinição de padrão do clima, a cada ano, na média, o clima se torna mais quente e mais seco.

— O sistema é estressado nessas duas pontas, com menos água e maior demanda.

Eduardo Faria, sócio diretor da Mercurio Trading, uma das empresas da Mercurio Partners, diz que, com o fim do despacho térmico fora da ordem de mérito, a tendência é que a energia gerada seja de fato mais barata, diminuindo a necessidade de bandeiras mais caras.

— Porém, em compensação, a utilização da água sem a incorporação de critérios mais rigorosos para preservação dos níveis dos reservatórios pode levar a uma necessidade de térmicas no futuro. Em breve entraremos no período seco, e apesar de termos um armazenamento de água confortável, é preciso utilizar os reservatórios de forma racional para não chegarmos ao fim do período seco dependendo de um bom período úmido.

Apesar da cautela, o especialista diz que a redução da necessidade de usinas térmicas é nítida. Ele citou o caso de Sobradinho, por exemplo, que atingiu 100% do volume útil esse mês. O subsistema Sul, entretanto, ainda está se recuperando, com um pouco mais de 50% do armazenamento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/04/2022

RECEITA COM ROYALTIES DO PETRÓLEO DISPARA E TURBINA CAIXAS DE GOVERNOS COM R\$ 118,7 BI NO ANO ELEITORAL

Disparada dos preços internacionais puxam novo recorde em receitas do setor no país. Alta do dólar e expansão da produção do pré-sal também ajudam

Por *Carolina Nalin*



Maricá, na Região dos Lagos do Estado do Rio, é a campeã em recebimento de royalties entre as prefeituras do país Foto: Luís Alvarenga / Agência O Globo

RIO - A disparada dos preços internacionais do petróleo reforça os cofres públicos no ano eleitoral. Depois de bater recorde em 2021, avançando 65% em relação ao ano anterior, a arrecadação de União, estados e municípios com royalties e participações especiais da produção de petróleo e gás no país deve terminar o ano com um novo salto de nada menos do que 58,9%, para R\$ 118,7 bilhões, segundo projeção da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Em janeiro, a previsão era de quase R\$ 77 bilhões no ano. A revisão reflete a aceleração da trajetória de alta do barril no mercado internacional provocada pela eclosão da guerra na Ucrânia no fim de fevereiro e as sanções impostas à Rússia, que é um dos maiores produtores do mundo.

Também influenciam a conta o dólar ainda alto e a expansão da produção nos campos de alta produtividade do pré-sal na Bacia de Santos.



Plataforma da Petrobras em campo do pré-sal, na Bacia de Santos Foto: Divulgação / Petrobras

Especialistas alertam para o risco de o calendário eleitoral impedir a aplicação dessa “gordura extra” em investimentos de longo prazo como saúde, saneamento, educação e meio ambiente, como prevê a lei.

A receita dos royalties (cujas alíquotas em contratos variam de 5% a 15% do valor da produção mensal) e participações especiais (contribuições extras trimestrais com alíquotas progressivas para campos de grande volume de produção) tem sido turbinada pelo dólar alto e pela valorização do petróleo desde a retomada da economia global no ano passado, após o baque da Covid-19.

Em março deste ano, o barril do tipo Brent bateu US\$ 139, a maior cotação desde 2008. Apesar do recuo nas últimas semanas, ainda acumula um salto de mais de 30% neste ano. Na sexta-feira passada, o contrato futuro do Brent terminou o dia em US\$ 102,78.

RJ fica com a maior parte

A expectativa é que os preços do petróleo continuem altos durante o ano, o que encarece os combustíveis, mas favorece principalmente estados e municípios, que ficam com cerca de 60% dos royalties.

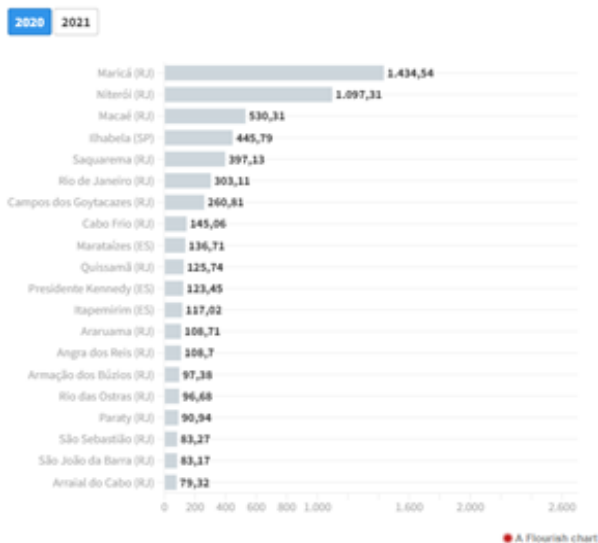
Governadores e prefeitos de Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo são os mais beneficiados por concentrarem a maior parte da produção no mar.

A tendência é que cidades como as fluminenses Maricá, Niterói e Macaé, a paulista Ilhabela e a capixaba Presidente Kennedy se mantenham na liderança dessa arrecadação, com a manutenção em vigor do sistema que privilegia os entes federativos produtores.

Uma lei aprovada no Congresso para alterar essa distribuição segue suspensa à espera de uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF).

O aumento na receita do petróleo

Em R\$ milhões

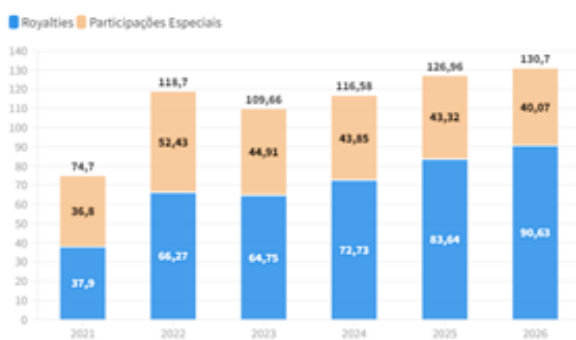


Segundo dados da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), somente a receita dos municípios fluminenses com royalties cresceu 66% em 2021, somando R\$ 8,6 bilhões, a quinta alta consecutiva.

Alguns municípios do estado também receberam participações especiais, totalizando R\$ 2,9 bilhões. Mais otimista que a ANP, a Firjan prevê que a arrecadação de royalties no país cresça 83% este ano, considerando a cotação do barril em US\$ 115 e a do dólar em R\$ 4,92.

Estimativas a nível Brasil para os próximos anos

Em R\$ bilhões



Fonte: ANP e Info Royalties. Nas estimativas para 2022 e os próximos anos, a ANP considerou a cotação do barril do petróleo a US\$ 105,22 este ano e a US\$ 88,98 nos seguintes. No caso do dólar, a estimativa é de uma cotação de R\$ 5,28 este ano, R\$ 5,27 em 2023 e R\$ 5,18 nos anos seguintes.

— Hoje, o Rio responde por cerca de 80% do total de petróleo produzido no país. E esse percentual só tende a crescer porque as principais oportunidades de expansão da produção estão localizadas em águas fluminenses — diz Fernando Montera, coordenador de Conteúdo de Petróleo, Gás e Naval da Firjan.

Especialistas em contas públicas concordam que o prolongamento do conflito entre Rússia e Ucrânia ainda pode levar as cotações do petróleo a níveis mais altos ou mantê-las pressionadas por mais tempo, resultando numa receita ainda maior que o previsto para este ano.

causa da pressão do calendário eleitoral para elevar despesas de custeio.

No entanto, alertam para o risco de gestores usarem mal os recursos extras por

Royalties foram criados para financiar investimentos e políticas de longo prazo capazes de promover desenvolvimento sustentável para um futuro sem o petróleo, mas são recorrentes as manobras fiscais para gastos correntes e isenção de impostos.

— É preciso que as amarras da Lei de Responsabilidade Fiscal e da lei eleitoral sejam ainda mais destacadas para evitar gastos e renúncias permanentes em cima de uma receita temporária — diz Vilma Pinto, diretora da Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado Federal.

Istvan Kaznar, professor da Ebape/FGV, alerta para a falta de expertise dentro das secretarias de fazenda para alocar os royalties em planejamentos estratégicos de cinco, dez anos.



Ele destaca que desequilíbrios financeiros constantes levam prefeitos, que funcionam como os principais cabos eleitorais em anos de eleições para presidente e governadores, a direcionarem royalties para o custeio da máquina pública.

Apelo eleitoral

Os impactos da pandemia tendem a reforçar o apelo de gastos eleitoreiros com o aumento das demandas sociais imediatas.

— Há administrações sérias, mas infelizmente muitos entes federativos usam royalties para criar cabides de empregos — observa Kaznar.

Rodrigo Lira, professor da Universidade Cândido Mendes (Ucam), concorda:

— O município acaba alocando essa renda oriunda do petróleo em custeio e isso é agravado pela gramática da política brasileira. Em ano de eleição, então, imagina. Se não tiver regramento, acaba sendo revertido para aumento de salários e algumas políticas de custeio que depois o município não vai conseguir manter.

O risco de continuidade das ações é real, já que a festa da multiplicação dos royalties tem data para acabar. Em 2023, a ANP prevê uma queda de 7,62% na receita total de royalties e participações especiais. E, a partir de 2024, a expansão deve retomar ritmo bem mais moderado.

— Hoje o preço do petróleo está num patamar histórico, mas, a partir de 2023, pode cair, e com um real mais valorizado do que as médias de 2021 e 2022. Tudo isso pode jogar contra, e a tendência é que a arrecadação deste ano não se repita — diz Edmar Almeida, professor do Instituto de Energia da PUC-Rio.

Para Fernando Montera, da Firjan, os municípios impactados pela bonança dos royalties precisam aprender a se preparar para os desafios que também são trazidos pela indústria do petróleo, como riscos ambientais advindos da exploração, bem como com a atração de migrantes, que aumenta a demanda por serviços públicos:

— É importante pensar que (o petróleo) é um recurso finito e variável. Hoje, o preço está alto, amanhã pode estar baixo, e a responsabilidade na utilização do recurso tem que levar em consideração essa realidade.

Plano de futuro

Rodrigo Lira, da Ucam, enfatiza a necessidade de os municípios descobrirem sua vocação e usar os recursos do petróleo para estimular alternativas econômicas:

— Todo o investimento precisa ser antecedido de um diagnóstico para que se entenda quais seriam as vocações dessa cidade, para então fomentar o desenvolvimento dessas atividades. Atento a essa projeção de arrecadação, o olhar do governante precisa ser no desenvolvimento econômico da cidade e não em situações pontuais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/04/2022

PETRÓLEO CAI ABAIXO DE US\$ 100 COM AVANÇO DA COVID NA CHINA

Preços encostam em patamar pré-guerra na Ucrânia. Mesmo com sanções, não há sinais de queda na venda do petróleo russo

O Globo



Uma bomba de óleo da IPC Petroleum France é vista ao pôr do sol fora de Sommesous, perto de Reims, França Foto: PASCAL ROSSIGNOL / REUTERS

NOVA YORK — As cotações do petróleo caíram ao menor patamar em seis semanas em meio a temores de que o crescimento do número de casos de Covid na China leve a uma queda na demanda do maior importador de óleo do mundo.

O preço do contrato para junho do petróleo tipo Brent caiu 4,2%, negociado a US\$ 98,48, o barril.

Já o preço do contrato para maio do petróleo tipo WTI cedeu 4,04%, cotado a US\$ 94,29, o barril.

Foi o fechamento mais baixo para o Brent desde 16 de março enquanto o WTI atingiu o menor valor desde 25 de fevereiro.

O número de casos de Covid em Xangai bateu o recorde de 26 mil novos registros no domingo, e a metrópole de Guangzhou também começou a implementar uma série de novas restrições a circulação de pessoas.

O surto de Covid levou a filas em portos da China e forçou algumas refinarias do país a reduzirem seu ritmo de produção.

– São as más notícias na China que estão pesando nos preços (do petróleo). Os lockdowns estão reduzindo a demanda por petróleo na segunda maior economia do mundo e não devem ser suspensos nem tão cedo – avalia Barbara Lambrecht, analista do Commerzbank AG.

Apesar das sanções dos países ocidentais ao petróleo russo, não há sinais de que os embarques de óleo pela Rússia tenham caído de forma consistente. Pelo contrário, nas últimas semanas, houve um aumento das vendas.

Dados levantados pela agência Bloomberg mostram que as exportações de óleo cru da Rússia na semana encerrada em 8 de abril alcançaram a média de 4 milhões de barris diários, o maior patamar já visto este ano. Foi a segunda semana seguida de alta, após uma queda nas vendas logo após a invasão da Ucrânia, em 24 de fevereiro.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/04/2022

ARRECADAÇÃO DE ROYALTIES DO PETRÓLEO DEVE SUPERAR R\$ 118 BI E BATER NOVO RECORDE EM 2022

Disparada dos preços internacionais puxam novo recorde em receitas do setor no país. Alta do dólar e expansão da produção do pré-sal também ajudam

Por Carolina Nalin



Plataforma da Petrobras em campo do pré-sal, na Bacia de Santos Foto: Divulgação / Petrobras

RIO - A disparada dos preços internacionais do petróleo vai reforçar os caixas dos governos no ano eleitoral. Depois de bater recorde em 2021, avançando 65% em relação ao ano anterior, a arrecadação de União, estados e municípios

com royalties e participações especiais da produção de petróleo e gás no país deve terminar o ano com um novo salto de nada menos do que 58,9%, para R\$ 118,7 bilhões, segundo projeção da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Em janeiro, a previsão era de quase R\$ 77 bilhões no ano. A revisão reflete a aceleração da trajetória de alta do barril no mercado internacional provocada pela eclosão da guerra na Ucrânia no fim de fevereiro e as sanções impostas à Rússia, que é um dos maiores produtores do mundo.

Também influenciam a conta o dólar ainda alto e a expansão da produção nos campos de alta produtividade do pré-sal na Bacia de Santos.

Especialistas alertam para o risco de o calendário eleitoral impedir a aplicação dessa “gordura extra” em investimentos de longo prazo como saúde, saneamento, educação e meio ambiente, como prevê a lei. Entenda a escalada da arrecadação, como o dinheiro é dividido e quais as cidades que mais são beneficiadas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/04/2022

RISCO GLOBAL MUDA COM GUERRA NA UCRÂNIA E TURBULÊNCIAS NA CHINA, E BRASIL GANHA ESPAÇO NO RADAR DO CAPITAL ESTRANGEIRO

Com sanções econômicas inéditas impostas à Rússia, aperto regulatório e ‘lockdown’ na China, investidores desviam recursos e mercado brasileiro fica atrativo, mas o cenário pode mudar logo

Por Marcelo Mota



Alfa Bank, o maior banco privado da Rússia
Foto: NATALIA KOLESNIKOVA / AFP

SÃO PAULO — Basta um navio entalar no Canal de Suez, importante corredor para os navios de contêineres, e a logística internacional dá um nó. Com a movimentação de dinheiro não funciona assim. Se algo obstrui o fluxo de capitais em uma parte do globo, ele logo encontra uma nova rota para seguir adiante, como um rio.

Foi o que aconteceu com a eclosão da guerra na Ucrânia. Com o alcance sem precedentes das sanções econômicas impostas pelo Ocidente à Rússia — um destino importante de investimentos entre países emergentes até invadir a nação vizinha — muitos bilhões fizeram um desvio.

Boa parte desses recursos veio aportar no Brasil, que, a essa altura dos acontecimentos, despontava como a alternativa menos problemática. Os efeitos logo se fizeram sentir no preço do mercado financeiro brasileiro. Ações e o real se valorizaram com maior entrada de dólares, mas especialistas alertam que essa janela pode se fechar logo.

— As ações de empresas do Brasil, muitas delas ligadas a commodities agrícolas e energéticas, se mostraram atraentes — diz o professor de economia internacional do Insper Roberto Dumas Damas.

Crise dos chips

Juros em alta ajudaram a tornar títulos brasileiros mais vantajosos. Junto com as cotações recordes na Bolsa, mesmo com abalos pontuais na governança de empresas de primeira linha como a Petrobras, o real também se valorizou perante o dólar. Do pico neste ano, registrado ainda na primeira semana de janeiro, a cotação da moeda americana no Brasil cedeu mais de 17%.



Com experiência de três décadas no mercado financeiro global e atuação direta no asiático, Damas traça a rota que o capital cumpriu em busca de um novo porto enquanto a Rússia deixava de ser uma opção. Junto com ela, todo o Leste Europeu foi praticamente riscado do mapa dos gestores de fundos voltados a emergentes fugindo de riscos.

Nas Américas, Chile e Colômbia seriam opções atraentes se seus mercados comportassem as somas envolvidas nas movimentações desses fundos globais sem gerar desequilíbrio nos preços.

O México seria um concorrente de peso para o Brasil na disputa por esses bilhões, mas, com uma economia calcada na montagem de produtos industriais a partir de componentes vindos de outras partes do mundo, Damas crê que a crise de desabastecimento global de insumos fabris tão essenciais quanto chips tenha melindrado os donos do dinheiro.

Risco Taiwan

Isso remete à China, onde lockdowns sucessivos desde o surgimento da Covid afetam não só países dependentes do seu fornecimento como também afugentam investidores interessados em multiplicar seus recursos na esteira da pujança da segunda maior economia do planeta.

Citando a escalada de interferência regulatória na dinâmica dos negócios e o elevado grau de incerteza quanto ao desenrolar das relações da China com o Ocidente, sobretudo se Pequim avançar sobre Taiwan como Moscou marchou sobre a Ucrânia, o banco suíço Julius Baer distribuiu um relatório especial sobre os riscos da economia chinesa a seus clientes nesta semana.

No texto, a instituição diz que investir na China ainda é possível, mas que seus ativos deixam de compor o núcleo essencial à diversificação de uma carteira global.

Se esse cenário fez com que o Brasil figurasse como uma alternativa conveniente neste momento, o país não chega a ser “a bola da vez”, como se diz comumente no mercado, muito menos pode ser considerado um porto seguro para gestores internacionais de recursos.

Para manter aqui todo o dinheiro que ingressou neste início de ano, o país tem muito o que provar, na opinião do diretor de Produtos e Soluções para as Américas do banco Julius Baer, Esteban Polidura.

— A questão é se taxas de juros tão altas irão de fato conter a inflação e se não afetarão ainda mais o crescimento econômico — questiona ele, que concorda que a conjuntura geopolítica favoreceu momentaneamente o Brasil.

Damas teme que a maré comece a virar em meados de junho. É a época em que gestores fecham contas anuais e, para se assegurar do cumprimento de metas, tendem a vender papéis para realizar lucros.

— O cara já ganhou 20% em dólar e pensa: eu já fiz meu ano — diz o professor do Insper, referindo-se à valorização das aplicações no mercado brasileiro neste início de 2022.

Ele teme que ao menos boa parte desse capital que entrou recentemente no país bata em retirada em direção à segurança dos títulos do Tesouro americano, que sinalizam juros mais altos à frente para combater a inflação também acentuada nos EUA.

Saúde e alimentos

Permanecer no Brasil e pagar para viver as fortes emoções prometidas por um processo eleitoral polarizado não parece sedutor para o investidor estrangeiro. Se houver mesmo uma revoada, as cotações na Bolsa brasileira tendem a devolver ao menos boa parte dos ganhos, enquanto o dólar voltaria a subir, levando a inflação a reboque.

Mas há também quem acredite que esse refluxo não acontecerá, ao menos não na intensidade da entrada.

Para o vice-presidente de Negócios de Atacado do Banco do Brasil, João Carlos Pecego, o desvio no curso da liquidez global provocado pela guerra na Ucrânia se soma a uma mudança definitiva na escala de prioridades provocada pela Covid.

— A pandemia deixou claro que a civilização busca essencialmente duas coisas: saúde e alimentos. E o Brasil está muito bem posicionado na produção de alimentos — diz o executivo do BB, que vê um interesse crescente de investidores no país nos últimos meses. — Nos últimos 60 dias, mais que triplicaram as reuniões com grandes empresários do exterior.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/04/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO ADMITE TER DE PAGAR R\$ 1 TRILHÃO EM DÍVIDAS POR PERDAS DA UNIÃO NA JUSTIÇA

Dados são do Ministério da Economia; esta é a primeira vez que o Executivo vê suas futuras perdas chegarem neste patamar

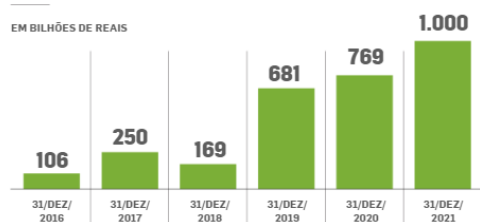
Por *Guilherme Pimenta e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - As futuras perdas prováveis de causas do governo federal na Justiça ultrapassaram pela primeira vez a cifra do trilhão. Dados do próprio Ministério da Economia mostram um impacto de R\$ 1 trilhão nas contas públicas em razão de futuras derrotas em ações que podem elevar despesas ou frustrar receitas.

Esta é a primeira vez que o Executivo vê suas futuras perdas chegarem neste patamar. No balanço publicado no ano passado, referente ao ano de 2020, o governo previa perdas de R\$ 769 bilhões. Em 2019, o valor era R\$ 681 bilhões e, em 2018, R\$ 169 bilhões.

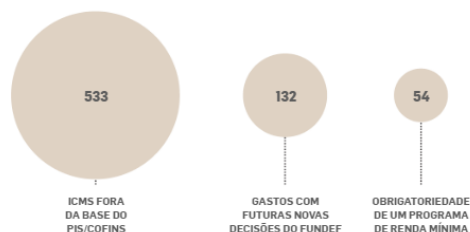
Meteoro trilionário

Perda provável da União no Judiciário (apuração no período)



Principais ações com impacto fiscal no BGU de 2021

EM BILHÕES DE REAIS



Fonte: Balanço Geral da União (2021 a 2016)

ESTADÃO #F

Os processos são classificados pelo governo em duas categorias: perda provável e possível. Eles envolvem tanto casos com potencial para resultar em pagamentos diretos pela União, os precatórios, quanto processos nos quais o governo não terá despesas diretas em caso de perda, mas que terão impacto na arrecadação futura projetada. Isso acontece, por exemplo, quando o governo não pode mais cobrar determinado imposto.

Um processo é classificado como perda provável quando abrange ações nas quais já houve alguma decisão colegiada desfavorável à União no Supremo Tribunal Federal (STF), no Superior Tribunal de Justiça (STJ) ou no Tribunal Superior do Trabalho (TST).



Guedes fala em "meteoro"

No ano passado, o ministro Paulo Guedes (Economia) classificou o montante como um “meteoro” e alegou existir uma “indústria de precatórios” no país. Com uma previsão de pagamento de R\$ 89 bilhões para pagamentos de precatórios, o que em um primeiro momento inviabilizou a ampliação do Bolsa Família, o governo conseguiu, então, aprovar junto ao congresso uma PEC que reduziu o valor dessa despesa para cerca de R\$ 45 bilhões, estabelecendo um teto anual. O valor para pagamento de precatórios em 2023 será apurado no meio do ano e, em face do expressivo aumento, é aguardado com expectativas.

O Balanço Geral da União (BGU) publicado esta semana informa que a maior parte das ações com futuras perdas são administradas pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), órgão jurídico do Ministério da Economia, responsável por defender teses do governo nos tribunais, principalmente as tributárias.

Do R\$ 1 trilhão futuro que a União prevê perder na Justiça, mais da metade se refere ao julgado do Supremo Tribunal Federal (STF) que estabeleceu que o ICMS não compõe a base de cálculo do PIS e da Cofins. O processo foi classificado como “tese do século” devido ao impacto tanto para o governo, que deixaria de arrecadar cifras bilionárias, quanto para as empresas, que por sua vez pagariam menos impostos.

Em 2020, a Receita Federal estimava que o impacto para este processo seria de R\$ 258,3 bilhões para as contas públicas. Agora, o impacto para o fisco é de R\$ 533 bilhões.

O governo também aponta uma perda de R\$ 132 bilhões em relação a precatórios que os Estados e municípios têm a receber da União relativos a decisões que envolveram o Fundef (fundo voltado à educação). Outro processo de impacto agora considerado é a decisão do Supremo que determinou a inclusão de um programa de renda mínima no orçamento da União, com impacto de R\$ 54 bilhões.

"Preocupação muito grande"

O subsecretário de Contabilidade Pública do Tesouro Nacional, Heriberto Henrique Vilela do Nascimento, disse em entrevista ao Estadão/Broadcast que os números apurados pelo órgão preocupam, o que exige uma melhor fiscalização e acompanhamento por parte do governo, principalmente em causas tributárias. “É uma preocupação muito grande. Os riscos fiscais que decisões judiciais podem provocar nas finanças públicas é um assunto extremamente relevante.”

Já o subsecretário do Planejamento Estratégico da Política Fiscal do Tesouro Nacional, David Rebelo Athayde, afirmou que o Tesouro trabalha junto com a PGFN para regulamentar o mecanismo previsto na PEC dos Precatórios para regulamentar o “encontro de contas”. O dispositivo prevê que um credor de precatório da União possa substituir o valor a receber para comprar imóveis do governo e ações de estatais. Há uma expectativa para a norma ser lançada ainda este mês.

Números

Especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast afirmam que o impacto fiscal das futuras perdas da União no Judiciário, agora estimadas em R\$ 1 trilhão, é “alarmante” e pode gerar uma bola de neve nos pagamentos dos precatórios. Além disso, destacam que a União não dá a devida transparência às metodologias de cálculo.

A economista Juliana Damasceno, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), afirma que os números são “alarmantes”, mas observa que, desta vez, o governo não pode classificá-los como um “meteoro”, já que estão cada vez mais explicitados em documentos oficiais.

Para Damasceno, o aumento exponencial do risco da União na Justiça aumenta a insegurança jurídica e aponta para uma “bola de neve” para o pagamento de despesas no futuro. “O preço de rolagem dos precatórios sobe expressivamente, pois os agentes exigem mais prêmio pelo risco sendo tomado.”

Ela também aponta que, com a cifra, cria-se um “ciclo vicioso difícil de sair sem planejamento, estratégia e seriedade”. “É preciso visão de longo prazo e uma governança equilibrada, algo que está em falta por aqui.”

Na avaliação do pesquisador e advogado tributarista Breno Vasconcelos, do Mannrich e Vasconcelos Advogados, os números de impacto fiscal apurados pela União, principalmente em processos tributários, não são tão transparentes e levantam dúvidas.

Ele destaca, por exemplo, que o impacto de meio trilhão no processo envolvendo o ICMS na base do PIS e da Cofins representa mais que o dobro do que o valor informado no ano anterior, sem explicações sobre a metodologia usada.

"Minha esperança é que a metodologia para essa nova estimativa de impacto seja disponibilizada à sociedade para que, sob escrutínio público, seja possível avaliar a confiabilidade desses números e auxiliar o poder público a garantir a sustentabilidade do orçamento."

O subsecretário Heriberto Nascimento reconhece que o impacto de meio trilhão pode ser menor, já que a Receita Federal tem feito compensações tributárias no âmbito desta tese.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/04/2022

PETROBRAS REINICIA PROCESSO DE DESINVESTIMENTO DE CAMPO DE TARTARUGA, EM SERGIPE

A produção média na unidade em 2021 foi de 222 barris de óleo leve e 4.660 m³/dia de gás; estatal detém 25% de participação no campo e a Maha Energy Brasil Ltda é a operadora, com 75%

Por Beth Moreira, O Estado de S.Paulo

A Petrobras informou nesta segunda-feira, 11, que não foi concluído o processo de venda da totalidade de sua participação no Campo de Tartaruga, localizado em águas rasas da Bacia de Sergipe-Alagoas, Estado de Sergipe. A estatal está reiniciando o processo de desinvestimento na unidade, segundo comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A Petrobras detém 25% de participação no campo e a Maha Energy Brasil Ltda é a operadora, com 75% de participação. Segundo a estatal, a operação está alinhada à estratégia de gestão de portfólio e à melhoria de alocação do capital da companhia, visando à maximização de valor e maior retorno à sociedade.



"A Petrobras segue concentrando os seus recursos em ativos em águas profundas e ultraprofundas, onde tem demonstrado grande diferencial competitivo ao longo dos anos, produzindo óleo de melhor qualidade e com menores emissões de gases de efeito estufa", afirma.

Petrobrás reiniciou o processo de desinvestimento em unidade de Sergipe
Foto: Paulo Whitaker Reuters

Campo de Tartaruga

O campo de Tartaruga está localizado no litoral norte do estado de Sergipe, no município de Pirambu, em águas rasas da Baía de Sergipe-Alagoas. Os poços do campo foram perfurados direcionalmente, a partir da base situada na porção terrestre com maior potencial de exploração de petróleo e gás. A produção média em 2021 foi de aproximadamente 222 barris de óleo leve e 4.660 m³/dia de gás.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/04/2022

BOLSONARO DIZ QUE GUEDES AINDA QUER CRIAR CARTEIRA VERDE E AMARELA

Governo federal editou há dois anos uma MP com as regras do programa Verde e Amarelo, mas o Congresso não chancelou a proposta

Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro (PL) afirmou nesta segunda-feira que o ministro da Economia, Paulo Guedes, ainda deseja formalizar o programa Carteira Verde e Amarela, que reduz os encargos trabalhistas para as empresas e benefícios, como o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), para o trabalhador.



“Paulo Guedes quer criar o Carteira Verde e Amarela, que não conseguiu no ano passado. É uma maneira mais fácil de as pessoas se empregarem com menos encargos trabalhistas”, declarou o presidente em entrevista ao grupo O Liberal, do Pará.

Jair Bolsonaro participa de evento; o presidente afirmou que Paulo Guedes ainda deseja formalizar o programa Carteira Verde e Amarela
Foto: Adriano Machado/Reuters -10/03/2022

Em 2020, o governo Bolsonaro editou uma medida provisória (MP) com as regras do programa Verde e Amarelo, mas o Congresso não chancelou a proposta. Na época, o Contrato Verde Amarelo entrou em vigor para vagas de emprego que pagam até um salário-mínimo e meio, ou seja, R\$ 1.567,50 (em 2020).

Entre outros pontos, o governo propôs contribuição de 2% do FGTS - e não 8% como os demais contratos. Com esse contrato, empresas não precisaram pagar a contribuição patronal ao INSS (de 20% sobre a folha) e também as alíquotas do Sistema S. Pagamentos de férias e 13º salário puderam ser adiantados mensalmente, de forma proporcional.

Bolsonaro ainda insistiu que o governo também estuda uma nova redução do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). Na semana passada, o presidente afirmou que gostaria de isentar a cobrança do imposto para mototaxistas. Já a ampliação no corte do IPI de 25% para 33% está descartada neste momento, como informou na semana passada o Estadão/Broadcast com fontes da equipe econômica.

Trigo

Bolsonaro que o governo trabalha para tornar o Brasil autossuficiente em trigo e até mesmo exportador do produto.

Na entrevista, o presidente declarou que a guerra na Ucrânia levará à diminuição na oferta de trigo em todo o mundo, o que deve elevar os preços da commodity.

“Estamos trabalhando com Embrapa [Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária] para que, em poucos anos, consigamos ser autossuficientes em produção de trigo, bem como ser exportadores”, disse o chefe do Executivo. O Estadão já mostrou em reportagem detalhes do "trigo tropical" desenvolvido pela Embrapa.

O presidente da Embrapa, Celso Moretti, deve estar na live presidencial desta semana para explicar os trabalhos da entidade para reduzir a dependência externa de trigo, revelou Bolsonaro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/04/2022

INFLAÇÃO NA CHINA SOBE ACIMA DO ESPERADO E CHEGA A 8,3% EM MARÇO

Novo surto de covid-19 e conflito entre Ucrânia e Rússia estão entre fatores que pesam no aumento dos preços ao consumidor

Por Redação, O Estado de S.Paulo

Os preços ao produtor e ao consumidor da China subiram mais do que o esperado em março, com a invasão da Ucrânia pela Rússia, gargalos persistentes na cadeia de suprimentos e problemas de produção causados por surtos locais de covid-19 se somando a pressões sobre os custos das commodities.



O aumento nos custos das matérias-primas está prejudicando as economias em todo o mundo e na China levantou dúvidas entre alguns analistas sobre o quanto seu banco central será capaz de aliviar a política monetária.

Bandeira da China; índice de preços ao produtor da China (PPI) subiu 8,3% em março em relação ao ano anterior, mostraram dados do Escritório Nacional de Estatísticas (NBS) nesta segunda-feira, 11 Foto: Pixabay

O índice de preços ao produtor da China (PPI) subiu 8,3% em março em relação ao ano anterior, mostraram dados do Escritório Nacional de Estatísticas (NBS) nesta segunda-feira, 11. Embora tenha sido abaixo dos 8,8% vistos em fevereiro, superou a previsão de um aumento de 7,9% levantada em pesquisa da Reuters.

As pressões de alta elevaram os preços ao consumidor, que subiram 1,5% em relação ao ano anterior, maior aumento em três meses, acelerando de 0,9% em fevereiro e superando as expectativas de 1,2%.

Analistas do Nomura disseram que possíveis atrasos no plantio de safras causados por novos surtos de covid-19 no país e o conflito na Ucrânia podem criar novas pressões sobre os preços dos alimentos no segundo semestre do ano.

"O aumento da inflação dos preços de alimentos e energia limita o espaço para o (Banco Popular da China) cortar as taxas de juros, apesar da economia em rápida deterioração", disse Nomura em nota.

Embora o aumento anual do PPI tenha sido o menor desde abril de 2021, isso se deve principalmente às comparações mais baixas do final de 2020 e início de 2021 observadas nos meses anteriores.



O aumento mensal de 1,1%, entretanto, foi o maior em cinco meses, impulsionado pelo aumento dos preços do petróleo doméstico e metais não ferrosos devido a fatores geopolíticos, disse o NBS.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 11/04/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

LOGÍSTICA GLOBAL SEGUIRÁ SOB PRESSÃO NO ANO, DIZ SUZANO

Adoção de lockdowns para conter o surto de covid-19 na China pode exacerbar os gargalos no transporte de produtos, diz executivo da companhia de celulose

Por *Stella Fontes — De São Paulo*

As cadeias logísticas globais permanecem estressadas e não há indicação de que haverá mudança nesse quadro ainda em 2022. Pelo contrário: a adoção de lockdowns para conter o surto de covid-19 na China pode exacerbar os gargalos no transporte mundial de produtos, na avaliação do diretor de florestal, logística e suprimentos da Suzano, Carlos Aníbal de Almeida.

“Os lockdowns na China trazem mais incertezas quanto à recuperação e podem, ainda, agravar a situação”, disse o executivo ao Valor. “Não vemos perspectiva de melhora em 2022”.

Conforme Aníbal, a Suzano, maior produtora mundial de celulose de eucalipto, também tem enfrentado atrasos no embarque por causa do maior ciclo dos navios, em meio ao congestionamento em portos ao redor do mundo. Mas consegue neutralizar parte dos problemas no transporte marítimo mundial devido à estrutura de sua operação logística, que compreende três portos no país e uma frota de dez navios dedicados, contratados junto à coreana Pan Ocean.

Os gargalos no transporte marítimo tiveram início com a retomada da demanda, mais forte do que o esperado, quando grandes economias começaram a relaxar as medidas de isolamento contra o novo coronavírus, em um momento em que a oferta de contêineres estava reduzida também devido à pandemia.

Parte da carga que era transportada em contêiner acabou migrando para os navios de carga solta, ou “break bulk”, que tradicionalmente são usados pelos grandes produtores de celulose e de outras commodities. Com isso, as embarcações passaram a levar cargas mais diversas e a parar em mais terminais portuários do que o habitual, com reflexo direto no tempo decorrido entre embarque do produto e sua chegada ao destino.

Somam-se, então, as restrições de mão de obra decorrentes da contaminação pela covid-19 e a suspensão das atividades em portos estratégicos, a exemplo do que se viu há pouco em Xangai. “Os contratos [com armadores] preveem uma janela, mas os navios estão fora dela. Isso contribuiu para o congestionamento nos portos, que afeta a todos”, explicou o executivo.

Especificamente na indústria de celulose, os problemas nas cadeias globais e regionais de suprimento levaram à redução da oferta da matéria-prima – não à toa, na sexta-feira, o preço líquido da fibra curta no mercado chinês superou US\$ 780 por tonelada, com alta superior a 20% em menos de dois meses.

Disponibilidade limitada de vagões e caminhões e falta de caminhoneiros têm prejudicado a operação em fábricas da América do Norte e da Europa, limitando o suprimento de químicos e madeira usados no processo e o escoamento da celulose produzida. Na China, o receio é de

escassez de celulose, uma vez que os estoques estão baixos e o deslocamento a partir dos produtores, bem maior do que o normal.

Em relatório do fim de março, analistas do BMO Capital Markets escreveram que os problemas de logística e transporte no Canadá, país de grandes produtores de celulose de fibra longa, pareciam ser os mais graves em anos, agravados pela escassez de vagões.

O comentário veio após a Canfor anunciar que suas serrarias no oeste canadense vão operar a taxas reduzidas em abril, por causa das limitações no transporte ferroviário. Uma das fábricas de celulose da companhia, em Taylor (British Columbia), já estava com a produção suspensa e poderia estender a medida por mais seis semanas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/04/2022

QUEM É O BILIONÁRIO INDIANO QUE VIU SUA FORTUNA CRESCER QUASE US\$ 40 BI EM UM ANO

A fortuna do bilionário indiano Gautama Adani saltou quase 80% de 2021 para 2022, de US\$ 50,5 bilhões para US\$ 90 bilhões

Por Valor, com Bloomberg



Gautam Adani embarcou em um plano ambicioso para investir até US\$ 70 bilhões em toda a cadeia de valor de energia verde até 2030 — Foto: Bloomberg

A fortuna do bilionário indiano Gautama Adani cresceu quase 80% de 2021 para 2022, de US\$ 50,5 bilhões para US\$ 90 bilhões. Graças à participação em seis empresas listadas na bolsa - cujo desempenho superou o índice de referência da Índia -, o patrimônio líquido de Adani aumentou em US\$ 39,5 bilhões nesse período, o que o alçou à 11ª colocação do ranking de bilionários da Forbes.

O indiano é presidente do Adani Group, que reúne empresas que atuam nos setores de geração de energia, carvão e imóveis. Também está debaixo do guarda-chuva da holding o maior operador portuário privado da Índia. Além disso, o grupo é dono de 74% do Aeroporto Internacional de Mumbai.

Apesar do avanço de US\$ 39 bilhões, Adani não foi o bilionário que mais enriqueceu desde abril de 2021. Na verdade, ele aparece em terceiro lugar no ranking dos patrimônios que mais cresceram em um ano. Ele perde para o fundador da Tesla e SpaceX, Elon Musk (cuja fortuna cresceu US\$ 68 bilhões), e para o presidente e acionista majoritário da maior exchange de criptomoedas do mundo, Binance. A riqueza de Changpeng Zhao avançou US\$ 63,1 bilhões.

Investimento

Na sexta-feira passada, o IHC de Abu Dhabi investiu US\$ 2 bilhões em três empresas do império de Adani, enquanto seu conglomerado procura financiar seus planos de expansão. O financiamento mostra um interesse crescente entre os investidores globais em participar de uma parte do Adani Group.

O empresário de primeira geração Adani -- que vem diversificando rapidamente da operação de portos e usinas de energia para energia renovável, aeroportos, data centers, serviços digitais e mídia, entre outros -- embarcou em um plano ambicioso para investir até US\$ 70 bilhões em toda a cadeia de valor de energia verde até 2030.

"O portfólio verde do grupo Adani, bem como o compromisso da Índia com a energia limpa, tornam a proposta atraente para os investidores", disse Deven Choksey, diretor administrativo da KRCHoksey Investment Managers Pvt. "Além de dar dinheiro à Adani para investir em novas iniciativas, como o hidrogênio verde, [o IHC] pode ajudar o grupo a explorar o mercado rico em energia solar do Oriente Médio."

À medida que persegue a meta de zerar o carbono líquido até 2070, o país busca reduzir sua dependência de combustíveis fósseis com uma expansão maciça da capacidade de geração de energias renováveis, bem como novas tecnologias, como hidrogênio verde e armazenamento de energia - todas as áreas que Adani está focando.

A diversificação do grupo e o pivô verde levaram a um rali das ações das empresas Adani -- e isso explica o aumento de sua fortuna.

A IHC e o Adani Group pretendem expandir essa parceria em várias oportunidades identificadas na Índia, Oriente Médio e África, de acordo com o comunicado, que não deu detalhes sobre como o investimento será usado além de dizer que financiará o crescimento e fortalecerá o balanço.

A IHC é a segunda maior empresa dos Emirados Árabes Unidos em valor de mercado e é liderada pelo Sheikh Tahnoon Bin Zayed Al Nahyan – conselheiro de segurança nacional dos Emirados Árabes Unidos e irmão do governante de fato de Abu Dhabi.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 11/04/2022*

BOLSONARO AFIRMA QUE GUEDES CONTINUARÁ MINISTRO EM CASO DE REELEIÇÃO

Presidente da República destacou ainda que demitiu o general Joaquim Silva e Luna da Petrobras porque precisa de alguém "mais profissional" no comando da estatal

Por Matheus Schuch, Valor — Brasília



O ministro da Economia, Paulo Guedes, caminha ao lado do presidente da República, Jair Bolsonaro — Foto: Reprodução/Facebook

O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta segunda-feira (11) que "a princípio" o ministro da Economia, Paulo Guedes, seguirá em seu governo caso seja reeleito. Questionado durante entrevista sobre sua previsão para a cotação do dólar em 2022, o presidente disse acreditar que a moeda ficará no atual patamar.

"Eu não tenho críticas a nenhum ministro do governo. Logicamente, a gente vai fazer pequenas alterações [caso seja reeleito]. O Paulo Guedes foi uma pessoa fantástica por ocasião da pandemia", afirmou em entrevista ao "Irmãos Dias Podcast", que foi reproduzida hoje nas redes sociais. "Ele tem muito crédito. Tem que ver se ele quer continuar também. A princípio, ele continua, sem problema nenhum."

Sobre o dólar, Bolsonaro disse que a cotação, no primeiro trimestre, "caiu praticamente um real".

"Eu acho que vai ficar neste patamar aí. Até porque o Brasil é um porto seguro para investimentos. O dinheiro está vindo de fora, só no corrente ano mais dólares entraram aqui do que no ano passado todo", afirmou.

Troca na Petrobras



O presidente da República disse que demitiu o general Joaquim Silva e Luna da Petrobras porque precisa de alguém "mais profissional" no comando da estatal. Ao escolher o militar para o cargo há um ano, no entanto, Bolsonaro elogiou sua competência, citando como exemplo a gestão à frente da Itaipu Binacional.

"Eu indico para o conselho a sua admissão e demissão. Eu acho que a gente precisava de... Um dos motivos principais [da demissão] é alguém mais profissional lá dentro para poder dar transparência", sustentou, durante a entrevista. "A Petrobras não usa seu marketing, ela não fala."

O presidente defendeu, por exemplo, que a estatal fixe placas perto de postos mostrando o custo dos combustíveis na refinaria, para que a população compare com o valor praticado na bomba.

"Tudo cai no meu colo na questão da Petrobras. Eu não apito nada e cai no meu colo. E obviamente é um ponto de desgaste enorme para mim", completou.

Bolsonaro escolheu para a presidência da Petrobras José Mauro Coelho, ex-secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia. O nome será avaliado pelo conselho da estatal em reunião prevista para esta quarta-feira (13).

Emendas do relator

Bolsonaro disse ainda que as emendas RP9, conhecidas como parte do "orçamento secreto", ajudam a "acalmar" o Parlamento.

Indicadas pelo relator da Lei Orçamentária Anual, as emendas definem prioridades do Executivo sem detalhamento sobre o controle da execução orçamentária e os critérios para priorização de um grupo de um parlamentar em detrimento de outro.

"Então essa é outra parte de emenda que ajuda a acalmar o Parlamento, o que eles querem no final das contas é mandar recursos para sua cidade, não tenho nada a ver com isso. Quando falam em orçamento secreto, é falta caráter por parte da imprensa porque é publicado no Diário Oficial da União", argumentou Bolsonaro.

Antes de se eximir de responsabilidade do expediente, que o ajudou a angariar apoio no Congresso priorizando aliados, o presidente justificou: "Quando chegou para mim, eu vetei [a RP9]. Voltou para o Congresso, derrubaram o veto, passou a ser lei. Depois foi questionado no Supremo, a ministra Rosa Weber deu uma liminar derrubando o RP9, as emendas secretas segundo a imprensa. E depois ela viu que estava de acordo comigo, voltou atrás e o Supremo disse que é constitucional".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/04/2022

LOGÍSTICA GLOBAL SEGUIRÁ SOB PRESSÃO NO ANO, DIZ SUZANO

Adoção de lockdowns para conter o surto de covid-19 na China pode exacerbar os gargalos no transporte de produtos, diz executivo da companhia de celulose

Por Stella Fontes — De São Paulo

As cadeias logísticas globais permanecem estressadas e não há indicação de que haverá mudança nesse quadro ainda em 2022. Pelo contrário: a adoção de lockdowns para conter o surto de covid-19 na China pode exacerbar os gargalos no transporte mundial de produtos, na avaliação do diretor de florestal, logística e suprimentos da Suzano, Carlos Aníbal de Almeida.

"Os lockdowns na China trazem mais incertezas quanto à recuperação e podem, ainda, agravar a situação", disse o executivo ao Valor. "Não vemos perspectiva de melhora em 2022".

Conforme Aníbal, a Suzano, maior produtora mundial de celulose de eucalipto, também tem enfrentado atrasos no embarque por causa do maior ciclo dos navios, em meio ao congestionamento em portos ao redor do mundo. Mas consegue neutralizar parte dos problemas

no transporte marítimo mundial devido à estrutura de sua operação logística, que compreende três portos no país e uma frota de dez navios dedicados, contratados junto à coreana Pan Ocean.

Os gargalos no transporte marítimo tiveram início com a retomada da demanda, mais forte do que o esperado, quando grandes economias começaram a relaxar as medidas de isolamento contra o novo coronavírus, em um momento em que a oferta de contêineres estava reduzida também devido à pandemia.

Parte da carga que era transportada em contêiner acabou migrando para os navios de carga solta, ou “break bulk”, que tradicionalmente são usados pelos grandes produtores de celulose e de outras commodities. Com isso, as embarcações passaram a levar cargas mais diversas e a parar em mais terminais portuários do que o habitual, com reflexo direto no tempo decorrido entre embarque do produto e sua chegada ao destino.

Somam-se, então, as restrições de mão de obra decorrentes da contaminação pela covid-19 e a suspensão das atividades em portos estratégicos, a exemplo do que se viu há pouco em Xangai. “Os contratos [com armadores] preveem uma janela, mas os navios estão fora dela. Isso contribuiu para o congestionamento nos portos, que afeta a todos”, explicou o executivo.

Especificamente na indústria de celulose, os problemas nas cadeias globais e regionais de suprimento levaram à redução da oferta da matéria-prima - não à toa, na sexta-feira, o preço líquido da fibra curta no mercado chinês superou US\$ 780 por tonelada, com alta superior a 20% em menos de dois meses.

Disponibilidade limitada de vagões e caminhões e falta de caminhoneiros têm prejudicado a operação em fábricas da América do Norte e da Europa, limitando o suprimento de químicos e madeira usados no processo e o escoamento da celulose produzida. Na China, o receio é de escassez de celulose, uma vez que os estoques estão baixos e o deslocamento a partir dos produtores, bem maior do que o normal.

Em relatório do fim de março, analistas do BMO Capital Markets escreveram que os problemas de logística e transporte no Canadá, país de grandes produtores de celulose de fibra longa, pareciam ser os mais graves em anos, agravados pela escassez de vagões.

O comentário veio após a Canfor anunciar que suas serrarias no oeste canadense vão operar a taxas reduzidas em abril, por causa das limitações no transporte ferroviário. Uma das fábricas de celulose da companhia, em Taylor (British Columbia), já estava com a produção suspensa e poderia estender a medida por mais seis semanas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/04/2022

FRAGMENTAÇÃO DO COMÉRCIO PODE REDUZIR CRESCIMENTO DO PIB GLOBAL EM 5%, ALERTA OMC

A perda de renda com essa situação seria especialmente grave para economias emergentes e em desenvolvimento, avalia a Organização Mundial do Comércio

Por Assis Moreira, Valor — Genebra



— Foto: Domingos Peixoto/Agência O Globo

A Organização Mundial do Comércio (OMC) alerta para o risco de o comércio internacional tornar-se mais fragmentado em blocos baseados em geopolítica, na esteira da invasão da Ucrânia pela Rússia. E avalia que isso poderia reduzir o crescimento do PIB global em cerca de 5% no longo prazo, restringindo a concorrência



e sufocando a inovação.

A perda de renda com essa situação seria especialmente grave para economias emergentes e em desenvolvimento. A OMC nota que que o declínio da atividade econômica poderia ser mais severo, pois sua estimativa considera apenas um conjunto limitado dos ganhos do comércio que seriam perdidos.

Em estudo divulgado hoje, a OMC avalia que os preços mais altos de alimentos e energia reduzirão a renda real e diminuirão a demanda global de importação já agora, no curto prazo, como consequência da guerra. Os custos comerciais aumentam por causa das sanções, restrições à exportação, custos mais altos de energia e interrupções de transporte. Como resultado, o impacto da guerra no comércio mundial em 2022 poderá ser maior do que o efeito no PIB global.

Pelo seu modelo de simulação econômica global, a OMC projeta que a crise poderia reduzir o crescimento do PIB global em 0,7-1,3 ponto percentual, resultando em um crescimento entre 3,1% e 3,7% para 2022. Nesse cenário, a expansão do comércio global este ano poderia ser reduzida quase pela metade, dos 4,7% previstos pela OMC em outubro passado, para algo entre 2,4% e 3%.

A entidade destaca que o peso do sofrimento e da destruição está sendo sentido pelo próprio povo da Ucrânia, mas que os custos em termos de redução do comércio e da produção provavelmente afetarão pessoas em todo o mundo, tanto pela alta de preços como pela redução de mercadorias exportadas pela Rússia e pela Ucrânia, por exemplo.

Para a OMC, além da Rússia e da Ucrânia, o PIB deprimido provavelmente atingirá principalmente a Europa, pela proximidade geográfica da região e sua dependência da energia russa. Os países mais pobres correm risco elevado com a guerra, quando já tem de usar parte maior de sua renda em alimentos em comparação com os países mais ricos, e “isso poderia impactar a estabilidade política”.

A Rússia e a Ucrânia têm participações modestas no comércio mundial geral e na produção, mas são importantes fornecedores de produtos essenciais, notadamente alimentos e energia. Forneceram cerca de 25% do trigo, 15% da cevada e 45% das exportações de produtos de girassol em 2019. Só a Rússia foi responsável por 9,4% do comércio mundial de combustíveis, incluindo uma participação de 20% nas exportações de gás natural.

Os dois países também são fornecedores-chave de insumos para as cadeias de valor industriais. A Rússia é um dos principais fornecedores mundiais de paládio e ródio, essenciais na produção de conversores catalíticos para automóveis, fornecendo 26% da demanda mundial de importação de paládio em 2019. A produção de semicondutores depende, em grande parte, do néon fornecido pela Ucrânia. Para a OMC, as interrupções no fornecimento desses insumos poderiam atingir os produtores de automóveis em um momento em que a indústria está apenas se recuperando de uma escassez de semicondutores, destaca a nota.

Além da Europa ser particularmente atingida pela crise, a África e o Oriente Médio são as regiões mais vulneráveis, já que importam mais de 50% de suas necessidades de cereais da Ucrânia e/ou da Rússia. “A crise atual pode exacerbar a insegurança alimentar internacional em um momento em que os preços dos alimentos já estão historicamente altos devido à pandemia covid-19 e outros fatores”, adverte a OMC.

Além disso, a OMC alerta para riscos a longo prazo, como o de a guerra desencadear uma desintegração da economia global em blocos separados. As sanções econômicas poderiam fazer com que as grandes economias avançassem para a fragmentação com base em considerações geopolíticas, com o objetivo de alcançar uma maior autossuficiência na produção e no comércio.

Mesmo que não surjam blocos formais, os atores privados podem optar por minimizar os riscos reorientando as cadeias de abastecimento.

“Isto destaca a importância do sistema comercial multilateral baseado em regras, até porque a OMC fornece funções que podem ajudar a amortecer o impacto da crise”, diz a OMC. “Manter os mercados abertos será fundamental para garantir que as oportunidades econômicas permaneçam abertas a todos os países”.

Fonte: Valor

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE PARANAGUÁ PREVÊ EXPORTAR 6,5 MILHÕES DE TONELADAS DE GRANÉIS NO 2º TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Abril 2022



Os terminais que operam no Porto de Paranaguá esperam carregar 6.568.990 toneladas de granéis sólidos de exportação no segundo trimestre (abril a junho) deste ano. Em média, por mês, a previsão é embarcar 2.189.663 toneladas de soja, farelos, açúcar e milho.

Os volumes de milho e açúcar aguardados para os próximos três meses animam o segmento. Enquanto de abril a junho, no ano passado, não houve milho exportado pelo porto paranaense, neste ano os operadores devem embarcar 980 mil

toneladas do produto. “A expectativa para o período é de alta, também para os volumes embarcados de açúcar a granel”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

De acordo com ele, a alta esperada no açúcar é de quase 8%. No segundo trimestre de 2021, 1.038.096 toneladas do produto foram exportadas pelo Porto de Paranaguá. “Neste ano, no período, o volume esperado é de 1.120.000 toneladas”, acrescenta.

No total, o volume projetado é cerca de 1 milhão de toneladas, menor do que foi movimentado nos mesmos três meses no ano passado. A queda é principalmente na soja, em grãos e farelo. “A quebra na produção, devido às condições climáticas adversas na lavoura durante o desenvolvimento da soja, fez com que os terminais reduzissem a expectativa de movimentação do produto”, afirma.

De soja, em grão, as empresas pretendem embarcar pouco mais de 2.980.000 toneladas pelo Porto de Paranaguá no segundo trimestre. De farelo, são esperadas quase 1.489.000 toneladas.

CONSOLIDADO – A exportação de granéis sólidos pelo Porto de Paranaguá no primeiro trimestre teve acréscimo de 12,3% em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a março, foram 5.715.000 toneladas de soja, farelo, açúcar e milho carregados pelos terminais paranaenses, frente ao registro de 5.090.037 toneladas nos mesmos três meses de 2021.

“A alta na movimentação neste primeiro trimestre foi puxada, principalmente, pela exportação de soja em grão e farelo”, afirma Luiz Fernando Garcia.

Em grão, foram 3.331.029 toneladas – cerca de 18,6% a mais que as 2.809.033 toneladas registradas em 2021. De farelo de soja, o volume exportado foi de 1.315.233 toneladas em 2022. De janeiro a março do ano passado foram 937.108 toneladas. A alta foi de 40,3%.

As exportações de milho, no período, ficaram praticamente no mesmo volume – 514.121 toneladas do grão foram embarcadas neste ano. No volume de açúcar houve queda: 554.617 toneladas carregadas nesse primeiro trimestre. Em 2021, foram 752.358 toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/04/2022

SIEMENS ENERGY FORNECERÁ TURBOMÁQUINAS TOPSIDE PARA FPSO DO PROJETO BÚZIOS 6

Da Redação OFFSHORE 10 Abril 2022



A Siemens Energy recebeu um contrato da Keppel Offshore & Marine para fornecer o pacote de turbomáquinas topsides para a embarcação flutuante de produção, armazenamento e descarregamento (FPSO) P-78. O FPSO, que é de propriedade da Petrobras, também será operado pela empresa, em parceria com as chinesas CNOOC e CNODC no Campo de Búzios, na Bacia de Santos, localizado a aproximadamente 200 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, em profundidades de água que variam de 1.600 – 2.100 metros.

O escopo de fornecimento da Siemens Energy para o projeto inclui os pacotes de geração e compressão de energia para a instalação, incluindo gás principal, o gás de exportação e injeção, além de compressores de injeção de CO₂.

O fornecimento de energia será suprido por meio de quatro conjuntos de turbinas a gás. Já a compressão do gás principal, o de exportação e o gás de injeção serão atendidos com oito trens de compressores movidos a motor elétrico. Além disso, dois trens adicionais com turbinas a gás aeroderivadas, que acionarão compressores centrífugos, serão utilizados para reinjeção do CO₂ de volta ao reservatório. Quando concluída, a P-78 terá capacidade de processamento de 180 mil barris de petróleo por dia (bopd) e 7,2 milhões de metros cúbicos de gás por dia (mmscfd).

“Estamos orgulhosos de apoiar os esforços do Brasil para promover o uso de conteúdo local no setor de hidrocarbonetos offshore”, disse Thorbjörn Fors, vice-presidente executivo de industrial applications da Siemens Energy. “Os pacotes de equipamentos selecionados para o FPSO P-78 permitirão à Petrobras explorar de forma eficiente e sustentável as reservas do campo de Búzios. Além disso, a concessão do contrato é mais um exemplo de nossa crescente presença na região como fornecedor preferencial de equipamentos rotativos para o mercado de FPSO offshore.”

A entrega dos equipamentos está prevista para 2023. O FPSO P-78 deverá entrar em operação em 2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/04/2022

FORNECEDORES APOSTAM EM PRESENÇA NA REGIÃO NORTE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Empresas acreditam em potencial de crescimento e veem demandas para navegação interior e apoio portuário. Necessidades de renovação da frota se concentram em empurradores para transporte de carga geral.

Fornecedores da indústria naval que atuam na região Norte observam que, apesar dos reflexos da conjuntura econômica sobre a atividade nos últimos anos, os principais estaleiros locais em operação possuem demandas e potencial de aumento de encomendas para construção de novos empurradores, balsas ou terminais. No Amazonas, Eram e Juruá se mantêm com demandas do segmento de transporte de combustível. Já o Beconal segue conforme o aumento da frota do próprio grupo (Bertolini) para transporte de grãos. No Pará, o Estaleiro Rio Maguari possui no portfólio desde demandas do setor de grãos a rebocadores para clientes do Sudeste. O Easa (PA), que teve o plano de recuperação judicial aprovado recentemente, está focado em atender demandas de novos terminais flutuantes. A região de Manaus (AM) também conta com estaleiros de menor porte que constroem embarcações para transporte de carga e passageiros e geram uma demanda regular no mercado.

O diretor-geral da Reintjes do Brasil, André Galvão, observa que, após a finalização das grandes frotas de embarcações para transporte de grãos, o mercado mesclou em sua demanda entre o transporte de cargas e passageiros — que cresce em sua demanda por ferry boats, e o transporte específico de combustível, o qual possui grandes incentivos que favorecem a construção e modernização da frota. Ele acrescentou que o transporte de combustível ainda passou por uma grande mudança nos últimos anos, com empresas assinando contratos expressivos que resultaram em demandas para novas construções.

A Reintjes também percebe melhora na carga geral, segmento em que empresas foram fortemente afetadas em 2015 e agora estão conseguindo se reerguer. O transporte de grãos também vem abrindo oportunidades para armadores menores ou produtores que optaram por construir a própria frota. “A empresa se mantém otimista com o crescimento de sua participação na região, uma vez que nos últimos anos, sobretudo durante a pandemia, ela aumentou o estoque local de equipamentos para pronta-entrega, bem como a equipe local e investimentos na estrutura de manutenção dos equipamentos”, destaca Galvão.

A Sotreq percebe que, com a evolução do transporte de commodities agrícolas pela região Norte nos últimos anos, houve um aumento considerável de projetos e, consequentemente, demanda por equipamentos para esse mercado. A empresa considera que atualmente existem projetos mais pontuais em andamento, mas ainda enxerga um grande potencial de crescimento no escoamento de grãos pelo Arco Norte, principalmente através das hidrovias do Tapajós e Madeira, além da expectativa sobre o derrocamento do Pedral do Lourenço, tornando a hidrovia do Tocantins Araguaia viável para navegação com maior capacidade. “Considerando os armadores locais, responsáveis pelo transporte de carga, passageiros e combustíveis, sempre houve um volume estável para motores de propulsão, principalmente no repotenciamento das embarcações”, comentou o consultor de vendas da Sotreq, Daniel Andrade.

Andrade destacou o mercado para transporte de combustíveis, saindo principalmente de Manaus, além de projetos pontuais para transporte de commodities agrícolas. “Mesmo não sendo considerado uma navegação de interior, existe um aumento nas operações portuárias na região Norte, devido ao fluxo maior de cargas, gerando também oportunidades com rebocadores portuários”, relatou o consultor da Sotreq. Na avaliação da empresa, as principais necessidades



de renovação na frota de navegação interior que trafega na região Norte estão em empurradores para transporte de carga geral (Ro-Ro Caboclo), pois a maior parte da frota na região é antiga.

Para Schottel, a região Norte já vem se destacando no setor naval há muitos anos, tanto na construção de novas embarcações, quanto na navegação. Na visão da empresa, os investimentos em infraestrutura, portos, transporte e nas hidrovias fortaleceram o Arco Norte e a indústria naval. “Houve uma demanda inicial grande, a qual tivemos bastante sucesso fornecendo nossos propulsores para as principais empresas de navegação e transporte de grãos. Já estamos nos preparando estrategicamente para o futuro por acreditarmos num grande potencial de crescimento”, projetou o gerente comercial da Schottel no Brasil, David Souza.

Para aumentar a presença local, a empresa apostou na contratação do engenheiro de vendas, Alessandro Castro, com experiência e conhecimento do mercado na região, que fica baseado em Manaus e preparado para acompanhar o ritmo de crescimento da região. Castro disse que, por estar geograficamente mais afastada do restante do país, um dos grandes desafios é a logística, assim como o tempo para liberação fiscal devido à legislação específica da região.

A fabricante também conta com um técnico baseado em Belém (PA) para os atendimentos e com especialistas em logística, para auxiliar na garantia de entrega de peças, muitas vezes no mesmo dia. “Para superar esses obstáculos, desenvolvemos estratégias para atender com agilidade e eficiência a grande quantidade de embarcações com sistemas Schottel no Norte, sejam os empurradores nos rios, sejam rebocadores nos portos”, detalhou Castro.

Souza considera que o segmento de empurradores ainda é o que gera maior demanda, entretanto a Schottel observa o crescimento de consultas por rebocadores com alta capacidade de bollard pull (tração estática) para atender o mercado de cabotagem e embarcações especiais. Na avaliação da empresa, com aumento do transporte, principalmente de commodities, a renovação e incremento da frota se faz necessário, e barcaças e empurradores, incluindo os de manobra, são fundamentais para o crescimento contínuo e a busca da liderança no mercado.

O gerente comercial da Schottel citou entre os investimentos em novas tecnologias, o projeto dos empurradores de manobra elétrico a bateria da Hidrovias do Brasil, com design Robert Allan, que contará com dois propulsores da Schottel cada, e que estão sendo construídos no estaleiro Belov, na Bahia. Esse projeto é apontado como a primeira embarcação deste tipo no mundo e tem previsão de navegar pelos rios do Norte a partir de 2023.

Em 2020, a idade média dos empurradores na região era de 22 anos e a totalidade dessas embarcações representava 26% de toda a frota. Considerando que o tempo médio operacional dessas embarcações é de 25 anos, a Reintjes vê a clara necessidade de novas construções ou modernização imediata, resultando em demandas para os estaleiros e de equipamentos para os players no mercado.

O diretor-geral da Reintjes do Brasil ponderou que o cenário atual impacta essa previsão, especialmente nos armadores de menor porte ou que não contam com nenhum benefício. “O crescimento no escoamento de grãos pelo Arco Norte também agrega aos números o aumento de frota, a qual já vem ocorrendo de forma menos expressiva que o período entre 2012 e 2016, mas que mantém-se em crescimento por parte de algumas empresas”, analisou Galvão.

Para a Reintjes existem desafios atrelados à conjuntura internacional, entre os quais longos prazos de entrega de equipamentos, alta no valor do transporte internacional e o câmbio desfavorável. Como estratégia para diminuir os impactos, a empresa optou por aumentar o estoque de equipamentos prontos no Brasil e na Alemanha, além de se policiar quanto ao estoque local de peças sobressalentes.

A estratégia foi ampliar a pronta-entrega para não permitir que as construções de embarcações na região fossem afetadas no prazo de entrega por falta de equipamentos que podem ser fornecidos

pela empresa. “Entendemos que essa estratégia não favorece empresas de comércio de menor porte, porém acreditamos ser a estratégia que melhor favorece os nossos clientes e mantém o mercado ativo”, explicou Galvão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/04/2022

PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM 179,8 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO BIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Abril 2022



A movimentação cresceu 1,8% nos primeiros dois meses do ano. Portos públicos registraram aumento de 8% no período

O setor portuário nacional (portos públicos e terminais autorizados) movimentou 179,8 milhões no primeiro bimestre deste ano. O número representa crescimento de 1,8% em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados são da Antaq e foram divulgados na quinta-feira (7).

De acordo com as estatísticas, os terminais privados movimentaram 120,1 milhões de toneladas em janeiro e fevereiro, queda de 1% em relação ao mesmo período do ano passado. Os portos públicos movimentaram 59,6 milhões de toneladas, aumento de 8%.

Um dos destaques foi o Porto de Vila do Conde (PA), que movimentou 27% a mais neste primeiro bimestre do que no anterior. Em 2022, a instalação paraense movimentou três milhões de toneladas. O Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA) movimentou 3,2 milhões de toneladas, aumento de 16%.

Em relação aos perfis de carga, as instalações portuárias movimentaram 99 milhões de toneladas de granel sólido nos primeiros dois meses, crescimento de 3,9% em relação ao primeiro bimestre de 2021. A movimentação de granel líquido caiu 3,2%. Neste ano, foram movimentados 49,8 milhões de toneladas. A carga geral solta cresceu 19,8%, chegando a 11,3 milhões de toneladas. A carga containerizada registrou queda de 3,9% em relação ao primeiro bimestre de 2021. Em janeiro e fevereiro acumulados, foram movimentados 19,7 milhões de toneladas (1,8 milhão de TEUs).

Cargas

O minério de ferro foi a carga mais movimentada nesse início de ano. Em janeiro e fevereiro, movimentaram-se 49,4 milhões de toneladas: recuo de 8%. Soja, trigo e adubos (fertilizantes) cresceram 55,8%, 29,1% e 27,8%, respectivamente.

Ranking das Instalações Portuárias

O Terminal de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou nos primeiros dois meses do ano: 26 milhões de toneladas, recuo de 8,75% em relação ao mesmo período de 2021. Em segundo lugar, apareceu o Porto de Santos (SP), que movimentou 17,9 milhões de toneladas, crescimento de 14,2%. Na terceira posição, ficou o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), com 11 milhões de toneladas movimentadas (- 0,1%).

Navegações

A navegação de longo curso movimentou 122 milhões de toneladas no primeiro bimestre de 2022, crescimento de 3,2% em comparação com igual período de 2021. A cabotagem movimentou 46,3 milhões de toneladas, recuo de 3,4%. Já a navegação interior cresceu 10,2%, com 11 milhões de toneladas em janeiro e fevereiro acumulados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/04/2022

TEMPORADA DE CRUZEIROS 2021/2022 DEVE INJETAR R\$ 1,08BI NA ECONOMIA BRASILEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Abril 2022



A temporada de cruzeiros, iniciada em 5 de novembro de 2021, com término em 22 de abril, ofertou cerca de 193 mil leitos na costa brasileira. Segundo estimativas da CLIA Brasil (Associação Brasileira de Navios de Cruzeiros), a próxima temporada deve ter um impacto econômico de R\$ 3,3bi. No total, foram cinco navios, 56 roteiros e 183 paradas.

Os dados, da Clia Brasil, revelam um impacto econômico de aproximadamente R\$ 1,08 bilhões, número que engloba tanto os gastos diretos, indiretos e induzidos das companhias

marítimas, quanto as despesas de cruzeiristas e tripulantes, além da geração de 13.936 empregos.

Nessa temporada, os navios foram recebidos por 12 destinos: Ilhabela e Santos, em São Paulo; Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Búzios, e Ilha Grande, no Rio de Janeiro; Balneário Camboriú, Itajaí e Portobelo, em Santa Catarina; Maceió, em Alagoas; Ilhéus e Salvador, na Bahia.

Para a temporada 2022/2023, prevista para ser iniciada em outubro, o setor tem perspectivas de recorde econômico, com aproximadamente R\$ 3,3 bilhões, número que pode superar em três vezes a temporada atual e em 47% a temporada 2019/2020, a última realizada antes da pandemia da Covid-19.

Com isso, o setor deve ofertar mais de 680 mil leitos, com 626 paradas e 160 roteiros, gerando também 44 mil empregos no país de forma direta, indireta e induzida. Isso inclui postos de trabalho gerados na cadeia produtiva de apoio ao setor, como agências de viagens e operadoras de turismo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/04/2022

ASSINADO ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Abril 2022



A SCPAR Porto de Imbituba assinou nesta sexta-feira (8) o contrato de arrendamento transitório do Terminal de Granéis Minerais (TGM IMB06) do Porto de Imbituba com o Consórcio Sul Minas, vencedor do processo seletivo simplificado nº 01/2021. O regime de exploração da área dentro do porto ocorrerá pelo período de até 180 dias ou até que o processo licitatório para arrendamento de longo prazo seja concluído.

O diretor-presidente da autoridade portuária, Fábio Riera, destaca que o contrato consolida um novo passo na utilização da área do terminal. “Essa área, que até poucos anos tinha apenas grama e nos dava custos de manutenção, recebeu investimentos da iniciativa privada e passa agora a

auferir uma receita à Autoridade Portuária de cerca de R\$ 7 milhões por ano, o que nos permite investir em novas infraestruturas e melhorias para o avanço do Porto”, avaliou o gestor.

O TGM tem 48 mil m² e fica na área 6.1. É composto por dois armazéns de lona e lava pneus, alimentado por cisterna de captação da chuva. Gilberto Zanette, sócio-proprietário da Sul Norte, explica que a intenção é aumentar o volume movimentado pelo Porto no segmento de minerais. O Consórcio trabalhará com cargas como minério de ferro, coque e hulha betuminosa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/04/2022

MAERSK LANÇA PRÓPRIA REDE DE FRETE AÉREO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10 Abril 2022



A A.P. Moller - Maersk anunciou nesta sexta-feira (8) a inauguração da Maersk Air Cargo, rede de frete aéreo do grupo, com o objetivo atender a demanda global por uma logística integrada.

Ao mesmo tempo, a Maersk escolhe o segundo maior aeroporto da Dinamarca, Billund, como seu hub de frete aéreo para a Maersk Air Cargo com voos diários, gerando vários empregos na região. Para este fim, a Maersk Air Cargo também anuncia sua intenção de firmar um acordo com o Flight Personnel Union (FPU), que

faz parte da Confederação e Sindicatos Dinamarqueses (FH).

Segundo o chefe global de Logística e Serviços da A.P. Moller - Maersk, Aymeric Chandavoine, o frete aéreo proporciona flexibilidade e agilidade nas cadeias de suprimentos globais, permitindo que os clientes enfrentem os desafios críticos da cadeia de suprimentos, enquanto oferece opções de transporte para cargas de alto valor.

“Acreditamos firmemente em trabalhar em estreita colaboração com nossos clientes. Portanto, é fundamental para a Maersk também aumentar nossa presença no setor global de carga aérea, introduzindo a Maersk Air Cargo para atender ainda melhor às necessidades”, comenta.

A capacidade controlada da Maersk, alimentada pela Maersk Air Cargo, foi projetada para tornar as jornadas da cadeia de suprimentos mais resilientes e intuitivas. Como um serviço independente, a Maersk Air Freight pode ajudar os clientes a aproveitar ao máximo as oportunidades, levando sua carga aérea ao lugar certo na hora certa. Quando combinado com serviços marítimos, terrestres, de armazenamento e alfandegários, isso deverá impulsionar a cadeia de suprimentos de várias maneiras.

A nova empresa de frete aéreo é o resultado da operadora de aeronaves existente, Star Air, que transferiu atividades para a Maersk Air Cargo, a nova transportadora que suporta novos e clientes existentes, com logística de ponta a ponta da Maersk. O processo de transferência de atividades recebeu excelente apoio de clientes, fornecedores, funcionários e da Autoridade de Aviação Civil Dinamarquesa.

Para o chefe global do departamento de Ar e L.C. da A.P. Moller - Maersk, Torben Bengtsson, é um passo importante da estratégia da Maersk Air Freight, pois permitirá a oferta de uma combinação verdadeiramente única de frete aéreo integrado a outros modos de transporte.

“Vemos uma demanda crescente e contínua por carga aérea, tanto hoje quanto no futuro, bem como uma demanda crescente por logística de ponta a ponta, por isso é importante fortalecer



nossa capacidade de controle próprio e avançar ainda mais em nossa estratégia de frete aéreo”, explica Bengtsson.

A Maersk operou pela última vez em Billund em 2005. Do continente, a Maersk Air Cargo irá progressivamente implantar e operar uma capacidade controlada de cinco aeronaves – duas novas aeronaves B777F e três aeronaves de carga B767-300 arrendadas. Três novos cargueiros B767-300 também serão adicionados à operação EUA-China, que será inicialmente tratada por uma operadora terceirizada. Espera-se que as novas aeronaves estejam operacionais a partir do segundo semestre de 2022 e até 2024.

O Aeroporto de Billund espera receber a Maersk Air Cargo, que também apoiará o crescimento da comunidade empresarial da Dinamarca Ocidental. O CEO do aeroporto, Jan Hessellund, fala sobre a parceria com orgulho. “Tivemos crescimento, desafiamos a pandemia e estabelecemos um novo ano recorde em carga em 2021. Isso não acontece sem bons parceiros, e fazemos o que podemos para tornar nossos parceiros bons. Agora, a Maersk Air Cargo entra no palco do Aeroporto de Billund e o eleva um pouco. Estamos incrivelmente orgulhosos por sermos escolhidos como o hub europeu da Maersk para frete aéreo e esperamos desenvolver a colaboração para novos patamares”.

A ambição da Maersk é ter aproximadamente um terço de sua tonelage aérea anual transportada dentro de sua própria rede de frete controlada. Isso será alcançado através de uma combinação de aeronaves próprias e arrendadas, replicando a estrutura que a empresa possui em sua frota oceânica. A capacidade restante será fornecida por transportadoras comerciais estratégicas e operadores de voos charter.

Espera-se que a Maersk Air Cargo esteja totalmente operacional a partir do segundo semestre de 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/04/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006